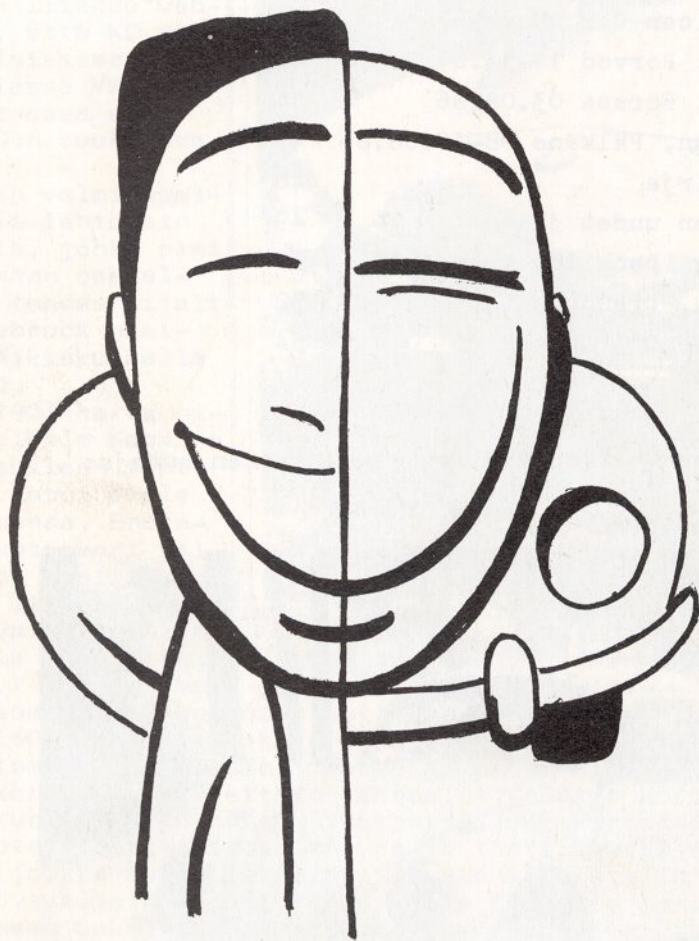


KESÄ UU



Kerholehti No. 3/86 Kesäkuu
Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

SISÄLTÖSIVU

Karmann Ghia Story	3
Puhekuplakisan ratkaisu	12
Mielipiteitä	13
Jos metsään haluat mennä nyt...	16
Eräänä kauniina päivänä	19
Volkswagenin huolto	22
Yhdistyksemme merkki	37
Wanhon lehtien katsaus	38
FVWA American Car Showssa	41
Swap-meet, Porvoo 11-13.07.86	42
Pick-Nick, Forssa 03.08.86	44
Bug In Finn, Pälkäne 08-10.08.86	45
Uusi VW-kirja	46
Yhdistyksen uudet jäsenet	49
FVWA:n toimihenkilöt vuonna 1986	50
Kirpputori, tiedotuksia	52
Seuraava lehti	54

Sarjassamme Volkkariyhdistyksen jäsenten autoja:



Kupla VW 2 D Sedan -68, 10Z-98, valkoinen, 1300ccm,
Omist. Jouni Andersson, Piispanristi

Omistatko Karmann Ghia merkkisen ajoneuvon? Jos omistat voi olla, että tämä seuraava juttu sisältää sinulle jo ennestään tuttua tietoa autostasi johon olet kiintynyt. Toisaalta voi olla, että Karmann Ghian historia on monelle meistä KG:n omistajista jäänyt epäselväksi.

Yleisestihän luullaan tai ainakin kaupungilla liikkuu vahva huhu, että KG on VW:n valmistama.

Itse asiassa VW:llä ei ollut osaa eikä arpaa KG:n suunnittelussa.

Idea KG:n valmistamisesta oli lähtöisin tehtaalta, jonka nimi oli Karmann osavalmistus, tehdas sijaitsee Osnabruck nimisellä paikkakunnalla Saksassa.

Vuonna 1901 herra nimeltä Wilhelm Karmann osti itselleen tehtaan ja antoi sille oman nimensä. Ensimmäinen autonkori valmistui jo vuotta myöhemmin, lisäksi tehtaassa valmistettiin

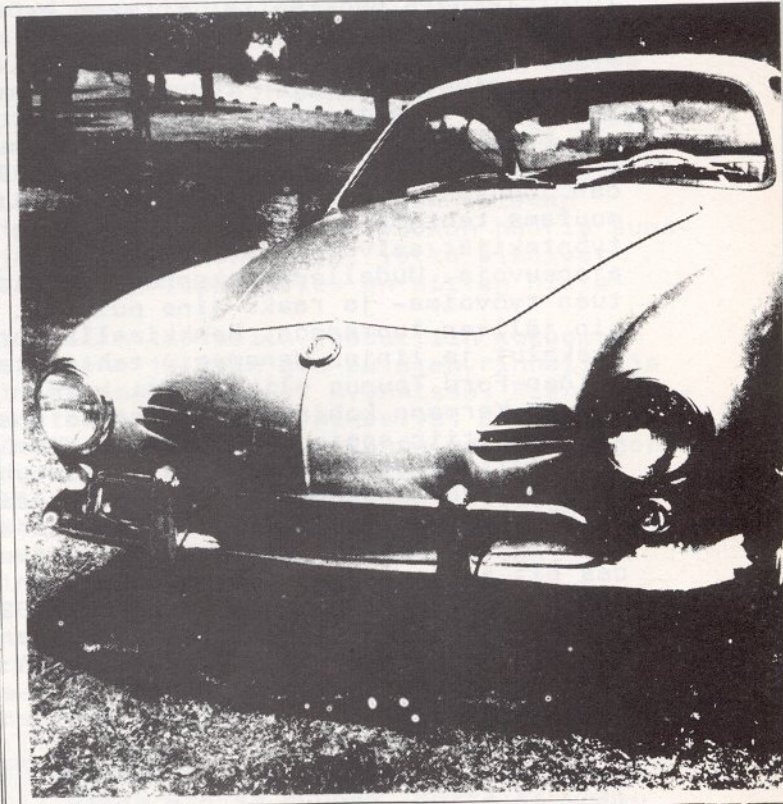
erilaisia autonosia. Muutamaa vuotta myöhemmin oli koko tehdas siirtynyt valmistamaan pelkästään autonkoreja.

Ensimmäisen maailman sodan syttyessä Karmannin tehtaat työllistivät n.50 henkeä ja koreja syntyi sellaisiin nyt jo kuolleisiin automerkkeihin kuin Minerva ja Hansa-Lloyd, lisäksi myös Opelin koreja valmistettiin tehtaalla. Valmiit korit liitettiin sitten runkoihin jotka em. tehtaat olivat Karmannille toimittaneet. Sota hidasti firman kasvua ja tästä syystä Wilhelm Karmann ja joukko muita saksalaisia autonvalmistajia matkusti 1924 Yhdysvaltoihin oppiakseen uusia tuotanto menetelmiä ja parantaakseen Saksan vanhentunutta tekniikkaa.

Wilhelm Karmann opiskeli pää-asiassa metallista korinmuotoilua ja ruiskumaalaustekniikkaa. USA:ssa oppimiaan asioita hän hyödynsi palattuaan Saksaan. Wilhelm aloitti tehtaillaan voimakkaan uudistamisen, uusittiin tuotanto menetelmiä ja linjoja. Uudistamisesta oli se hyöty, että tilausten määrä kasvoi. Ensimmäinen iso tilaus käsitti 1000 koria AGA:lle, tätä tilausta seurasivat pian muut suuret tilaukset.

KARMANN

Ghia



Valtavan menestyksen saavuttanut korien valmistus sai aikaan sen, että firma kasvoi aina suureen lamaan asti, joka osui 20-luvun lopulle. Lama tuhosi suurimman osan Karmannin asiakkaista, aiheuttaen sen, että yhtiö joutui vaikeuksiin samoin kuin monet muutkin yhtiöt esim. Hansa-Lloyd jne.

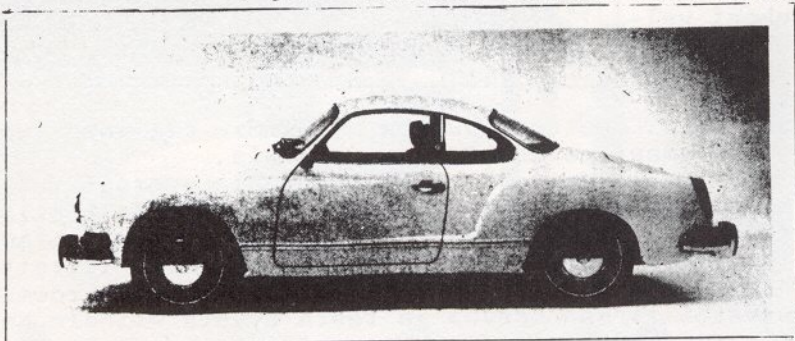
Karmannin pelasti konkussilta se, että yhtiö oli solminut sopimuksen Adler yhtiön kanssa ja näin ollen yhtiöllä oli varmat tulot lamasta huolimatta. Karmann hyötyi melkoisesti yhteistyöstä Adlerin kanssa, sillä Karmann peri Adler yhtiöltä taidon valmistaa rättikattoja, jotka olivat säänkestäviä. Adler autot saivatkin paljon tunnustusta Karmannin valmistamista säänkestävistä ja varmatoimimisista katoista.

II Maailman sodan syttyessä oli Karmannin tehtailla jo yli 600 työntekijää. Sota aiheutti tehtailla suuria tuhoja ja sodan lopussa, kun englantilaiset miehittivät tehtaat oli vain muutama tehtaan rakennus pystyssä. Tehtaan jäljellä olevat työntekijät saivat sodan loppuun asti huoltaa englantilaisten ajoneuvoja. Uudelleen rakennus oli hidasta sodan jälkeen johdettujen työvoima- ja raaka-aine pulasta. Karmann aloitti kuitenkin jälleen tuotannon, hankkimalla korintekoon tarvittavat työkalut ja linjan Hanomagin tehtaalta ja Fordilta. Sodan jälkeinen Ford Taunus olikin yksi karmannin tehtaan tuote.

VW ja Karmann kohtasivat toisensa ensikerran v.1949, kun allekirjoitettiin sopimus tavallisen VW:n muuttamisesta avo-autoksi. Tämä oli alkusysäys hedelmälliselle yhteistyölle, jota on jatkunut VW:n ja Karmannin välillä aina näihin päiviin asti.

V.1951 Karmann työllisti 1300 henkilöä, korien ja erilaisten osien tilaukset lisääntyivät jatkuvasti, Karmannin tehdas oli jälleen pääsemässä jaloilleen sodan jälkeisestä lamasta. V.1952 Wilhelm Karmann kuoli 82 vuotiaana. Hänen poikansa Wilhelm Karmann Jr. otti tehtaan johtoonsa.

Tuhnsia Fordin, Porschen, VW:n ja BMW:n erikoiskoreja tehtiin Karmannin tehtailla, tässä vaiheessa heräsi tehtaalla halu tehdä auto, joka kantaisi tehtaan omaa nimeä, auto joka



Vuoden 1974 Karmann Ghia muistuttaa hyvin paljon ensimmäistä KG:tä, joka esiteltiin lehdistölle kesäkuun 14 pv. 1955.

ei kuuluisi kenellekään muulle. Tähän asti kaikki autot, jotka tehtaalla oli tehty kuuluivat jollekin toiselle. Alettiin kuumeisesti etsiä sopivaa alustaa jolle uusi auto rakennettaisiin. Päätös siitä, että Karmann käyttäisi VW:n alustaa ja komponentteja syntyi sen jälkeen, kun VW oli luvannut markkinoida uuden auton kasvavan jälleenmyyntiverkostonsa kautta ostajille.

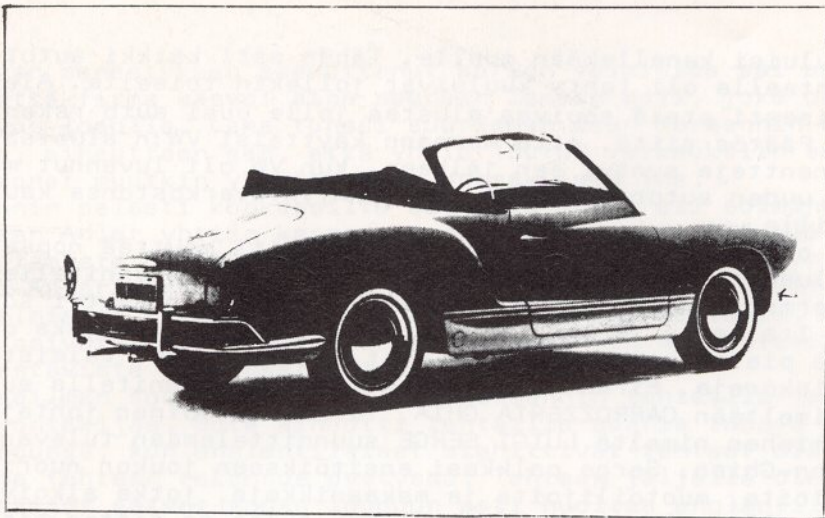
Mutta ollakseen menestys uuden auton piti näyttää nopealta urheiluautolta, joten tarvittiin firma joka suunnittelisi auton Karmannille. Pitkien etsiskelyjen jälkeen löytyi sopiva firma Italiasta Torinon kaupungista. Kaupungista joka oli täynnä pieniä pajoja jotka olivat erikoistuneet valmistamaan erikoiskoreja. Firma joka sai tehtäväksi suunnitella auton oli nimeltään CARROZZERIA GHIA, firman silloinen johtaja palkkasi miehen nimeltä LUIGI SERGE suunnittelemaan tulevan Karmann-Ghian. Serge palkkasi ensitöikseen joukon nuoria suunniteltioita, muotoilijoita ja mekaanikkoja, jotka alkoivat suunnitella tulevaa autoa, ja loppu tulos on sitten historiaa.

Karmannin hyväksytyä mallin tehtaalle jouduttiin kokoamaan uusi tuotantolinja Porschen- ja VW:n avo-autojen rinnalle ja jo lokakuussa 1955 oli ensimmäiset KG:t myynnissä. Pienen erikoisen coupén vastaanotto oli valtaisa menestys. Kukaan ei oikein tuntunut tietävän miten suhtautua tähän uuteen autoon. "Onko tämä joku Porschen uusi versio"? kyseltiin lehdissä. VW ja Karmann kuitenkin painottivat, että KG ei ollut urheilu-auto vaan että kyseessä oli urheilullinen auto, joka oli suunniteltu lähinnä mukavaa ja tyylikästä ajoa varten. Tavallisen kuplan omistajan ottaessa tyytit KG:llä hän ei voinut uskoa ajavansa VW:n osista koottua autoa, sillä auton alhaisempi painonjakautuma aiheutti sen että KG:tä oli helpompi käsitellä, kuin tavallista kuplaa ja lisäksi parempi aerodynamikka kohotti huippunopeutta huimat yli 5km/h.

1956 KG:n myynti kasvoi niin paljon, että kysyntä ylitti tarjonnan tämä johtui siitä että KG:tä ei tehty massatuotantona vaan yksittäisinä kappaleina, sillä korin muotoilu kaikkine kaarevine kulmineen oli aikaa vievää puuhaa. Koria ei voitu harsia kokoon nopeasti ja hätiköiden, vaan jokainen kori oli periaatteessa käsityötä, sillä jokainen korin osa asetettiin paikalleen tietyillä työkaluilla. Kori oli valmis, kun yli 200 valvojaa oli tarkistanut sen omaltaosaltaan.

Suuri käsityön määrä aiheutti sen, että KG:n valmistaminen oli erittäin hidasta puuhaa. Puskurit, kulmat ikkunoiden ympärillä, pyöreys ajovalojen ympärillä kaikki nuo muodot viimeisteltiin käsityönä erikoistyökaluin esim. puisin vasaroin. Viimeistely oli niin pitkälle vietyä, että lopullisessa korissa ei saanut näkyä yhtään hitsausaamaa. Ja ollakseen aivan varmoja tarkka silmäiset tarkastajat hieroivat pintaa puuvillahansikkailla, jotta kaikki epätarkkuudet ja kuprut pinnassa saataisiin eliminoidua. Lopullinen tuote, kiiltävä hopeinen, paljas, metallipinta siirrettiin maalaukseen.

Maalaus sinänsä oli melkoinen toimenpide, sillä ennen maalausta autot sinkittiin korroosion estämiseksi tämän jälkeen seurasi vesihionta ja maalaus, maalin kuivuttua se hiottiin kevyesti ja maalattiin uudelleen, jälleen hionta ja maalaus näin jatkettiin kunnes neljäs ja viimeinen maalipinta



laskettiin auton päälle pölyltävapaassa tilassa. Valmiit korit asetettiin VW:n tuottamille alustoille tosin normaalin VW:n pohja ei ollut tarpeeksi leveä KG:lle ja sen vuoksi piti rakentaa leveämpi pohja. Leveämpi pohjarakenne ja korinmuoto aiheuttivat sen, että autosta tuli varmemman tuntuinen, kuin normaali kupla oli. KG:n hallinta laitteisto oli otettu sellaisenaan VW:ltä mikä merkitsi että osat olivat täysin samat kuin kuplassa v.1956.

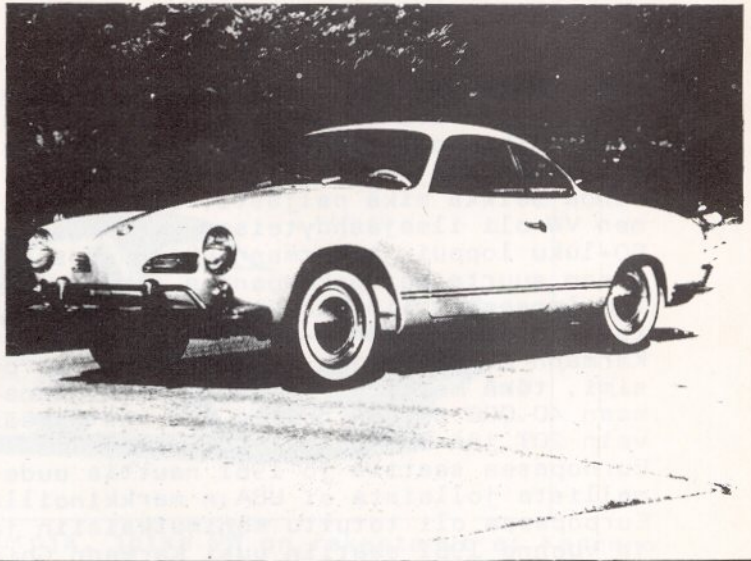
Kone oli 36 hp. eli auton teho oli paljon pienempi kuin mitä urheilu-autolta sopi odottaa.

Ensimmäinen cabriolet ilmestyi markkinoille 1956, vain vuosi coupén esittelyn jälkeen, nämä ensimmäiset avo-autot ovat erittäin harvinaisia jos ajatellaan kaikkia Karmann Ghioja, sillä ensimmäinen ja ainut näkyvä mallinmuutos tapahtui 1958 sen jälkeen ei mallia ole varsinaisessa mielessä muutettu ja vuoden 1958 jälkeinen malli säilyikin aina vuoteen 1974. Mitä sitten 1958 tapahtui? KG:n keulan korotus aiheutti sen että myös loka-suojia oli muotoiltava uudelleen, ajovalot asetettiin korkeammalle jolloin niiden alkuperäinen pyöreys katosi. Myös etupään ilmanotto-aukkoja levennettiin ja asetettiin uusi ja vahvempi puskuri. Tämä sama puskuri säilyi KG:ssä aina vuoteen 1972, jolloin tuli turvapuskurit.

KG:n avo-auto on hieman hienempi kuin normaali avo-auto, sillä tavallisessa avo-autossa on yleensä yksinkertainen katto joka koostuu rungosta ja kankaasta. KG:n tehdas rakensi katon, joka topattu ja säänkestävä ja istuu hyvin autonlinjoihin. Jopa parhaina aikoina avo-autojen valmistus oli hyvin rajoitettua se ei koskaan ylittänyt 20% kokonaistuotannosta. Yksisyy oli se, että kahdelta mieheltä meni 4 tuntia, kun he harsivat kokoon yhden katon.

