

FVWA ry



KEVÄT VW

KEVÄT-VW . HUHTIKUU 1984

Julkaisija FVWA ry PL 28 00661 HELSINKI



KESÄN AVAJAISET

Kesäkuun ensimmäisenä viikonloppuna 2-3.6. on ensimmäiset vuotuiset VW-kesän avajaiset.

Paikaksi on valittu kokoontumisajon paikka, Pälkäneen Kostianvirran leirintäalue.

Ilmoittautua voit kirjeitse yhdistyksen postiosoitteeseen, kuoreen tunnus "Kesän avajaiset". Ilmoittautuessasi kerro montako henkeä on tulossa, sekä auton vuosimalli, väri ja rekisterinumero. Majoitus on jokaisen itse järjestettävä. Leirintäalueella on 4-hengen mökkejä, joissa lämmitys, liesi ja jääkaappi. Hinta oli viime kesänä 80,-/vrk.

Leirintäalueen puhelin on (936) 2447.

TERVETULOA KOKO PERHE !!

+ + + + +



Muistathan ensi kesän päätapahtuman BUG IN FINN.

Kokoontumisajon suunnittelu on jo käynnistynyt. Siis sama paikka, uudet kujeet. Päivämäärä on 4-5.8.1984 ja toivotaan, että sää on yhtä hyvä kuin viimeksi. Pyydettyäni lehden viime numerossa jäsenten mielipiteitä kokoontumisajosta on peräti yksi(1) rohkaistunut kirjoittamaan. On todella vaikeaa järjestää 140 jäsentä tyydyttävä kokoontuminen jos vain muutaman mielipide on tiedossa. Lohdutukseksi niille, joiden nimet puuttuivat palkinto- ym.luetteloista: Kaikki mahdolliset ja jokunen mahdotonkin paperi, pumaga ja plakaatti on jo valmiina seuraavaa kertaa varten.

Kokoontumisen tarkoitus on tietysti pääasiassa tutustuttaa ihmisiä toisiinsa eikä seurata valmista ohjelmaa, mutta kirjoittakaa hyvät ihmiset mielipiteenne edes paikan valinnasta ja perustelkaa mielipiteenne.

Tarkeimmat ilmoittautumis- ym.ohjeet tulette saamaan huhtikuun aikana erillisellä paperilla, jossa myös ilm.kaavake ja ajo-ohje

Kirjeet osoitteella: Pekka Kananen, Simakuja 8,00750 HELSINKI 75

FVWA Turku tiedottaa!

Kerhoillat jatkuvat Jyrkkälän nuorisotalolla joka kuu-
kauden ensimmäisenä torstaina klo.18.00 alkaen.
Toukokuun alusta kokoontumispaikkamme on jälleen Ruis-
salon kansanpuiston alapysäköntialue.

Viimeisessä Kupla-lehdessä (2/83) oli pitkä lista LA-ra-
diopuhelimien kutsuja, jotka olivat pelkästään helsinkiläis-
ten tunnuksia. Tänne Turkuun on nääs tulossa neljään autoon
LA-radiopuhelimet joten olisi mukava saada tietää, josko
muualla Suomessa sattuisi olemaan LA-radiopuhelimen omaavia
jäseniä. Saataisiin kerättyä täydellinen lista eri VW-kut-
suja vaikutusalueineen. Muistakaa siis mainita jonkinmoinen
reviiri, missä yleensä liikutte , jos kesälomalla sattuisit-
te ajelemaan lähettyvillä.

OLISI KIVA KUIKUILLA!



KUPLA

HELSINGIN JA YMPÄRISTÖN KERHOLAISILLE TIEDOKSI:

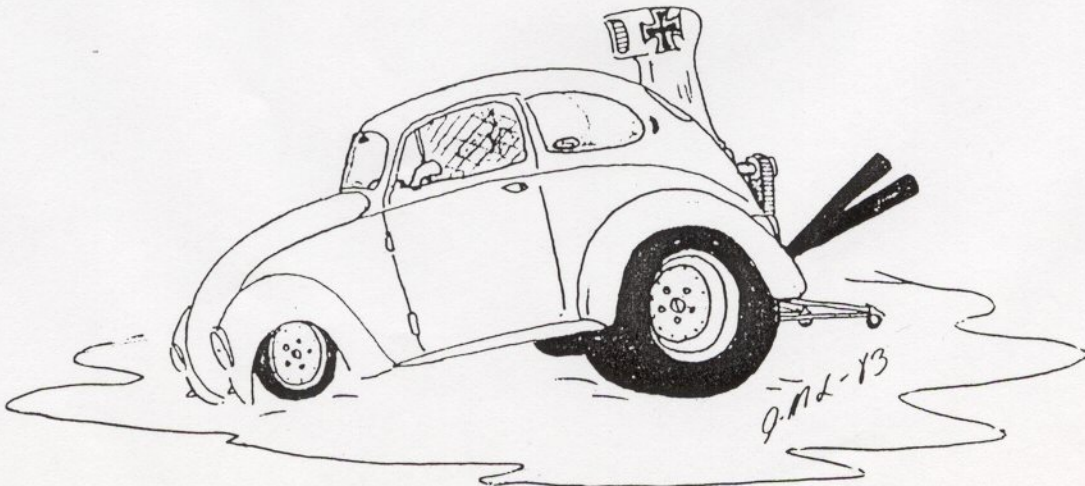
Pidämme toukokuun alusta lähtien sunnuntaisin teemapäiviä eri mallisten Volkkareiden mukaan. Tule siis sinäkin, joka et yleensä käy Vallikalliassa, kertomaan ja kuulemaan oman VW-mallisi plussia ja miinuksia (jos jälkimmäisiä on ...).

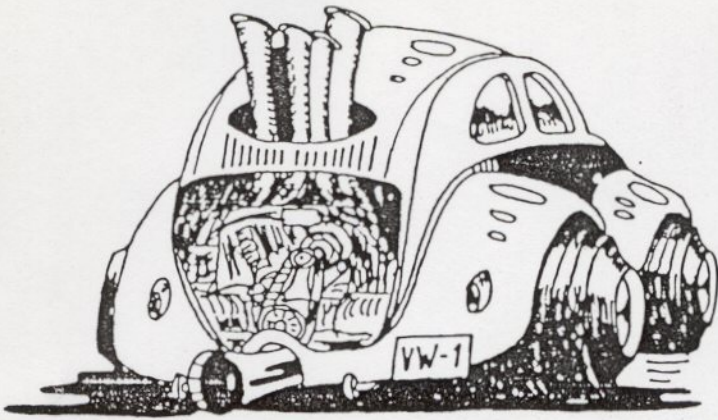
- 6.5. KUPLAT
- 13.5. KAIKKI (äitienpäivä)
- 20.5. TYYPPI 2 (pakut, bussit)
- 27.5. TYYPPI 3 (TL:t ym.)
- 2-3.6. KESÄN AVAJAISET PÄLKÄNEELLÄ
- 10.6. KARMANN GHIAT
- 17.6. "VESIPELIT"

TERVETULOA !

TIEDOITUS !!!

Huhuillaan myös kuplien kiihdytyskisasta Artukaisten moottoriradalla mikäli ajanottolaitteet ym. luvat saadaan järjestymään . Asiasta tiedoitetaan myöhemmin lisää . Ajankohta osuisi ilmeisesti heinäkuun alkupuolelle. Joten viilat käteen ja sitten vain valmistautumaan kiihdyttelyyn taikka muuten vain itsensä viihdyttelyyn.





FVVA

Finnish VW Association r.y.

BORGÅ - PORVOO

-TIEDOITUS- ! ! !

Alla olevaa merkkiä käytetään Porvoon jaoston epävirallisena merkinä.

Merkki on painettu läpinäkyvälle muovikalvolle valkoisella painatuksella.



Merkkiä saa tällä hetkellä lasin sisäpuolelle liimattavana.

Jos kiinnostusta löytyy, voi olla (Huom! ehkä, kenties jne.) mahdollista painattaa toisilla kaupunkinimillä tai ilman.

Tämä edellyttää tarpeeksi isoa määrää.

Myös T-paitojen painatus on suunnitteilla.

Tarkempaa hinta tietoa ei vielä ole.

TIEDOKSI KAIKILLE HOT VW's LEHDEN TILAAJILLE !

Joukkotilaus tänne Suomeen ei onnistunut sillä julkaisija ei hyväksynyt eri lähetysosoitteita.

Aikaisemmin lehden toimitus tilaajille tapahtui niin että yhdistyksen nimellä lähetetyt lehtilaatikat noudettiin tullipostista ja lähetettiin eteenpäin ympäri Suomea.

Tästä käytännöstä luovuttiin ainoastaan siitä syystä että lehtien saaminen ulos tullipostista oli todella hankalaa. Yleensä sai juosta tullipostissa neljänä tai viitenä eri päivänä ja joka kerta odottaa toista tuntia että sinulle käydään ilmoittamassa , "eipä näkynyt olevan mitään".

Tilauksen voi nyt suorittaa seuraavalla tavalla !

Menkää pankkiinne ja sanokaa että pitäisi maksaa lehtilasku USA:aan .

Pankki johon raha maksetaan (saajan pankki) PNB, PHILADELPHIA

Maksun saaja: WRIGHT PUBLISHING COMPANY

P.O. BOX 2260

COSTA MESA , CA 92626 .

hot VWs
takes you where the action is!

