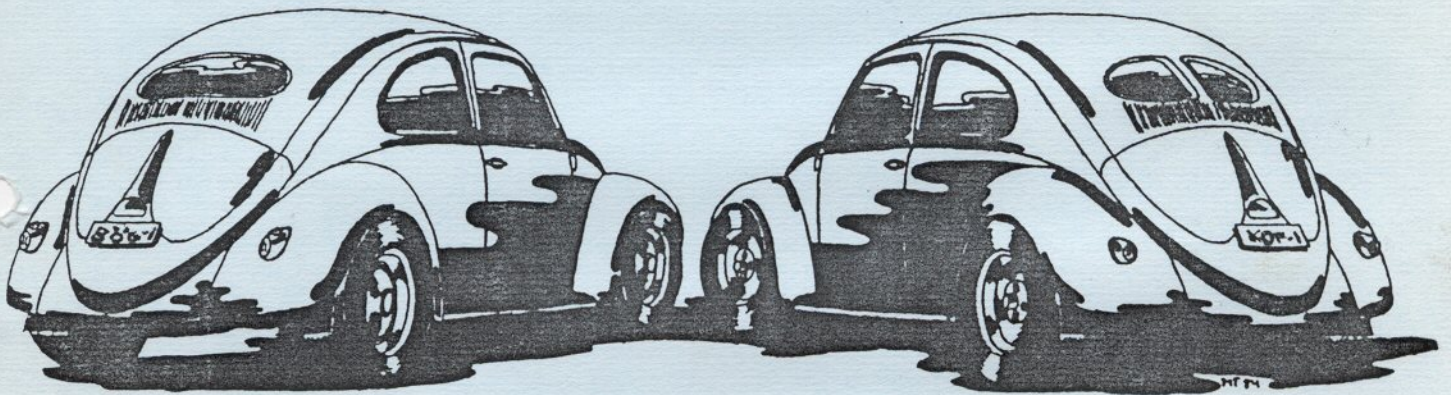


# KEVÄT VW



Finnish VW Association r.y.

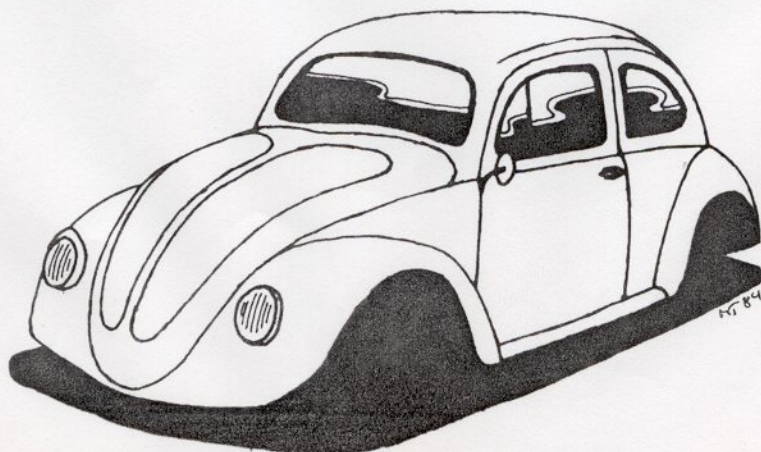
BORGÅ - PORVOO



KUPLA -lehti No. 2/85 Huhtikuu  
Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

## SISÄLTÖ

	Sivu
Sihteerin kirje	2
Hei	3
Ettei Nasse-setä olisi vihainen	5
Kuunon todellinen minä	6
Kuvia	9
Ensimmäinen Volkkarini	11
Öyffi tarinoi	13
Volkkarin huolto	14
VW:n Rakentelusta	20
6 vai 12	22
Lääkärin palsta?	24
Kuvia	25
Kierroksen kysymys	29
Lehtikatsaus	31
Ulkomaanpostia	34
Ostetaan, myydään, vaihdetaan ja varastetaan palstat	40
Tapahtumia	43
FVWA:n tarra	44
FVWA:n tapahtumat	45
TURUN tiedotukset	46
Uudet jäsenet	47
Kuvia	48
Seuraava lehti	50
Mainoksia	53
Ja sitten lapiot käteen	54

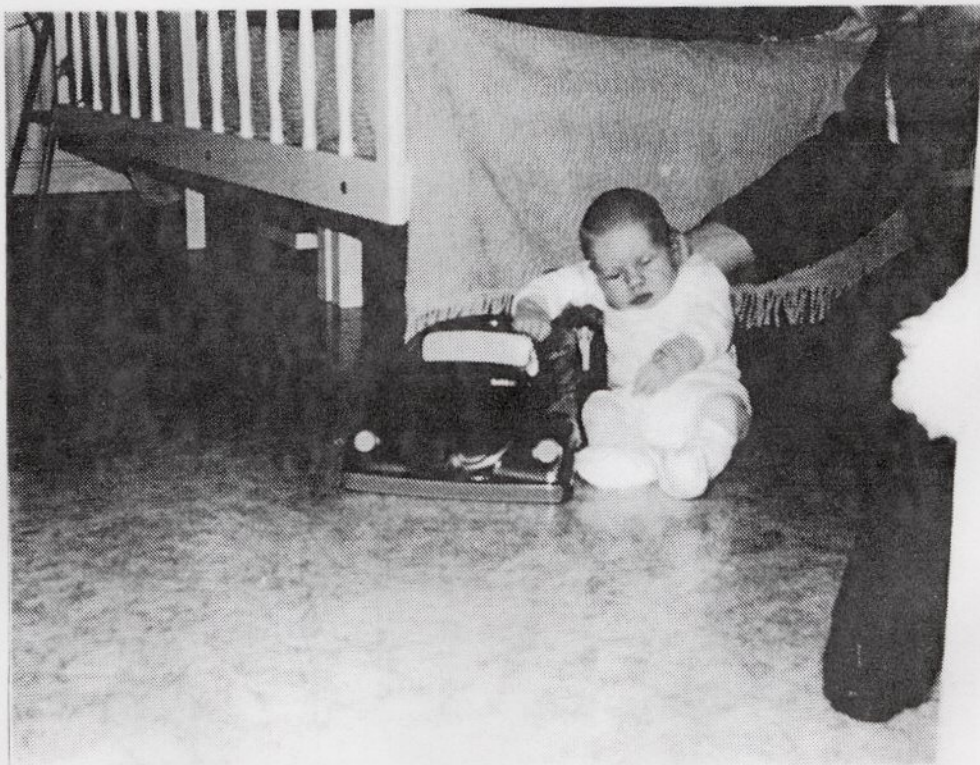


Thoi k k a

Saanan asittaa pirtaimmät kiitoksani  
kaikille ystäville ja kylänmiehille elikkö  
Helsingin jaoksalle jotka muistitte  
minua syntymäni johdosta. Upaa  
gabrielatti muutans.

Kiitos!

Satu Johanna Nurkkala  
(vara sihteerikkö)



Thinä ja ansimmäinen  
kuplani

HEI'

Päätinpä sitä minäkin ottaa kynän käteeni ja raapustaa.  
Minä kun olen aivan uusi jäsen, tulin mukaan tähän kerhoon  
tammikuussa.

Ikävä kyllä minulla ei ole volkkaria...vielä...mutta  
saalistavat silmäni ovat saaneet yhden saaliikseen,  
-69 mallisen 1300 kuplan. Aivan ihana tapaus, olenkin  
täysin menettänyt sydämeni sille ( aivan oikein, tässä  
vaiheessa viimeistään miespuoliset lukijat arvaavat  
kirjoittajan olevan nainen ) ja aion totisesti napata  
sen itselleni.

Minua "vokke" kärpänen puri viime syksynä, sen jälkeen  
kiinnostus muihin autoihin on laimentunut.

Tämä pieni vaatimaton auto on nähtävästi saanut satoja  
ihmisiä, tuhansia ihmisiä innostumaan. Oikein !

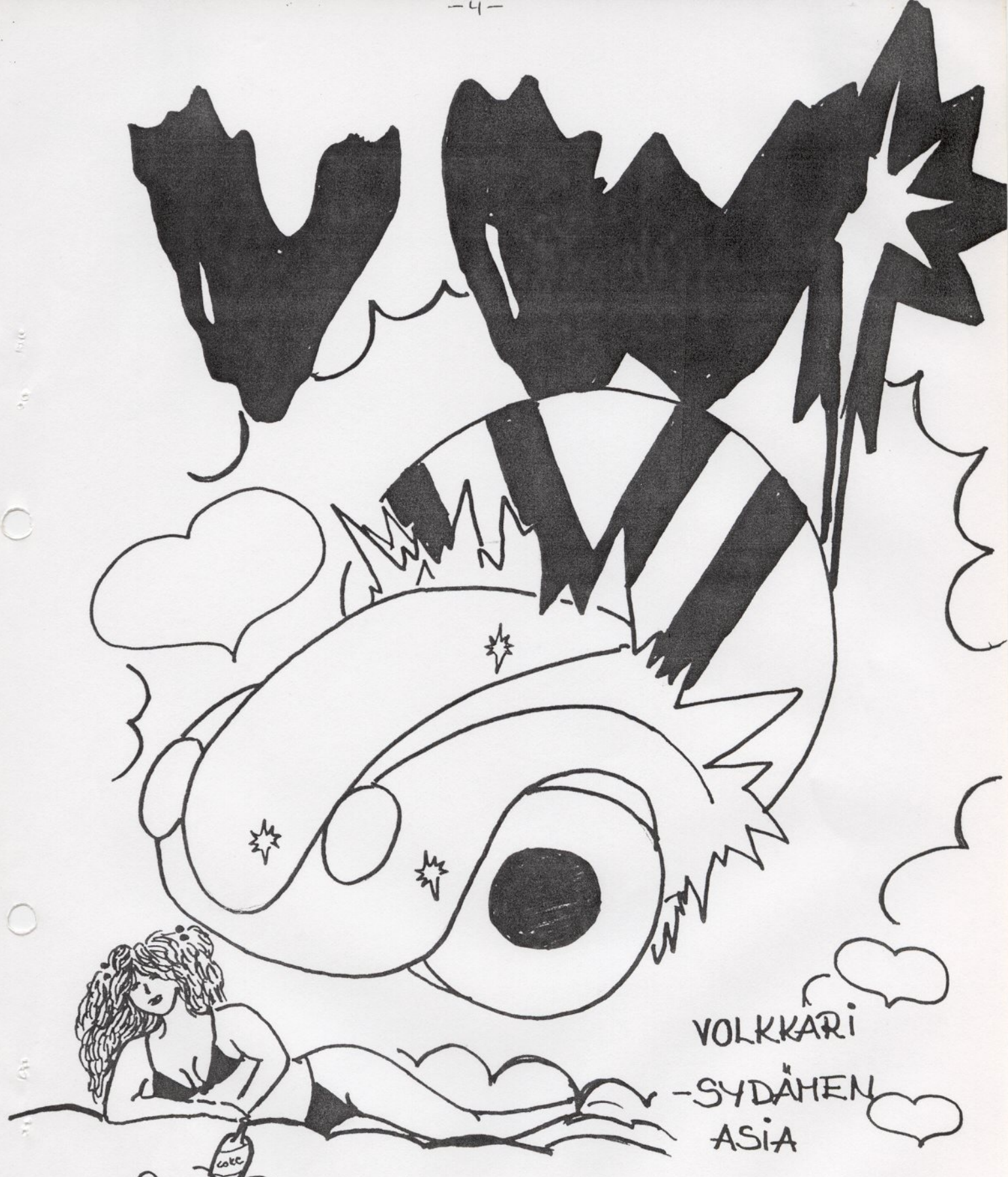
Tämä on muuten hyvä lehti, se sai minut täysin pauloihinsa  
lukiessani ensimmäistä numeroa. Paljon hyödyllistä tietoa !  
Enkä muuten tiennyt mitään ulkomailta toimivista kerhoista  
ennen kun luin tästä ensimmäisestä numerosta.

Luin tässä hetki sitten uusimman V8 :n ja siinä oli todella  
upeita kuplia ( oma mielipide ), kuuluvatkohan nämä  
Sampo Sjövall, Timo Rautamäki ja Päivi Niemistö kerhoon...  
hienoa työtä. nämä heidän kuplansa.

Odotan intoa täynnä tulevaa kesää ja kerhomme eri  
tapaamisia

T:

TIPPI



VOLKKARI

-SYDÄHEN

ASIA

Summer and

Volkswagen ...

ETTEI NASSE-SETÄ OLISI VIHAINEN...

TAAS ON SE AIKA VUODESTA , KUN OMA KUPLA OLISI VIETÄVÄ  
KATSASTUSKONTTORILLE. AIKA ON VARATTU JO HUOMISEKSI JA  
YHTÄ SUN TOISTA UNOHTUNUT TARKASTAMATTA: VALOJEN SUUNTAUS,  
KÄSIJARRUN KIRISTYS - NIIN JA SE SYKSYLLÄ RENKAANVAIHDON  
YHTRYDESSÄ REVENNYT TUNKINKORVAKE... TAAS TULI LUOTETTUA  
LIIKAA OMAAN ALOITEKYKYYSÄ: " JOO , NUOHAN EI KAUAN VIE,  
LAITANPAHAN SUNNUNTAINA. AI NIIN, SUNNUNTAINA ON LÄTKÄ-  
MATSI MUTTA ONHAN TUOTA AIKAA. " JA VIELÄHÄN PARI ASIAA  
JÄI, KUTEN JO MAINITSIN, TYYSTIN TARKASTAMATTA. TALLIKIN  
SENTÄÄN SAMASSA TALOSSA. MILLOIN OIKEIN OPIN?  
NO NIIN, NO NIIN. TARCOITUS EI OLLUT KIERISKELLÄ ITSE-  
SÄÄLISSÄ EIKÄ MAINOSTAA OMAA LAISKUUTTANI. HALUSIN VAIN  
MUISTUTTAA ETTÄ VOLKKARIKIN ON ( HUOLIMATTA SITÄ KOHTAAN  
TUNTEMASTAMME TUNNEARVOSTA ) VERONALAINEN LAITE. SE ON  
KATSASTETTAVA JOKA VUOSI JA SEN KUNNOSTA ON PIDETTÄVÄ  
HUOLTA, ETT EI PANIIKKI ISKE PÄÄLLE SITTE KUN"" SUURI  
TUOMICISTUIN" VOLKKARIA TARKASTELEE. JOTEN PIDETTÄISKÖS  
HUOLTA ETTÄ SE OMA VOLKKARI(T) TULEE KONTTORILTA KUIVA-  
TELLEN TUORETTA LEIMAA PAPERREISSAAN. JA OMISTAJA KORVASTA  
KORVAAN ULOTTUVA HYMY NAAMASSAAN. EIKÄ NASSE-SETÄKÄÄN  
OLISI VIHAINEN. EIKÖHÄN SE OMA VOLKKARI OLE SEN ANSAINNUT ?

HIENOA KESÄÄ JA TURVALLISIA KILOMETREJÄ

TOIVOTTELEE JARI KANERVA

## KUUNON TODELLINEN MINÄ

KUUNO, HYVÄ YSTÄVÄNI, ON TODELLINEN KUPLANVIHAAJA. EIKÄ TÄHÄN VIHAAN TUO MITÄÄN LIENNYTYSTÄ SEKÄÄN, ETTÄ KUUNO ITSE KEPITTÄÄ KOVIA KOKENUTTA KUUSSEISKAA. KUTEN AINA, MYÖS TUONA ERÄÄNÄ TOUKOKUUN PÄIVÄNÄ JUTUSTELIMME KUUNON KÄMPÄLLÄ KAHVIMUKI KÄDESSÄ. TIETYSTI KUPLASTA.

-SE ON KYLMÄ, AHDAS, HIDAS JA BENSANHIMOINEN PELTINEN KOTTERO, ALOITTI KUUNO SAMALLA LÄIKYTTÄEN KAHVIA HOUSUILLEEN.

-NO JOO, MYÖNNYTTTELIN HISSUKSEEN. TOSI ON , MUTTA KAIKKI ON SUHTEELLISTA, EIKÖ??? KYLMÄ SE ON VAIN TALVELLA, AHDAS VAIN KUN SISÄLLÄ ON VIISI SINUNKOKOISTASI ( 190cm , 88 kg ) EIKÄ SE NIIN HIDASKAAN OLE HUOMIOONOTTAEN PAINON JA HEVOSVOIMAT.

-ROSKAA , MYLVI YSTÄVÄNI JA HUISKI KÄRPÄSTÄ RUOTSALAISELLA ALAN LEHDELLÄ. HIDAS MIKÄ HIDAS. VIIME VIIKOLLA KÄYDESSÄNI MAALLA KAIKEN MAAILMAN DIESELIT AJELIVAT OHI. KAS KUN EI ISÄNNÄT PUIMUREILLAAN...

- NIIN, VIIME VIIKOLLAHAN KUPLASSASI OLI TALVIRENKAAT ALLA EIKÄ SE KÄYNYT KUIN KOLMELLA PYTYLLÄ...

-VIRNUILE NYT SIINÄ ?. SE ON AUTON HEIKKOUTTA JOS AJAMALLA RIKKI MENE. RENKAITA EN OLE EHTINUT VAIHTAMAAN KUN ON OLLUT KIIREITÄ TUON TOISEN KUPLAN KANSSA. EIKUN - KLUNKS-ON SSIIS OLLUT KAIKENLAISTA.

-HAA, HUUDAHDIN."SIIS TOINEN KUPLA!" HITTO VIE, MIES. NÄYTÄ HETI, MISSÄ SE ON.

-NOOO, NYT KAI VOIN PALJASTAA SALAISUUTENI , LEPPYI KUUNO.  
MINULLA ON MYÖS TOINEN KUPLA. HIVENEN ERILAINEN KUIN  
TÄMÄ KÄYTTÖAUTO... ERILAINEN ISOLLA E:LLÄ. TUOSSAHAN SE  
ALAKERRAN TALLISSA...

KUUNON ILME OLII AIVAN ERILAINEN KUIN ÄSKEN. PUHEKIN OLII  
LEPPEÄMPÄÄ. KAUKANA OLII VIHA KUPLAA KOHTAAN. OLIPAHAN  
VAAN KUIN ERI MIES. TALLIN OVEA AUKOESSAAN HÄNESTÄ PAISTOI  
ISÄLLINEN YLPEYS. MINÄ TAAS EN SAANUT KUNNOLLA SANAA SUUS-  
TANI. EDESSÄNI OLII JOTAIN TODELLA ERIKOISTA, TODELLAKIN  
ISOLLA E:LLÄ. SE OLII KIILTÄVÄN MUSTA, ALLAAN MATALAPRO-  
FIILIRENKAAT JOTKA MIILTEI PURSUILIVAT ULOS LOKASUOJISTA.  
VANTTEET OLIVAT KULLANVÄRISET JA KOMEAT. SISUSTUS MUSTA-  
PUNAISTA PLYYSIÄ JA KUPPI-ISTUIMET KUTSUVASTI NAHKAPÄÄLLYS-  
TEISEN OHJAUSPYÖRÄN ÄÄRESSÄ. KUUNO AVASI KONEPELLIN JA  
MENIN HETI TUTKIMAAN KONEHUONEEN SALAISUUKSIA. HYVÄ ETTEN  
SOKAISTUNUT: JOKA NIPPELI JA NAPPELI KIIILSI KUIN JOULU-  
KUUSENKORISTEET. NÄKYMÄÄ ~~KOKO~~ DOMINOIVAT KAKSI WEBERIÄ  
JA TERÄSPUNOSLETKUT. KAUNIS KAKKU. SULJIN KANNEN. TYYPPI-  
MERKINTÄ EI OLLUT 1200, 1300, 1302, 1303, 1500 TAI MIKÄÄN  
JEANSKAAN. 2100 CC SIINÄ LUKI KROMATUIN NUMEROIN.

