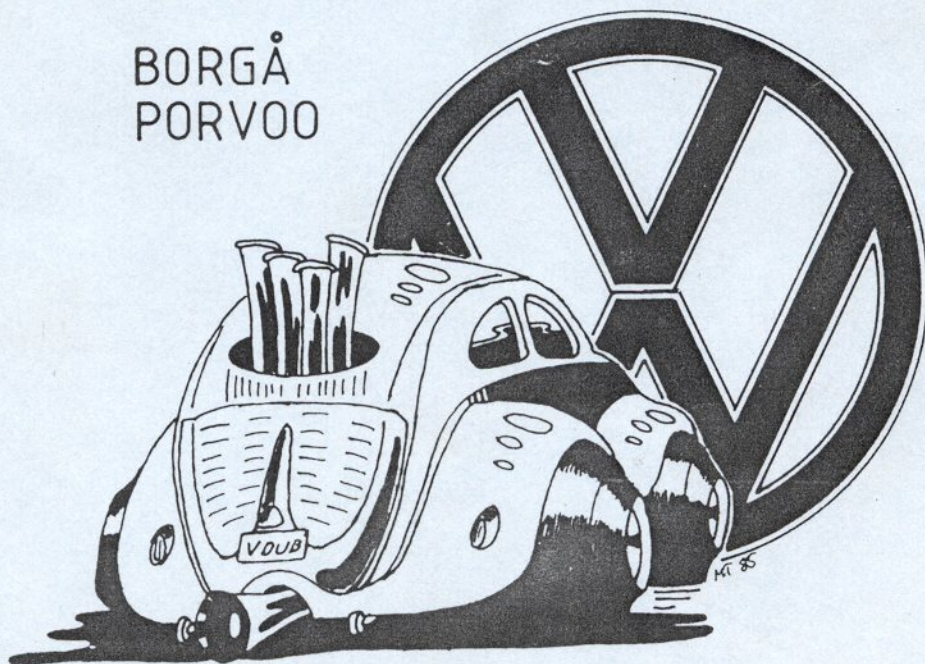


TALVI VW

**FVWA**

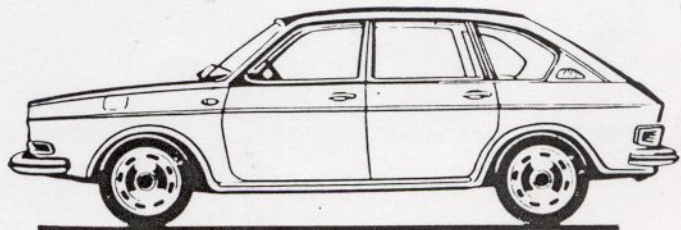
Finnish VW Association r.y.

BORGÅ  
PORVOO



KUPLIA -lehti No. 1/86 Helmikuu  
Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

<u>SISÄLTÖ</u>	<u>SIVU</u>
Puheenjohtajan palsta	3
Kirjoituskilpailusta ja FVWA:sta	4
The K70 Story	6
Käytetyn VW:n osto	12
California Look	16
Keulanlaskuprojekti	21
Eräs kertomus rakentelusta	25
Kuvasatoa	32
Helsingin jaos tiedottaa	36
VW-talvitempaus 2.3.86	37
Swap-meet tiedotus	38
Yhdistyksen uudet jäsenet	39
Käytännössä koettua	40
Sallitut muutokset	41
Kuplan ruoste-estokäsittely	42
Pakun ruoste-estokäsittely	43
Kuplan valmist.no:t 1961-70	44
VW:n moottori osina	45
Kupla kulkee ja kulkee	47
Kirpputori	50
Seuraava lehti	54



412 (tyyppi 4)

Puheenjohtajan palsta

Kupla oli seissyt yli kolme viikkoa -pakkaset, joulun vesisateet, taas pakkaset ja lumisateet- lunta oli kasautunut yli 30 senttiä. Naapuri käynnisteli takavetoista ruotsalaista talviautoaan apukaapeliin kanssa, katseli vain säälivän näköisenä kun kaivoin kuplaa hangesta. Saatuaani auton näkyviin pomppasin sisään ja tarjosin startille virtaa. Moottori pyörähti kaksi kertaa ja kolmannella se jo kävi. Oli kalliin talviauton käynnistäjien ilmeet todella näkemisen arvoiset. Volkkari oli jälleen kerran vahvistanut legendaarista mainettaan talviautona. Tämä oli tosikertomus elävästä elämästä ja tapahtui allekirjoittaneelle tammikuussa -86. Jos jollain yksinkertaisella keinolla sais vielä huurren pysymään poissa ikkunoista, niin pahna olis maailman paras auto. (ei parempaa kyllä ole nytkään...) No, parin kuukauden päästä ei ikkunat enää jäädy eikä paljon huurrukaan, niin että sitten vaan

KOVAA AJOA

*Pikka*

PS. pyydän anteeksi teksteissäni olevia painovihreitä.  
sama.

Joulu-VW:n kirjoituskilpailusta ja vähän muustakin...

Viime numerossamme oli suuri joulukilpailu - kuka kirjoittaa ansiokkaimman jutun tähän lehteen. Tulokset ovat kädessäsi. Lausumme kiitokset kaikille juttujen tekijöille. Kilpailun jury päättää palkinnonsaajat tämän lehden ilmestyttyä.

Ns. artikkelijuttuja tuli puolisen tusinaa, joista -ikävä kylä- tosi harvinaisen sattuman kautta kaksi olivat aivan samanlaisia. Nimittäin Heikki Eskola ja A. Forslund olivat ottaneet samasta lähteestä keulanmadallus-jutun ja suomentaneet sen.

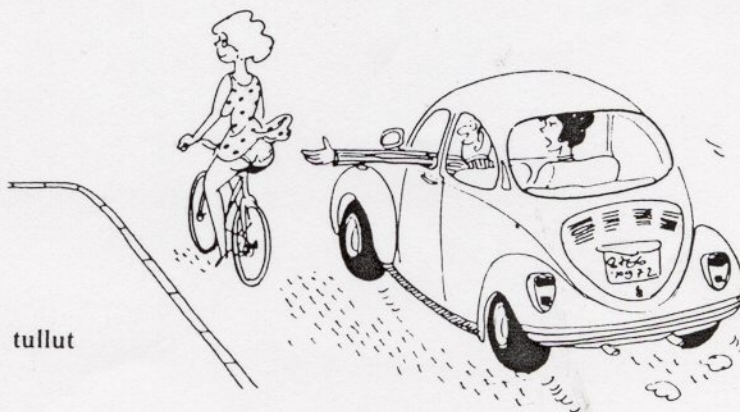
Koska jutut ovat suorina käännöksiä, ovat ne lähes sanan tarkkuudella samanlaisia, joten julkaisemme tässä vain toisen. Katsoimme tämän julkaistun jutun hieman selvemmin ja täydellisemmin tehdyksi. Muuten ovat kaikki toimitukseen tulleet jutut mukana tässä lehdessä.

Ja jotta seuraavissakin lehdissä olisi tarinaa, niin kirjoittelampa ihmeessä lisää. Vaikka tämä onkin täysin palkkiotonta harrastetoimintaa, niin pienenä vaivanpalkkiona lupaamme jälleen kevään aikana (Kevät- ja Kesä-VW) kirjoitetuista jutuista kolmelle parhaalle VW-kirjapalkinnot.

Ja vielä tästä Volkkariyhdistyksestä...

Tätä lehteä lukiessa saattaisi välillä luulla että olemme pelkkä VW Cal.looker- tai katonmadalluskerho. Korostettakoon, että emme ole sen enempää (tai vähempää) pelkkä Kupla-kerho, rakentamis-, entisöinti-, kleinbus-, vesijäähdytys VW- tms. kerho vaan tasapuolisesti näitä kaikkia muotoja harrastavien ihmisten yhteenliittymä. -Meitä on paljon erilaisia ihmisiä ja erilaisia autoja- se on rikkautemme.

...



-Mistä nenäsi on tullut tuollaiset jäljet?  
-Laseista  
-Miksi et hanki piilolinssejä?  
-Niistä on vaikea juoda olutta.

Mikäs on rikki, Pekka, eikö vilkkusi toimi?

... Älkäämme arvostelko kriittisesti toista, joka madaltaa keulaa tai toista, joka entisöi nippelin tarkkuudella alkuperäiseksi. Me tarvitsemme näitä kaikkia. Pääasia että harrastamme yhdessä, autamme toisiamme ja saamme säilytetyksi Volkkareita, jotka muuten tuhoutuisivat metsään sammalten alle.

Jutut tässä lehdessä osoittavat ehkä sen, että toiset ovat hiukan aktiivisempia kuin toiset. Kaikilla on sama mahdollisuus kirjoittaa, joten täytyy tasapuolisuuden nimissä toivoa, että myöskin Sinä, joka juuri entisöit Volkkaria, kirjoittaisit muutaman rivin tähän lehteen. Opiksi ja neuvoksi tai vain ihan keskustelun pohjaksi.

Mutta, kuten sanottu, kaikki Volkkariaiheiseen liittyvät jutut ja oivallukset jne. ovat tervetulleita. Esirippu on avattu, luokaamme näyttämölle toimintaa - kaikki yhdessä.

Kimmo

-----

Sarjassamme FVWA ry:n jäsenistön autoja:



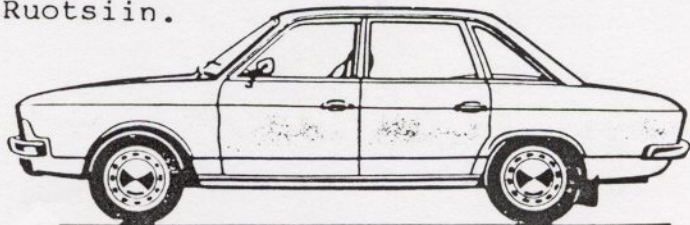
VW Karmann Ghia Coupe, vm. -64.  
Punainen, 1300 ccm, rek.no. AJB-729  
nestelämmitys hot VW,  
Omistaja Heikki Matilainen, Hyrylä

# The K70 Story

Ei ehkä tuleva klassikko, mutta mielenkiintoinen luku erään autotehtaan historiassa.

Historia Volkswagen K70:stä alkaa niinkin aikaisin kuin 1960. Silloin alettiin suunnitella sisarautoa NSU R080:lle. Vielä ei ollut R080 tullut. Kestäisi vuoteen 1967 ennenkuin "täysinhyvä Wankel-auto" olisi valmis. Etymologinen selitys K70:lle on se että K tarkoittaa mäntää (k=kolb). (R0 R080:ssä roottori). Mitä 70 sisälsi on epävarmaa. Joku on väittänyt että, se olisi työprojektin tunnus. Ehkä projektiryhmä, joka K70:en parissa työskenteli, ajatteli että se olisi auto 1970-luvulle ?

1965 oli joka tapauksessa täysi vauhti päällä työryhmällä NSU:n kehitysosastolla, joka tohtori Hans-Georg Wenderothin johdolla toisi esiin K70:en. Kaksi vuotta myöhemmin oli prototyyppi valmiina. 1969 osti Volkswagenwerk NSU:n ja kauppaan sisältyi R080 ja melkein valmis K70. Takuukorjaukset R080:en wankelmoottoriin sekä K70:en kehittelystä aiheutuneet kulut oli tehnyt NSU:sta lopun. Jonkin-aikaa luulivat monet, että K70-projekti oli lakkautettu. Mutta näin ei käynyt. Kesäkuussa 1970 toi Volkswagenwerk julkisuuteen tiedon että VW K70 oli tulossa. Silloin oli NSU:n tunnus otettu pois konepelliltä ja se oli korvattu VW-merkillä joka oli maskissa. Huhtikuussa 1971 tuli uusi volkkari Ruotsiin.



K-70

## Vuoden auto

Joulukuussa 1970 - ennenkuin K70 tuli Ruotsiin - valitsi Teknikens Värld vaunun vuoden autoksi 1970-71. "Hyvä tänään - valmisteltu huomispäiväksi", motivoi tuomaristo valintaansa ja jatkoi : "Auto kansalle, suurelle yleisölle sekä todelliselle autoharrastajalle..... Se mikä kaikkiaan asettaa K70:en askeleen päähän kilpailijoista on uusi mullistava huoltojärjestelmä. Auto on valmisteltu tietokoneohjattuun vianetsintään tietyllä määrällä "antureita", jotka on sisäänrakennettu jo tehtaalla... Vuoden auto 1970/71 tulee aina olemaan uranuurtaja".

Miten tietokoneohjatulle vianetsintäjärjestelmälle kävi?

Kävi huonosti.

Kirjoitusyksikön kautta piti VW-korjaamolla auton kunto olla luettavissa. Muunmuassa oli kysymyksessä suuri määrä valaistuskohteita, akun nestepinta, varoitusvalojärjestelmä, lämmitettävä takalasi, akun lataus ja jännite, etupään säädöt, sylinterien puristukset sekä muuta. Mutta luotettavuus oli heikko.

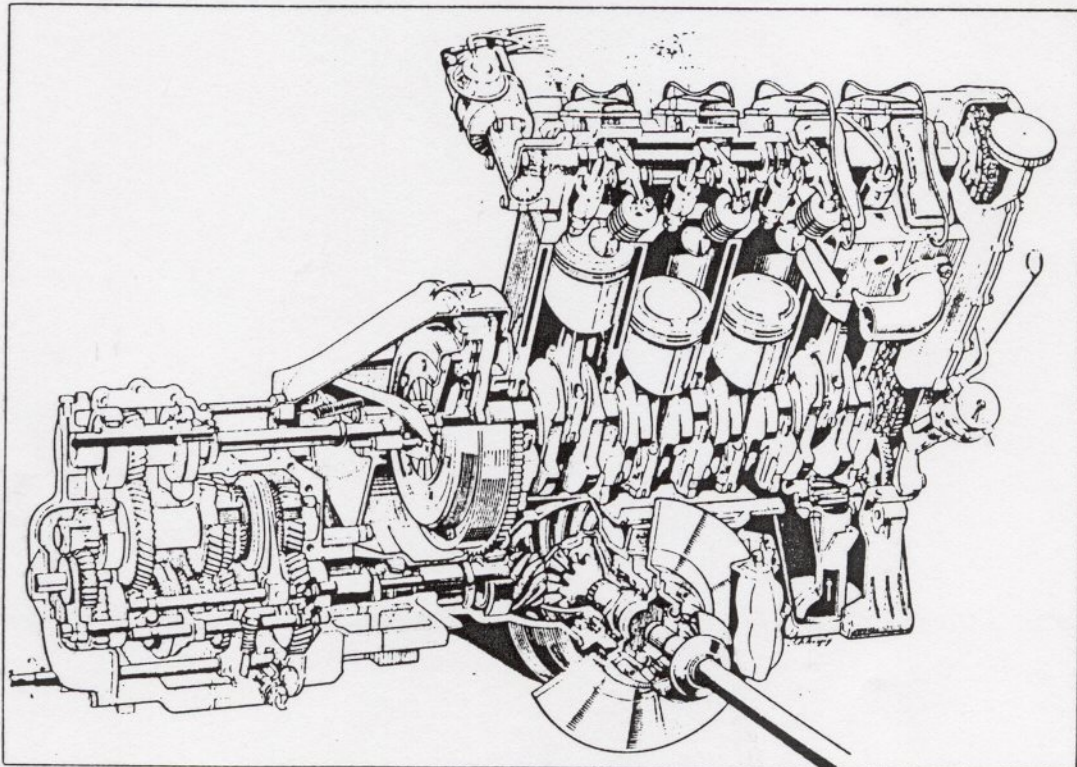
Otamalla yhteys VW-asiakaspalveluun Boråsissa liittyen "vallankumokselliseen huoltojärjestelmään", kerrottiin että "siitä on ehkä jo 10 vuotta kun sen lopetimme". Se oli kaikissa autoissamme silloin mutta siitä ei tullut luotettavaa järjestelmää. Oliko se erehdys, sitä ei tullut todeksi näytettyä.



K-70

## Ylistyssanoja

Eräs niistä toimittajista joka aikaisin koeajoi K70:en oli Nils Nilsson. Motorföraren lehden numerossa 23, lokakuussa 1970, kertoo hän että auto käyttäytyi esimerkillisesti. " Jos sitä rutisti niin että renkaat ulvoivat, niin se kumminkin jatkoi sitä rataa minkä ohjaaja oli valinnut. Ei edes silloin kun vedätyksen aikana mutkassa päästi kaasun ja sitten uudelleen painoi kaasua, tapahtunut muuta kuin että renkaat hieman valittivat. K70 on niin tasapainoinen, että auto auttaa oikaisemaan sen, minkä tumpuloiva kuljettaja saa aikaan". Huonona hän piti äänekästä moottoria, suuremmissa nopeuksissa, sekä että "vaihdelaatikko tuntui taikinamaiselta".



Moottori oli 1605 cm<sup>3</sup>,  
siinä oli yläpuolinen  
nokka-akseli ketjulla.  
Moottorin alla veto-  
pyörästä ja sen takana  
nelivaihteinen vaihte-  
sto.



# The K70 Story - 9 -

## Esiinruoskittu

Lars-Ola Nordgvist tekee Teknikens Värld-lehdessä, numero 4, 1977 hienon yhteenvedon K70:en historiasta. Hän päättelee että K70 oli saanut lämpimän vastaanoton eurooppalaiselta autolehdistöltä kun se esiteltiin. "Esiinruoskittu liian suurella kiireellä joten sitä rasittavat pikkuviat johtuen siitä, että konstruktiota ei ehditty tarpeeksi kokeilla". Suurimmat esiintyvät vikat olivat : korkea melutaso noin 3700 kierroksella, moottorin nykivä käynti johtuen liian pienelle säädetyistä kaasuttimesta jolloin saatiin vähennettyä hiilimonoksidipäästöjä sekä tahmea vaihteisto.



Tästä johtuen auto ei saavuttanut suurta myyntimenestystä Ruotsissa kuten mm. Teknikens Värld oli laskenut, Nordgvistin mukaan. Oli ehkä myös luultu että K70 olisi niiden mieleen jotka olivat ajemmin ajelleet kuplavolkkarilla. Nyt heidän pitäisi ostaa auto jossa moottori olisi edessä eikä takana, ja vieläpä etuvetoinen. Sekä moottori jossa vesi jäähdytti eikä ilma. Siitä tuli aivan liian suuri psykologinen este. Myöskin se ettei autoa saanut ns. "farmariversiona" saattoi vaikuttaa. Jos Volkswagen-

# The K70 Story - 10 -

werk olisi tosissaan halunut pitää auto, olisi sitä tietysti voinut kehittää ja se olisi voinut elää mukana. Mutta se ei ilmeisesti kuulunut suunnitelmiin.

Nordgvist jatkaa artikkelissään että moni asia puhui sen puolesta että 1970-luvun alussa tulisi olemaan "huippumyynti". K70 oli halvempi kuin Saab 99 sekä Volvo 144, jotka olivat samassa luokassa. Siinä oli suurempi tavaratila, tilava ja mukava sekä matkustajalle että kuljettajalle, helppolukuinen mittaristo sekä hyvä näkyvyys. Mutta Nordgvist varoittaa mahdollisia K70 ostajia 1971 mallista, "se lastentautinen" ja suosittelee myöhempää mallia. Hän päättää artikkelinsä päättelemällä että K70 on, eräs parhaista käytetyistä autoista tänään. Ongelmalapsi on tervehtynyt.