KG:n edellä kävijänä voidaan pitää Porsche 356 urheilu-autoa, sillä Porschen vaikeudet 356:n kehittelyssä ja vaikeuksien ratkaisut vaikuttivat pitkälle KG:n ratkaisuihin autoa valmistettaessa. Porschen virtaviivaisuudella oli vaikutusta suorituskykyyn lisäksi korkea huippunopeus mutta alhainen bensankulutus oli hyvä myyntivaltti. Ghian studio oli ottanut tämän huomioon ja aerodynamiikalla oli olennainen osa muotoilussa KG:tä. Yksinkertaiset toimintamallit oli otettu suoraan

KARMAANN
Ghia



Porschelta kuten esim. konehuoneenkannen avausmekanismi myöhemmin bensatankinkorkin avausmekanismi suojakumin kera on otettu suoraan 356 B sarjan Porschesta. Istuttaessa Karmann Ghiassa tai Porsche 356:ssa lähes kaikki hallintalaitteet toimivat samalla tavalla ja sijaitsevat samoissa paikoissa ajajasta katsoen. Kojelauta jossa hallintalaitteet sijaitsivat oli hyvin samanlainen molemmissa autoissa Ghiasta matki Porschea 3 mittarisella kojelaudalla, mutta Ghiasta puuttui kierroslukumittari joka oli yksi tärkeimmistä mittareista 356:ssa. Vaikka nämä kaksi autoa muistuttivat toisiaan olivat ne silti aivan eri autoja. Porsche oli tehty kulkemaan lujaa ja se oli silti helppo käsitellä kun taas Karmann Ghia oli urheilu-auto josta suuret tehot oli jätetty pois. Karmann Ghia sai paljon hyödyllistä tietoa Porschelta, sillä Porsche tuntui olevan eräänlainen edistyksellinen kokeilu josta saatuja tietoja käytettiin sitten hyväksi niin Karmannilla kuin VW:llä. Karmann hyötyi näistä kokeiluista enemmän kuin normaali kupla tietysti sen vuoksi, että sillä oli paremmat muodot ja se oli kevyempi kuin normaali kupla. Mutta ehkä suurin ero Porschen ja KG:n välillä oli moottori, siinä missä VW kannatti pitkäikäää ja taloudellisuutta Porsche taas teki kaikki mahdolliset temput jotta se pystyi kasvattamaan tehoa. VW oppi Porschelta kuinka käsitellään korkeampia ja korkeampia kierroslukuja ja kuinka saadaan moottorin jäähtytys toimimaan itsestään tehokkaasti, millaisia erikoisia metallilaatuja tarvitaan vahvistuksissa ja kevennyksissä ja sen missä taloudellisuus, luotettavuus ja mukavuus kohtasivat. 1957 ei urheilu-autoa määriteltä ulkonäön perusteella ja koska Karmann Ghia oli monen mielestä VW se oli hyvin kaukana urheilu-autosta. Vain hyvin pieni osa markkinoista löysi KG:n, sillä henkilö joka osti KG:n oli hyvin määrätietoinen VW:n ostaja, joka ihaili Porschea, mutta ei omistanut tarpeeksi rahaa ostaakseen Porschen nyt hänelle kuitenkin suotiin mahdollisuus vaihtaa vanha VW uuteen Karmann Ghiiaan, tosin KG oli $\frac{1}{2}$ kertaa kalliimpi kuin normaali kupla eli henkilöllä joka osti KG:n piti olla tavallista enemmän rahaa.

Kupla kuski joka ensimmäistä kertaa istahti KG:n ohjauspyörän taakse oli taatusti hämmästynyt sillä niin erilaista oli istua KG:ssä kuin tutussa ja turvalliselta tuntuvassa kuplassa

Maanläheisyys, istuinten asento, hallintalaitteiden sijoittelu ja kasvava tunne siitä, että ajaja määrää autoa erosi siitä mihin oli totuttu kuplata ajettaessa "Se ei tunnu VW:ltä" oli monen ajajan mielipide KG:stä.

Ainoa seikka mikä paljasti, että kyseessä oli jonkin asteinen VW oli ilmajäähdytteisen koneen säkätyksen takana. 50-luku loppui ja Karmann Ghian suosio kasvoi vuosi vuodelta ilman suurta mainoskampanjaa johon oli totuttu kun uutta autoa lanseerattiin markkinoille, esim. USA:ssa KG:tä mainostettiin ensikerran 6-vuotta ensiesittelyn jälkeen.

Karmann Ghian tehdas tuotti 120 autoa päivässä ja se oli maksimi, tämä merkitsi että hyvänä vuotena pystyttiin valmistamaan 40.000 autoa. Suurin osa tästä määrästä meni USA:han ja vain 20% jäi Euroopan markkinoille.

Euroopassa saatiin jo 1961 nauttia uudesta Karmannin tehtaan mallista jollaista ei USA:n markkinoilla ollut saatavilla.

Euroopassa oli totuttu monimutkaisiin ja nopeisiin autoihin ja vuonna 1961 saatiin uusi Karmann Ghia, tämä oli ns.343 malli, joka oli valmistettu VW:n 3.tyypin alustalle sen sijaan, että olisi käytetty tavallista tyypin 141 alustaa.

USA:ssa oli tultava toimeen 1200 cc koneella, jossa oli 40hv. kun taas Euroopassa 343 Ghiassa oli 1500 cc kone ja tupla-kaasarit. Malli poikkesi totutusta 1. tyypin Ghiasta radikaalisti. Suorituskyky oli samaaluokkaa kuin 356 mallin normaali Porschen ja 343 oli tehty eurooppalaiseen makuun sopivaksi. Siinä oli makuu asentoon menevät etuistuimet, sisään rakennetut sumuvalot, painonappi näppäimet lähes jokaiselle sähköiselle laitteelle mitä autossa esiintyi, lisäksi se oli ainut VW jossa on koskaan ollut sähköisesti avattava katto-luukku.

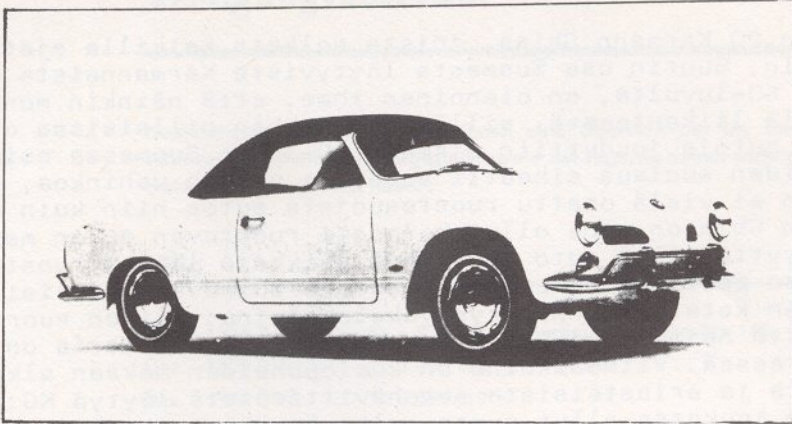
343:n muotoilua voidaan pitää eräänlaisena muunnoksena 1. tyypin Ghiasta. Vuonna 1962 rakennettiin prototyyppi, jossa oli osia molemmista autoista, tosin tämä auto ei koskaan tullut tuotantoon. 343 Ghia tunnetaan puheissa paremmin 1500:na. 1500cc moottori tuli USA:ssa Ghiiaan vasta 1967 ja vuonna 1970 1600cc. Vuonna 1969 343 Ghia jätettiin pois tuotannosta se oli ensimmäinen VW joka näin pudotettiin pois mallistosta. USA:ssa nähtävät harvat 343:et ovat ulkomailta USA:han tuotuja esim Europasta tai Kanadasta.

Sillävälin kun Euroopassa oli yhdenlainen Ghia USA:ssa omansa oli olemassa myös Etelä-Amerikassa omansa. Brasilian VW sai VW:n osia Europasta ja kokosi niistä autoja Brasiliassa.

Karmann Ghia oli yksi malleista jota oli saatavissa Brasiliassa- tosin se sisälsi suuria muutoksia. Kasvava halu luoda uutta ja erikoista löysi purkautumistien Etelä-Amerikan markkinoilta. Henkilökohtainen halu kokoeilla uusia ideoita ja kohottaa VW:n imagoa kohtasivat Brasiliassa.

Brasiliassa syntyi TC Karmann Ghia, joka oli muotoilultaan fastback ja rakennettu 1. tyypin Ghin pohjalle, siinä oli enemmän tilaa takapenkillä, suuremmat ikkunat ja isot avattavat sivutakaikkunat saranoilta. Kuuluisat SP1 ja SP2 mallit olivat Brasilialaisia, rakennettu Karmannin tehtailla ja koottu Brasiliassa.

SP1 ja SP2:sta pidetään usein Brasilian Karmann Ghiana, itseasiassa ne ovat nelos tyypin pohjalle rakennettuja ja moottori vaihtoehdot olivat joko 1600cc tai 1800cc. Tyyppi 4:hän oli coupe kori jossa oli Porschen suunnittelema moottori.



Ne ovat kauniita autoja, jotka VW on rakentanut ei Karmann kuten yleisesti luullaan.

Vuonna 1967 tuli KG:hen USA:ssa muutoksia, etupäähän tuli levyjarrut ja vanha 6V sähköjärjestelmä korvattiin 12V:lla. Etu- ja takajarrut olivat nyt erilliset turvallisuussyistä ja turvavyön sai jokainen ostaja kaupanpäälle. 1500cc moottori tuli nyt ensikertaa mahdolliseksi USA:ssa. Vuoden 1967 Ghia on klassikko omassa luokassaan, taka-akselia levennettiin 1.7 tuumaa, jotta autoa olisi helpompi käsitellä, lisäksi muutettiin olkatappeja ja palloniveliä jotta ajaminen muodostuisi mukavammaksi. Ilmastointia tarjottiin ensikerran 1967 ja tämä vuosi tullaan muistamaan myös siitä, että kojelautaan ilmestyi teakjäljitelmä. Kaikki tosin eivät pitäneet em. teakjäljitelmästä, sillä maalattu metallinen kojelauta sellaisenaan oli hyvin puoleensavetävä= miellyttävä, sitä käytettiin niin 356 Porschessa kuin Ghiassakin, joten kun se peitettiin muovisella puujäljitelmällä ei se saavuttanut suosiota vaikka se oli siistiä työtä. Sanottiin että "Auto oli liian kaunis, jotta siihen olisi sopinut jäljitelmä."

Vuonna 1968 tulivat tapetille pakokaasu ja turvallisuustekijät USA:ssa oli nyt myös mahdollisuus saada KG varustettuna automaattivaihteistolla.

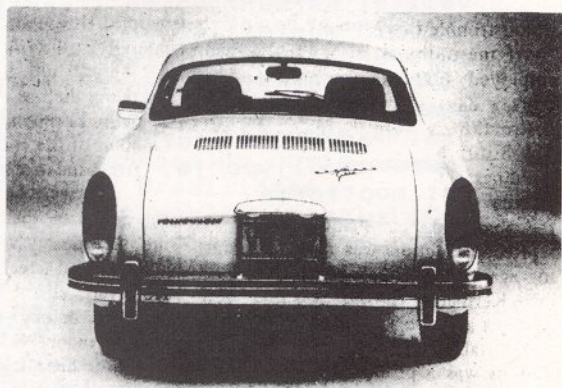
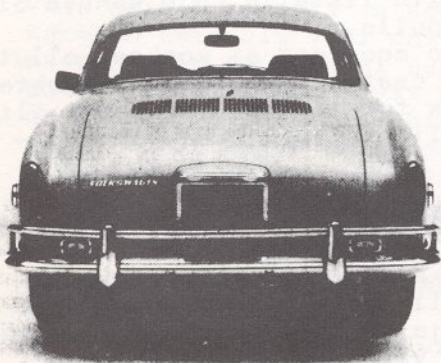
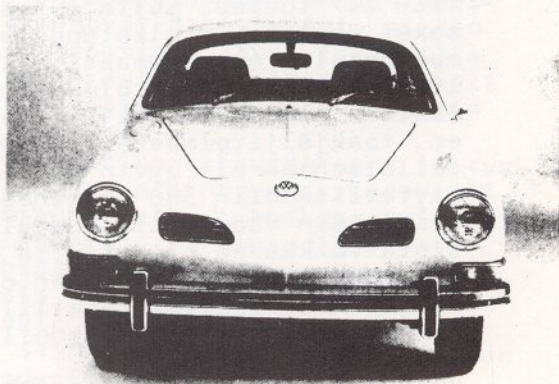
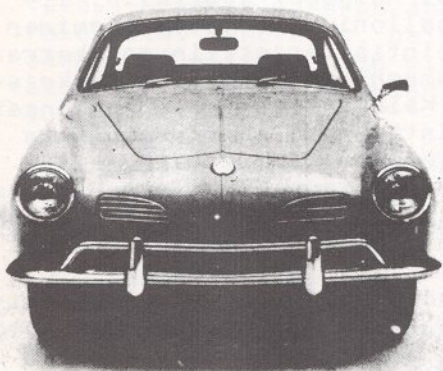
Vuonna 1969 kuuluisa Amerikkalainen muotoilija W. Dorwin Teague valitsi Karmann Ghian listalleen, joka sisälsi maailman kauneimmin muotoillut tuotteet, samalla listalla KG:n kanssa oli myös eräs puhelin, laskin ja olutpullo.

1970 uudistettiin moottoria 1600cc moottori ei koskaan ollut saavuttanut huippujaan, sillä sen osat olivat liian vanhahtavia. Tarvittiin tutkimusta ja taas tutkimusta, tuloksena oli suurempi öljypohja, parempi metallisekoitus jotka vahvistivat moottoria.

1971 tuli uusittu moottori.

1974 valmistettiin viimeiset Karmann Ghia, eli nyt on kulunut yli 12 vuotta siitä kun viimeinen Karmann Ghia on jättänyt taakseen valmistuslinjan, kun ajatellaan mitä kaikkea voi 12 vuotta sisältää ja mitä sellaiseen ajanjaksoon mahduttuu on tullut uusia automerkkejä ja vanhoja on kuollut, erityisesti minua ihmetyttää se että yli 30 vuotta siitä kun Karmann Ghia esiteltiin yleisölle ja yli 12 vuotta siitä, kun viimeinen KG on valmistettu on Suomessa vielä rekiste-

rissä n.20 Karmann Ghiaa, joista melkein kaikilla ajetaan vain kesäisin. Suurin osa Suomesta löytyvistä Karmanneista on peräisin 60-luvulta, on pienoinen ihme, että näinkin monta KG:tä on vielä liikenteessä, sillä tiedämmehän millaisissa olosuhteissa autoja jouduttiin ajamaan 60-luvun Suomessa esim. talvisin teiden suolaus aiheutti autoille paljon vahinkoa, sillä silloin ei vielä osattu ruostesuojata autoa niin kuin nykyisin. Karmann Ghia on aina ollut helposti ruostuvan auton maineessa eikä syyttä sillä auto on täynnä paikkoja joissa ruoste saa rauhassa pesiä esim. etulokasuojissa kulkevien raitisilmakanavien kotelorakenne, kynnyskotelot jne. eli on suoranainen ihme että näitä 60-luvulla rakennettuja kaunottaria on vielä liikenteessä. Viimeaikoina on kuulopuheiden mukaan alkanut ladoista ja eriaasteisista autohävittämöistä löytyä KG:n raatoja on joukossa ollut muuta melko hyväkuntoinenkin yksilö. Suurin ongelma tällähetkellä on vara-osien saanti Saksasta saattaa vielä löytyä joitakin piste-osia esim. tiivisteitä mutta ne maksavat paljon saksan markkoja. Toinen varteen otettava vaihtoehto on USA, jossa on valtaiset valikoimat repro-osia KG:hen hinnat selviävät esim. lukemalla Hot VW:tä.



KARI

Fertigungsübersicht

Nachstehende Aufstellung gibt Ihnen eine Übersicht der bis zum jeweiligen Jahresende gefertigten Fahrgestelle sowie der Tage, an denen wichtige technische Neuerungen eingesetzt haben.

Jahr	Fahrgestell-Nr.	
Aug. 1955	1 - 929 746	Fertigungsbeginn Typ 143
Dez. 1955	1 060 929	
Dez. 1956	1 394 119	
Aug. 1957	1 600 440	Fertigungsbeginn Typ 141
Sept. 1957	1 649 253	
Dez. 1957	1 774 680	
Dez. 1958	2 226 206	
Aug. 1959	2 528 668	Fertigungsbeginn Typ 142, 144
Dez. 1959	2 801 613	
Aug. 1960	3 192 507	
Dez. 1960	3 551 044	
Aug. 1961	4 010 995	
Dez. 1961	4 400 051	
Aug. 1962	4 846 836	
Dez. 1962	5 199 980	
Aug. 1963	5 677 119	
^{1/2} Dez. 1963	6 016 120	
Juli 1964	6 502 399	
Aug. 1964	145 000 001	
Dez. 1964	145 395 732	
Juli 1965	145 999 000	
Aug. 1965	146 000 001	
Dez. 1965	146 463 103	
Juli 1966	146 1021 300	
Aug. 1966	147 000 001	
Dez. 1966	147 442 503	
Juli 1967	147 999 000	
Aug. 1967	148 000 001	
Dez. 1967	148 398 736	
Juli 1968	148 999 000	
Aug. 1968	149 000 001	
Dez. 1968	149 474 780	
Juli 1969	149 1200 000	
Aug. 1969	140 2000 001	
Dez. 1969	140 2402 623	
Juli 1970	140 21200 000	geändert in 140 3100 000
Aug. 1970	141 2000 001	

PUHEKUPLA KISAN RATKAISU

Tiesin entuudestaan, että suurin osa kerhomme jäsenistä on ns. "passiivista porukkaa", mutta tämä on ehkä kaiken huippu. Viime numerossa järjestin pienen kilpailun, jossa piti keksiä tyhjäksi jääneeseen puhekuplaan tilanteeseen sopiva teksti ja varmastikaan se ei olisi ollut suuri tehtävä jos vain olisi vii'tsynyt. Joka tapauksessa itse odotin noin 15-20 vastausta, mutta postiluukkuun tipahti vain kaksi vastausta. Vakuutusyhtiö KANSAN lahjoittaman ensiapulaukun voittajaa ei siis ollut vaikea valita. Laukku matkaa Hämeenlinnaan JUSSI LAAKKOSELLE, joka lähetti neljä eri versiota, josta suuret kiitokset. Hyvänä kakkosena oli Hesari-kundi KIMMO VEIJONEN jota kiitän osallistumisesta sekä hienosta joulukortista.



JUSSI LAAKKOSELLE
 PÄÄOSKIRJALLISEN
 135004ML50
 12

RAKKAAT KATSOJAT.
 SARJA "OLUEN VÄÄRIN-
 KÄYTTÄJÄT" JATKAA.
 OSA IV : "JOS OLUTPULLO
 TYHJENNETÄÄNKIN PISSA-
 POIKAAN, MUODOSTUU TUULI-
 LASIN KIRKKAUS SUORAAN
 VERRANNOLLISEKSI KUSKIN
 AJATUSTEN KIRKKAUTEEN.
 MUUTEN LASI SUMENEÄ, KUTEN
 MYÖS...

Kalle

Ollessaan tytön kanssa ajelulla poika yritti vanhaa kikkaa. Hän pysäytti moottorin keskellä korpitaivalta ja ilmoitti bensa loppuneen. Hänen ihmeekseen tyttö vain hymyili ja kiskoi suuren konjakkipullon laukustaan.

- Mutta sinullapa vasta on eväät, poika naureskeli hyvillä mielin ja innoissaan. Mitä sorttia se oikein onkaan?

- Bensaa, tyttö ilmoitti suloisesti.

- Äiti, en tiedä kannattaako minun mennä Pekan kanssa naimisiin, kun hän on ateisti, eikä usko, että helvettiä on olemassakaan. - Mene vaan tyttö naimisiin. Kyllä me kahteen pekkaan saadaan se uskomaan, että on!

-Mitä sanoi?

Mitä vaimosi sanoi, kun tulit niin myöhään kotiin viime yönä?

- Ei mitään erikoista. Olin muutenkin ajatellut ottaa pois kaksi etuhammasta.



- Olette jo tutkinut kaksi tuntia, tohtori hyvä, sanoi muodokas neiti lääkärille. Sanokaa, onko se rintasyöpää.

Vaasalaiset ihmettelivät viime lehdessä jäsenmaksun "suuruutta?" kontra jäsenyydestä saatu hyöty. Jutussa todettiin, ettei pelkkä kerholehti ole riittävä kipinä uuden jäsenen liittymiseen.

Rohkenen olla tässä asiassa täysin eri mieltä.

On oikein ja ymmärrettävää, että jäsenet haluavat vastinetta rahoilleen tai ainakin tietää, mihin "suunnattomat" jäsenmaksutulomme käytetään. Ymmärrän, että asia huolestuttaa varsinkin muita-kuin-helsinkiläisiä yhdistyksen tämänhetkisen hallinnon koostuessa pääasiassa helsinkiläisistä. Suomen Volkkariyhdistys on kuitenkin valta kunnallinen yhdistys, eikä MILLÄÄN kaupungilla (jaoksella) ole erioikeuksia toisiinsa nähden.

Kaikki, joita yhdistyksen varainkäyttö ja taloushallinto kiinnostaa, ovat sydämellisesti tervetulleita kokouksiin, joissa (viimeksi kevätkokouksessa) käsitellään tilit ja tutustutaan yksityiskohtaisesti kaikkiin ko. tilikauden menoihin ja tuloihin.

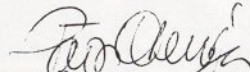
Toisin kuin monet muut merkkikerhot Suomessa emme saa mitään rahallista tukea esim. yrityksiltä, maahantuojalta jne. toisin sanoen meillä ei ole sponsoreita (ellei tällaiseksi sitten lasketa Oy CANON Ab:tä, jonka kopiokonehuollossa saamme olosuhteiden niin salliessa TEHDÄ ITSE kopioimalla lehden, tästä kiitokset ILPO PUUSTISELLE).