-NO VOI JUMAPLÖRTSY, TUUMASIN KUUNOLLE VIELÄKIN IHMETELLEN  
NÄINKÖ UNTA VAI EN

-ON SIINÄ BENSALÄMMITINKIN, TUUMASI KUUNO, TUO KUPLAN-  
RIENAAJANA TUNNETTU. MIES JOKA MONET KERRAT VANNOI VAIH-  
TAVANSA DATSUNIIN KUN VAIN TONNIN KUPLASTAAN SAISI.

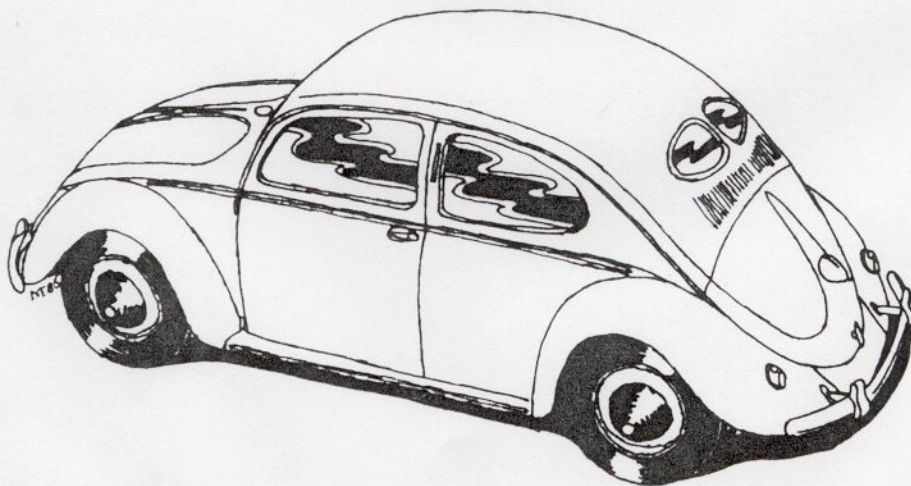


- MITEN SINÄ, KAIKISTA MAAILMAN IHMISSISTÄ ?

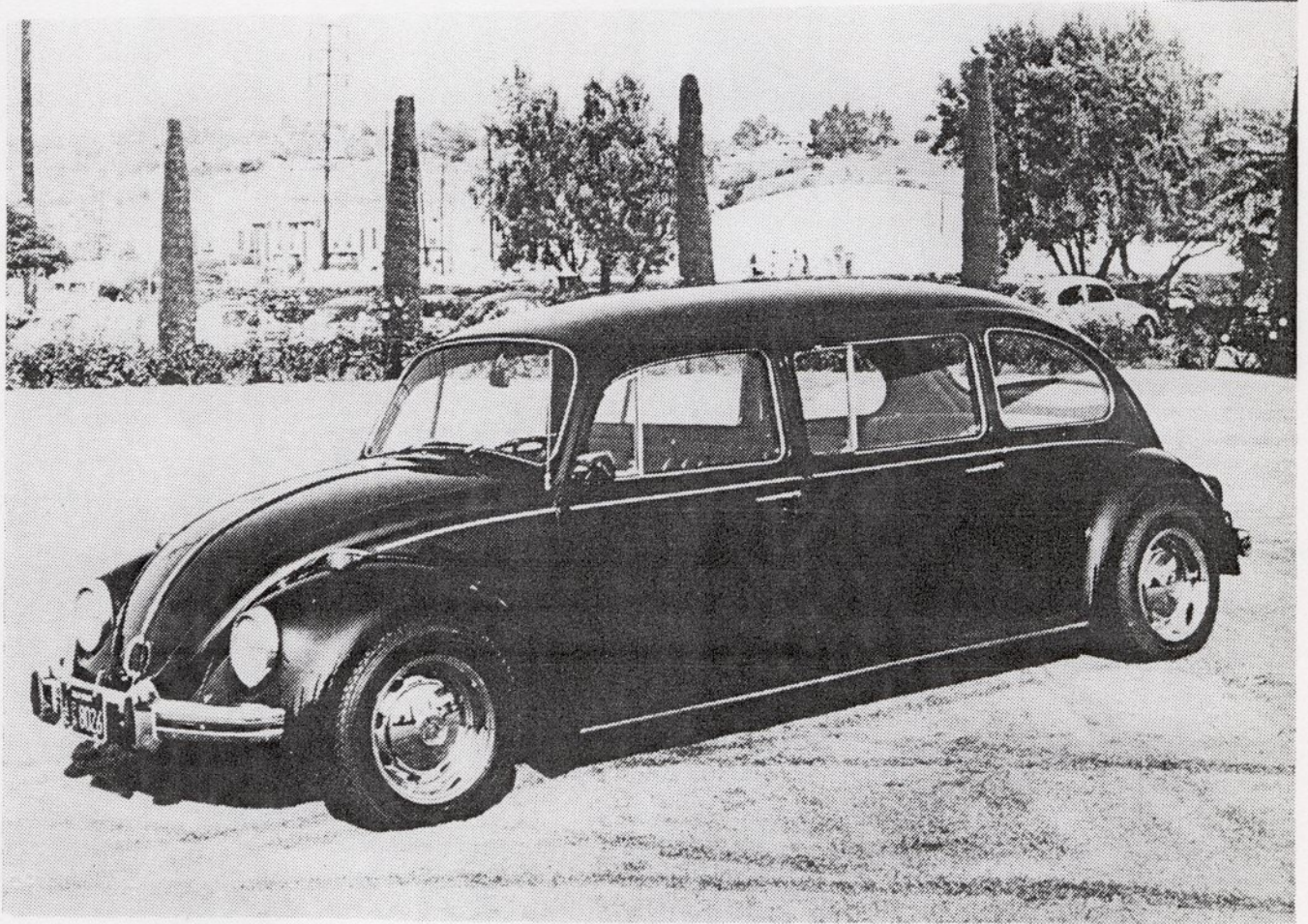
-NO, SITÄ KUN TARPEEKSI KOKEE JA NÄKEE, NIIN TIETÄÄ ETTEI VÄHÄN PAHAA JOS EI JOTAIN HYVÄÄKIN. LOPPUJEN LOPUKSI KUPLA ON KESTÄVÄ JA HALPA PITÄÄ. JA SAAHAN SIIHEN KAIKKEA KIVAAKIN, KUTEN KUVASTA NÄKYÄ. MITÄS MUUTEN SEISOT SIINÄ KUIN PUUJUMALA. TUOSSA ON AVAIMET, KÄY KOKEILEMASSA JOS USKALUSTA RIITTÄÄ...

-GLÄGLÄGLÄ, ÄNKYTIIN KUIN JOKELTELEVA PIKKUIPANA. ISTAHDIN KUITENKIN PULKKAAN YHÄ SEKAVIN MIETTEIN. KÄÄNSIN VIRTAAVAINTA JA MIEHEKÄS MÖRINÄ TÄYTTI KERROSTALON PIHAN. TALONMIEHEN ÄKÄINEN VAIMO KATSELI JO LÄHINTÄ KIRVESTÄ. KAARSIN ÄKKIÄ KADULLE, VILKAISIN TAUSTAPEILIIN JA NÄIN MITEN KUUNO JO VAIHTOI KESÄKUMEJA ALLE KUUSSEISKAANSA. USKOMATON ÄIJÄ, TUUMASIN JA ANNOIN BOKSERIN LAULAA. JA KYLLÄ SE LAULOIKIN. MUTTA SE ON JO AIVAN ERI JUTTU SINÄNSÄ

MUISTELEE YHÄ SEKAISIN JARI KUOPIOSTA

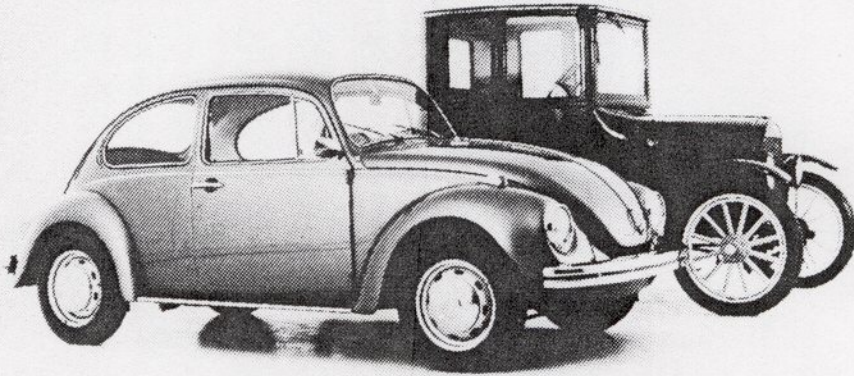


Sarjaa : Erikoiset Volkswagenit.

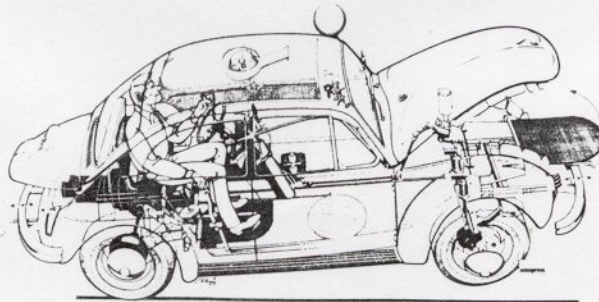


Volkswagen josta FWVA:n hallituskin pitäisi.

Tiesitkö että .....



17.2.1972 rullasi VW numero 15.007.034  
liukubihnalta lyöden vanhan tuotanto-  
ennätyksen jota T-Ford hallitsi.  
T-Fordiahan valmistettiin vuosina  
1908-1927.



Tämä on hyvin mielenkiintoinen

## Ensimmäinen Volkkarini

Olin koko kesän -81 ajellut moottoripyörälläni ja talveksi piti saada jonkinlainen kulkuneuvo. Olimme veljeni kanssa ajatelleet Kupla-volkkaria ja kävimme useatakin katsomassa, muun muassa sinua. Et sinä fysiikaltasi mikään hyvä ollut, oli sinuakin korroosio sieltä ja täältä nakertanut vuosien varrella. Emme sinuun mitenkään ihastuneet, mutta sinulla oli hyvä moottori sekä "käärmeenpesä" ääntä antamassa, joten kuullostit tosi "vauhdikkaalta". Kävimme sinut nähtyämme vielä muitakin volkkareita katsomassa, mutta kuitenkin illalla omistimme sinut. Talven tullen sinä jäit kokonaan minun harteilleni, kun veljeni möi oman osansa sinusta minulle. Hauskaahan sinulla oli ajella, kävimme Kustavissa, Rauhalla, Mikkelissä sekä monessa muussa paikassa. Et koskaan tielle jättänyt, et edes kovalla pakkasella vaikka välillä oli tosi kylmäkin. Valittamatta kuljetit lehdet joita ennen jaoimme sekä rummut joita joskus paukuttelin ja kerran jopa seitsemän ihmistä sinuun mahtui.

Peltiähän sinuun kyllä kului mutta sitähän sai rautakaupasta. Keväällä -83 sinuun laitettiin LA-puhelin ja sitä kauttahan minä Volkkarikerhosta kuulin ( taisi olla VW-1 jonka kanssa ensiksi juttelin).Niin, oliban sinunkin takaikkunassa FVWA:n tarra, kun ehdit siinä vähän aikaa olla mukana.



XVU-72

Hartolassa -82.

Olit väriltäsi kaunis tumman-sininen (kobolt-blau) ja verhoilusi oli harmaa, malliltasi olit 1500 vuodelta 1970. Rekisterinumerosi oli XVU-72, joten olit Keski-Suomesta kotoisin.

Kohtaloksesi koitui BXP-47:n löytyminen, sillä silloin veljeni sai sinut taas käsiinsä.

Nyt sinua ei enää keskuudestamme löydy, koska veljeni sinut teurasti ja vei raadon kaatopaikalle Vihtiin (onneksi en sitä ollut näkemässä). Olit ennenkin kokenut kovia, kerran oli kuulemma Lapissa moottorisi sanonut sopimuksen irti ja sinut jouduttiin hinaamaan takaisin. Olit kanssani syksystä -81 kevääseen -83 joten lepää rauhassa siellä VW:den taivaassa, sillä sanotaanhan : " Old Volkswagens never die, they just go faster " .

Macke.



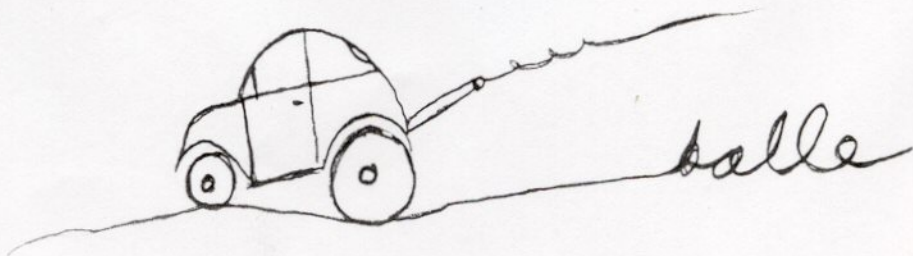
XVU-72 sekä BXP-47.

## ÖYFFI TARINOI

Olen aivan tavallinen Wolfsburgissa vuonna -68 syntynyt VW-kupla I300cm<sup>3</sup>, väriltäni olen vihreä (en kateudesta). Asuinpaikkani on Turku ja olen saanut rekisteritunnuksen EYF-97. Nykyinen isäntäni osti minut vuodem -84 elokuussa ja on pitänyt minusta melko hyvää huolta, mitä nyt pientä rallia aina silloin tällöin, mutta se ehkä kuuluu asiaan. Olen erittäin ylpeä, että olen saanut aidon nahkaisen vaihdekepin nupin sekä pienen ohjauspyörän, jota isäntäni vään-tää kirkkaan vihreän pipon alta naama punaisena, olen myös saanut molenmille sivuille uudet pisaran malliset peilit sekä muita pikku osia.

Isäntäni on kertonut, että kuulumme Suomen Volkkari Yhdistykseen ja sen johdosta minulla komeilee yhdistyksen tarra si-vuikkunassa. Täällä Turussa me käymme kaksi kertaa kuukau-dessa katsomassa muita volkkareita. Sillä aikaan kun isännät juovat lämmintä kahvia Kaarinan Tavernassa ja kehuvat auto-jaan kilpaa niin me volkkarit joudumme palelemaan kylmässä pakkasilmassa koko illan.

Olen kuullut paljon mukavia juttuja viime kesän kokoontumis-ajoista ja nyt itsekin odotan innokkaasti ensi kesää, sillä isäntäni on luvannut viedä minut jokaiseen kerhon tapahtumaan, mutta sitä ennen pitäisi saada uusi väri itselleni, sekä muutakin pientä ehostusta.



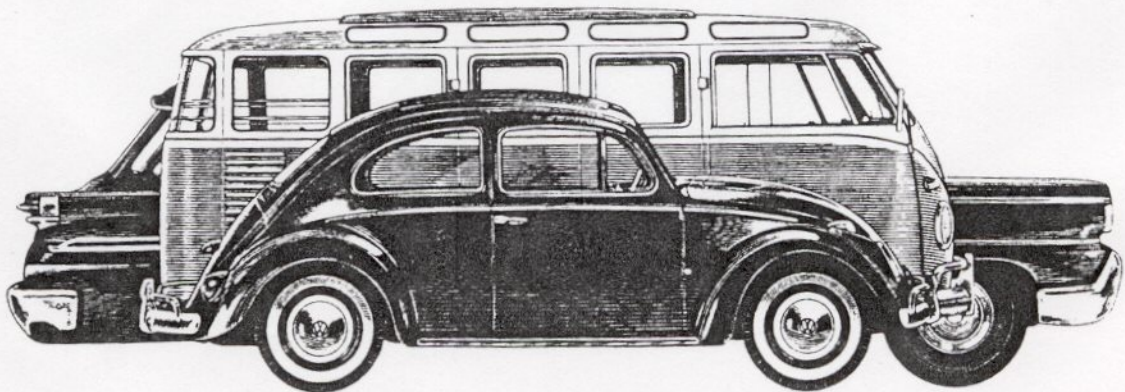
## Volkkarin huolto

Volkkarit on tehty kulkemaan -ikiliikkujia kun ovat. Mutta reipaskin liike hyytyy ennemmin tai viimeistään myöhemmin jollei ole rasvaa rattaissa ja painetta pytyissä. Eli Kansanvaunukin vaatii hiukan huoltoa.

Helpoin tapa hoitaa huolto on viedä Volkkari aamulla korjaamoon tai huoltoasemalle laitettavaksi. Illalla voi sitten mennä latoimaan nappulat tiskille ja ajaa auto pois. Tässä on kuitenkin sekin varjopuoli, ettei koskaan voi arvata mitä siellä on tehty -tai jätetty tekemättä.

Yhtä helppo tapa -mutta paljon hauskempi, opettavaisempi ja halvempi - on huoltaa auto itse. Tämän volkkariharrastuksen luonteeseenkin kuuluu se, että kaikki huollot ja korjaukset tehdään itse. Lähtötilannehan tähän on paras mahdollinen. Meillä on maailman yksinkertaisin autokonstruktio, erikoistyökaluja ei juuri tarvita. Lisäksi osat ovat suht edullisia ja ennenkaikkea niitä on saatavana miltei kaikkialta. Vielä kun itse tekee, niin tietää varmasti mitä on tehty ja mitä tekemättä jätetty.

Nyt kun taas koittaa kesäinen ajokausi, niin eiköhän laiteta Volkkarimme hyvään vireeseen. Seuraavilla sivuilla on selostettu Volkkarin huoltoa hiukan tarkemmin. Ohjeet on julkaistu Tuulilasi-lehdessä no. 11/75 ja julkaisemme ne Tuulilasin myötämielisellä suostumuksella.



Jollet ole aiemmin tehnyt näitä hommia, saattaa opiskeluun mennä aikaa aluksi hiukan enemmän, mutta kyllä se onnistuu. Ja ei näitä kaikkia töitä tarvitse tehdä samana iltana.

Jos halutaan mennä pintaa syvemmälle, eli purkaa ja korjata isompia kokonaisuuksia, on Volkkareita varten saatavissa erilaisia korjauskirjoja, joissa on ohjeita ja "räjäytys" kuvia. Tällaisia kirjoja on esim. Haynes- ja Autobooks- sarjoissa (englanninkielisiä) sekä ruotsalaisessa Reparations Handbook-sarjassa saatavissa miltei kaikille VW-autoille ja vuosimalleille. Näitä kirjoja voi tiedustella esim. helsinkiläisestä Tieto-Nikkari Oy:stä, osoite Ruoholahdenkatu 20 00180 Helsinki, puh. 90-694 3144. Tieto-Nikkarissa on myös sanakirjoja autojen erikoissanastolle.

Myös VV-Auto Oy on julkaissut suomenkielisen kansion nimeltään Kuplan korjausohjeet. Siihen on koottu suhteellisen kattava kokonaisuus korjaamokäsikirjojen sivuja yksiin kansiin. Kansiota kannattaa tiedustella Volkswagen liikkeistä tai VW-varaosamyymälästä.

Joten rohkeasti vain ruuvimeisseli käteen ja Volkkarin kimppuun. Ihmisen tekemiä ne Volkkaritkin ovat.

Kimmo Veijonen





MARKUS TUKEVA  
TAUNO TAMMINEN

TUULILASI 11/75

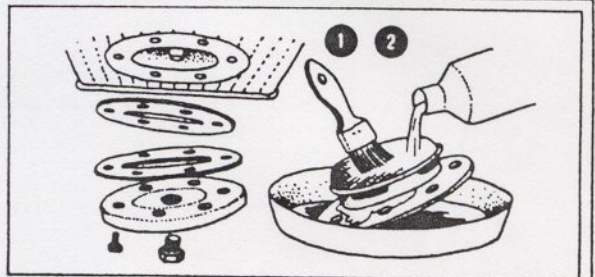
# tee itse

■ Julkaistuista ideoista maksamme vähintään 50 markan palkkion. Kirjeet ja kortit osoitteella: Tuulilasi, Hitsaajankatu 10, 00810 Helsinki 81. Kuoreen tunnus TI.