Volkswagen K70 valmistettiin melko muuttumattomana vuodesta 1970 joulukuuhun 1974 jolloin valmistus loppui. 210 082 autoa oli silloin valmistettu.

### Tilastotietoa

Vilkaisu tilastoihin näyttää seuraavaa:

Kokonaismäärältään K70:tä valmistettiin 211 151 kpl. 1969 oli valmistettu 23 autoa. Viimeisenä vuonna, siis 1975, rullasi 1045 autoa hihnalta. 1971 valmistettiin useimmat autot. Silloin päästiin 76 780 auton valmistukseen. Suurinta osaa autoista ei luonnolisesti tuotu Ruotsiin. Maahamme (Ruotsi) tuotiin kaikkiaan 12 201 kpl. Kahtena ensimmäisenä valmistusvuonna ei yhtään K70:tä tuotu maahan. 1971 tuotiin 4817 autoa. Sitten tilastot laskivat, 1972: 3206, 1973: 3758, 1974: 402 ja 1975 löysi maahamme vain 18 autoa virallisen tilaston mukaan.

Ruotsin Katsastuskonttorin (Svensk Bilprovning) tilaston (1974) mukaan vuosimallin 1971 K70 selvisi suhteellisen hyvin. 43:lla huomautuksella se jakoi kolmannen tilan yhdessä M-B 200:n kanssa sinä vuonna. Pienimmällä huomautusten määrällä sataa (100) autoa kohden selvisi Toyota Corolla 1200. Keskivertoautolla 65 huomautusta. K70 oli siis hyvällä sijalla.

## The K70 Story

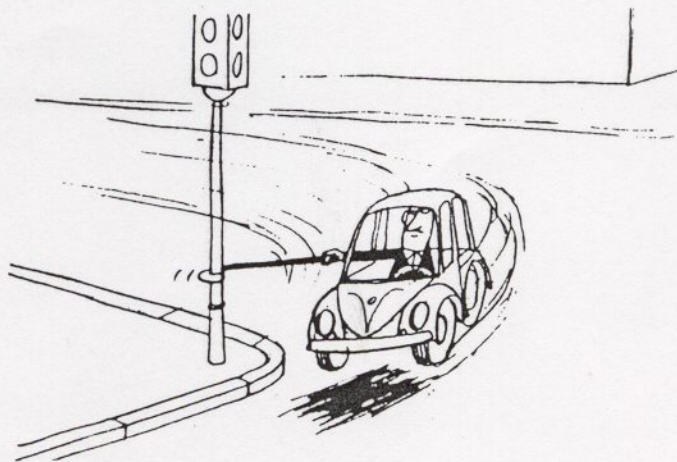
MOTORHISTORISKA MAGASIN:stä kääntänyt MACKE

4/1985

-----

### Myydään

lyhdynlipat 150,-/pari,  
Valkosivut renkaisiin  
190,-/sarja, Leijonan-  
tassuja 80,-, Kynsipellit  
50,-/pari, kivipellit  
150,-/pari.  
O & T IMPORT  
PL 8  
33531 Tampere



**MENESTYKSEN  
MERKKI**

## KÄYTETYN VW:N OSTO

ei mihin kannattaa kiinnittää huomiota.

Tässä sinulle joka aiot ostaa käytetyn VW:n muutamia neuvoja paikoista jotka sinun on tarkastettava huolellisesti.

## MOOTTORI

Ennen kun käynnistät moottorin tutki moottorin alapuoli mahdollisten öljyvuotojen varalta. Moottorin yleisimmät vuotokohteet ovat öljysuodattimen tiivisteet (TIIVISTEIDEN VAIHTO JÄTETTY TEKEMÄTTÄ ÖLJYNVAIHDON YHTEYDESSÄ), venttiilikopan tiivisteet, kampiakselin etu- ja takapään tiivisteet (KAMPIAKSELIN TAKAPÄÄN TIIVISTEEN VUOTO VOI PILATA KYTKINLEVYN).

Nyt voit käynnistää moottorin, moottori ei yleensä pahemmin kolise tosin venttiilit pitävät toisinaan pahaakin ääntä, koska säätö on suhteellisen vaikea tehdä. Tulpat ja kärjet kannattaa tarkastaa samoin kun rikastimen toiminta. Sinun kannattaa katsoa myös ilmansuodattimeen (SIELTÄ VOI PUUTTUA ÖLJY KOKONAAN JOLLOIN MOOTTORI ON JO KAUAN HENGITTÄNYT PUHDISTAMATONTA ILMAA). Yksi hyvä keino on myös liikuttaa kampiakselia edestakaisin hihnapyörästä, jos siinä on paljon välystä (YLI 0,15 mm) kampiakselin päittäislaakerit ovat jo lopussa. Muista myös, mikäli autolla on ajettu paljon yli 100 000 km sen moottori alkaa olla täyskorjauksen tarpeessa.

## VAIhteisto, VETOAKSELIT ja KYTKIN

Tarkasta kaikki tiivisteet. Muista että vaihteistoöljy voitelee myös vetoakseleiden nivelet ja takapyörän laakerit. Vuotoa voi esiintyä vetoakselien paljesuojuksissa (VAIhteiston MOLEMMIN PUOLIN) ja vetoakselin ulkopäiden tiivisteissä. Tällöin öljy pääsee takajarruihin turmellen hihnat. Vuodon merkkinä on jarrukilven alareunan öljyisyys. Vaihteiston synkronointitirenkaiden on oltava kunnossa (VAIhteiden ON MENTÄVÄ ILMAN ÄÄNTÄ PÄÄLLE). Kytkinpolkimessa on oltava 10...20 mm välystä, tarkasta että ohjainputkessa on 20...30 mm taipuma vahteiston kohdalla (MUUTEN KYTKIN EI TOIMI KUNNOLLA) ja että kytkimen säätö ei ole lopussa.

## JARRUT

Jarrut ovat kestävätkä ja luotettavat. Hihnojen paksuuden voi tarkistaa tarkastusaukoista jotka sijaitsevat jarrukilvessä (HIHNOJA ON OLTAVA VIELÄ YLI 2 mm). Eräissä kuplissa esim. 1303 S on levyjarrut etupyörissä, katso että paloja on yli 2 mm jäljellä (PALOISSA ON KULUMISEN ILMAISIN). Tarkista että käsijarru nousee 5...7 naksahdusta. Jarruletkut ja putket ovat pitkäikäiset. Tarkasta että nestettä on tarpeeksi. Jarrut on helppo säätää, ainoa ongelma on että säätömutterit ovat usein juuttuneet. Tarkasta koeajossa että jarrut ottavat tasaisesti.

... ETUAKSELI, ETUPYÖRÄN LAAKERIT, OHJAUSAKSELISTO

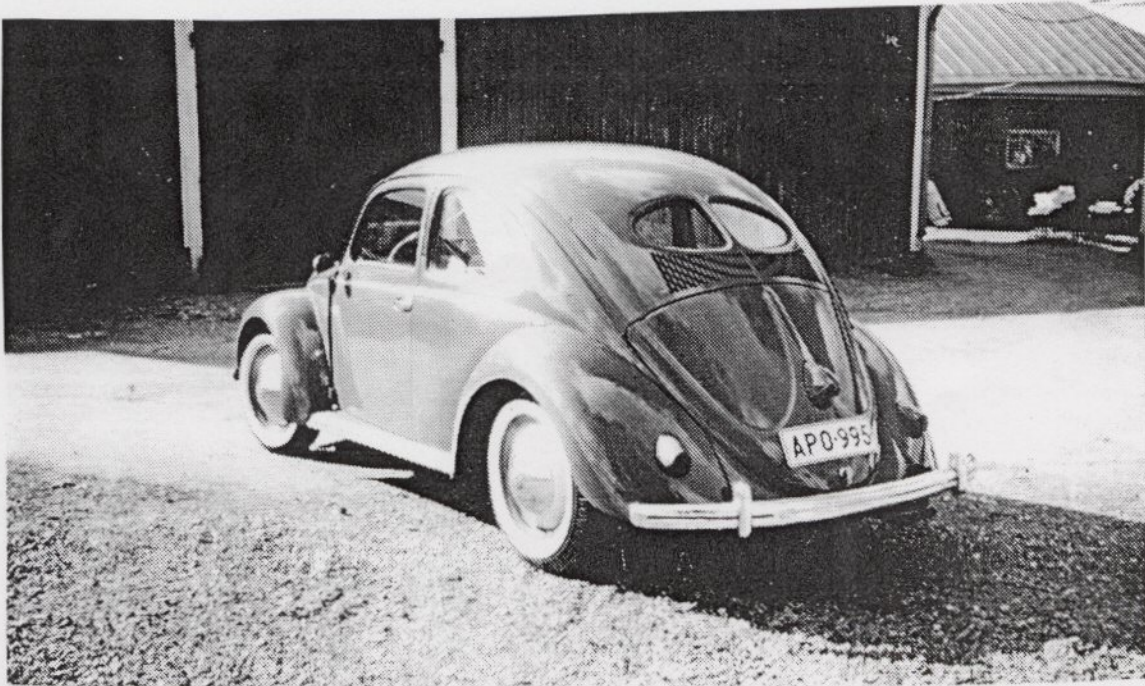
Etuakseliputkien ulkopäissä olevat pystykotelot (JOISSA ETU-ISKUNVAIMENTIMET OVAT KIINNI) voivat ruostua puhki, niihin on kiinnitettävä erityistä huomiota samoin kun palloniveliin kumisuojaan. Pallonivelet ja etupyörän laakerit tarkastetaan nostamalla keula ylös ja heiluttamalla pyörää edestakaisin. Ohjausvaihteessa voi olla välystä. Säättö tapahtuu varapyörän takana olevasta luukusta. Myös öljymäärä on tarkastettava, öljy voi puuttua jopa kokonaan. Nopeusmittarin vaijeri menee vasempaan etupyörään joten vasemman etupyörän laakeri kuuluu oikean pyörän laakeria nopeammin. (JOS LÄPIVIENTIKUMI ON RIKKI NIIN LAAKERIIN PÄÄSEE HIEKKAA JA VETTÄ). Etupyörän laakerit voi vaihtaa itse. HUOM. VASEMMASSA ETUPYÖRÄSSÄ (OLKA-AKSELISSA) ON VASENKÄITINEN KIERRE.

JOUSITUS

Etuiskunvaimentimet ovat pitkäikäiset, koska kevyt keula rasittaa niitä tavallista vähemmän. Tarkasta myös onko etuvaimentimien yläpäähän kiinnitykset ruostuneet.

Vanhoissa autoissa takapäähä voi olla vähän laskeutunut, tämä johtuu väntösauvajousien väsymisestä, takapäähän korkeutta on mahdollista säätää (ÄLÄ KUITENKAAN NOSTA TAKAPÄÄTÄ LIIKAA KOSKA VETOAKSELIN NIVELT EIVÄT SITÄ KESTÄ). Takaiskunvaimentimet joutuvat koville joten ne eivät ole kovin pitkäikäiset. Vaimentimet tarkastetaan silmämääräisesti (VUODOT) sekä keinuttelemalla autoa.

...



VW Kupla vm. -52, siniharmaa, 1131 ccm,  
rek.no. APO-995, entisöity, om. Pentti Mikkola, Helsinki

... LÄMMITYS

Pakoputken on oltava kunnossa sillä muuten pakokaasut tulevat sisälle kun kytket lämmityslaitteen päälle. Kynnyskoteloissa olevat lämpöputket, pahviputket moottorin kummallakin puolella sekä kaikki liitokset on oltava kunnossa ettei viimeinenkin lämpö karkaa.

KORI

Ehkä pahiten kuplan kori ruostuu ovipilarien alaosista joten ne on tarkastettava huolellisesti. Etulokasuojat ruostuvat valoheittimien kiinnitysruuvien kohdalta (JOLLOIN AJOVALOUMPIOT VOIVAT RUOSTUA IRTI, MUTTA TÄMÄ ON ERITTÄIN HARVINAISTA), lokasuojat ruostuvat myös sauman kohdalta. Lokasuojat on helppo vaihtaa, ainoa vaikeus on että mutterin kiinnitys peltiin repeää irti ja muttarit alkavat pyöriä ruuvien mukana. Astinlautojen kiinnitys ruostuu sekä etu- ja takapäältä ja irtoaa jolloin koko astinlauta saattaa pudota kydistä.

...

-----

Sarjassamme taidetta koteihin esittelemme englantilaisen von Humbleyn maalauksen Taking the Flag.



•Taking the Flag• von A. Humbley (1983, England).

Huomatkaa liputtajan yllättynyt ilme huomattessaan liputettavan auton merkin.

... Lisäksi seuraavat kohteet kannattaa tarkastaa. Tavaratilan kannen lukko on voinnut vaurioitua kun velto kansi paiskataan kiinni eikä lukon tappi osu kohdalleen. Ovien saranatapid kuluvat voitelun puutteessa. Kuluneisuuden voi tarkastaa nostelemalla raollaan olevaa ovea. Saranat on helppo uusida toisin saranoissa on myös säätömahdollisuus.

Sisältä tarkastetaan kaikkien laitteiden toiminta ja kunto. Sisäverhoilu on kestävä mutta ikä ja kova kulutus voivat kuluttaa istuimen verhoilun puhki.

Vuosimallista 1970 alkaen autossa on oltava turvavyöt, ne on saatettu poistaa ajatellen että asiaan ei kiinnitetä huomiota vuosimallin suhteen.

#### ALUSTA

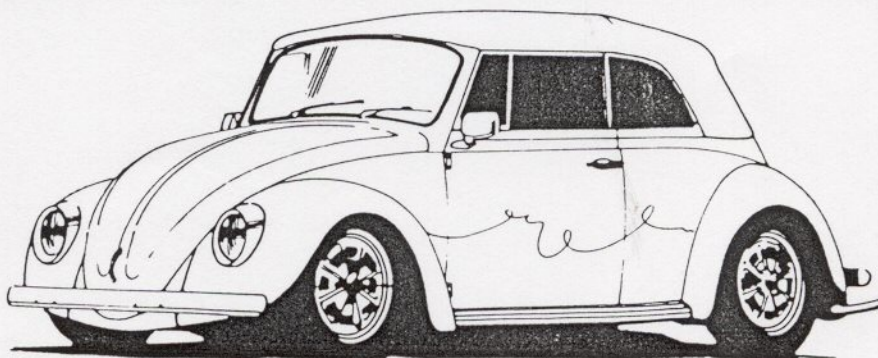
Kuplan alusta on suora ja tasainen, mutta ajan mittaan siinäkin ilmenee ruostetta. Varapyöräkotelon pohja ruostuu sekä ala- että yläpuolelta vähitellen puhki. Akun huolimattomasta käsittelystä johtuen happo voi syövyttää pohjan puhki. Nosturin pesät (KUMMALLAKIN PUOLELLA) ruostuvat helposti, auton nostaminen niistä voi olla vaarallista.

Poljinakseli on kiinnitetty suoraan pohjaan jonka seurauksena ne voivat ruostua irti, ajotilanteessa todella vaarallinen tilanne. Pohjalevyn etuosassa on poikittaissauma joka ympäristöineen voi olla ruosteessa. Polttonestesäiliön pohjassa on syvennys jolloin säiliössä oleva vesi voi päästä ruostuttamaan pohjaa. Vanhemmissa yksilöissä säiliö voi vuotaa. Muista myös että runkotunnelissa kulkevat kaasu- ja kytkinvaijerit voivat juuttua kiinni voitelun puutteessa.

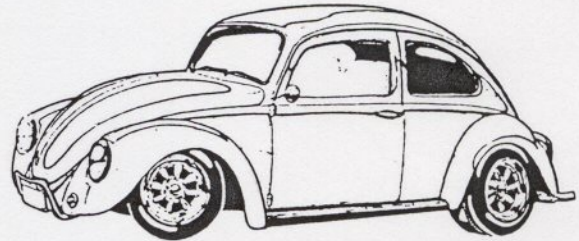
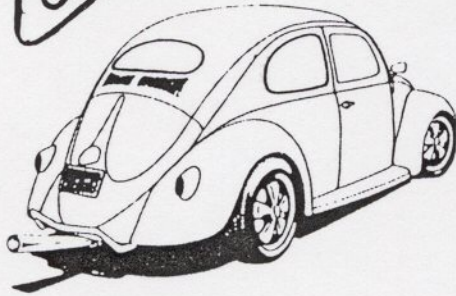
Tässä oli tärkeimmät kohteet jotka sinun kannattaa tarkastaa ostaessasi kuplaa. Suuri osa kuplista on tällä hetkellä 2. autoina joten ne eivät ole saaneet kovin paljon huoltoa ja tämä sinun on huomioitava.

Martti Nurmi

Martti Nurmi  
Helsinki



# Paljonko look



*kuvaa 1*

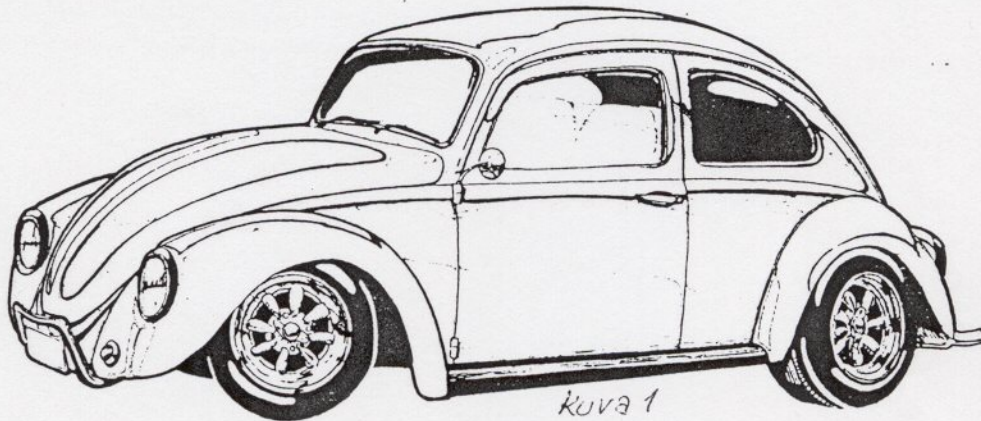
Volkswagen Kuplaa markkinoitiin aikanaan järkiautona. Harvat suhtautuivat siihen kovin vakavasti, olihan auto vanhanaikaisen näköinen, kylmä, ahdas ja toivotoman hidas. Kuplalla oli kuitenkin oma luonteensa joka ei pahastunut, vaikka sen kustannuksella joskus hieman pilailtiin.

Iät ja ajat on ihmistä kiinnostanut tehdä tunnetusti mitättömistä autoista jotain aivan niiden alkuperäisen luonteen vastaista. Eipä siis ollutkaan ihme, että jo 60-luvun alussa alkoi Volkkareiden virittely tulla suosituksi. Suurimittaisemmin osien valmistaminen sai USA:ssa vauhtia viimeistään 60-luvun puolivälissä, kun Beach Buggyt tulivat muotiin. Myös Off-Road- ja Sprintkilpailuissa alkoi näkyä yhä enemmän Volkswagenin koneen pohjalta rakennettuja laitteita.