- California Look
- Off-Road Racing
- How-to-do-its
- Dune Buggies
- Drag Racing
- Kit Cars



SUBSCRIBE NOW!

New Renewal
 Send me one year for \$14.97
 Send me two years for \$27.50
 Payment enclosed Bill me later

Canadian subscribers add \$2 per year for postage. All other foreign subscribers add \$5 per year. All foreign subscribers pay with INTERNATIONAL MONEY ORDER IN U.S. FUNDS!

Name _____
Address _____
City _____ State _____ Zip Code _____

1
2
3
4
5
6
VW

Huomioikaa myös lisä-hinta(5\$/vuosi) kun tilataan USA:n ulko-puolelle.

Tilaushinnat oheisessa tilauslapussa.

Lehden tilauksen voi mahdollisesti järjestää myös jonkun suuren kirjakaupan välityksellä (esim.Helsingissä Akateeminen Kirjakauppa)

terveisin. toimitus

Volkswagen

1934-
1984

Otteita Wheel Stopp-palstalta ruotsalaisesta WHEELS-lehdestä, numero 1/81.

Palstalla puhuttiin autonrakennuskohteista kuten 50-luvun autot, 60-luvun muskeliautot ym. muut autot. Meistä kiinnostavinta on varmaankin se mitä VW-autoista mainittiin palstalla.

Edellä mainittuun viitaten (tässä viitattiin kyseisen artikkelin alkuosaan), ei ole niin kummallista että yhä useampi ja useampi vanha autonrakentaja tukholmansseudulta on alkanut kerätä itselleen vanhoja Volkcareita.

USA:ssa on jo kauan rakennettu Volkswageneita, kaikki varmaan muistavat ranta-autot jotka valitettavasti kiellettiin Ruotsissa vuonna 1970. Mutta Volkcareita rakennetaan myös monella muulla tavalla. Vaihtoehtoja on lukemattomia, on off-road tyyliä, custom tyyliä tai sitten jotain muuta. Tukholmalaisista projekteista tullee eurooppalaisten street-rodien tyyliä koska suurin osa kyseisistä on 50-luvulta pienellä tai jaetulla takalasilalla. Volkkarin välityksellä voidaan hot-rodding palauttaa takaisin siihen mitä se alunperin oli, sillä ei tarvita kalliita erikoisosia tai kalliita koreja ja korinosia. Volkkariin on kuitenkin saatavissa paljon vitysosia ja vaikka katsastuskonttori (Ruotsissa Bilprovningen) ei haluakaan hyväksyä kovin suuria tehoja, on silti mahdollisuuksia saada eloa tähän 30-luvun konstruktion. Joka on ajemmin puuhannut USA-autojen parissa on ilosesti yllättynyt kun on tullut aika ostaa osia VW:hen. Melkein kaikkea on myytävänä ja pelti- sekä muiden osien hinnat ovat usein alle puolet jenkkien osiin verrattuna. Sellaisissa olosuhteissa on heti mukavampi toimia.

ERÄÄN KUPLAN TARINA

3. osa



Heinäkuun puoliväli ja vuorossa katsastus. Konttorilla vuoromme odotellessamme huomasi omistajani kanssa, että ensikatsastuspuolella ei noudateta järjestystä aikavarauksen mukaan. Ikkunasta sisään katsellessa saatoimennehdä kuinka vapautunut katsastusmies tuli paperipinon luo, otti yhden pumagan käteensä, tutki sitä ulos katsellen, vaihtoi paperia, totesi ilmeisesti näkemänsä miellyttäväksi ja kutsui auton sisään. Ainakin puoli tusinaa autoa, jotka saapuivat reilusti meille varatun ajan jälkeen ilmoittautumaankin, pääsi sisään ennen meitä. Puolentoista tunnin odotuksen jälkeen oli viimein meidän vuoromme. Katsastusmies ei ollut minun suhteeni mitään huomauttamista paitsi: jarrumuutoksen lisäksi pitää 1300-kuutioisessa ollakallisuuden vaimennin edessä ja ohjausvaimennin. Jarrumuutoksesta on oltava maahantuojaan todistus muutoksen oikeellisuudesta. Jos moottori on vaihdettu, todistus siitä, että se on minun (omistajani)??? Omistajani kysyi mistä sellaisen todistuksen saa, vastaus jokseenkin "se ei oo mun ongelma". Pettyneinä kotiin ajelessamme sanoin heti omistajalleni, että etuputkistoni on erilainen kuin uudemmissa malleissa ja ettei kallistuksenvaimennin siis kävisi suoraan alleni. Samoin kävi ohjausvaimentimen kiinnityksen kanssa. Ongelmat on kuitenkin tehty ratkaistaviksi ja niinpä 90%:sesti itsetehtyjen osien avulla sain osat kiinni etuputkistooni ja menimme uudestaan katsastuskonttorille.

Nyt sattuikin niin maan perusteellinen pikkutarkka, omistajani mielestä täysiku katsastusmies minua tarkastamaan. Vikoja löytyi roppakaupalla ja varsinkin kaikki omatekoiset osat oli ehdottomasti vaidettava, vaikkakin olivat selvästi vahvempia kuin alkuperäiset. Jopa käsijarrunvaijereista tuli mainita: vasen vaijeri vaihdettava. Vasen oli alkuperäinen, vain oikea oli itse kokonaan tehty. Katsastusmiehen repliikki vasemmasta vaijerista: "Tuo ei kuulu edes tähän autoon." No suloisessa Suomessa olemme niin immujen armoilla, ettei kannata valittaa Tällä kertaa myös ohjauksessa ilmeni klappia simpukan pystyakselilla. Kotiin ajelesamme kuului penki ja ratin välistä synkän tuntuista muminaa paperisodasta, vapaasta maasta ja ytimen näivertäjistä. Omistajani päätös oli selvä: riitti paperisota immu-

jen mieliksi. Kasaan alkuperäinen 25-heppaisen koneen, irrotan turhat vaimentimet ja hillitsimet ja sitten taas konttorille jonoon.

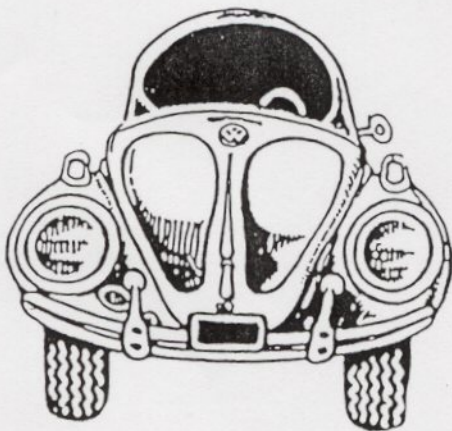
Syyskuun puolivälissä olimme taas syynissä. Moottori oli vaihdettu vaimentimet otettu pois, mutta muihin edellisen kerran vikakohteisiin ei oltu koskettu. Hyväksyntä tuli huomautuksitta.

Sain siis rekisterikilvet pitkästä aikaa. Tuntui kuin olisi saanut uuden puvun, uuden elämän.

Kotona teimme taas pikku säätöjä eli vaihdoimme 1300:sen peltien alle. Nyt maistui taas elämä ja tie. Katsastuksessa se tarkka kaveri ei uskonut moottorini olevan vain 1300-kuutioisen ja sanoi hänellä olevan 1500:sen joka ei kulje näin hyvin. No, moottorini tarkka tilavuus oli 1320- kuutiota ja kulku oli sellaista, että lyhyen ykköseni ja kakkoseni ansiosta yllätin kaupunkiliikenteessä useita nykuautoja. Maantienopeuksista ei tullut selkoa kun mittarini on vain 120 asti ja oli melkein pohjassa jo kolmosella. Rekisteriote tuli myöhään syksyllä, kun minä olin jo talviteloilla, ja siinä luki: moottorin tilavuus 1,28!? Pyhä Byrokratius oli taas iskenyt.

jatkuu.....

-Pekka Kananen-



HEI VW-VELJET JA SISARET!

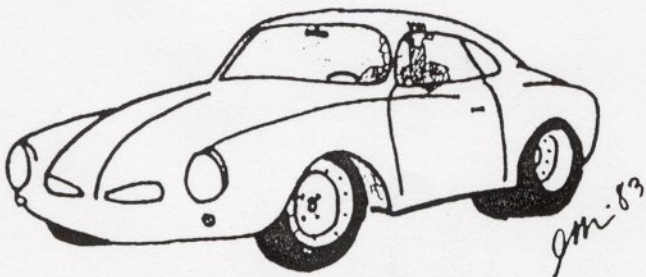
Olisiko mitään, että alkaisimme katsoa ympärillemme ja etsiskellä sopivaa tallia tai ladontapaista. Siihen sitten paikallinen VW-museo. Kaikkia mielenkiintoisia kuplia tai Ghia-malleja ei ehkä yksien seinien sisälle saa, mutta veljet ja sisaret toisilla paikkakunnilla ovat ehkä onnistuneet taas niiden kohdalla. Pääasiana pitäisin kuitenkin, että Dr Ferdinand Porschen kuva löytyisi ja hyvin näkyisi jollakin seinällä. Toisilla seinillä voisi hyvin riipua yhdistyksemme tarraa ja muuta toimintaamme kuuluvaa. No...., jokainen hoitaa sisustusasiat tietysti itse, mutta saahan sitä ehdottaa.