## VW 1200:n välihuolto

■ Vw Kupla on ollut automarkkinoillamme koko jälkeisen ajan. Ja koska se muutama vuosi sitten oli myyntitilastojen kärjessä, liikkuu näitä legendaarisen sodan kestäviä ajokkeja teilläme todella paljon.

■ Kuplaa pidetään käytössä yleensä toistakymmentä vuotta. Myös näitä ikääntyneempiä on huollettava säännöllisesti. 5000 km:n välihuollon useimmat toimenpiteet on mahdollista tehdä itse. Ohessa on esimerkkinä VW 1200, m/65.



### Työkalut ja tarvikkeet

■ Huoltomonttu ei ole välttämätön missään työvaiheessa. Mutta jos sellainen on käytettävissä vaikkapa vain tilapäisesti, tehdään sieltä käsin kytkimen säätö sekä vaihteiston öljymäärän ja pakoputkiston tarkastus. Kahteen ensimmäiseen kohteeseen pääsee myös auton vasemmalta sivulta, kun takapöytä poistetaan.

Työssä tarvitaan:

- jäteöljyastia
- n. 3 litraa moottoriöljyä

- Öljysiivilän tiivisteet (2 kpl)
- pesuastia ja petrolia
- mahdollisesti vaihteistoöljyä
- nokkakannu + öljyä
- lukkoöljyä ja -rasvaa
- rasvauspuristin + voitelurasvaa
- mahdollisesti pesulaitteen nestettä ja jarrunestettä
- kosteudenpoistosumutetta
- areometri + tislattua vettä
- pari erikokoista ruuvitalttaa
- kiinto- ja lenkkiavaimia 10–12 mm

- kuusiokoloavain
- kärkiviila, rakotulkki
- 6 V lamppu, johon on kiinnitetty johdonpätkä
- ilmapumppu + painemittari

Kaikkien e.m. työkalujen hankinta ei tietenkään ole välttämätöntä. Esim. akun varaus-tilan mittaamisen voi itse tehdä huoltamon areometrillä. Siellä täällä maassamme on myös itsepalveluhuoltamoita, joissa voi vuokrata hallitilan ja työkaluja.

### 1. Moottoriöljyn vaihto

Öljyn poistamista varten ei tarvita monttua. Moottorin ollessa lämmin avataan moottorin alla, öljysiivilän kannen keskellä oleva pohjatulppa 21 mm lenkkiavaimella. Alle asetetaan matala astia, esim. pesuvati tai sivusta auki leikattu öljykanisteri. Öljyn valussa tarkkaan poistetaan välillä muita töitä.

### 2. Öljysiivilän puhdistus

Öljysiivilän kannen mutterit avataan 10 mm lenkkiavaimella, kansi ja siivilä poistetaan, siivilä pestään petrolissa. Tiivisteet, yksi siivilän kummallekin puolelle, uusitaan. Vanhat tiivisteet ovat aina siinä määrin kovettuneet, etteivät ne pidä öljyä. Siivilä tiivistetään asettaen pulteille, kansi ja pohjatulppa suljetaan.

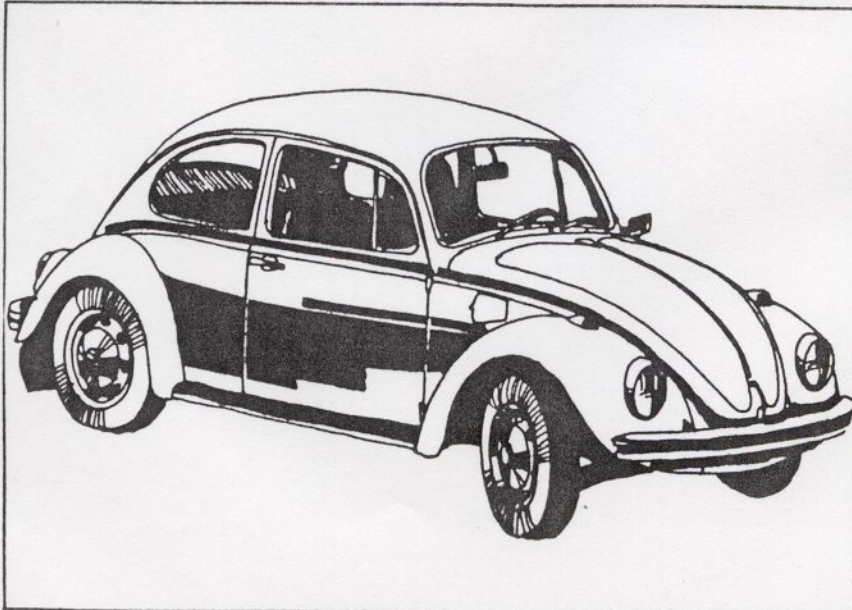
### 3. Öljyn täyttö moottoriin

Moottoriin kaadetaan 2,5 l uutta öljyä. Litran pulloista täyttää onnistuu ilman apuvälineitäkin. Öljyn laskeuduttua tarkastetaan, että pinta on lähellä mitatun ylimerkkiä.

### 4. Vaihteiston öljymäärän tarkastus

Täyttö- ja tarkastusaukko on vaihteiston kotelon vasemmassa sivussa, välittömästi tak-

Seuraavalle aukeamalle



# ti

akselin edessä. Tulppa poistetaan kuusiokoloavaimella. Ellei öljyä ole aukon tasolla, sitä lisätään käyttäen esim. muovipullo-letkuyhdistelmää. Käytetään hypoidiöljyä.

## 5. Ohjausvaihteen öljymäärä

Ohjausvaihteen koteloon pääsee käsiksi poistamalla varapyörän ja sen takaa pienen peitelevyn. Kotelon päältä poistetaan muovitulppa. Ohuella puutikulla kokeillaan, onko kotelossa tarpeeksi öljyä. Ellei ole, sinne lisätään vaihteistoöljyä aukon tasolle. Aukko on pieni ja hankalassa paikassa. Kuvassa esitetty omatekoinen painepullo nostaa öljyä ylöspäinkin, esim. vaihteistoon.

## 6. Ohjausvaihteen säätö

Ohjauspyörässä ei saa olla vapaata liikettä, kun etupyörät ovat suoraan eteenpäin. Jos välystä on, avataan ohjausvaihteen kotelon päällä oleva säätöruuvien lukitusmutteri lyhyellä 17 mm kiinto- tai lenkkiavaimella. Säätöruuvia kierretään ruuvitaltalla tiukemmalle, kunnes vastusta tuntuu, sitten avustusta takaisinpäin. Säätöruuvi lukitaan ja ohjauspyörästä kokeillaan, onko välitys poistunut tai onko säätö mennyt liian tiukalle. Tämä työ on paras tehdä siinä vaiheessa, kun esim. jarrujen säätöä varten koko etupää on kohotettuna.

## 7. Etuakseliston voitelu, 2500 km välein

Etuakselistossa on ensinnäkin kaksi nippaa kummassakin jousiputkessa. Niihin päästään käsiksi auton edestä päin. Etupää kohotetaan, nipat puhdistetaan. Rasvauspuristimella painetaan voiteluainetta jokaiseen nippaan, kunnes sitä tulee puh-

taana ulos nivelen sivusta. Liika pyyhittään pois.

## 8. Pyöränripustuksen voitelu, 2500 km välein

Toiset neljä nippaa voitelevat sekä sidepultit että olkatapit. Siksi on katsottava, että voiteluainetta tulee ulos näistä molemmissa. Ellei sitä tule olkatappien viereltä, liikutellaan ohjauspyörää edestakaisin samanaikaisesti kun voiteluainetta syötetään. — Raidetangon nivelissä ei ole rasvanippoja. Nivelten kestävyys riippuu paljolti kumisten pölysuojusten kunnosta. Rikkoutuneet suojukset uusitaan. Nivelen kuluneisuus tuntuu, kun sormin kosketetaan nivelen kumpaan osaa, ja avustaja liikuttaa ohjauspyörää pienin liikkein.

## 9. Sidepulttien säätö

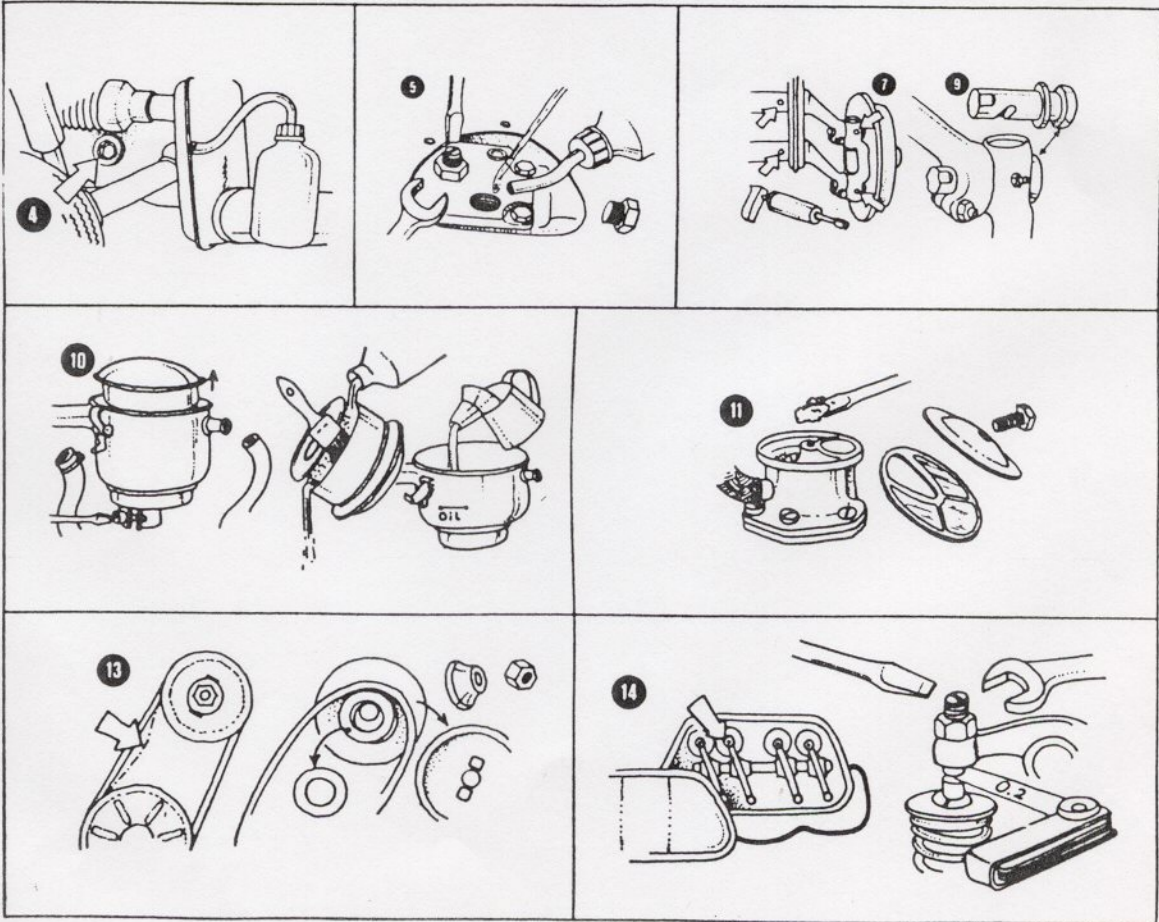
Etupyörä on liitetty tukivarsiin kahdella sidepultilla joiden ympäri tapahtuu pyörän joustoliike. Tukivarsien päissä olevat

lukkoruuvit pitävät sidepultit paikoillaan. Sidepulttien väljyys tarkastetaan etupään ollessa kohotettuna. Tartutaan käsin pyörän ylä- ja alareunasta ja heilutetaan edestakaisin. Jos tuntuu selvää välystä, sidepultit kiristetään. Ensin löysätään tukivarsien päiden lukkoruuvit. Sidepulttien päistä kierretään kiintoavaimella, kunnes pultit ovat tiukalla, sitten löysätään 1/8 kierrosta, lukitusruuvit kiristetään. —

Jos välitys ei poistu kokonaan, vaikka säätövara on käytetty loppuun, on olkatuen ja tukivarren pään väliin laitettava yksi tai useampi välilevy. Niitä on sidepultin kannan alla, mutta voi hankkia myös uusia merkki-likkeestä. On muistettava, että varsinkin jos välystä on paljon, e.m. toimenpiteet vaikuttavat etupyörien asentoon ja siten renkaiden kulumiseen.

## 10. Ilmansuodattimen puhdistus

Vanhempien Volkcareiden ilmansuodatin on pienikokoinen



ja öljymäärä vähäinen. Siksi säännöllinen puhdistus on erityisen välttämätöntä. Suodatin-kotelon laidasta poistetaan ohivirtauskaasujen imuletku ja resonaattoriputken alaosa lämmiämaletku. Kotelon alaosan kiristin avataan ja suodatin nostetaan pois.

Suodattimen yläosa poistetaan avaamalla painikkeet. Alaosasta kaadetaan vanha öljy pois, kotelo pestään ja kuivataan.

Yläosassa olevaan suodattimeen valutetaan petrolia, ja osa kuivataan pyyhkien ja heilutellen tai paineilmalla. Alaosan koteloon kaadetaan neljänneslitra samaa öljyä kuin moottoriin. Suodatin kootaan ja asennetaan takaisin; alaosan suun punainen merkkiviiva tulee kaasuttimen rungossa olevan pystymerkin kohdalle. Letkut kiinnitetään.

#### 11. Polttoainesuodattimen puhdistus

Polttoainesuodatin sijaitsee polttoainepumpussa. Puhdistusta varten poistetaan kansi. Suodatinverkko nostetaan pois ja pestään bensinissä. Roskat poistetaan myös verkon alapuolelta pumpun runko-osasta. Suodatinverkko asetetaan paikalleen. Kantta suljettaessa tarkataan, että tiiviste tulee kohdalleen.

#### 12. Kaasuttimen ulkopuoli ja nivelet

Kaasuttimen ulkopuoli ja nivelet on pidettävä puhtaina. Jos pinta välittömästi ajon jälkeen on bensiniin kostuttama, syy voi olla kannen ruuvien löystyminen. Ne saa kiristetyksi, kun ilma-suodatin on poistettu. Pöly ja lika voidaan pyyhkiä pois, kun kaasuttimen pintaan on ensin suihkutettu kosteudenpoistainetta. Se voitelee samalla akselit ja nivelet.

#### 13. Kiilalahinan tarkastus ja säätö

Moottorin jäähdytys ja akun lataus riippuvat ratkaisevasti kiilalahinan kunnosta ja kireydestä. Jos hihna on vaihdettava tai kireys säädettävä, avataan generaattorin hihnapyörän keskion mutteri 21 mm:n avaimella. Hihnapyörän taaempi puolisko poistetaan. Jos hihnaa on tiukennettava, poistetaan yksi tai useampi välilevy, löysättäessä niitä lisätään. Ylimääräiset säilytetään mutterin alla. Kiireys on oikea, kun hinnan painuma on n. 1,5 cm. — Jos hihna todetaan vialliseksi, se on heti uusittava. Ilmajäähdyttei-

sessä moottorissa aiheuttaa puhalluksen loppuminen nopeasti ylikuumentumisen. Varahihnaa on pidettävä mukana.

#### 14. Venttiilivälkykset

Jos venttiilit kantavat eli välkykset ovat liian pienet, moottorin teho laskee, ja seurauksena on venttiilien palaminen. Säätö tehdään moottorin ollessa kylmä.

Säätöä varten poistetaan takapyörät, samoin venttiilikopat kääntämällä palkikesangat pois päältä. Moottoria pyörittäen asetetaan 1. sylinterin mäntä puristustahdin loppuun siten kuin sytytyksen säädössä esitetään.

Moottorin pelleissä on sylinterien järjestysnumerot. Rakotulkilla tarkastetaan, onko kukin venttiilin vällys 0,20 mm. Ellei ole, löysätään säätöruuvien lukitusmutterit ja välkykset säädetään, säätöruuvit lukitaan.

Moottoria kierretään aina puoli kierrosta vastapäivään ja säädetään toisen, kolmannen ja neljännen sylinterin venttiilit.

Venttiilikoppien reunojen tiivisteet uusitaan. Kopat suljetaan. — Puristustahdin loppuvaiheen kussakin sylinterissä voi todeta myös poistamalla virranjakajan kannen ja seuraamalla pyörtimen liikkeitä moottoria pyöritettäessä.

#### 15. Katkojan kärjet

Jos kärkiin on tullut piikkiä tai ne koskettavat epätasaisesti toisiaan, ne voidaan tasoitaa ohuella litteällä kärkivälillä.

Viilauksen jälkeen kokeillaan, että kärkiparin päät ovat yhdensuuntaiset. Roskat poistetaan. Viilauksen jälkeen säädetään katkojan kärkiväli 0,4 mm:ksi.

Moottoria pyöritetään niin, että kärjet ovat täysin auki. Katkojan lukitusruuvi avataan. Säätö tapahtuu liukuttamalla katkojaa ruuvitaltalla, joka asetetaan pohjalevyn tappien väliin ja katkojassa olevaan loveen. Säädön jälkeen lukitusmutteri kiristetään.

#### 16. Virranjakajan voitelu

Virranjakajan muiden töiden yhteydessä puhdistetaan akselin yläpään nokat ja niitä vasten liukuva vasaran osa. Näihin laitetaan uutta rasvaa mutta vain niin vähän, ettei sitä pääse kärkiin. Katkojalevyn huopa voidellaan tipalla öljyä.

#### 25. Käsijarru

Käsijarrun säätö voidaan tehdä vasta jalkajarrun säädön jälkeen. Etuistuinten välissä olevasta käsijarruvivusta lähtee erillinen vaijeri kumpaankin takapyörään. Säätöä varten kohotetaan molemmat takapyörät. Säätöruuvit ovat vivun juuressa kumisuojuksen alla.

Ruuvien lukitusmutterit löysätään. Säätöruuveja kiristetään sen verran, ettei pyörissä vielä tunnu jarrutusta. Käsijarruvivua kiristetään kaksi lovea ja tarkastetaan, että vaikutus on sama kumpaankin takapyörään.

Tarvittaessa muutetaan säätöruuvilla jomman kumman vaijerin kireyttä. Käsijarruvivua kiristetään kaksi lovea lisää. Mikäli molemmat takapyörät ovat lukkiutuneet, säätö on kohdallaan. Säätöruuvit lukitaan kiristämällä mutterit.

#### 26. Pyörät ja renkaat.

Jarrujen säädön yhteydessä tarkastetaan myös renkaat. Epätasainen kuluminen on merkki iskunvaimentimien viallisuudesta, epätasapainoisuudesta renkaissa tai etupyörien virheellisestä asennosta. Oikeasta ilmanpaineesta huolehtiminen on tärkeä (edessä 1,1 — 1,2 kp/cm<sup>2</sup>, takana 1,4 — 1,6 kp/cm<sup>2</sup>, kuormituksen mukaan).

#### 27. Kytkimen säätö

Kytkinpolkimessa on oltava vapaata liikettä 1—2 cm. Ellei ole, on tehtävä säätö. Säätökohta, jonne kytkinvaijeri päättyy, on auton alla, runkohaarukan yläpuolella. Vasen takapyörä poistetaan. Vaijerin päätteen lukitusmutteri löysätään. Säätömutteria (suurempaa) kierretään suuntaan tai toiseen, kunnes oikea vällys saavutetaan. Lukitusmutteri kiristetään, samalla kun toisella avaimella estetään säätöruuvien kiertäminen. — Tämä kohde likaantuu helposti, joten ennen työtä on hyvä suihkuttaa ruuveihin kosteudenpoistainetta, joka samalla voitelee.