Jos kopioimme lehden CANONilla, kustannus on 1000,-/kerta, mutta jos tilat ovat varatut tai huollossa ei ole käytettävissä olevia koneita, joudumme teettämään lehden "ulkona" ja kustannus on 3000,-/kerta!!!!!!

Lisäksi tietysti postimaksut, kirjekuoret, ulkomaan posti, kaikenlaiset tarvikkeet teipit, nitot, niitit, tarra-arkit etc. EI SE ILMaista OLE

En ryhdy tässä laatimaan kaiken huomioonottavaa laskelmaa, mutta totean vain, että kerholehti on vuosittain yhdistykselle huomattava kustannus.

Olen samaa mieltä vaasalaisten kanssa siitä, että lehti on parantunut viime aikoina. Tästä suurin kiitos kuuluu mielestäni KIMMO VEIJOSELLE, jonka väsymätön urastus, muiden innostaminen ja oman ajan "uhraaminen" on todella tuottanut tulosta. Tänä päivänä kerholehti on toimiva kanava jäsenten ja eri jaoksien yhteydenpidossa. Papukaijamerkin antaisin myös niille, jotka kokoavat lehden, viettävät viikonlopun sitä kopioiden, lajittelevat, nitovat, pakkaavat, postittavat, piirtävät kuvan, kirjoittavat jutun, laativat ristikon, ovat mukana suunnittelemassa ja toteuttamassa tapahtumia ja kokoontumisia, sekä myös niille jotka osallistuvat kokoontumisiin. Sillä tästä kaikesta koostuu TOIMINTA (engl. action), ja minulle Volkkarikerhon jäsenyys ON TOIMINTAA yhteisen harrastuksen hyväksi, iloa ja ylpeyttä omasta maailmanparhaasta harrastuksestani - ei hyötyä.


Päivi Ohenoja

PS. Puhun vain omasta puolestani - hyvät VW-sisaret ja -veljet, kirjoittakaa lehte ja kertokaa oma mielipiteenne.

VOLKKARIYHDISTYS VÄI KUPLA-KERHO ?

Yhdistyksen sisällä on ollut useasti puhetta, noiden vesijäähdytteisten autojen sulkemisesta kerhon ulkopuolelle. Eräät kun saavat näppylöitä noista vesivempeleistä. Toiset haluaisivat lisää eri malleja ja poistamaan tuota Kupla-kerho leimaa. Itse kuulun enemmän tuohon viimeksi mainittuun ryhmään. Ja mielestäni on oikeus ja kohtuus, että jokainen asiasta kiinnostunut voi liittyä, omistipa sitten ilmaboxerin vai ei.

Kun meillä kerran on Volkkariyhdistys, niin miksi sitten seuraava KUPLA-lehti ilmestyy...? Eikö voitaisi puhua esimerkiksi, seuraava KERHO-lehti ilmestyy. Se kuullostaisi jo paljon paremmalta. Lehden sisältökin voisi olla paljon vähemmän kupla painotteinen. Hyvät jäsenet kirjoittakaa nyt ihmeessä eri tyypeistä, että saadaan lehteen hiukan vaihtelevampaa sisältöä. Olisiko se mahdoton ajatus, että joka kerholehdessä esiteltäisiin joku VW tyyppi? Sarja voisi alkaa kakkostyyppistä, kun tuon ykköstyyppin lähes kaikki jo tuntevatkin. Kyllä noita malleja riittäisi, että muutaman lehden sivuille juttua riittäisi.

Jos nyt palataan tuohon, että kerhollamme pitäisi olla jotkut tietyt rajat jäsenten suhteen. Esitän tässä muutamia pieniä ehdotuksia asian puolesta. Ensinnäkin kerhon nimi pitäisi muuttaa Finnish Vintage Volkswagens' association. Jäseniksi hyväksyttäisiin vain alkuperäiskuntoisia, 6:n voltin sähköjärjestelmällä ja mustilla kilvillä varustettuja volkkareita. Uusien jäsenien autot voisi tarkastaa kolminichinen ryhmä, joka päättäisi hyväksytäänkö vaiko eikö. Puheenjohtaja voisi puoltaa halutessaan.

No moniko vielä olisi mukana? Ja jos kerhomme nimi sitten muutettaisiinkin suoraan Suomen Kupla-Kerho, niin vieläkö sitä löytyisi jäseniä. Itse en ikävä kyllä mahtuisi tuohon nyt kovin pieneen ryhmään. Autoni sattuvat olemaan monellekin tavalla sopimattomia. Tarkoitukseni ei ollut saada noita muutoksia aikaan, vaan pistää ihmiset ajattelemaan. Miltä se tuntuisi, kun äsken oli ajamassa uuden Golfin omistajan kerhosta pois ja olisikin nyt itse ei toivottu henkilö. Vaikka vain sen takia, että on muuttanut autonsa 12 voltiksi tai asentanut isomman koneen tai omistaa hyvin entisöidyn uudelleen rekisteröidyn auton. Olisiko tuo sitten hauskaa? Ehkäpä niiden mielestä, jotka nyt mahtuisivat noiden rajojen sisäpuolelle.

Kun meitä Volkswagenien omistajia ei kovin hirveästi pienessä Suomessa ole, niin eikö meidän pitäisi puhalttaa samaan hiileen? Siis otetaampa nyt järki käteen ja mitotitään. Kannattaako? Onko mitään järkeä ruveta karsimaan ori malleja kerhosta pois ja keskittyä vain johonkin tiettyyn malliin?

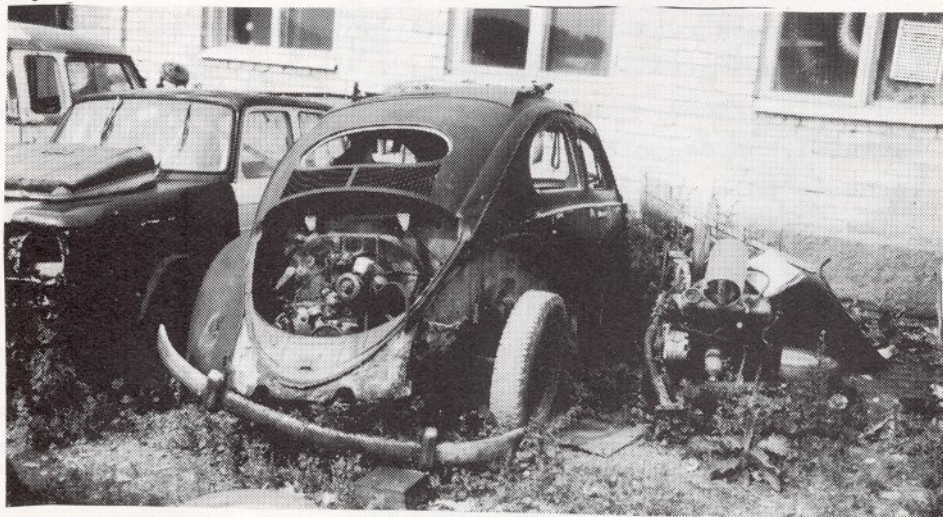
T: Kukka



VW Kupla vm -60, URS-406, 1600 ccm, sininen, Looker-tyylinen, listat poistettu, etujousitus madallettu, teddy sisustus, om Patrick Sederholm, Kulloby (Porvoo).

JOS METSÄÄN HALUAT MENNÄ NYT, NIIN TODELLA YLLÄTYT

Metsässä kun kävelee niin saattaa usein törmätä mielenkiintoisiin nähtävyyksiin, joita tosin mielummin katselisi maanteillä kuin kuusen alla märäntymässä. Tässä muutamia kuvia Suomen metsissä lojuvista volkkareista, jotka on "sattumalta" jäänyt kameran linsin eteen.



Kiertoajelu alkaa Turusta aikaisin aamulla ja ensimmäinen rasti on Kaarinassa, jossa paikallisen moottorikerhon verstaan ulkopuolella seisoo oval takaikkunainen haitarikattoinen kupla. Vuosimallia en pystynyt tunnistamaan tarkalleen, joko -56 tai -57. Epämääräisten huhujen perusteella ainakin kuplan katto pelastetaan



Ajattelin: "Mitäs minä tuosta" ja hyppäsin autoon ja käänsin keula -merkin kohti Vammalaa , kunnes erään omakotitalon kohdalla hais-
toin tutun ruostuneen pellin hajun. Kyseisessä talossa asui ehkä
50-luvun Kotten Tallgren, joka oli varmaan vaimonsa iloksi kerän-
nyt autojen romuja takapihalle.
Yhtään kokonaista volkkaria ei enään ollut pelastettavissa, mutta
kahden kuplan katot on löytänyt tältä pihalta uuden osoitteen koh-
ti Turkuu sekä muita pienempiä osia.



Matkamme jatkui kohti Paimiota päästä huimaavaa vauhtia, kunnes kuplan jarruhihnat iskeytyivät lujasti rumpuja vasten ja näen pellon reunalla vuosimallia -51 olevan kuplan, joka oli melko heikossa kunnossa. Kupla on täysissä varusteissa, jopa mittariston kellokin oli paikoillaan.

Kupla oli antanut hyvän kodin kissalle, joka oli tehnyt perheen lisäystä auton läpi ruostuneelle alustalle.

Kuva on otettu kesällä -85, eikä ollut myytävänä.





Nyt oli aika kääntää auto kohti kotia Rauman lähellä sijaitsevan Lappi TL:n kautta, jossa huomasin, että näitä vanhoja 50-luvun kuplia kasvaa kuin sieniä sateella. Tämä paikka oli ehkä vanhan autokorjaamon "parkkipaikka", jonne oli jätetty melkein kymmenen kuplaa ja yksi suuntanuolilla oleva paku sekä muutamia muita autoja. Suurin osa autoista oli melko hyvin putsattu, mutta sain sentään joitain käyttökelpoisia osia.



Päivä alkaa muuttua illaksi ja olen melkein kotona, kunnes lähellä Turkuä sijaitsevan Vahdon kunnan kohdalla kuuluu epämääräistä meteliä metsästä. Toimiikohan vaistonni oikein, mitäs siinä muuta kuin Barumit kiljumaan ja pelipaikalle tilanne tarkistamaan. siel- lähän ne Turpelan veljekset olivat täydessä työn touhussa. He olivat löytäneet vuosimallia -50 olevan kuplan pahan näköisesti tuhoutuneena mäntyjen alta. Meitä oli neljä henkeä yrittämässä nostaa kuplaa ja saimme sitä juuri ja juuri liikutettua. meidän onneksemme auton entisellä omistajalla oli traktori, ei muuta kuin kettinki katon sisä- kautta kauhaan kiinni ja annettiin uusinta huutoa olevan traktorin puhua puolestaan.

Kupla vaihtoi omistajaa kohtuu hintaan ja sai varmasti mitä parhaimman kodin Turpelan verstaalta, jossa sitä hyvää vauhtia tehdää.

Kalle

ERÄÄNÄ KAUNIINA PÄIVÄNÄ

Ompas kaunis ilma tänään, ei siis mikään ihme ettei uusi isäntäni millään malttanut jäädä sisälle. Tai oikeastaan hän ei niinkään uusi ole. Minä, VW 1200-65, olen ollut hänen hellä hoidossaan jo vuoden. Tänään on se päivä. Taitaakin juuri sen kunniaksi laittaa minua juhlakuntoon. Täytyy näet päästä näyttämään toisille mitä on aikaan saanut.

Ihan on ihmeitä nykyinen isäntäni aikaan saanut. Sillä, täytyy mainita, että hän pelasti minut kuolemalta. Siinä oli hengenlähde lähempänä kuin uskottekaan.

Tuon edellisen isäntäni luona lojuin erään omakotitalon pihalla, erään Ruotsalaisvalmisteisen auton seurana. Sama paikka kesät ja talvet. Satoi tai paistoi. Aluksi meni ihan mukavasti, vaan vuosin mittaen isäntäni tuli päivä päivältä laiksemmaksi. Ei jaksanut bestä kuin kerran tai pari vuodessa. Tulpat, kärjet ja öljyt vaihtoi onneksi riittävän usein. Ulkoinen olemus tosin kärsi pahasti. Sitten eräänä päivänä isäntäni oli poissa koko illan, mikä suuresti ihmetytti minua. Seuraavana päivänä minut jätettiin ylämäkeen, kadulle. Nyt olivat maailmankirjat menneet sekaisin. No vastauskin selvisi samana iltana, kun isäntäni kurvasi pihaan sisällä Fordilla. Nyt se on sitten menoa. Lauantain lehdessä olikin jo ilmoitus. Ensimmäinen paikalle saapunut, oli romukauppias Kantonen. Hullu mies Huitteisista, kuten häntä kutsuttiin. Hän tarjosi vaivaiset viisi Snellmannia. Seuraavaksi paikalle ilmestyi pari "verenhimoista" jokamieskuskia. Heidän tarjouksensa ylitti Kantosen tarjouksen. Ikkävä kyllä. En halunnut rallilaukaksi. Sellainen ei ollut minulle. Pelkäsin jo pahinta. Snif, vuodatin kadulle lammin öljyä entisen seuraksi. Sunnuntai kului verkalleen, yhtään ainoaa ostajaa ei näkynyt. Totisesti, ei hyvältä näyttänyt. Viimeinkin joku saapui, ehkä rukoukseni oli kuultu sittenkin. Ensitölkkeen tuo kaveri potkoi puskurin että tuntui. Koenjokin oli varsinaista menoa eikä nolitusta. Rallilaukahan tämä taisi olla, vaikka nauten vaihuttikin niin mukavalta kaverilta.

Jokatapauksessa,kaupat syntyivät.Ja vieläpä ilman suuria tinkimisiä.Uusi kotini sijaitsi erään pienen lähiön, suurimman talon huonoimmalla paikalla.Erään vanhan koivun alla.Oli isännällä tallikin,vaan sinne ei ollut asiaa. Sitä asutti yönsininen BMW.Jotain salaperäistäkin tuo talli piti sisällään,kun tietäisin vain mitä.Ehkäpä se jonain päivänä vielä selviäisikin.

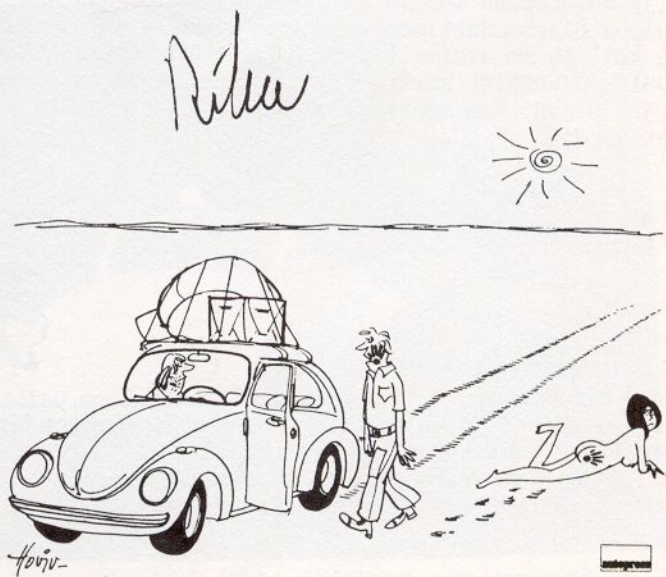
Vaan päivät kulivat,viikot vierivät mitään ei tapahtunut. Öljyjä,tulppia tai mitään muutakaan ei ollut vaihdettu. Ennen katsastusta oli sentään pesty.Leimakin irtosi juuri ja juuri.Ja kuukauden päästä olisi kilvet lähteneet,tai minusta tuntui ainakin siltä.Mitähän isäntä minusta aikoi, kun mitään ei tehnyt.En keksinyt mitä hänellä mielessään oli. Koko arvoitus alkoikin selvitä ensilumen sataessa maahan. Minut ajettiin talliin lämpimään ja tuo BMW sai minun paikkani.Talli oli pullollaan kaikenlaista VW rojua. Oli äänimerkkiä,jenkkipuskereita,ajovalojen lippoja ja hieno 1300 ccm moottori.Aikoikohan isäntäni purkaa minut noiden rojujen jatkoksi?Viimein minulla sytytti,nuo kaikki ihanat tarvitteet olisivat minua varten.Kaikki nuo mistä olin aina uneksinut.

Koko talvi kului hyvissä merkeissä.Isäntäni laittoi minua todella hyvin ja paljon sai aikaankin.Vapun koittaessa koko urakka oli valmis ja ajoimme maaseudun rauhaan,erääseen pieneen maalaamoon.Parin näytteen jälkeen isäntäni päätyi kuitenkin alkuperäiseen väriin.Muutaman viikon kuluttua olinkin kuin uusi,jenkkipuskureissani ja muissa hienoissa lisävarusteissa.Olisittepa nähneet sen katsastusmiehen ilmeen, kun menimme katsastuskonttorille.Tällä kertaa ei ollut ongelmia,jopa tuo peruskorjattu 1300 ccm moottori tuli hyväksytyksi.Tuo moottori oli ollu isännän edellisessä kuplassa,vuoden-66 yksilössä.Vahinko vain,että eräs suuri pakettiauto teurasta kulmasti tuon auton.SÄÄli,sanon vaan. Meitä vanhoja kuusikymmenluvun kuplia ei montaa enään ole. Onneksi minä sentään välttyin kuolemalta,kiitos isäntäni. Maailmassa on sentään vielä hyviäkin ihmisiä.

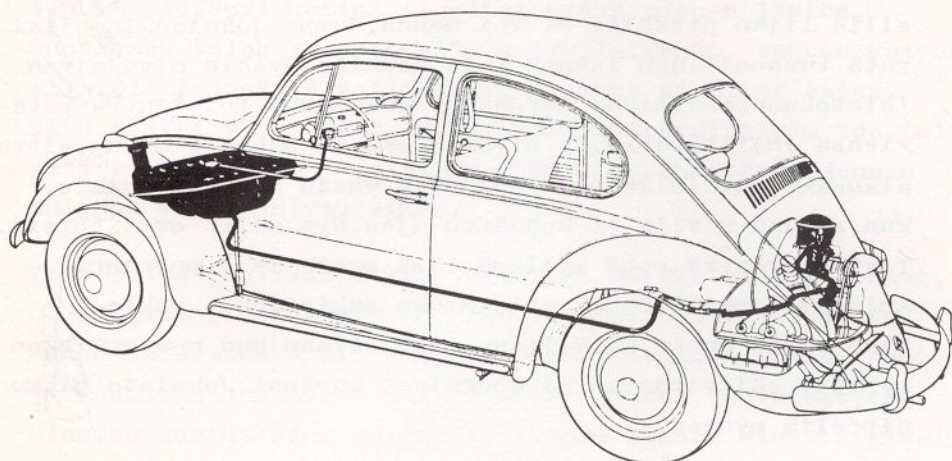
Toivoisin isäntien pitävän parempaa huolta ajokeistaan, sillä liian pitkälle ei voi mennä. Kumpi jokaisella olisi yhtä tunnoellinen isäntä kuin minulla. Nytkin olen aivan loistokunnossa. Aikoo varmaan viedä minut toisten VW ystäviensä ihailtavaksi. He eivät olekkaan nähneet minua, sitten alkuaikojen. Siellä minä nyhjötin yksin kaukana muista, kun samaan riviin ei kehdattu ajaa. Nyt asiat ovat toisin. Täytyy myöntää, että kylläpä tämä uusi "iso" moottori kuljettaa meitä mukavasti, vaikka onkin lähes vakio. Ulkoisesti onkin, mikä lienee paikallaan, kun muutenkin on pyritty säilyttämään alkuperäiset muotoni. Jokaista pikku nippiä myöten.

Tuollahan ne jo ovatkin, aivan kuin osaisivat odottaa jotain. Ehkäpä isäntäni on luvannut jotain ja sitä oltiin nyt menossa lunastamaan. Vaan ompas heitä paljon. Tuokin litistetty yksilö, ahdettuine koneineen ja tuo kallis alkuperäiskuntoinen 50-luvun lopulta. Vaan kylläpä ne nyt ihailevat ja kehuvat kovasti, sekä isäntää että minua. Vaan onhan siihen kyllä aihehtakin. Neuvona toisille, että pitkää huoli vaan isännistäne, niin hekin pitävät huolen teistä.

Mahdolliset yhtymäkohdat kaikkeen todelliseen ovat vain sattumaa, sillä koko tarina on allekirjoittaneen mielikuviituksen tuotetta!



Hän ei ollutkaan kangastus!

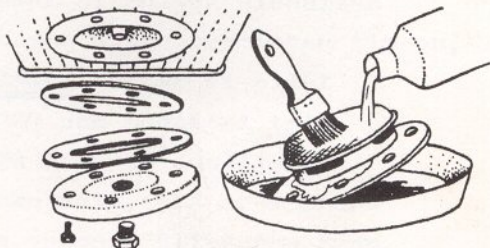


Seuraavassa olevat ohjeet pätevät VW kuplaan vm. 1954 alkaen (1200, 1300, 1302, 1303, 1500, kaikki s-mallit ja automaattit). Soveltaen tiedot käyvät myös malleihin Karmann - Ghia ja Transporter. Kupla on helppo myös ensiker-
talaisen huoltaa koska erikoistyökaluja ja tietoja ei paljon tarvita. Olen lyhentänyt huoltovälit 2500 kilometriin koska autolla ajetaan suhteellisen vähän ja yleensä vain kesäisin.