Entä mitä vaunuja sisälle ja talteen. Olisiko seuraavalla ehdotuksella mitään arvoa? Kaksiosaisella ikkunalla varustetut, soikealla ikkunalla vastaava. Uudemmissa 1303 S ja avomalli joltain vuodelta. Karmann Ghiaa sietäisi myös taltioida kykyjen mukaan.

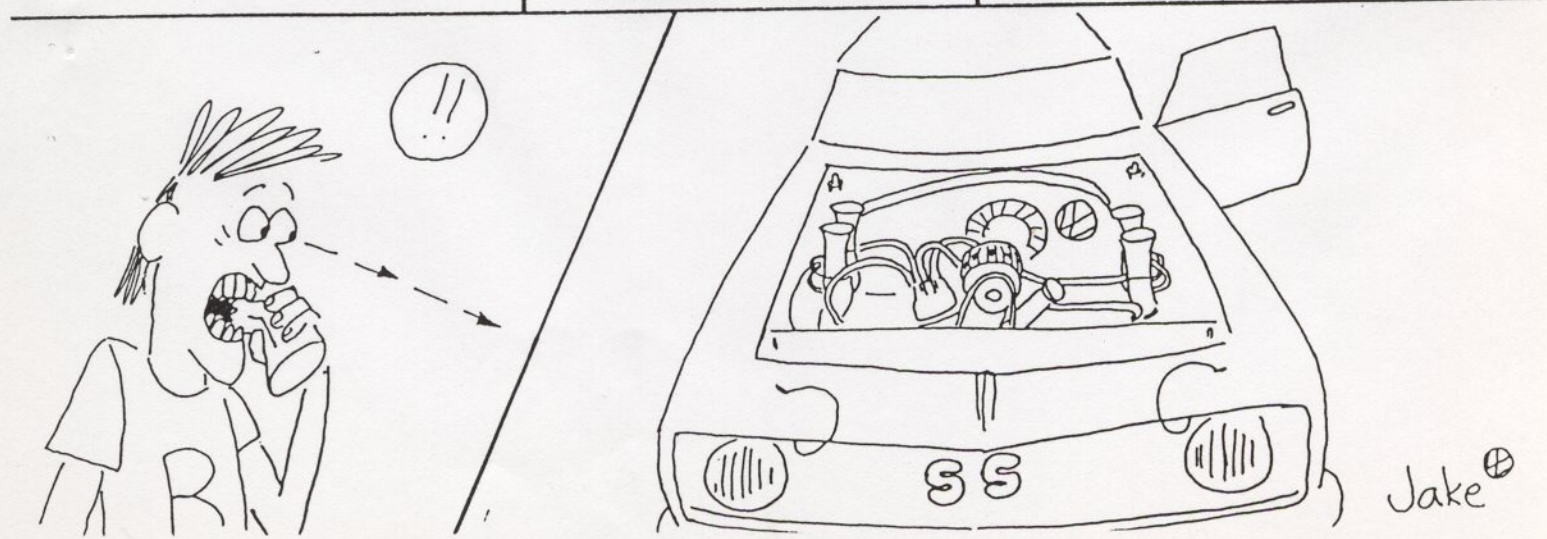
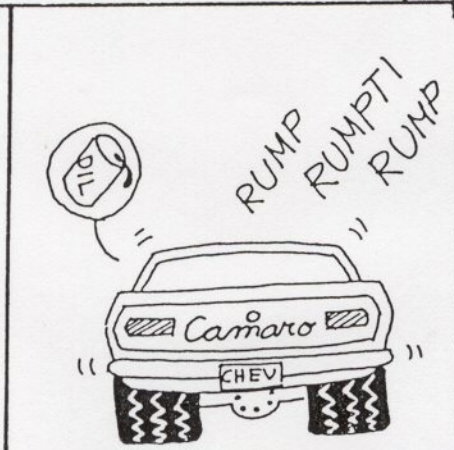
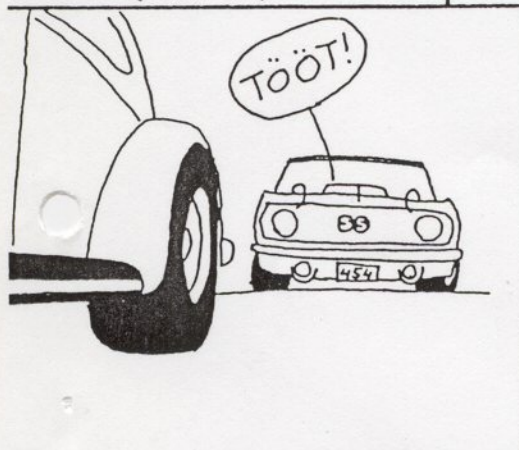
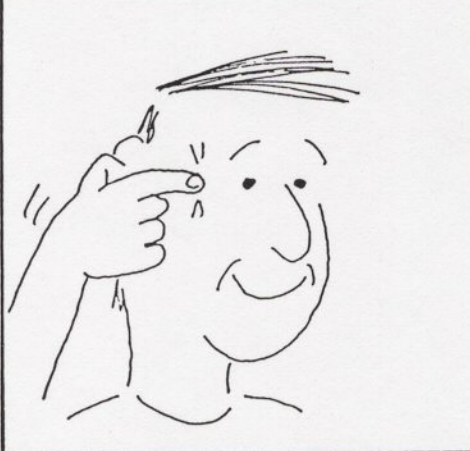
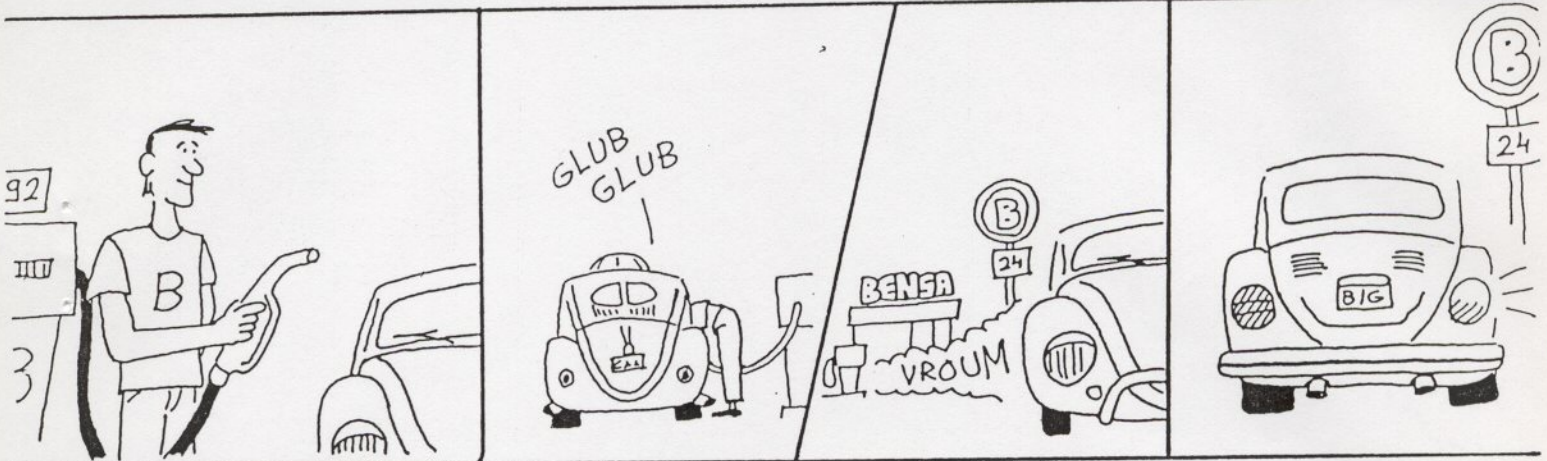
Tällä hetkellä ei materiaalin keruu vielä ole erityisen kallista. Sopivien tilojen kanssa on hieman hankalampaa. Kääntykää rohkeasti kuntien päättävien puoleen. Jo esim. matkailulautakunnat kuin myös nuorisotyölautakunnat saattavat osallistua kuluihin. Kysymyksessähän on myös matkailunähtävyyksyys kuin vapaa-ajantoiminta. Pankaa siis toimeen.

VW-veli Pentti Kivimäki

Ruotsi



NÄINKIN VOI KÄYDÄ



VW MEETING

Syksyllä 1983 sain ensimmäisen kerran tuntumaa FVWA toimintaan, kun veljeni pyysi minua mukaan Säkylän leirintäalueelle 6-7.8.1983, jossa pidettiin VW-kerhon kokoontumisajo.

Lauantaina klo 12.00 oli kaikkien turkulaisten Säkylään menijöiden määrä tavata Turun lentokentällä. Olimme veljeni kanssa ensimmäiset lentoasemalla ja pienen odottelun jälkeen saapui peräti kaksi volkkaria. Lähdimme köröttelemään Säkylää kohti valitettavasti vain kolmen volkkarin voimalla. Muutaman kauniin unen jälkeen saavuimme Säkylään, jossa odotti järkyttävä näky ainakin minulle. Odotin sinne ainakin toistakymmentä kaunista tai vähemmän kaunista volkkaria, mitä vielä! Volkkarit olivat laskettavissa melkein yhdellä kädellä, kun lisäsi toisesta kädestä pari sormeaa, niin saatiin volkkarien lukumäärä.