Katukuplat puolestaan varustettiin ylileveillä van-teilla tai myöhemmin uskomattomilla, Porschesta mallia saaneilla "Carrera"-spoilereilla ja omalaatuisilla scoopeilla. Etupäätä koristi usein hulppea "lumiaura". Tulos ei aina ollut kovinkaan onnistunut, sillä kuplan vanhoihin muotoihin oli vaikea saada sovitettua moderneja lisävarusteita.

70-luvun puolivälissä alkoi Californian etelärannikolla levitä uusi rakennussuuntaus. Kuplafolkkaria ei enää koristeltu, vaan päinvastoin pyrittiin riisumaan kaikesta ylimääräisestä. Tyyliä ryhdyttiin kutsumaan California-lookiksi.



*Kuva 1*

Tunnusmerkit ovat säilyneet samanlaisina noista ajoista saakka: silmiinpistäväntä on erittäin matala etupää, mutta myös perää usein lasketaan. Tällä pyritään ulkonäön lisäksi parantamaan ajo-ominaisuuksia. Kori riisutaan kaikesta ylimääräisestä, kromilistat poistetaan, samoin kuin astilautojen kumipinnat, loka-suojien päällä olevat vilkut vaihdetaan niiden alareunaan asennettaviin pieniin kuulanmuotoisiin lampuihin. Puskurit kovataan pienillä "nerf bar":eilla tai putkesta taivutetulla puskurilla. Kromin riisuminen menee niin pikälle, että jopa ikkunoiden kumilistojen alumiiniset keskiosat vaihdetaan kumisiin tai muovisiin. Ulkonäkö siistiytyy entisestään, kun sivuikkunoiden tuuletusruutu poistetaan ja tilalle asennetaan yhtenäinen ikkuna, kuten ennen vuotta -52 valmistetissa kuplissa. Nykyisin on saatavana muutos-sarjoja, joilla vaihto tapahtuu helposti.

Vanteiksi valitaan 4,5 ja 5,5-tuumaiset alkuperäis-tyyliset Porschen kromivanteet pölykapseleilla tai saman tehtaan viisipuolaiset erikoisvanteet. Suositujat ovat myös Empin valmistamat kahdeksanpuolaiset vanteet. Hillitty linja jatkuu auton maalauksessa, värit ovat usein kirkkaita ja puhtaita, kuvioita on aiemmin käytetty vähemmän, joskin aistikkaat graafiset raidat ovat saaneet suosiota osakseen.

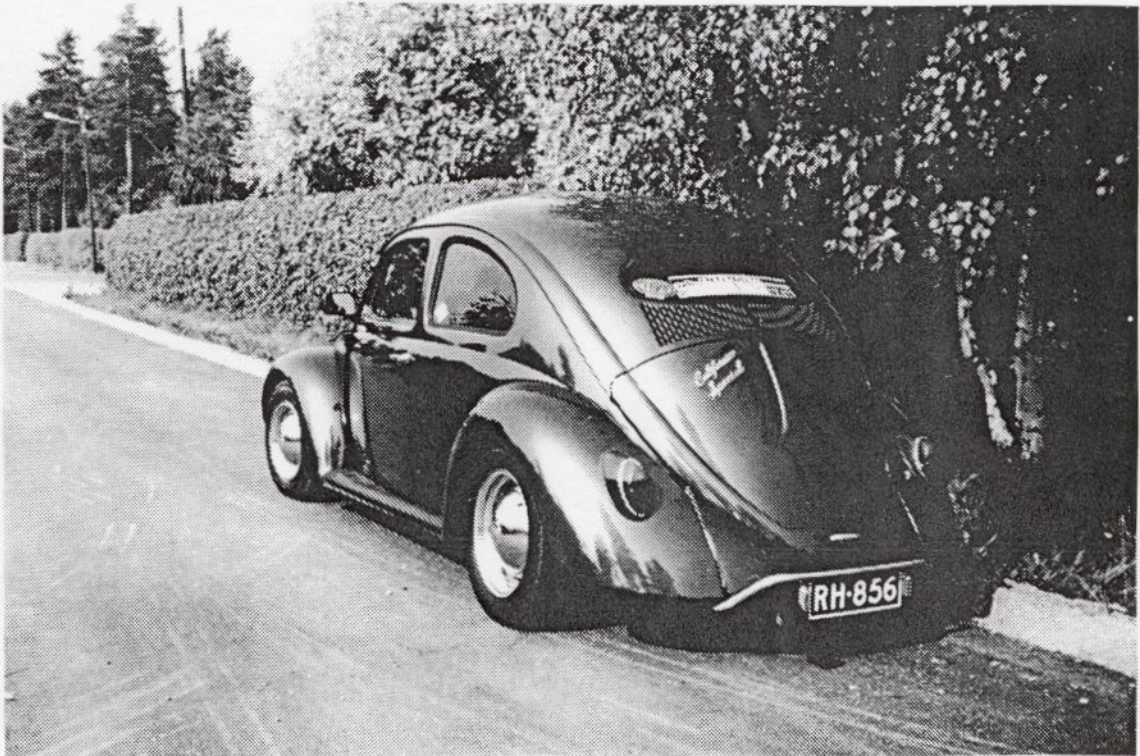
Yksinkertaisuus ja selkeys vallitsee myös sisustassa, usein kojelaudan ylimääräiset aukot ja luukut peitetään, niin että lopputuloksena on tasainen pinta, jossa on vain välttämättömimmät mittarit. Istuimet ovat hyvän tuen antavat pulkat, joiden päällystyskankaat ovat mukavat, tyylikkäävät ja auton ulkoasuun sopivat.

Moottorit ovat useimmiten rakennetut 1300- tai 1500-lohkoista, jotka ovat lähes identtisiä. Sylinterit vaihdetaan halkaisijaltaan 92-millisiin ja iskuksi valitaan joko 69 mm, jolloin tilavuudeksi saadaan 1835 cc tai 84 mm:n iskulla <sup>2.34</sup>2100 cc. Näiden lisäksi vaihtoehtoja on vielä useita, jopa vesijäähdytteisiin muutossarjoihin saakka. Ne tosin taitavat olla katukäyttöön turhan eksoottisia. Sadan hevosvoiman tehot ovat hyvinkin saavutettavissa em. arvoilla. Luonnollisesti tällöin käytetään kireämpiä nokka-akseleita, kestävämpiä mäntiä ja kierto-kankia, vastapainoilla varustettua, tasapainoitettua kampiakselia ja muita asiaan kuuluvia osia.



Polttoaineen jakeluun kiinnitetään myös paljon huomiota, vanhempien moottoreiden yksireikäiset kannet eivät viritetyssä moottorissa päästä tarpeeksi virtausta lävitseen, vaan kansiksi otetaan usein kahdella imureijällä varustetut vuoden -71 tai uudemmat kannet. Kaasuttimina käytetään joko yhtä tai kahta kaksikurkkuista. Muitakin vaihtoehtoja on toki saatavilla, esimerkinä turbo tai jopa remmiahdin!

Luonnollisesti alustan on vastattava koneen suurentuneita tehoja. Levyjarrut edessä, tehokkaammat kallistuksenvakaajat ja paremmat iskunvaimentimet ovat itsensänselvyyttä. Vanhemman kuplan ollessa kyseessä otetaan koko alusta uudemmasta yksilöstä, useimmiten 66-mallista tai uudemmasta, koska niiden eturipustus on varustettu pallonivelillä. Mikäli taakse löytyy vielä kahdesta pisteestä nivelöity taka-akseli, jollaisia on mm. automaattilaatikolla varustetuissa malleissa ja uudemmissa "ässäkuplissa", voidaan puhua jo hyvistä ajo-ominaisuuksista. Itse alustan vaihto on suhteellisen yksinkertainen operaatio, muutoksia on tehtävä vain pohjalevyn taaempiin kiinnityskohtiin. Oman ongelmansa tuottavat sitten kiinniruosrunet pultit, joita on runsaat parisenkymmentä kappaletta.





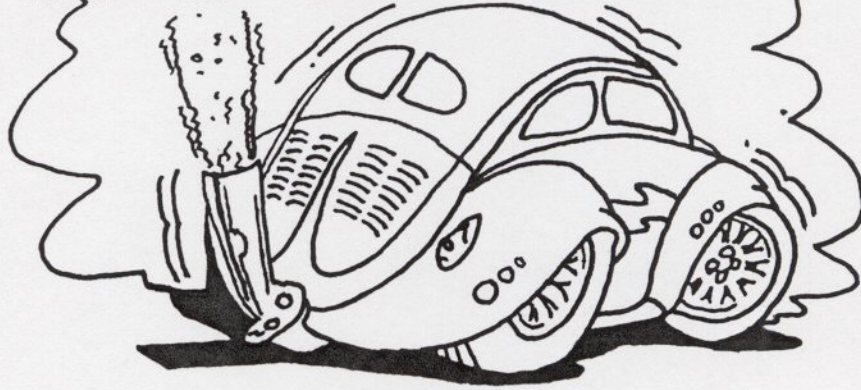
Tällaisilla eväillä katu-Looker saattaa tuottaa melkoisia komplekseja nopeaksi luullun auton omistajalle, sillä alle 14 sek. varttimailiajat ovat täysin mahdollisia. Nopeimpien laitteiden väitetään katukuntoisen kulkevan jopa 12.5:n pintaan!

Looker-Volkswageneiden - niin myös muistakin volkkareista kuin kuplista rakennetaan lookereita - levinneisyys ei rajoitu vain Californiaan. Ruotsissa rakennelmia on useita, onpa siellä kuluneena kesänä järjestetty jopa Bug-in-tapahtuma rakennetuille Volkswageneille. USA:ssa järjestetään kahdesti vuodessa tapahtuma, Orange County Racewaylla, Californiassa, johon osallistujia on toista tuhatta joka kerta.

Suomessa Looker-kuplat voidaan laskea kahden käden sormin. Sinänsä hämmästyttävää, sillä lähtömateriaalista ei pitäisi olla puutetta. Onhan kuplia tullut maahamme yli satatuhatta! Vanhempiakin yksilöitä on suhteellisen helposti löydettävissä ja kun varaosia löytyy lähes paikkaan kuin paikkaan, eikä niiden välttämättä tarvitse olla edes samaa vuosimallia, ei perusteista pitäisi olla puutetta.

# LOW VW

-21-



## keulanlaskuprojekti

Monen 60-luvun VW:n omistajan toive on keulan laskeminen. Erityisesti tämä koskee heitä jotka rakentavat Cal Lookeria. Mutta keulan laskeminen voi olla muillekin hyödyllistä.

**H**eti keulan laskemisen jälkeen kupla näyttää jo paljon jännittävämmältä ja samalla ilmanvastus vähenee. Eräs kuplan omistaja väitti, että hänen alkuperäisessä kunnossa oleva 65:nen paransi huippunopeutta peräti 10km/h ainoastaan 7-8cm:n laskulla.

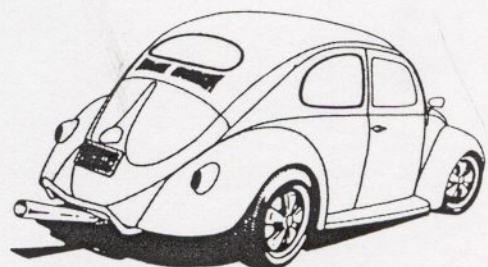
Miten paljon keulansa haluaa laskea on tietysti käytännöllinen kysymys. suurinpiirtein 5-6 cm:n lasku on sopiva ettei renkaat ota kiinni lokasuojiin kääntäessä. On tietysti mahdollista asentaa leveämmät lokasuojat.

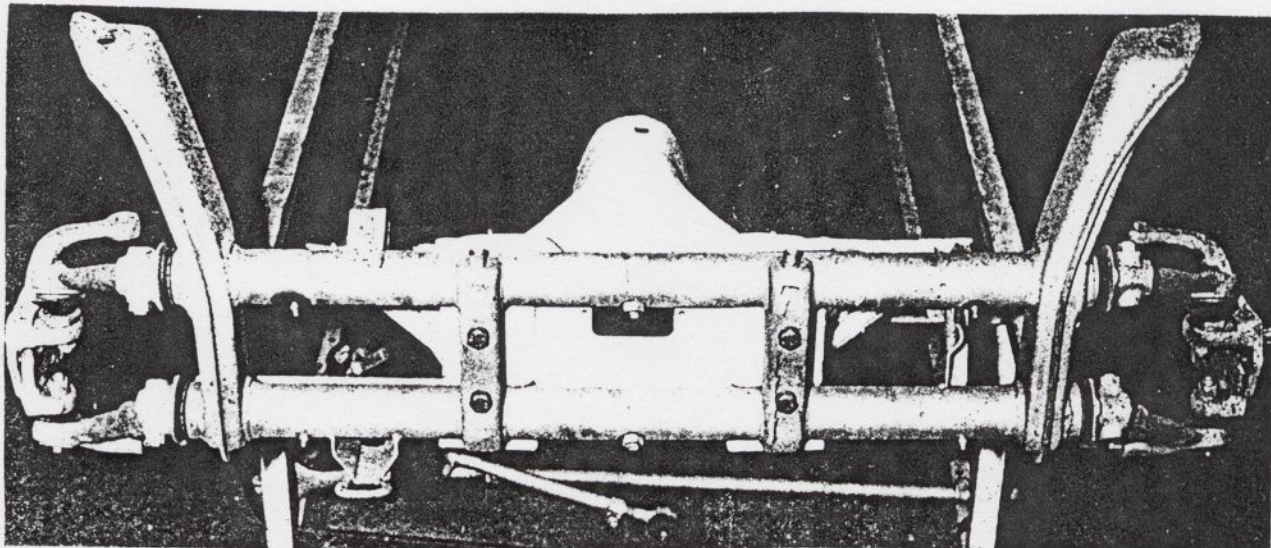
Kuplan etupää on ollut saman näköinen aina siihen saakka kunnes malli 1302 tuli ulos 70-luvun alkupuolella MaPhearsonin etujousituksella. Suuri ero syntyi kun vuosimalli -66 tuli markkinoille. Nyt karatappi korvattiin kuulatapilla.

Vanhamman ja uudemman mallin etupäät erottuvat toisistaan muullakin tavalla. Ei voi esimerkiksi asentaa uudemmanmallisen etupään vanhemmanmalliseen pohjalevyyn koska pystysuorassa olevat kiinnityspultit erottuvat toisistaan. Levyjarrut edessä tuli 1500-malliin 1967 mutta 1300-mallissa oli rummut. siksi levyjarrujen asennus vanhemmanmalliseen etupäähän on vaikeata.

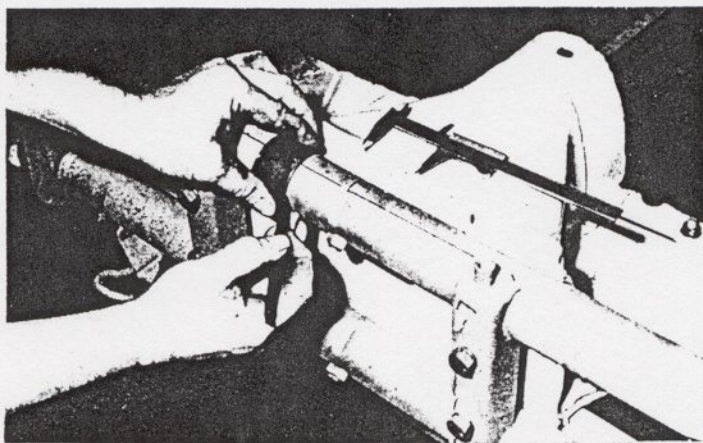
Oheiset kuvat näyttävät ettei työ olekaan niin vaikeata. Tässä tapauksessa väännettiin keskiosat 11 mm antaakseen n. 7 cm:n laskun. Jos haluat off-road tyyppisen kuplan tulee sinun vääntää keski osat toiseen suuntaan saadaksesi enemmän maavaraa. Lykka till!

A. Forstlund

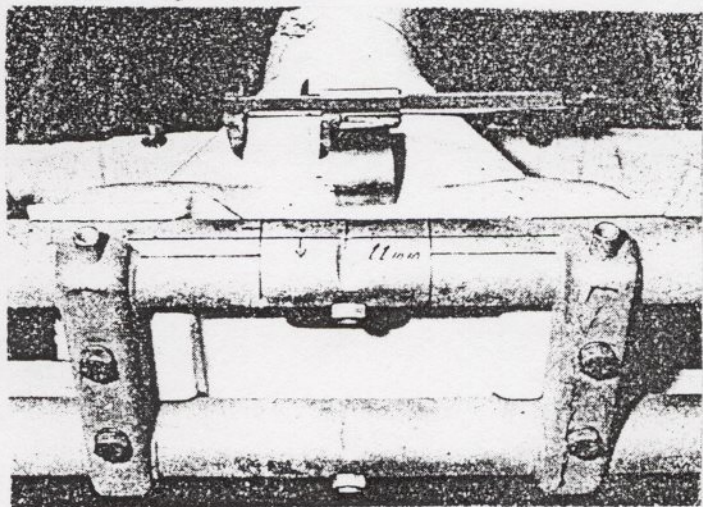




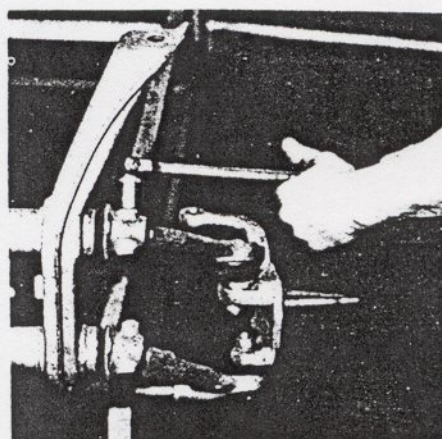
1. kun pohjalevyn etupala otetaan pois ja kiinnitetään työpöytään saadaan mukava työasento. Tämä on uuden tyyppinen etupää kuulatapilla minkä voi ostaa vaikkapa autoromuttamosta. Jos haluaa tehdä hienoa työtä voi viedä etupään hiekkapuhaltamoon. Muista suojata arat paikat.



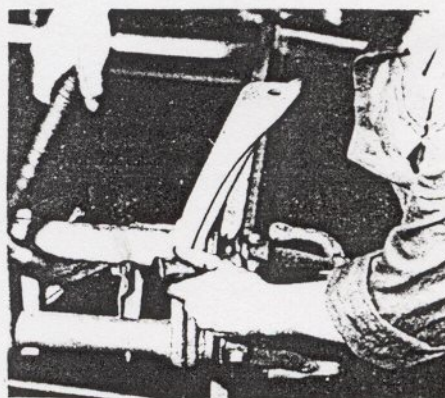
2. Nyt varsinainen työ voi alkaa. Merkkää etupään ylimmäisen putken keskiosaa joka on vääntösauvojen kiinnityskohta.



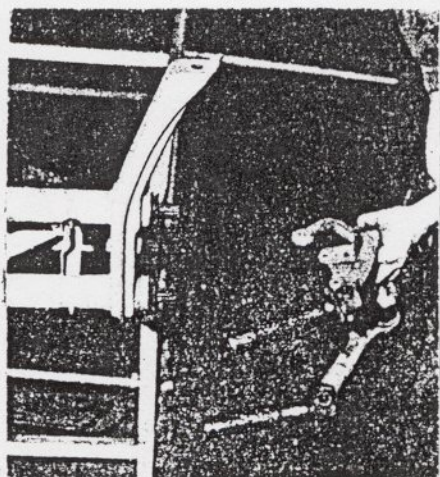
3. Keskiosa tullaan sahaamaan irti vääntämään 11 mm nuolen suuntaan. Tämä antaa n. 7 cm:n laskun.