ÖLJYTYÖT

1. MOOTTORIÖLJYN VAIHTO:

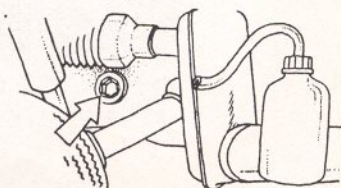
Öljy vaihdetaan moottorin ollessa lämmin, avataan 21 mm avaimella poistotulppa öljysuodattimen kannesta, samalla avataan öljysuodattimen pultit (6 kpl) 10 mm avaimella. Suodatin puhdistetaan ja asennetaan paikalleen UUSIA TIIVISIETIÄ käyttämällä. Poistotulppa suljetaan ja moottoriin kaadetaan 2,5 l öljyä. Kun moottori on käynnynyt, tarkastetaan öljyn määrä ja mahdolliset vuodot.



2. VAIHTEISTON ÖLJYN VAIHTO:

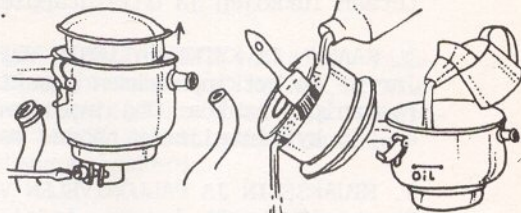
Öljyä vaihdettaessa avataan ensin täyttötulppa vaihteiston sivusta ja vasta sen jälkeen poistotulpat (2 kpl). Poistotulpat puhdistetaan, suljetaan ja vaihteisto täytetään vaihteistoöljyllä SAE90 täyttöaukkoon asti (öljymäärä on 2,5 l). Talviaikana vaihteistossa voidaan käyttää myös SAE80 öljyä.

HUOM: Kesäajaksi on EHDOTTOMASTI vaihdettava SAE90 öljyt!.



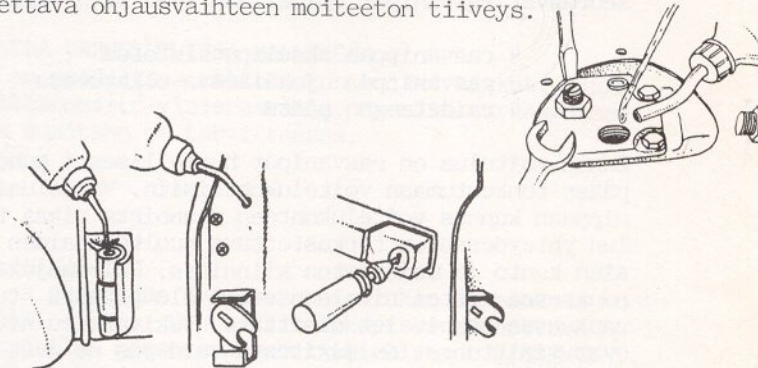
3. ILMANSUODATTIMEN ÖLJYN VAIHTO:

Ilmansuodatin irroitetaan, vanha öljy kaadetaan pois ja suodatinkotelo pestään huolellisesti. Suodatin asennetaan takaisin ja täytetään merkkiviivaan asti moottoriöljyllä (öljymäärä on 0,3 l).



4. OHJAUSVAIHTEEN ÖLJYN TARKASTUS:

Ohjausvaihteeseen pääsee käsiksi varapyörän takana olevasta tarkastusaukosta. Öljymäärä on säännöllisesti tarkastettava. Öljynvaihto ohjausvaihteeseen ei ole tarpeen. Jos ohjausvaihteeseen tarvitsee lisätä öljyä, lisätään vaihteistoöljyä (SAE90) täyttöaukon tasalle. (öljymäärä on 0,1 l). Öljymäärää tarkastettaessa on myös tarkastettava ohjausvaihteen moitteeton tiiveys.



VOITELUTYÖT

1. OVENSARANAT JA LUKOT:

Saranoiden kunto todetaan nostamalla raollaan olevaa ovea takareunasta ylöspäin. Mikäli välystä on paljon joudut uusimaan saranatapin tai mielummin koko saranan. Oven saranat ja lukot öljytään hyvin senjälkeen, kun pöly ja lika on voitelukohteista poistettu. Oven saranat on öljyttävä perusteellisesti ainakin jokaisen voitelun (2500 km) yhteydessä, mielummin kerran viikossa. Ovenlukon sulkukiilan ja vastakappaleen liukupinta on siveltävä ohuesti yleisrasvalla. Lukkosylinterit voidellaan tippakannulla (ESIM. ATF-ÖLJYLLÄ). Oven takareunassa lukon yläpuolella on pieni voitelureikä josta lukkoon puristetaan vähän öljyä. Jos olet joutunut irrottamaan oviverhoukset, voitele samalla ikkunan-nostimen liikkuvat osat yleisrasvalla.



VW 1302 LS Cabriolet -72, URC-822, 1300ccm, valkoinen, katto musta, puhvelinnahkainen sisustus, om. Antti Talvitie Seinäjoki

2. KONEPELTI JA TAVARATILAN PELTI:

Lukot ja sarnat voidellaan yleisrasvalla 2500 km:n välein, samalla tarkastetaan lukkojen ja ohjaintappien kunto.

3. KAASU- JA KYTKINVAIJERIN VOITELU:

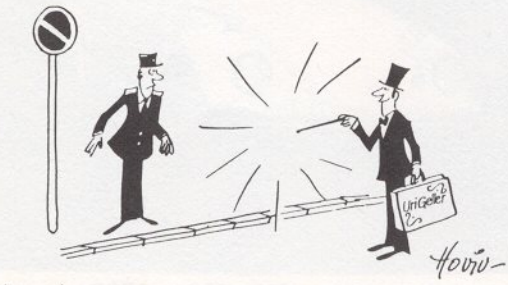
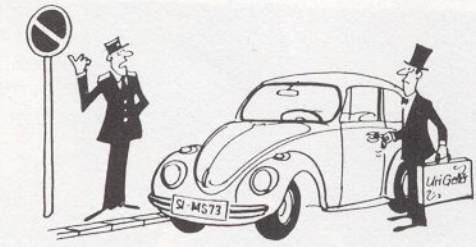
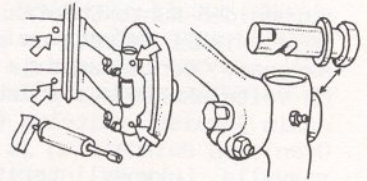
Jarru- ja kytkinpolkimen akseli voidellaan yhteisen laakeripukissa olevan rasvanipan kautta. Ohjainputken päiden kumisuojuukset poistetaan jolloin kaas- ja kytkinvaijerit pääsee voitelemaan.

4. ETUAKSELIN JA PALLONIVELN VOITELU:

Etuakselin hyvät jousto- ja ajo-ominaisuudet voidaan käytössä säilyttää vain silloin kun kaikki kulutuksen alaiset osat voidellaan säännöllisesti. Ainoastaan etuakselin ollessa kuormittamaton, siis kohotettuna, saadaan varmuus siitä, että voiteluainetta pääsee voitelukohteisiin riittävästi. Etuakselin seuraavat rasvanipat voidellaan 2500 km:n välein.

- 4 rasvanippaa akseliputkistossa
- 2 rasvanippaa jokaisessa olkatuessa
- 4 raidetangon päätä

Ennen voitelua on rasvanipat huolellisesti puhdistettava, jotta likaa ei pääse tunkeutumaan voitelukohteisiin. Voiteluainetta on puristettava rasvanippaan kunnes voitelukohteen reunoista alkaa tulla puhdasta rasvaa. Voitelun yhteydessä on tarkastettava huoltovapaiden raidetangonpäiden pölysuojuksien kunto ja moitteeton kiinnitys. Pölysuojukset saa uusia vain siinä tapauksessa, ettei niveleen vielä ole päässyt tunkeutumaan likaa. Muussa tapauksessa on nivelet uusittava. Tukivarsien nivelet, joiden pölysuojukset ovat vioittuneet on uusittava vain jos ne ovat liikaa kuluneet. Muussa



antopress

tapauksessa ne voidaan puhdistaa pesemällä ja puristaa niihin rasvaa kunnes sisään tunkeutunut lika on poistunut.

5. VAIHDETANKO:

Voitelukaaviossa ei ole määrätty vaihdetangon säännöllistä voitelua. Vaihdetanko tulee kuitenkin tarvittaessa irroittaa ja voidella. Kaikki liikkuvat osat, säätölaatta, vaihdetangon kuularmuotoinen laakeripinta ja laakeriputki, painejousi ja vastinlevy on voideltava riittävästi yleisrasvalla. Tässä yhteydessä tulee voidella myös yhdystangon laakeri.

6. LISÄVOITELUJA CABRIOLET-MALLEISSA:

Mainittujen voitelutöiden ohella on cabrioletissa lisäksi voideltava kaikki kuomun nivelet. Tätä tarkoitusta varten kuomu on avattava. Kuomun nivelet puhdistetaan ja öljytään varovasti. Tällöin on huomioitava ettei öljyä joudu kuomukankaaseen.

7. LISÄVOITELUJA KATTOLUUKULLA VARUSTETUISSA MALLEISSA:

Normaalin voitelun lisäksi on voideltava kattoluukun kaikki kiskot, liukukappaleet, vaijerit ja käyttökoneisto yleisrasvalla. Samalla tarkastetaan luukun kaikki tiivisteet ja uusitaan ne tarvittaessa.

MOOTTORI

1. VENTTIILIVÄLYKSEN SÄÄTÖ: (KUVA)

Venttiilivällys tarkastetaan ja säädetään kylmässä tai hiukan lämpimässä moottorissa. (ÖLJYN LÄMPÖTILA MAX. +50°C). Venttiilivällykset on säädettävä hyvin tarkasti. Kun moottorin lämpötilan noustessa venttiilivällykset PIENENEVÄT, on olemassa vaara että välykset katoavat kokonaan ja venttiilivällykset säädetään liian pieniksi.

HUOM: MARRASKUUSTA 1964 (Alustanumerosta 115 429 385, Moottorinumerosta 9 205 700) ALKAEN ON VENTTIILIVÄLYS PIENENTYNYT KEINUVIPUAKSELIN VAARNA-RUUVIEN MUUTOKSEN JOHDOSTA.

Moottorissa, joissa on uudet sylinterikannet (JALUSTA KULMIKAS) on sekä imu- että pakoventtiilin välykset säädettävä kylmässä moottorissa arvoon 0,10 mm. Venttiilivällyksien säätämiseksi on olemassa kaksikin tapaa, joten tässä esitetään se helpompi.

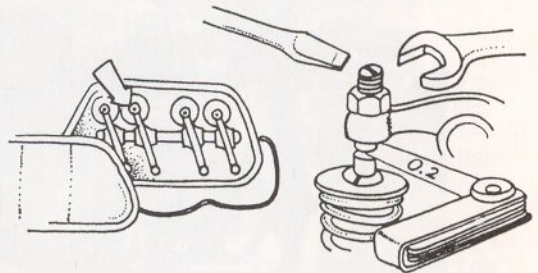
Venttiilivällykset säädetään sylinterijärjestyksessä: 1, 2, 3 ja 4.

- Säädettävä sylinteri saatetaan sytytysketkeen.
- Venttiilin säätämiseksi 2, 3 ja 4 sylinterissä on moottoria pyöräytettävä 180° kerrallaan.

Säädettävän sylinterin männän on oltava puristus-tahdin yläkäännekohdassa, koska silloin molemmat venttiilit ovat kiinni.

Venttiilivällys on oikein säädetty, jos rakotulkki voidaan työntää kevyesti säätöruuvia ja venttiilinvarren väliin. Sääto on väärä, jos tulkin sijoittamiseen tarvitaan enemmän tai vähemmän voimaa. Välykset on tällöin pakostakin liian pieni. Koska välykset voivat vastamutterin kiristettäessä muuttua, on se tarkastettava vastamutterin kiristämisen jälkeen vielä kerran.

- Venttiilikoneiston suojuksen kiinnitetään uutta korkkitiivistettä käyttäen.

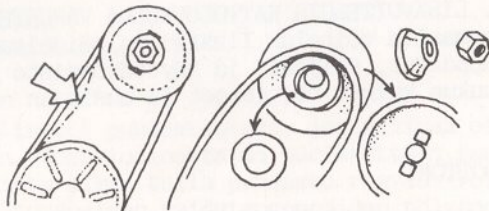


2. KIILAHIHNNAN KUNNON TARKASTUS:

Kiilalahinnan kireys on oikea kun se antaa periksi n. 15 mm sitä keskivaiheilta painettaessa. Kiilalahinnassa ei saa ilmetä liiallisiä kulumisjälkiä, kuten rispaantuneita reunoja tai kulumisuria kyljissä. Hihnat, jotka ovat joutuneet pitkäkokoiksi ajaksi altiiksi öljyn tai rasvan vaikutukselle, ovat yleensä käytökeltvottomia ja siksi ne on uusittava.

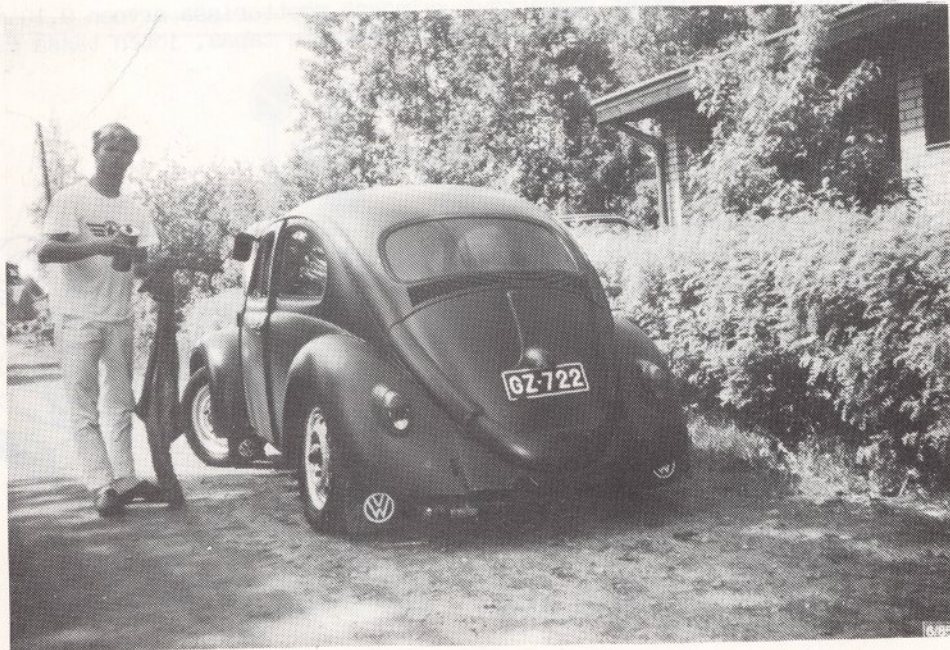
Kiilalahinnan säätö:

Laturin hihnapyörän lukkomutteri avataan 21 mm avaimella (VANHOISSA MALLEISSA 36 mm). Mutteria avattaessa ja kiristettäessä on ruuvitaltta työnnettävä hihnapyörän etumaisessa puoliskossa olevaan loveen ja tuettava laturin ylintä runkopulttia vasten. Takimmainen hihnapyörän puolisko poistetaan. Välilevyt järjestetään hihnan kireyden mukaan. Takimmainen hihnapyörän puolisko asennetaan paikoilleen. Lukitusmutteri kiristetään 21 mm avaimella.



Kiilalahinnan kireys säädetään sijoittamalla enemmän tai vähemmän välilevyjä hihnapyörän puoliskojen väliin. Hihna kiristyy kun välilevyjä vähennetään ja löystyy kun välilevyjä lisätään. Jos hihna on pidentynyt tai kulunut siinä määrin, että levyjä ei enään jää hihnapyörän puoliskojen väliin, on hihna uusittava. Ne välilevyt joita ei tarvita hihnapyörän puoliskojen väliin, on sijoitettava lukkomutterin ja takimmaisen puoliskon väliin. Välilevyjen kokonaismäärän on pysyttävä keskiössä samana.

HUOM: KIILAHIHNNAN POISTAMINEN IRROITTAMATTA TAKIMMAISTA HIHNAPYÖRÄN PUOLISKOJA, JOHTAA KIILAHIHNNAN JA HIHNAPYÖRÄN VAURIOITUMISEEN.



VW Kupla -63, RLR-148, 1500 ccm, mattamusta, mekaaninen ahdin, om. Arto lyijynen, Lappeenranta

3. PURISTUSPAINEEN MITTAUS JA SYTYTYSTULPPIEN VAIHTO:

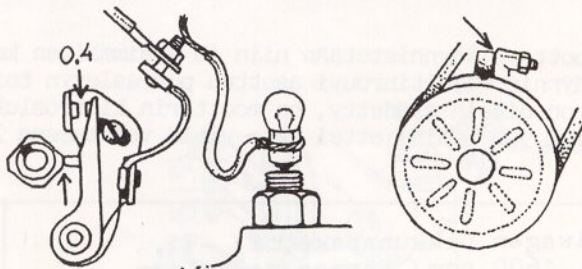
Moottori käytetään lämpimäksi (muuten mittaus ei anna oikeaa tulosta). Irroita sytytysjohtimet vetämällä tulpanhatsuista, ei itse johtimesta!!! Irroita tulpat ja paina mittari tulpan reikään. Pyydä jotakuta starttaamaan ja samalla painamaan kaasupoljin pohjaan. Kaikki sylinterit mitataan samalla tavalla. Paineissa ei saa esiintyä paljon eroja (YLI 1,0 kp/cm³). Puristus-paineet moottorissa ovat:

1200	7,0 9,0 kp/cm ³
1300 ja 1600	7,0 9,5 kp/cm ³

Uusia tulppia asennettaessa tulpan kierteisiin on laitettava vähän öljyä, muuten tulppa voi palaa kiinni kevytmetalli kanteen.

4. KATKOJAN KÄRKIEN VAIHTO:

Irroita virranjakajan kansi ja pyörrin (samalla voit tarkastaa näiden kunnon, mitään halkeamia tai murtumia ei saa esiintyä). Moottoria pyöritetään niin että virranjakajan akselin nokka avaa katkojan kärjet täysin. Lukkoruuvi avataan. Kärkiä liikuttelamalla säädetään kärkiväliksi 0,4 mm. Lukkoruuvi kiristetään ja säätö tarkastetaan. Jos kärjet ovat huonokuntoiset, kannattaa ne vaihtaa. Samalla kun kansi on avoinna tiputetaan virranjakajan huopaan tippa öljyä. Katkojan kärjet on säädettävä huolellisesti, koska kärkivälin muuttuessa 0,1 mm muuttuu sytytysvetki 3 astetta.



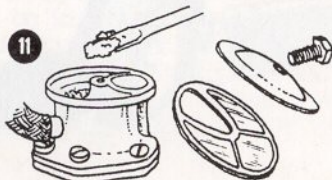
5. SYTYTYKSEN SÄÄTÖ:

Ennen sytytyksen säätöä on katkojan kärkiväli AINA tarkastettava. Sytytysvetki on 7,5 tai 10 astetta e.y.k.k. moottorista riippuen. Virranjakajan kansi poistetaan. Moottoria pyöritetään kunnes pyörrin lähestyy virranjakajan rungossa olevaa 1. sylinterin merkkiä. Koelamppu kytketään. Lampun toinen napa liitetään puolan liittimeen 1(+) ja toinen napa maadoitetaan. Sytytysvirta kytketään. Moottoria pyöritetään hitaasti, kunnes lamppu syttyy. Jos kampiakselin merkki on kampikammion sauman kohdalla kun lamppu syttyy on sytytys kohdalla. Jos lamppu syttyy jo aikaisemmin, sytytys on aikaisella ja päinvastaisessa tapauksessa myöhäisellä.

Säätöä varten avataan virranjakajan lukitusruuvi 10 mm avaimella. Jos sytytys on aikaisella virranjakajaan kierretään hieman pyörtimeen pyörimissuuntaan. Moottoria pyöritetään neljänneskierros takaisinpäin ja koelampun sytytymishetki tarkastetaan. Jos sytytys on myöhäisellä virranjakajaa käännetään pyörtimeen pyörimissuuntaa vastaan. Säädön jälkeen 10 mm mutteri kiristetään.

6. POLTTONESTESUODATTIMEN PUHDISTUS:

Kuplan polttonestesuodatin sijaitsee polttonestepumpussa. Puhdistusta varten poistetaan kansi. Suodatinverkko nostetaan pois ja roskat poistetaan verkosta



sekä pumpusta. Kantta asennettaessa tarkastetaan tiivisteen oikea asento. Lisäksi kannattaa asentaa yksi vaihtosuodatin polttoaineletkuun ennen pumpua.

