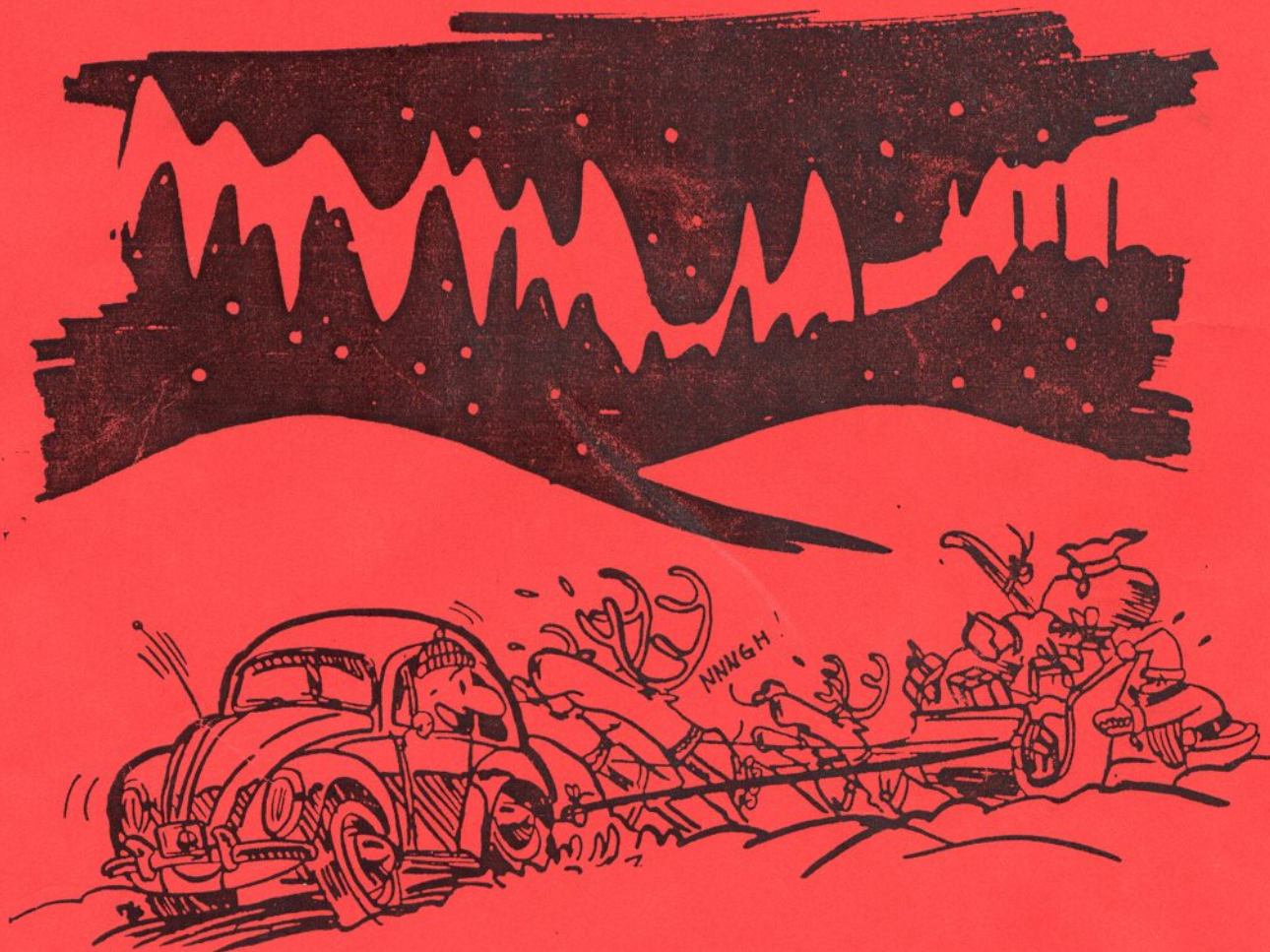


# JOU LU VW

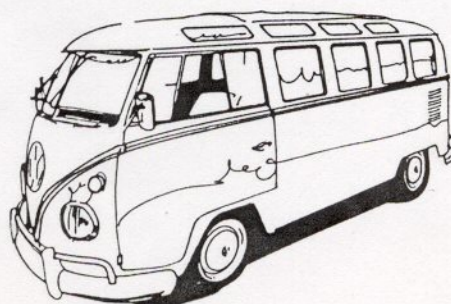


KUPLA -lehti No. 5/85 Joulukuu  
Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

FVWA RY ARKISTO KPL

SISÄLTÖ

	Sivu
Puheenjohtajan palsta	3
VW:n tekninen kehitys 1936-1961	4
Wanhoiden sanomalehtien katsaus	16
Kuplavolkkarin ystävälle	20
Ulkomaiset VW-kerhot -sarja jatkuu	21
Kesäkauden avajaiset Pyhärannassa	22
FVWA DRAG DAY II	26
Volkkarilehdet	28
Käytännössä koettua	30
Sallitut muutokset	31
Talvehtivat Volkkarit	32
Ensimmäinen Volkkarini	33
Asiasta ja vähän vierestä	34
Suuri VW-Gallup, tulokset	38
Kuukauden kysymys	46
Suuri kirjoituskilpailu	47
Illanvietto 18-19.01.86	48
Tapahtumakalenteri 1986	49
Joulutervehdys	50
Turun jaosto tiedottaa	51
FVWA ry:n sääntömääräinen vuosikokous	52
FVWA ry:n toimihenkilöt kaudella 1985-86	54
FVWA ry:n jaoksien yhteyshenkilöt	54
Lehden toimitukset ja ilmestymispäivät -86	55
Volkkariyhdistyksen LA-kutsut	56
FVWA ry:n jäsenet marraskuussa 1985	57
Volkkariyhdistyksen uudet jäsenet	60
Kirpputori	61
Seuraava lehti	64



## PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Kiitokset syyskokoukseen osallistuneille kannatuksesta puheenjohtajaa valittaessa.

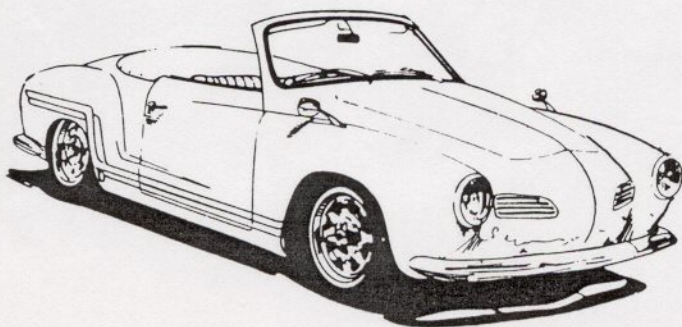
Gallup -kyselystä viisastuneena aloitan lehden tässä numerossa kaksi uutta palstaa: KÄYTÄNNÖSSÄ KOETTUA ja SALLITUT MUUTOKSET. Gallupin eniten toivottu aihe oli tekniset artikkelit lehteen, ja yritän nyt ensin mainitulla palstalla kertoa omista kokemuksistani (=hölmöilyt), jotta muut kenties säästyisivät turhilta murheilta. Toinen palsta pyrkii esittelemään maahantuojaan virallisen kannan tavallisiin muutoksiin eri VW -malleissa. Tiedot on kerätty kokemuksista sekä maahantuojaan vihkosesta "SALLITUT MUUTOKSET VW- JA AUDI -MALLEISSA" Olen erittäin kiinnostunut kuulemaan myös Teidän kokemuksianne maahantuojaan, ARK:n ja katsastusviranomaisten suhtautumisesta erilaisiin muutoksiin.

Tapahtumakalenteri vuodelle -86 alkaa näyttää hyvältä. Olen erittäin mielissäni siitä, että jäsenistö on halukas järjestämään useita erilaisia tapahtumia ja eri paikkaseuduilla. Erilaisuus pitää mielenkiintoa yllä ja saa lähtemään kokoontumisiin. Toivon runsasta osanottoa kaikkiin kalenterissa mainittuihin tapahtumiin.

Ja jos ei Karpo ja muut humut vielä ole iskostaneet päähänne talven vaaroja ja asenteiden tärkeyttä liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden edistämässä, minä teen sen kahdella sanalla:

RAUHALLISENA RATISSA

*Pekka*



# Volkswagenin teknillinen kehitys

vv. 1936-1961 (Lähde: Kuplan korjausohjeet-kansio)

## Esihistoria

Vuonna 1934 tarjoutui jo siihen aikaan ammattipiireissä tunnetulle autonsuunnittelijalle Ferdinand Porschelle ja hänen avustajilleen, jotka olivat Stuttgartiin muodostaneet itsenäisen suunnittelutoimiston, tilaisuus toteuttaa jo useita vuosia aikaisemmin esitetty ajatus kansanauton suunnittelemisesta, kun Saksan Autoteollisuusliitto (RDA) Saksan hallituksen toivomuksesta antoi hänelle tämän tehtävän.

Vuosina 1931-34, pulakauden päättyessä oli Porschella suunnittelun alaisena ensin ZÜNDAPP-tehtaalle Nürnbergissä ja sitten NSU-tehtaalle Neckarsulmissa, kummallekin varsin huokeat pikkuautot, joita on pidettävä nykyisen Volkswagenin edeltäjinä. Niissä oli nähtävissä erikoiset tuntomerkit kuten esimerkiksi takapyöräveto siten, että vaihteisto oli taka-akselin edessä ja moottori sen takana.

