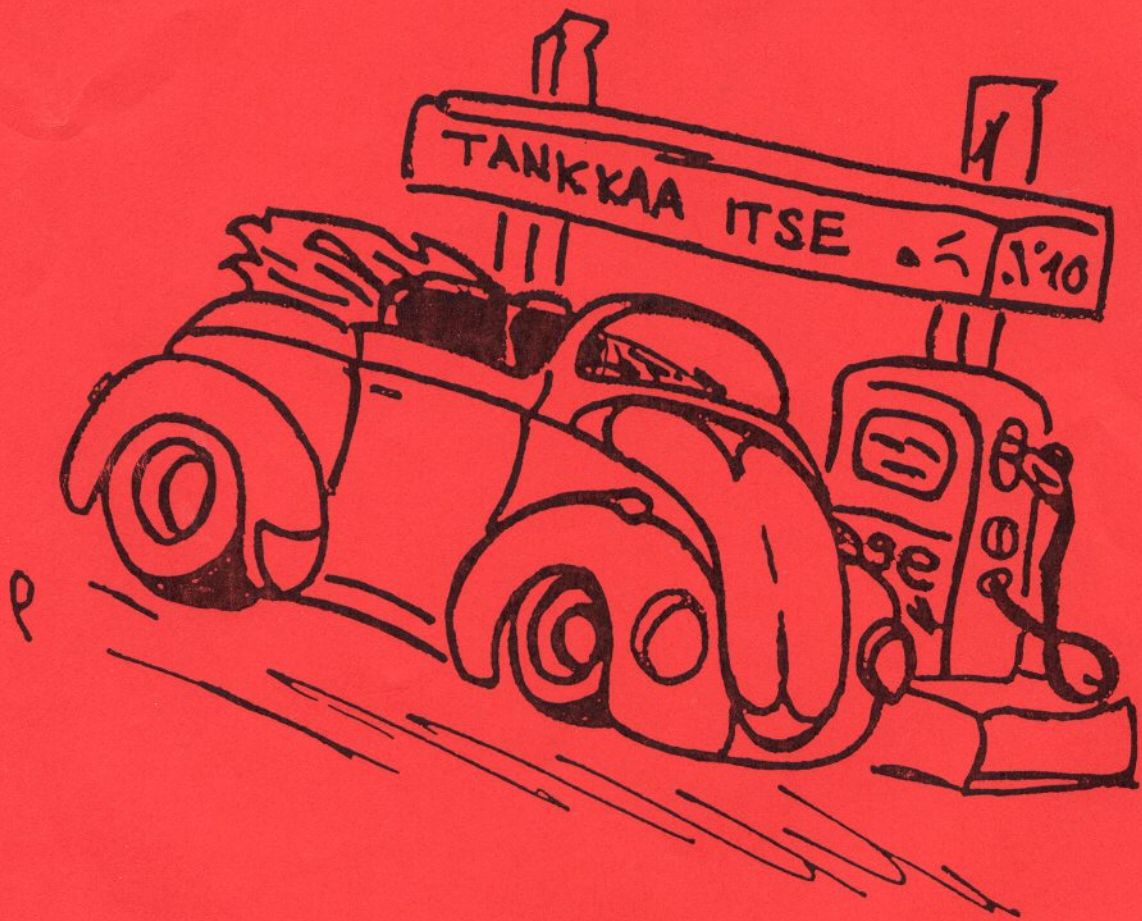


FVWA ry



KESÄ KUPLA

KESÄ-KUPLA. Syyskuu 1984.
Julkaisija FVWA ry. PL 28 00661 HKI 66.

ARKISTO KPL

KESÄKAUDEN AVAJAISET PÄLKÄNEELLÄ 1-3.6.1984

Olimme jo torstaina 31.5.84 Vallikallion Shellillä päättäneet että, lähtisimme porukalla Keimolan Kesoililta klo.18.00. Itse olin ensimmäisten joukossa jo ennen klo. 17.00:sta ja Klo.18.00 mennessä kymmenen Volkkaria oli ilmestynyt Kesoilille. Kolmella jäsenellä oli LA-puhelin autossaan ja kanavalla 3 riitti juttua Pälkäneelle asti, jossa Esa Mäkelä jo huuteli meitä. Mysteryssäkin on siis LA-puhelin kuten muutamassa toisessakin turkulaisessa VW:ssä. No niin palataampa taas asiaan. Matka sujui hyvin, miten muutenkaan, kun alla oli Volkkari. Leirintä-alueella Mäkelän Esa jo odotteli, sanoi tulleensa jo päivällä. Portilla ilmoittauduimme ja sitten suuntasimme kohti mökkejä. FVWA:n lippu vedettiin, tai oli sitten jo vedetty salkoon ennenkuin tulimme, en tiedä. Pienempi lippu laitettiin mökkimme kuistiin kiinni. Pieni pettymys oli turkulaisten Volkkareiden vähyys, vain 2 kpl. Porvoolaisiakin taisi olla yhtä monta mutta informaatio ei ollut sinne oikein kulkenut. Illemmalla paistoimme makkaraa ja myöhemmin pohdimme kerhon kohtaloa. Kuultiin monia hyviä ehdotuksia mutta niitä ei kirjoitettu muistiin. Lauantaina heräsimme virkeinä ja innokkaimmat kävivät heti aamutuimaan uimassa. Päivällä teimme ostoksia paikallisessa puodissa jonne menimme kävellen. Helsingistä tuli muutama auto lisää joita olimme odotelleet, sekä illalla Sari Jääskeläinen ja Timo Rautiainen jotka työesteiden takia ehtivät olemaan vain pari tuntia (siinä oli yritystä). Olin kuullut että Hämeenlinnasta tulisi muutama Volkkari ja tulivathan ne,-53 cabriolet kärjessä. Hämeenlinnasta tuli todella siistejä originaaleja, joita ainakin itse olen kovasti ruvennut arvostamaan. Illalla ilmestyi vielä eräs kummajainen joka vähän kuullosti Volkkarilta, näytti 1300:lta - 66:lta, mutta mitä löytyikään takapellin alta? No siellähän oli Fordin 1700 cm³ :n veenelonon ja keksintö oli jopa katsastettu.

Omistaja sanoi ajavansa lähellä järviä koska moottori tahtoi käydä kuumana ja vaikka jäähdyttäjä löytyi etupellin alta,niin se ei saanut tarpeeksi ilmaa.

Mr.N,eli Antero Nissilä saapui Tampereelta siistillä 1300:lla joka oli vuosimallia -66,helmi oli kuulemma kotona (HOD-41). Illalla ennen saunaa,pohdimme jälleen kerhon kohtaloa. Hyviä ehdotuksia saatiin monta ja ne kirjoitettiin tällä kertaa muistiin. Lauantaina oli yhteensä 28 kpl. Volkkareita,joku oli ne laskenut. Kuinkahan monta on päätapahtumassa BUG IN FINN:ssä ? Sunnuntaina keräsimme silloin vielä paikalla olleet kasaan ja kuvasimme niitä. Mielestäni viikonloppu oli erittäin onnistunut vaikka mitään ihmeempää ohjelmaa ei järjestetty. Ennen kotiin lähtöä kävimme vielä muutaman jäsenen voimalla Vehoniemen-automuseossa jossa oli -51 kuplavolkkari josta tarkkasilmäisimmät löysivät muutamia pieniä virheitä,itse en niitä olisi huomannut. Ilmat olivat mainiot ja porukka mukavaa joten toivon että vielä Turussa ja Pälkäneellä tänä kesänä tavataan.

Macke (VW-27)

Tarkoituksenamme on järjestää VW TOY SHOW Pälkäneellä
BUG IN FINN:n yhteydessä, joten ostakaa, etsikää, rakentakaa,
lainatkaa naapurin pojalta tai hiekkalaatikolta ym. jonkin-
lainen VW-lelu, pienoismalli tai jotakin muuta. Ottakaa ne
mukaan olisi kiva nähdä mitä kaikkea löytyykään.

=====

Seuraavilta sivuilta löytyy Volkswagenin teknisiä
tietoja ja valmistusnumeroita josta voit katsoa
esim. koska autosi on valmistettu ym. ym.

=====

ERI MOOTTORIEN TARKEMMAT TEKNISET TIEDOT 1940-1975

(sekä autojen muut tiedot)

VW Type 1 (KdF-Wagen) – produced 1940 to 1944

Engine: 4-cyl horizontally-opposed air-cooled, 70 × 64mm, 985cc, CR 5.8:1, 1 Solex carb, 22.5bhp at 3,000rpm. 75 × 64mm, 1,131cc, 25bhp at 3,300rpm from March 1943.