Illalla sitten esitimme FVWA toimintaa muille retkeläisille mm. vetämällä yhtä kuplaa kahdella köydellä yhdenoltua ohjaimissa, joka muuten oli kokoontumisajon ainoa nainen, ympäri leirintäaluetta sekä hiihtämällä kolmen hengen suksilla. Joillekin ryhmille hiihtäminen oli todella vaikeaa ja hidasta. Hiihdon tarkoituksena oli saada ilmaiseksi saunavuoro, mutta ei se onnistunut.

Kolme kolmen hengen joukkuetta saatiin silloin kasaan kuplanvetokilpailuun, jossa piti vetää kuplaa puolen minuutin aikana niin pitkälle kuin ehti kakkosvaihteen ollessa päällä. Helsingiläiset ottivat selvän voiton ja turkulaiset kolmantena. Voittaja joukkue veti kuplaa n. 30 metriä.

Saunomisen ja uimisen jälkeen kokoontuimme pohtimaan FVWA tulevaisuutta. Hyviä ehdotuksia tuli paljon, mutta olisi vaan joku niitä toteuttamaan.

-Kalle Mäkelä-
Turku

Kimmo Veijosen terveiset!

- + Tekniikan maailmassa on vuosien varrella ollut monia volkkareihin liittyviä artikkeleita, testejä, esittelyjä ym.
- + artikkeleiden löytämisen helpottamiseksi olen listannut seuraavaan löytämäni artikkelit vuosilta 1952-76
- + vanhoja Tekniikan maailmoja saattaa löytyä kirjastoista tai TM:n toimituksesta (ainakin valokopioita voi tilata sieltä)
- + jos joku löytää muita volkkariartikkeleita Tekniikan maailmoista tai vaikkapa Tuulilasista; voisi niistä lähettää listan lehden toimitukseen

Volkswagen koeajo	TM 5/52
VW 1200 koeajo+trimmaus	4/53
" koeajo	2/56
" "	13/57
" "	2/64
VW 1500 N porrasperä koeajo	5/62
VW 1500 S " "	4/65
VW 1600 TL koeajo	1/66
VW 1300 "	7/66
VW 1500 kupla koeajo	3/67
VW 1302 S koeajo	1/71
VW 1200 ym.vertailutesti	19/67
vertailutesti	20/69
"	13/70
VW K70 L testi	9/72
VW K70 "turbo"	10/72
VW K70 uutuusesittely	18/70
VW K70 LS esittely	16/73
VW 411 koeajo	3/69
VW 412 E koeajo	5/73
VW EA 400	3/73
VW transporter bussi koeajo	10/69
pakettiautotesti	6/70

Volkkarin retkibussi	13/73
pikkubussit VW ja FIAT	14/73
VW:t 1973	13/72 s.64
VW passat esittely	10/73
" testi	14/73
" LS combi coupe tyypit	4/76
VW Golf esittely	9/74
" 1100 esittely	12/74
VW Golf LS koeajo	12/74
" GTI vertailutesti	4/76
VW Polo testi	3/76
VW scirocco esittely	4/74
VW-porsche	2/73
TM rakentaa buggyn	2/76
	4/76
	5/76
	7/76
	9/76
TM valmistaa muovikuplan	16/70
	18/70
	1/71
	8/71
	14/71
	1/72
	5/72
	7/73
Dune buggy	9/73
VW swiss buggy	13/74
VW cactus buggy	18/74
Ferdinand Porsche	12/54
VW moottorin viisi uutta hevosta	2/55
Miljoonas VW	9/55
kirjeitä lukijoilta osastot	11/57
	2/58
	3/58
	6/58

TIEDOKSI TUKHOLMASSA KÄVIJÖILLE

Tukholmassa on ainakin kaksi kirjakauppaa, jotka myyvät
ainoastaan autokirjoja: manuaalia ja huoltokirjaa, automer-
kettäin ja valmistusmaittain ym.ym.

Mar-Gie bookshop
Surbrunnsgatan 23
Box 19007
14032 Stockholm

Bilbokhandel
Karlbergsvägen 42
Stockholm

kannattaa poiketa!



L I P P U

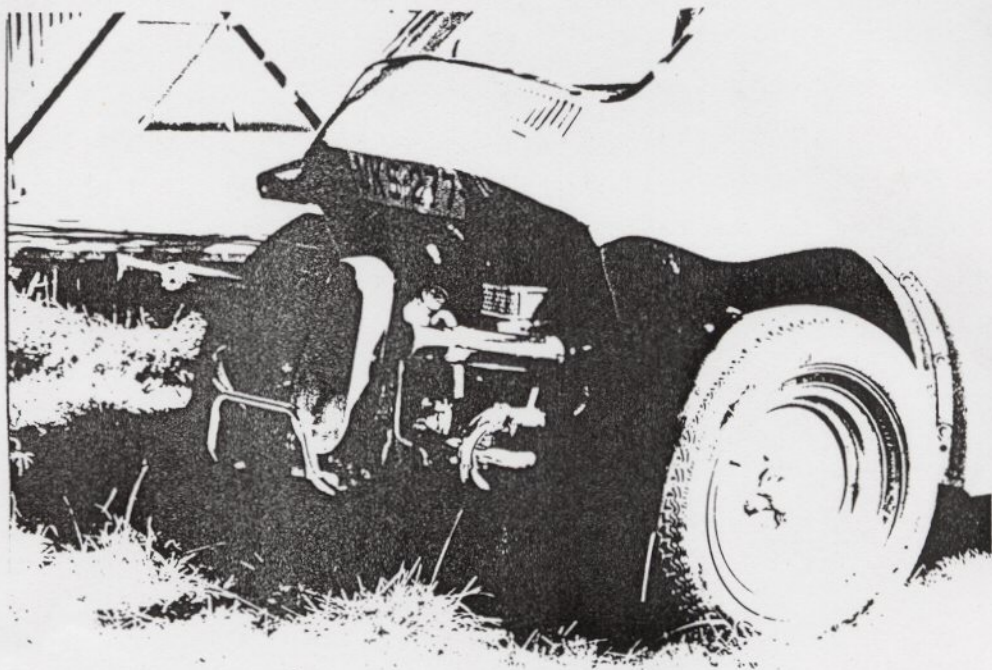
Haluan esittää kiitokset Turun jaoston sihteerille Tarja Toiviaiselle, joka viime syyskokouksessa esitteli ompelemansa FVWA ry:n lipun.

Kiitos myös Rapasen veljeksille Helsinkiin, jotka lahjoittivat Turun jaostolle lipputangon.

-Ilpo-



PERS' AUKI viim. osa .



Oli juhannus, kun Volkkari oli taas omassa tallissa. Juhannuksen vieton jälkeen alkoi kasaus. Se oli hauskaa mutta aikaa vievää hommaa. Ja vihdoinkin se oli valmis: vaaleankeltainen Kuplaa muistuttava luomus, matalassa etupäässä omatekoiset vilkut etulamppujen vieressä sekä "konepeltiin" kiinnitettynä kierroslukumittari. Mootori oli "vapaasti hengittävä" eli vapaa ympäröivistä pelleistä, ja puhalluskoppa oli maalattu punaiseksi. Sisällä oli Cobra-kuppi-istuimet ja kojelauta moldattu umpeen, ainoastaan nopeusmittari oli paikallaan.

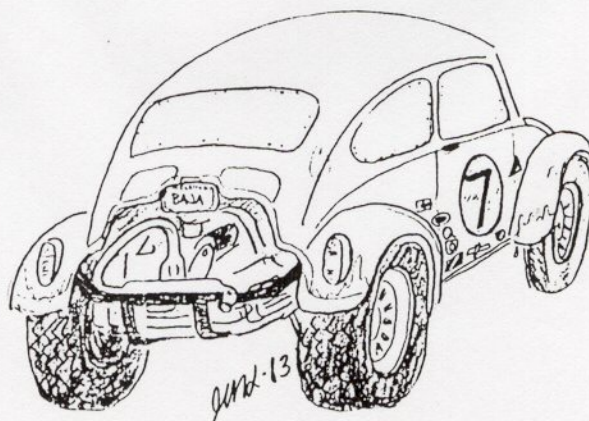
Arvänette miten päät kääntyivät, kun lähdin koeajelulle. Tunsin itseni vähän noloksi, kun ihmiset heti osoittivat suurta mielenkiintoa Volkkariani kohtaan. Matkallani Mantorpin dragster-kisoihin oli matkani päättyä jo satamaan, sillä paikalliset poliisit luulivat autoani kilpa-autoksi. Paikalle täytyi kutsua asiantuntija, joka totesi auton olevan hyväkuntoinen - sain jatkaa matkaa.

Suomeen palatessani eivät vastoinkäymiset vielääkään loppuneet. Suomen tullissa uskottiin autoni moottorin olevan Ruotsista ostettu, koska se oli puhdas ja kiiltävä, ja minun olisi pitänyt maksaa siitä tullia. Tullipäällikön kanssa asia selvitettiin. Tilanne oli siinäkin mielessä tukala, sillä en ollut noudattanut yleisiä tullimääräyksiä aivan kirjaimellisesti.