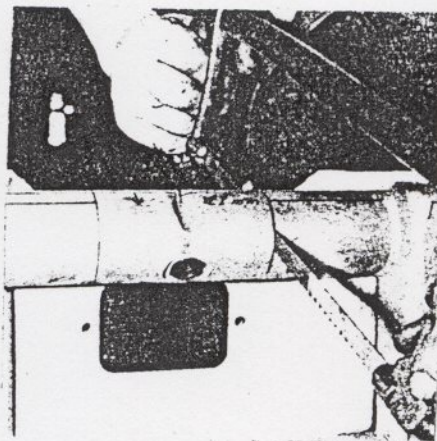
4. Avaa toisen puolen kannatusvarren lukitusmutterit. Koska putket on täytetty rasvalla pitää etupään purkaa kokonaan ja rasvan poistaa ennen kiinnihitsausta.



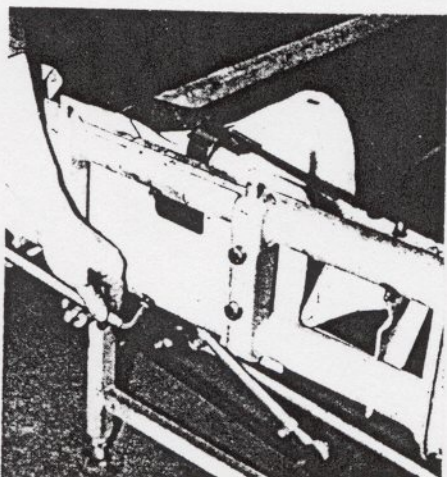
5. Kun pultti on saatu pois voi kannatusvarsi koputtaa irti. Joskus pulttia pitää lämmittää.



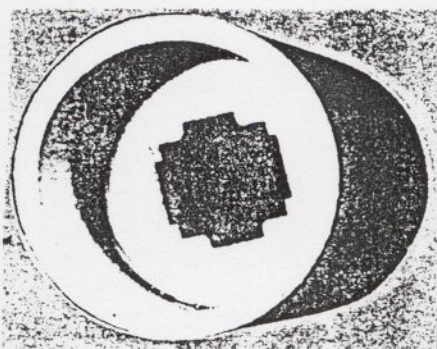
6. Nyt kannatusvarsi on irti;



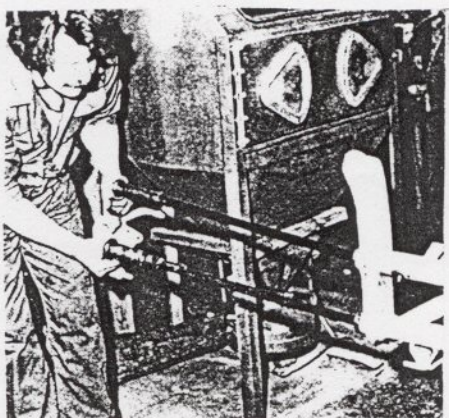
9. Nyt on rautasahan aika.



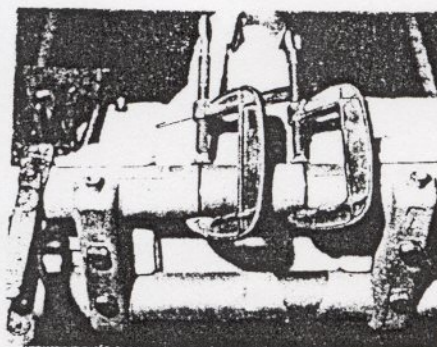
7. Sen jälkeen irroitetaan molempien putkien keskellä olevat lukituspultit.



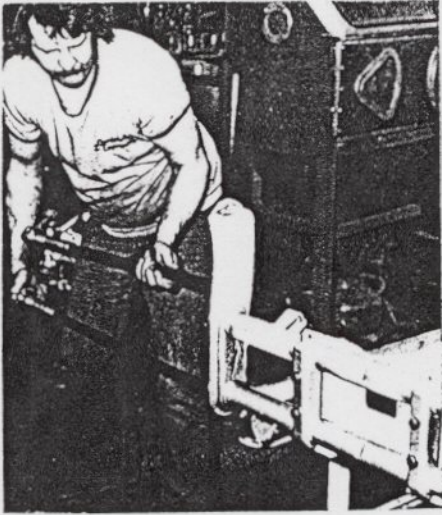
10. Sisältä keskiosa näyttää tällaiselta.



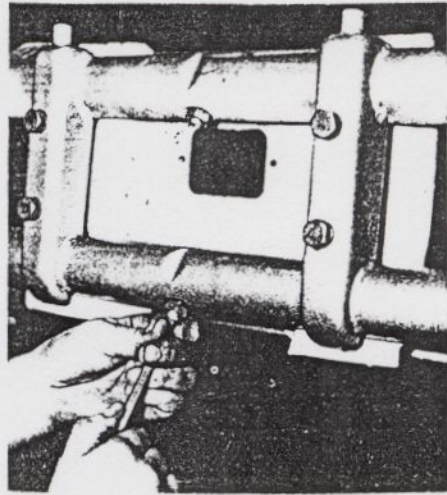
8. Nyt voi toisen puolen kannatusvarret ja jousipaketti vetää ulos.



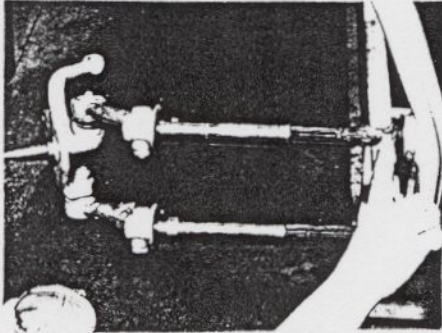
11. nyt on keskiosa väännetty 11 mm ja se voidaan hitsata jälleen paikalle. Koska etupää on pohjalevyn etupalassa kiinni, eikä alimmainen osa ole sahattu irti, etupää ei pitäisi vääntyä vaikka se hitsataan kiinni.



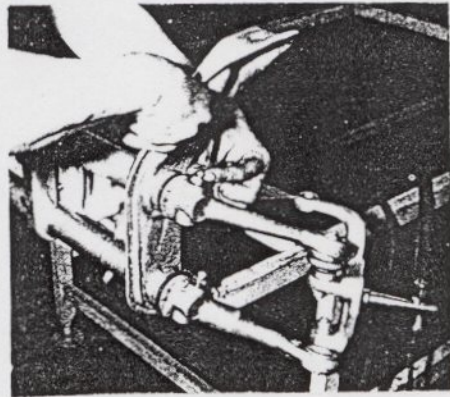
12. Kun ylimmäinen osa on valmiiksi hitsattu tehdään sama juttu alimmaiselle osalle. Nyt etupää voi kasata.



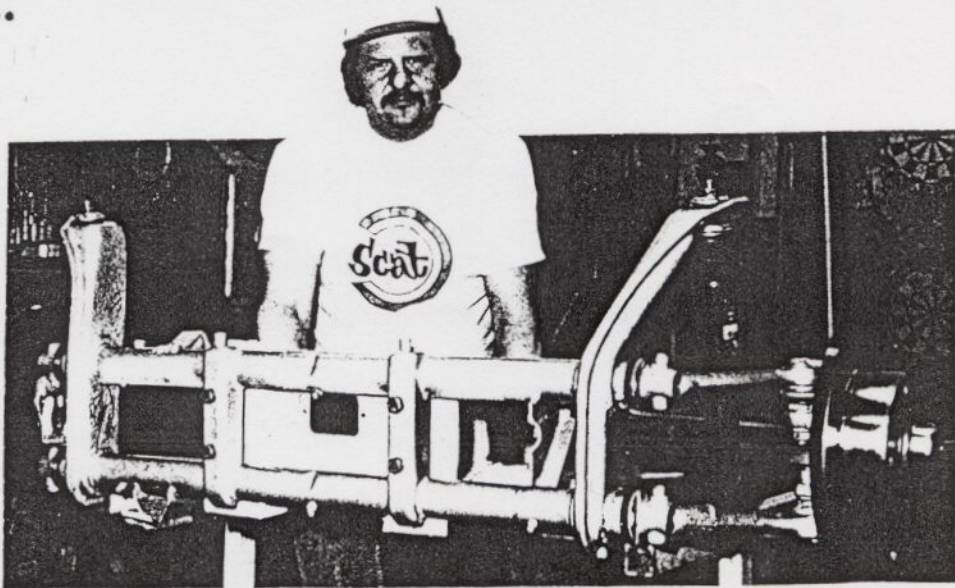
14. Nyt voi keskimmäiset lukituspultit vetää kiinni.



13. Kun etupää kasataan voi samalla asentaa uudet kumi-tiivisteet. Muista pistää rasvaa.



15. Toinen kannatusvarsi voi painaa paikoilleen ja lukita pultilla ja mutterilla.



16. Nyt työ on tehty. Tässä mm jarrut ja lyhkäset Opel Manta iskarit on asennettu.



ERÄS KERTOMUS RAKENTEILUSTA

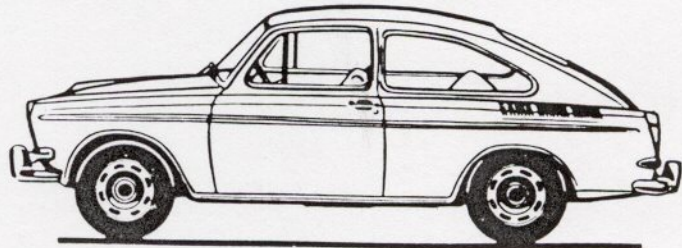
Wolkswagen-harrastukseni alkoi oikeastaan siten, että morsiameni isä omisti valkoisen Kuplan(1200 -70 HSH-3), joka oli seissyt tallin välikössä jo jonkin aikaa ja se oli ruosteessa vähän joka puolelta, sekä hieman kuhmuinen.

Olin jo silloin innokas auton rakentelija, mutta Kuplaan en ollut vielä koskaan kajonnut. Ehdotin morsiamelleni, että hän ostaisi tai pyytäisi auton isältään. Lupauduin laittamaan auton kuntoon siihen mennessä, kunnes hän saisi ajokortin. Ehtona oli vielä, että hän itse maksaa tarvittavat osat yms. Hitsasin pahimmat ruosteauriot ja korjailin edellisten korjaajien uudelleen ruostuneita paikkoja. Koska en purkanut koria ja alustaa erilleen, korjausten tekeminen oli hieman vaikeaa ja tulin siihen tulokseen, että tällä autolla ei ole kovin montaa vuotta edessään. Lommojen oikomisien jälkeen auto maalattiin uudelleen vitivalkoiseksi ja listat ja puskurit jätettiin pois. Ovipanelit verhoiltiin punaisella plyyshellä ja napitettiin, myös nattuhyllä sai samanlaisen verhoilun. Lopputulos oli varsin tyylikäs, kun ajattelee sitä, että auto tehtiin erittäin pienellä budjetilla. Tästä kaikesta sain kuitenkin kipinän, joka jäi kytemään.

Kävikin sitten niin, että noin vuoden kuluttua moottorista hajosi venttiilin nostin ja päätimme ostaa 1300:sen moottorin. Kukaan ei kuitenkaan halunnut myydä pelkkää moottoria, vaan auto seuraisi vähän niinkuin kylkiäisenä. Ostimme sitten erään punaisen Kuplan(1300 -67 VNC-93), jossa oli hyvä moottori. Koska ko Kuplasta eivät muut osat sopineet "heittämällä" 1200:seen, niin se jätettiin purkamatta ja siitä tulikin myöhemmin varsinainen projekti.

Opiskelu kiireiden vuoksi ja siksi, että joudun opiskelun vuoksi asumaan Vaasassa (kotipaikkani on Peräseinäjoki) en voinut heti aloittaa rakentamista, vaan auto joutui odottamaan koko pitkän talven ulkona luminangessa.

Talven aikana minulla oli kuitenkin aikaa miettiä mitä autolle tekisin. Koska california-look on sydäntäni lähellä oli selvää, että autosta siivotaan kaikki ylimääräinen kuten listat, puskurit yms. Päätin myös levittää ainakin takaloka-



311 (tyyppi 3)

suoja, upottaa etu- ja takavilkut lokasuojiin ja lopulta pitkän harkinnan jälkeen laskea kattoa eli chopata.

Vihdoin koitti kevät vuonna 1985 ja ennenkuin lumet olivat kunnolla sulaneet, läpöin polun auton luo ja aloitin osien irroittamisen, koska aion purkaa auton alkutekijöihin ja kunnostaa sen osa osalta. Samalla pyörivät mielessä mielikuvat valmiista autosta ja uusia ideoita tuli mieleen jatkuvasti, mutta suurimman osan ideoista hylkasin neti tyyliin sopimattomana. Purkamiseen meni edellä mainituista syistä jon- tuen pari viikonloppua. Lopulta, kun autossa ei ollut muuta kuin pelkkä kori ja alusta, siis pelkkää peltiä, lasikuitua ja pak- kelia, totesin sen silti vielä kunnostuskelpoiseksi aihioiksi. Seuraavaksi jäin odottelemaan lumien lopullista sulamista, minulla kun ei ole käytettävissä kunnollista tallia. Otin myös selvää Autorekisterikeskuksesta, mitä mieltä he ovat choppaa- misesta. Einäni neillä ollut mitään sitä vastaan, kunhan kattoa ei lasketa enempää kuin 2 tuumaa (50mm). Se oli mielestäni väänän, mutta päätetty mikä päätetty, kattoa lasketaan.

Lopulta lumet olivat sulaneet pois ja koulukin loppui ja pää- sin auton kimppuun oikein toden teolla. Ensimmäiseksi irroi- tin pultit, joilla kori on kiinni alustassa ja leikkasin kul- mahiomakoneella vanhat pohjapaikat irti, koska joku edellinen seppä oli hitsannut korin ja alustan yhteen alustan takaosasta. Kori nousikin helposti miesvoimin (2 miestä) alustaltaan. Kannoimme korin odottamaan latoon vuoroaan.



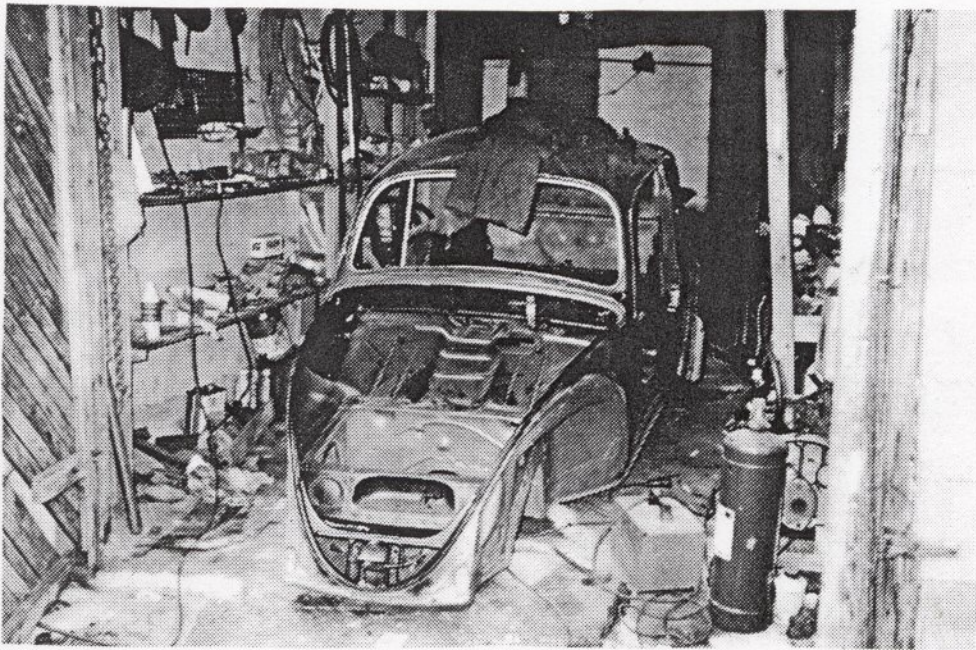
Alusta hitsat- tuna, maalattu- na ja massattu- na. Ylösalaisin

Aloitin alustan paikkaamisella. Alustan takakulmat, samoin kuin osan lattiaa, jouduin tekemään uudesta pellistä. Myös alustan etuosassa mm. polkimien kohdalla oli reikiä ja kyllähän se ruuimeisseli meni pellin lapi monesta muustakin ruostuneesta kohdasta. Etuakseliston kiinnitysmutterien ympärillä runkopaikissa oli korjattu säkkikankaalla ja pakkelilla, suorastaan edesvastuutonta! Nyt on nekin korjattu terveellä pellillä. Myös etuakselistossa, iskunvaimentimien yläpäähän kiinnityskoncissa oli puhkiruostuneita kohtia.

Seuraavaksi sekä alusta, että kori vietiin niekkapuhallukseen ja puhalluksen jälkeen paikkailin esiin tulleita pikkureikiä, joita ei tosin montaa löytynyt. Alustan maalasin kauttaaltaan 2-komponenttisella epoksimaalilla, joka on tarkoitettu vaativiin teräsrakenteisiin (ei myydä ainakaan osuuskaupassa). Maali on ns. teollisuusmaali ja on erittäin iskunkestävää. Alapuoli lisäksi

massattiin. Eteen asensin 1500:sen levyjarrut, jotka sopivat "heittämillä" paikalleen ja kaikki jarruputket, letkut ja sylinterien kumit uusittiin. Takajarrurummut vaihdoin myös nelipulttisiin. Koska rummut olivat 10mm leveämmät kuin viisipulttiset, niin ne eivät sovi suoraan, vaan täytyy myös kokeilla pitempää vetoakselia.