#### 28. Pakoputkiston tarkastus

Pakoputkistossa ei saa olla vuotoja, sillä pahimmassa tapauksessa niistä voi päästä lämmityskanavien kautta pakokaasua auton sisätilaan. Ainakin pahemmat vuodot saa selville siten, että moottorin käydessä suljetaan käsin pakoputkien suut.

Jos tällöin heti muodostuu painetta pakoputkistoon ja moottori pyrkii sammumaan, putkisto on tiivis. Ellei näin ole, vuotokohta on selvitetävä. Useisiin liitoksiin pääsee käsiksi vasta kun moottorin verhoisuus-putteja otetaan pois. □

### 17. Syytöshetken säätö

Syytöshetken säätöä katkoo kärkeä säädön jälkeen. Virranjakajan kansi poistetaan. Moottoria pyöritetään, kunnes pyörrin lähestyy virranjakajan rungossa olevaa 1. sylinterin merkkiä. Pieni 6 V lamppu liitetään virranjakajan ja syytöshetken väliseen johtoon. Syytöshetken kytketään.

Moottoria pyöritetään hitaasti, kunnes lamppu syttyy. Jos tämä tapahtuu tarkalleen silloin, kun kampiakselin hihnapyörän merkki on kampiakselin sauman kohdalla, on syytöshetki oikea. Jos lamppu syttyy jo ennen, syytöshetki on aikaisella, päinvastaisessa tapauksessa myöhäisellä.

Säätöä varten avataan virranjakajan kotelo alla oleva lukitusruuvi 10 mm:n avaimella. Jos syytöshetki on liian aikainen, virranjakajaa kierretään hieman pyörrin pyörimissuuntaan.

Moottoria pyöritetään neljänneskierto taaksepäin, ja c.m. lampun syytöshetki tarkastetaan. Jos syytöshetki on myöhäinen, virranjakajaa käännetään pyörrin pyörimiseen nähden vastakkaiseen suuntaan. Säädön jälkeen lukitusmutteri kiristetään.

### 18. Syytöshetket

Tulpat poistetaan mieluiten avaimella, jonka sisällä on tulpan eristettä suojaava kumihoikki. Mahdollinen karsta poistetaan esim. pehmeällä pelvisuikaleella, myös eristeen ja kierreosan välisestä raosta. Kärkiväli tarkastetaan rakomittalla, välin tulee olla 0,7 mm.

Myös tulpan ulkopuoli ja tiiviste puhdistetaan. Jos tulpilla on ajettu jo n. 15 000 km, ne uusitaan, varsinkin näin talven kynnyksellä. Paikalleenlaitto onnistuu hyvin kumiletkun pätkällä, jonka sisään tulpan eriste juuri mahtuu. Loppukiristys tehdään tulppa-avaimella.

### 19. Akku.

Akku sijaitsee hieman hankalassa paikassa, takaistuimen alla. Kansi voidaan poistaa, kun painikevyö on ensin avattu. Korkit avataan. Varaustila tarkastetaan areometrillä jokaisesta kennosta. Varaustila näkyy areometrin uppoumamerkeistä. Purkautunut akku on viipymättä ladattava. Tarvittaessa lisätään kennoihin tislattua vettä niin että levyt peittyvät. Akun päällisy ja navat puhdistetaan, navat rasvataan, kaapeliliitokset tarkastetaan.

### 20. Tyhjäkäynti

Kun syytöshetken säätö ja muut moottorin käyntiä parantavat toimenpiteet on tehty, säädetään tyhjäkäynti moottorin ollessa lämmin. Tyhjäkäyntin säätöruuvi ei saa olla enää missään rikastimen porraslevyn lovelsa. Säätöruuvilla säädetään kierrosnumero niin alhaiseksi,

että moottori vielä käy tasaisesti.

Seosruuvia kierretään kiinnipäin, kunnes kierrosnumero laskee. Sitten seosruuvia kierretään aukkipäin, kunnes käynti on tasainen. Tyhjäkäyntikierrosnumero on oikea, jos moottori ei sammuu, kun kaasupoljinta painetaan nopeasti kytkimen ollessa pohjassa.

### 21. Pesulaite ja jarrunestesäiliö

Pesulaitteen nestesäiliö on varapyörän takana. Säiliössä oleva paine vaikeuttaa tulpan avaamista. Paineita voi vähentää painamalla venttiilin neulasta. Säiliö täytetään ja tulppa suljetaan tiiviisti. Jos on käytävissä ilmapumppu, säiliöön pumpataan 2,5 kp/cm<sup>2</sup> ylipaine. — Painemittari ja pumppu olisivat muutenkin hyödylliset, ja ne saa tarvikeliiikkeestä noin 30 mk:lla.

Jarrunestesäiliökin on varapyörän takana. Säiliö tulee pitää lähes täynnä. Toistuva liisäämistarve on merkki nestevuodosta, ja sellainen on viipymättä poistettava. Muiden alustatöiden yhteydessä tutkitaan jarruputkisto.

### 22. Ovien saranat

Saranat voidellaan puhdistuksen jälkeen esim. muovisen nokkakannun avulla. Saranan aukeamassa on lovi, johon laitetaan öljyä ja ovea liikutetaan välillä. Liika öljy pyyhkitään pois.

### 23. Ovien lukot

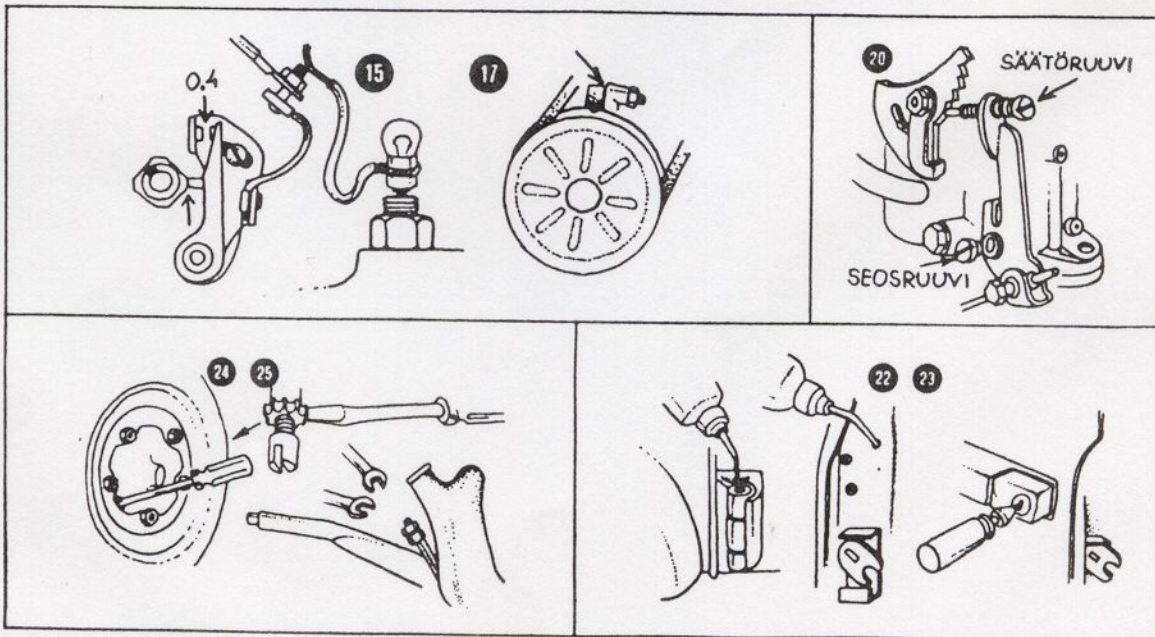
Ovien takareunassa, lukkojen yläpuolella on pieni voitelureikä, josta lukkoon puristetaan hieman öljyä. Avaimenreistä suihkutetaan lukkoerosolilla voiteluainetta lukkosylinteriin. Näin estyy myös sen jäätyminen. Lukkojen vastakappaleet voidellaan lukkorasvalla.

### 24. Jarrut

Jalkajarrun säätöä varten kohotetaan pyörät, mikäli mahdollista, saman akselin molemmat pyörät samanaikaisesti. Pölykapselit poistetaan. Etupyörien jarrusylinterit ovat jarrukilpien etureunassa, takapyörien taas alareunassa.

Pyörä pyöritetään sellaiseen asentoon, että jarrurummun reiästä voi ruuvitaltalla kiertää sylinterin päässä olevaa säätöruuvia, kunnes jarruhinna koskettaa jarrurummun sisäpintaa. Sitten ruuvia kierretään takaisin, kunnes pyörä pyörii jarrun laahaamatta. Saman pyörän toisen jarrukengän säätö tehdään sylinterin toisessa päässä olevasta säätöruuvista. Kun saman akselin molempien pyörien jarrut on säädetty, keskitetään jarrukengät painelemalla poljinta muutaman kerran. Pyöristä kokeillaan vielä, että jarrut eivät laahaa.

Säädön yhteydessä tarkastetaan myös jarruhinnojen jäljellä oleva paksuus. Sen näkee säätöreistä pyörittämällä pyörän sopivaan kohtaan. Jos paksuus silmämääräisesti alittaa 3 mm, on syytä poistaa jarrurummut ja tehdä perusteellisempi tarkastus.



## VW:n Rakentelusta

Itselläni on jonkinverran "kokemusta" volkkareiden rakentelusta ja haluan kertoa eräitä asioita, joista toivottavasti on jotain hyötyä muille jäsenille.

Ensinnäkin 6- voltin systeemin muuttamisesta 12- voltiseksi sähköjärjestelmäksi. Muutostyötä pidän hyödyllisenä silloin, jos on tarvetta asentaa autoon paljon sähköisiä lisälaitteita, (lisävalot, stereot, mittarit, LA-puhelin) 12-voltin lisätarvikkeita on helpompi hankkia kuin 6-voltteja, on tietenkin olemassa mahdollisuus käyttää jännitteenmuuttajaa, joka muuttaa 6v → 12v, mutta se tuottaa erittäin vähän virtaa, esim. vain mankalle.

Jos autosi on tavallisessa käytössä, niin siinä riittää mainiosti 6v järjestelmä.

Itse muuttamistyö on suhteellisen helppo.

Kaikki polttimet on vaihdettava, lasinpyyhkijän moottori vaihdettava (6v moottori pyörii liian nopeasti, ei pysähdy alkuasentoon, eikä kestä kauan) vilkkurele, valonvaihtorele, jos sellainen on, laturi, sytytyspuola, kaasuttimen ryyppyvastus, sähköinen magneettisuutin, latausrele ja tietenkin akku, kaikki edellä mainitut osat täytyy vaihtaa, ja ilmeisesti myös sähköinen bensamittari??

Seuraavia sähköosia ei tarvitse vaihtaa:

starttimoottori kestää hyvin ja pyörittää paljon paremmin, äänimoottori ei vaam äänitorvi (sorry....) kestää myös 6-voltteina. Sähköjohtoja ja katkaisijoita ei tarvitse vaihtaa, mitään vastusvirityksiä ei kannattaisi käyttää, niistä on ollut vain harmia, ja jos sulla on 6v bensalämpö, niin sitä on turha yrittää saada toimimaan 12v:lla.

Mistä osat?? esim. romuttamolta purkaamaan uudemmassa kuplasta sähköosat irti, tai edullisempi tapa on pistää ilmoitus tähän lehteen "ostan VW:n 12v sähköosat".

Tähän olen laskenut suuntaa antavia hintoja käytetyistä osista erikseen hankittuina:

Lamput	80 mk
Lasinpyyhkijänmoottori	50
Vilkkurele	15
Laturi	150
Sytytyspuola	25
Kaasutin	50
Latausrele	50
Akku (uusi)	200

yht. 620 mk

Osia vaihtaessasi (muista irroitaa ekana akku ettei kipinöi) irroita yksi osa kerrallaan, ja merkkää johtojen järjestys, sekä laita samantien uusi osa paikalleen, jotta muistat miten vanha osa oli.

Se sähkötöistä.

Seuraavalla sivulla lookkerin rakentajille vinkki...

...LOOKKERISTA:

Tuuletusikkunoiden poisto on erittäin helppo toimenpide, muutama pultti ja mutteri irti niin tilalla on iso sivuikkunan aukko. Mutta minkälaisen lasi-systeemin laittaisi tilalle?? siinäpä onkin jo iso probleema.

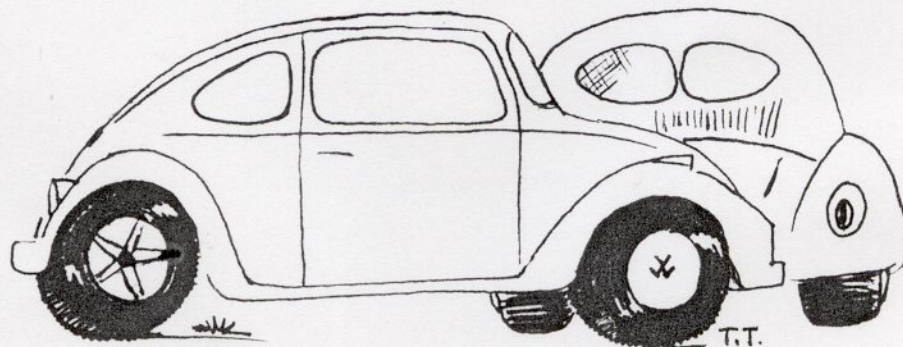
Tapoja on monia, tässä muutamia:

USA:sta saa ainakin tilattua valmiita sarjoja (kuten viime numerossa kerottiin). Tilaaminen voi olla monelle ylivoimaisen vaikea tehtävä, joten kannattaa koettaa rakentaa systeemi itse.

Eräs tapa on tehdä ikkuna vain sellaiseksi, että se on joko kiinni, puolivälissä tai kokonaan auki, niin säästyy veivikoneiston hankala vääntäminen, tämä systeemi on vähän epäkäytännöllinen. Seuraava systeemi, jota itse olen käyttänyt ja olen saanut ikkunat toimimaan erittäin hienosti. -64 ovissa minulla sattui olemaan -52?? ruostuneet ovet, joissa oli alkujaan yksiosaiset lasit, otin ovista lasit, koneistot, sekä ikkunankiskot ja sovitin ne -64 oviin. Ei tämäkään systeemi ole helppo, koska siinäkin joutuu poraamaan uusia reikiä ja tekemään aukkoja, joiden sijainti on erittäin tarkka jotta lasi nousee suoraan ylös, eikä panttaa mihinkään suuntaan. Hyvin tehtynä ikkuna toimii moitteettomasti ja on siisti.

Systeemi jota suosittelen.

E.M.



## 6 VAI12 KAS SIINÄ PULMA

VW:n sähköjärjestelmän muuttamisesta 6 voltteisesta 12 voltttiseksi ollaan ilmeisesti kahta mieltä, tietysti kuinkas muuten. Itse sanon heti aluksi että jos käyttää Volkkariaan vain kesäisin ei muutos kannata. Tietysti 12 voltttiset laitteet toimivat paremmin ja esim. lamppuja on helpommin saatavissa. 6 voltttisia ei joka huolto-asemalta löydy ja jos löytyykin ne maksavat lähinnä kulta ja timantteja.

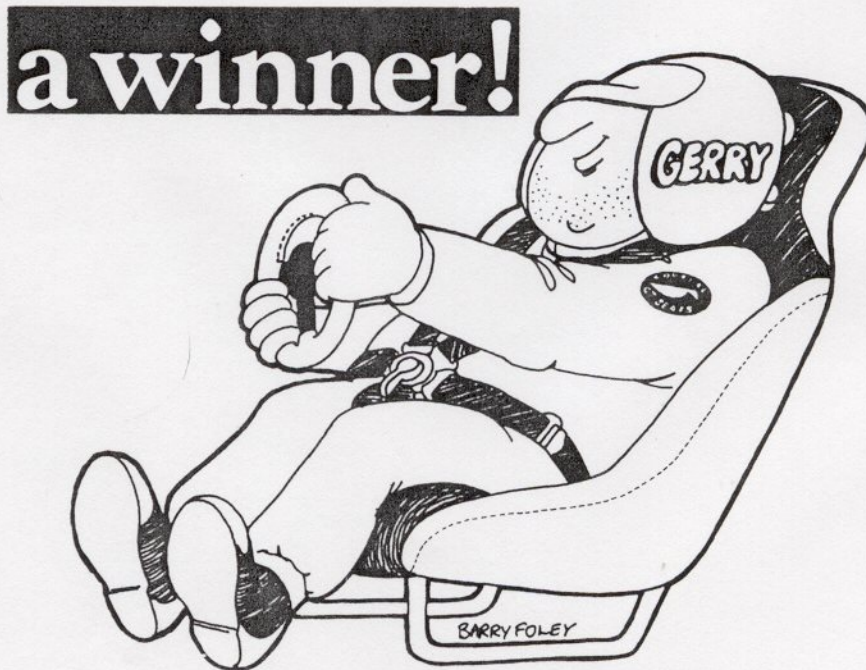
Itselläni muutos oli hyvin yksinkertainen sen jälkeen kun olin ostanut vara-osiksi 12 voltttisen Kuplan, kyseessä oli lähinnä siirto toisesta toiseen. Kyseessä olevat autot ovat 67 mallinen 1200:nen 6 voltttinen ja 70 mallinen 1300:nen 12 voltttinen. Laturin otin jalakoineen 70:stä ja siihen laitoin 67:npuhaltimen Startin jätin 6 voltttiseksi pitää vain muistaa ettei ota pitkiä startteja, mutta VW käynnistyykin erittäin herkästi jos vain sähkötkä ovat muuten kunnossa. Hyvin on ainakin vielä kestänyt. Viitteeksi voin sanoa että eräällä ystävälläni oli kuorma-autossa monta vuotta 12 voltttinen startti vaikka järjestelmä oli 24 voltttinen, hyvin kesti sekin. Lasinpyyhkijänmoottorin vaihdoin vivustoineen kaikkineen, onnistui lähes heittämällä Bensamittari ei tunnetusta syystä Kuplassa kaipaa muutoksia. Kaasutin tuotti jonkin verran vaikeuksia. Ensin käytin 70:sen kaasutinta mutta se oli kovin perso bensalle. Suutinten vaihto olisi saattanut auttaa koska kaasutin oli tarkoitettu kaksiaukkoisille kansille. Tässä tapauksessa apu löytyi piirimyyjän hyllyltä. 6 voltttisen kaasariin löytyi 12 voltttinen sähkösuutin ja automaattiryypyn sähkö-osat edellä mainitusta kaasuttimesta. Virityskaasuttimet ja käsikäyttöinen ryyppy ovat myös yksi ratkaisu tähän pulmaan, tosin kallis sellainen. Valorelettä ei ole lainkaan, valonvaihdin on jalkakäyttöinen ja siinä on jatkuva kosketus. Vilkkurele on tietysti 12voltttinen. Muutoksesta seuranneet edut koskevat lähinnä valoja ja vilkkuja. Valot nyt jopa valaisevat eivätkä näytä myrskylyhdyiltä kuin ennen. Nyt vilkut toimivat myös silloinkun painetaan jarrua.

Huomioitava x asia on myös akku, 12 voltin on helpominx saatavissa ja toimivuus on parempi. Erityisesti valot ja vilkut vaikuttavat myös liikenneturvallisuuuteen.

Itse tehdystä työstä on vaikea löytää vikoja ja ainoa haitta tähän mennessä ollut bensalämmitin joka on 6 voltin ja johon olen etsinyt muuntajaa. Sekin haitta on poistumassa kun tiedossa on 12 voltin lämmitin kauppaneuvottelut vain ovat kesken. Mielestäni muutoksesta on ollut enemmän hyötyä kui haittaa ainakin minulle joka käytän Volsua ympäri vuoden.