Transmission: Final-drive ratio 4.43:1. Gear ratios, 1st 3.60, 2nd 2.07, 3rd 1.25, top 0.8, reverse 6.6:1.

Suspension and brakes: IFS, swing axle with radius arms and single transverse torsion bars. Single-acting hydraulic shock absorbers all round. Worm-and-nut steering. Mechanically operated drum brakes. Steel disc wheels with five-bolt mounting, 4.50 × 16 tyres.

Dimensions: Wheelbase 7ft 10¹/₂in, front track 4ft 3in, rear track 4ft 1¹/₄in. Length 13ft 9in, width 5ft 1in, height 5ft 1in. Unladen weight 12.8cwt.

Basic price: Saloon RM 990 (£85), with sunshine roof RM 1,050 (£90), 1939.

VW Type 2 (Kübelwagen) – also known as Type 82 – produced 1940 to 1945

Specification as Type 1 except for:

Engine: CR 6.1:1, Solex 26 FV1 carb.

Transmission: 1:1.4 reduction gears.

Suspension and brakes: Double-acting shock absorbers at rear, 5.25 × 16 tyres.

Dimensions: Front track 4ft 5in, rear track 4ft 5¹/₂in. Length 12ft 3¹/₄in, width 5ft 5in, height (hood up) 5ft 3in, (down) 3ft 8in. Unladen weight 14.2cwt.

Type 1 – produced 1945 to 1953

Specification as Type 1 (1940-44) except for:

Engine: 1 Solex 26VFJ-type carb to 1948, HUF carb to March 1950, then Solex 26 VFIS to October 1952, Solex 28 PC1 thereafter.

Suspension and brakes: Double-acting shock absorbers from April 1951. Hydraulic brakes on Export from April 1950. 500 × 16 tyres to September 1952, 5.60 × 15 tyres thereafter.

Dimensions: Length 13ft 4in, height 4ft 11in from October 1952. Unladen weight 14.2cwt.

Basic price: Standard saloon £600, Export £690, 1953.

1200 – produced 1954 to 1960

Specification as Type 1 except for:

Engine: 77 × 64mm, 1,192cc, CR 6.6:1, 30bhp at 3,400rpm.

Transmission: Final drive ratio 4.4:1. Gear ratios, Export, 1st 3.60, 2nd 1.88, 3rd 1.23, top 0.82, reverse 4.63:1. 1959, 1st 3.60, 2nd 1.94, 3rd 1.22, top 0.82, reverse 4.63:1.

Suspension and brakes: Front anti-roll bar on Export and Cabriolet from August 1959.

Dimensions: Unladen weight 14.3cwt, Cabriolet 15.7cwt.

Basic price: Standard £600, Export £690, Cabriolet £950, 1955 to Standard £617, Export £717, Cabriolet £968, 1960.

1200 – produced 1960 to 1978

Specification as 1200 (1952/60) except for:

Engine: CR 7:1, Solex 28 PICT carb to November 1963, Solex 28 PICT-1 to July 1970, Solex 30 PICT 3 thereafter. 34bhp (DIN) at 3,600rpm.

Transmission: Final drive ratio 4.375:1. Gear ratios, 1st 3.80, 2nd 2.06, 3rd 1.32, top 0.89, reverse 3.88:1.

Suspension and brakes: Worm-and-roller steering. Steel wheels with four-bolt mounting from August 1967.

Dimensions: 4ft 5¹/₂in rear track from August 1967. Unladen weight 14.9cwt.

Basic price: Standard £617, Export £717, Cabriolet £1,347, 1961; Standard £699, 1970; £1,329, 1975; 1200L £1,644, 1977.

1300 – produced 1965 to 1975

Specification as 1200 except for:

Engine: 77 × 69mm, 1,285cc, CR 7.3:1, 7.5:1 from August 1970. 1 30 Solex PICT-1 carb to February 1968, 30 PICT-2 to August 1970, 30 PICT-3 to June 1971, 31 PICT-3 from June 1971. 40bhp (DIN) at 4,000rpm. 44bhp (DIN) at 4,100rpm from August 1970.

Dimensions: Front track 4ft 3¹/₄in, rear track 4ft 1in, 4ft 5¹/₂in from August 1966. Length 13ft 4¹/₂in, width 5ft 0³/₄in, height 4ft 11¹/₄in. Unladen weight 14.9cwt, Cabriolet.

Basic price: £650, Cabriolet £950, 1966; £799, 1971; £1,209, 1975.

1500 – produced 1966 to 1970

Specifications as 1300 except for:

Engine: 83 × 69mm, 1,493cc, CR 7.5:1, Solex 30 PICT-1 to August 1967, 30 PICT-2 thereafter. 44bhp (DIN) at 4,000rpm.

Transmission: Final drive ratio 4.125:1. Gear ratios, 1st 3.80, 2nd 2.06, 3rd 1.26, top 0.89, reverse 3.88:1. Semi-automatic, final drive ratio 4.38:1, 1st 2.06-4.33, 2nd 1.26-2.65, top 0.89-1.87.

Suspension and brakes: Semi-automatic, IRS, semi-trailing arms with double-jointed drive shafts. Front disc brakes.

Dimensions: Front track 4ft 3¹/₄in, rear track 4ft 5in. Length 13ft 4¹/₂in, width 5ft 0in, height 4ft 11in. Unladen weight, 15.7cwt, Cabriolet 16.5cwt.

Basic price: £697, Cabriolet £1,003, 1967; £812, 1970.

1302, 1302S – produced 1970 to 1972

Engine: as 1971 model 1300 (1302). 85 × 69mm, 1,584cc, CR 7.5:1, 30 PICT-3 Solex carb to June 1971, 34 PICT-3 thereafter. 50bhp (DIN) at 4,000rpm (1302S).

Transmission: Final drive ratio 4.375:1, 1302; 4.125, 1302S. Gear ratios, 1st 3.80, 2nd 2.06, 3rd 1.26, top 0.89, reverse 3.610:1.

Suspension and brakes: IRS, as 1500 semi-automatic, 5.60 × 15 tyres. Dimensions: Wheelbase 7ft 11³/₄in, front track 4ft 6¹/₄in, rear track, 4ft 5¹/₄in. Length 13ft 4¹/₂in, width 5ft 2¹/₂in, height 4ft 11³/₄in. Unladen weight 17.1cwt, Cabriolet 18.1cwt.

Basic price: £989, 1970; £1,019, 1972 (1302S).

1303, 1303S – produced 1972 to 1975

Specification as 1302/1302S except for:

Dimensions: front track 4ft 6³/₄in, rear track 4ft 5in. Length 13ft 7in. Unladen weight, 16.9cwt, Cabriolet 18.3cwt.

Basic price: £1,025, 1972; £1,595, 1975 (1303); £1,072, 1972; £1,226, 1974 (1303S).

Karmann Ghia Type 1 – produced 1955 to 1974

Engine: as 1200 to 1965; 1300 (1965-66); 1500 (1966-1970); 1600 (1970-74).

Transmission: as with respective engines.

Suspension and brakes: Torsion bar throughout. Hydraulic drum brakes on all wheels to July 1965, front discs thereafter.

Dimensions: Wheelbase 7ft 10¹/₂in, front track 4ft 3in, 4ft 3¹/₂in from August 1966, rear track 4ft 1¹/₄in, 4ft 5in from August 1966. Length 13ft 5in, width 5ft 3in, height 4ft 4in (coupe). Unladen weight 17.1cwt.

Basic price: £1,516, 1957; Cabriolet £1,395, 1958 to £2,263, 1974. Coupe, £1,976, 1974.

Karmann Ghia Type 3 – produced 1962 to 1969

Engine: Type 3, with crankshaft-mounted cooling fan. 1500: 83 × 69mm, 1,493cc, CR 7.2:1 (early) 7.8:1 (later), 1 Solex 32 PHN carb, 45bhp (DIN) at 3,800rpm. 1500S (from 1964 model year): CR 8.5:1, 2 Solex 32 PDSIT carbs, 54bhp (DIN) at 4,800rpm. 1600 (from 1967 model year): 85 × 69mm, 1,584cc, CR 7.7:1, 2 Solex 32 PDSIT-2 carbs, 54bhp (DIN) at 4,000rpm.

Transmission: Final drive ratio, 4.125:1. Gear ratios, 1st 3.80, 2nd 2.06, 3rd 1.32, top 0.89, reverse 3.88:1. 1600, 3rd, 1.260.

Suspension and brakes: IFS, transverse torsion bars with anti-roll bar and trailing arms; IRS, swing axle with radius arms and single transverse torsion bars. Double-acting telescopic shock absorbers all round. Worm-and-roller steering. Hydraulic drum brakes, front discs from 1967 model year.