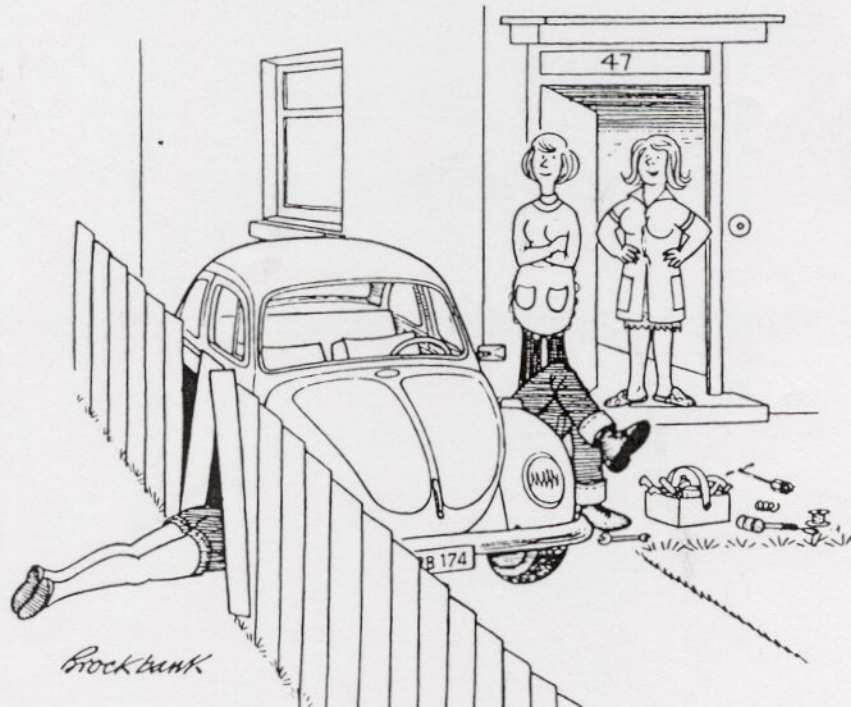
Lopulta pääsin korin kimppuun. Korin alaosa kauttaaltaan oli melko pehmoista ja paikkaamisen aloitin vaihtamalla kynnyspellit, jotka ostin varaosaliikkeestä valmiina. Ne ovat kyllä hintansa väärti. Lämmönsäilytysputket, jotka kulkevat korin alaosassa kotelon sisällä tein paksuseinäisestä (2,6mm) vesijohtoputkes-



Kori korjattuna.  
Erillään vielä  
alustasta.

ta, luulisi jonkin aikaa kestävän. Kori oli ruosteessa aika monesta paikasta, kuten em.kynnykset ja muu lämminilmaputkien ympäristö, varapyörän kotelon ponja oli puhki ja lokasuojien ja korin liittymäkohdista löytyi vähän reikiä. Lopulta sai kuitenkin vauriot korjattua ja kori oli jälleen kerran kokonaan peltiä ja pääsin mielenkiintoisimpaan vaiheeseen eli kustomointiin. Listanreiät umpeen, samoin kuin puskurien reiät ja etu- ja takapeltien kahvojen poisto. Kojelaudasta peitin kaiken muun paitsi nopeusmittarin reiän. Tein kuitenkin tuulilasille lisää ilmakanavia, sekä sivuikkunoille molemmille puolille yhdet kanavat. Toivottavasti niistä on puhaltimen kanssa jotain hyötyä. Myös etuakselistoa laskettiin hieman jo alustatöiden yhteydessä. Ohjeet ko. operaatioon sain VW-kerhon lehdestä. Takalokasuojia levitin n. 30mm kumpaakin sisäreunasta, sekä lyhensin takaa ns. hiekkapeltiä ja lokasuojien alareunaa saman verran. Seuraavaksi korin alaosa sai myös epoksipinnan ja kori ja alusta pultattiin yhteen eikä niitä tarvinnut paljon sovitella.

Kaiken tämän jälkeen auto nostettiin ylös tukeville pukeille ja kun oli pari kertaa nielaissut tyhjää otin pienen kulmahio-makoneen ja leikkasin katon irti tarkoin suunnittelemani paikoista. Tässä vaiheessa minua alettiin jo pitää hulluna, särkeä nyt juuri korjaamaansa autoa. Kyseessä kun on pieni maalaiskylä, niin kaikki ovat kiinnostuneet toistensa tekemisistä. Varsinkin vanhemmille mieshenkilöille oli vaikea selittää, mitä hyötyä on katon laskemisesta. Ei kai siitä mitään hyötyä ole, sehän on ulkonäköseikka ja siitähän voidaan olla montaa eri mieltä. Lopulta sain kuitenkin asennettua ja hitsattua katon takaisin paikalleen, nyt kumminkin 50mm matalampana ja mielestäni se ei aina-



Miehelleni  
tämä auto-  
harrastus on  
kaikki kaikessa.

kaan rumenna Kuplan ulkonäköä. Asiaa tuntemattomimmat eivät varmasti edes huomaa, että katto on matalampi.

Choppauksen vaikeus on melko suhteellista, siihen vaikuttaa varmasti eniten kokemus peltihommista, joten en suosittelen aivan kaikille, jollei ole varma kyvyistään tai ystäväpiiriinkään ei kuulu sellaista, joka sen osaisi varmasti tehdä. En ainakaan tällä kertaa viitsi kirjoittaa onjeita ko. operaatiosta, koska se vaatisi melko seikkaperäisiä tietoja ja mittoja ja ehkä valokuviaakin. Sitäpaitsi olen melko varma siitä, että se tapa millä itse choppauksen suoritin ei ole ainoa eikä paras tapa, koska tein sen itsekin ensimmäistä kertaa. Seuraavalla kerralla teen sen enkä toisin, jos teen ollenkaan.

Aluksi kuvittelin, että auto voisi olla valmis jo syksyllä, mutta näihin peltitöihin menikin koko kesä, koska en voinut työntöni vuoksi tehdä autoa muulloin kuin viikonloppuisin, harvemmin viikolla. Sitten tuli jälleen ankea syksy ja viimeinen vuosi teknillisessä oppilaitoksessa alkoi ja Kupla parka joutui pressun alle odottelemaan kevättä. Homma alkoikin jo välillä maistua puulta, koska vietin melkein kaiken vapaa-aikani antaassa tallissa, joten tauko on varmasti paikallaan ja muujakin alkoi jo pikkuhiljaa hermostua, ilmeisesti mustasukkaisuutta? Olen kumminkin tässä syksyn mittaan nommannut mm. Corollan etupenkit, lampin vilkut sekä Haynesin englanninkielisen kirjan, jossa on kaikki osat räjähdyskuvina: Kirjan runsaista kuvista on hyötyä, ei siis tarvitse osata englantia kovinkaan paljon. Nyt talven aikana on aikaa miettiä autolle sopivaa väriä, sekä väriin sopivaa verhoilua.

Keväällä aion ensi töikseni viedä autonmaalarin käsiteltäväksi, sekä hankkia siihen ikkunat. Melkein kaikki muut tarvittavat osat saankin jutun alussa mainitusta valkoisesta Kuplasta, joka muuten on kunnossa, mutta sen alusta on senverran päässyt ruostumaan, että sitä ei kannata enää korjata.

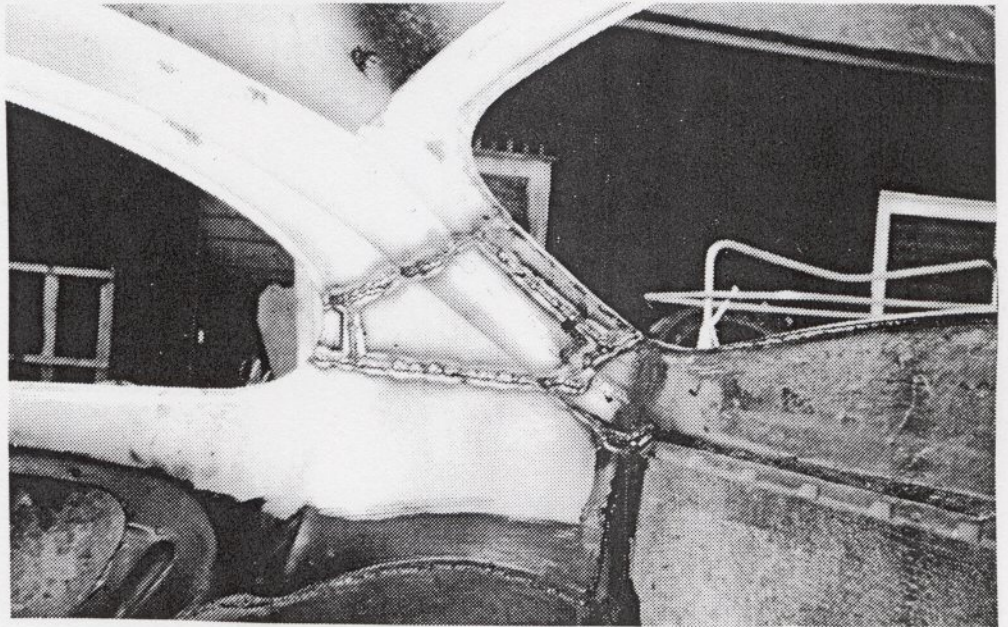


Alusta ja kori yhdessä. Kattoa chopattu 50mm.



Sama takaapäin kuvattuna. Huomaa lyennetty hiekkapeltti ja puuttuvat sadekourut.

Knoppauksen yhteydessä tehtyjä hitsausliitoksia



Huomaa kalliistettu tolppa.

Nyt joku voi ajatella, että tämän jutun kirjoittaja on sellainen kaveri, joka puhuu enemmän kuin tekee. On tietysti arveluttavaa kirjoitella sellaisista asioista, joita aikoo vasta tehdä, mutta itseni tuntien en kirjoittelisi ellen olisi varma siitä, että teen auton loppuun asti. Mutta vannomatta paras, Suomessa on paljon keskeneräisiä projekteja mm. rantakirppuja. Olksihan se no-  
loa jättää kesken kaiken tämän vaantoamisen jälkeen.

Toivoisin, että tästä jutusta olisi jollekkin enkä hyötyäkin ja innostaa vaikka aloittamaan rakentamisen tai kenties entisöinnin, eikä myy autoaan romutettavaksi. Rakentaminen vaatii kyl-  
lä melko pitkää pinnaa ja varsinkin lyhyellä aikavälillä kes-  
tävää taloutta, vaikka Kupla taitaakin olla rakentelukohteena  
sieltä halvimmasta päästä. Rakentamalla autonsa tällä tavoin  
ja tietysti pienemmälläkin kunnostuksella saa itselleen luot-  
tettavan kulku- ja harrastusvälineen, joka myös kestää ja pi-  
tää pintansa uudempienkin autojen rinnalla.

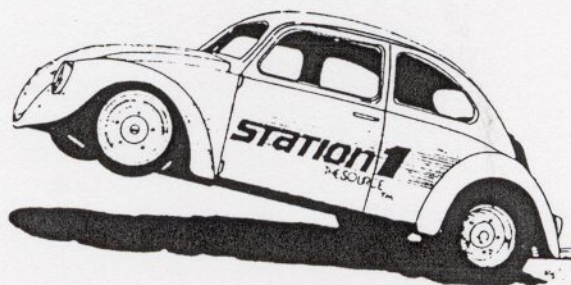
Muistelinkin tässä ennen joulua lämmöllä erästä saksalaista  
automerkkiä, kun hinasimme muijani Saabia n.50km kytkinvaurion  
vuoksi.

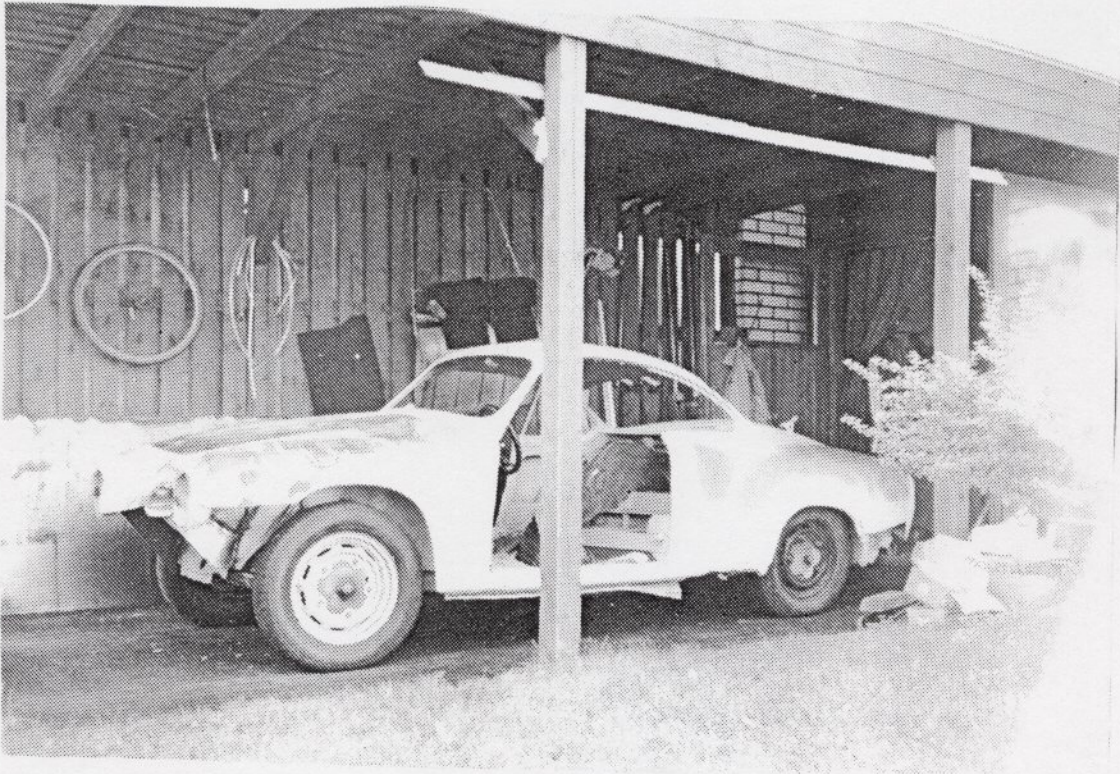
Toivoisin, että muutkin kirjoittelisivat rakentelukikkoja mm.  
tuuletusikkunan poistosta, moottorin virittämisestä, louversien  
tekemisestä yms. sillä tarvitsen vielä runsaasti tietoa ja oh-  
jeita ennenkuin autoni on valmis. Koska tässä jutussani en an-  
tanut oikein tarkkoja ohjeita mistään, teen sen sitten kun au-  
toni on valmis. Jos nyt jonkun on pakko saada tietää enemmän  
esim. choppauksesta tai lokasuojien levittämisestä tms. niin  
lähettäköön kirjeen, jossa on valmiiksi kirjoitettu palautus-  
kuori postimerkkeineen.

Hyvää talvenjatkoa toivottaa:

Jussi Alasalmi  
Kustaalantie 67, Pihatupa  
65250 VAASA

ps. osoite on voimassa 30.4.1986 asti





Projekti vm.59



Vaaleansininen sellainen

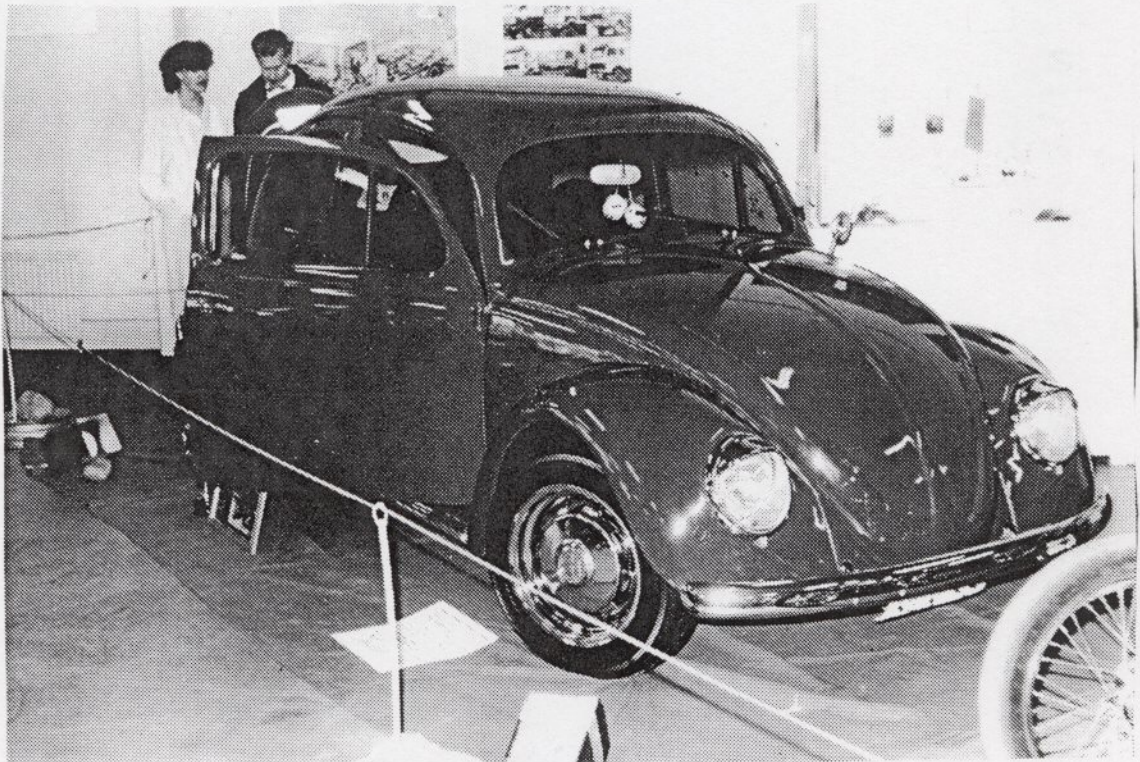




Nuijasodan jälkeinen sotasaalis, kuvattu susirajan tällä puolella vuonna 1985.  
Huom. Kattoluukulla.



Sama auto kuvattu sotaharjoituksissa tammikuussa 1986.



Vuoden Volkkari vuodelta 1984, pun cal.look NEK-55,  
vuosimallia -56/67, 1500 cm<sup>3</sup>.

Pilkkimiehen blues

Maisema, jossa silmä lepää...

Lienee mallia -56.



Otetaan yksi kpl aural-  
miehen auto ja ajetaan  
jälle.

Etsitään sopiva paikka  
ja kun alkaa nykiä...



sammutetaan moottori ja  
aletaan pilkkimään.



FVWA:n Helsingin jaos tiedottaa:

Helsingin jaoksen kokoontumiset

-Töölön kisahallin liikenneopetusluokassa, Paavo Nurmenkuja 1, kokoonnutaan kevään aikana keskiviikkona 12.2, 26.2, 12.3 ja 26.3 klo 19.00. (Huhti-toukokuun vuorot ovat peruuntuneet.)

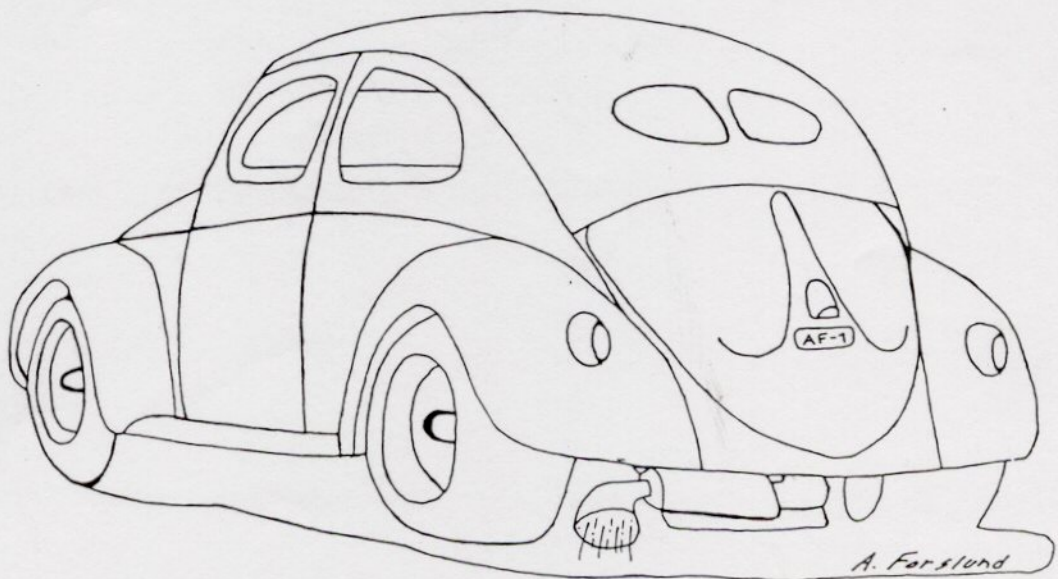
-Sunnuntaisin klo 15.00 viikottainen kokoontumispaikka on Vallikallion Shell-asema Kehä I:n varrella, n. 1 km Maxi-marketista itään, puh.luett. kartta 23.