7. TYHJÄKÄYNNIN JA CO-PITOISUUDEN SÄÄTÖ:

Tyhjäkäynnin ja CO:n säätö on suoritettava moottorin ollessa käyntilämmin. Ennen säätöä on huolehdittava siitä, että tyhjäkäynnin rajoitinruuvi ei nojaa mihinkään porraslevyn portaaseen! Moottorin kierrosluku säädetään rajoitinruuvien avulla 700 ... 800 r/min (MANUAALI) tai 750 ... 900 r/min (AUTOMAATTI).

CO-pitoisuuden säätö ilman mittaria:

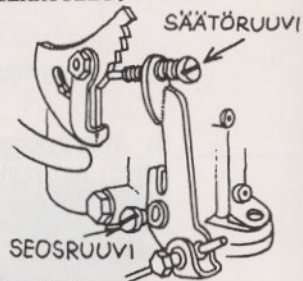
Tyhjäkäynnin seosruuvia kierretään hitaasti kiinnipäin kunnes moottorin kierrosluku alkaa laskea. Tästä asennosta seosruuvia avataan niin paljon että moottori käy tasaisesti. Sen jälkeen kierretään seosruuvia vielä n. 1/4 kierrosta kiinni ja lopuksi tarkastetaan moottorin tyhjäkäynti.

Tyhjäkäynnin säätö autoissa, joissa on saxomat:

Käynnistyksen jälkeen käy kylmä moottori ensin normaalia suuremmalla tyhjäkäyntinopeudella. Koska keskipakokytkin kytkeytyy jo kierrosnopeuden ollessa yli 950 r/min, voi auto lähteä vahingossa liikkeelle heti kun kytkin on kytkeytynyt jos käsijarru ei ole päällä. Tätä mahdollisuutta voidaan huomattavasti pienentää säätämällä tyhjäkäynti moottorin ollessa lämmin arvoon 500 ... 550 r/min.

Kun kylmä moottori käynnistetään niin jo ensimmäisen kerran kaasua painettaessa tyhjäkäynnin rajoitinruuvi asettuu porraslevyn toiselle portaalle. Jos tyhjäkäynti on oikein säädetty, on moottorin kierrosluku tässä asennossa niin alhainen (ALLE 900 r/min) ettei auto vielä vaihtaessa lähde liikkeelle.

VW Kombiwagen (ikkunapaketti) -71,
ACR-909, 1600 ccm, harmaa/valkoinen,
kattoluukku, erikoisvanteet, plyysiverhous,
äärivalot, sumuvalot, bensalämmitin,
LA-puhelin, om. Jukka Aapro, Helsinki.



8. JÄÄHDYTYSJÄRJESTELMÄN TARKASTUS:

Moottorin ollessa kylmä on kuristusrenkaan painuttava jäntevästi imuaukon yläreunaa vasten. Moottorin annetaan käydä lämpimäksi kunnes termostaatin yläreuna koskettaa termostaatin pitimeen, kuristusrenkaan on tällöin avauduttava noin 20 mm.

Mikäli säätöä tarvitaan se tapahtuu seuraavasti:

Kuristusrenkaan käyttövipu hellitetään. Moottori käytetään lämpimäksi, kunnes termostaatin yläpää koskettaa pitimeen. Kuristusrenkaan avautumaksi säädetään 20 mm:ksi ja lopuksi käyttövipu kiristetään.

9. PAPERI ILMANSUODATTIMEN VAIHTO:

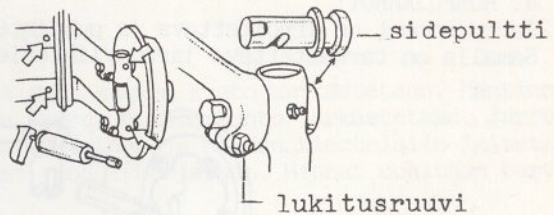
(Uudet Kupla mallit).

Suodatin on vaihdettava 10000 km:n välein tai pölyisissä olosuhteissa 5000 km:n välein.

ETUAKSELISTO

Akselistosta tarkastetaan seuraavat kohdat:

Etupyörän laakerien, sidepulttien ja ohjausvaihteen tarkastus sekä säätö. Raidetangon päiden ja ohjausvaihteen kiinnityksen tarkastus. Iskunvaimentimien toiminnan ja kiinnityksen tarkastus sekä mahdollisesti etuakselin ohjauksien tarkastus.



1. ETUPYÖRÄN LAAKERIEN SÄÄTÖ:

(Uudenmat mallit).

Etupyörän laakereina käytetään kartiorullalaakereita. Näiden laakereiden säätöohjeita on erityisen tarkoin noudatettava. Liian kireälle säädetyt laakerit voivat leikaantua pilalle nopeasti.

Auton etupää nostetaan ylös. Tarkastetaan että jarrurumpu tai -levy pyörii herkästi. (JARRUT EIVÄT SAA LAAHATA). Rasvakupit poistetaan ja ylimääräinen rasva pyyhitään pois. Kiristysmutterin lukkoruuvi avataan. Kiristysmutteria kierretään kiinnipäin jotta kartiorullat painautuvat sisäkehän olkaa vasten. HUOM: SAMALLA PYÖRÄÄ ON EHDOTTOMASTI PYÖRITETTÄVÄ, MUUTEN LAAKERIT JUUTTUVAT KIIINNI. Kiristysmutteria avataan sen verran, että pyörää heiluttamalla tunnetaan pieni vällys. Kiristysmutterin lukkomutteri kiristetään 15 Nm tiukkuuteen.

HUOM: KIRISTYSMUTTERIN RAON ON OLTAVA 2 ... 3 mm JOTTA SAAVUTETTAISIIN MOITTEETON KIREYS. Rasvakuppi asennetaan ja säätö tarkastetaan vielä kerran.

2. SIDEPULTTIEN TARKASTUS JA SÄÄTÖ:

Tartutaan pyörään ylä- ja alareunasta ja heilutetaan edestakaisin. Jos tuntuu selvää vällystä, sidepultteja on kiristettävä. Ensin löysätään tukivarsien päiden lukkoruuvit. Sidepultit kiristetään tiukalle ja avataan sen jälkeen 1/8 kierrosta, lukkoruuvit kiristetään. Jos vällys ei kokonaan poistunut vaikka säätövara on lopussa, joudut laittamaan sidepulttien alle välilevyjä. HUOM: TÄMÄ SÄÄTÖ VAIKUTTAA AURAUKSEEN JOTEN JOUDUT TARKASTAMAAN SEN.!

3. OHJAUSVAIHTTEEN SÄÄTÖ:

Ohjauksen huolellinen säätö on välttämätön ohjausmutterin tasaisen kosketuksen aikaansaamiseksi ohjausruuvia ja kääntöakselin pallokupia vasten. Ohjausvaihte säädetään pyörien ollessa suorassa. Jos ohjausvaihte säädetään liian kireäksi on olemassa vaara, että pyöriä käännettäessä ohjaus juuttuu kiinni. (PYÖRIEN ON OIETTAVA KAAARTEEN JÄLKEEN ITSESTÄÄN). Jos ohjausvaihteeseen säädetään liian suuri välily, ohjausvaihteen kuluminen lisääntyy. Ennen säätöä ohjausvaihteen säätöruuvien lukkomutteri avataan 17 mm avaimella.

Päittäisvälilyksen säätö:

Säätöholkin lukkopultti avataan ja säätöholkkia kierretään myötäpäivään, kunnes ohjausruuvissa ei ole mitään päittäisvälilystä huomattavissa.

HUOM: LIIAKSI KIRISTETTÄESSÄ OHJAUSRUUVIN PAINELAAKERIT VAURIOITUVAT.

Lopuksi säätöholkin lukkopultti kiristetään.

Säteivälilyksen säätö:

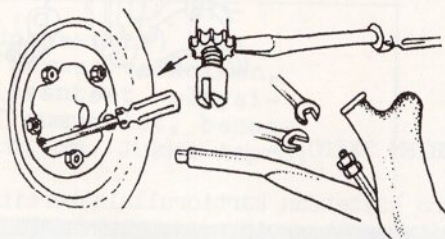
Kääntöakselin varsi asetetaan kohtisuoraan ohjausruuvia vasten. Säätöruuvia kierretään myötäpäivään pohjaan saakka ja siitä noin 1/8 kierrosta (noin 0,2 mm) takaisinpäin. Lopuksi säätöruuvien 17 mm:n mutteri kiristetään.

Säädön jälkeen on auton ollessa vielä pukeilla tarkastettava pyörien kääntymismäärä oikealle ja vasemmalle ohjauspyörästä käännettäessä. Jos ohjeiden mukaisesti säädöstä huolimatta ohjaus ontuikka, niin ensin on tarkastettava tapin ja jousen pituus (ohjausvaihteen kannen alla) sekä jousen jäntevyys, sillä liian suuri jousivoima aiheuttaa jäykkyttä. Jos tämä tarkastus ei johda tulokseen on ohjausvaihte irroitettava ja tarkastettava.

4. RUMPUJARRUT:

Jarru rummut on irroitettava ja puhdistettava huollossa 5000 km:n välein.

Samalla on tarkastettava jarrusylinterien kunto (Tiiveys, suojakumit, männän



liike), jarrukenkien palautusjousien kunto, säätöruuvien kunto (säätöruuvit voivat olla ruostuneet kiinni), jarrurumpujen kunto (Rumpuihin on voinut tulla uria sekä ns. "kynnys" jolloin rummut eivät tahdo lähteä irti) ja jarrukenkien kunto (kuluneisuus, urat ja öljyisyys).

Jos jarrukenkien hinnat ovat kuluneet loppuun (Paksuus alle 2 mm) on saman akselin kaikki 4 jarruhinnaa vaihdettava. Myös öljyyntyneet jarruhinnat on vaihdettava. Hihnojen pesu on hyödytöntä, koska hihnoihin imeytynyt öljy tulee pinnalle hihnojen lämmitettyä jarrutuksessa. Mikäli joudut vaihtamaan jarruhinnoja (NIITTAAMALLA) käytä vain alkuperäisinä varaosina saatavia niittejä, eikä missään nimessä alumiinisia!

HUOM: VW-HENKILÖAUTOSSA ALUSTANUMEROSTA 1 673 351 ALKAEN ON JARRUKENGÄN LEVEYS EDESSÄ 40 mm JA TAKANA 30 mm.

Etujarrujen tarkastus:

1. Etupää nostetaan ylös ja tuetaan.
2. Pyörät poistetaan.
3. Jarrukenkien säätö vapautetaan.
4. Vasemmasta etupyörästä poistetaan nopeusmittarin vaijerin sokka ja vaijeria vedetään jonkin verran ulos olka-akselista.
5. Pyöränlaakerin rasvakuppi irroitetaan. Liika rasva pyyhitään pois. Pyöränlaakerin lukkomutterin ja kiristysmutteri irroitetaan.



VW 1500 2d Sedan, porrasperä (typ 3), -64, KAY-85,
1,491, punainen, om. Pawel Kempf, Riistavesi-Hiidenlahti

HUOM: VASEMMASSA OLKA-AKSELISSA ON VASENKÄTINEN KIERRE!

6. Laakerin painelaatta otetaan pois.
7. Jarrurumpu irroitetaan.
8. Jarruhihnojen, sylinterien ja suojakumien kunto tarkastetaan. Mäntien liikkuvuus, palautsjousien ja jarrurumpujen kunto tarkastetaan. Jarrut puhdistetaan. Säättöruuvit tarkastetaan ja niiden kierteisiin laitetaan vähän jarrurasvaa. Mahdolliset vuodot korjataan. Hihnat uusitaan tarvittaessa.
9. Jarrurummun tiivisterengas tarkastetaan.
10. Rummun napa ja pyöränlaakerit puhdistaan ja voidellaan uudella yleisrasvalla.
11. Rumpu laakereineen asennetaan olka-akselille.
12. Pyöränlaakerit säädetään ohjeiden mukaisesti
13. Nopeusmittarin vaijeri kiinnitetään.
14. Jarrut säädetään.

Takajarrujen tarkastus:

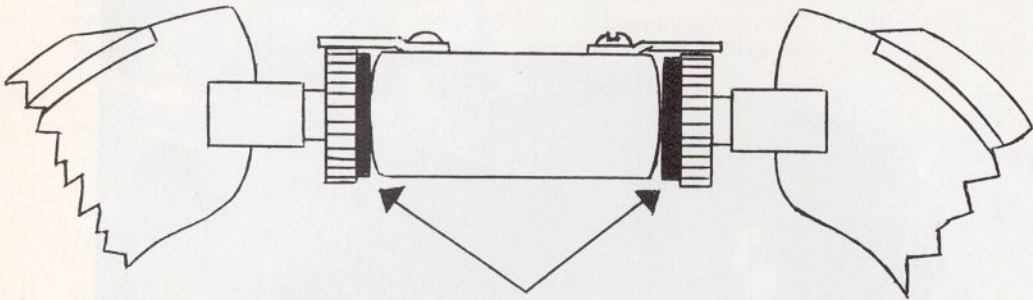
1. Takapää nostetaan ylös, tuetaan ja pyörät poistetaan.
2. Jarrukenkien ja käsijarrun säätö vapautetaan. (Kummallakin käsijarruvaijerilla on omat säättöruuvinsa).
3. Kruunumutterin sokka irroitetaan. mutteri avataan ja rumpu vedetään pois. (Rummuissa voi olla ns. "KYNNYS" jolloin tarvittavat lievää väkivaltaa että rumpu lähtee irti).
4. Jarrut puhdistetaan ja tarkastetaan. (katso etujarrut kohta 8)
5. Jarrurumpu asennetaan vetoakselille.

HUOM: ÖLJYNKOKOOJAN ON OLTAVA OIKEASSA ASENNOSSA.

6. Vetoakselin kruunumutteri kiristetään 280 ... 310 Nm kireyteen ja varmistetaan sokalla. Lopullinen kiristys edellä mainittuun momenttiin tehdään vasta auton seistessä pyörillään.
7. Jarrut säädetään.

8/a

HUOM: Rumpujarrut voivat pitää jarrutettaessa pientä kolinaa. Tämä johtuu siitä että säätömutteri on jonkinverran kulunut laakerituen suunnassa. Asentamalla laakerituen ja säätömutterin väliin kummallekin puolelle pieni levy (SAATAVANA VARAOSANUMEROLLA 113 609 213) voidaan vika helposti korjata. (KUVA)



välilevyt
(113 609 213)

5. LEVYJARRUT:

Eräissä kupla malleissa (1302, 1303 ja 1500) käytetään etupyörissä myös levyjarruja. Jarrupalat on irroitettava ja puhdistettava huollossa 5000 km:n välein. Jarrupalat on uusittava viimeistään silloin kun niiden paksuus on enään 2 mm. (Palassa on noin 2 mm leveä ja 8 mm syvä ura joka ilmaisee kun pala on lopussa). Levyjarruilla varustetun auton jarruja EI VOI eikä tarvitse säätää.

HUOM: Saman akselin kaikki 4 jarrupalaa on aina uusittava samalla kertaa. Vain yhden jarrupalan tai vain toisen pyörän molempien jarrupalojen vaihto EI OLE LUVALLISTA! Lisäksi jarrupaloja uusittaessa on vaihdettava myös kummankin jarrusatulan levitysjouset (ALKUPERÄINEN SARJA VW -SP 419 SISÄLTÄÄ KAIKKI VAIHDOSSA TARVITTAVAT OSAT).

Jarrupalojen tarkastus:

1. Etupyörä irroitetaan.
2. Jarrupalojen ohjaustappi irroitetaan.
3. Jarrupalojen levitysjouset irroitetaan.
4. Jarrupalat irroitetaan, jarrusatula puhdistetaan ja tarkastetaan. (Katso etujarrun kohta 8)
5. Molemmat jarrumännät puristetaan täysin sisään (perusasentoon).
6. Jarrupalojen vastin- ja ohjauspinnat jarrusatulassa puhdistetaan. Sitä varten on jarrumännän kierrelukot poistettava.
7. Jarrumännän suojuksen kunto tarkastetaan. Kovettuneet, hauraat tai halkeilleet suojuokset on aina uusittava. (Uusimista varten jarrusatula joudutaan irrottamaan).
8. Männän kierrelukot asennetaan paikalleen oikeaan asentoon.
9. Jarrupalat asennetaan paikalleen.
10. Levitysjouset asennetaan paikalleen.
11. Ohjaustappi lyödään paikalleen.

HUOM: OHJAUSTAPIN SAA LYÖDÄ PAIKALLEEN PELKÄSTÄÄN VASARALLA, SILLÄ MUUTEN ON OLEMASSA VAARA ETTÄ OHJAUSTAPIN LAIPPA MURTUU IRTI!

6. RUMPUJARRUJEN SÄÄTÖ:

Jarrukenkien ja rumpujen välys suurenee ajan mukaan jarruhihnojen kulumisen johdosta. Rumpujarrujen avauksen jälkeen jarrut on AINA säädettävä. Ennen jarrujen säätöä on tarkastettava pyöränlaakerien säätö.

Jarrujen säätö:

Auto nostetaan puकेille ja käsijarrun säätö vapautetaan. Painetaan jarrupoljinta voimakkaasti useaan kertaan, että jarrukengät keskittyisivät hyvin jarrurumpuun. Jarrurumpua pyöritetään niin kauan että rummun säätöaukko on

jonnan kumman säätömutterin kohdalla. (Kumpaankin jarrukenkään on oma säätömutteri).

Ruuvitaltalla pyöritetään säätömutteria, kunnes jarruhihnat lukitsevat jarrurummun. Sen jälkeen kierretään säätömutteria 2 ... 4 pykälää takaisin kunnes rumpu pyörii täysin vapaasti. Toinen jarrukenkä säädetään samalla tavoin (HUOMAA ETTÄ SÄÄTÖMUTTERIT PYÖRIVÄT ERI KENGISSÄ ERI SUUNTAAN). Näin säädetään kaikki muut jarrut.

7. KÄSIJARRUN SÄÄTÖ:

HUOM: KÄSIJARRUN SÄÄTÖ SUORITETAAN VASTA AUTON VARSINAISTEN JARRUJEN SÄÄDÖN JÄLKEEN!

Käsijarrun säätö:

Auton takapää nostetaan ylös. Rungonpään kansi avataan. Jarruvaijerin etupään vastamutterit avataan ja säätömuttereita kiristetään, kunnes käsijarrun ollessa auki takapyörät vielä pyörivät. (Jarruhihnat eivät saa laahata yhtään päällä). Käsijarruvipua nostetaan 2 hammasta (naksahdusta) ja tarkastetaan että takapyörien jarrutus on tasainen. Viimeistään 4. hampaassa pyörät eivät saa pyöriä enää käsin pyörittämällä. Lopuksi vastamutterit kiristetään.

HUOM: Alustanumerosta 931501 alkaen ovat käsijarruvaijerien säätömutterit käsijarruvivussa. Säätö suoritetaan edelleen samalla tavalla.



VW 1500 - MB Replica Gazelle, vm,29/68/86, 1800ccm
kaksiväripun., viritetty kone, om. Reijo Muona, Vantaa

8. KYTKIMEN SÄÄTÖ:

Kytkin on säädettävä siten että irroituslaakerin hiilirenkaan ja irroituslaatan välillä 1 ... 2 mm välys kytkimen ollessa vapaana. Kytkinpolkimesta mitattuna vastaava välys on 10 ... 20 mm. Kytkinvällys säädetään kytkinvaijerin säätömutterista irroitusakselin kytkinvivun luota.

Kytkinlevyn kuluessa pienenee välys hiilirenkaan ja irroituslaatan välillä aina siihen saakka, että ne ovat jatkuvassa kosketuksessa. Ne ovat silloin alttiina suurelle kulumiselle ja voivat rikkoutua. Samalla pienenee kytkimessä tarvittava peruspaine niin, että liukumista voi esiintyä ja kytkinlevy voi palaa.

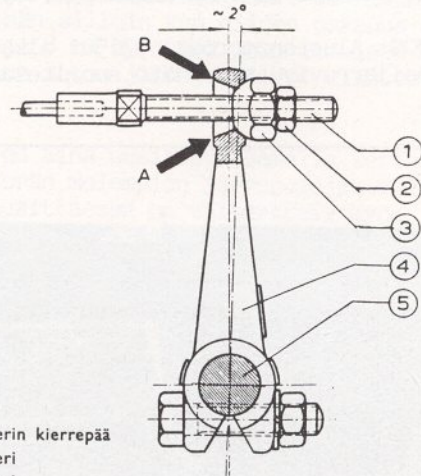
Kytkimen säätö:

Kytkinvaijerin päatekappaleessa avataan säätömutterin vastamutteri. Säätömutteria kiertämällä säädetään välys siten, että kytkinpolkimen vapaaliike on 10 ... 20 mm. Polinta painetaan useita kertoja ja välys tarkastetaan. Säädön jälkeen pidetään säätömutteria paikallaan ja vastamutteri kiristetään. Lopuksi säätömutteri voidellaan hyvin yleisrasvalla.

Vivun väärä asento kytkimen virheellisen säädön, hiilirenkaan kuluneisuuden tai säätömutterin kiinnitarttumisen johdosta kytkinvivun pallokuoppiin saattaa aiheuttaa kierreosan taipumisen ja siten vaijerin katkeamisen.

Ehkäisevät toimenpiteet ovat:

- a - Irroitinlaakeri uusitaan sen ollessa kulunut.
- b - Säätömutteri voidellaan yleisrasvalla säätö- ja korjaustöiden yhteydessä.