Dimensions: Wheelbase 7ft 9¹/₂in, front track 4ft 3¹/₂in, rear track 4ft 5¹/₂in. Length 14ft 0¹/₂in, width 5ft 3³/₄in, height 4ft 5¹/₂in. Unladen weight 17cwt, 1600 17.8cwt.

Basic price: £1,329, 1963; 1600, £1,600, 1968.

Until July 1955, Beetles were identified by their calendar year, but the 'model year' was introduced in August 1955 when 1956-specification Volkswagens were first produced. So though these specifications refer, for instance, to '1200 – produced 1960 to 1978' it was a 1961 model. This applied to all new Beetle models after 1956.

TYYPPI 1 MOOTTORIT: tehot ja moottorin numerot sekä
korin valmistusnumero

Output hp	Output kw	Code	Date	Chassis number	Engine number	upto	Chassis number	Engine number
25	18		1940	1 -00 001	1 -00 001	21.12.53	1-0 575 414	695 281
30	22		21.12.53	1-0 575 415	695 282	31. 7.65	115 979 202	4 018 015
34	25		1. 8.60	3 192 507	5 000 002	31. 7.65	115 979 201	9 725 086
34	25	D 1.2	1. 8.65	116 000 001	D0 000 001			
40	29	F 1.3	1. 8.65	116 000 002	F0 000 001	31. 7.70	110 3 097 089	F2 140 820
44	32	H 1.5	1. 8.66	117 000 003	H0 204 001	31. 7.70	110 3 097 088	H1 259 314
44	32	AB 1.3	1. 8.70	111 000 002	AB 000 001	31. 7.73	113 3 021 911	AB 999 999
44	32	AR 1.3	1. 8.73	114 000 002	AR 000 001	31. 7.75	115 2 266 092	AR 145 956
44	32	AG 1.6	1. 8.70	181 000 007	AG 000 001	30. 5.73	183 2 883 925	AG 013 545
48	35	AL 1.6		183 2 606 863	AL 000 001			
50	37	AD	1. 8.70	111 2 000 003	AD 000 001	31. 7.73	113 3 021 910	AD 999 999
50	37	AS	1. 8.73	114 2 000 003	AS 000 001			
44	32	H	1. 8.67	118 000 007	H5 000 001	31. 7.69	119 1 093 704	H5 924 000
47	35	B	1. 8.69	110 2 000 004	B6 000 001	31. 7.70	110 3 097 087	B6 440 900
48	35	AH	1. 8.71	112 2 000 009	AH 000 001	31. 7.74	114 2 818 457	AH 490 098
48	35	AE	1. 8.71	112 2 000 008	AE 558 001	4.10.72	113 2 212 116	AE 999 999
48	35	AK	4.10.72	113 2 212 117	AK 000 001	31. 8.73	113 3 021 911	AK 239 493
50	37	AE	1. 8.70	111 2 000 008	AE 000 001	31. 7.71	111 3 143 119	AE 558 000
48	35	AM	22. 2.73	183 2 524 536	AM 000 001	31.10.73	184 2 264 931	AM 009 788
37	27	E	1.11.65	116 302 148	E0 000 001	31. 7.70	110 3 097 086	E0 021 603
40	29	L	1. 8.66	117 000 006	L0 006 000	31. 7.70	110 3 097 085	L0 025 858
40	29	AC	1. 8.70	111 2 000 009	AC 000 001	31. 7.72	113 2 135 126	AC 006 374
46	34	AF	1. 8.70	111 2 000 010	AF 000 001			
50	37	AJ 1.6	1. 6.74	114 2 772 769	AJ 000 001			

Note: The code letters were introduced in August 1965 (1966 model year), relate to the engine's bhp (DIN) and were stamped on the engine. On pre-August 1965 1200 units there is no such letter, but if the engine has since been reconditioned by Volkswagen it will be marked accordingly for 30bhp.

TYYPPI 1 SUORITUSARVOJA + Karmann Ghia Tyypit 3

	1,131cc	1,192cc	1,192cc	1300	1500	1500 Auto	1302S	1303S	Karmann Ghia 1,192cc Type 1	Karmann Ghia 1,493cc Type 3
Mean maximum speed (mph)	62	62.5	72	75	81	74	80	82.4	77	87
Acceleration (sec)										
0-30mph	7.9	7.5	6.4	5.4	5.6	6.2	4.5	4.4	6.6	5.9
0-40mph	-	-	10.9	8.9	8.8	10.6	7.4	7.1	10.9	9.3
0-50mph	22.9	22.2	17.7	14.6	14.5	17.1	12.1	11.3	17.1	14.6
0-60mph	-	-	32.1	23.0	21.9	26.8	18.3	17.1	26.5	21.7
0-70mph	-	-	-	54.1	37.0	-	36.6	26.9	-	34.0
Standing 1/4-mile (sec)	24.8	24.2	23.4	22.1	21.9	22.8	20.7	20.4	26.5	21.7
Top gear (sec)										
10-30mph	21.2	-	-	-	-	7.3	-	-	-	-
20-40mph	19.8	20.4	15.2	14.5	13.3	10.2	13.4	12.9	14.4	-
30-50mph	24.1	22.5	18.0	15.9	13.5	14.3	14.5	13.1	16.0	-
40-60mph	-	-	25.2	23.5	16.5	22.1	19.3	16.4	19.5	-
50-70mph	-	-	-	45.7	26.1	-	30.6	24.4	28.4	-
Overall fuel consumption (mpg)	37.7	34.5	31.6	28.8	27.4	28	27	27	31.2	-
Typical fuel consumption (mpg)	35/40	34/41	30/37	26/35	27/35	25.1	24	30.7	28/40	22/25*
Kerb weight (lb)	1,571	1,631	1,645	1,672	1,736	1,845	1,850	1,917	1,753	1,930
Original test published	1953	1954	1960	1966	1966	1968	1970	1973	1961	1963

* US gallons
These figures, with two exceptions, are taken from Autocar road tests over the years. The 1303S test is from Motor while the Karmann Ghia Type 3 comes from Road & Track.

TYYPPI 1 VALMISTUSNUMEROT 1940-1978

Aug 15 1940	1-000 01	Jul 1966	116 1021 300
Dec 1940	1-010 00	Aug 1966	117 000 001
Dec 1941	1-056 56	Dec 1966	117 442 503
Dec 1942	1-014 383	Jul 1967	117 844 892
Dec 1943	1-032 302	Aug 1967	118 000 001
Dec 1944	1-051 999	Dec 1967	118 431 603
Dec 1945	1-053 814	Jul 1968	118 1016 098
Dec 1946	1-063 796	Aug 1968	119 000 001
Dec 1947	1-072 743	Dec 1968	119 474 780
Dec 1948	1-091 921	Jul 1969	119 1093 704
Dec 1949	1-138 554	Aug 1969	110 2000 001
Dec 1950	1-220 133	Dec 1969	110 2473 153
Dec 1951	1-313 829	Jul 1970	110 3096 945
Oct 1952	1-397 023	Aug 1970	111 2000 001
Dec 1952	1-428 156	Dec 1970	111 2427 591
Mar 1953	1-454 951	Jul 1971	111 3143 118
Jan 1954	1-575 415	Aug 1971	112 2000 001
Dec 1954	1-781 884	Dec 1971	112 2427 792
Aug 1955	1-929 746	Jul 1972	112 2961 362
Dec 1955	1-1060 929	Aug 1972	113 2000 001
Dec 1956	1-394 119	Dec 1972	113 2438 833
Oct 1957	1-774 680	Jul 1973	113 3021 954
Oct 1957	1-673 411	Aug 1973	114 2000 001
Dec 1958	2-226 206	Dec 1973	114 2423 795
Aug 1959	2-528 668	Jul 1974	114 2818 456
Dec 1959	2-801 613	Aug 1974	115 2000 001
Aug 1960	3-192 507	Dec 1974	115 2143 743
Dec 1960	3-551 044	Jul 1975	115 2267 815
Aug 1961	4-010 995	Aug 1975	116 2000 001
Dec 1961	4-400 051	Dec 1975	116 2071 467
Aug 1962	4-840 836	Jul 1976	116 2176 287
Dec 1962	5-225 042	Aug 1976	117 2000 001
Aug 1963	5-677 119	Jul 1977	117 2101 292
Dec 1963	6-016 120	Aug 1977	118 2000 001
Jul 1964	6-502 399	Jan 19 1978	118 2034 030
Aug 1964	115 000 001		
Dec 1964	115 410 000		
Jul 1965	115 979 200		
Aug 1965	116 000 001		
Dec 1965	116 463 103		

These Type 1 chassis numbers apply not only to the Beetle, but also to the Karmann Ghia and Microvan (Type 147). However, they do require some qualification.