Yhteenvedoksi kesän ajosta voin kertoa, että Pers-Auki -Volkkarini on toiminut hyvin. Bensiininkulutus on ajotyylisestä riippuen 9,5 - 15 l sadalla. Kone kiertää todella herkästi ja leveät takakumit saavat hädintuskin pitoa ykkösellä. Tosin isot takapyörät kaipaisivat tiuhemman perän, mutta ehkä ensi kesänä ...

Suomen poliisi on suhtautunut hyvin luomukseeni. Mutta katsastusinsinöörin asenne autoani sekä yleensä hot roddia kohtaan oli lievästi kielteinen, autooni vaadittiin katsastuksessa lämmityssysteemiä. Huono maku jäi, vaikka lopulta sain hyväksynnän ilman sitä.

Autoni on tullut maksamaan noin 20 000 markkaa ja rakentelu jatkuu tulevaisuudessa. Silti olen tyytyäinen ja kunhan lumet sulavat, nähdään Volkkarini jälleen liikenteessä, jolloin toivon samantapaisia Kuplia olevan muitakin. Eli siitä vaan saha käteen ...



FVWA ry:n KIRPPUTORI !!!



Tällä palstalla kaikki FVWA ry:n jäsenet voivat veloitusetta ilmoitella halutessaan ostaa tai myydä palikoita tai autoja. Ilmoitus osoitteella: FVWA Ry, PL 28 00661 HELSINKI .

MYYDÄÄN

~~4 kpl pinn. hakkapeliitta talvirenkaita kuplan 5-pulttisilla vanteilla, melkein uudet hinta 200 mk. Puh. (90) 386 479 klo 17 - 19.~~

MYYTU

VW

4 kpl pinn. ristikudosrenkaita (kesä) pakuun vanteineen (vanha 5-pulttijako, alle -69) hinta 200 mk. Puh. (90) 386 479 klo 17 - 19.

VW

Öljypohjan lämmitin 50 mk, 6-voltin akku, takuuta vielä noin vuosi 100 mk. Puh. (90) 386 479 klo 17 - 19.

VW

4 kpl 5,5 x 15 vanteet, malli original, yhteensä 400 mk. Uusi tehtaan syl.putkisarja 1200:een 400 mk. Talvirenkaat kevähintaan: 5.60 x 15, ajettu noin 5000 km, 5-pulttisilla vanteilla hinta 400 mk. 14" Skodan vanteita, 5 kpl yhteensä 50 mk (sopii VW). Ratti vm. -54 jne. 50 mk. Lohko/öljylämmitin 100 mk. Puh. (90) 386 479 ennen klo 19.00.

VW

VW

VW 1500:sen osia esim. levyetupää, vaihdelaatikko + akselisto, takavalot kehikkoineen, jenkki takavalot, virtalukko, sivuikkunat, kromilistat, 12 V starttimoottori, 12 V tuulilasinmoottori ym. ym. pikkuosaa ja tavaraa. Puh. (90) 595 728.

VW

VW:n moottorin käytettyjä osia puh. 949205502

VW

175/14" Nokia nr 09 talvirenkaat EDULLISESTI: puh. 949205502

VW

TODELLA HYVÄ VW 1300 vm. -66 sininen, 7000km ajettu 1600cc lievästi viritetty kone (75hp) , muutettu 12V:ksi , 4-pulttiseksi muutetut pyörät , levyjarrut , uusittu sisustus , runs. lisävarusteita. puh. 90-794851 .(Mikko)

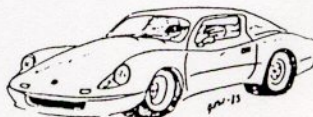
HALUTAAN OSTAA !!!!!

VW-kleinbussin vm.-75 erikoisvanteet + renkaat ja vetokoukku puh. 949205502 .

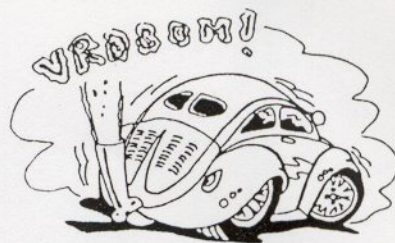
VW

2 kpl VW:n alkuperäisellä kattoluukulla tai rätillä varustettua kattoa. ILMOITTAKAA MYÖS JOS SATUTTE TIETÄMÄÄN JOS JOLLAKIN ROMUVARASTOLLA ON KÄVELLYT MOISIA VASTAAN . puh. 90-554358 / Ilpo (jätä soittopyyntö).

VW



KAPPALE KAUNEINTA ELÄMÄÄ



FINNISH VOLKSWAGEN
ASSOCIATION

Syksyllä 1983 sain käsiini ensimmäisen auton, joka tietysti oli kuplavalokkari. Ajelin kuplalla -joka ristittiin Henryksi- onnellisesti viikon päivät ja koska minulla oli heti ostohetkestä lähtien suhissut päässä erilaisia ja -värisiä riemukuplia, ajattelin rakentaa "Henrystä" vähän hauskemman näköisen menopelin.

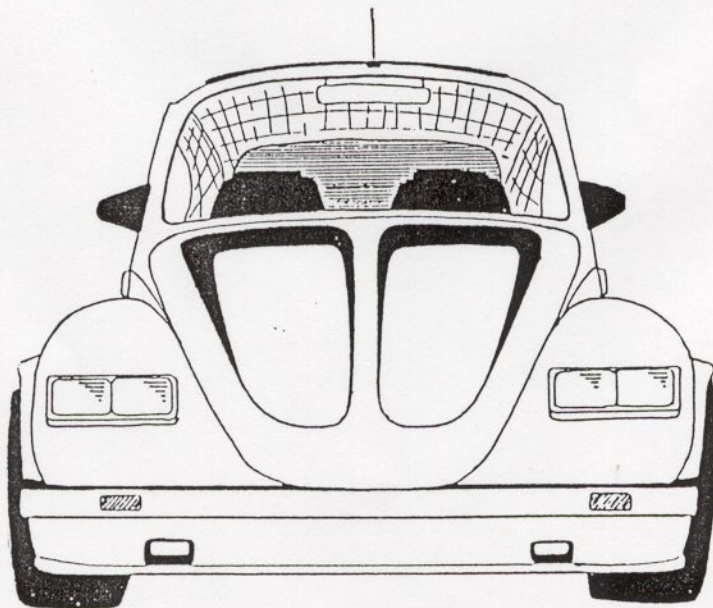
Oman riemukuplan rakentelu aloitettiin riisumalla "Henry" aivan alasti ja ottamalla kori alustasta irti lievää väkivaltaa apuna käyttäen. Alustan hiekkapuhalsin ja kromasin kauttaaltaan, sen jälkeen alusta ja runko uudelleen kasaan. Siinä katsellessani alastonta "Henryä" pisti eniten silmään katon korkeus, joten choppasin "Henryä" 20 cm. Choppaus kävi helpommin kuin olisin uskonut. Autotallin lattialta nääs löytyi pieni pala rautasahan terää, sitten vaan katon tukipylväistä palanen pois ja katto uudelleen kasaan. Homma kesti noin 2 tuntia. Ovia sovittaessa paikoilleen huomasin etteivät ne sopineetkaan aivan helposti entisilleen paikoilleen. Mutta pulma ratkaistiin sillä, että rakensin "Henrylle" lokisiipiovet, jotka tehtiin lasikuidusta. Piirsin ensin kattoon ovea muistuttavat viivat ja samalla rautasahan terän pätkällä, jota käytin choppauksessa, sahasin viivoja pitkin kaksi suurehkoa palaa pois katosta. Puusta ensin tein ovien muotit. Muottien päälle heitin muutaman liuskan lasikuitua sekä ämpärillisen hartsia. Näin olivat ovet valmiit, joista tuli tosi hurjan näköiset.

Seuraavana kohteena olivat lokasuojat, jotka muotoilin niin, että sinne mahtui jotenkin pyörimään 11 x 16 vanteet, joihin tulivat 12,5 x 16,5 tuuman renkaat ja eteen 8 x 15 vanteet ja niihin 8,5 x 15 renkaat. Etu- ja takalamput saatiin -51 kuplasta. Potkua antoi kuplaan camaron pikkulohko (300 cid), joka kahdella

turbolla antoi n. 500 hv. Koska moottori oli sen verran iso, oli "Henryn" takapenkit heitettävä mäelle ja niin moottori saatiin isokokoista lekaa apuna käyttäen helposti paikoilleen takapenkien paikalle. "Henryn" väri oli kirkkaanpunainen, jossa oli joukossa mirra -hiukkasia. Sisustus oli aitoa nahkaa, joka oli väriltään valkoinen. Katsastusmieheltä "Henry" ei saanut moitteen sijaa ja se siis meni puhtaasti läpi. Varttimaili meni ajassa 7,09 ja bensaa "Henry" joi sadalla 36 litraa.

Mutta sitten ollessani matkalla VW-kerhon kokoontumiseen kaikki romuuntui, kuulin nimittäin epämääräistä mölinää huoneeni ovelta ja siinä samassa tunsin kuinka sänkyäni heilui joka ilmansuuntaan. Avasin varovasti toisen silmäni ja näin vihaisennäköisen veljeni, joka tietysti karjui täyttä kurkkua: HERÄTYS !!!