...ja kun lumet vähän sulavat ja pajunkissat pistävät päänsä pensaaseen, niin torstai-kokoontumiset Shellillä jatkuvat. Siis sunnuntaisin klo 15.00 ja torstaisin klo 19.00, joka viikko.

Kaikki Volkkarimieliset läheltä ja kaukaa toivotetaan tervetulleiksi.

-----

Ja tässä pieni väritystehtävä perheen pienimmille (kaikille alle 25-vuotiaille). Kukahen tekee hienoimman?



# VW-TALVITEMPAUS



2.3.1986 - SUNNUNTAI  
KALPALINNA, Turenki

Kaikenikäisten talviriehaa vietetään nyt toista kertaa, viime talvena riehaannuimme napakelkan kyydissä Järvenpäässä, tällä kertaa tapahtuu Kalpalinnassa.

Kalpalinna on monipuolinen laskettelu- ja talviurheilukeskus:  
mahdollisuudet

- \* murtomaahiihtoon
- \* lasketteluun
- \* on lasten pulkkamäki
- \* ja on "hieman isompien lasten" ISO pulkkamäki

Laskettelurinteitä on seitsemän, alkaen harjoittelurinteistä aina vaati-  
viin freestylerinteisiin. Välinevuokraamoja alueella on kaksi.

VÄLINEVUOKRAT JA HISSIKORTIT:

- \* kaikki lasketteluvälineet 50,-/pv
- \* -"- 3h + 12 nousua hissillä 75,
- \* hissikortit: 12 nousua 30,
- \* 25 nousua 50,-
- \* hissikortti koko päiväksi 80,-
- \* hissikortti puoleksi päiväksi 50, (klo 9.00-13.00  
ja 13.00-17.00)

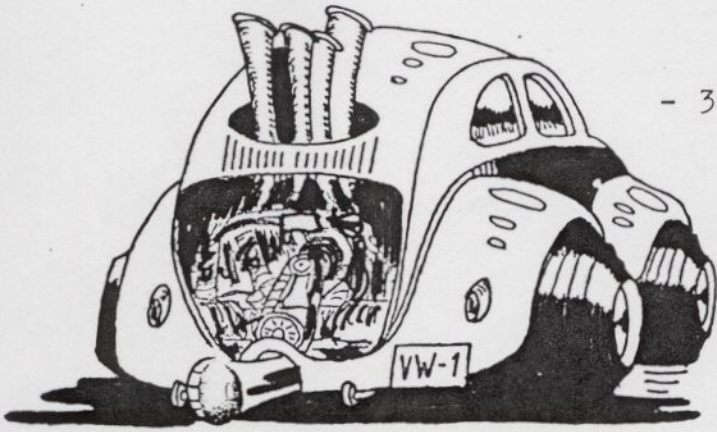
HUOM! Henkilöt, jotka aikovat vuokrata välineitä, pyrkikää olemaan pai-  
kalla mahdollisimman aikaisin. Vuokraamot aukeavat klo 9.00.  
Pulkkamäkeen "uskaltautuville" sopivat lasketteluvälineiksi perinteisten  
pulkkien ym. lisäksi mielestäni yhteisen harrastuksemme huomioon ottaen  
hyvin esim. Kleinbussin katto, liukuovi, kuplan katto, keulapelti ja  
VW-tarvikeliikkeen muovikassi. (Ellei muuta löydy, hyväksyttäneen myös  
Valintatalon muovikassi)

Alueella on ravintola ja kahvibaari. Tarkoitus on varata ravintolasta  
ruokailumahdollisuus halukkaille. Päivän annos joka sisältää alkuruoan  
(salaatti tai keitto) ja pääruoan (yleensä joku leike, esim. Wieninleike)  
maksaa 25,-

KOKOONNUMME KALPALINNAN PYSÄKÖINTIALUEELLA KLO 10.30  
Helsinkiläiset: yhteislähtö Keimolan KESÖILilta klo 9.00.

Ne, jotka aikovat ruokailla, ilmoittautukaa: Päivi Ohenojalle,  
p. 90 - 331941 os. Kauppakartanonkatu 20 K 103, 00930 HELSINKI -  
viimeistään 28. helmikuuta, ellei aio ruokailla, ei tarvitse erikseen  
ilmoittautua.

KAIKKI MUKAAN VIETTÄMÄÄN HAUSKAA PÄIVÄÄ !



- 38 -

# FLAMA

Finnish VW Association r.y.

BORGÅ - PORVOO

TIEDOTUS!

MUISTAKAA SWAP-MEET

HEINÄKUUSSA 11-13.7

SEURAAVASSA LEHDESSÄ LÄH-  
EMPIÄ TIETOJA PAIKASTA, OSALLISTU-  
MISESTA JA MYYNNISTÄ.

**a winner!**



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>
Rami Laitinen	Espoo	
Jouni Andersson	Riispanni	Kupla 1300 -68
Åke Hansson	Loviisa	Kupla 1300S -72
Sven Hansson	Loviisa	Kupla 1300 -71
Jari Toivonen	Vantaa	Kupla 1300 -72
Juhani Kohtamäki	Alavus	Kupla 1200 -61



VW 1303 S vm.-74 ACL-222, 1584 ccm, tropiikin vihreä, om. Kimmo Könönen, Tuusula

## KÄYTÄNNÖSSÄ KOETTUA

Tämän palstan tarkoituksena on auttaa auton käyttäjiä, rakentelijoita yms. välttämään turhaa työtä, säästämään hermojaan ja harmaantumaan vasta keski-ikässä.

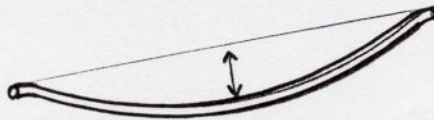
### PIENET JUTUT

Kun tuuletusikkunan haka katkeaa tai haluat muuten vain varmistaa autosi intimiteetin, harkitse tätä:

Poraa esim. 6 mm reikä ovenkarmiin tuuletusikkunan etuosan kohdalle. Siis sisäpuolelle, tietty. Laita reikään M6 pultti, ikkuna on tukevasti lukittu. Ota pultti pois, ikkuna toimii normaalisti. Hyvä lukko, ei aukea ruuvarilla eikä rautalangalla. (Älä unohda avaimia sisälle)

### ISOT JUTUT

Yleisin syy kytkimen ravistamiseen on kytk.vaijerin kuoren väärä pituus. Kuoriosassa on vaihdelaatikon vieressä, alkaa korin aukosta ja loppuu v-laatikon kyljessä olevaan silmukkaan. Kuoren pitäisi olla niin pitkä, että siihen ed. mainitulla välillä jää 2-3 cm pelinvara (nuoli)



Jos tämä ei auta ravistukseen, tutki v-laatikon kumit ja kytkinpinnat.

### TYÖKALUJUTUT

Vauhtipyörän mutterin avaamisessa ja kiinnittämisessä on paras apulainen pitkä ja tukeva lattareaudan pätkä, johon on porattu kaksi reikää (n. 10mm) 100 mm päähän toisistaan (180 mm kytkin) tai 108 mm (200 mm kytkin). Kiinnitetään rauta kytk.asetelman reikiin ja -voila -moottori ei pyöri, lukitus ei lipeä ja pulttia avatesa tai kiinnittäessä moottori pysyy helposti paikallaan pöydällä tai lattialla.

*Pekka*



SALLITUT MUUTOKSET

Siis nyt kuplaan 1600 moottori. Vaatimukset:

- Jarruhihnan leveys edessä 40 mm
- jarruhihnan leveys takana 30 mm
- ohjausvaimennin
- kallistelunvaimennin edessä
- Maahantuoja suosittelee lisäksi samoja vaihteiston välityksiä kuin alkup. 1600 malleissa.

Levyjarruja siis EI välttämättä tarvita, kun autosi täyttää em. vaatimukset on moottorin vaihto muutostasastusta vailla valmis.

Muista myös että 1200,1300 ja 1500,1600 kuplat kuuluvat eri vakuutusmaksuluokkiin. Jos haluat autosta täysin laillisen on myös vakuutus muutettava autoa vastaavaksi.

Katsastusmies kinuaa muutoksen yhteydessä muutamaa paperia: Todistus uuden moottorin omistussuhteista, Maahantuojan todistus siitä että jarrumuutos on oikein tehty (jos on tehty muutoksia).

Lisäksi on hyvä olla maahantuojan todistus muutoksen luvallisuudesta. (ote vihkösestä Sallitut muutokset)

Paperisodassa auttaa: VV-AUTO OY

Huolto-osasto

00810 H:KI

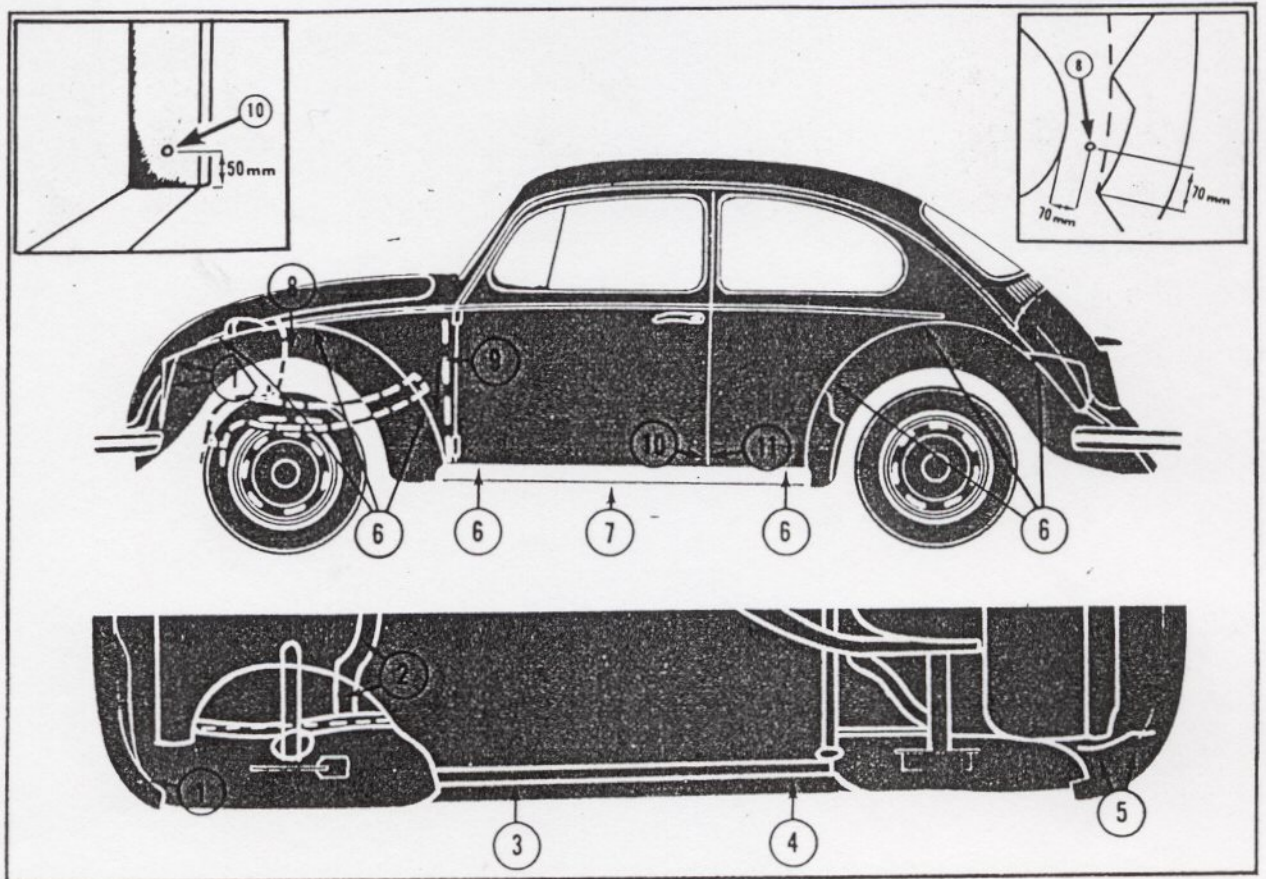
Puh.: 90-75831

Ensi kerralla paneudumme parin sivun verran jarruihin, esim. levyjarrut olkatappi -malliseen etuakselistoon.

*Peikka*

## KUPLAN RUOSTEENESTO KÄSITTELY

### VOLKSWAGEN 1302



### VOLKSWAGEN 1302

Före behandlingen erfordras en noggrann rengöring och torkning. Demontera därefter mattan i bagagerummet, samtliga hjul, (även reservhjulet), gummipluggarna vid punkterna 3 och 4 samt strömbrytaren i dörrstolpen vid punkt 9.

Borra hål (med 8 mm borrh) vid punkt 8 (hålet borraras 70 mm från reservhjulsbaljan samt 70 mm från främre plåtfalsen – se bild), 10 (se bild) och 11.

#### Sprutning från lyft (TECTYL 140 alt 894)

- 1 Lamphus. Spruta omsorgsfullt runtom.
- 2 Främre tvärbalk. Spruta genom befintliga hål.
- 3–4 Tröskellåda. Spruta omsorgsfullt.
- 5 Bakre stötfångarfäste. Spruta genom befintliga hål.
- 6 Skärmarnas- och fotstegens infästning till karossen. Spruta mycket omsorgsfullt.
- 7 Underrede. Spruta hjulhus och bottenplatta omsorgsfullt med TECTYL 506 eller 122. Om 122 används sprutas hela underredet först med en fin dusch av TECTYL 140 eller 894.

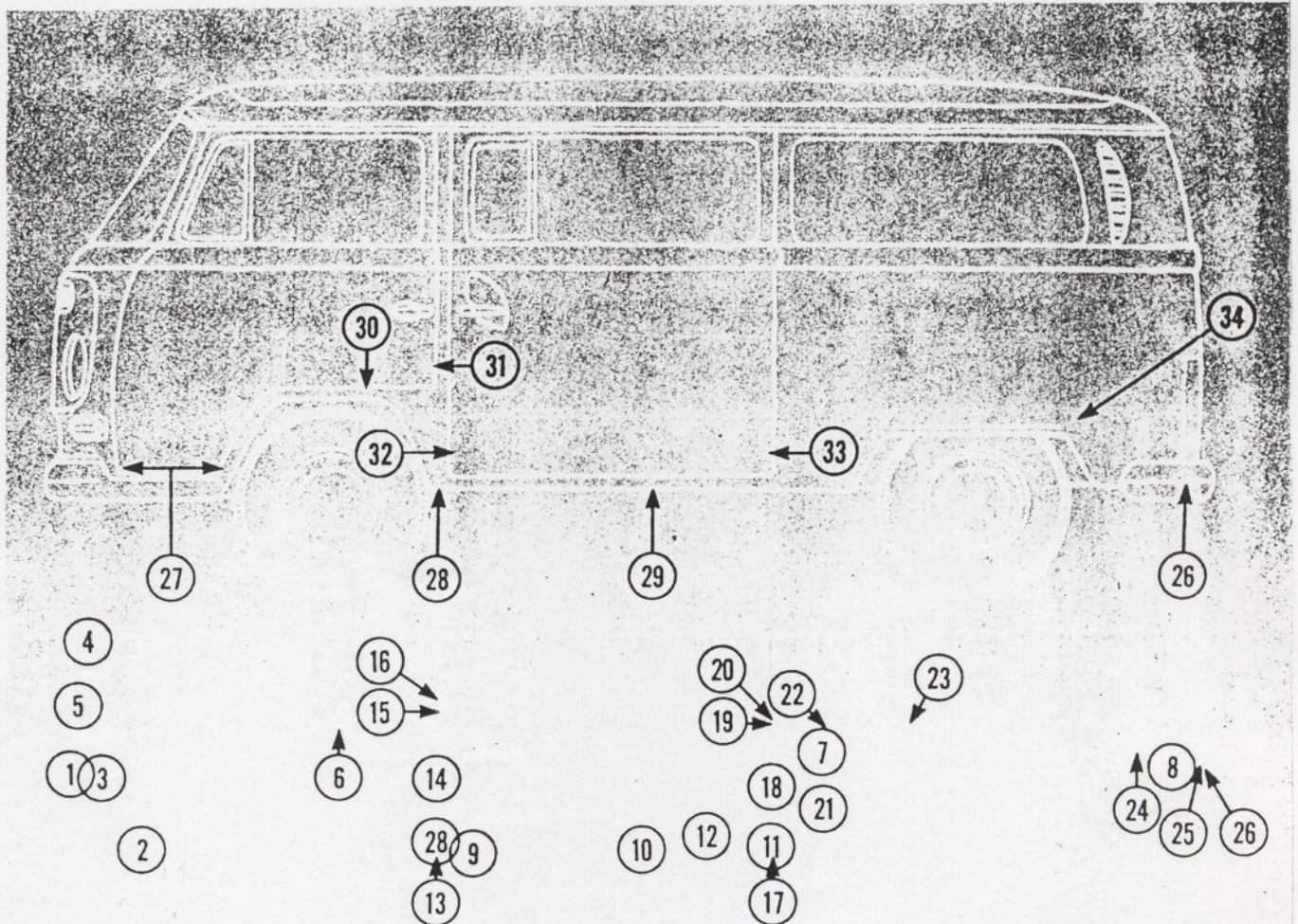
#### Sprutning från markplan (TECTYL 140 alt 894)

- Spruta strålkastarhusen invändigt. (Reducerat tryck).
- 8 Förstyvningsbalk. Spruta omsorgsfullt från bagagerummet. (Reducerat tryck).
  - 9 Främre dörrstolpe. Spruta båda sektionerna omsorgsfullt. (Reducerat tryck).
  - 10 Bakre dörrstolpe. Spruta snett-nedåt-utåt mot ytterplåten. Rikta strålen så att dämpapp och klädsel ej blir sprutade. (Reducerat tryck).
  - 11 Dörr. Spruta snett-nedåt-utåt mot ytterplåten. Rikta strålen så att dämpapp, klädsel och hissmekanism ej blir sprutade. (Reducerat tryck).

När behandlingen är slutförd pluggas hålen 8, 10 och 11 samt efter ett dygn hålen 3 och 4 med originalpluggar. Därefter monteras alla demonterade detaljer.

PAKUN RUOSTEENESTO KÄSITTELY

# VOLKSWAGEN TRANSPORT



Innan behandlingen påbörjas demonteras alla hjul. Borra hål 1, 2, 3, 12, 30, 31, 32 och 33 med 7 mm borrh. Vidga dräneringshål 9, 10 och 11 i tröskellådan.