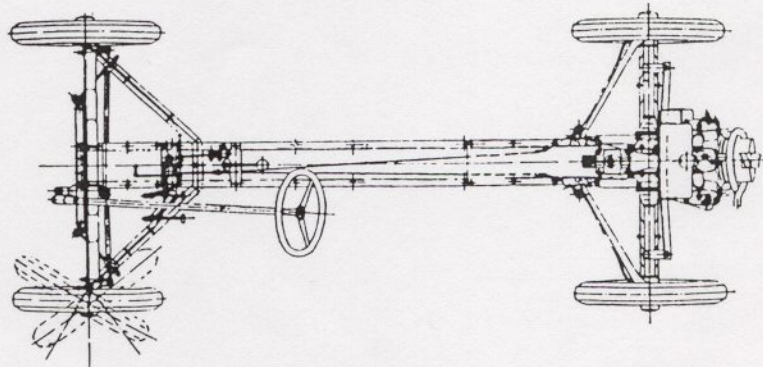
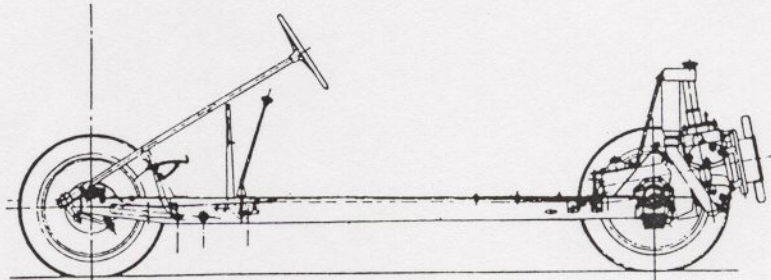
Näistä kummastakin autosta rakennettiin useampia prototyyppisiä. Sarjavalmistuksesta ei kuitenkaan tullut mitään, sillä pulakauden kuluessa alkoi moottoripyöräkauppa jälleen kehittyä molemmissa tehtaisissa.

Ilman mitään perinteitä ja ottamatta huomioon siihen aikaan Saksassa tai jossakin saksalaisessa tehtaassa käytettäviä valmistusmenetelmiä, voitiin nyt kehittää osa osan jälkeen puhtaasti käytännön tietä, jonka ohessa Porsche kiinnitti aina teknillisellä vaistollaan huomion siihen, että rakennettiin hyvin yksinkertaista ja kevyttä, mutta ei alkeellista. Ajoneuvoja tai ajokelpoisia autoja oli jo siihen aikaan kylliksi. Mutta Porsche tahtoi rakentaa pienen täysipainoisen ja tehokkaan auton, sen jälkeen kun valtakunnanjohto oli jo vuosia aikaisemmin julistanut, että autoa ei olisi pidettävä enää ylellisyysesineenä, vaan ainoastaan nykyaikaisena liikkumisvälineenä ja keinona elintason parantamiseksi.

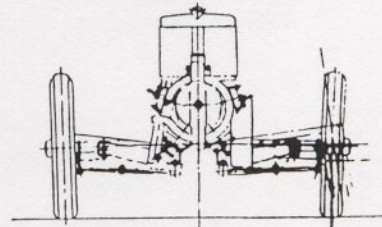
Tavasta, millä hän aikoi tehtävän ratkaista, esitti Porsche RDA:lle seuraavan suunnitelman.

(Sananmukaisesti mainittuna RDA:n tiedotuksessa tammikuussa 1937 3:n VW-prototyypin kestävyyskokeista.)

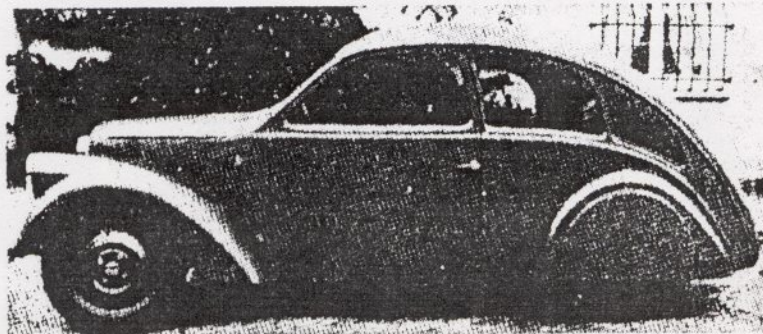
"On luotava uudenaikaisimpien periaatteiden mukaan rakennettu, umpinainen, mukava, 4-paikkainen auto, huippunopeus on n. 80 km/t ja ihannepaino mahdollisuuksien mukaan 550 kg sekä valmistushinta likimain RM 900:— tai myyntihinta n. RM 1200:—."



Ansicht von rückwärts



Kuva 1-a: Porsche, malli 12, valmistettu v. 1932 yhteistoiminnassa Zündappwerk'in kanssa Nürnbergissä prototyyppinä, vesijäähdytetty viisisylinterinen lähtimoottori takana, riippuvat venttiilit, sylinteritilavuus 1,2 l, 26 hv kierrosluvulla 3000 r/min pidetään Volkswagenin edeltäjänä. Moottori taka-akselin takana, vaihteisto sen etupuolella. Heiluriakselit: edessä läpimenevät poikittaisjousilehdet. Takana 2 neljännekselliptistä poikittaisjousilehteä.



Kuva 1-b: Kuvan 1a. mukainen Porsche-Zündapp-auto.

Epäilemättä oli siten asetettu tavoite, joka oli liian korkealla auto-teollisuuden siihen asti saavuttamille ja senaikuisissa olosuhteissa mahdollisina pidetyille arvoille; niin kirjoitti RDA:n johto mainituksessaan. Oli sen vuoksi ennakoitua selvää, että jos se yleensä saavutettiin, saavutettaisiin se ainoastaan aivan uusilla menetelmillä.

### Miltä näytti nyt tämä ensimmäinen Volkswagen

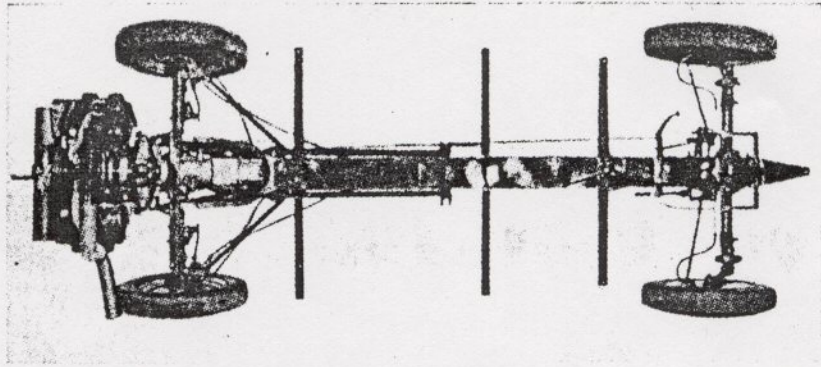
Koska täytyi saavuttaa ihannearvot, mitä tulee painoon, valmistuskustannuksiin, taloudellisuuteen ja myyntihintaan, oli Porschella kuten aikaisemmissa suunnitelmissakin ainoastaan yksi ratkaisu: takapyöräveto ja taakse sijoitettu moottori. Pitkiin aikoihin nykyäänkään ei ole enää epäilty tätä rakenneperiaatetta, jonka ovat myös Euroopan ja Amerikan muut johtavat autotehtaat tunnustaneet ja käyttäneetkin. Välikä kehitetiin edessä olevalla moottorilla varustettu auto, jota ei kuitenkaan jatkettu edelleen korkeiden valmistuskustannusten ja muiden epäkohtien takia, vaikka järjestely, jossa oli moottori edessä ja etupyöräveto, olikin edullisempi kuin moottorin ollessa edessä takapyörävedon yhteydessä.

Keveyden painon ja alhaisten valmistuskustannusten takia, sekä koska oltiin selvillä siitä, että suurimmalla osalla tulevista VW-omistajista ei ollut käytettävissä lämpimiä talleja, päädyttiin ilma- ja jäähdytysjärjestelyyn, vaikka tiedettiin, että ilma- ja jäähdytetyn moottorin kehittäminen vaatii huomattavasti enemmän aikaa ja teknillistä taitoa. Tätä ongelmaa ei kukaan muu tuntenut paremmin kuin Porsche itse, joka vuonna 1912 oli AUSTRO-DAIMLER-tehtaalla kehittänyt ilma- ja jäähdytetyn nelisylinterisen lentokone-moottorin, jonka teho oli 90 hv. Lukuja muita ilma- ja jäähdytettyjä moottoreita seurasi, ja ne näyttivät luotettavuutensa yhä uudelleen, kun kerran alkuvaikeudet oli voitettu.