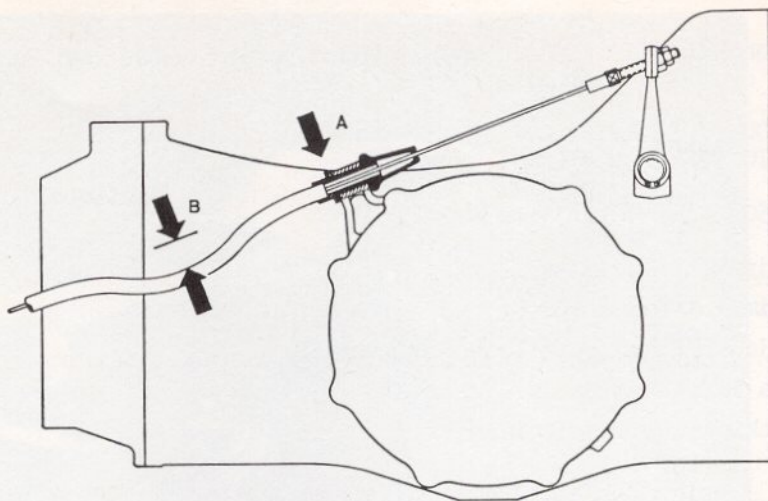


- 1 - Kytkinvaijerin kierrepää
- 2 - Vastamutteri
- 3 - Säätömutteri
- 4 - Kytkinvipu
- 5 - Irroitinakseli

HUOM: huhtikuusta 1965 (ALUSTANUMEROISTA 115 685 587, TAKA-AKSELISTO NUMEROSTA 7 889 618) alkaen on kaikki VOLKSWAGEN-mallit varustettu uusitulla kytkinvivulla (OSA n:o 131 141 719) ja siihen kuuluvalla siipimutterilla (OSA n:o 131 721 349). Täten on helpotettu kytkinvällyksen säätöä. On pidettävä huoli siitä, että siipimutterin molemmat nokat osuvat kytkinvivun syvennyksiin. Uusi kytkinvipu ja siipimutteri voidaan asentaa vain siinä tapauksessa, että vaihteiston kotelo ja vetopyörästön kansi uusitaan.

9. KYTKIMEN OHJAINPUTKEN TAIPUMAN TARKASTUS:

Kytkimen vaijerin ohjainputkessa on oltava 20 ... 30 mm taipuma (B). Sijoittamalla välilevyjä sopivasti vaihteiston kotelossa olevan tuen ja ohjainputken päatekappaleen (A) väliin, voidaan tarvittaessa esijännitys saada aikaan.



HUOM: liian suuri taipuma ohjainputkessa aiheuttaa autoissa, joissa on täys-synkronoitu vaihteisto, jäykkyyttä kytkinvaijerin toiminnassa ja seurauksena voi olla melua kytkimestä sekä vaijerin katkeaminen. Tällöin auttaa ohjainputken pään lyhentäminen. Tätä varten on kytkinvaijeri ja ohjainputki irroitettava. Liian pieni mutka voidaan korjata lisäämällä välilevyjä vaijerin pätee-kappaleen ja vaihteistontuen väliin.

Tässä olivat tärkeimmät työt tehtäessä VOLKSWAGEN KUPLA:n huoltoa, paljon myös jäi kertomatta tilanpuutteen vuoksi. Kuten huomasit on KUPLAA myös ensikerta-laisen helppo huoltaa ja korjata. Mikäli kuitenkin tulee eteen ylitsepääsemättömiä ongelmia, ota yhteys paikalliseen V.A.G-liikkeeseen josta saadaan apua joka ongelmaan.



Kupla VW -69, KMU-77, 1500ccm, krominkelmainen, omistaja Mika Viitala, Hamina

Olen liittänyt tähän loppuun KUPLA:n huoltokaaviot joiden mukaan teet huollot. Huoltovälit ovat seuraavanlaiset:

VOITELUHUOLTO 2500 KM:n VÄLEIN:
VARSINAINEN HUOLTO 5000 KM:N VÄLEIN:

VOITELUHUOLTO (2500 km:n välein)

- Moottorin öljymäärän tarkastus.
- Ilmansuodattimen öljynvaihto.
- Etuakselin, jousituksen ja palloniveliä voitelu.
- Saranoiden ja lukkojen voitelu.
- Kaasu- ja kytkinvaijerin voitelu.

VARSINAINEN HUOLTO (5000 km:n välein)

ÖLJYTYÖT:

- Moottoriöljyn vaihto ja suodattimen puhdistus.
- Vaihteiston öljyn tarkastus.
(Vaihto 10000 km:n välein.)
- Ilmansuodattimen öljynvaihto.

TIIVEYDEN JA KUNNON TARKASTUS:

- Moottori, vaihteisto ja ohjausvaihte.
- Iskuvaimentimet, polttonestejärjestelmä.
- Lämmitysjärjestelmä.
- Pakoputkisto.
- Jarrujärjestelmä
- Kytkin

NESTEMÄÄRÄN TARKASTUS JA KORJAUS OIKEAKSI:

- Jarru järjestelmä
- Mekaaninen ohjausvaihte
- Akku, tuulilasin pesulaite.



VOITELUTYÖT:

- Oven saranat ja lukot
- Konepelti- ja tavaratilan pelti
- Kaasu- ja kytkinvaijeri
- Etuakselisto, jousitus ja pallonivelet
- Käsijarruvaijeri

MOOTTORI

- Venttiilivälyksien säätö
- Kiilahihnan kunnon tarkastus, kiristys
- Sytytysketken säätö
- Sytytysjohtimien tarkastus
- Sytytystulppien vaihto
- Katkojan kärkien vaihto
- Virranjakajan tarkastus ja voitelu
- Virranjakajan kannen ja pyörijän tarkastus
- Puristuspuheen mittaus (10000 km:n välein)
- Polttonestepumpun suodattimen puhdistus
- Polttonestesuodattimen vaihto (jos asennettu)
- Tyhjäkäynnin tarkastus ja säätö
- Moottorin kaasuvivuston voitelu
- Moottorin paperi-ilmansuodattimen puhdistus (vaihto 10000 km:n välein)

Tässä oli VOLKSWAGEN KUPLA:n huoltotyöt, olen muutellut vähän huoltokaavioita esim. ajomäärien osalta. Joten ei muuta kuin ruuvari käteen ja volkkarin kimppuun.

Martti Nurmi

Martti Nurmi
Helsinki



VW Karmann Ghia Coupe, VZI-10
1500 ccm, punainen,
omistaja Timo Turpela, Turku

VW 2D Sedan 1300-11/2400,
vm. -74, AHE-130, 1511 ccm,
hellasmetalli,
om. Olli Vilonen, Helsinki



Yhdistyksemme merkki "Susilinna"

Merkkiä on saatavana kankaisena
hihamerkkinä ja tarrana (sisä-
ja ulkopuolinen). Koko on n.80mm
ja väri musta/hopeanharmaa.

Hinnat: Hihamerkki 15,-,
Tarrat 10,-/kpl

Jos haluat ostaa näitä itsellesi
niin lähetä tilaus ja rahat:

Hihamerkit: Päivi Ohenoja
Maasälväntie 6 A 11
00710 Helsinki

Tarrat: Mikko Sippo
Servinmajant. 10 G 89
02150 Espoo



Myydään

Mootoriajoneuvoja

**Myydään VW 1200 m/58.
Läh. puh. 62 96 81.**

VOLKSWAGEN 1200 DE LUXE m/62, myös osamaks. P. 62 90 21.

VW 1200 m/55, siisti ja hyvä kunto, katsastettu. Hinta 1000.—. Klo 14 jälkeen puh. 64 43 53.

VW m/62 suoraan omistajalta. P. 33 23 48 klo 10—13.

VW 1200 -57. P. 77 43 44.

VW 1200 m/59 m/58 m/56. H. 750.— 2200.—. Malmink. 24. P. 60 08 73.

VOLKSWAGEN m/52. Harvin. hyväkunt. rad. H. 550.—. P. 72 52 31.

VOLKSWAGEN m/56. Hyväkunt. Kats. -67. H. 1000.—. Puh. 72 52 31.

Volkswagen 1200 m/65. Er. hyväkunt. Näht. Aleksis Kivenk. 66 edessä.

Volkswagen 1200 m/56, 500.— käsir. Palkaneentie 12. P. 77 98 37.

VOLKSWAGEN 1200 m/65, hyvä, myös osamaksulla. Puh. 41 68 19.

VOLKSWAGEN m/57, erittäin hyväkuntoinen. H. 1650.—. P. 64 01 58.

VOLKSWAGEN AVOP. -62 eritt. siisti ja hyväk. moottori, täyskorjattu. Puh. 64 31 44.

Volkswagen UMPIP. eritt. hyväk. Kats. -67. Puh. 64 51 88.

VW avopaketti m/60. H. 1000.— VW umpipaketti m/60. H. 1000.— Puh. 72 52 31.

VW paketti m/60, kats. -67, erittäin hyvä, myös osamaksulla. P. 62 90 21.

Volkswagen 1200 m/57, juuri kats. Myös osam. Puh. 60 05 48.

Tosihyvä siisti Volkswagen/57 suor. omist. Vain käteisellä. P. 40 82 30.

VW m/59. Kats. -67. Eritt. hyväk 700.— käsir. loppu 12 kk. Puh. 77 77 02 klo 11 jälkeen.

PEUGEOT 403 m/63
VW KARMANN GHIA m/57
LINCOLN m/56

Nähtävänä Esso Arkadia klo 10-16 ark. puh. 64 16 65.

VOLKSWAGEN 1200 m/62, vaihto moottorilla, hyvä kunto, punainen eritt. siisti. Puh. 45 26 93.

VW 1200 m/64, eritt. hyvä ja siisti. Aj. 41.000 km 1 omist. Hinta n. 4200.—. Puh. 45 19 80.

VW 1200 m/63 Stand., hyväkunt. Myös vaihd. Edull. Puh. 64 84 96

VOLKSWAGEN m/64. Hyväkunt. Puh. 64 39 70.

VOLKSWAGEN 1300 m/66. Aj. n. 11.000 km. Suoraan omistajalta. H. 6300.—. Vast. puh. 87 97 06.

VW DE LUXE m/63, korilla. Eritt. varmakunt. Kät. hinta 1.550 mk. Näht. päivärinnank. 6 A 18, Töölö.

Loisto VW 1200 m/52 kats., radio, sisustus uusi, suuret vilkut, nuorennusleikkaus tehty ym., väri tumm.vihreä. Käteisellä 1300.—. Klo 9—15 puh. 76 68 28.

VW AVOPAKETTI m/60, hyväk. kuomulla. H. 850.—. Puh. 72 52 31.

VW UMPIPAKETTI m/60, siisti H. 800.—. P. 72 52 31.

VW paketti m/60, katsast. -67, hyvä. Myös osamaks. Puhelin 62 90 21.

VOLKSWAGEN -51. Kats. Hinta 700.—. Näht. Simonkadun parkki-paik. klo 12—15, puh. 89 47 37.

Volkswagen Kleinbus m/57 8 hengen, ikkunoilla. H. 950.—. vaihd. Miniin tai VW:hen. P. 37 13 58.

Volkswagen 1200 -65. Näht. Si-monk. parkk.pai.k. klo 10—13.

VW 1200 -65, ajettu 31 800 km. Puh. 914—32 761.

Volkswagen 1200 m/57. H. 1400.— Volkswagen 1200 m/61. H. 2700.— Volkswagen bussi m/61 vaihto moottorilla, bensalämmittäjällä, kats. -67 H. 2000.— Puh. 82 78 89.

VOLKSWAGEN 1500 VARIANT farm. m/63. Eritt. siisti, vaihtom. aj. 35.000 km, väri sininen. H. 4250 myös vaihd. osam. Puh. 24 53 39.

VW 1200 m/61, punainen. Amer. puskurit, nahkapenkit, hyvä kunto, suor. omist. H. 2750.—. P. 45 43 24.

VOLKSWAGEN VARIANT 1500 vm/63. lokak suor. omist. puh. 71 50 57 Alppik. 5 B 51.

VOLKSWAGEN 1300 m/66 ajettu 14 000 km, hyvin hoidettu, ollut samalla omist. sekä Jawa moottoripyörä 350 cc hyväkuntoinen, ei rek. Leo Huolman, Järvenpää, Rajakulma.

VOLKSWAGEN 1200 m-55 Juuri kats. rad. hyvä. H. 1300.—. P. 65 02 91.

VW m/59. Amerikan puskk., nahkaverh. Hyvä. H. 1900.— Näht. Ristolant. 15. Haaga, klo 8—17.30.

VW m/58 eritt. hyvä. P. 42 60 74.

VW 1200 m/53 1000.—. Puh. 68 79 79.

VOLKSWAGEN 1200 m/57. Siisti ja hyväkuntoinen. P. 72 51 02.

VOLKSWAGEN KLEINBUS m/58. Uudella vaihtomoottorilla ja renkailla hintaan 1200.—. Puh. 67 61 71.

VW m/53, kova kulkija. Puh. 76 69 64.

Eniten tarjoavalle VOLKSWAGEN BUSSI m/61 bensalämmittäjällä, kats. -67. VOLKSWAGEN 1200 m/61 Puh. 82 78 89 klo 17 jälk.

Volkswagen 1200 m/65 kats. Virheetön, aj. 22 000 km. Huoltok. l. om. Kankurink. 2 A 22, klo 16 j.

Volkswagen 1200 m/56 myyd. tai vaihd. Palkaneentie 12. P. 77 98 37.

VW AUTO m/63 klo 16 jälk. 32 13 87.

VOLKSWAGEN 1300 m/65 tarvittaessa osamaksua. H. 5300.—. Klo 18 jälkeen, Puh. 71 49 94.

VOLKSWAGEN 1300 uusi. H. 7300.—. puh. 66 45 31 klo 13 jälk.

VW 1290 m/65, eritt. hyväkuntoinen. aj. 38 000 km. 2600.— käsir. E. K-Auto Ky, IV linja 14, 76 69 64.

VOLKSWAGEN m/64, siisti, hyväkunt. myyd. osam. tai vaihd. Puhelin 64 65 79.

Volkswagen Standard m/64 eritt. siisti ja hyväkuntoinen. P. 31 66 70.

VW 1200 -64, 1 omistaja. Puh. 64 39 70.

VW 1200 vm 59, yhdellä ollut. Vaihtomoottori, eritt. hyvä ja siisti. P. 63 62 24.

Uudenveroinen Volkswagen 1200 -63 Aj. 35.000 km. Yhden henkilön ajama. Myös vaihtam. Etelä-Hesperiankatu 6. Puhelin 44 87 95.

VOLKSWAGEN m/57. 800.— käsir. 4-linja 2, Suppasen Auto.

VW 1200 m/57 myydään vähitt. maks. P. 47 62 81.

VW 1200 m/52 kulkee kuin aikapoika, valmiiksi tingitty hinta 950.—. P. 68 30 92.

VW 1300 m/66. Auto kuin uusi. H. 6500 mk. Klo 16 jälk. p. 74 60 88

VW 1300 m/66 käteisellä. Puh. 65 64 32 klo 8—12.

VOLKSWAGEN -58. H. 1600.— P. 75 53 72 klo 10—12.

VOLKSWAGEN 1200 aj. 90 000 km. Kats. -67. P. 74 69 83 klo 12—15.

Volkswagen umpip. m/60, eritt. hyväk., kats. -67. Puh. 64 51 88.

VW avop. m/62, eritt. siisti, hyväk. moott. täysk., kats. -67. P. 64 31 44.

VW m/57 Amerikan vientim. kats. -67, hyvä. H. 1650.—. Puh. 41 73 32.

VOLKSWAGEN m/61 hyväkunt., radiolla. Hinta 3.000.—. Myös vaihdetaan. Puh. 75 02 46.

VW 1200 m/56, tosi hyväk., rad. H. 750.—. P. 72 52 31.

Volkswagen -54 hinta 1.200.—. Hakaniemenk. 6 A 35 71 17 04 8-10-15-20

VW m/56, kats., hyvä, myös vaihd. Pengerk. 33 kohd. klo 12—19.

VOLKSWAGEN 1200 -58. Hyvä, siistikuntoinen. P. 63 22 76.

Volkswagen 1200 m/57. Hyvä kunto. Myyd. tai vaihd. tavaraan sop. Puh. 47 62 81.

**VW -56
Ristolant. 18 A 12.**

Volkswagen m/64. Loistok., väri pun., uudet renk. Huoltok. 1. omist. Kankurink. 2 A 22 klo 10—13 ja ill.

Volkswagen -61 hyväkunt. Näht. Flemingink. 17. A. 1.a.

VW-BUSSI m/62 klo 12—14 puhelin 74 74 49.

Eritt. siisti VW 1200/57. katsast. edull. käteisellä. P. 78 31 70.

Volkswagen 1600 Variant m/66. Osam. tai vaihd. halvempaan. Puh. 64 20 43 klo 10—16.

VW -61 hyv. kunto. edull. Näht. Fleminginkatu 17 A 1 a.

VOLKSWAGEN m/61 hyvässä kunnossa. Hinta 2800.—. P. 37 18 68.

VW 1300/66, myös vaihd. Porthaninkatu 5 ed. klo 11—16.

VW 51 m/64, hyvä kunto. H. 3.200.—. Puh. 64 43 53.

VW Kleinbus -61. P. 83 63 03.

VW 1200 m/65. P. 71 94 79.

VW-BUSSI m/62. P. 77 83 37.

Halvalla VW umpipak. m/61—62. Vähän ruostev. H. 700.—. P. 32 10 53.

VW UMPIPAKETTI m/64. Uudell. moottorilla 54 hv. Puh. 27 36 48.

Volkswagen 1200 -61 uudella moott. Näht. Gulf-huoltoasema, Munkkip.

VW KLEINBUS m-65 Hinta 3700.—. Puh. 33 49 32.

VW DE LUXE m/63 korilla. Juuri kats. Varmak. Käteisll. 1.600.—. Päivärinnankatu 6 A 18 Töölö.

VOLKSWAGEN 1200 m/55, hyvässä kunnossa, halvalla. Hinta 850.—. Puh. 37 13 97.

VOLKSWAGEN m/55, katsastettu -67. Hinta 1250.—. Puhelin 76 57 97.

VOLKSWAGEN 1200 m/57 Kats. -67. Myös osam. P. 60 05 48.

VOLKSWAGEN m/56, katsastettu -67. Hinta 1650.—. Puhelin 76 57 97.

VW 1200 m/56 erikoisen siisti. Puh. 72 63 66.

VW DE LUXE m/57. Eritt. kovak. Ei ruost., runs. lisävar. P. 41 73 32.

VW autosanommat

Liiallinen säästäminen on usein tuhlausta!

Säästäminen on useampien ihmisten mielestä hyve. Epävarmoina aikoina kannattaa varmasti olla tarkka jopa kaksinverroin. Nykyisen ihmisen elämässä on kuitenkin aina pakollisia joko hankittuja tai väkisin tulleita menoja. On syötävä, asuttava, katseltava televisiota jne. Myös auto on aikamme ihmiselle välttämättömyys — sen käyttökulujen säästämisessä ei ole syytä kuitenkaan mennä liian pitkälle. Autohan, kuten tunnettua, ei kulje pelkällä bensinillä. Auto on hyvin monimutkainen hyödyke, joka vaatii tarkan huollon ja huolenpidon, säännöllisesti.

Kerromme Teille seuraavassa kymmenestä tärkeästä kohdasta, joissa liioiteltu säästäminen saattaa tulla hyvin kalliiksi:

Öljynvalitto. Öljynkulutus on tosiaan, jolle kukaan autoilija ei voi mitään. Kesällä tarvitsee moottori uutta puhdasta öljyä, joka 5.000 kilometrin välein, talvella 6–8 viikon välein. Mutta — halvempi yksiasteöljy riittää — VW-tehdas suosittelee sen käyttöä.

Voitelu. Vanhan "kuplan" etuakselistolle on edelleen voimassa 2.500 kilometrin voiteluväli (huolellisuudessa kohdin säästää paljon mahdollisissa olka- ja sidetappien korjauskustannuksissa).

Sidetappi. Pikkufolkkarin (mälit syksyyn — 65 saakka) etuakseliston sidetappi kaipaa aika ajoin tarkistusta. Jos säätöjä ei suoriteta huolellisesti, niin pyörät alkavat "vipottaa" ja kyseessä olevat osat kuluvat huomattavasti nopeammin.

Venttiilivälkykset. Välysten suhteen on oltava erittäin tarkkaavainen. Palaneet venttiilit maksavat enemmän kuin "satamarkkasen". Palaminen tapahtuu silloin kun välyys on päässyt liian pieneksi ja kuuma venttiili ei pääse täysin sulkeutumaan.

Sytytys. Huonot sytytystulpat ja kärjet saattavat aiheuttaa paljon enemmän kustannuksia kuin niiden kunnon jatkuva tarkkailu. On tietenkin myös huomioitava huonokuntoisista tulpista johtuva kiuksallisen hankala käynnistyvyys.