### SPRUTNING FRÅN LYFT (Tectyl 894).

- 1— 3. Frontplåtens förstärkningsbalk. Spruta åt båda hållen i hålen. Spruta ej uppåt!
- 4. Skyddsplåt.
- 5— 8. Rambalk. Hål 6, 7 och 8 på balkens insida.
- 9—11. Yttre tröskellåda. Spruta genom dräneringshålen.
- 12. Inre tröskellåda. Spruta åt båda hållen i hålet.
- 13. Balk vid främre domkraftsfäste.
- 14, 15, 16. Främre tvärbalkar. Hål 15 i undre balken och hål 16 i övre balken sitter på sidan.
- 17. Balk vid bakre domkraftsfäste.
- 18—20. Bakre tvärbalkar. Hål 19 i undre balken, hål 20, 21, 22 i övre balken samt hål 22 sitter på sidan.
- 23. Gaffelben. Spruta genom bef. hål på sidan.
- 24. Bakre motorfäste. Spruta genom öppningen i balkänden.
- 25. Balk under baklucka. Spruta genom öppningen intill stötfångarfästet.

- 26. Sidobalk vid motorrumslucka. Spruta uppåt genom öppningen intill stötfångarfästet.
- 27. Framdörr. Spruta åt båda hållen genom dräneringshålet med reducerat tryck.
- 28. Bakre dörrstolpe, framdörr. Spruta uppåt genom dräneringshålet.
- 29. Underrede. Spruta fästen, skarvar och fogar med Tectyl 894. Därefter hjulhus och bottenplatta med Tectyl 506 eller TL 121. OBS! Undvik att spruta på rörliga delar såsom styrningsdämpare, stötdämpare, styrleder m. m.

### SPRUTNING FRÅN MARKPLAN (Tectyl 894).

- 30. Främre hjulhusbalk. Spruta omsorgsfullt.
- 31. Framdörr. Spruta nedåt mot sidoplåten med reducerat tryck.
- 32, 33. Sidodörr. Spruta nedåt mot sidoplåten med reducerat tryck.
- 34. Motorrum. Spruta alla skarvar och fogar i motorrummet samt i fickan vid hjulhusen.

När behandlingen är slutförd pluggas alla borrarade hål varefter demonterade detaljer återmonteras.

1961



3 192 507—4 010 994

1962

- 44 -



4 010 995—4 846 835

1963



4 846 836—5 677 118

1964



5 677 119—6 502 399

1965



115 000 001—115 979 200

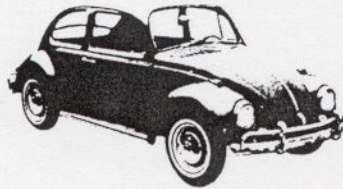
1966



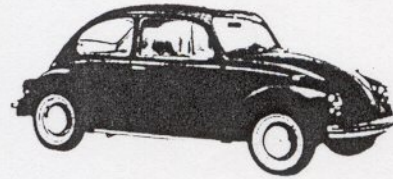
116 000 001—116 1 021 298

1968

1967



117 000 001—117 844 892



118 000 000—118 1 016 098

1969



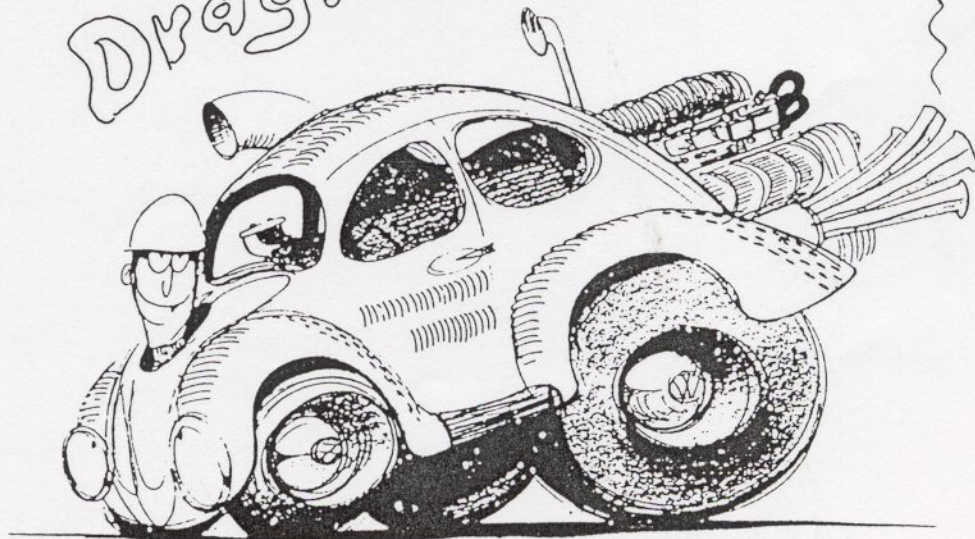
119 000 001—119 1 093 704

1970



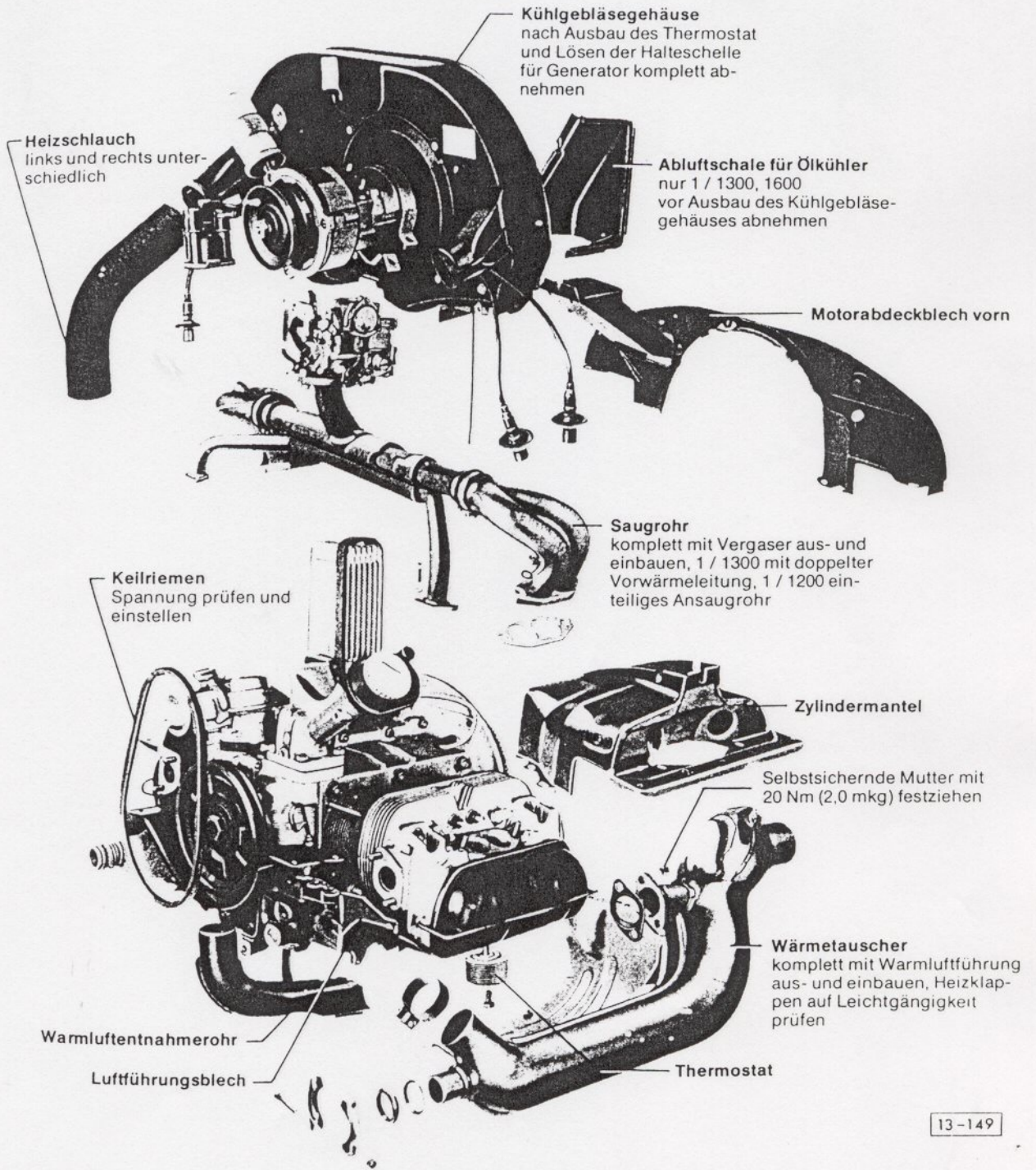
11 0 2000001—11 0 3096945

Dragracer



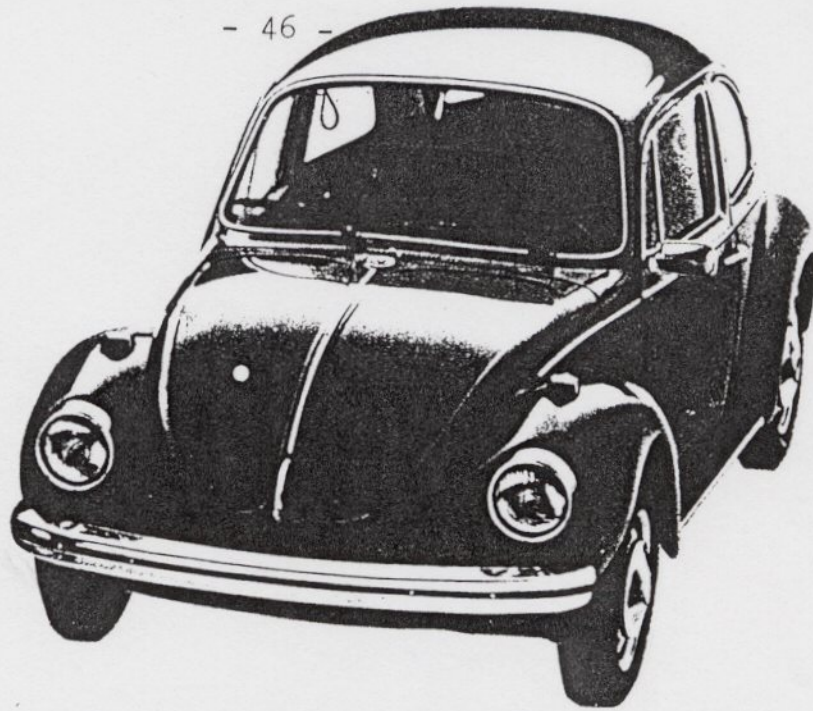
# Motor-Kurbeltrieb

- 45 -

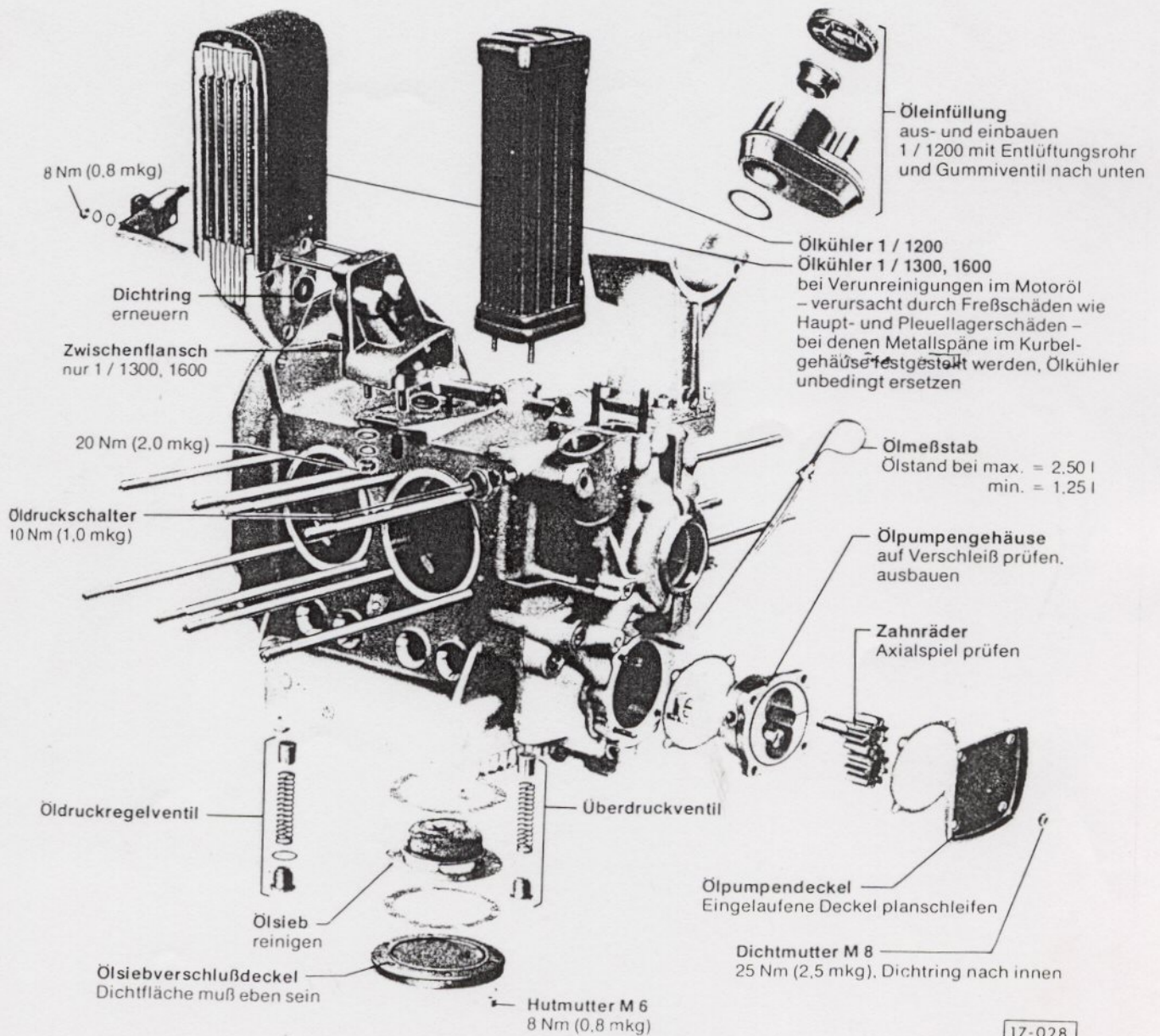


13-149





## Motor-Schmierung





Eklundhin perheellä on peräti neljä vanhaa Kuplaa. Ne ovat kovassa käytössä kakkosautoina. Remontit ovat rajoittuneet pakoputki uusimiseen.

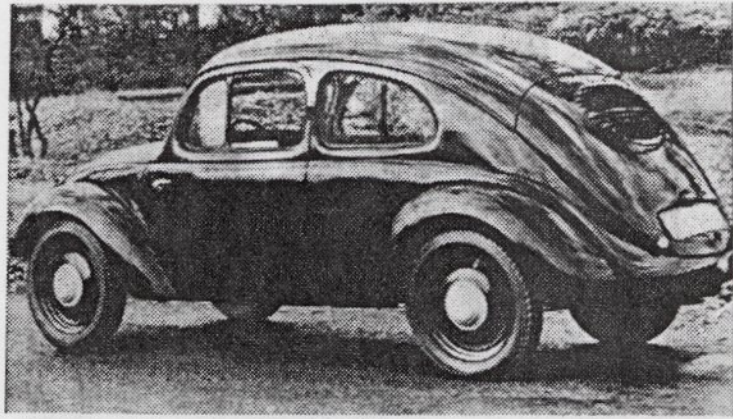
Neljän volkkarin omistaja:

# Kupla kulkee

# ja kulkee

■ ■ Viisikymmentä vuotta juuri täyttänyt Kupla-Volkkari on ollut hyvin suosittu myös Suomessa. Harvassa perheessä sitä kuitenkaan on yhtäaikaan neljä kappaletta. Ainakaan enää, kun mallin valmistus Euroopassa on ajat sitten lopetettu.

vaikkei  
edes  
öljyjä  
vaihdeta



Koesarjan Kupla vuosimallia 1936.



Insinööri Nils-Olof Eklundhin perheessä Nuuksiossa eivät nuo neljä Kuplaa suinkaan ole museoesineitä, eivät edes hyvässä hoidossa, mutta sitäkin kovemmassa käytössä. Yhtä lukuunottamatta kylläkin kakkosautoina.

— Ei niitä sen kummemmin ole kerätty, ovat vain osuneet kohdalle mikä mistäkin, ins. Eklundh kertoo. Kaikki on ostettu käytettyinä ja hyvin halvalla. Kaikilla on mittarissaan pitkälti toista sataatuhatta kilometriä. Vanhimmalla yli 200 000.

Omassa käytössään hänellä on varsinaisen käyttöautonsa Mitsubishi Tredian lisäksi kaksi Kuplaa. Myrkyinvihreän vuosimallia 1965 olevan yksilön hän osti 500 markalla 1977. Jos siihen on vaihdettu moottori, on se tapahtunut ennen Eklundhin perheeseen tuloa.

Nytemmin vanhuksesta on otettu penkit pois ja sitä käytetään kuorma-autona, joten ajoa ei tälle yksilölle kerry kovin paljon. Toinen perheenisän Kupla sitä vastoin tekee vuosittain taivalta saman verran kuin monen huushollin ainoa ajokki. Suuri osa tästä ajosta liittyy purjehtimiseen ja veneen hoivamiseen. Koti on Nuuksiossa ja vene Soukan rannassa, joten tuleehan sen välin sahaamisesta kilometrejä, kun tietää kuinka innokkaasti purjehtijat veneensä kanssa touhuavat.

Perheen pojalla on kakkosautona Kupla vuosimallia 1970. Sen

mittarissa on 150 000 km. Tyttären 1969-mallinen sitä vastoin palvelee hänen ainoana autonaan.

— Kuplat kulkevat ja kulkevat, vaikkei niitä hoideta juuri lainkaan. Edes öljyjä en omaani ole vaihtanut ainakaan pariin vuoteen muusta huollosta puhumattakaan, Eklundh kertoo.

Remonttia ei ole tehty lainkaan lukuunottamatta pakoputken vaihtamista. Pakoputki on Kuplan heikko kohta, 15 000—20 000 kilometrin vuosittaisella ajolla pakoputki kestää vain puolisisentoista vuotta.

Volkswagen-tehtailla Wolfsburgissa juhlittiin komeasti Kuplan 50-vuotispäiviä viime viikonvaihteessa. Hiljan avattu VW-museo oli juhlapaikaksi sikäli mainio, että nähtävillä oli monenmoista Kuplaa muistin virkistykseksi.

Kuten vuosien varrella on monasti muistutettu, syntyi Kupla Hitlerin vaatimuksesta. Piti tehdä halpa kansanauto-Volkswagen. Saksassa koppakuoriaiseksi kutsutun ajokin loi Ferdinand Porsche.

Vuosikymmenien varrella tapahtui toki muutoksia ja parannuksia, mutta yhä vieläkin on perusmuoto tunnistettavissa niiden alta. Kuten Eklundhin perheen Kuplatkin osoittavat, on kyseessä vahva ja vaivaton auto. Niitä nähdään liikenteessä vielä pitkään, vaikka valmistus ja tuontikin Euroopan osalta on päättynyt.