P.S. Olen joissakin lehdissä nähnyt Kuplia jotka ovat varustettuja U.S.A.-Fordin vm.37 nokkapellillä(lasikuitua kait) Jos joku tietää paikan mistä tällaisen saisi hankituksi olisin osoitteesta hyvin kiitollinen. Suomessa niitä ei kait ole saatavissa mutta ulkomailta tilaamalla homma onnistuisi.

Terv. Mauri Helin  
25320 RAATALA





APUA, VW-LÄÄKÄRI SETÄ ?

Minulla ja Kuplallani on ongelma. Rakas VW:ni on ulkoisesti 62:sen näköinen. (Kapeat etu-vilkut, kapea rekisterikilven valo, Wolfburgin linna keulalla ja takavalot joissa oranssit vilkunlasit.) Mutta tarkemman syynäyksen perusteella vaikuttaa siltä että siihen on joskus vaihdettu takavalot. Auto on muuten lähes alkuperäisessä kunnossa, (ei rakennettu ei kunnostettu) tosin käytössä "hieman" väsähtänyt. Rekisteri otteessa seisoo käyttöönottovuotena 1962. Noista takavaloista tuli mieleen että ne on voineet alunperin olla pienet yksivärisellä punaisella lasilla, niin silloin auto voisi olla vuosimallia 60 tai 61. Vai olisiko, onko muita eroja? Joten voisitko VW-lääkäri setä ottaa tarkempaa selkoa Kuplani syntymäajasta (esim. vuosi ja kk.) Valmistus no. on 4992728. Miten 60-61:sen valot käyvät 62- tai uudempaan. Joutuuko tekemään muutoksia, jos niin mitä? Samalla VW-lääkäri voisi tutkia vaihtomoottorini (1200) valmistusvuoden. Myllyn no. on 9207073. Muuten, miten olisi juttu Volkkareiden eri vuosimallien välisistä eroista, vaikka jatkokertomuksen muodossa. Onko sellainen jo ollut jossain aikaisemmassa numerossa?

Pikaista lääkitystä toivoen:

VW Kuumeen kouriin joutunut

PETE

Moi PETE

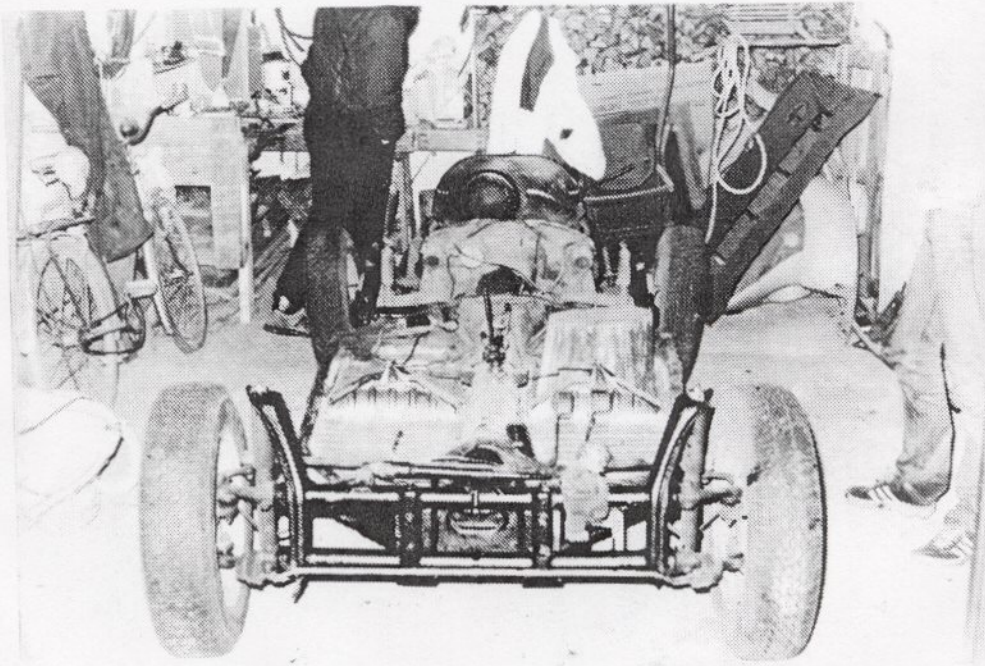
Autosi on tietojen mukaan syntynyt 1962 (syksyllä) joten takalamput ovat oikeat. Vanhemmat lamput tietysti käyvät mutta eti käsiisi vm -60 kytkentäkaavio. Siitä ilmenee tarvittavat muutokset. (Kyse on vain muutamasta lisä piuhasta.) Koneesi on vm -64. Viimeiseen kysymykseesi vastaan että: No mikäs ettei, ei ole aikaisemmin ollut.

VW-LÄÄKÄRI SETÄ ?

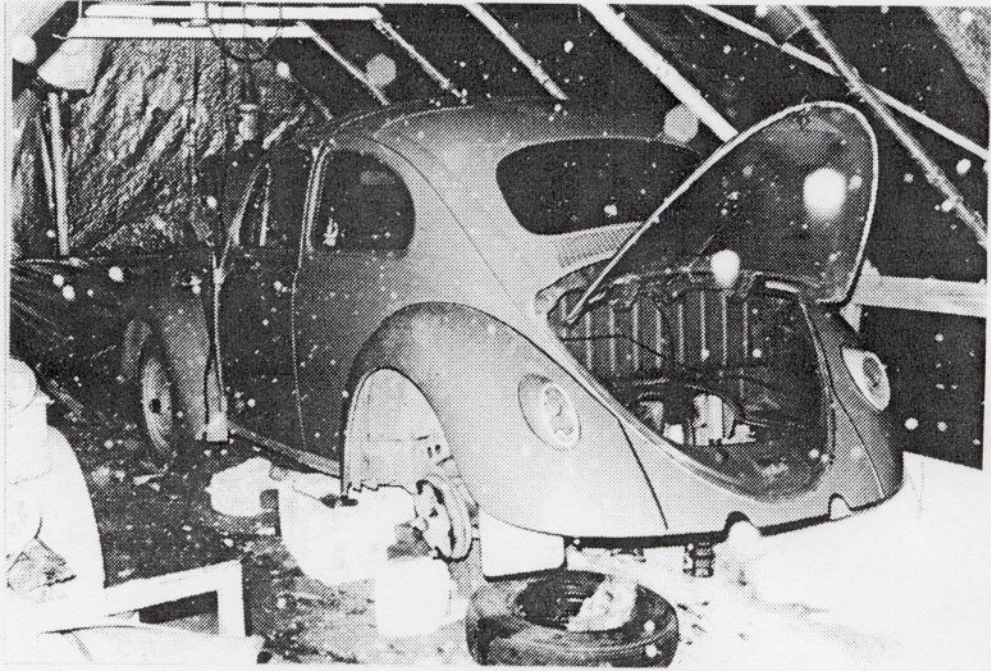
PS. Pydän anteeksi panovirfetä. Sama kuin äsken.



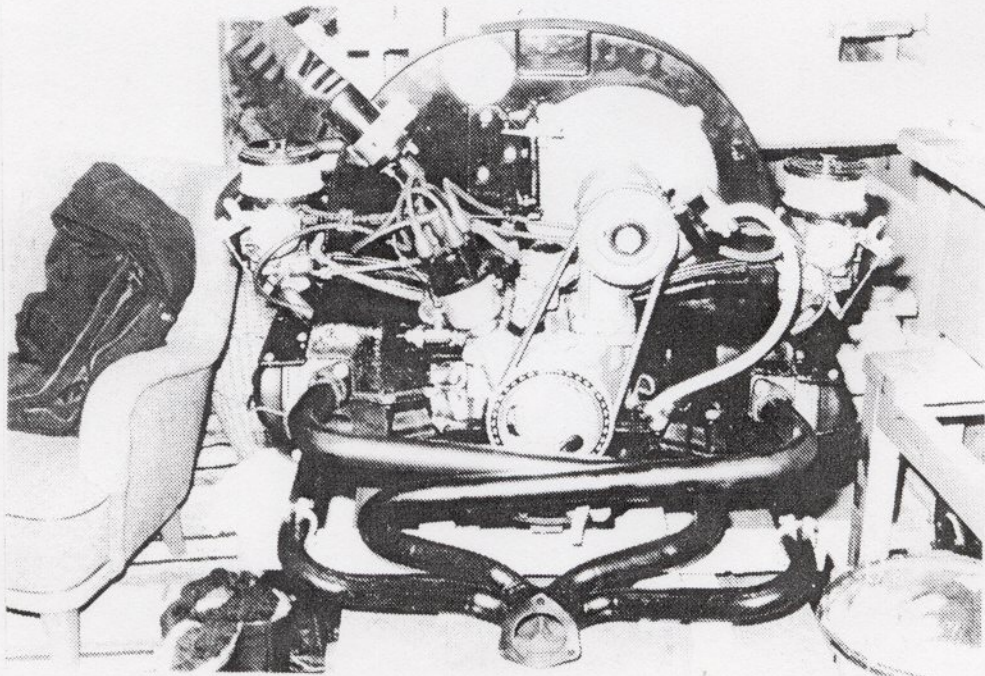
"KOOMA" KARLSSONIN PROJEKTI



HUOMAA JUURI KALLIISTI HANKITTU NUPPI ISTUIN



ANKEAT OLTAVAT. LUNTA SATAA JA TUULI PUHALTAA



ONNEKSI SENTÄÄN KONETTA VOI KASATA OLOHONEEN  
PÖYDÄLLÄ.

PORVOOLAISIA AUTOJA:



ON LOOKERI AIHIOITA, HIENOJA ALKUPERÄISIÄ



...JA RALLIKUPLIA



TÄMÄN TALVEN HARRASTEAUTO, PIIKKIRENKAAT JA KAIKKI

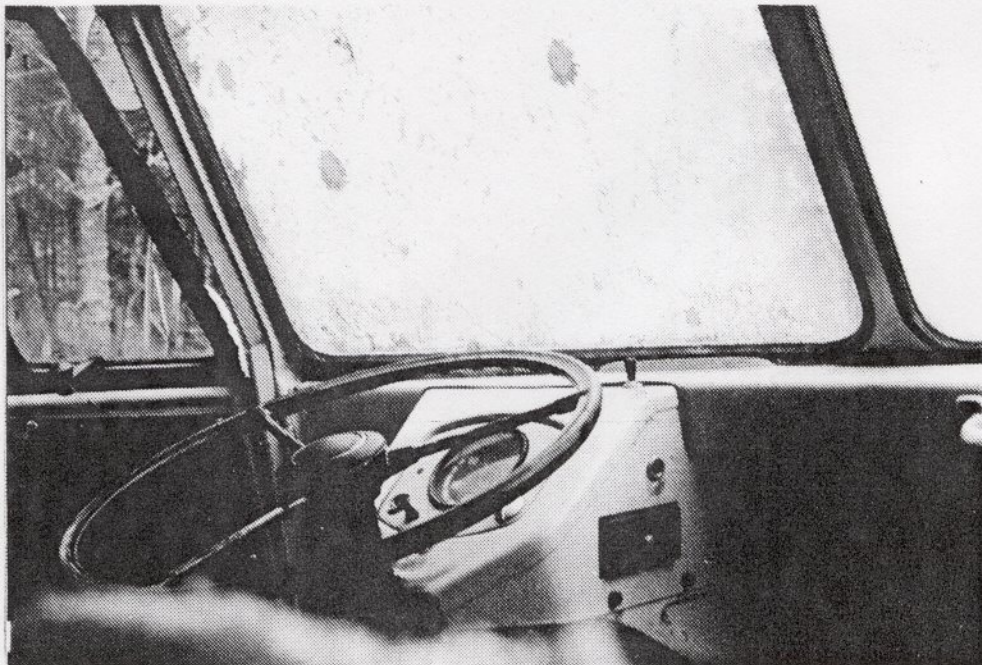
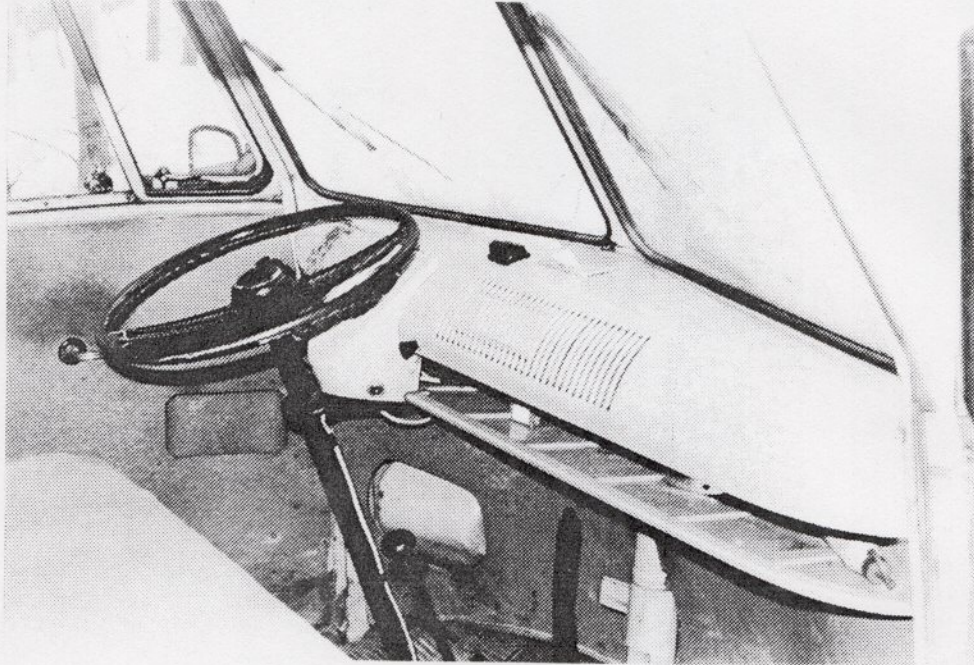


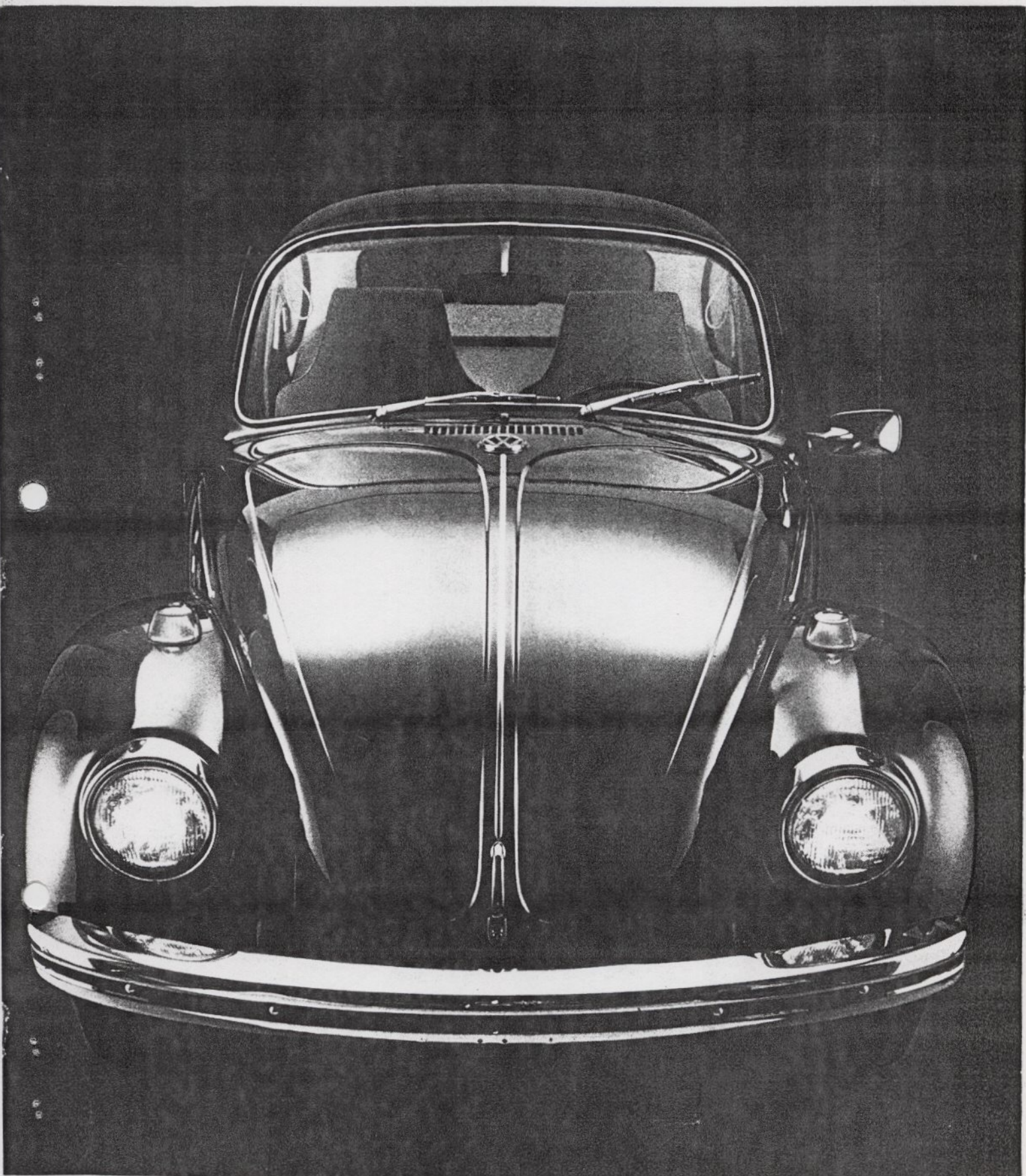
HAA! PIENI PUHEENJOHTAJAMME HÄMMÄSTELEE PORVOON  
JAOSTON SUURTA KUPLA KANTAA, KUVATTU HELSINKILÄ-  
ISTEN VIERAILUSTA PORVOOSSA

Kierroksen kysymys:

Mikä, tai mitkä vuosimallit ovat kyseessä alla olevissa kuvissa??

Lähetä vastaus seuraavaan lehteen niin mekin saamme tietää.





VOLKSWAGEN OF AMERICA, INC. \*SUGGESTED RETAIL PRICE, EAST COAST P.O.E. \$1,877 MUST COME P.O.E. LOCAL TAXES AND OTHER DEALER DELIVERY CHARGES, IF ANY, ADDITIONAL.

## After a few years, it starts to look beautiful.

"Ugly, isn't it?"  
"No class."  
"Looks like an afterthought."  
"Good for laughs."  
"Stubby buggy."  
"El Pig-O."

New York Magazine said: "And then there is the VW, which retains its value better than anything else. A 1956 VW is worth more today than any American sedan built the same year, with the possible exception of a Cadillac."

Around 27 miles to the gallon. Pints of oil instead of quarts. No radiator.  
Rear engine traction.  
Low insurance.  
\$1,799\* is the price.  
Beautiful, isn't it?



# Uusi ovela nelivetoratkaisu

Volkswagen on kehittänyt uuden nelivetoratkaisun, joka toimii auto- maattisesti nelivetoa tarvittaessa ja on huomattavasti edullisempi valmistaa kuin tasauspyörästöllä varustetut, jatkuvaan käyttöön tarkoitettut nelivetojärjestelmät. Uusi neliveto tulee markkinoille paketti- autoihin sovellettuna Transporter- mallistossa, jonka valmistus on jo alkanut umpi- ja ikkunamalleina. Keväällä alkaa myös avopakettiauton ja doppelin tuotanto. Suomen markkinoille nelivetoiset Transporterit tulevat kevään kuluessa ja hinnat sijoittuvat haarukkaan 87 900—90 400 mk. Halvin on umpipakettimalli ja kallein dopperi.