Kalle Mäkelä
Turku



VOLKSWAGENIN
TEKNILLINEN
KEHITYS
vv. 1936-61

OSA 4.

VW-Transporter

Suuren tarpeen mukaisesti, kehitti Volkswagen-tehdas pian sodan jälkeen Transporterin, joka varustettiin hyväksi osoittautuneella VW-moottorivaihteisto-yhdistelmällä sekä taka-akselien ulkopäissä olevilla välityspyörästökoteloilla. Tämän auton sarjavalmistus pääsi alkuun v. 1950. Vuotta myöhemmin seurasi 8-paikkainen Kleinbuss.

Tästä autosta tuli niin suosittu, että pian ei Wolfsburgin tehtaitten ka-

TAULUKKO II
VW-vaihteiston välityssuhteet:

Valm. vuosi	1936	1945	1952 osittain synkronoitu II—IV vaihteet "Export"	1955	1958	1961 täyssynkronoitu "Export"
1. vaihde	3,2	3,6	3,6	3,6	3,6	3,8
2. vaihde	1,8	2,07	1,88	1,88	1,95	2,06
3. vaihde	1,25	1,25	1,22	1,23	1,22	1,32
4. vaihde	0,80	0,80	0,79	0,815	0,82	0,89
Taka-akseli	4,428	4,43	4,43 4,38	4,43 4,38	4,43	4,38

pasiteetti enää riittänyt, vaan oli rakennettava uusi Transporter-tehdas Hannoveriin, missä tuotetaan yli 500 autoa päivässä.

Tehtaan koekenttä

Koeautojen varsinaisten ajokokeiden elvyttämiseksi, valvomiseksi ja arvostelemiseksi hankittiin muutamia vuosia sitten koekenttä, joka sisältää huippunopeusradan ohella kaikki käytännössä esiintyvät tielaadut kuten kuoppainen tie, liukuasfaltti jne. sekä luonnollisesti eriazteisia nousuja, kallistuksia ja kaar-toja.

Se sijaitsee välittömästi lähellä Wolfsburgin tehdasta, jonka laajenus v. 1960 käy ilmi y.o. kuvastamme.

Loppusanat

Jokainen auto on tekijänoikeuslain alainen. Sitä ei saa kopioida, eikä kokkapuheilla halventaa eikä

suurennella. Jokainen uusi malli, vaikka se olisikin suuren esikuvansa kaltainen, aiheuttaa joukon uusia kysymyksiä, joita ei ratkaista yksinomaan matemaattisilla tai elektronisilla laskukoneilla.

Kerran hyväksi tunnustettu ratkaisu voi — sen näyttää Volkswagen — suoda peräti vuosikymmeniä kestävä menestyksen, kun liikkeen johto liittyy hyvin yhteen luovan aloitekyvyn ja johdonmukaisen lannistumattomuuden ja yrittää vain kaikista vieraista mielipiteistä huolimatta tutkia ja täyttää ostajapiirien, usein lausumattomat, toivomukset.

(Vogelsang, G: Über die Technische Entwicklung des Volkswagens.)
ATZ 1961, N:o 1, ss. 1...13.

Suom.: ins. P. LIESKA

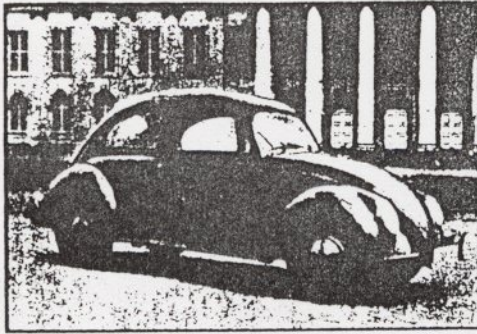
Kuplan muodonmuutokset

Seuraavilla sivuilla XIII - XV esitetään tärkeimmät Kuplassa tapahtuneet muutokset neljänkymmenen vuoden aikana.

TAULUKKO I

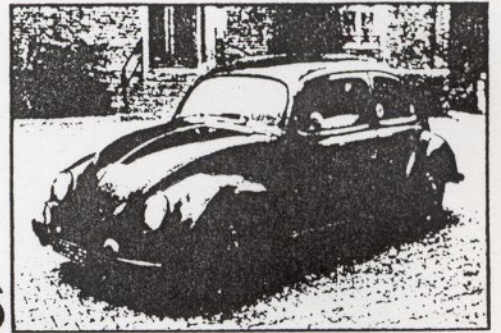
Sarake	1	2	3	4	5	6
	Volkswagenin edeltäjät		Volkswagenin kehitys 4 vaiheessa			
a) Moottori	Porsche—Zündapp 1932	Porsche—NSU 1933/34	Porschen ens. prototyyppi 1936	VW-1945	VW 1954—1960	VW Malli 1961
rakenne	5-sylint. tähtim. nelitahtinen	4-syl. Boxer nelitahtinen	4-syl. Boxer nelitahtinen	4-syl. Boxer nelitahtinen	4-syl. Boxer nelitahtinen	4-syl. Boxer nelitahtinen
jäähdytys	Vesi	Puhallinilma	Puhallinilma	Puhallinilma autom. säätö	Puhallinilma autom. säätö	Puhallinilma autom. säätö
Sylinterin halkaisija D/iskun- pituus s (mm)	70/62	80/72	70/64	75/64	77/64	77/64
s/D	0,89	0,9	0,915	0,85	0,83	0,83
Sylinteritilavuus (l)	1,2	1,45	0,985	1,131	1,192	1,192
Puristussuhde E	5,3:1	5,3:1	5,6:1	5,8:1	6,6:1	7:1
Teho (hv)	26	20	23,5	25	30	34
kierrosluvulla (r/min)	3000	2600	3000	3300	3400	3600
tällöin keskipaine (Kp/cm ²)	5,4	5,75	7,15	6	6,67	7,13
männän keskinopeus (m/s)	6,2	6,25	6,4	7,05	7,25	7,68
Maksimipaine (kp/cm ²)	—	—	8,15	7,55	8,2	8,85
kierrosluvulla	—	—	2000	2000	2000	2000
b) Vaihteisto						
Laji ja vaihteiden määrä	liukupyörät 4 vaihdetta	liukupyörät 4 vaihdetta	liukupyörät 4 vaihdetta	I ja II vaihde liukupyörät III ja IV vaihde vinohammastus	Standard. k. sarake 4 Export v:sta 1952 osaksi synkronoitu (II—IV)	Standard k. sarake 4 Export t. synkro- noitu (I—IV)
c) Kytkin	yksilev. kuiva	yksilev. kuiva	yksil. kuiva	yksilev. kuiva	yksil. kuiva	yksil. kuiva
d) Auto						
Akseliväli (mm)	2500	2600	2400	2400	2400	2400
Raideleveys edessä/tak. (mm)	1200	1200	1284/1250	1290/1250	1290/1250	1290/1250
Pituus/leveys/korkeus (mm)	3330/1450/1500	—	3990/1500/1500	4050/1540/1500	4070/1540/1500	4070/1540/1500
Kokonaispaino (kg)	900	750	600	720	730	740
Hyötykuorma (kg)	300	350	350	400	380	380
Rengaskoko	—	—	4,5—16	5,0—16	5,60—15	5,60—15
Huppunopeus (km/t)	—	90	100	100	110	115
Jarrut (jalkaj.)	mekaaniset	mekaaniset	mekaaniset	Export, mekaan. 1950 saakka hydraul. 1950— Standard mek.	Export: hydrauliset Standard: mekaaniset	Export: hydraul. Standard: mekaaniset
Jarrutuspinna (cm ²)	—	—	408	516	622	622

1938



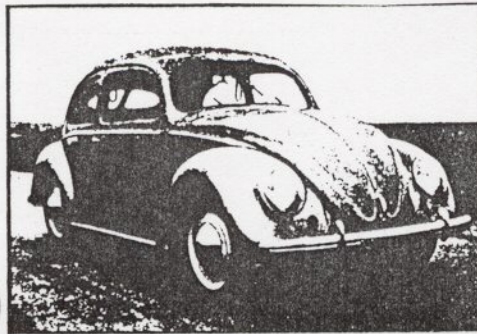
Jo vuotta aiemmin oli testattu Porschen prototyyppejä. Kupla esiteltiin ensi kertaa virallisesti v. 1938 Berliinissä.

1946



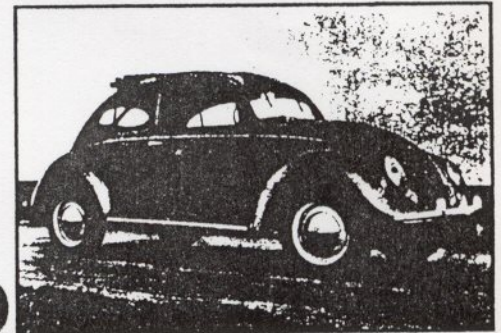
Sodan aikana valmistettiin sotilasajoneuvoja eikä juuri lainkaan siviiliautoja. Vuonna 1946 Kuplan tuotanto todella alkoi brittien avulla. 24 hv moottori.