From the outset of postwar production until the end of 1955 the

TYYPPI 1 TUOTANTOLUKUJA: Saksassa, Brasiliassa sekä koko maailman tuotanto

	1945	1946
Volkswagen production 1945-1946 under British military control		
Saloon (Type 11)	58	7677
Kübelwagen (Type 21)	522	1
Kübelwagen van (Type 28)	219	-
Saloon with Kübel chassis (Type 51)	703	102
Beetle van (Type 83)	275	-
Closed trailer (Type 93)	713	7
Total	2,490	7,787

Beetle production - Germany

1945	1,785*
1946	10,020*
1947	8,987
1948	19,244
1949	46,146
1950	81,979
1951	93,709
1952	114,348
1953	151,323
1954	202,174
1955	279,986
1956	333,190
1957	380,561
1958	451,526
1959	575,407
1960	725,927
1961	796,825
1962	819,326
1963	775,405
1964	867,328
1965	1,008,983
1966	988,533
1967	818,889
1968	1,055,529
1969	1,076,897
1970	1,014,819
1971	1,058,580
1972	914,030
1973	895,801
1974	451,800
1975	114,025
1976	87,463
1977	33,239
1978	790

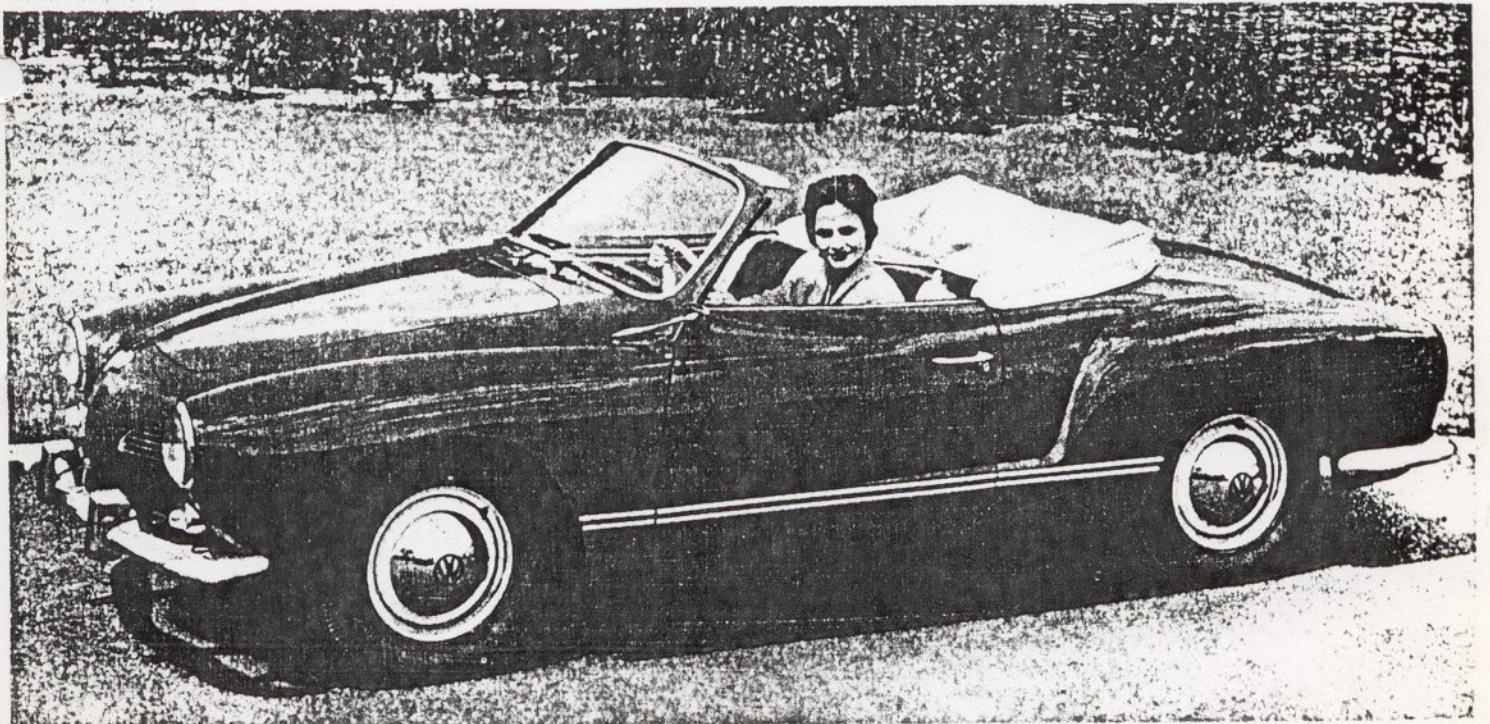
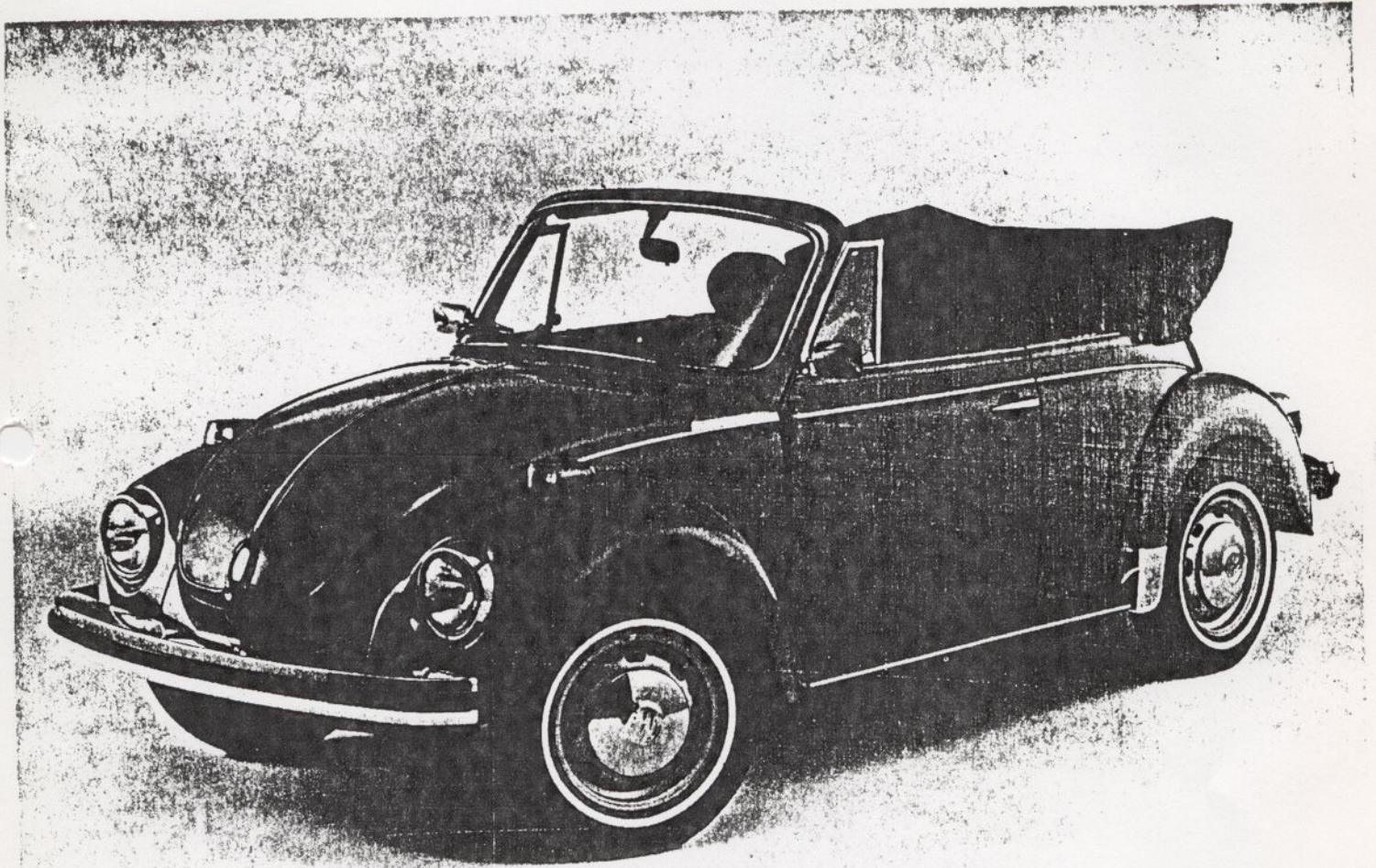
*Alternative British figures are 1945, 58; 1946, 7,677.