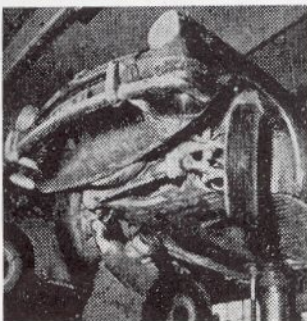
Polttoaineen kulutuskin saattaa laskea jopa puoli litraa 100 km kohden katkojan kärkien ja systytippien uusimisen jälkeen. Tässä kohdin ei kuitenkaan pidä liioitella 20.000 km vaihtoväliä riittä.

Akku. Akun huolellisessa tai huolimattomassa hoidossa tulee kustannusten ero esille ehkä kaikkien jyrkimmän. Vähäinen määrä tislattua vettä maksaa muutaman pennin — uusi akku n. 70.—.

Jarrut. Asia, josta ei koskaan puhuta eikä kirjoiteta liikaa, vaikka se on jokaiselle autoilijalle hyvin tuttu. Jarruissa ei ainoastaan ole kysymys taloudellisista arvoista, vaan myös muiden ja omasta turvallisuudesta. Varsinkin levyjarrujen kitkapalat saattavat reippaalla ajotyylillä kulua nopeasti loppuun, ja sitä ei ilman muuta huomaa edes pidentyneestä polkimien liikkeestä kuten rumpujarrujen ollessa kyseessä.

Kytikin. Myös kytkimessä on tarkoin määrätty välyys. Jos kytikin on paljosta käytöstä johtuen kulunut, saattaa se luistaa ja jopa mennä täysin pilalle lyhyessä ajassa, ellei sitä aika ajoin säädetä.

Pieniä huolia saattaa aina joskus valittavasti esiintyä. Kollinaa, kiinni juuttunut kaasuvaijeri, tuulilasinpyyhkin, joka ei tee tehtävänsä jne. Moni tällainen pikkuvika on vaarana turvallisuudelle ja aiheuttaa epätaloudellisuutta ajoneuvon käytössä. Te voitte kuitenkin ehkäistä ennakoita tästä paljon huoltamalla aina autoanne oikeaan aikaan.



VW-erikoiskoulutuksen saaneet asentajat hoitavat Volkswagenianne huolellisesti.

Hoito. Pesussa, kiillotuksessa ja hoitoaineissa voisi varmaankin säästää. Tosiasia kuitenkin on, että näihin käytetty raha saattaa tuottaa valtavan koron, kun autoa arvioidaan vaihdettaessa sitä uuteen.

Toivomme, että voimme kaikki yhdessä päätyä lopputoteamukseen: Liiallinen säästäminen auton kohdalla tulee paljon kalliimmaksi kuin huolellinen, vähän kuluja aiheuttava hoito. Lisäksi on mainittava, että Volkswagenin omistajille eivät edellämäinitut kysymykset aiheuta suurta päänvaivaa, koska jokaista VW:tä seuraa huoltokuponkivihko tai -kortti. Ne toimivat muistinvahvistajina ja opastajina.

200.000. Volkswagen Englantiin

y — Wolfsburg
Maaliskuun 21. päivänä, kello 10 aamupäivällä Volkswagen-tehtaan valmistusnauhalta tuli Englantiin 200.000. Volkswagen, lootuksenvalkoinen 1500.

Volkswagenin suosio on viime vuosina kasvanut Englannissa hyvin huomattavasti. Kun tuonti aloitettiin vuoden 1950 elokuussa, kesti yli 10 vuotta ennenkuin 50.000. Volkswagen oli tuotu maahan.

Määrän kaksinkertaistamiseen ei mennyt kolmeakaan vuotta ja nyt, vajaassa neljässä vuodessa on Englantiin tuotu 100.000 Volkswagenia.

TURKISSA 5.000 VOLKSWAGENIA

Turkin VW-maahantuojaan, Importers Cificer Ticaret ve Sanayi T. A. S. johtaja herra Sait Cifci tuli henkilökohtaisesti Wolfsburgiin ollakseen läsnä Turkin 5.000. Volkswagenin valmistuessa.

Volkswagenin vienti Turkkiin on vaikeaa, sillä ainoastaan ulkomaista valuuttaa omistavat henkilöt voivat siellä ostaa itselleen auton. Näissä olosuhteissa 5.000 auton määrää on pidettävä kunnioitettavana saavutuksena.

ESITTELYAJOT
MYYNTI
ARVIOINTI
Pysäköintitilaa!



H:GIN ITÄINEN VW-MYNTI

WIHURI-YHYMYK OY

WI-AUTO

Herttoniemi, Mekaanikonkatu 12
Puh. 780 811 (Autola)



Volkswagenin suuren yleisökilpailun palkintoautot luovutettiin viime tiistaina onnellisille voittajille Helsingissä, Wihuri-talon edustalla. Kuvassa voittajat autoineen vasemmalta Heikki Rajala, Pihlajavesi, Kalevi Mattila, Kuopio ja Jan-Erik Rönneqvist, Vaasa. Wolfsburgin-matkan voittaneet nousevat jo muutaman päivän kuluttua koneeseen, joka vie heidät Saksaan.

Hyvä maaliskuu USA:ssa

Volkswagen of America on edellyttänyt ainutlaatuisesti maaliskuun. Tulojen mukaan tässä kuussa on oltu koskaan aikaisemmin myyty niin monta Volkswagenia kuin tänä vuonna.

Viime maaliskuun Volkswagenin myynti Yhdysvalloissa oli 38.623 Volkswagenia ja ainoastaan lokakuussa 1966 (myytiin 40.500 Volkswagenia) ja syyskuussa 1966 (38.809) kuukauden myynti on aikaisemmin noussut näin suureksi. Uusi maaliskuun ennätys on 9.325 kappaletta enemmän kuin edellisen kuukauden myynti ja tämän vuoden ensimmäisen neljänneksen kokonaismyynti nousi lähes 100.000 yksikköä. Vuotta aikaisemmin vastaavan ajan myynti oli aavistuksen verran suurempa mutta Volkswagenin of America johtaja Stuart Perkins sanoi, että maaliskuun uusi ennätys vahvistaa ennusteet, joiden mukaan tänä vuonna Volkswagenien myynti Yhdysvalloissa saavuttaa 430.000 myydyin Volkswagenin rajan.

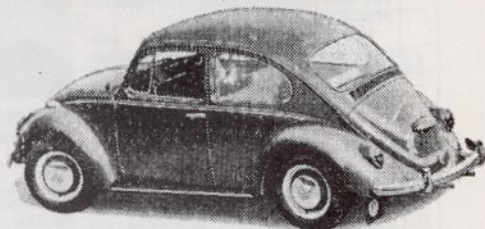
10 Volkswagenia 10 vuodessa

Illinoislainen rouva, joka on let avioparin 150.000 dollarin arvoisen Rolls-Royce-autoja keräävästä miehensä, on nyt itse ryhtynyt autokeräilijäksi. Auton merkki on vain vaihtunut Volkswageniksi.

Rouvalle tulevista elatusmaksuista ja omaisuuden jaosta sovitettiin täydessä yhteyttämissä. Sen mukaan rouvalle kuuluu puo-

voisen talon myyntihinnasta, ja elatusmaksuina mies suorittaa valmiilleen 96.800 dollaria 10 vuoden aikana. Rouva on myös edustajana miehensä 95.000 dollarin arvoista henkivakuutuksesta. Viimeinen pykälä sopimuksessa edellyttää aviomiehen luovuttavan rouvalleen joka vuosi uuden Volkswagenin.

Minkä arvoinen Teidän autonne on?



Tänään klo 12—15 Vilhonvuoren Shell-huoltoasemalla Vilhonvuorenkatu 2—4 Volkswagenin koeajotilaisuus, jossa voitte arvioida myös oman autonne käyvän vaihtoarvon.

TERVETULOA, KAIKKI MUKAAN!

VW-AUTO?

Helsinki, P. Esplanadi 31, Näkinkuja 5,
Tukholmankatu 2. Puh. 63 06 41.



Takatalvi yllätti viikonlopulla Tampereen tienoot. Valtateillä oli runsaasti kuraa ja lumisohjoja.

Suomen suurin harrasteautonäyttely

AMERICAN CAR SHOW

HELSINGIN JÄÄHALLI

9-11.5.'86



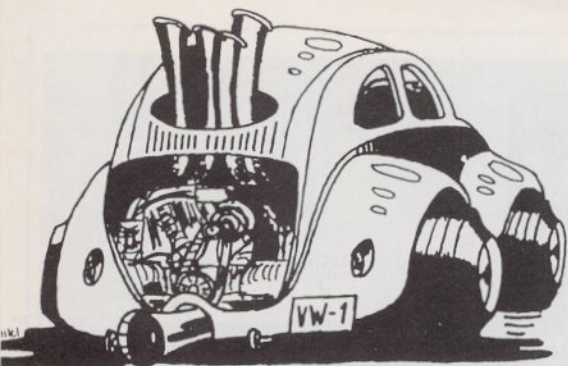
Yhdistyksellämme oli oma osasto kevään suurimmassa autonäyttelyssä.

Näytteillä olivat kauniisti entisöity kupla vuodelta 1952. 2-osainen takalasi, haitarikatto, valkosivurenkaat ja kaikki. Omistaja Pentti Mikkola Helsingistä.

Toisena autona oli VW 1303 -73, jota omistaja Ari Pethman Hyrylästä oli muotoillut talven aikana vastaamaan omaa käsitystään aiheesta. Kattoa oli hieman madallettu, valoja ja van-teita muutettu ja sisustus täysin uusittu. Stereoistakin löytyy tehoa vaatimattomat 260 W. (Paljonkohan moottorissa on??)

Kiinnostus näyttelyyn ja osastoomme oli suuri. Näin Volkkariyhdistyksemme tuli taas hieman tutummaksi asiasta kiinnostuneille.

Lämmin kiitos kaikille jäsenille, jotka olivat touhussa mukana järjestämässä, esittelemässä kerhoamme, jakamassa esitteitä jne. Erityiskiitokset Pentille ja Arille.



FVWA

Finnish VW Association r.y.

BORGÅ - PORVOO

SWAP-MEET PORVOOSSA

11 - 13.7.1986 FVWA:n Porvoon jaosto järjestää Porvoon maalaiskunnassa SWAP-MEETin jäsenille.

Paikka on Hasselholmen-niminen virkistysalue, josta löytyy uimaranta (myös lapsille), sauna ja grillirakennus.

Paikalla ei ole mökkejä, joten teltat mukaan!

OHJELMA (muutokset mahdollisia)

Perjantai 11.7 Vapaamuotoinen saapuminen paikalle klo 18.00 jälkeen (opastuksia paikalle)

Lauantai 12.7 Kilpailuja, leikkejä ja pelejä aikuisille ja lapsille.
Mahdollisesti käynti jollain paikallisella nähtävyydellä.
SWAP-MEET noin klo 16 - 18.
Yhteisilta saunomisen ja makkarangrillaamisen merkeissä.

Sunnuntai 13.7 Päätös ja kotiinlähtö.

Osallistuminen Niitä henkilöitä, jotka aikovat myydä osia, pyydetään ilmoittamaan asiasta tilan järjestelyn vuoksi VIIMEISTÄÄN 1.7.1986.
Suurempia osakokonaisuuksia, kuten koreja, alustoja ym. ei voida ottaa paikalle (valokuva riittääköön!).

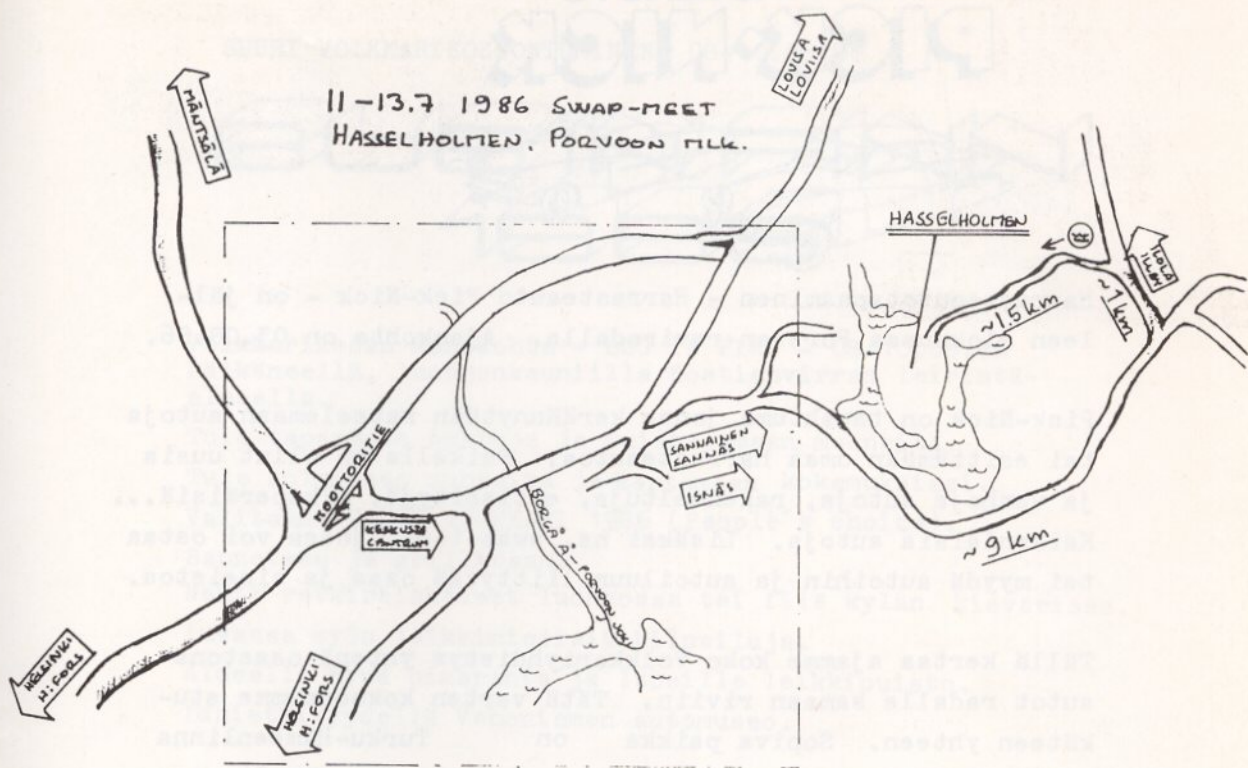
Osallistumismaksu on kaikilta 10,- (lapset ilmaiseksi) JÄSENKORTTI MUKAAN!

Ilmoittautumiset

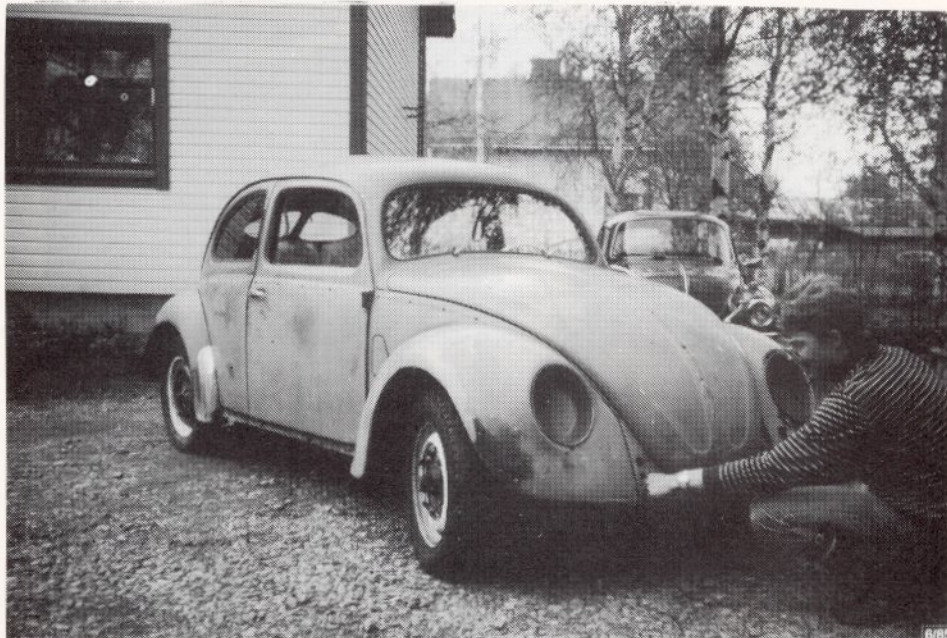
Anders Sigfrids
Trutvägen 5
06100 BORGÅ

Tapahtuma on Suomessa historiallinen, koska kyseessä on ensimmäinen VW-SWAP-MEET, joten:

KAIKKI MUKAAN!

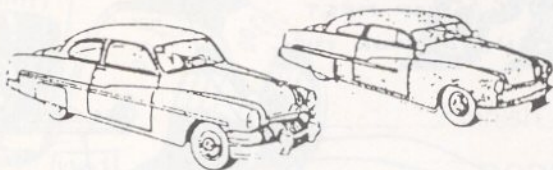


BORGÅ - PORVOO



VW 1200 2 D Sedan deluxe vm. -51, siniharmaa, entisöinti menossa. 500 työtunnin jälkeen kori hitsattu ja keväällä -86 kori maalataan alkup. sellu-maaleilla. Moottori (1100) ja verhoukset valmiit - valmistunee keväällä -87.
Om. Pekka Homanen Paltamo

HARRASTEAUTO PICK-NICK



Harrasteautotapaaminen - Harrasteauto Pick-Nick - on jälleen elokuussa Forssan raviradalla. Ajankohta on 03.08.86.

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.

Tällä kertaa ajamme koko Volkkariyhdistys yhtenä osastona autot radalle samaan riviin. Tätä varten kokoonnumme etukäteen yhteen. Sopiva paikka on Turku-Hämeenlinna ja Helsinki-Pori teiden risteyksessä oleva Esso-huoltoasema. Joten kaikki jäsenet jotka haluavat tulla mukaan: Olkaa 03.08.86 klo 9.30 mennessä ko huoltoaseman pihalla yhteislähtöä varten.



VW kupla "Vanha Rouva" -65, IU-227, 1200ccm, vaalea/tumma vihreä, VUODEN VOLKKARI 1983, om. Riitta Peltomies, Tampere

SUURI VOLKKARIKOKOONTUMINEN 08-10.08.86

BUG IN FINN 1986

Volkkarikesän kohokohta - BUG IN FINN - 08-10.08.86
Pälkäneellä, luonnonkauniilla Kostianvirran leirintä-
alueella.

Tule tapaamaan tuttuja ja muistelemaan menneitä.

Tule solmimaan suhteita ja kertomaan kokemuksiasi.

Valitaan VUODEN VOLKKARI 1986 (People's choice).

Saunotaan ja grillataan.

Nauti retkiräiskäleet luonnossa tai file kylän kievarissa.

Luvassa myös leikkimielisiä kilpailuja.

Alueella hyvä uimaranta ja lapsille leikkipuisto.

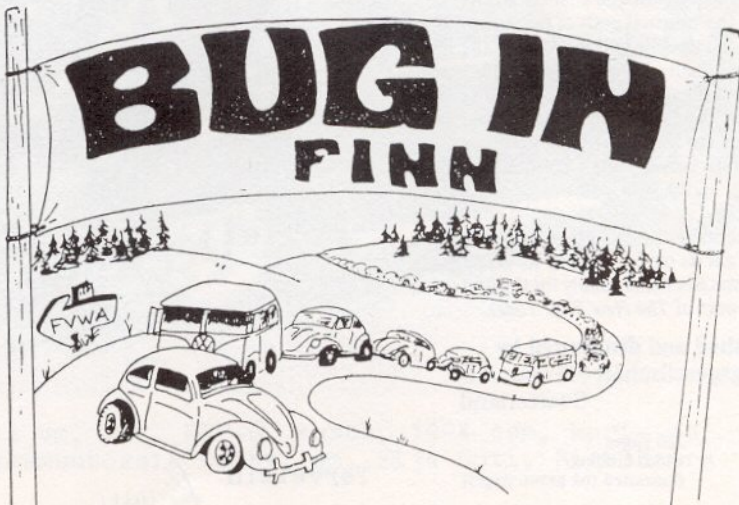
Lähietäisyydellä Vehoniemen automuseo.

Kauniit ilmat on jo tilattu ja leirialueen mökit (2 ja 4
hengen) varattu. Mökit jaetaan haluaville ilmottautumis-
järjestyksessä. Varaamista varten lähetä postikortti
osoitteeseen:

Pekka Kananen (puh. 90-387 498)
Simakuja 8
00750 Helsinki

Muista mainita nimesi, osoitteesi ja puhelinnumerosi sekä
henkilömäärä.

Kaikki jäsenet perheineen tai seuralaisineen: TERVETULOA,
vietetään hauska Volkkariviikonloppu yhdessä.



Uusi VW-kirja: *The Beetle, A Most Unlikely Story*,
Kirjoittaja Arthur Railton

Sveitsiläinen kustantamo Eurotax AG on julkaissut kirjan kuplan kehityksestä - auto 100 vuotta ja Kupla 50 vuotta kunniaksi.

Meille volkkarikerholaisille tarjotaan tätä kirjaa nyt ostettavaksi ryhmätilauksena edulliseen kustantajahintaan suoraan Sveitsistä.