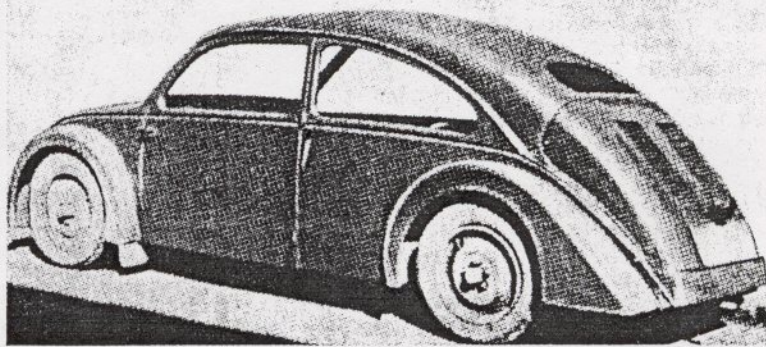
VW-moottorin kehityksen aikana ei kyllä tosin aavistettu, että juuri ilma- ja jäähdytys auttoi myöhemmin ratkaisevasti Volkswagenin tekemiseen yhtä tunnetuksi kuin suosituksikin. Ilma- ja jäähdytetyn moottorin korkeammat käyttölämpötilat aiheuttivat, senjälkeen kun ne oli opittu hallitsemaan, voimakkaan vähenemisen syöpmisen aiheuttamassa sylinterien kulumisessa ja aivan erinomaisen kestävyuden männän matalaksi valitun keskinopeuden, 6,4 m/sek, yhteydessä.

Sadattuhannet Volkswagenit saavuttavat nykyään 100 000 km ja enemmänkin ennen ensimmäistä sylinterien hiontaa — henkilöautolle ja varsinkin pikkuautolle nykyään tavaton suoritus.

Aikana, jolloin ei vielä ollut autostradoja, piti Porsche 80 km/t huippunopeutta riittävänä. Arvioitua autotopainoa varten oli täten n. 15 hv moottoriteho tarpeen, joka senaikais-



Kuva 2-a: Porsche, malli 32, valmistettu 1933/34 yhteistoiminnassa NSU:n kanssa Neckarsulmissa prototyyppinä. Ilmajäähdytetty nelisylinterinen BOXER-moottori takana, riippuvat venttiilit, sylinteritilavuus 1,45 l, 20 hv kierrosluvulla 2600 r/min, pidetään Volkswagenin edeltäjänä. Moottori taka-akselin takana, vaihteisto sen edessä. Akselisto: edessä vääntöakseli poikittaisin jousisauvojen takana heiluriakseli ja 2 pitkittäistä jousisauvaa.



Kuva 2-b: Kuvan 2a mukainen Porsche-NSU-auto.

ten valmistuskustannusten takia piti saada kaksisylinterisestä kaksitahtimoottorista.

Vakiovarusteista lämmityslaitetta oli ensin ajateltu yhtä vähän kuin nestejarruja, iskunvaimentimia tai pehmeitä istuimia, mutta myöhemmin ne vaadittiin ja asennettiin. Mutta myöhemmissä auton kokeissa ja perinpohjaisissa tutkimuksissa huomattiin, että vakiovarusteinen lämmityslaitte tarjoutui käytettäväksi suoraan ilman suuria lisäkustannuksia.

Kuitenkin jo ensimmäisen autostradanpätjän avaamisen jälkeen kiristettiin tulevaisuuden Volkswagenissa vaatimuksia korkeammalle ja korkeammalle. 80 km/t huippunopeus osoittautui pian liian vähäiseksi. 4 hengen kuormituksella varustetulta autolta vaadittiin nyt 100 km/t huippu- ja matkanopeutta.

Siihen tarvittavan voimakkaamman kaksitahtimoottorin kehityksessä ilmeni suuria vaikeuksia. Kiertohuuhelulla ja ilmanpuhaltimella varustetut kaksi- ja kolmesylinteriset, ilma- ja jäähdytetty moottorit eivät osoittautuneet ajokelpoisiksi. Myös ilma- ja jäähdytetty kaksoismännärakennetta olevat kaksitahtimoottorit, joita moottoripyöräteollisuus etupäässä suosi, eivät olleet kehittyneet korkeita vaatimuksia vastaaviksi. Väliratkaisuna rakennettu ren-

gasluistilla varustettu kaksisylinterinen moottori ei samoin aikaansaanut tyydyttäviä tuloksia.

Lopulta antoi Porsche lähtömerkin ilma- ja jäähdytetyn nelisylinterisen nelitahtisen BOXER-moottorin kehittämiseksi. Moottorin antama teho oli 23,5 hv 3000 r/min., sylinteritilavuus oli 985 cm<sup>3</sup>, sylinterin halkaisija 70 mm, iskunpituus 64 mm ja puristussuhde 5,6:1.

Koska siihen aikaan oli ainoastaan pitkäiskuisia moottoreita, pidettiin ammattimiesten keskuudessa iskunpituuden ja sylinterinhalkaisijan suhdetta 0,915:1 sensaationa.

Siitä johtuvan männän nopeuden pienemisen takia pieniä myöskin sylinterin kulumista, öljynkulutusta sekä kampiakselin rasitukset. Nykyään käytetään alineliöllisiä isku/sylinterinhalkaisija-suhteita yleensä Otto-moottoreissa.

KUVA 3 esittää ensimmäisen nelisylinterisen BOXER-moottorin, miljoonien VW-moottoreiden kantaisän. Siinä ei ollut öljynjäähdytintä eikä mekaanista, vaan ainoastaan sähköinen polttoainepumppu sekä vain 3 kampiakselin laakeria. Kaksi erillistä imukanavaa kummassakin sylinterinkannessa ja 4 kaasuttimeen johtavaa imuputkea antoivat suuremman moottoritehon kuin ensin vaadittiin. Kustannuksien tähden luotiin myöhemmin yksikanavainen sylinterinkansi yksinkertaistettui-

imuputkineen, jossa muodossa se nykyäänkin valmistetaan.

KUVASSA 4 huomataan ensimmäisen moottorin kehityksen tuloksena uusi moottori öljynjäähdyttiminen ja polttoainepumppuineen.

Suurempi ajonopeus ja siihen liittyvät korkeammat turvallisuusvaatimukset sekä tietilanne pakottivat vahvistamaan oleellisesti alustaa, mukaan luettuina jarrut, renkaat, ohjaus ja kori. Auton paino kohosi täten 600 kiloon ja siten myöskin luonnollisesti ennakoitua arvioitua valmistuskustannukset. KUVAT 5 ja 6 esittävät alustaa ja koria eräissä näistä ensimmäisistä kokeiluautoista, joissa oli edessä ja takana heiluriakselit, mikä oli siihen aikaan harvinaista pikkuautoissa.

### Ensimmäinen suurkokeilu syksyllä 1936 3:lla Volkswagenilla

Lukuisten esitutkimusten jälkeen rakennettiin ensimmäiset kolme VW-prototyyppiä ja ne asetettiin RDA:n käyttöön.

12 p:nä lokakuuta 1936 alkoi sitten kestävyysajo, joka päätettiin ensin 30.000 km:ksi. Kun ei mitään periaatteellisia vikoja ilmennyt, lisättiin koematkaa 50.000 km:ksi.

RDA:n erään toimikunnan teknillinen ja tarkastusosasto paneutui tutkimuksiin, ja se kuuli puolueettomina asiantuntijoina Berliinin ja Stuttgartin Teknillisten korkeakoulujen tutkimuslaitosten insinöörejä.

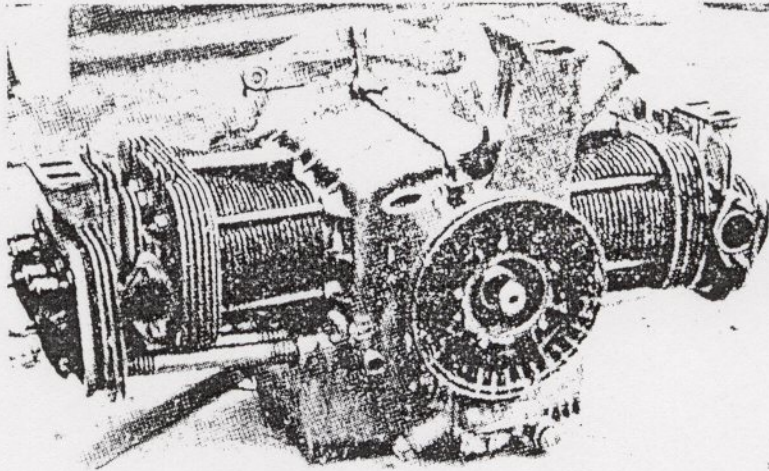
Päivittäin ajettiin kahdessa vuorossa keskimäärin 750 km pitempien päivämatojen ollessa 1400—1500 km. 22 p:nä joulukuuta, siis runsaan kahden kuukauden kuluttua, oli mainittuun kokeeseen osallistuneet kolme autoa taivalta neet menestyksellisesti yhteensä yli 150.000 km.

KUVA 7 esittää havainnollisesti yhden auton ajodiagramman ja siitä näkyy se valtava suoritus, minkä koeajajat ja autot tekivät — päivittäinen ajoaika oli n. 13—15 tuntia. Väliaikoina, siis yöllä, suoritettiin tavanomaiset huollot ja välttämättömät kunnostustyöt, joiden aikana suoritettiin öljynvaihto joka 6000 km jälkeen.