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Beetle production - Brazil	8,383	17,059	31,025	38,430	42,362	51,755	59,966	77,624	91,821	123,069	126,319	134,594	169,680	230,619	217,387	222,197	210,820	206,077	161,004	165,548	189,732	187,993
CKD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	552	6,264	11,136	17,196	22,920	23,484	27,140	28,406	N/A	N/A

Beetle production - worldwide

1960	739,443
1961	827,850
1962	876,255
1963	838,488
1964	948,370
1965	1,090,863
1966	1,080,165
1967	925,787
1968	1,186,134
1969	1,219,314
1970	1,196,099
1971	1,291,612
1972	1,220,686
1973	1,206,018
1974	791,053
1975	441,116
1976	383,277
1977	258,634
1978	271,673
1979	263,340
1980	236,177

PARI KAUNISTA KABRIOLETTIA Made by Karmann



VANHAN ROUVAN TARINA

Olen Volkswagen henkilöauto, malli 2 sedan 11/2400-65 rekisteri IU-227.



Se oli joskus vuonna 1964, kun minut ajettiin ensimmäisen kerran ulos tehdashallista Wolfsburgin kaupungissa. Syntymäkaupunkini on todella mielenkiintoinen ja moderni kaupunki, mutta siitä voin kertoa sitten eri tarinan toisella kertaa. Suuri onni kohtasi minua, kun pääsin siihen joukkoon Volkkaareita, jotka laivattiin Suomeen, jossa autot ovat niin kalliita, että omistajan kannattaa pitää niistä huolta. Utta kun ei ole varaa heti ostaa.

Elämäni ensimmäiset kahdeksan vuotta kuluivat rauhallisen herrasmiehen hallinnassa, ja niistä ajoista ei ole paljon kerrottavaa.

Toisen moottorini sain joskus vuoden -73 alussa. Ensimmäinen isäntäni halusi jostain syystä saada "nuoremman" auton - joten minut myytiin - tai sanoisinko oli minun onneni, että pääsin nykyisten omistajieni autoksi.

21.3.-73 minusta tehtiin kauppakirjat, bensiini (92 okt) maksoi silloin 80 p/litra! Uudella moottorillani oli ajettu vasta 4.460 kilometriä, joten sydämeltäni olin kuin uusi.

Tähän asti minusta oli huolehtinut merkkikorjaamo, jossa tunteettomat kädet olivat tehneet vain sen tärkeimmän, mitä kulloinkin huoltoon tarvittiin. Mutta nyt todella tunsin, että malli muuttui. Jokainen paikka, johon uusi isäntäni pääsi käsiksi, tutkittiin. Jos oli jotain korjattavaa tai uusien osien vaihtamista, se tapahtui. Sydämeni oli pakahtua, kun minua alettiin pitää perheenjäsenenä.

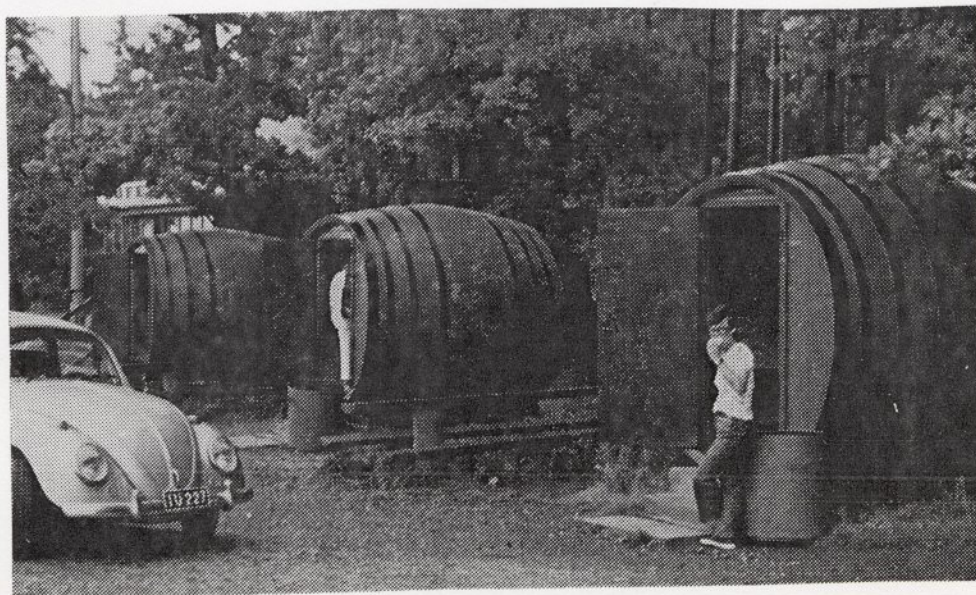


NivelbussiVolkkari Wolfsburgissa

Vuoden -73 lopussa sain vanhan helmenvalkoisen värini tilalle hopeanhohtoisen värin, uudet istuinsuojat ja niskatuet - arvatkaa oliko mahtava tunne.

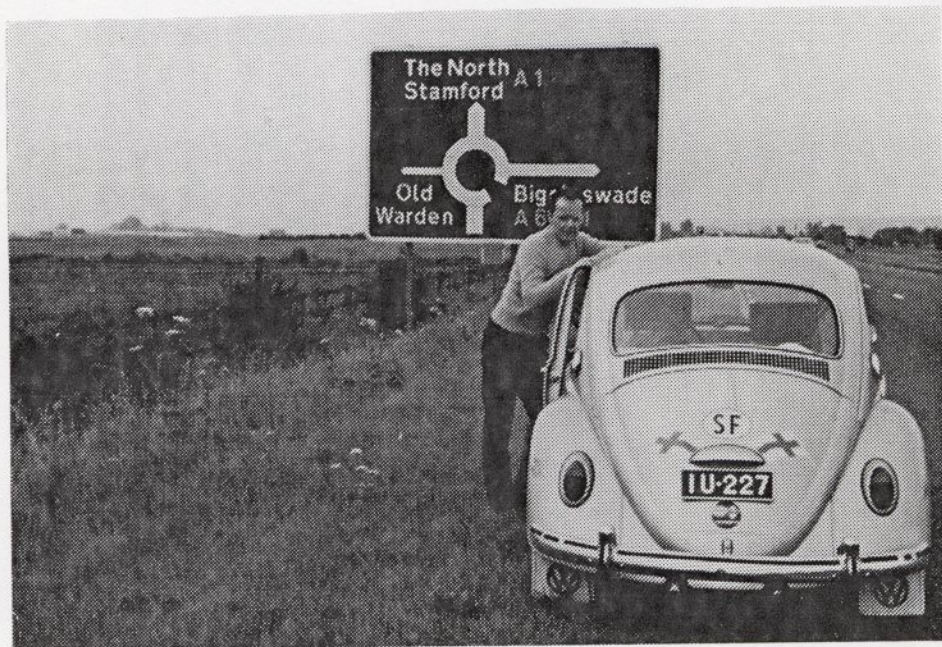
Ensimmäiset rättivyörenkaani sain -74 elokuussa - ja voi pojat että oli meno tasaista. En heijannut ja hakenut ajolinjojani enää.

Talviajot loppuivat kohdallani vuonna 1974. Siitä asti olen saanut olla rauhassa lämpimässä tallissa samanikäisen Hillmanin kanssa. Olen kertoillut sille matkoistani ja kokemuksistani isännän ja emännän mukana.



Olutkaupunki Pilzenissä, Tsekkoslovakiassa v. 77

Näistä matkoista puheen ollen, olen käynyt monessa eri maassa, olisiko niitä yhteensä yhdeksän. Ensimmäiselle pitemmälle ulkomaanmatkalle lähdimme v. 74 Englantiin ja kilometrejä kertyi noin 5.000.