220 sivua, joista 64 kuvasivuja.
Hinta DM 36+postikulut. Suomessa on lisäksi maksettava liikevaihtovero, 19,05%, joten kirjan hinnaksi tulee n.100 mk + postitus ja postiennakkomaksut.

Ohessa tietoa kirjan esitteestä ja kansikuva. Kirjaa ei ole vielä Suomessa, joten nyt on ostettava sokkona "sika säkissä", mutta täytyyhän tässä harrastuksessa olla jotain jännääkin. Hintaakin on pidettävä erittäin edullisena ulkomaiseksi kirjaksi.

Nyt kaikki jäsenet, jotka haluatte tilata tämän kirjan: Lähettäkää postikortti tilauksesta 30.06.86 mennessä osoitteeseen

Kimmo Veijonen
Kaskitie 12
00630 Helsinki

Mainitkaa nimenne, osoitteenne, puh.no sekä montako kirjaa haluatte. Lisäksi maininta jos haluat kirjan mieluummin saksankielisenä "Der Käfer" (muuten tulee engl.kielisenä). Saatte kirjan postiennakkona heti niiden saavuttua.

A Most Unlikely Story

"A happy, lovable, classy mutt in an automobile-pedigreed society." Thus the American Arthur Railton on the world's most successful automobile in his book "The Beetle"

The book, which was published on the occasion of the Beetle's 50th anniversary, traces the unusual path of the Volkswagen which led deep into the hearts of the most pampered automotive people in the world. It is written in an easily accessible style without any "gobbledygook;" spiced, typically for the author, with wry humor. The book concentrates essentially on the United States, the country in which the Beetle had its greatest triumphs and where the Beetle mythology grew up. It was here that it got its name: as early as 1938, it was called the Beetle, arguably for the first time, in a report of *The New York Times*.

Published and distributed by
Verlagsgesellschaft eurotax AG
Switzerland

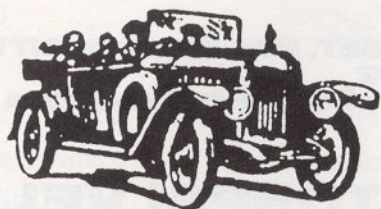
220 pages
Cloth binding
illustrated (64 photo pages)



Terveisin

Kimmo

VW-AUDI JA MUUT AUTOT
VARAOSAT JA TARVIKKEET EDULLISESTI
HELSINGIN KESKUSTASSA MA-PE 9.30—17.00

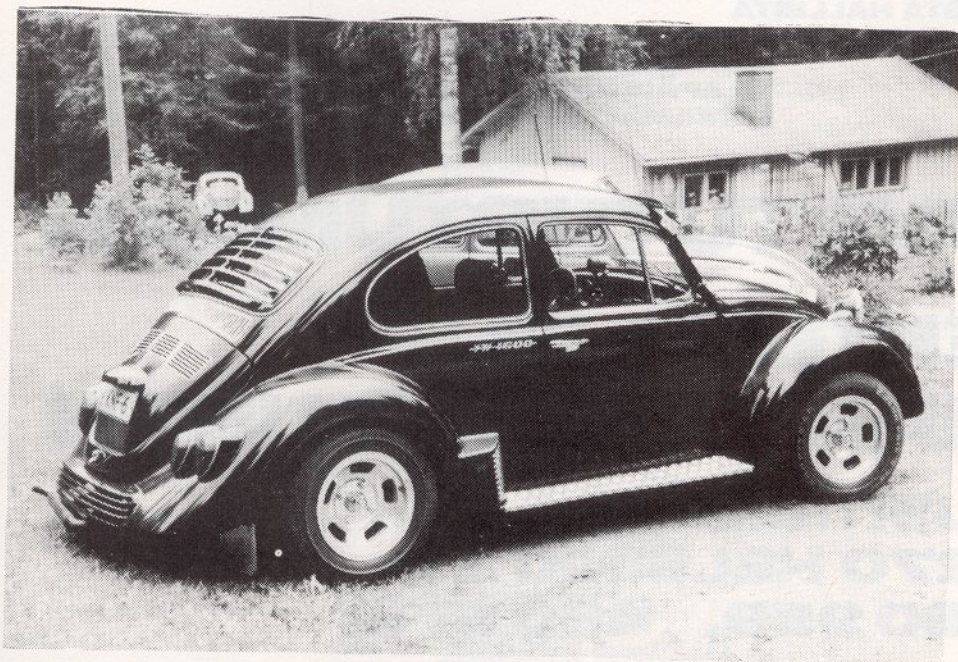


SOITA — KÄY
663 220
KARI MORING

Esim. Kuplan takaikkunaverhoja isolla VW-merkillä 186,- ,
2-reikäisiä kansia, koristeosia ym.

AUTOMOR OY

OSOITE: LIISANKATU 9, 00150 HELSINKI



VW Kupla vm. -68, KNF-6, musta, 1994 ccm, kori- ja
tekniikkamuutoksia tehty, om. Eija Roti, Hirvihaara

RENGASPALVELUT:

- RENGASMYYNTI; NOKIA, GOODYEAR, MICHELIN, COURIER, YM.
- ASENNUKSET
- TASAPAINOTUKSET, MM. ERIKOISLAITTEIN "ALLA" PAINOTUS
- LEVYPYÖRÄT, MYÖS ERIKOISVANTEITA

PESU- JA PUHDISTUSPALVELUT:

- KÄSINPESU, HENKILÖ- JA PAKETTIAUTOT
- VAHAUKSET
- KIILLOTUKSET
- SISÄPUHDISTUKSET
- ISTUIMIEN JA VERHOUKSIEN PESUT
- ERIKOISVANTEIDEN KIILLOTUKSET

PAIKOITUS- JA SÄILYTYSTILAA KUIVASTA HALLISTA

- TALVISÄILYTYSTÄ
- TILAPÄISSÄILYTYSTÄ, TUO AUTOSI LOMAMATKAN AJAKSI TURVAAN

TULE TUTUSTUMAAN

RENGASLIKE NISSI & VESTERINEN

KUUSITIE 12-14

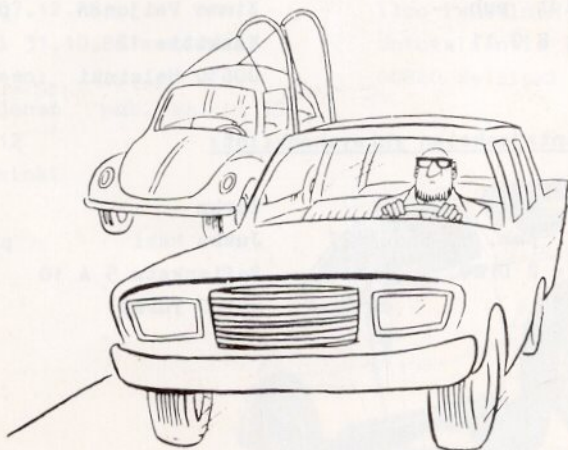
00270 HELSINKI 27

P 480 959, 480 579

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>
Pauli Neste	Seinäjoki	Kupla 1500 -68
Mika Brandt	Kannonjärvi	Kupla 1600 -67
Reijo Muona	Vantaa	Gazelle 1500 -68
Juha Ilmoni	Lappeenranta	Kupla 1200 -71
Kari Tikkanen	Kuusankoski	Kupla 1300 -73
Patrik Hellsten	Loviisa	Kupla 1302s -70
Pekka Taskinen	Helsinki	Kastenwagen 1600 -69
Frank Henell	Helsinki	Kombivagen -72
Juha Heikkilä	Rusko	Kupla 1300 -69
Keijo Meriläinen	Järvenpää	
Jari Mauno	Helsinki	Karmann Ghia -64
Vesa Mäyrä	Lahti	Buggy
Mauri Viljakainen	Turku	Karmann Ghia 1200
Timo Jakola	Lahti	
Hannu Viitanen	Järvenpää	Kupla 1300 -72
Seyyar Nasretidin	Helsinki	



FVWA ry:n toimihenkilöt vuonna 1986

Yhdistyksen osoite:
Suomen Volkkariyhdistys ry, PL 145, 06101 Porvoo

Yhdistyksen pankkitili:
SYP-Turku 205 721 - 65568

Johtokunta (3 henk.)

Puheenjohtaja

Pekka Kananen puh. 90-387 498
Simakuja 8
00750 Helsinki

Jäsenet:

Päivi Ohenoja puh. 90-372 672
Maasälväntie 6 A 11
00710 Helsinki

Macke Rapanen puh. 90-566 3027
Kaivosrinteentie 2 D 29
01610 Vantaa

Yhdistyksen sihteeri (jäsenasiat)
Anne Nurkkala puh. 915-144 056
PL 145
06101 Porvoo

Yhdistyksen rahastonhoitaja (kirjanpito)
Kotten Tallgren puh. 90-889 011 (työ)
Veneentekijänt. 20
00200 Helsinki

Lehden päätoimittaja
Kimmo Veijonen puh. 90-748 358
Kaskitie 12
00630 Helsinki

Tekninen tieto ja tuki
Turo Mustonen puh. 90-266 127
02520 Lapinkylä

Tarrojen myynti
Mikko Sippo puh. 90-468 2101
Servinmajantie 10 G 89
02150 Espoo

T-paidat, college-puserot, hihamerkit ym.
Päivi Ohenoja puh. 90-372 672
Maasälväntie 6 A 11
00710 Helsinki

LA-puh.-rekisterin hoito (VW-kutsut)
Lars-Erik Schmidt puh. -
Kantelettarent. 8 G 11
00420 Helsinki

Yhdistyksen valokuva-albumin hoito
Kimmo Veijonen puh. 90-748 358
Kaskitie 12
00630 Helsinki

FVWA ry:n toimintajaoksien yhteyshenkilöt:

Helsinki
Macke Rapanen puh. 90-566 3027
Kaivosrinteentie 2 D 29
01610 Vantaa

Turku
Jukka Mäki puh. 921-305 379
Sofiankatu 5 A 10
20140 Turku

...FVWA ry:n toimintajaoksien yhteyshenkilöt

Tampere

Veijo Peltomies puh. 931-647 613
Orimuskatu 3 C 11
33730 Tampere

Lahti

Jyrki Sippo puh. 918-335 909
Kivimäentie 48
15200 Lahti

Porvoo

Anders Sigfrids puh. 915-143 854
tai 915-141 155 tai 90-755 6711, työ
Kajavatie 5
06100 Porvoo

Rauma

Ari Vienonen puh. 938-211 735
Lahdenkatu 15 A 2
26200 Rauma

Vaasa

Reijo ojajärvi puh. 961-212 743
Pentintie
65280 Vaasa

Lehtien toimitukset:

No.1 Talvi-VW, Porvoo

Peter Nordström puh. 915-36 267
EBBO 52 B4
07340 EBBO

No.2 Kevät-VW, Vaasa

Reijo Ojajärvi puh. 961-212 743
Pentintie
65280 Vaasa

No.3 Kesä-VW, Turku

Kalle Mäkelä puh. 921-483 266
Signalistinkuja 17 A 3
20350 Turku

No.4 Syys-VW, Lahti

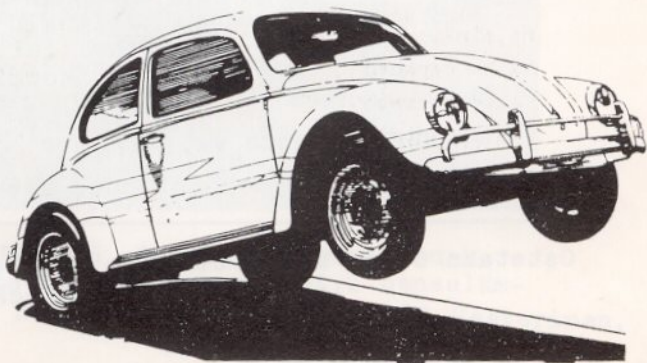
Ilmestyy 05.10.86
Materiaali 29.08.86 mennessä
osoitteeseen:
Jyrki Sippo puh. 918-335 909
Kivimäentie 48
15200 Lahti

No.5 Joulu-VW, Helsinki

Ilmestyy 07.12.86
Materiaali 31.10.86 mennessä
osoitteeseen:
Kimmo Veijonen puh. 90-748 358
Kaskitie 12
00630 Helsinki

Monistustoiminnot:

Ilpo Puustinen puh. 90-787 927
Untuvaisentie 7 AC 41
00820 Helsinki



OSTETAAN, MYYDÄÄN, VAIHDETAAN,

Ostan:

- himmennettävä taustapeili
 - hyvät ulkopeilit
 - takarekisterikilven aluslevy
 - astinlaudan kynnykset(L-muotoiset)
 - takalokasuojien kärkipellit
- 921/305379/Jukka

MYYN:

- säädettävä musta kuppipenkki
- nopeusmittari 0-160 km/h
- öljypohjan lämmitin
- pissapojan katkaisin 12 V
- öljysuodatin ja jalka (VAKIO)
- jarrupalat typ 1 vm.-88-71
- jjekajen runko 12V
- moottorin suoja pellit ja puh.koppa (uudempi malli)
- niklattu rekisterivalo
- kaikki V-8 magazinetyhdessä (hyvät)
- RACE-TRIM-venttiilikopan kennet (mustaksi eloksoidut ,jäähdytysrivöilla, HARVINAISET EIKÄ KOVIN HALVAT)

921/305379/JUKKA

Myydään VW-KUPLA vm -66.
Erittäin hyvässä kunnossa.
Puh 90-487635 tai 90-8021121.

Ostan hyväkuntoiset VW I500:n
kuplan korkeaselkäiset etupenkit.

Puh. (964)22502 / Jukka
Miel. klo.16.00 jälkeen

MYYDÄÄN

VW-umpipaku vm. -60
Huippuhyvä yksilö. Ei halpa.

Asialliset tiedustelut puh. 915-36 267/Peter

MYYN pihasiivouksen yhteydessä seuraavat projektit:

VW-avolavapaku vm. -54
Harvinainen, heikkokuntoinen aihio
Autosta puuttuu: mittaritaulu (sama kuin -52 ja vanh. kuplat)
suuntaviitat, takavalot ja ratin (kolmipuolainen) keskiö
Hintapyyntö: 800,-
VW-kuplan katto vm. -57

Pikaiset yhteydenotot puh. 915-145 658/Mikko Tupala

Ostetaan 6 V:n bensalämmitin. Soita 90-566 3027
Macke Rapanen

SEURAAVA LEHTI

Hyvä Volkkariyhdistyksen jäsen, kirjoita, piirrä tai hanki mainos tähän yhteiseen kerholehteeemme. Lehti on tarkoitettu yhteiseksi tieto- ja keskusteluareenaksi, ja siitä tulee aina niin hyvä, millaiseksi me kaikki sen yhdessä teemme.

- Seuraava kerholehti ilmestyy 05.10.86
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 29.08.86 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Lahden jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Jyrki Sippo puh. 918-335 909
Kivimäentie 48
15200 Lahti

Kirjoita (koneella) tai piirrä mistä vain - aihe on vapaa. Mieluiten tietenkin huomioonottaen yleinen kiinnostavuus (=VW). Kerro vaikka vitsi, kirjoita pääkirjoitus tai piirrä kansikuva ja lähetä juttusi em. osoitteeseen. Toimitus kokoaa saamansa materiaalin lehdeksi. Tärkeintä ei ole tekemäsi jutun 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 ja artikkelit

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisasiheesta. Historia, eri tyypit, vuosimallit, tekniikka, huolto, rakentaminen, testit, kokemuksia, vinkkejä, virityksiä...
- Kirjoita rakkaimmastasi; eli lyhyt kertomus Volkkarista, jonka omistat/olet omistanut, rakentanut, muuttanut, entisöinyt tms. Kuvia ja kokemuksia, tekn. tietoja jne.
- Kerro VW-kerhon toiminnasta, kokouksista, tapaamisista ym. niille, joilla ei ollut mahdollisuutta olla mukana.
- Kerro pakina, vitsi tai runo. Piirrä sarjakuva tai pilakuva.

Tiedotukset - eli kerro kun tiedät jotakin: Milloin ja missä?

- Eri jaoksien kokoontumisajat ja -paikat sekä muu toiminta.
- FVWA ry:n yhteiset tapahtumat, kokoukset, kokoontumisajat, kiihdytyskilpailut, autonäyttelyt, pick-nickit ym.
- Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt, jaosten yhteyshenkilöt jne.
- Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista.

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. Voit myös kirjoittaa vastauksia jäsenten kysymyksiin asioista, jotka ovat sinulle tuttuja.

Pulmakulma

-Keksi tietokilpailuja, arvoituksia, ristisanatehtäviä... Eli keksi pähkinäitä 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, kauppiaaltasi, työpaikastasi tai jostain firmasta ilmoitus.

-Lehden painos on 400 kpl.

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

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

-Mainoksen on oltava mustavalkoinen

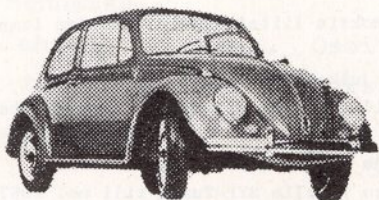
-Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.

Näin kirjoitan tähän _____ lehteen

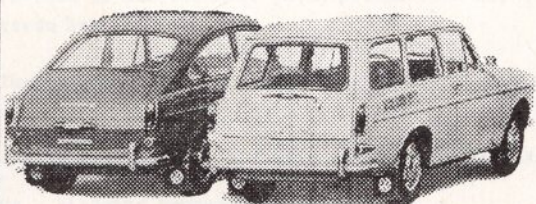
Ohjeet, joiden avulla saamme yhtenäistettyä lehtemme ulkoasua ja varmistamme, että muut ymmärtävät sanomamme.

- 1) Paperi -Käytä A4-kokoista valkoista, ruudutonta paperia.
- 2) Teksti -Kirjoita mieluiten koneella. Kirjoita tai piirrä tekstisi tai kuvasi puhtaaksi asti. Jos kirjoitat käsin, ei ole täysin varmaa saatko juttusi lehteen. (Riippuu toimituksesta, jutustasi ja tällaisten käsinkirjoitettujen juttujen määrästä.)
- 3) Marginaalit -Paperin reunoihin jätettävät tyhjät alueet. Paperin ylä- ja alalaitaan sekä vasempaan reunaan jätetään n. 30 mm marginaalit. Oikeaan laitaa riittää n. 20 mm.
- 4) Kieli -Kirjoita mahdollisimman ymmärrettävää ja julkaisukelpoista kieltä.
- 5) Valokuvat -Voit liittää juttuusi myös valokuvia. Parhaita ovat mustavalkoiset, mutta muutkin käyvät. Jos haluat saada kuvat takaisin, niin kirjoita kuvan taakse nimesi ja liitä oheen postimerkeillä, nimellä ja osoitteella varustettu palautuskirjekuori.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään -ilmoitukset jne. olisi myös mahdollisuuksien mukaan kirjoitettava/piirettävä puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).

On autoja, jotka ovat yhtä taloudellisia,
kestäviä ja hyvin rakennettuja
kuin tämä Volkswagen.



Esimerkiksi nämä.



Kolme autoa, jotka näyttävät erilaisilta ja ovat samanlaisia. Niissä on toteutettu eräitä autosuunnittelun ratkaisevia ajatuksia.

Esimerkiksi moottori. Sen korkeus on vain 41 cm ja se on sijoitettu taakse. Näin moottorin paino lepää vetopyörien päällä ja ne saavat pitävän otteen liukkaastakin pinnasta. — Moottori on ilmajäähdytteinen, sillä ilma on paljon miellyttävämpi jäähdytysaine kuin vesi. Ilma ei voi kiehua eikä jäätyä. Teidän ei tarvitse huolehtia moottorin lämpötilasta vaikka ajaisitte satoja kilometrejä huippunopeudella. Ja syksyllä, kun muut alkavat huolehtia pakkasnesteistä, Teidän ei

tarvitse edes tietää mistä he puhuvat.

Erilliset etuistuimet, jotka voidaan säätää 49 asentoon ajon aikana. 135 cm leveä, yhtenäinen takaistuin. Täyssynkronoitu vaihteisto.

Isot pyörät, jotka kulkevat melkein huomaamatta pienten epätasaisuuksien yli. Erillisjousitus, jonka ansiosta jokainen pyörä toimii erillisenä yksikkönä. Mukava ajaa huonoillakin teillä. (Ja suorastaan hauska mutkaisilla.) Huolto- ja varaosapalvelu on järjestetty erinomaisesti. Olittepa missä tahansa, huolto on aina lähellä. Lähes 90 huoltokorjaamoja eri puolilla Suomea. Varaosia

saatavana jokaisesta. Korjaustyöt on hinnoiteltu etukäteen.

Auto on suunniteltu siten, että se kestää. Ja siksi sen jälleenmyyntiarvokin on suuri. Tämä on sitä, mitä me tarkoitamme taloudellisuudella. Kestävyttä ja luotettavuutta.

Niin. Kolme autoa, joilla on ilo ajaa. Mukavia matkantekijöitä sekä maantiellä että kaupungissa. Arvatkaapa, mikä on näiden autojen merkki. Arvasitte? Tietenkin, Tehän katsoitte.