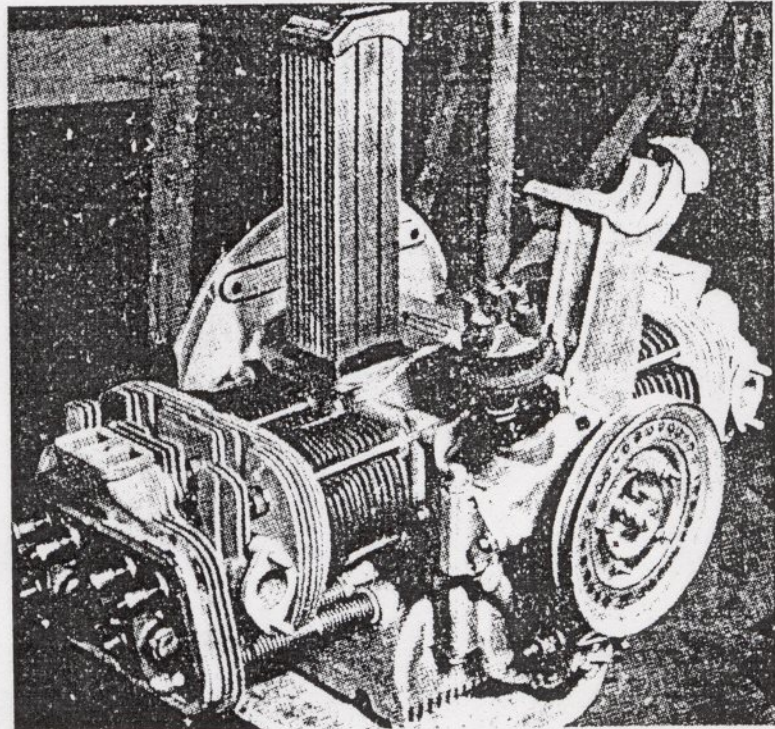
Heikkouksia, jotka viipymättä poistettiin, ilmeni luonnollisesti tämän autolle ja varsinkin senaikaiselle pikkuautolle kovan kokeen aikana, mikä koe suoritettiin mutkaililla ja siihen aikaan osaksi hyvin huonoilla Schwarzwaldin vuoristoilla sekä ensimmäisellä autostradan osalla.

Porschen toivomuksesta piti hänen vastaavien suunnittelijoidensa osallistua tähän jättäiskokeeseen ajajina ja matkustajina, voidakseen työskennellä auton edelleen kehittämässä omaa näkemystensä ja käytännöllistä kokemustansa hyväksi käyttäen.

Tämän koko henkilökunnan yhteistyön avulla, joka piti valvoilla miltei yötä päivää, ja jota yhä uudelleen kannusti Porschen järkähtämätön elin- ja luomisvoima, oli mahdollista suorittaa kolmen malliauton



Kuva 3: Ensimmäinen nelisylinterinen — BOXER-nelitahtimoottori Volkswagenia varten, ilmajäähdytetty, muutamien miljoonien myöhempien VW-moottoreiden esi-isä, valmistusvuosi 1936; Sylinteritilavuus 0,985 l, 23,5 hv/3000 r/min, ensimmäisten suurkokeiden moottori syksyllä 1936. 3 runkolaakeria, 3-nokka-akelin laakeria, kampikammio ja sylinterinkannet kevytmetallivalua, sylinterit valurautaa. 2 imukanavaa jokaisessa sylinterikannessa, ilman öljynjäähdytintä ja ilman mekaanista polttonestepumppua.



Kuva 4: VW-moottori valmistusvuosi 1937, öljynjäähdytin, mekaaninen polttoainepumppu, muuten kuvan 3 mukainen.

kokeilu niin lyhyessä ajassa ja saada siten RDA ankarana tuomarina vakuutetuksi, että valitussa rakenteessa ei ollut periaatteellisia vikoja, vaan että se päinvastoin osoittautui hyvin lupaavaksi.

### Muut suurkokeilut

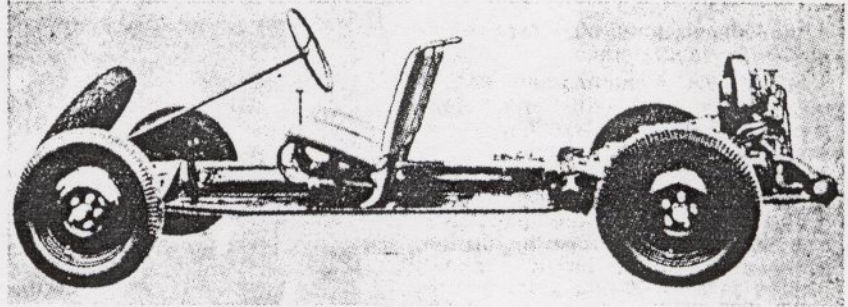
Käyttämällä hyväksi niin sanotun "VW-3"-sarjan ensimmäisessä kokeilussa saatuja kokemuksia, annettiin DAIMLER-BENZILLE Stuttgartissa tehtäväksi uusi 30:n koeauton sarja suuremmissa puit-

teissa tapahtuvaa kokeilemistä varten. Tämä sarja valmistui v. 1937. Näillä "VW-30"-sarjan autoilla ajettiin päivä- ja yökäytössä yli 2 milj. km.

Näitä seurasi "VW-38"-sarja, joka rakennettiin v. 1938, ja jota on pidetty oikeastaan nykyisen Volkswagenin edeltäjänä, sillä sen ulkomuoto, runko, moottori ja vaihteisto vastaavat täysin nykyistä mallia, KUVA 8. V. 1939 rakennettiin uusia koeautoja, niitä kokeiltiin ja osittain parannettiin.

Kehitys v. 1939—45

Kun sota puhkesi, oli VW-tehdas suureksi osaksi valmis ja osittain sisustettu, kun mielenkiinto siviilikäyttöiseen VW-autoon äkkiä lakkasi. Porschen toimisto sai tehtäväkseen maastokelpoisen KÜBELWAGENIN kehittämisen käyttämällä mahdollisimman monia jo valmiina olevia osia, KÜVA 9.

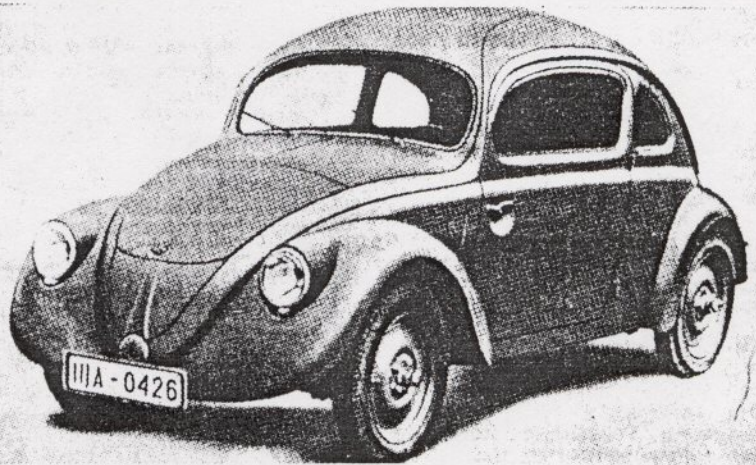


Kuva 5: Erään VW-prototyypin alusta ensimmäistä suurkoetta varten 1936. Nykyisen Volkswagenin pääpiirteet selvästi tunnettavissa. Akselit ja jousitus: edessä: vääntöakseli 2:lla pitkittäisohjaimella ja 2:lla litteäteräs-jousinipulla; takana: heilurlakselit kumpikin varustettu pitkittäisohjausjousivarrella ja pyöröteräsjousisauvalla. Yksitoimiset nesteiskunvaimentimet edessä ja takana, mekaaniset jarrut vaikuttaen 4:ään pyörään.

Vaikka valmistuslaitokset moottoreita, vaihteistoja jne. varten olivatkin tuotantokunnossa, ei niitä voitu käyttää, koska VW-autot olivat liian keveitä sotatarkoituksiin. Piti siis siirtyä erilaisiin tilapäisratkaisuihin.