## Neliveto viskoosikytkimellä

Nelivetoiset Transporterit ovat saaneet tyyppimerkinnäkseen VW:n nelivetoisten tunnuksen, syncro, vaikka niiden nelivetojärjestelmä onkin aivan erilainen kuin esimerkiksi Audin kanssa identtistä nelivetoa käyttävän VW Passat Variant syncron.

Pitävällä pinnalla ajettaessa Transporter syncron veto käy takapyörillä kuten tavallisissakin Transportereissa. Taka- ja etuakseleiden välille on kuitenkin lisätty kardaniakseli, joka yhdistyy etuvetoon viskoosikytkimellä. Kytkin muodostuu etutasauspyörästön mukaan pyörivästä kopasta, jossa on reiällisiä lamelleja. Niiden välissä pyörivät niin ikään reiälliset kardaniakseliin kiinnitetyt lamellit. Voiman siirtää silikoniöljy, jonka ominaisuudet säilyvät myös kylmissä käyttöoloissa.

Hyvissä pito-oloissa auton etu- ja takapyörät pyörivät samalla nopeudella ja viskoosikytkin tasaa vain sen pienen pyörimiseron, joka johtuu renkaiden erilaisesta painumasta. Nelivetoa ei siis tarvitse kytkeä pois, vaan se on aina toimintavalmiina.

Kun takapyörät alkavat liukkaalla luistaa, syntyy viskoosikytkimessä luistoa etuakseliston ja kardaniakselin lamellien välille ja voimaa alkaa siirtyä myös etupyöriin — sitä enemmän, mitä enemmän takapyörät pyrkivät luistamaan. Kytkentä käy niin juohevasti, ettei kuljettaja sitä edes huomaa. Koska luisto alkaa takaa, auto käyttäytyy hieman samaan tapaan kuin takavetoinen, mutta luiston jatkuessa nelivedon mukaantulo vakavoittaa autoa.

## Kova maasturi

Transporter syncrot on varustettu maastoajoa silmälläpitäen. Viisiportaisen vaihteiston välitykset soveltuvat maastoajoon ja etupyörien voimansiirto on suojattu etupanssarilla ja kardaniakselin sivuille sijoitetuilla palkeilla. Myös maavara on suurempi kuin henkilöautoissa ja vakiojenkaat ovat 205R14.

Tasauspyörästöjen takia pelkkä neliveto ei riitä hankalassa maastossa. Syncroissa onkin selviytymistä varmistamassa paineilmalla kytkeytyvät tasauspyörästöjen lukot sekä edessä että takana. Niiden avulla autot ovat todella nelivetoisia ja pystyvät esittelyssä nousemaan jopa 45—50 prosentin nousua lumisella alustalla.



VW Transporterin uusi nelivetojärjestelmä takaa kuljetukset jopa maastureille vaikeissa oloissa.





TURUN SAUOMAT 18. 11. -70

# Salaperäisten Volkswagenien testi Lapissa

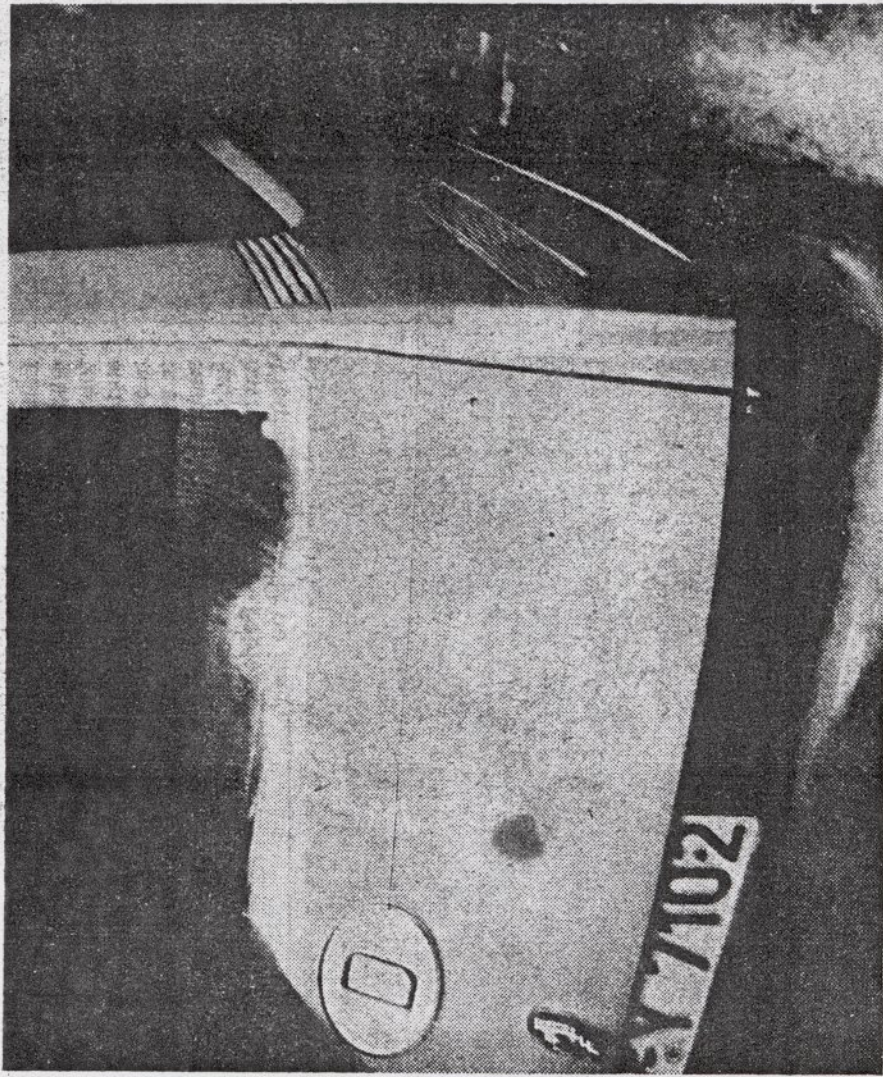
Oulu (TS) Huippusalaisia Volkswagenin uusia prototyyppiä on lennätetty Lappiin testattavaksi sikäläisissä olosuhteissa. Suoraan Stuttgartista toi erikoiskuljetuskone DC-6 myöhään eilisiltana Oulunsalon lentokentälle viisi autoa, joista kaksi oli tuttua kuplamallia, yksi Fiat ja kaksi sinisillä pressuilla peitetyjä autoja.

Heti koneen ovien avauduttua saksalaiset teknikot ja koeajajat, yhteensä 11, julistivat ehdottoman kuvauskiellon. Joka tapauksessa uuden Volkswagenin prototyyppi on kokonaan uusi. Sen havaitsi suojuksen muodosta. Auto on viistoperäinen, nykyistä leveämpi, keula fiat-mallinen. Mullistavinta on se, että moottori ei ole takana eikä edessä, vaan keskellä suurin piirtein

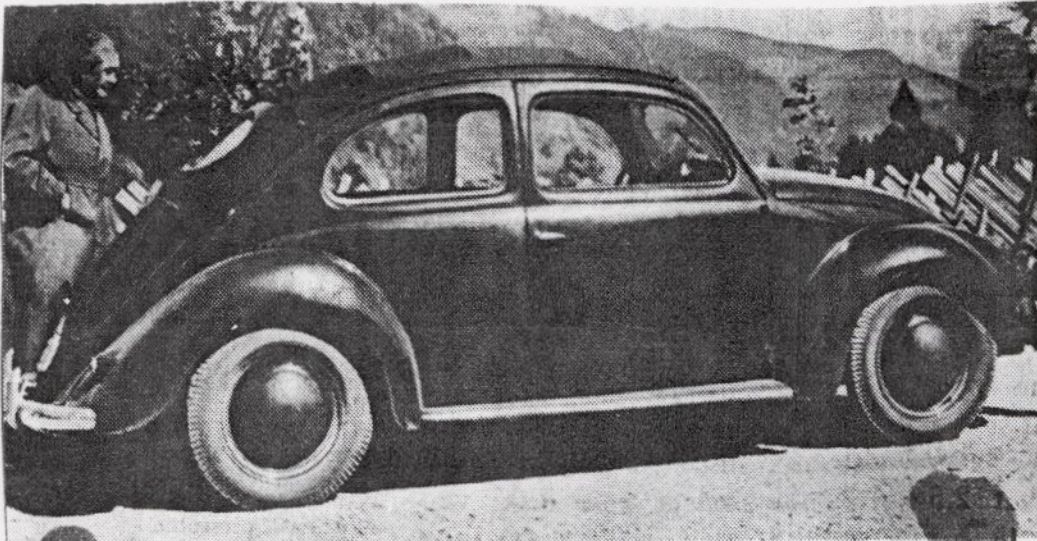
takapenkin alla. Oulusta Volkswagen-tehtaan autokolonna suuntasi matkansa Lappiin, jossa uudesta prototyyppiä puserretaan kolmen viikon aikana testitulokset. Ilmeisesti tästä uudesta Volkswagenista on tarkoitus kehittää nimenomaan pohjoisten seutujen olosuhteisiin sopiva auto. Testisarja käsittääneen kaikkiaan neljä Lapin matkaa ensi kevääseen mennessä. PSP

TURUN SAUOMAT 22. 11. -70

# Salaperäinen VW



Lapin vaikeakulkuisilla maanteillä kulkee näinä päivinä kaksi salaisesti pohjoiseen tuotua uutta VW:n prototyyppiä. Autot, joiden mukana tuli useahenkinen teknikko- ja koeajajaryhmä, kuljettiin lentoteitse Stradsburgista Oulunsaloon, josta autojen matka jatkui ylös pohjoiseen. Huomattavasti "kuplan" mallista eroavat autot muistuttavat ainakin perästään hieman Renaultia ja Fiattia. Tarkoin varjellussa uutudessa moottori ei olekaan normaaliin tapaan peräaukosta alla, vaan hieman keskeemmällä. Kuvassa kenties nykyisen "kuplan" syrjäyttävän ajokkin perä.



Kuvan Kupla-Vokkari on vuoden -39 mallia, vierellään koe-ajon tehnyt professori E Porsche ja takanaan Itävallan alpit.

- 84

Kupla-Volkswagen: Alkuperäinen suunnittelu oli niin tyydyttävästä, että kun kahdeskymmenen miljoonan Kupla valmistui Meksikossa 1981, se poikkesi vain yksityiskohdiltaan alkuperäisestä vuoden 1936 mallista. Tämä ylivoimainen jatkuvuus tekee siitä yhden maailman perustyylikkäämmistä autoista.



### Kupla tulee takaisin -84

**V**arsinaisen neroleimauksen on saanut Solana Beachissa Kaliforniassa toimiva firma People's Car Co, joka on alkanut teettää Volkswagenin kuplamallia rajan takana Meksikossa myydä autot sitten USA:ssa ja Kanadassa. Kauppa käy kuulemma

kuin siilaa, vaikka näiden folkareiden hinta amerikkalaisine lisävarustuksineen on suhteellisen korkea, noin 40 000 mk. Suomeen näitä meksikolaiskupla ei tietävästi ole vielä tuotu yhtään, mutta mikäpä estää yrittämästä jos kiinnostaa. (Lisätietoja Popular Mechanics, heinäkuu 1983)

KUNPA  
 KAIKKI  
 TÄSSÄ  
 MAAILMASSA  
 PELAISI  
 YHTÄ HYVIN  
 KUIN KUPLA

U L K O M A A N P O S T I A :



EASTERN REGION  
TERRY SHULER  
817 5th Street  
Cresson, PA 16630  
U.S.A.  
(814) 886-2421

Feb 26, 1985

Dear Macke,

Thanks for your club magazines and I hope you receive our latest issue in good condition. I have added your club's name to our exchange list in hopes of doing this on an exchange basis. Let me know if you have any problems with this.

Take care and keep in touch.

Sincerely,

-----  
Nyt on meillä mahdollisuus tilata ensimmäinen Kupla-esite

KDF-Wagenista on tehty korkealuokkaisesti painettu brosyryri.

Tämä monisivuinen värikopio maksaa DM 30,-. Tilausosoite:

Schröder & Weise GMBH

Ohefeldweg 1

D 2000 Hamburg 73

Deutschland

(Mobilisti 1/85)



## luchtgekoelde VWclub nederland

Atte Roskam  
Vogelzang 41  
NL - 8141 BG Heino  
NEDERLAND.

Heino, 27th February 1985

Mr. Macke Rapanen  
Kaivosrinteentie 2 D 29  
SF - 01610 Vantaa 61  
FINLAND.

Dear Macke,

You sent magazines and decal to Mr. Nieboer of our club; well he is not in the committee anymore and therefore sent your letter to me. I thank you for them.

It is quite a surprise to me to learn a VW Club in Finland. Something about our club:

Our club was the Nederlandse VW Brillenvereniging with the goal to preserve old Beetles. Since a few years the club is known as the Luchtgekoelde VW Club Nederland; we are aiming to preserve and drive all kinds of air-cooled VW's.

Our club counts about 500 members.

The members of your club are always welcome to visit our meetings (we have big ones in May and in September). You will receive our monthly magazine.

Best wishes,

(Atte Roskam)

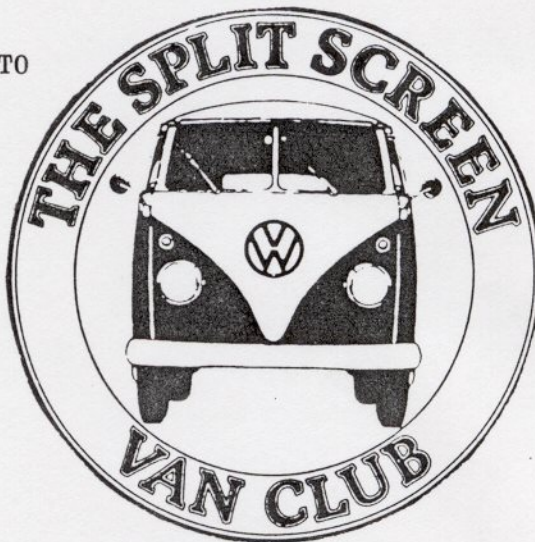
P.S.: Summer 1984 a Finnish Bus (pre-1967) drove through our village (a beautiful red/white example).

The Split Screen Van Club, Englanti

Terveisiä Englannista:

WE ARE A NATIONAL CLUB AIMING TO  
PROMOTE CONTACT BETWEEN OWNERS  
AND ENTHUSIASTS OF THESE  
VEHICLES

WE OFFER ADVICE AND HELP WITH  
SPARES AND REPAIRS, MEETINGS  
AND GET-TOGETHERS AND A  
BI MONTHLY NEWSLETTER



For further details please send s.a.e. to Brian Lovatt,  
178 Woodhouse Road, Horsley Woodhouse, Derbyshire. DE7 6AY

Englannissa toimii merkkikerho kaikkien vanhojen VW tyyppi 2:n harrastajille. Eli kaikki kleinbussit, paketit ym., jotka on valmistettu ennen elokuuta 1967.

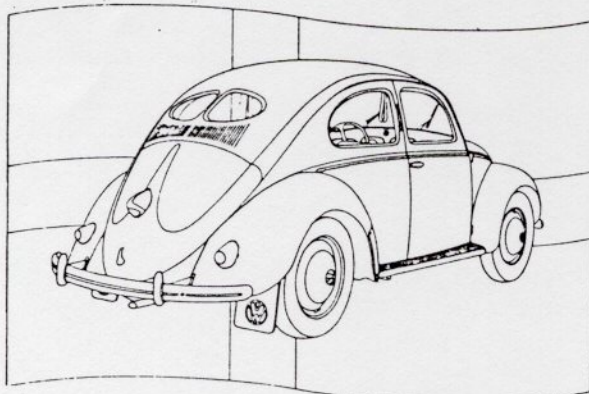
- Kerho on perustettu toukokuussa 1983 ja tällä hetkellä jäsenmäärä on 180.
- Joka toinen kuukausi julkaistaan News letter-nimistä lehteä, joka on tämän meidän kerholehtemme kaltainen moniste.
- Kesällä on viikonlopputapahtumia ja kokoontumisia.
- Kerholla on myös oma tarra ja T-paita.
- Jäsenmaksu on tällä hetkellä 6,5 puntaa/vuosi.

Jos haluat liittyä mukaan tai saada lisätietoja, niin kirjoita kerhon sihteerialle osoitteeseen:

Brian Lovatt  
178 Woodhouse Road  
Horsley Woodhouse  
Derbyshire DE7 6AY  
England

Kimmo

Volkswagenhistoriska Klubben, Ruotsi



VOLKSWAGENHISTORISKA KLUBBEN

Ruotsissa toimiva volkkariharrastajien kerho on nimeltään Volkswagenhistoriska Klubben. Kerho on perustettu v. 1976 ja jäsenmäärä on nyt satoja. Ns aktiiviseksi jäseneksi kelpuutetaan jäsen, jonka auto on valmistettu ennen vuotta 1960. Muut jäsenet ovat ns. passiivijäseniä.

Kerhon toiminta hyvin vireätä ja se julkaisee kerholehteä nimeltä Folkvagnen. Jos haluat saada lisätietoja tai liittyä kerhoon, niin kirjoita osoitteella:

Volkswagenhistoriska Klubben  
Röhällsvägen 34  
18363 Täby  
Sverige

PS. Kerhossa on jäsenenä myös monia suomalaisia VW-harrastajia. Sinä Suomen Volkkariyhdistyksen jäsen, joka olet jäsenenä tässä ruotsalaisessa kerhossa, niin kirjoitappa seuraavaan lehteen tarkemmin kerhon toiminnasta ja informoi tapahtumista tulevaisuudessakin.

Kimmo

VW SPLIT WINDOW CLUB, ENGLANTI



VW Split Window Club on kerho Englannissa ja se on hyvin samantapainen kuin VWHK Ruotsissa, (Volkswagen Historiska Klubben), sillä silläkin on rajana ennen elokuuta 1960 valmistetut ajoneuvot. Kerhon perustamisesta vuonna 1980 on kerhoon liittynyt noin 130 jäsentä. Kerhon vähäisestä jäsenmäärästä huolimatta on kerhossa rekisteröitynä suuri määrä epätavallisia ajoneuvoja. Mm. 14 kpl. Hebmullereita tyyppiä 14 A sekä useita Schwimmwageneita. Lukuunottamatta kerhotapaamisia osallistuu Split Window Club VW Actionin järjestämiseen, joka on vuotuinen tapahtuma kaikenlaisille Volkswageneille, niin uusille kuin vanhoille.

Kerhon sisällä on eräs joukko joka on erikoistunut omistautunut rakentamaan maailmanlaajuista rekisteriä kaikista Hebmuller autoista. Tähän mennessä on saatu tiedot noin 60 ajoneuvosta ja em. joukko tulee tulevaisuudessa julkaisemaan omaa kerholehteä. Tähän asti on kerho julkaissut kerholehteään joka toinen kuukausi, mutta tulee nyt vähentämään lukumäärää neljään kappaleeseen vuodessa. Lehti, joka sitäpaitsi on ilman nimeä, on melko yksinkertaisesta asustaan huolimatta lukemisen arvoinen. Jäsenmaksu on 7 puntaa vuodessa ja se on hyvä sijoitus, jos haluaa laajentaa tietojään Volkkareista.