# Scat®

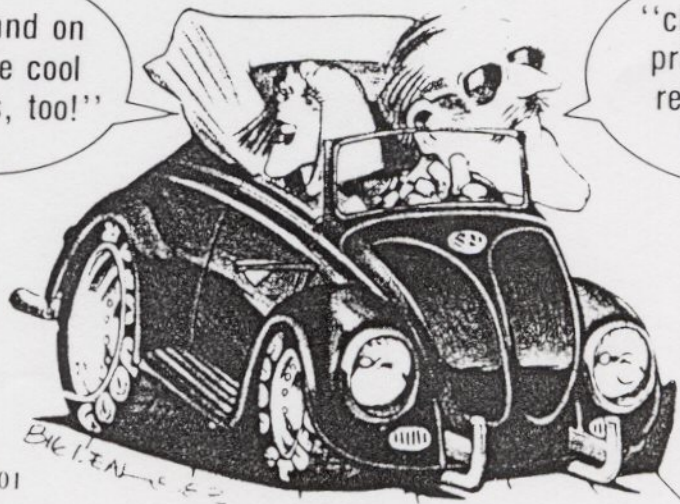
CATALOGS

Replacement Parts • Performance Parts  
Send \$4 to cover mailing costs

P.O. Box 1220, Dept. HVA6  
Redondo Beach, CA 90278  
PLANT: 1400 Kingsdale Ave.  
Redondo Beach, CA 90278

800-228-SCAT, (714) 971-SCAT, (213) 370-5501

“Yea, and on all those cool Cal parts, too!”



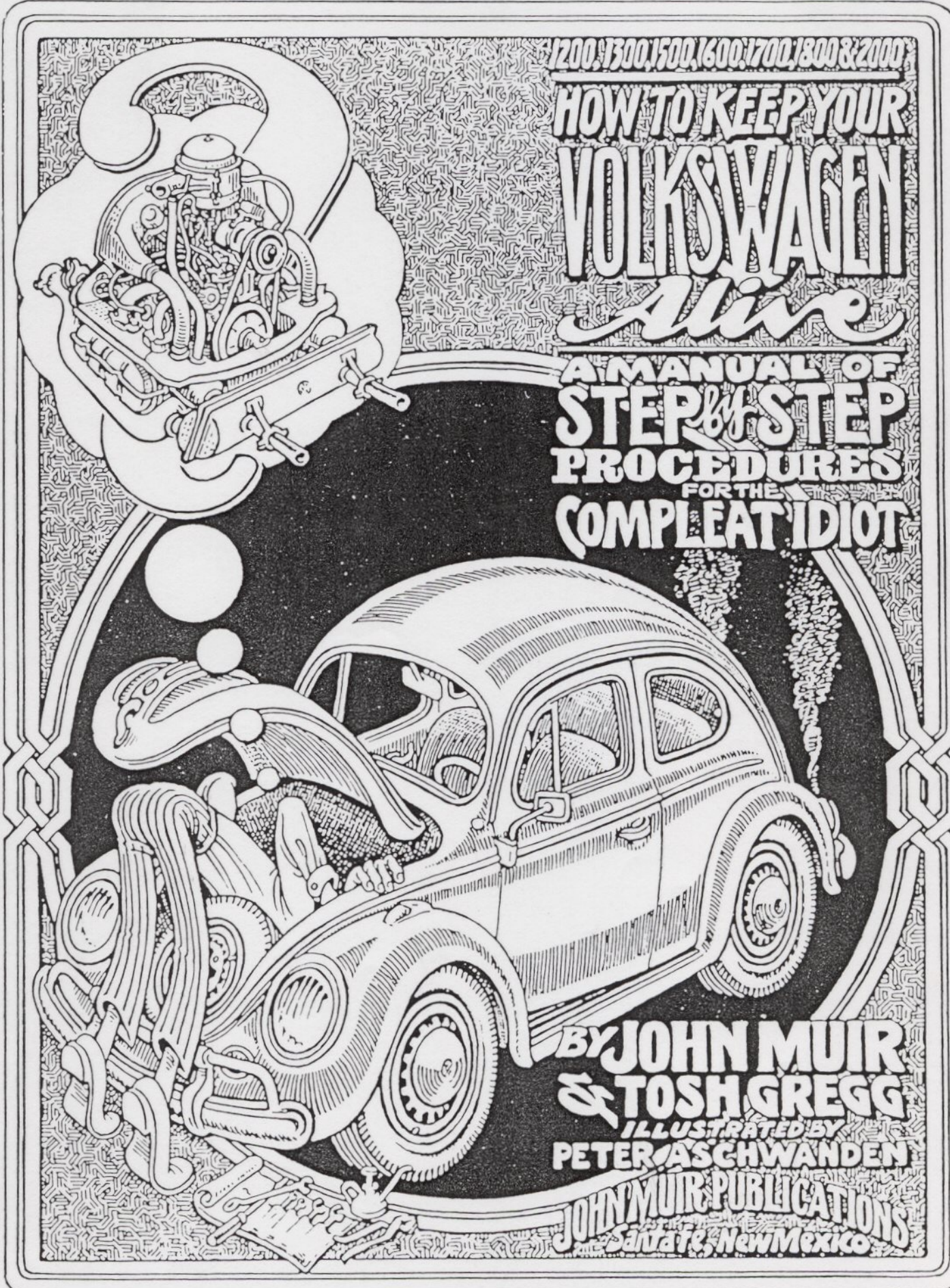
“checkout the prices on the replacement parts!”



1200, 1300, 1500, 1600, 1700, 1800 & 2000

# HOW TO KEEP YOUR VOLKSWAGEN *Alive*

## A MANUAL OF STEP *BY* STEP PROCEDURES FOR THE COMPLEAT IDIOT



BY JOHN MUIR  
& TOSH GREGG  
ILLUSTRATED BY  
PETER ASCHWANDEN

JOHN MUIR PUBLICATIONS  
Santa Fe, New Mexico

Myydään

2 kpl koneistettuja lohkoja (2 painevent. std. mitoissa)

2 kpl ristiinporattuja kampiakseleita ym.

Ostan

Vm. 51 ja 52 suuntaviitat ja releet ja 16 tuuman vanteita ja puskureita

Puh. 918-335542 Jukka

Myydään

VW Standard vm.-64. Alkup. kone(aj.81000km) ja laatikko(täysin synkronoimaton) Maalattu kesällä 1985 alkup. väriseksi.Kattoluukku(VW alkup.) Kone vuotaa vähän öljyä.Kattoluukun vaijerit vaihdettava(kaikki muut osat uusittu) Sisusta osittain tekemättä. Tosi kallis.(OCH SAMMA PÅ SVENSKA)

Puh. 915-145658

MYYTÄVÄNÄ

Umpipaku vm.-60. aj. 130tkm. kats.7/85

Huom! VUODEN VOLKKARI 1985

Puh. 915/36267

Peter Nordström

Ei turhia soittoja kiitos.

Myyn myös erittäin hyvän projektin:

VW kupla -59 aj.90000 km. Ei rek.

MYYDÄÄN

Käyttöautoksi FIAT 133 -75 Hp. 3500,-

Puh. 915-36267

Lookerin rakentajat HUOMIO

A N N E T A A N

stanu - 66, (Elisabeth) 1.6 L - 6 V - 4-pulttinen peltityöt tehty, maalausta ja sisustusta vaille valmis

KOHTUULLISTA KORVAUSTA VASTAAN HYVÄÄN KOTIIN



90 - 372 672 / 949 - 215 080 / 90 - 578 026  
koti auto työ

Ostan

-65 Kuplaan:

-Eberspächerin (6V), epäkuntoinenkin  
-takapenkin selkänojan takaosan + takatavaratilan  
verhoilut (harmaat)

VW-kirjallisuutta:

-Käyttöohjekirjat Kupla elok. -69,74  
Transporter elok. 65, 70, 72, 74, 75  
typ 3 (1500/1600) elok. 61, 62, 65, 68  
typ 4 (411/412) elok. 69, 71, 72  
-Kupla-lehti 2-70  
-VW-esitteitä

Soita 90-266 127/Turo

-----

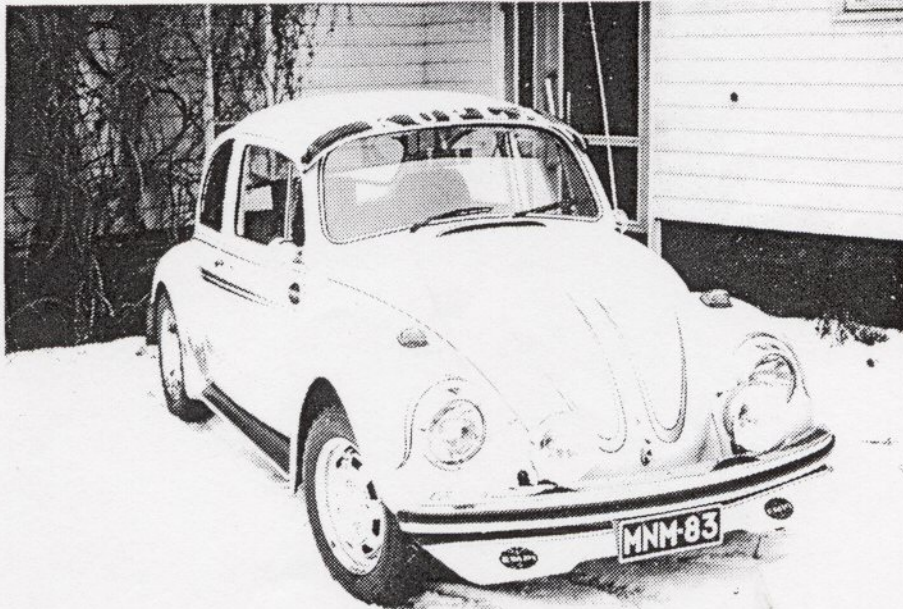
Myydään

Volkswagen 1200 -65

Valkoinen, vanhoilla kilvillä ja renkailla.  
Hyvä vakiokuntoinen kone.  
Katsastettu viimeksi toukokuussa -85, (tällä hetkellä  
seisomassa).

Eniten tarjoavalle.  
Puh. iltaisin klo 16.00 jälkeen 90-514 008/Arska

-----



Kyllä- Kupla se on, mutta mikä ja kenen?  
Jos tunnistat omaksesi, niin lähetäpä tiedot  
autosta ja itsestäsi valokuva-albumiimme.

MYYDÄÄN

Lasikuituinen puhallinkoppa, malli Porsche,  
vaakasuoraa puhallinta varten, 350:-

Lasikuitu "flippi"-keula kuplaan, lokasuojat  
mallia ennen -67, 1200:-

Sama kuin edellä, mutta valmiina, sis. tuet,  
saranat, valot jne. 1800:-

Heikki Matilainen 90-250212

\$

2 kpl 145x14 renkaat, melkein uudet, 4-pultt.  
vanteilla, sopii kuplaan 200:-/pari

14" Luisi nahkaratti, sopii kaikki VW:t alle -74  
h. 150:-

TL, Variant, jne lämmityskotelot 150:-/kpl, 250:-/pari

Heilurivetoakselien mansettikumit, alkuperäiset,  
VW:n paketissa, 100:-/pari

Pieni pyöreä kilpivalo, alle -63 50:-

200mm vauhtipyörä ja kytkinas., 12V, 100:-

VW 1300 -73, pyydän 4800:-, kunto ON suhteessa  
hintaan, voin vaihtaa yli -67 1200 kuplaan,  
vain tosi siistit kelpaa.

Pekka Kananen 90-2943459 parhaiten klo 16.30

\$

Ostetaan VW 1200 -65:een  
-etupuskurin suorat ja ehjät kiinnitysraudat  
-kynnyskoteloiden matot, 2 kpl

puh. 90-566 3027 klo 19 jälk.  
Macke

VW-KIRJOJA

ENNAKKOTILAUS

Volkswagen Cars 1936-1956	_____	kpl
VW Beetle 1956-77	_____	kpl
VW Beetle Col.1 1970-82	_____	kpl (x)
VW Karmann-Ghia 1955-82	_____	kpl
VW Scirocco 1974-81	_____	kpl

Ylläluetellut kirjat kuuluvat englantilaiseen Brooklands Books-kirjasarjaan. Kirjat on koottu kyseisten vuosien aikana julkaistujen suurimpien englantilaisten, amerikkalaisten, australialaisten ja saksalaisten lehtien koeajoselostuksista jmv. artikkeleista.

Kirjojen keskimääräinen sivumäärä on noin 100 sivua. Kirjat ovat mustavalkoisia, kannet useimmiten nelivärisiä.

Ennakkohinta 85 mk/kpl. VW-kerhon jäsenille 75 mk/kpl (x) ennakkohinta 65 mk, jäsenille 58 mk), lisäksi tulevat lähetyskulut n. 15-20 mk. Kirjat toimitetaan postiennakkona.

Kirjojen toimitusaika n. huhtikuu 1986.

Tilaaajatiedot:

Nimi \_\_\_\_\_

Lähiosoite \_\_\_\_\_

Postitoimipaikka \_\_\_\_\_

Allekirjoitus \_\_\_\_\_

Kirjat toimittaa: Automania Ky  
Kai Karasvirta  
Hollantilaisentie 32  
00330 HELSINKI  
puh. iltaisin 90-482 383

## SEURAAVA LEHTI

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

- Seuraava Kupla -lehti ilmestyy 13.04.86
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 07.03.86 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Vaasan jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Reijo Ojajärvi puh. 961-212 743  
Pentintie  
65280 Vaasa

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 luemme lehden eri osastoja, joihin voisit sijoittaa kirjoituksesi tai piiroksesi:

Kansikuva - piirrä kansikuva

Pääkirjoitus - kirjoita kannanotto

Jutut ja artikkelit

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisaiheesta. 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 pähkinöitä purtavaksi.

Kirpputori (ilmainen jäsenille)

-Ostetaan, myydään, vaihdetaan tai annetaan hyvään perheeseen.

VW-aiheisia piirustuksia

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

Mainokset - Hanki mainos julkaistavaksi tässä lehdessä.

-Pyydä tutultasi, kaveriltasi, kauppiaaltaasi, työpaikastasi tai jostain firmasta ilmoitus.

-Lehden painos on 300 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 (lehti tehdään kopioimalla). Tai jos saat 300 kpl A4-kokoisia mainoksia (vaikka värillisiäkin), niin ne voidaan liittää yhtenä sivuna lehteen.

-Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.

Näin kirjoitan tähän Kupla-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 laitaan 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 ohkeen 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).

Artikkeliaiheet, joista halutaan kirjoitus lehteen:

- 8 kpl 1. VW:n historia, lyhyt historiikki ja esittely eri VW-tyypeistä, myös maastoautot, Kübel, nelivedot, K70 typ 3 jne. Avuksi VW-kirjallisuus, VW-auto, VAG-liikkeet jne.
- 8 kpl 2. VW:n kehitys, miten eri vuosimallit eroavat toisistaan? Kupla, bussit, Karmann Ghia
- 7 kpl 3. Lista osien saantipaikoista (vakio-osat, erikoisosat), mitä saa ja mistä, mitä maksaa? Romuttamot, liikkeet, maahantuoja, ulkom. liikkeet jne.
- 7 kpl 4. Moottorin viritys
- 5 kpl 5. Jäsenten kertomuksia ja kuvia autoistaan.
- 5 kpl 6. VW:n entisöinti
- 2 kpl 7. LA-puhelimet, niiden käyttö ja asennus
- 2 kpl 8. Miten Kupla chopataan, mistä poikki jne.
- 2 kpl 9. VW:n sisustus ja verhoilu
- 2 kpl 10. VW:n erikoismallit
- 2 kpl 11. Tietoja vanhoihin Volkkareihin erikoistuneista pajoista, remonttimiehistä ja FVWA:n jäsenistä, jotka rakentaisivat korvausta vastaan VW:tä.
- 1 kpl 12. VW-tapahtumat Euroopassa kesän mittaan.
  - 13. VW:n maalaus
  - 14. VW:n alkuperäistarvikkeet, mitä on/on ollut saatavilla?
  - 15. Käytetyn VW:n osto. Mihin kannattaa kiinnittää huomiota?
  - 16. VW:n korin ruostepaikat ja niiden korjaus. Mistä saa korjauspaloja?
  - 17. Älä tee tätä mokaa, jonka minä... eli oppia kantapäähän kautta
  - 18. Bensalämmittinesittely, toiminta, eri tyypit
  - 19. Käyttökokemuksia bensalämmittimistä
  - 20. VW:n lämmityksen järjestelyt
  - 21. VW:n moottori mutterin tarkkuudella.
  - 22. Vuosittain vähän ajettavan auton huollon erikoispiirteet ja pulmat.
  - 23. Vuoden Volkkarin esittely - Peter
  - 24. Hitlerin haamun esittely - Kotten
  - 25. Näin teen koneremontin
  - 26. Miten Kuplan jousitusta voi parantaa (maantieominaisuudet)
  - 27. Juttuja paljon ajetuista/kokeneista autoista
  - 28. Joka lehteen kuukauden VW-esittely
  - 29. Yleisökilpailu, jossa VW-aiheisia palkintoja
  - 30. VW-yhdistyksen jaoksien ja niiden toiminnan esittelyä
  - 31. Tallissa tapahtuu - eli kerro sanoin ja kuvin projekteistasi.
  - 32. Tietoa VW:n USA-vientimalleista
  - 33. Mitä VW:lle saa tehdä- mikä on laillista ja laitonta?
  - 34. Korin vaihdot ja katsastukset
  - 35. Cal-look ovi-ikkunoiden tekeminen
  - 36. Oven kahvojen poisto ja uusien mekanismien laitto.
  - 37. Mitkä vaihdelaatikot käyvät mihinkin koneeseen?
  - 38. Mitä moottoreita saa laittaa mihinkin Volkkariin?
  - 39. Eri mallien osien keskenään yhteensopivuus
  - 40. Toimivat viritykset - moottori, kori, sisustus jne.
  - 41. Yksityiskohtainen keulanlaskuprojekti
  - 42. Markalla makee Kupla (tee se itse-juttuja)
  - 43. Rakentamisen tyylinmukaisuus.



# KONEISTUKSIA JA MOOTTORIN VARAOSIA

Venttiilien hiontaa.

Kannen ja ryhmän-  
tason oikaisua.

Sylinterin porausta  
ja putkitusta.

Kiertokankien  
korjausta.

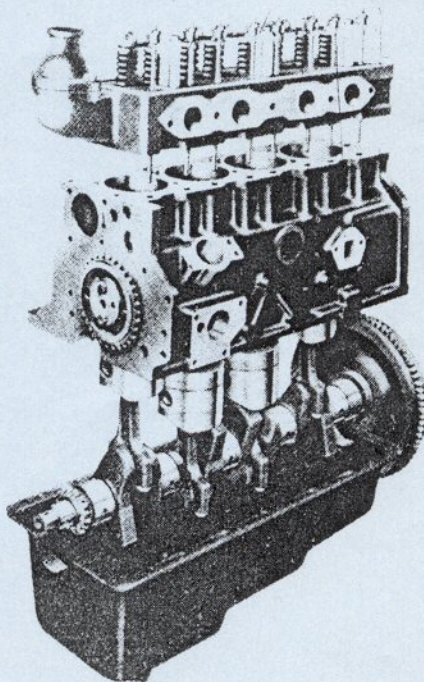
Kampiakselin hiontaa.

Nokka-akselin  
hiontaa.

Kampiakselin  
tasapainoitusta.

Jarrurumpujen- ja  
levyjen sorvausta,  
ym. koneistusta.

Nopea palvelu  
ajamukaisilla  
koneilla.



MOOTTORIHIOMO

## T:MI R-KONEISTUS

Peltomäenkatu 4, Kerava - Puh. 90-248833