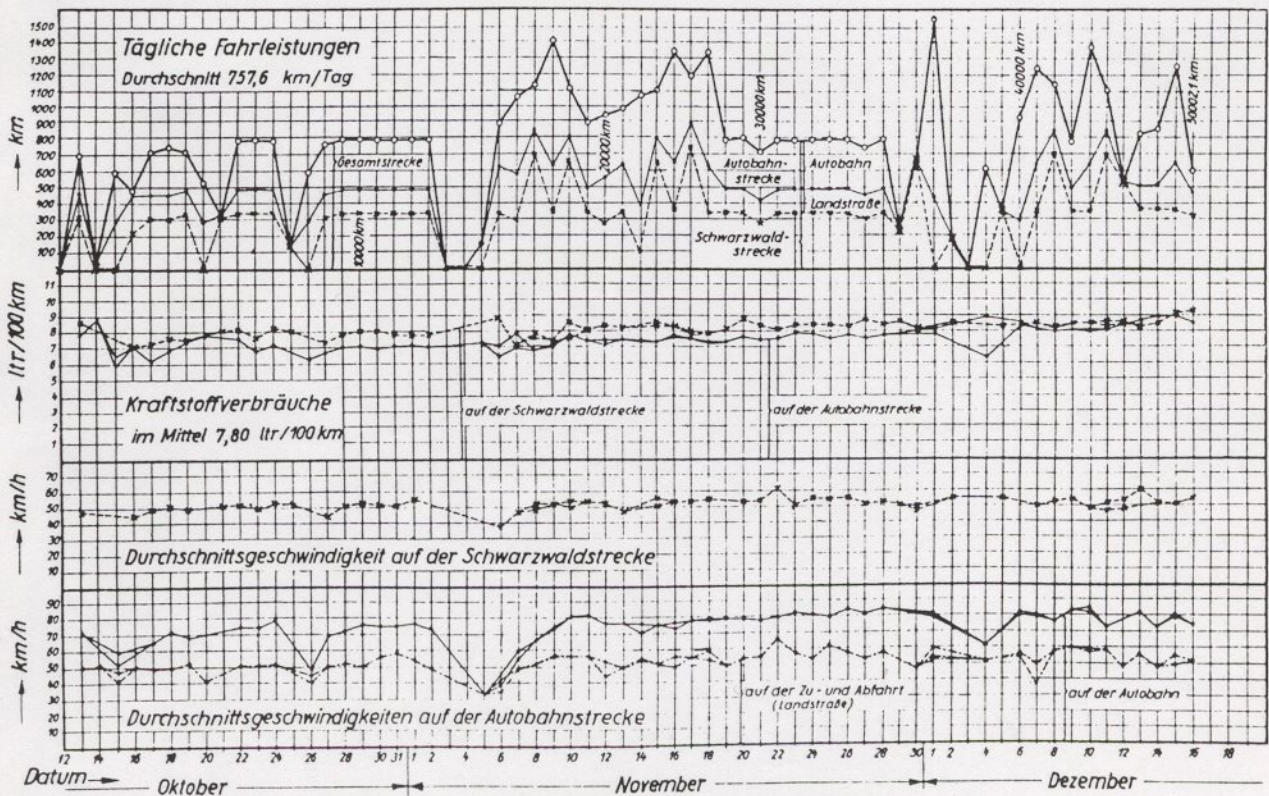
Maastoajoa varten tarvittavan suuremman vetovoiman saamiseksi kehitettiin kaksi välityspyörästöä, jotka sijoitettiin takapyörien jarrurumpujen viereen, ja jotka samalla lisäsivät auton maavaraa.

"Kübelwagenin" korien valmistus siirrettiin erälle berliiniläiselle tehtaalle, koska VW-tehdas tai sen puristinosasto ei ollut sopiva, eikä sitä voitu muuttaa siihen tarkoitukseen. Kübelwagenin ajokokeiden jatkussa havaittiin pian, että 985 cm<sup>3</sup> moottorin vääntömomentti ja teho eivät riittäneet huolimatta muutetusta taka-akselivälityksestä. Sylinterinhalkaisijaa lisättiin senvuoksi 70:stä 75:een mm:iin, joka vastasi 15 % sylinterintilavuuden kasvua. (Uusi tilavuus 1131 cm<sup>3</sup> otettiin muuten sodan jälkeen Volkswageniinkin.)



Kuva 6: Eräs VW-prototyyppi, 1936 alusta kuvan 5 mukainen ja moottori kuvan 3 ja 4 mukainen, kaksiovinen, 4-paikkainen Limousine Vmax = 100 km/t. Tätä mallia rakennettiin 30 kpl:een esisarja.

Sotavuosina annettiin firma Porschelle jatkuvasti uusia tehtäviä yhteistyössä VW-tehtaan kanssa, joista muutamia kuvataan seu-



kuva 7. Fahrdiagramm eines der 3 VW-Prototypen (Wagen Nr. II) über eine Prüfstrecke von 50 000 km, Spitzenleistung bis zu 1500 Fahrkilometern pro Tag

Kuva 7: Erään auton ajodiagramma "VW-3" sarjasta. Kocmatka 5000 km suurin päivämätka 1500 km.

raavassa lyhyesti. Kübelwagenin kehittämisen jälkeen piti suunnitella 2 amfibioautoa, joista pienempää erittäin ketterää, varustettuna nelipyörävedolla ja potkurilla, rakennettiin sitten sarjatuotantona, KUVA 10.

Magneettosytytyksellä ja kierrosluvunsäätimellä varustettuja VW-moottoreita käytettiin suuria määriä erilaisten kiinteiden laitteiden voimakoneina. Varustettuna ROOTS-ahtimella, joka tasoittaa suurissa korkeuksissa esiintyvän tehonpienenemisen, kehitettiin ja rakennettiin VW-moottoreita portaattomasti säädettävän hydraulisen vaihteiston kanssa siirrettäviä köysiratoja varten Hochgebirge-vuoristoon. VW-moottoria käytettiin edelleen generaattorien, sulkupallojen, kompressorien, hydraulisten laitteiden, syöksyveneidien jne. voimakoneena. Muutama moottori oli kehitetty vielä lentokonemoottoriksi teholtaan 33 hv. ja kokeiltu lentokäytössäkin, KUVA 11.

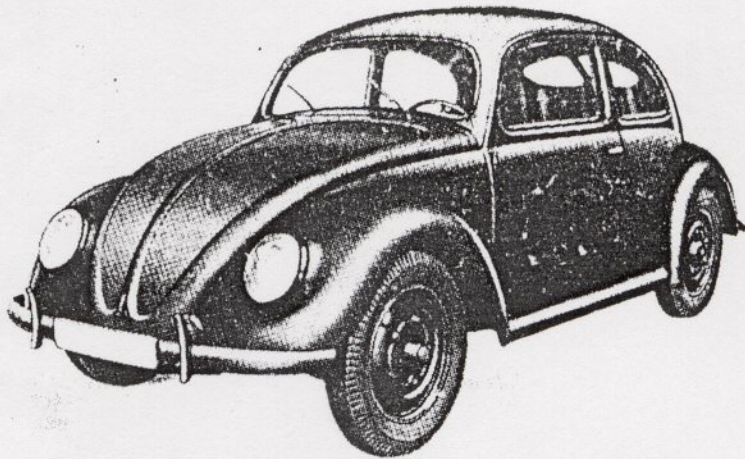
VW-moottorin osista kehitettiin ja rakennettiin kaksisylinterinen 12 hv generaattorin käyttömoottori panssarivaunujen sähköistämiseksi sekä käynnistysmoottori hinaajien moottoreita varten.

Näiden töiden ohella ei unohdettu mielestä varsinaista tehtävää s.o. Volkswagenin omaa käyttöä. Ponnisteluissa edelleen alentaa valmistuskustannuksia, polttoaineen kulutusta sekä painoa, suunniteltiin ja kokeiltiin muun muassa myös VW-moottori, joka oli varustettu tunnetulla DVL-luistiohjauksella. Tämä moottori oli oleellisesti kevyempi ja halvempi kuin sarjavalmistainen, siinä ei ollut kuitenkaan mahdollista pitää lämpörasituksia ja öljynkulutusta kurissa, jonka tähden tämän sinänsä mielenkiintoisen moottorin kehitys piti jälleen lakkauttaa.

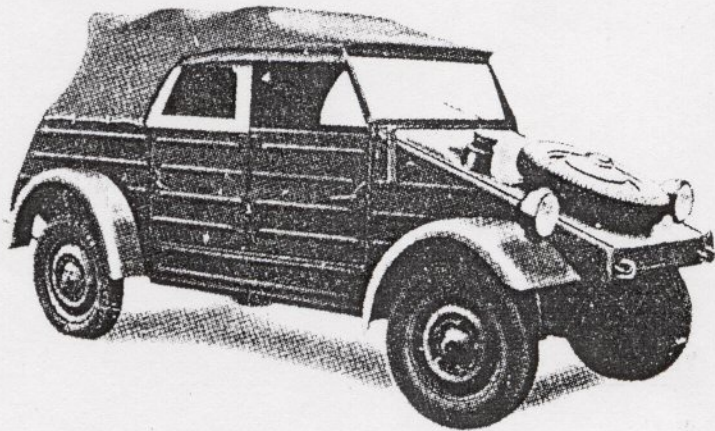
Prof. Porsche, jolle sodan aikana uskottiin lukuisia muita tehtäviä, mm Volkswagen-tehtaiden johto, ja joka oli näiden tehtävien ylikuormittama, siirsi nyt Stuttgartin toimistonsa vastuun pojalleen Ferrylle, nykyisen Dr. — Ing. h.c. F Porsche K. G:n johtajalle. Tämä vaikutti Volkswagenin ja sen muunosten edelleen kehittämiseen ratkaisevasti sodan loppuun saakka.