Kerhon osoite on : c/o Bob Shaill  
194 Old Church Road  
St. Leonards on Sea  
East Sussex, TN38 9HD  
England

(Lähde: Folkvagnen nr.24 dec.82 )

Macke

THE VINTAGE VOLKSWAGEN CLUB OF CANADA



Melko uusi volkkari-kerho on Kanadassa, Rick Herrityn perustamana. Se on perustettu vuonna 1980. Kerho tarjoaa kolme eri vaihtoehtoa, kun jäsenyydestä on kysymys:

1. Vintage (elokuuhun 1957 asti)
2. Classic (vähintään 20 vuotta vanha ajoneuvo)
3. Active (ei vaatimusta ajoneuvon suhteen)

Aktiivi jäsenenä olo vastaa siis passiivi jäsenenä oloa Ruotsissa, (koskee Volkswagenhistoriska Klubbeniä Ruotsissa). Kuten amerikkalaisessa kerhossa on myöskin kanadalaisessa kerhossa ongelmana maantieteelliset välimatkat. Kerho on kotoisin Rickin kotikaupungista, Edmontonista ja sillä on paikallisia edustajia eri piireissä ympäri maan. Lähin paikallinen edustaja asuu 1300 km:n päässä Edmontonista. Eräs suuri piiri kuten Toronto, sijaitsee 3520 km:n päässä.

Kerholla on tänään yli 150 jäsentä. Vanhin auto kerhossa on tyyppi 1 vuodelta 1947 ja nähtävyyksien joukosta löytyy Hebmüller vuodelta 1949. Jäseneksi pääsee maksamalla 18 kanadan dollaria ja silloin saa kerholehden jokatoimen kuukausi.

Kerhon osoite on: The Vintage Volkswagen Club of Canada  
P O Box 7021 Station 'M'  
Edmonton, Alberta,  
CANADA T5E-5S9

(Lähde: Folkvagnen nr. 24 dec.82)

Macke



MYYDÄÄN:

Eberjin kellokytkin uusi-	90 mk
Pakettiautom vanteita 5-pult.	
iso reikäpiiri 5xI4	I5 mk/kpl
Valkoiset alumiini vanteet 4-pult.	
Cosmic 5,5xI5	I400mk/sarja
6-v laturin ankkuri uusi alkuperäinen	40 mk
I2v30a tasavirtalaturi uusi alkuperäinen	250 mk
Jännitteenmuuttaja 6-→I2-v	50 mk
Suuntanuolien mekanismit 2kpl	80 mk
0,25mm hiottu kampiakseli + kiertokangen	
laakerit uudet	
(sopii esim. 30 hv koneeseen)	I00 mk
Kampiakselin päittäisvälyksen säätöprikkoja	
n. 60kpl paksuudet 0,24 ja 0,30 mm	
(sopii esim. 30 hv koneeseen)	30 mk
RPB:n kojetaulu sekä -52:n kojetaulu	

OSTAN:

-52 virranjakajan pyörijän tai koko jakajan

Pulttijaon muuttajan 5-pult. → 4-pult.

I200:n vanhanmalliset sylinteriputket, suoralla putken-  
yläpään ulkoseinämällä

Esa Mäkelä puh. 92I-483266  
soittele tai jätä soittopyyntö

OSTAN:

-68 kuplaan erikoisvanteet, sisältäpäin levitetyt  
takalokasuojat.

Kalle Mäkelä puh. 92I-483266

...KUPLANT...



...Sinä olet kuin...



...Pikkuinem  
kissanpentu,  
joka pörröttää turkkinsa,  
että näyttäisi isommalta.

T.T.

MYYDÄÄN

Renkaat:

UNIROYAL M + S 4 kpl 165 \* 15 + vanteet 4-pult.VW  
- kitkarengas ei nastoja

ESSO 4 kpl 165 \* 15 + vanteet 4-pult.VW  
- kesärengas, kromattu vanne

-puolet pintaa jäljellä molemmissa

130:- / kpl (100:- rengas, 30:- vanne)

Ratti:

SPRINGALEX (keskiö VW1300)

140:- / kpl

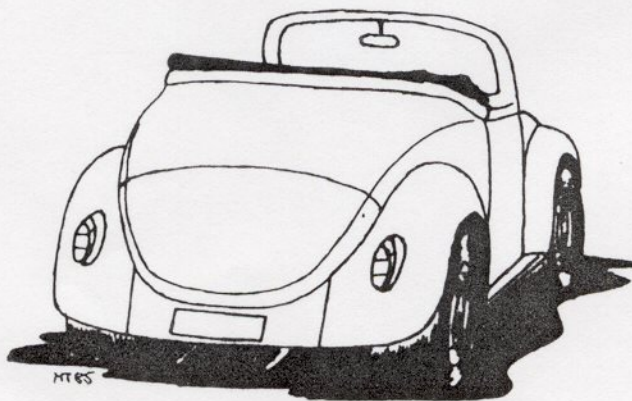
HAYNES korjausopas  
VW 1300 & 1500 1965-1975

75:- / kpl

ANNETAAN ILMAISEKSI:

3 kpl 5-pulttisia vanteita

Soita: Ari Joro työpuh. 90 - 643107



Ostan viimeistelyä vailla olevaan KARMANN GHIAan  
takakonepellin kromimerkin.

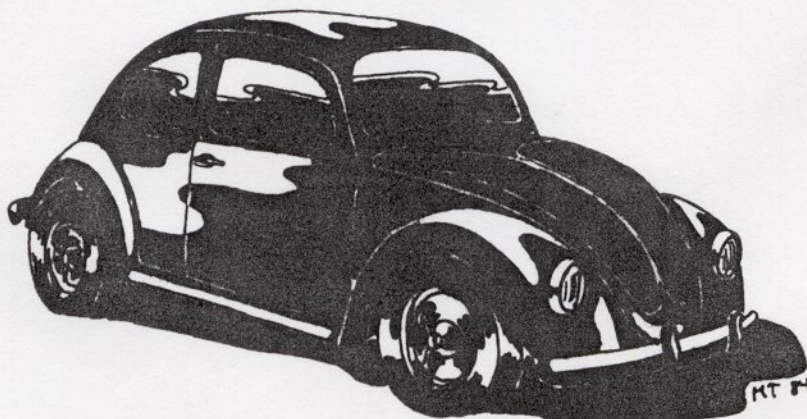
K A R M A N N  
*Ghia*

(Ylläoleva merkki on suunnilleen samanlainen kai-  
kissa Karmann Ghia-malleissa)

Ostan myös mielelläni kromatut merkit "VOLKSWAGEN";  
"1500" ja "S", ovipanelien kromilistoja, käsijarrun  
suojakumin, pissapojan kojelaudassa olevan napikan  
tiivisteineen, ohjaajan käsikirjan ja muita vuosien  
1963-1965 KARMANN GHIA 1500 S:n korin osia.

Puh. 953/14282  
MIKA (Mielellään iltaisin)

PS. Vihjeetkin kiinnostavat



## Tapahtumia

SAHK -Suomen AutoHistoriallinen Klubi järjestää perinteiset retkeilyajot jälleen keväällä, nyt jo 26. kerran.

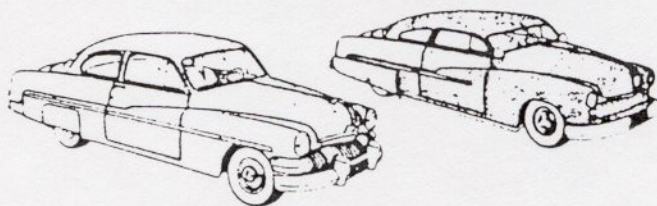
Ne ovat Lahdessa 25-26.05.85 alkaen klo 9.00 Suurhallin viereiseltä kentältä.

Ajojen yhteydessä on myös automobiilinäyttely Suurhallissa: 25.05.85 klo 15-19.00 ja 26.05.85 klo 8-15.00.

Siellä riittää varmaan ihmeteltävää meille Volkkariväellekin.

---

## HARRASTEAUTO PICK-NICK



Harrasteautotapaaminen -Harrasteauto Pick-Nick on jälleen ensi kesänä Forssan raviradalla. Ajankohta on 04.08.85. Pick-Nick on tapahtuma jonne keräännytään katselemaan autoja tai esittämään omaa harrasteautoa. Paikalla on ollut uusia ja vanhoja autoja, rakenneltuja, entisöityjä, alkuperäisiä... Kaikenlaisia autoja. Lisäksi ns. swap-tori, jossa voi ostaa tai myydä autoihin ja autoiluun liittyvää osaa ja aineistoa.

---

### Osia Kupliin ja Busseihin 1946-67

Tilaa luettelo, hinta DM 5.- , osoite:

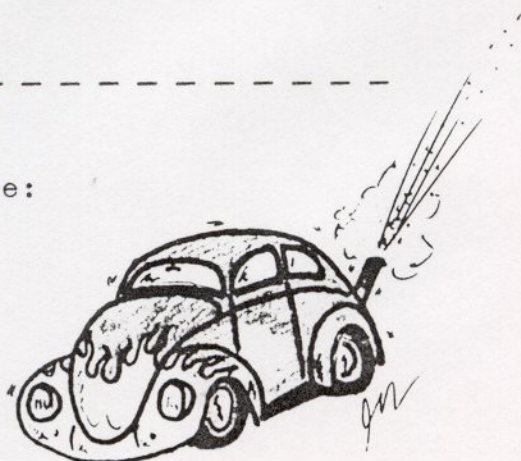
VW VETERANEN -SERVICE

Bernd P. Gerhards

Saalstrasse 6

D 4040 NEUSS 1

Deutschland



Volkkariyhdistyksen tarra



Yhdistyksellämme on oma tarra. Sen kuva-aihe on monille VW-kuljettajille tuttu. Kuva symbolisoi "Susilinnaa", Wolfsburgia, joka on monien Volkswagenien syntymäkaupunki.

Tarran koko on n.75 mm ja sitä on kahta eri tyyppiä:

- 1) Päältäpäin liimattava (kuva päällä ja liima takana).
- 2) Ikkunan taakse liimattava (liima ja kuva samalla puolella).

Tarrojen värit:

- Kuvassa näkivät tummat osat ovat mustia.
- Muut osat ovat tyyppissä 1) kiiltävää kromia ja tyyppissä 2) hieman himmeämpiä (hopean harmaa).

Tarrojen hinta on 10,-/kpl ja niitä on ostettavissa yhdistyksen tarramestarilta:

Mikko Sippo (puh. 90-468 2101)  
Servin Maijantie 10 G 89  
02150 Espoo

Jos haluat ostaa tarroja, niin lähetä tilauksesi em. osoitteeseen ja muista mainita haluamasi tarratyypit ja määrät sekä nimesi ja osoitteesi.

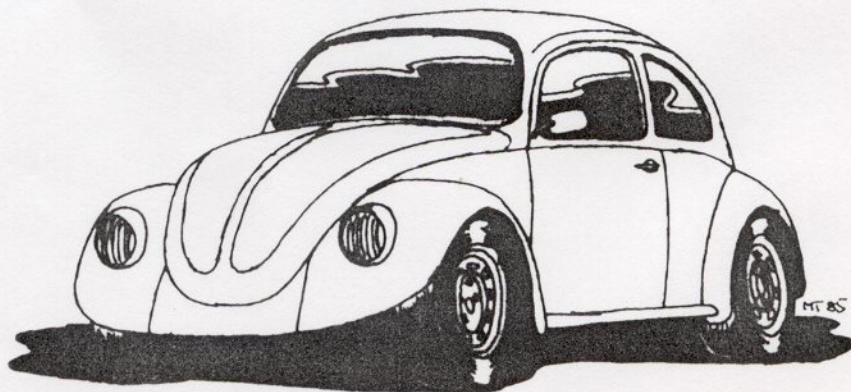
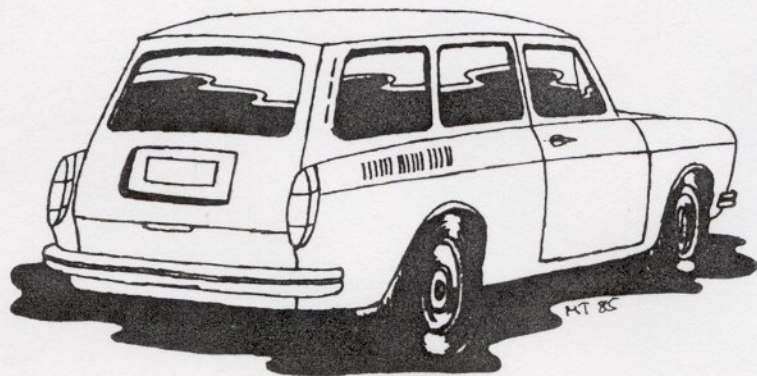
Liitä oheen tarroja vastaava määrä kympejä tai kuitti suoritusta maksusta yhdistyksen tilille: SYP-Turku 205 721-65 568, niin saat paluupostissa haluamasi tarrat.

FVWA:N TAPAHTUMAT

1985 on tapahtunut ja tulee tapahtumaan seuraavasti:

10.03	LUMILEIKIT-VW SNOW SHOW	Järvenpäässä
23.03	KEVÄTKOKOUS	Tekniikan museo Helsinkissä
29.03- 31.03	TUKHOLMAN HOT-ROD NÄYTELY MATKA	Tukholmassa
24.05- 26.05	EPÄVIRALLISET KESÄNAVAJAISET	Pälkäneellä (Leirintäalue)
31.05- 02.06	KESÄKAUDEN AVAJAISET	Pyhärannalla (Raumalta n. 20 km etelään)
06.07	FVWA DRAG DAY	Turussa
09.08- 11.08	BUG IN FIN	Pälkäneellä (Leirintäalue)

PS. Jos haluat vuokrata mökin Pälkäneeltä 24-26.05.,  
niin soita varaus suoraan leirialueen talvi-  
numeroon: 931-672 100



# TAPAHTUMAKALENTERI

## 1985

### Koonnut Wehny

Tapahtumakalenteri 1985:een on koottu ne alan tapahtumat, joista järjestäjät ovat tiedottaneet meille ennen lehden jättämistä painoon, sekä niistä tapahtumista, jotka olemme itse onnistuneet urkkimaan selville arviomme mukaan riittävän luotettavalta taholta.

Painotamme, että päivämääriin saattaa tulla muutoksia ja ettemme vastaa saamamme aika-tiluaineiston paikkansapitävyydestä

### TAPAHTUMAT SUOMESSA

- 13.4. Moottoripyörien rompepäivät, Helsinki  
 13.4 "Rättikatto kautta aikojen"-näyttelyn avajaiset, Vehoniemen automuseo  
 19-21.4. American Car Show, Helsinki  
 28.4. Europe Car Show, Oulu  
 4-5.5. Hot Rod -näyttely, Savonlinna  
 11.5. Drag Race SM, Räyskälä (suljettu)  
 11-12.5. Hot Rod -näyttely, Pori  
 11-12.5. Hot Rod -näyttely, Salo  
 18-19.5. Hot Rod -näyttely, Vaasa  
 18-19.5. hot Rod -näyttely, Turku  
 19.5. Hot Rod -näyttely, Oulu  
 25-26.5. SAHK:n XXVI Retkeilyajot, Lahti  
 25-26.5. Automobiilinäyttely, Lahti  
 25-26.5. Hot Rod -näyttely, Tampere  
 1-2.6. Hot Rod -näyttely, Lahti  
 8-9.6. Kokoontumisajo, Järvenpää  
 15.6. Hot Rod -näyttely, Maarianhamina  
 16.6. Hot Rod -näyttely, Seinäjoki  
 29-30.6. Drag Race, Seinäjoki SM  
 29-30.6. Kansainvälinen Van & Truck meeting (paikka avoin)  
 13-14.7. Restaurant-päivät, Kangasala  
 20-21.7. Drag Race -kilpailu, Ahvenanmaa  
 3.8. Street Race, Hanko  
 4.8. Pick-Nick, Forssa  
 10-11.8. Vehoniemi-ajo, Vehoniemen automuseo  
 11.8. Hot Rod -näyttely, Hyvinkää  
 17-18.8. FHRA International Drag Race, Räyskälä  
 1.9. Hot Rod -näyttely, Riihimäki  
 14-15.9. Ruska-ajot, Kuopio  
 15.9. Hot Rod -näyttely, Kerava

### TAPAHTUMAT RUOTSISSA

- 13-17.3. Auto 85, Göteborg  
 15-17.3. Moottorimessut, Växjö  
 23-31.3. Hot Rod Show, Tukholma  
 3-8.4. Sportvagnen & vi, Tukholma  
 5-8.4. Bilsport Custom & Motor Show, Jönköping  
 26-28.4. Motor Show '85, Malmö  
 1.5. Road Run, Sweden Vans, Tukholma  
 4-5.5. Wild Car Show, Nybro  
 11.5. SMF-träffit, Tukholma  
 12.5. Drag Race -kilpailu, Tukholma  
 16-19.5. Autonäyttely, Helsingborg  
 17-19.5. Bil & MC Show, Östersund  
 19.5. Start & Speed kevät katselmus, Örebro  
 19.5. Drag Race -kilpailu, Lycksele  
 23-27.5. Vuoden Van-meeting, Värmland  
 1-2.6. International Drag Race, Mantorp  
 2.6. Drag Race -kilpailu, Johannisberg  
 6-9.5. Lastbil '85, Jönköping  
 9.6. Bug Run II, VW-kokoontuminen, Mantorp
- 
- 9.6. Drag Race -kilpailu, Piteå  
 9.6. Kanondraget, Karlskoga  
 15-16.6. Tractor Pulling  
 16.6. Drag Race -kilpailu, Lycksele  
 29-30.6. Bilsport Summer Meet, Mantorp  
 30.6. Street race, Mantorp  
 7.7. Drag Race kilpailu, Piteå  
 14.7. Drag Race -kilpailu, Örebro  
 21.7. Drag Race -kilpailu, Orsa  
 26-28.7. Sko-Uno Drag Festival, Mantorp  
 27-28.7. Södertäljemarkkinat.  
 3-4.8. Tractor Pulling, Mantorp  
 4.8. Wheels Nationals, Karlskoga  
 17.8. Drag Race -kilpailu, Johannisberg  
 25.8. Drag Race -kilpailu, Piteå  
 31.8-1.9. Truck Grand Prix, Mantorp  
 1.9. Drag Race -kilpailu, Karlskoga

Lähde (suora lainaus): V8-MAGAZINE no. 2/85

Kimmo Veijonen

FVWA TURUN JAOSTO T I E D O T T A A

Uusi yhteyshenkilö Turussa on

Antti Numminen

PL 384

20101 TURKU

Puhelimella voi arkisin yrittää klo 8.00 - 17.00, numeroon

921/500 120

tässä numerossa saattaa vastata Lähettipalvelun automaatti jos Antti ei ole paikalla.

Antin LA kutsu on 607 ja kanava on päivällä 4 ja illalla 7.

Vanha yhteyshenkilö ja kerhon kasööri Kotten Tallgren muuttaa Helsinkiin Lauttasaareen.

Uusi osoite on

Veneentekijäntie 20

00210 HELSINKI

Puh töihin: 90/88 90 11

# **FVWA**

## **DRAG DAY II**

6.7. 1985.

Turun Artukaisten moottoriradalla

Jäsenille lähetetään erillinen tiedote



Volkkariyhdistyksen uudet jäsenet

Uudet jäsenet - Tervetuloa mukaan Volkkarikerhoon.

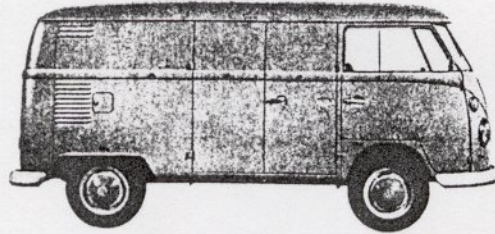
Tuntekaa olonne viihtyisäksi osallistumalla toimintaamme ja kirjoittelemalla juttuja tähän lehteen.