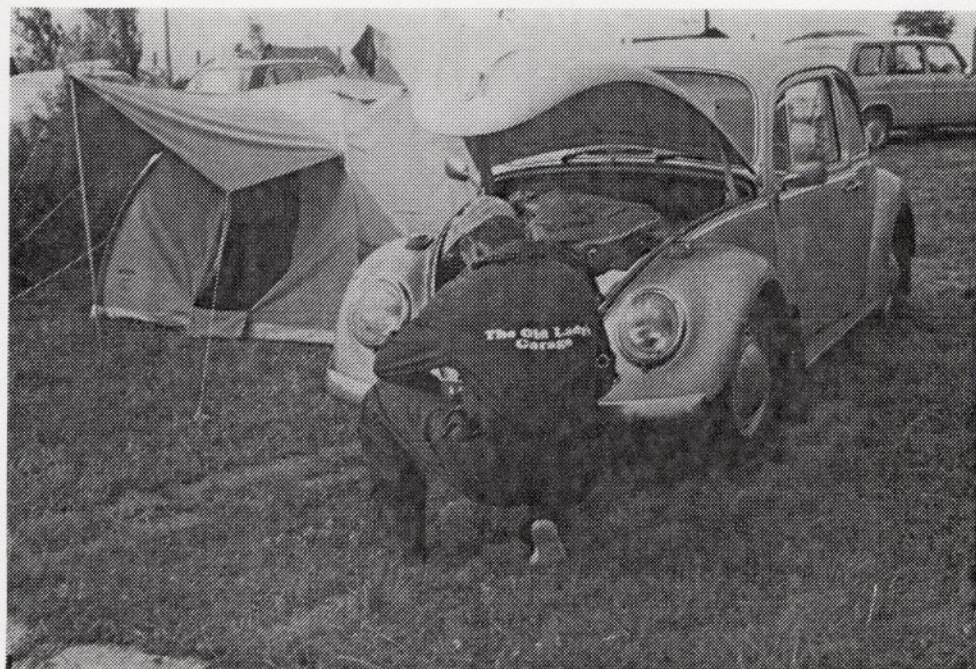


Englannissa v. 74 matkalla kohti pohjoista

Tämän jälkeen kävimme joka vuosi Euroopassa vuoteen -78 asti, jolloin isäntäpari osti VW pakettiauton, koska yöpyminen siinä on helpompaa kuin minun kanssani. Nyt joku sanoo, että eihän Kuplassa voi yöpyä, mutta minä sanon, että kyllä voi.

Oli se ensin vähän hämmentävää, kun emäntä laittoi verhot kiertämään ikkunoita (ajattelin, että kai ne liittyy räätäriklubiinkin) ja sitten mentiin koemakamaan Tekun pysäköinti-paikalle, kun omassa pihassa ei kehdattu. Kuinka "sängyn" tekeminen sitten tapahtui. Takapenkki otettiin kokonaan pois ja isäntä teki tilalle "lattian". Etupenkit työnnettiin mahdollisimman paljon eteenpäin ja näin syntyi tila, jossa pystyi nukkumaan.

Puolassa eräs alkuasukas halusi välttämättä päästä katsomaan miltä näytin sisältä, kun isäntäpari aamulla kömpi ulos. Vähän puutuneitahan he olivat, mutta hätä ei lue lakia. Varsinkin jos on satanut viikon ja telttä on läpimärkä niin kyllä kuiva Kupla on paljon mukavampi paikka.



Krakowan leirintäalueella v. 75

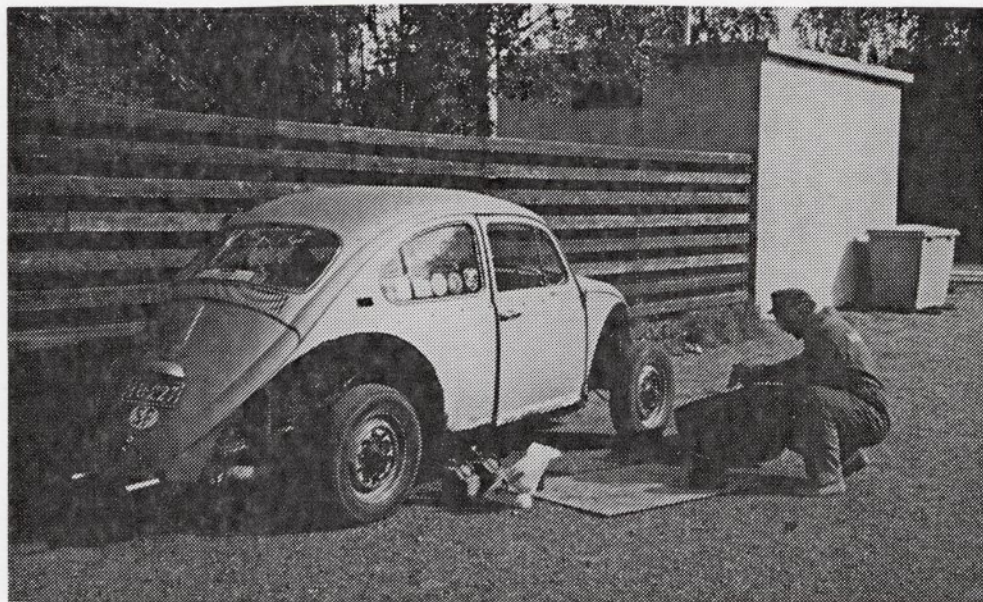
Yhtään kertaa en ulkomaanmatkoillamme jättänyt matkustajiani pulaan. Kerran erittäin kuumana päivänä (+ 34°C) Edinburgissa tapahtui jotain. Startatessa kuului moottoristani vain klonk klonk ja silloin käväisi mielessä, että mitäs nyt - mutta sitten muistin, että onhan isäntäni mitä parhain mekaniikko, joten vaikka jotain olisikin vialla niin kyllä homma hoituu. Onneksi päästiin pelkällä säikähdyksellä. Kuumuus oli vain haihduttanut öljyt sylinterinseinämistä. Oltuani hetken varjossa "jäähtymässä" seuraava startti onnistui ja matkamme jatkui häiriöittä.

Toisen kerran muistan, kun olimme Puolassa, kaasuvaijeri katkesi aivan polkimen juuresta. Kuten kaikki tietävät, varaosien saanti autoihin itäblokissa on erittäin vaikeata - länsiautoista nyt puhumattakaan. Ei siinä muu auttanut kuin paikata rautalan-galla. Niin hyvin se pikapaikkaus onnistui, että vasta Suomessa vaihdettiin uusi vaijeri. Paikatulla tuli kilometrejä n. 3.500.

Vuoden -79 syksyllä emäntäni sai ajokortin, ja silloin mietin, mitähän tästäkin tulee, vanhoilla päivillään vielä joutuu naisen ajamaksi (eikä se emäntäkään enää niin nuori ole). Mutta hyvinhän se lähti kulkemaan - meidän yhteinen taipaleemme. Aika kului tasaisesti kohdallani ilman mitään mullistavaa. Kesäisin tuli kilometrejä noin 1.000 - 1.500 ja talvet vietin tallissa, kuten jo aikaisemmin kerroin. Kunnes sitten koitti

kesä -81. Silloin tämä tyttö luuli, että nyt sitä perheenjäsenyys loppuu ja minut myydään Rally Cross -autoksi - ikää kun oli silloin jo 17 vuotta ja verotusarvokin vain 320 markkaa. Perheeseen ostettiin nimittäin "uusi" auto: Fiat 850, vm -71. Mutta kuinka ollakaan, isäntä alkoi purkaa vanhoja lokasuojiani ja sanoi emännälle, että nyt sitten katsotaan kuinka hyvin sakemanni on auton tehnyt - jos tervettä pintaa löytyy massauksen alta niin mehän teemme Vanhasta Rouvasta sellaisen auton, että sitä moni kadehtii.

Siitä se sitten alkoi melkoinen touhu. Vanhat lokasuojani heitettiin roskiin ja kaikki mitä sisältäni saatiin irti irrotettiin. Vanhat massat ja tervat raaputettiin pois ja



uudet vedettiin tilalle. Tarkkana poikana isäntä veti tervat myös sisäpuolelle, jotta en varmasti pääsisi rupsahtamaan. Arvatkaa olinko näky pohjamaalattuine lokasuojineni, ilman minkäänlaisia laseja, lamppuja, peilejä, kapseleita eikä sisälläkään ollut kuin kuskin penkki, kun minua vietiin maallattavaksi. Onneksi oli sumuinen aamu, kun lähdimme ajamaan emäntä edellä Fiatilla ja minä perässä. Mehän olimme aivan laitton karavaani; ajoimme taajaman ulkopuolella, sumussa ja minä ilman minkäänlaisia valoja. Kerran poliisi pysäytti meidät vähän ennen maalaamaa, mutta luotettavan näköisinä ja kaikki paperit kunnossa olevina selvisimme pelkällä säikähdyksellä. (Lain mukaan minut olisi pitänyt viedä kuljetusallatalla - ei olisi saanut edes hinata saati sitten ajaa.)



Maalaamossa oloni aikana minulle hankittiin uudet Magnels-vanteet, Gislaved Speed 175x15 renkaat ja niihin irralliset valkosivut, vihertävät polaroidut lasit joka puolelle, vihreää antiikkiplyyshiä sisustukseen, samasta materiaalista istuinsuojukset ja paljon muuta pientä uutta sekä ikioma peitto - kokovartalomallia.

Kun minut sitten haettiin pois maalaamosta olivat molemmat omistajani erittäin tyytyväisiä. Kaksivärinen hohtovihreä oli onnistunut todella hyvin ja neljä lakakerrosta päällä vielä korostivat värisävyjäni.