### Sodanjälkeinen kehitys

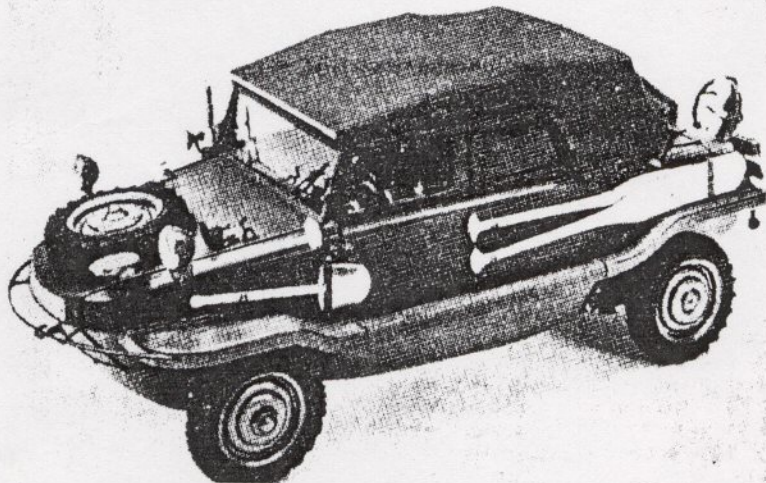
Vaikka Volkswagenin kehitys oli jo ennen sodan alkua päättynyt käytännöllisesti katsoen sarjavalmistusasteelle, tuotti voimakas sotapanos kokonaisen sarjan uusia kokemuksia ja parannuksia. Siitä huolimatta kohtasi tuotannon aloitus sodan jälkeen suuria vaikeuksia. 60 % tehtaasta oli tuhottu ilmahyökkäyksissä, eikä ollut puute ainoastaan ammattitaitoisesta työvoimasta, vaan myöskin autonrakennuksessa välttämättömistä korkealuokkaisista raaka-aineista. Mitä vaikeimmissa työolosuhteissa voitiin siten vuoden 1945 loppuun mennessä valmistaa 1785 Volkswagenia, jotka tosin laadullisesti olivat hyvän joukon alimpana ennen sotaa valmistettua sar-



Kuva 8: Porsche malli 60 (Volkswagen 1938), moottori kuvan 4 mukainen, alusta pääasiallisesti kuten kuvassa 5. Kori jo huomattavasti sodanjälkeistä I. mallia vastaava.



Kuva 9: Porsche malli 82, tunnettu VW-Kübelwagen; maastokelpoinen henkilöauto, 1940—1945. Nelisylinterinen Boxer-moottori, 985 (1131) cm<sup>3</sup> ja 24 (25) hv kierrosluvulla 3000 (3300) r/min. Alusta kts. kirj. Jäähdytys: Ilma, puhallin. Vahvempi moottori asennettiin VW:iin 1945.



Kuva 10: Amfibio-auto, 1131 cm<sup>3</sup> VW-moottori, samalla maastokelpoinen henkilöauto, nelipyörävedo, käännettävä potkuri.

jaa. Vuoden 1948 alussa oli luku kohonnut 20 000:een autoon, jotka valmistuivat muilta mutkitta, eivätkä vastanneet kovin korkeita vaatimuksia.

Vuosi 1948 aiheutti ratkaisevan

muutoksen. Heinz Nordhoffissa sai yhtymän johto persoonan, joka tiesi kokemuksesta, että autolle voidaan taata pysyvä myyntimenestys ainoastaan silloin, kun se on laadullisesti hyvä, tek-



nillisesti täydellinen ja hintansa arvoinen. Laadun parantamista helpotti korkealuokkaisten raaka-ainoiden toimitus, joka alkoi jälleen rahanuudistuksen jälkeen.

Samanaikaisesti alkoi Nordhoffin vaikutuksen alaisena tähänpäivään saakka jatkunut alituinen auton rakenteellinen parantaminen. Erikoista huomiota hän kiinnitti tuhoutujen laboratoriodien, suunnittelu-, tutkimus- ja tarkastusosastojen jälleenrakentamiseen. Samoin hän ryhtyi jo hyvin pian suunnittelemaan laajaa ja tehokasta myyntijärjestöä, erästä jokaisen suuryrityksen tärkeimmistä toimintamuodoista.

Menestys seurasi. Kun Sveitsi avasi ovensa kansainvälisille automarkkinoille alkaen tuottaa maahan saksalaisia Volkswageneita, osoittautui hyvin pian, että ne täyttivät korkeimmatkin vaatimukset mitä tulee laatuun, ajo-ominaisuuksiin ja taloudellisuuteen. Hemmoiteltu ja arvostelukykyinen Sveitsin kansa yllättyi ilmajähdytetyn moottorin lujuudesta, vaatimattomuudesta ja ilmastollisesta sopeutuvaisuudesta kuten myös auton nousukyvyistä, joka talviolosuhteissa ei kaivannut useinkaan lumiketjuja, kiitos taakse sijoitetun moottorin ja takapyörävedon.

Joskin alkusarjan VW 38 (1938) perusteella edelleen kehitetty auto pysyi vuosikausia perusrakenteeltaan melkein muuttumattomana, työskenneltiin sitäkin uutterammin sen täydellistytämiseksi. Sodan päättymisestä tähän päivään saakka muutettiin, parannettiin, sievistettiin ja kevennettiin käytännöllisesti katsoen joka osa usein monta kertaa. Uusien menekialueiden avautuminen ympäri maailmaa aiheutti runsaasti uusia toivomuksia ja vaatimuksia, joihin mukaannuttiin, joskin enimmäkseen ulkopuolisten näkemättä. Niihin liittyivistä lukuisista kehitystöistä kerrottaneen muutama esimerkin valossa.

### Moottorin edelleen kehittäminen

Alussa varusteisiin kuuluvasta yksinkertaisesta ja heikkotehoisesta nesteilman puhdistajasta muuttuvine puhdistusasteineen luovuttiin, ja se korvattiin ensin hyvin tehokkaalla huopakalvo-puhdistajalla. Koska tämän puhdistajan puhdistus ja huolto oli hyvin hankala, siirryttiin myöhemmin vielä nykyäänkin käytettyyn öljyilmanpuhdistajaan, jolla oli korkea puhdistusaste, suuri pölynpoistokyky, ja jota kestopäällystämättömilläkin teillä piti suhteellisen harvoin puhdistaa.

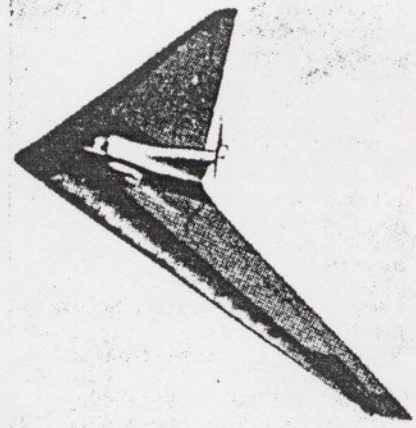
Nakutusta ehkäisevän lyijytetraetyyliin lisääminen polttoaineeseen oli jo viimeisinä sotavuosina johtanut pakoverntiileissä vaikeuksiin, jotka huononsivat venttiili-aineen syöpymiskestävyyttä, mutta joita ei voitu poistaa. Ystä rahanuudistuksen jälkeen oli käytettävissä erinomaisia erikoisraaka-aineita venttiilejä varten niin että venttiilikysymys voitiin käsitellä tehokkaasti. Sen ohessa ilmeni, että pakoverntiili-istukan raaka-aine ja muotoilu voivat oleellisesti auttaa kohottamaan pakoverntiilin kestävyyttä.

Lopulta löydettiin yhdistelmä kromipäällysteiset venttiilipinnat-sintraatusta lyijyterässeoksesta heikosti seostetut venttiili-istukka renkaat. Tämä osoittautui oikeaksi ja moninkertaisti venttiilien eliniän. Moottoritehon kohoaminen ja siihen liittyvä kierrosluvun ja lämpörasituksen kasvaminen pitävät kuitenkin venttiileihin kohdistuvaa kehitystyötä edelleenkin käynnissä.

Jo ensimmäisissä virallisissa kestävyyskokeissa 3:lla VW-prototyypillä oli vastoin siihen aikaan vallinneita käsityksiä ilmennyt, että myös ilmajähdytetyssä moottorissa voidaan rakenteellisilla toimenpiteillä saavuttaa suhteellisen alhainen öljynkulutus. Siten oli kulutus 50 000 km:n aikana ainoastaan 0,4 l/1.000 km ja kokonaistarve siis 2,5 l:n öljynvaihto mukaanluettuna 4,5 l/5 000 km. Mäntien ja sylinterien parantamisella voitiin öljynkulutus sotavuosina pienentää jatkuvassa käytössä täydellä kuormalla arvoon 2,5 g/hvt kohti, Tällöin ajettiin toisinaan 36 tunnin mittausvälein täydellä kuormituksella, kierrosluvun ollessa 3000 r/min, vastaten 3600 km ajomatkaa.

Sodanjälkeisinä vuosina suoritettujen uudistukset, mäntien ja sylinterien parannukset ja erikoisesti kolmen johtavan saksalaisen männänvalmistajan tuottamien bimetallicsäätömäntien käytäntöön-otto aiheutti edelleen öljynkulutuksen alenemisen 1-1,5 g/aan/hvt. Jokapäiväisessä käytössä on tuskin vielä nykyäänkään välttämätöntä suorittaa öljynvaihtoja useammin kuin tehtaan ilmoittamin 5000 km:n vaihtovälein.