Osoitteenmuutoksen sattuessa, ilmoittakaa siitä sihteerillemme Porvooseen, niin emme menetä yhteyttä. (Koskee myös vanhoja jäseniä)

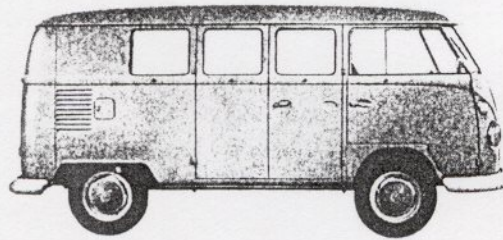
<u>Nimi</u>	<u>Paikkakunta</u>	<u>Auto</u>
Hannu Paloniemi	Tornio	Kupla 1200 -67
Teija Kangaslampi	Tampere	
Arto Lyijynen	Lappeenranta	Kupla 1200 -63
Kjell Karlsson	Porvoo	Kupla 1300 -72
Pekka Homanen	Paltamo	Kupla 1302 -72
Klaus Kotka	Turku	Kupla 1200 -65
Timo Autare	Oulu	Kupla 1300 -72
Pekka Kangas	Lempäälä	Kupla 1200 -69
Jussi Alasalmi	Vaasa	Kupla 1300 -67
Jarmo Vesala	Köyliö	Kupla 1300 -72
Kari Liisanantti	Espoo	
Petri Koikkalainen	Joenensuu	Kupla 1200 -62
Mika Jokinen	Vammala	Kupla -67
Roni Koski	Vaasa	Kupla -66
Vesa Laakso	Turku	
Jari Kanerva	Kuopio	Kupla 1300 -73
Henry Ström	Paippinen	Kupla + Bussi -67+64
Marko Äfeldt	Nurmijärvi	Kupla 1302 -71
Jukka Eronen	Helsinki	
Mika Rahikainen	Helsinki	
Timo Heiskanen	Helsinki	
Kari Hakalax	Ilmajoki	Kupla 1300 -72
Jani Isaksson	Vaasa	Kupla 1300 -73
Jari Sahlberg	Vaasa	Kupla 1300 -68
Jari Kivinen	Pori	Kupla 1200 -70

# VOLKSWAGEN TRANSPORTER

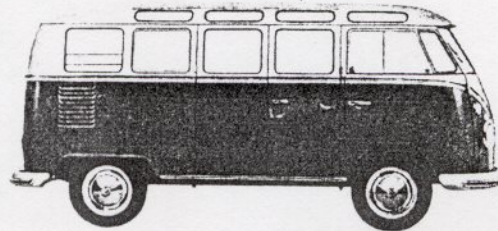
1200  
1500



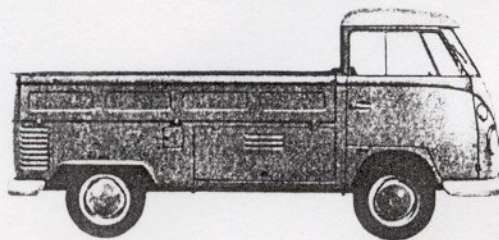
MODELL 211 VW-Kastenwagen Flügeltür – rechts



MODELL 221 VW-Neunsitzer Flügeltür – rechts



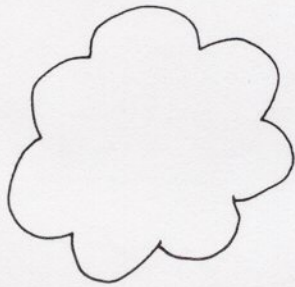
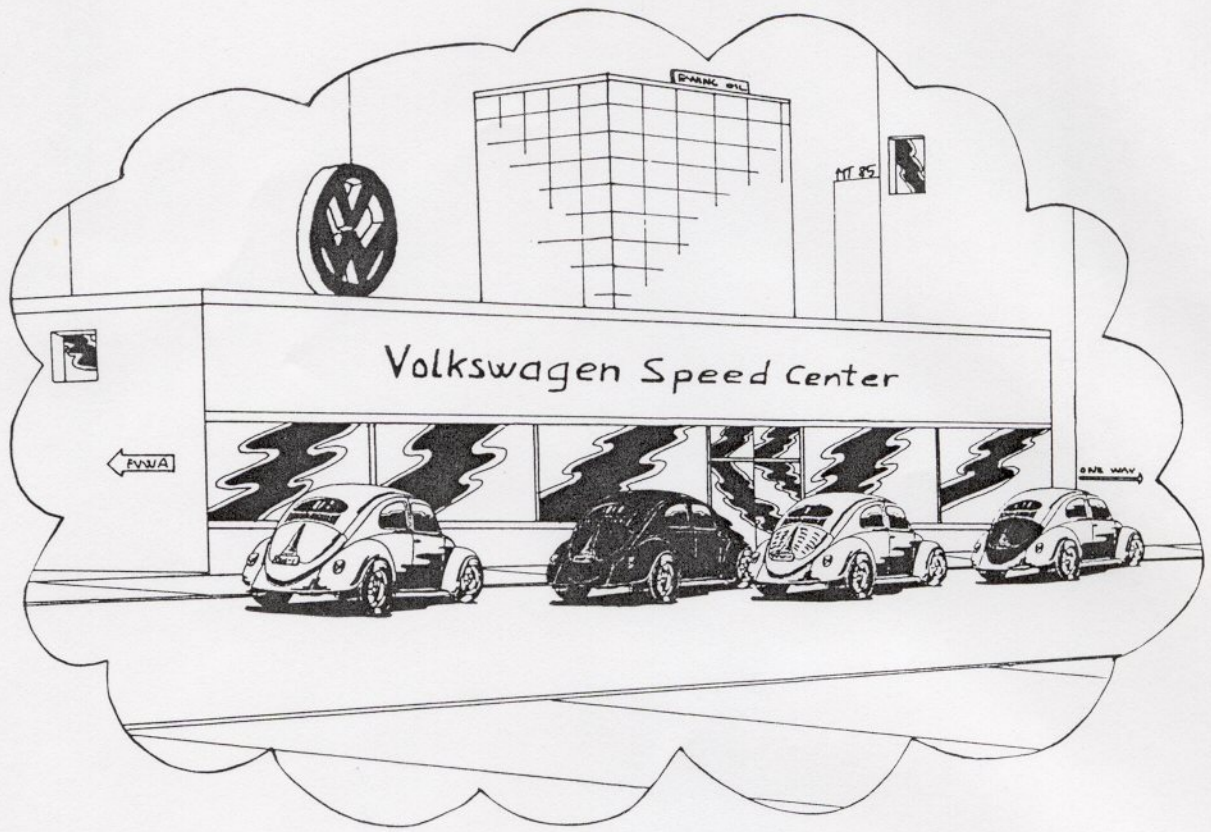
MODELL 241 VW-Neunsitzer Sondermodell



MODELL 261 VW-Pritschenwagen mit Seitenwandklappe – rechts



MODELL 271 VW-Krankenwagen Flügeltür – rechts



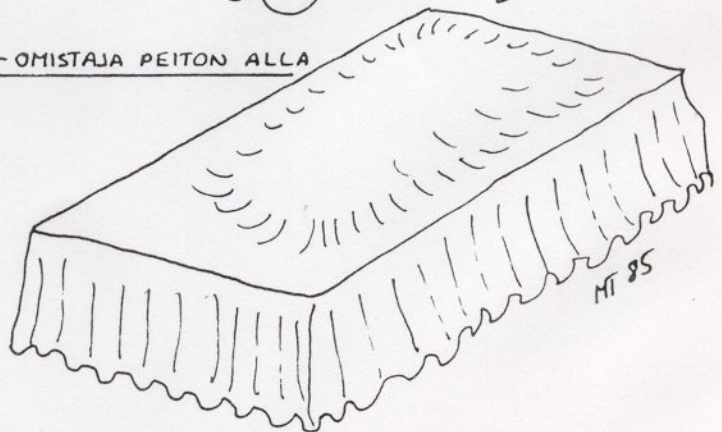
MAKOISIA  
UNIA



NNNN

zzzz

VW-OMISTAJA PEITON ALLA



SEURAAVA LEHTI

Hyvä Volkkariyhdistyksen jäsen, kirjoita, piirrä tai hanki mainos yhteiseen lehteenne.

- Seuraava Kupla -lehti ilmestyy 15.06.85
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 10.05.85 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Turun jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Antti Numminen  
PL 384  
20101 Turku

Kirjoita (koneella) tai piirrä mistä vain - aihe on vapaa. Mieluiten tietenkin huomioonottaen yleinen kiinnostavuus (=VW). Kerro vaikka vitsi, kirjoita pääkirjoitus tai piirrä kansikuva. Tärkeintä ei ole sanoman pituus vaan se, että teemme yhdessä monipuolisen ja kiinnostavan lehden.

Vihjeeksi luettelemme lehden eri osastoja, joihin voisit sijoittaa kirjoituksesi tai piirroksesi:

Kansikuva - piirrä kansikuva  
Pääkirjoitus - kirjoita kannanotto  
Jutut

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisaiheesta. Eri tyypit, tekniikka, vuosimallit, huolto, rakentaminen, testit...
- Kirjoita rakkaimmastasi; eli lyhyt kertomus Volkkarista, jonka olet itse omistanut, rakentanut, muuttanut, entisöinyt tms.
- Kerro VW-kerhon toiminnasta, kokouksista, tapaamisista ym. niille, joilla ei ollut mahdollisuutta olla mukana.
- Kerro pakina, vitsi tai runo, piirrä sarjakuva tai pilakuva.
- Kirjoita haastattelu/haastelu. Esim poliisin, katsastusmiehen tai muun mukavan virkamiehen kanssa.

Tiedotukset - eli kerro kun tiedät jotakin:

- Eri jaoksien (paikkakuntien) kokoontumisajat ja -paikat.

./..

- FVWA ry:n yhteiset tapahtumat, kokoukset, kokoontumisajot, kiihdytyskilpailut, autonäyttelyt, pick-nickit ym.
- Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt jne.
- Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista ja VW-toiminnasta.

#### Yleisönosasto

- Kiitä, kerro, purnaa, neuvo ...

#### Kysykää meiltä -osasto???

- Esiintyykö ongelmia tai tilapäistä tiedottomuutta? -VW lääkäri vastaa. Eli kysy VW:stä, toimitus vastaa- ellei heti, niin ainakin seuraavassa numerossa.

#### Pulmakulma

- Keksi tietokilpailuja, arvoituksia, ristisanatehtäviä...  
Eli keksi pähkinöitä purtavaksi.

#### Kirpputori (ilmainen jäsenille)

- Ostetaan, myydään, vaihdetaan tai annetaan hyvään perheeseen.

#### VW-aiheisia piirustuksia

- Piirrä VW- aiheisia piirroksia liitettäväksi juttujen lomaan tai sivujen täydennykseksi.

#### Mainokset - Hanki mainos julkaistavaksi tässä lehdessä.

- Pyydä tutultasi, kaveriltasi, kauppiaaltsi, työpaikastasi tai tutusta firmasta ilmoitus.

-Lehden painos on 300 kpl.

-Hinnat 1/1 sivu 480,- ja 1/2 sivu 280,- mk.

-Maksu suoritetaan FVWA ry:n tilille SYP-Turku no.205721-65568, viimeinen maksupäivä on se päivä jolloin materiaalin on oltava lehden toimituksessa.

-Mainoksen on oltava mustavalkoinen (lehti tehdään kopioimalla). Tai jos saat 300 kpl A4-kokoisia mainoksia (vaikka värillisiä-kin), niin ne voidaan liittää yhtenä sivuna lehteen.

-Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.

Mainoksia, joita ei ole maksettu, ei luonnollisestikaan julkaista.

Näin Kirjoitan tähän Kupla -lehteen

Ohjeet, joiden avulla saamme lehtemme ulkoasun yhtenäiseksi ja varmistamme, että muut ymmärtävät sanomamme.

- 1) Paperi -Käytän A4-kokoista valkoista, ruudutonta paperia.
- 2) Teksti -Kirjoitan koneella. Kaikki tekstit ja piirrokset kirjoitan/piirrän puhtaaksi asti.
- 3) Marginaalit -Paperin reunoihin jätettävät tyhjät alueet. Paperin ylä- ja alalaitaan sekä vasempaan reunaan jätän 30 mm marginaalit. Oikeaan reunaan riittää n.20 mm.
- 4) Kieli -Kirjoitan mahdollisimman ymmärrettävää ja julkaisukelpoista kieltä. En käytä voimaisanoja.
- 5) Valokuvat -Juttuuni voin liittää myös valokuvia. Jos haluan saada kuvani takaisin, kirjoitan kuvan taakse (tarralle) nimeni ja osoitteeni. Oheen liitän myös postimerkillä ja osoitteella varustetun palautuskirjekuoren.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään jne. ilmoitukset kirjoitan/piirrän myös puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).

# KORJAA AUTOSI ITSE!

## SÄÄSTÄT SELVÄÄ RAHAA

Autojen mallikohtaiset KORJAUSKÄSIKIRJAT. Lähes joka autoon oma, alkuperäisen korjaamokäsikirjan perusteella tehty TEE-ITSE -miehen/naisen opas. Opas esim. seuraaviin Volkkari-malleihin (n. 150-300 runsaasti kuvitettua sivua):

### Haynes (englanninkielinen) 98 mk/kpl

- VW 1200 kupla 6/12V
- VW 1300/1500 kupla
- VW 1302/1302S
- VW 1303/1303S
- VW 1500/1600 type3
- VW 411/412
- VW Golf, Scirocco
- VW Golf D 1,5
- VW Passat bens
- VW Passat bens/diesel (Autobooks)
- VW Polo/Derby
- VW Polo Classic
- VW Passat/Santana81-84
- VW LT Van bens
- VW Transporter 1600
- VW Transporter 1700,1800 2000

saks.jatkuu

- VW Jetta Diesel 7/80 -
- VW Bus/Transporter 1.6/2.0 6/79-
- VW LT bens

TILAA PUHELIMITSE  
90-6943144

### Ruotsinkieliset (TILAUS)

- VW 1200 49-65
- VW Typ 1&2 61-75
- VW Golf B/D
- VW Passat B/D
- VW K70
- Trimming av VW Golf/Scirocco/Jetta

### Reparaturanleitung (saksankiel.)

98-127-142 mk TILAUksesta

- VW kuplat68-74
- VW 1500/1600/TL/Variant
- VW 411/412
- VW Passat 76-1/79
- VW Passat 1.3 2/79-9/80
- VW Passat 1.3 10/80 -
- VW Passat 1.6 2/79-9/80
- VW Passat 1.6 10/80-
- VW Passat Dies 79-9/80
- VW Passat Diesel 10/80-
- VW Polo/Audi 50 77-
- VW Polo 9/78-8/81
- VW Polo/Derby/Polo Classic 81-
- VW Derby 0.9/1.1/1.3 -80
- VW Derby 1/78-8/81
- VW Golf/Scirocco 74-77
- VW Golf/Scirocco 77-8/79 myös GTI
- VW Golf Scirocco 1.1/1.3 9/79-80
- VW Golf/Scirocco 1.5/1.6 9/79-8/80
- VW Golf/Scirocco 1.3/1.6 9/80 -
- VW Golf/Scirocco 1.1/1.3 9/80 -
- VW Golf Diesel - 80
- VW Golf Diesel 9/80 -
- VW Golf-Turbodies 82 -
- VW Jetta 1.5/1.6 7/79 -
- VW Jetta 1.3 7/79 -
- VW Jetta 1.1/1.3 8/80 -
- VW Jetta 1500,1600,1800 9/80 -

MUISTA MYÖS  
KORJAUSOPASSANASTO **39** mk  
englanti-suomi-englanti  
Auto- ja moottorialan sanat ja sanonnat

## KOOTTAVAT PIENOISMALLIT



Revell 7219 (kuva)  
VW Cabrio 1:25 mk 65,00

Imai1321  
VW 1303S 1:24 mk 66,00

Imai1323  
VW Kupla Rally 1:24 mk 66,00

Meiltä myös liimat,maalit ym.

TILAA Pienoismallikuvasto 1985  
Hinta 6 mk + postikulut.

Toimitus postiennakolla.  
Postikulut 20,-/lähetys.

TILAUKSET PUH 90-6943144.

Suoraan myymälästä tai postiennakolla

## TIETO-NIKKARI

Myynti: Ruoholahdenkatu 20, 00180 HELSINKI 18

Avoimna ma-pe 9-17.00 la 9-13.00

PUHELINTILAUKSET 90-6943144

## JA SITTEEN LAPIOT KÄTEEN

Hyvää kevättalvea teille kaikille siskoille ja veikoille. Itse asiassa monet ovat jo tätä luettaessa kokeilleet pyöriään ja hätäisimmät kiskovat aarrettaan (VW) jo tallin pimeinnosta.

Viime pakinessani puhuin jostain VW:n ohjausvaihteesta. Moottoripuoleen erityisesti perehtynyt ystäväni ilmoitti kuitenkin vakavalla ääneapäänolla kuplassa olevan lattiavaihteen. Oikein valantehnyt mobilisti tuo mainittu ystäväni. Kuten monessa perheessä, heilläkin VW aivan tahtomattaan sekoitteli kahden ihmisen välejä. Lopulta hameväen edustaja sanoo jämähti: Minä tai VW. Olen käynyt tapaamassa vaimoa, ei pitkäkään aika sitten, oikein viihtyisä rivitalohuoneusto, vesikin näkyy olohuoneen akkunasta, kun kurkottaa. Uudella miehellä ei ole ajokorttia, kyläkin sen sijaan koräilee miniatyyriautoja, kokoa 1/48.

Aikaisemmin mainitsemani mobilisti, luettuaan edellisen juttuni, ehdotti lämpimästi jotain toista aihetta, jonka ehkä hallitsisin paremmin, esim. miniatyyriautot. Ei hassumpi aihe, sitäpaitsi VW löytyy jonkinverran juuri mainitusta koosta. Joku asiaan perehtynyt voisi tosiaan kertoilla VW-pienoisautoista, aivan kiehtova aihe...

Sekä varsinaisten VW-autojen että aiheeseen liittyvän aineiston säilyttäminen on sen sen sijaan lähempänä sydäntäni:

Värikuvien säilymisaika on tietäkseni melko rajoitettu. Ottakoot jaostot että yksityiset siis asiakseen valokuvatautot myös **mustavalkoisille**.

Jos tuo sota mokoma vielä tulee, asettaa se meidät kaluston säilytysongelmien eteen... Tätä tuskin monikaan on ajatellut. Oma henkeä ehkä, mutta auto... Me ihmiset tulemme ja menemme, mutta VW on säilyttävä!

Näin ajattelivat vastaavasti omien kalleuksiensa suhteen mm norjalaiset ja tanskalaiset Saksan edustajien maassanolon ajan. He yksinkertaisesti kai voivat maahan autonsa. Nyt on molemmissa maissa edustava veteraaniautokanta. Syväällä maassa se on monien aseittenkin ulottumattomissa. Lapiot käteens ~~VW~~aveljet ja valmistautukaa nyt vielä tuon sodan pahuksen varalle.

Nyt löytyy naurajia teille, mutta"se parhaiten nauraa, joka...

Mahdollisimman vähän kilometrejä ilmajäähdytyslaitteisiinne toivoen.

VW-VELI Pentti Ruotsista.



# Ainoa oikea!

Canon Kasetti on maailman ensimmäinen kasettikopiokone. Ja ainoa oikea!!!

Canon Kasetissa on kaikki kopiokoneen kuluvat osat rakennettu pieneen, yhteiseen kasettiin. Kun kasetti on kulunut loppuun, se yksinkertaisesti vain vaihdetaan toiseen ja kone on taas kuin uusi. Huoltoa ei käytännössä enää tarvita!

## Uutuusmalli PC-15

Canon Kasetteja on saatavana neljää erilaista mallia, niistä PC-15 on uusin.

PC-15 pienentää, suurentaa ja kopioi viidellä värillä – eikä edes maksa paljon. Saat sen halvemmalla kuin yhdenkään toisen pienentävän tai suurentavan kopiokoneen: alle 8.000 markan hintaan!

Kysy myös muita malleja. Hinnat alkaen 5.990 mk.

# Canon

Ihmisen ehdoilla ihmistä varten.