1949



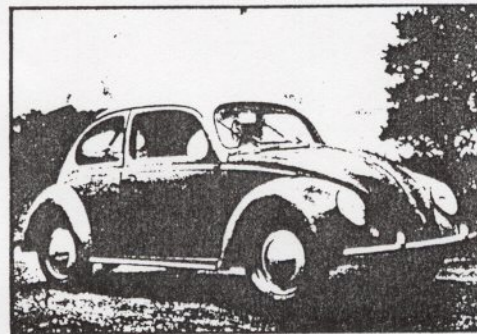
Ensimmäiset vaatimattoman näköiset Kuplat jäivät tuotantoon Standard-mallina. Ensimmäisiin vientimalleihin asennettiin kromikoristeita.

1950



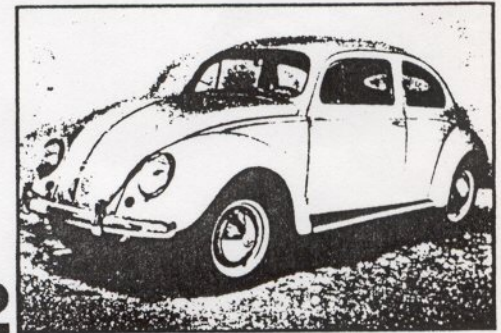
Kehitys jatkui kiivaana. Vientimalliin asennettiin hydrauliset jarrut, tuuletusta parannettiin etuikkunoiden loveuksella. Kattoluukun sai 250 DM:llä.

1951



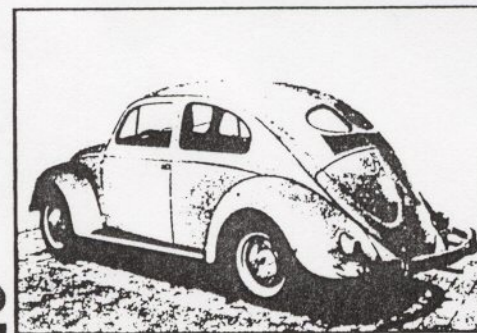
Raitis ilma riitti kun Kuplaan rakennettiin tuuletusluukut etusivupelteihin; ratkaisusta luovuttiin jo vuoden kuluttua.

1952



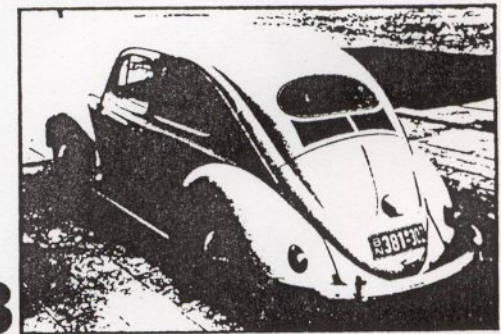
Yllätysten vuosikerta - pyörät pienenivät 16 tuumasta 15:een, vientimallin vaihteistoa synkronoitiin ja etuoviin tuli käänköikkunat.

1952



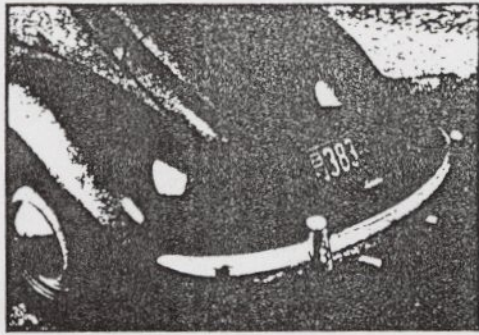
Kaksiosainen takalasi oli nyt viimeistä vuotta Kuplassa. Aikaisemman yhden jarruvalon sijaan Kupla sai kaksi pientä jarruvaloa takavalojen yläosaan.

1953



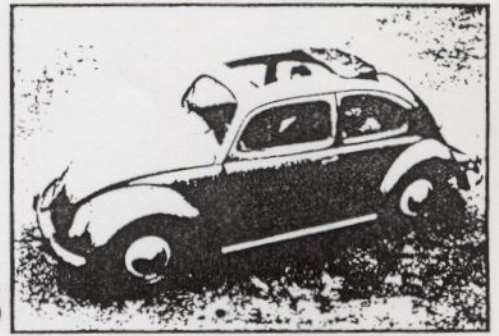
Vuoden sensaatio - uusi soikea takalasi. Muotitietoiset asensivat sen vanhan kaksiosaisen paikalle - nykypäivän entistäjien harmiksi.

1955



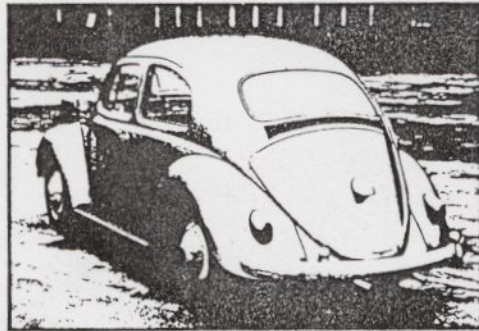
Vuoden 1954 aikana moottoriteho nousi 24 hv:sta 30:een. Pakoputki muuttui, yhden tilalle tuli kaksi pääteputkea. Siihen aikaan ennenkuulumatonta.

1956



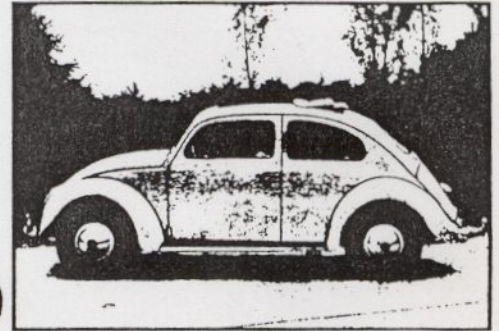
Edelleen 250 DM maksavan kattoluukun materiaali muuttui muoviksi. Suurin uutuus olivat kuitenkin sisärenkaattomat renkaat.

1957



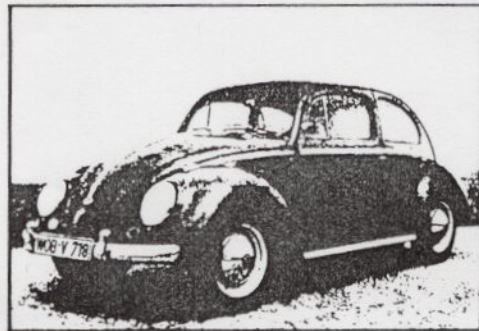
Muutokset olivat selvät: Kuplan etu- ja takalasi suurenivat. Kaasupoljin-rulla vaihtui tavalliseksi kaasupolkimeksi.

1959



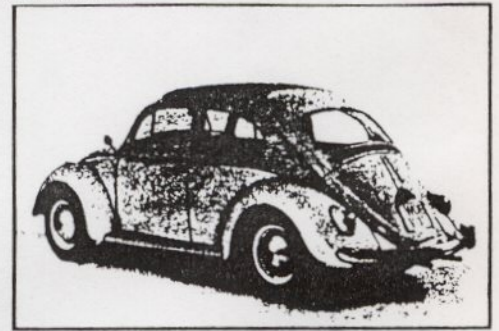
Kiinteä ovenkahva painonappeineen tuli tuotantoon. Matkustajan puolelle asennettiin jalkatuki, etuakselistoon kallistuksenvakain ja vilkku muuttui automaattisesti palautuvaksi.

1960



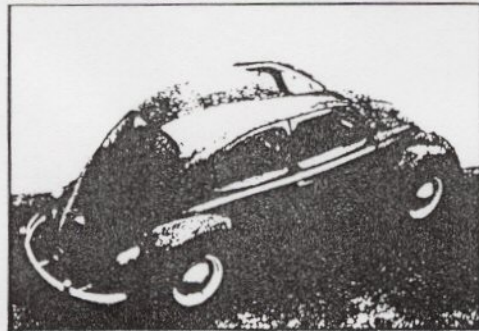
Yllätysten vuosi - teho nousi 34 hv:hen, käynnistysautomaattikka, asymmetriset lähivalot, synkronoitu 1.vaihde, ohjauvaimennin ja vilkkuvalot kääntyvien vilkkujen tilalle tulivat tuotantoon.

1961



Ohjauspyörän lukko, turvavöiden kiinnityspisteet, kaksikammiotakavalot ja bensiinimittari olivat v. -61 uutuuksia - nykypäivänä itsestäänselvyyksiä.

1963



Suuri avokatto poistuu. Sen sijaan saa samaan 250 DM:n hintaan kattoluukun. Hinnat eivät juuri heilahdelleet tuohon aikaan.

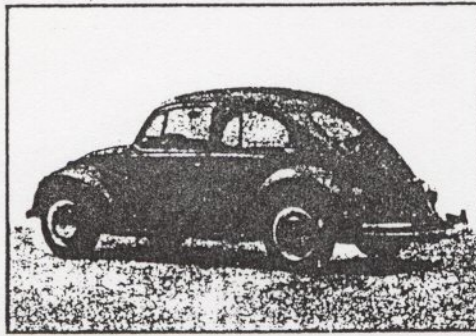
XIV

1965



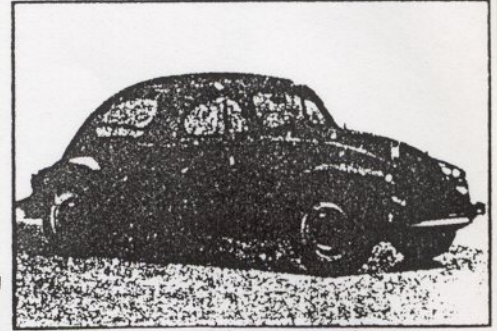
Vuotta aiemmin oli suurennettu kaikkia ikkunoita. Nyt tuli uusi malli - VW 1300, 40 hv. 34 hv-moottori jää Standard-mallin moottoriksi.