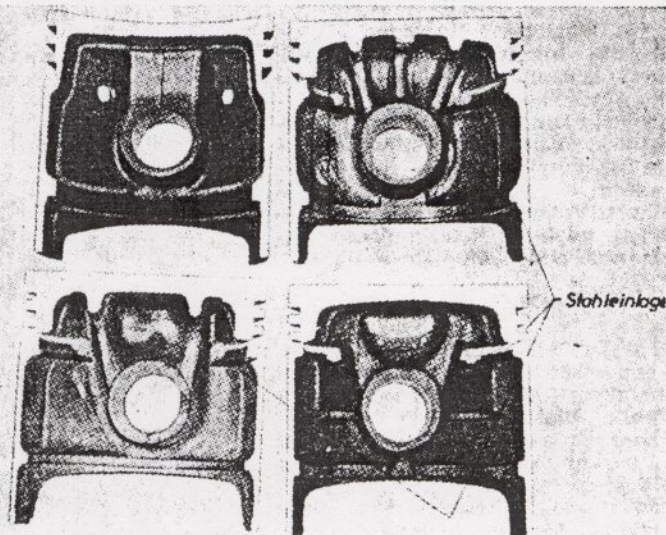
KUVA 12 esittää esimerkkejä mäntien kehityksestä. Vasemmalla ylhäällä: Täysivarsimäntä kevytmetallista v:lta 1945, kartiomais-soikea muotokuva. Kartioisuuden takia oli tämän männän ohjaus ja toiminta kylmällä moottorilla epätydyttävää. 1950 tuli käyttöön Bi-metalli säätömännät, joissa mäntään valetut teräsrenkaat ja liuskat säätivät männän lämpölaajenemista niin, että välitys pysyi vakiona joka kuormituksella. Muotokuva on näillä säätömännillä sylinteri-soikea, joka sallii hyvän toiminnan. Näissä männissä voidaan välitys pitää pienempänä kuin 0,03 mm.



Kuva 11: Lentävä siipi "Horten III", 33 hv VW-moottori, työntöpotkuri, valmistusvuosi 1943. Moottori rungossa ohjaamon takana, kiilahiha-näkö. Sähkökäynnistimellä voitiin moottoria käynnistää pysäyttämisen jälkeen melinmäärin ilmassa. Vmax = 140 km/t.

näyttävät kolmen saksalaisen valmistajan (KS, Mahle, Nüral,) nykyään valmistamia säätömäntiä, joissa sisäänvaletulla teräsarmee-rauksella ohjataan lämpölaajenemista siten, että välitys pysyy miltei vakiona kuormituksesta riippumatta. Säätömännällä parannettiin oleellisesti männänliikettä, tiiviyyttä sekä varmuutta kiinnitarttumista vastaan. 0,03 mm asennusvälystä käyttäen voitiin nyt luopua uusien autojen hankalasta totutusajasta.

Jähdytyksen kanssa yhteenkuuluvat kysymykset oli tutkittava erikoisen huolellisesti; samalla oli ratkaistavana joukko yksityiskohtia. Uuden parannetun puhaltimen kehittämisen ohella suoritettiin



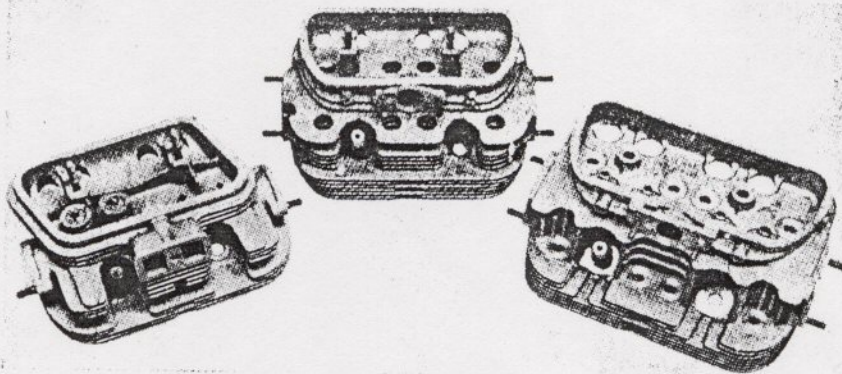
Kuva 12: Muutamia esimerkkejä VW-moottorin mäntien kehityksestä. Vasemmalla ylhäällä: Täysivarsimäntä kevytmetallista v:lta 1945, kartiomais-soikea muotokuva. Kartioisuuden takia oli tämän männän ohjaus ja toiminta kylmällä moottorilla epätydyttävää. 1950 tuli käyttöön Bi-metalli säätömännät, joissa mäntään valetut teräsrenkaat ja liuskat säätivät männän lämpölaajenemista niin, että välitys pysyi vakiona joka kuormituksella. Muotokuva on näillä säätömännillä sylinteri-soikea, joka sallii hyvän toiminnan. Näissä männissä voidaan välitys pitää pienempänä kuin 0,03 mm.

myös parannuksia jäähdytysaineen "ilman" suhteen ilman ohjauksessa ja lämmön kuljetuksessa tarkoituksena melun pienentäminen, vaikutusasteen parantaminen sekä automaattijäähdytyksen käyttöönotto, koska lämpörasitukset suurenevät luonnollisesti moottoritehon kasvaessa. KUVASSA 13 on useista sylinterinkansimalleista valittu kolme, jotka esittävät havainnollisesti jäähdytyspintojen kasvua ja ripojen järjestelyä.

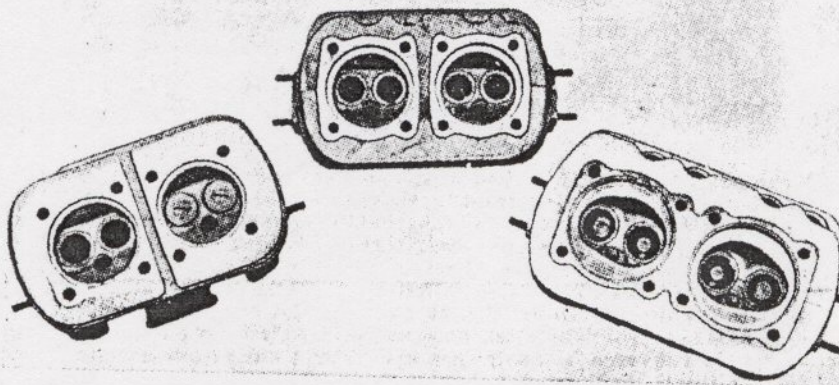
Samoin sovittiin palotilan muoto, sytytys ja puristussuhde kulloinkin markkinoilla olevan polttoaineen mukaan ja muutettiin venttiilejä, kanavien poikkipintoja sekä sytytysketkiä niin, että vaadittu teho ja vääntömomentin lisäykset kyettiin saavuttamaan myös ilmastollisesti toisissa olosuhteissa. Vaikka erikoisrakenteitakin oleellisesti korkeine litratehoineen kehitettiin, jäi sarjavalmistetun VW-moottorin kustrusmoottoriluonne yhä vallitsevaksi pitkäikäisyytensä takia t.s. eduksi VW-autoilijoille. VW-moottorin kehitys seurasi TAULUKOSSA 1 sekä KUVISSA 15 ja 16 olevia arvoja. KUVA 17 esittää moottorin perusrakenteen v:sta 1945 v:een 1960. jota kehitettiin yhä edelleen yksityiskohtaisesti, kuten muutamilla esimerkeillä on kuvattu.

KUVASSA 18 on sensijaan esitetty uudelleen konstruoitu VW-moottori vinoon järjestettyine venttiileineen. Tämä moottori on elokuusta 1960 alkaen käytössä henkilöautossa ja sen parannukset on lueteltu kuvan selityksessä. Moottorin arvot KUVASSA 16 osoittavat vielä kerran kuinka moottorin kehitys tapahtui oleellisesti neljässä vaiheessa 1936 — 1943 — 1953 — 1960 — 1961.

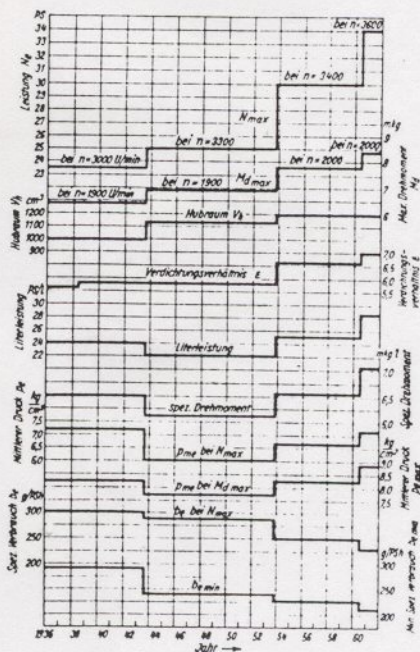
Sen jälkeen kun jo sota-aikana oli voitu toimittaa kierroslukusäätimellä ja magneettosytytyksellä varustettuja VW-moottoreita suuria määriä kiinteiksi voimakoneiksi,



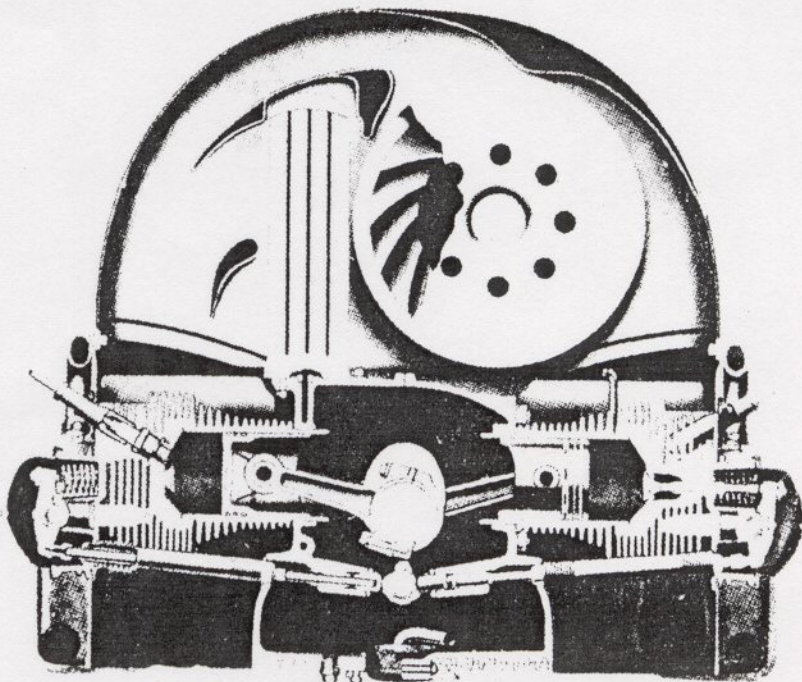
Kuva 13: Muutamia esimerkkejä sylinterinkannen kehityksestä. Vasemmalta: 1936, 1945, 1959. Jäähdytyspintojen suureneminen on hyvin näkyvässä. Sodan jälkeisinä vuosina muutettiin jäähdytysripojen lukua, jaotusta ja järjestelyä. Sylinterinkannet tulivat oleellisesti jäykemmiksi ja lämpöä kestävämmiksi.