Syksyllä -82 kun kävin katsastuksessa jäi mieleeni lause, jonka katsastusmies sanoi toiselle: "Huolella tehty auto, älä tee sormenjälkiä."

Sitten tuli kesä -83, joka todella oli autoelämäni kohokohta. Emäntä sai kuulla "pastori" Nissiseltä, että Pälkäneellä on Volkkareiden kokoontumisajo, ja siellä valittaisiin myös kaunein Volkkari. Siitäkö isäntäpari innostui. Ensin piti liittyä yhdistykseen (josta ei millään tahtonut saada tietoja) ja ilmoittautua mukaan ajoon.

Minä olin vähän epäileväinen koko "kauneuskilpailua" kohtaan ja ajattelin, että mitä ne nyt sinne änkee. Siellä on kuitenkin komeita autoja vaikka kuinka, sitten ne on tietysti melkein kaikki hesalaisia ja kuten tunnettua "Toijalan takana ei ole mitään". Kaikesta huolimatta me kuitenkin lähdimme peräkanaa kohti Pälkänettä. Minä edellä ja Nappula perässä (Nappula = pakettiauto).

Perille tultuamme sain huomata olleeni aivan väärässä helsinkiläisten suhteen. Kaikki olivat oikein mukavia ja välittömiä ihmisiä. Ja sehän johtui tietysti siitä, että kaikki olivat Volkkarin omistajia. Isäntäni joutui heti vastaamaan taustaani koskeviin kysymyksiin, mutta sehän ei ollut vaikeata - suulas mies kun on.

Lauantaipäivä kului mukavasti lämpöisissä auringonpaisteisissa tunnelmissa. Emäntä joutui autojen arvostelulautakuntaan, miehet kun halusivat yhden naisenkin mukaan. Oikean naisen kyllä valitsivat sillä kyllä emäntäni tietää autoista siinä kuin joku mieskin. Onhan hän ollut mukana kaikissa vaiheissa, missä minulle on jotain tehty. Kysykää vaikka kuinka vaihdetaan olkatapit tai stefat - kyllä hän tietää. (Tulikohan luvattua liikaa? lat.huom)

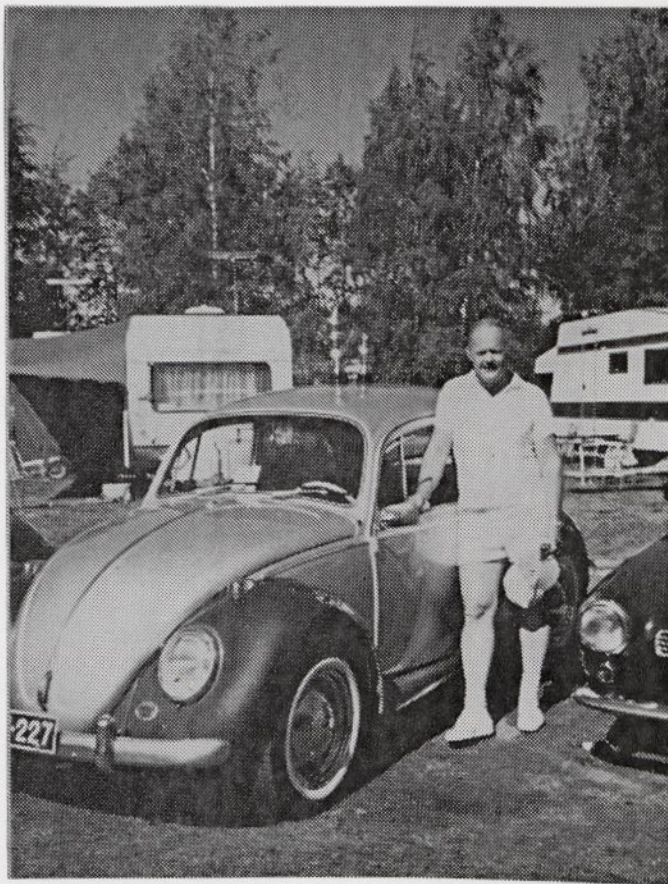
Sunnuntaina oli sitten se "suuri hetki", jolloin laskettiin pisteet autojen teknisestä arvostelusta ja yleisöäänestyksen kauneimmasta.

Suuressa yhteisparaatissa ajoimme leirintäalueen kentälle ja palkintojen jako alkoi.

Henkilöautoluokassa tulini toiseksi. Mikko-lan Penan APO-995 on todella hienosti pidetty ja entisöity Kupla.

Lopuksi julkistettiin kokoontumisajon kaunein

auto. Ja kuinka ollakaan se olin minä. Konepellin alla ihan sykähti, kun kuulin tuloksen. Ja sitten kun emäntä laittoi molemmat saamani palkinnot katolle, ei riemullani ollut rajoja. On se hyvä, että minusta tehtiin Wolfsburgissa Kupla eikä esim. Jenkeissä amerikanrautaa.



Kiitokset kaikille, jotka äänestivät minua viime kesänä. Toivottavasti tapaan ensi kesänä ja vielä suuremmalla joukolla.

Hyvää kevättä kaikki Kuplalaiset

toivoo IU-227 "Vanha Rouva"

PS. Laitan tähän mukaan vielä kopion jutusta, joka julkaistiin Tampereen Uutisissa viime syksynä.



Rakkaus ei ole pelkkä "kupla"

Tamperelainen VANHA ROUVA Vuoden autoksi

Vanha rakkaus ei ruostu käy kirjaimellisesti toteen tamperelaisten Peltomiesten perheessä.

Veijo Peltomies kunnosti kevääksi vaimolleen Riitalle 15-vuotishäälahjaksi vanhan kuplan niin hienoon kuntoon, että auto voitti Suomen Volk-kariyhdistyksen valtakunnallisessa kilpailussa Vuoden Auton nimen ja pokaalin.

Volkswagen v.1965/1200 tunnetaan kotioiloissa nimellä Vanha Rouva. Rouva on palvellut perhettä jo kymmenisen vuotta. Sillä on kierretty ympäri Eurooppaa. Ja nyt vanhetessaan se on kunnostettu kauniimmaksi kuin koskaan.

Auto on Veijon käsissä purettu ja koottu alkuperäisistä entistä ehommaksi. Vain verhoilu, sävylasit ja valkosivurenkaat kertovat pienestä luksuksesta. Tyylikkään vihreä kaksivärimaalaus tekee autosta Tampereen liikenteessäkin melkoisen katseenvangitsijan. Vanhassa Rouvassa on tyyliä!

● Vanha Rouva "kupla" on elämänsä kunnossa. Riitta Peltomies voitti autollaan komean pokaalin ja Vuoden Auton tittelin. Vanhassa vara parempi, tuumaa Riitta ja ajelee uskollisesti autoaan niin kauan kuin metalliset rahkeet kestävät.

-Hassulta ehkä kuulostaa, mutta auto merkitsee minulle kuin lämmintä suhdetta vanhaan luotettavaan ystävään, sanoo Riitta.