1966



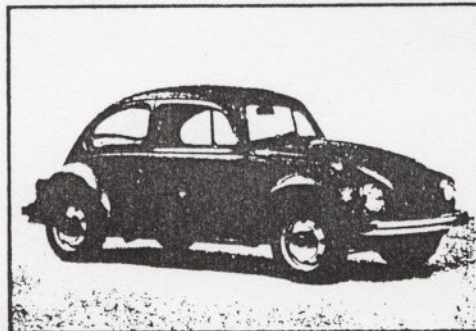
Jälleen uusi malli - VW 1500, 44 hv. Leveämpi raidėväli takana, malleissa 1300 ja 1500 takana lisäksi tasausjousi.

1967



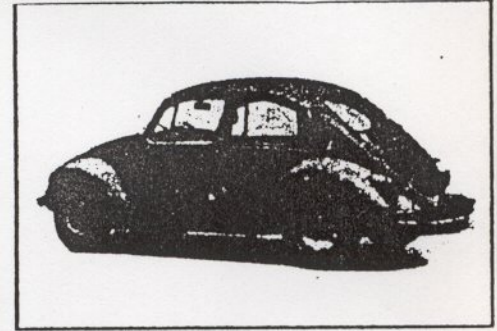
Seuraava näkyvä muutos olivat pystysuorat valonheittimet ja suuremmissa malleissa kulman ympäri kääntyvät puskurit. 12 V sähköjärjestelmä, 465 DM:llä sai automaattivaihteiston.

1970



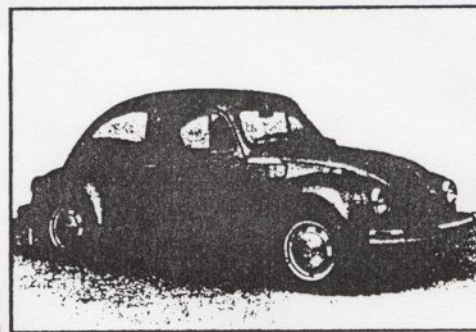
Malli 1302 sai eteen joustintuet ja taakse automaattimalleissa jo käytetyn kaksoisnivelakselin. S-mallin teho oli 50 hv ja siinä oli levyjarrut edessä.

1971



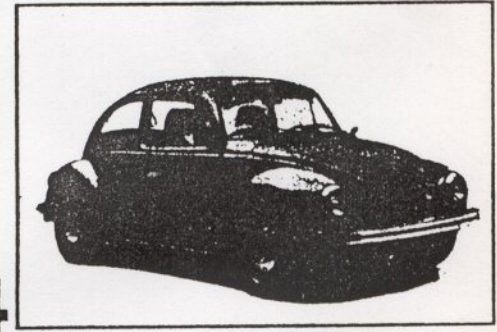
Alkuvuodesta Kupla sai puolikuun muotoiset ilmanpoistoaukot takapilareihin ja lisää ilmanottoaukkoja suuritehoisempia moottoreita varten.

1972



Kuplan kehittelyn huipentuma, VW 1303 ensiesiteltiin. Mallissa oli suuret ikkunapinnat ja uusittu kojelauta. Pienempi korimalli säilyi VW 1200:ssa.

1974



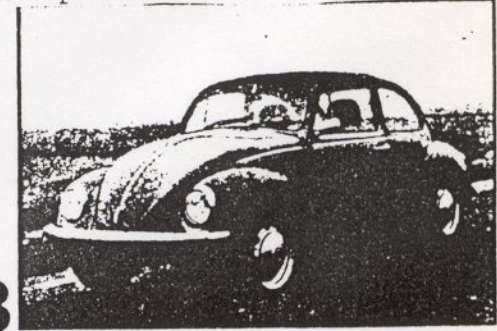
Viimeinen ulkoinen muutos - vilkut siirrettiin pyöräkoteloiden päältä puskureihin. Golf on esitelty. Heinäkuun 1. päivänä 1974 valmistuu Wolfsburgissa viimeinen Kupla.

1975



Ensimmäinen öljykriisi vauhdittaa vielä kerran Kuplan myyntiä, Wolfsburg tarjoaa ns. säästökuplaa, mallia 1200, joka oli ulkonäöltään todella spartalainen.

1978



Tammikuun 18. päivänä 1978 valmistuu Emdenissä viimeinen Liittotasavallassa tehty Kupla, numero 16 255 500. Vielä tänään valmistetaan Liittotasavallassa Cabrio-mallia, Kuplat tuodaan valtameren takaa.

VEHONIEMEN AUTOMUSEO 1984

Vehoniemen Automuseossa pyörät pyörivät, näyttelyt vaihtuvat, tapahtumat seuraavat toistaan.

Vehoniemen Automuseo saavutti vuonna 1983 kansan suosion. Paraikaa Vehoniemellä valmistaudutaan kesän '84 sesonkiin. Museo on toki nytkin- talvisaikaan- avoinna viikonvaihteissa ja sopimuksen mukaan. Kesällä otamme vieraita vastaan joka päivä.

Museon toimesta järjestetään ryhmille opastettuja kierroksia sekä ohjelmaa sopimuksen mukaan.

Museoemäntä antaa mielellään lisätietoja, p.931-767 794.

VEHONIEMENAUTOMUSEOssa tapahtuu...

- | | |
|----------------|--|
| 14.4.1984 asti | yleisnäyttely, joka on rakennettu vuonna 1983. |
| 15.4.1984 | "Itäistä pituutta - läntistä leveyttä" Näyttelyn avajaiset yleisölle. Mukana edutusautojen parhaimisto. Näyttely on pystyssä 14.9.1984 asti. |
| 5.5.1984 | HÄKÄPÄIVÄT. Sodanaikaisten puukaasulaitteiden toimintaa. |
| 18-19.8.1984 | VEHONIEMI-ajo, yleisötapahtuma. |
| 15,9.1984 | Erikoisnäyttelyn avajaiset yleisölle. Teemana ajoneuvot Suomen sodissa. Näyttely pystyssä 14.4.1985 asti. |

(näyttelyssä on myös mukana '51 mallin kupla)

Vehoniemen AUTOMUSEO

Kangasalla

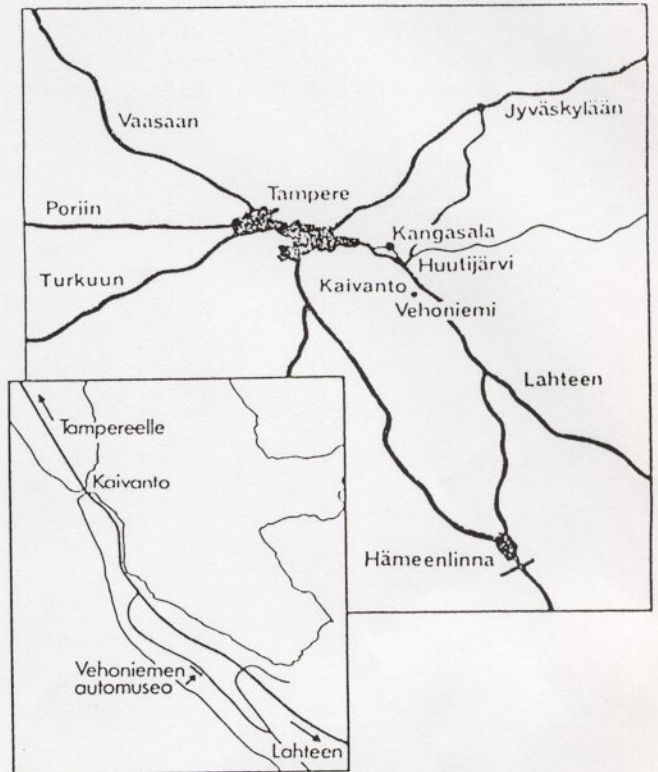


Nyt on koko perheelle uusi retkeilykohde Hämeessä, luonnonkauniilla Vehoniemen harjulla. Uutuuttaan hohtava automuseo, jossa on esillä ajoneuvoja vuosisatamme alusta nykypäiviin.

Henkilöautoja, moottoripyöriä, erikois- ja kuorma-autoja. Kaikki elävästi sijoitettuna omaa aikakauttaan kuvastaviin tunnelmiin.

Lisäksi runsas kokoelma autoiluun ja ajoneuvoihin liittyviä vanhoja asusteita ja tarvikkeita. Museossa järjestetään myös erilaisia teemanäyttelyitä.

Viihtyisä 50-paikkainen kahvio ja käynti viereisessä, entisöidyssä näkötomissa -tomi rakennettu vuonna 1927 - tuovat mukavan lisän koko perheen onnistuneeseen automuseoretkeen.



AUKIOLOAJAT:

01.05. - 15.10.1983 päivittäin klo 12 - 20,
muulloin lauantaisin ja sunnuntaisin klo 12 - 18
ja sopimuksen mukaan ryhmille.



Vehoniemen Automuseo
36570 KAIVANTO
Puh. 931-767794
767530 (kahvio)

Vehoniemen Automuseo avataan 01.05.1983.