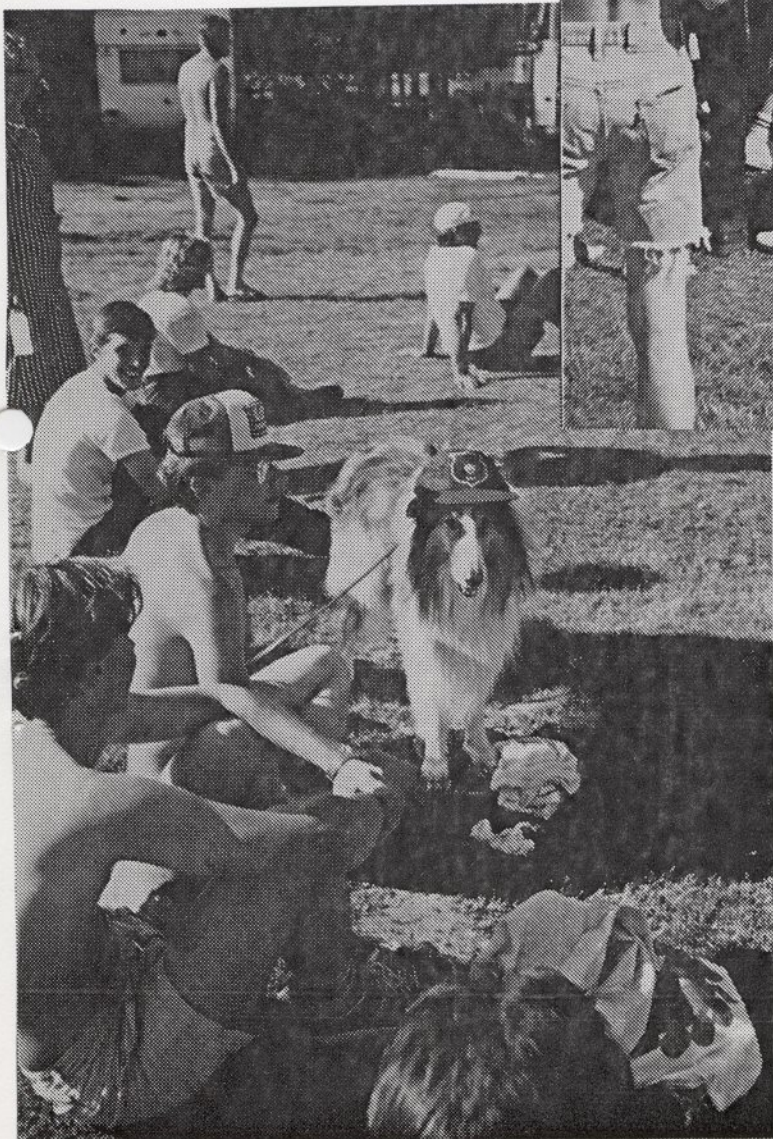
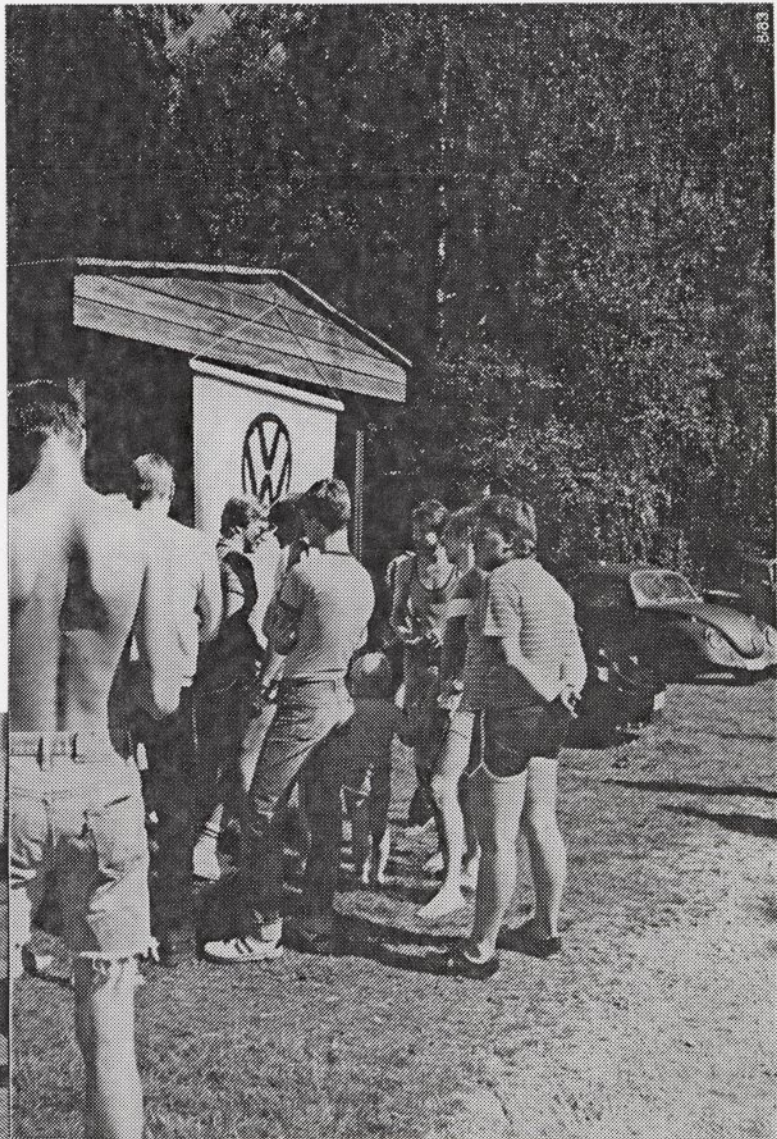
Ja Veijo lisää, että "itku pääsis jos joku rypistäis".

Vanhan Rouvan rakkaus Peltomiehiin on sekin kestävä lajia. Auto on nyt loistokunnossa ja kulkee arvostaan tietoisena.

Kaikkiaan 23 Volkkarista se valittiin Vuoden Autoksi, ensimmäisessä kokoontumisajossa.

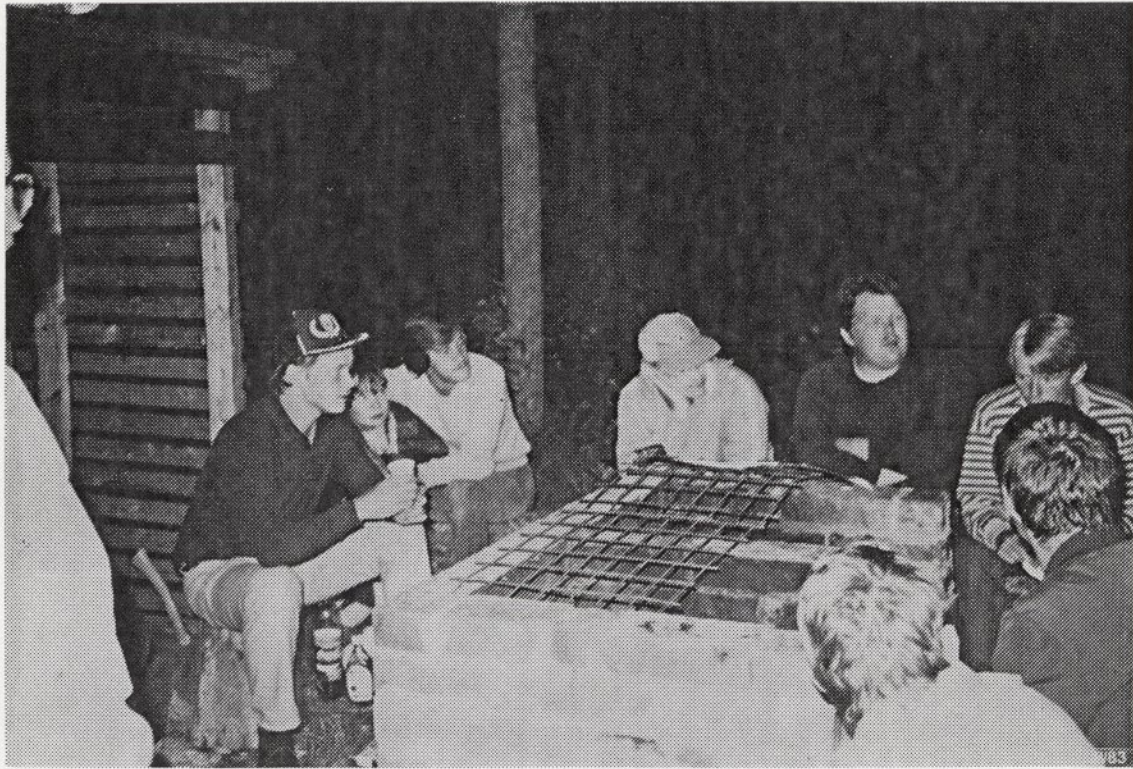
-Tampereella on nyt yksi voittopokaali enemmän kuin ennen.

'Lipunnoston'
jälkeen



Lentopallo-ottelun
katsomosta
(Paljonko me hävisimme-
kään?)

Kuvat: Riitta Peltomies



Virkeimmät makkarapaistossa yösydännä.



Vakavia sanoja puheenjohtajan suusta.



"Paketit" ojennuksessa



Tässä odotellaan sokkomuna-kisan alkamista

MYYDÄÄN

Pieni kiäpivalo,-63 asti 50,-

Konepellin lukko+avain 30,-

Pieni automankka,2kk vanha 100,-

Mustat rullavyöt 100,-

Hyvä runkomoottori,B kammiolla,jossa on takatuen
reiät 300,-

VW alkup. syl.putkisarja 1200:seen 400,- tai vaihto
1600 syl.putkisarjaan.

Bensalämmitin EBERSPÄCHER 12V 300,-

VW 1200 -69 OSINA

VW 1300 -67,kats.11/83 siisti.Moottori toisesta
autosta(voi koeajaa) jos vaihdat itse hinta 500,-

4 kpl käytettyjä talvirenk. 155*15 yht. 100,-

4 kpl käytettyjä talvirenk 175*14 yht. 200,-

FUH: 2943459 varmimmin noin klo 17.00 (SUUNTA 90)

ps. vaihdossa voin ottaa toimivan 411 E moottorin.

=====

VW MOOTTOREITA,MOOTTORIN OSIA,VIRITYSOSIA

2-REIKÄISIÄ KANSIA,PALJON MUUTA VW OSAA

FUH: 949205502