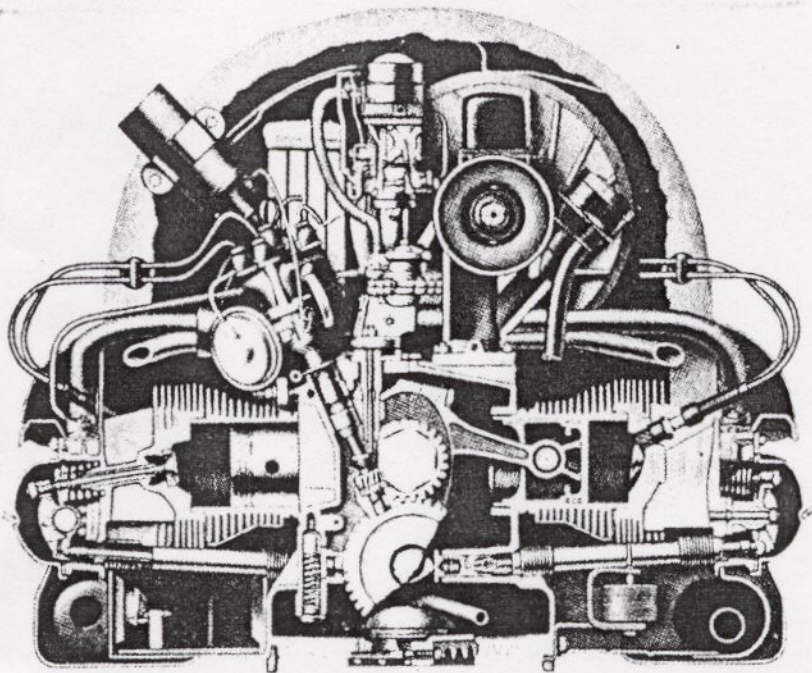
Kuva 14: Kuvan 13 sylinterinkansien palotilat. Palotilojen ollessa sotaa edeltäneissä ja sodanjälkeisissä moottoreissa vielä kattomaista rakennetta, näyttää mallin 1961 sylinterinkannen palotila munanmuotoiselta ja hyvin pyöristetyltä vahvoine puristuspinnoineen ja syvään upotettuine tulpanaukkoineen. Se mahdollistaa virtausta vahvistavan ja edullisen palamisen, sekä puristussuhteen kohoamisen.



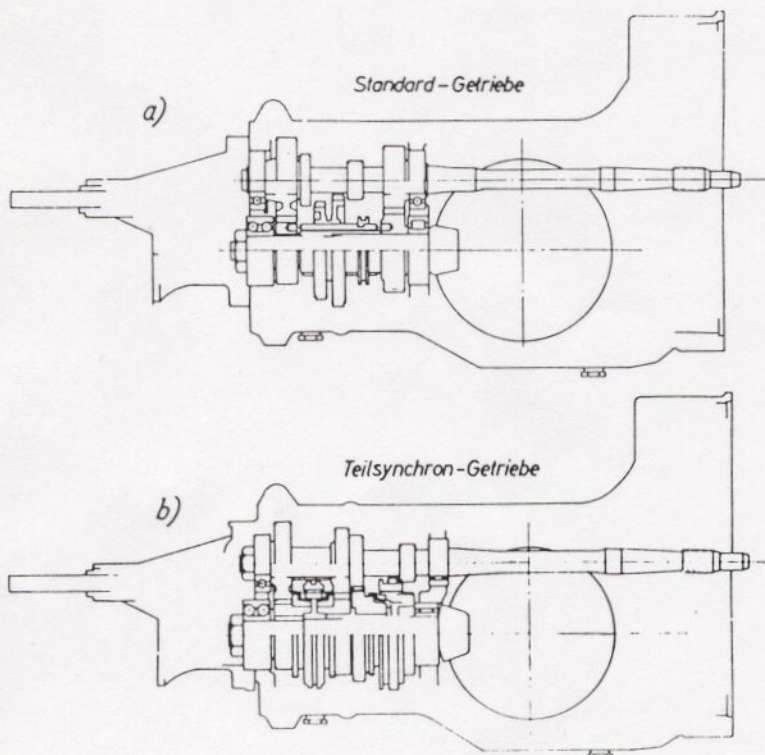
Kuva 16: Ajallinen katsaus VW-moottorin arvoihin vuosina 1936—1961.



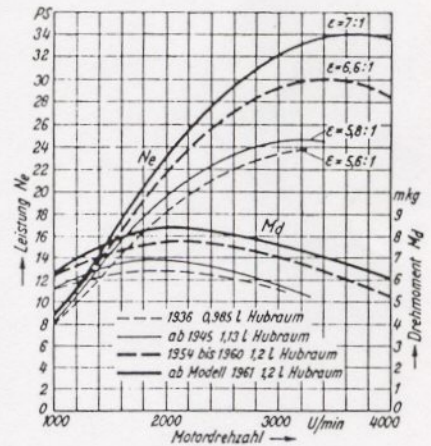
Kuva 17: VW-moottori valmistusvuosi 1945, 25 hv/3000 r/min. Sylinteritilavuus 1,131 l. Tämä moottori vastasi oleellisesti esisarjatyyppiä VW 38 (1938), jossa oli sylinteritilavuus 0,985 l. v. 1954 muuttui: sylinteritilavuus 1,192 l, 30 hv./3400 r/min. jotka kestivät 1960 saakka.



Kuva 18: Täydellisesti uusittu VW-moottori, 34 hv/3600 r/min. sylinteritilavuus 1,192 l. Tätä asennettiin elokuusta 1960 lähtien. Uudistukset: Vahvistettu kampiakseli, suurennettu runko- ja kiertokangon laakerit, uusi polttoainepumpun käyttötapa: Terminen venttiilivälityksen ta-saus, joka on aikaansaatu keinuvivunakselin kiinnitysruuvien lämpölaajenemista hyväksikäyttäen teräksisten laakeripukkien yhteydessä. Siemimäiset venttiilinnostimet, joiden akseli on nyt kohtisuorassa nokka-akselia vastaan, työntötankojen kummassakin päässä on pallopinnat, jotka käyttävät vahvojen keinuvipujen välityksellä kaltevassa asennossa olevia venttiilejä. Uusi erikoiskaasutin Solex 28 PICT, varustettuna lämpötilan ohjaamalla käynnistysautomatikalla. Esi-ilmalämmitys, joka on riippumaton kuormituksesta ja kierrosluvusta.



Kuvat 19a ja b: Kaaviokuva "Standart" rakenteen vaihteistosta v:sta 1945 ja "Export" mallin osasynkronoidusta vaihteistosta v. 1952—1960.



Kuva 15: VW-moottoreiden tehot ja vääntömomentit v:na 1936—1961.

otettiin v. 1952 valmistusohjelmaan uusi VW-teollisuusmoottori, joka on nauttinut suurta suosiota.

### Vaihteisto

Kuten moottori, oli myöskin vaihteisto vetopyörästöineen "halkaitua" rakennetta ja valmistettu kevytmetallista. Tämä rakenne teki mahdolliseksi helpon ja selvän asennuksen. Nelivaihteisen vaihteiston jonka 4. vaihde oli muodostettu ylivaihteeksi, välityssuhteita muutettiin vuosien kuluessa ja niitä sovitettiin auton painon ja kulloinkin käytettävissä olevan moottoritehon mukaan. TAULUKKO 2.

Pitkien kokeilujen jälkeen toimitettiin Export malliin uusi, samoin "halkaitu" vaihteisto, jonka 2. 3. ja 4. vaihteet olivat synkronoidut. Sylinteritilavuuden suurenemisesta 1,2:een 1:aan johtuva moottoritehon kasvu pakoitti kuitenkin laakeroi-maan veto- ja lautaspyörät tukevammin. Tämä voitiin suorittaa siirtymällä uuteen yksiosaiseen tunnelirakennetta olevaan vaihteistokote-loon.

KAAVIOKUVAT 19a ja 19b esittävät vaihteistokehityksen eri rakenteita, KUVAN 20 esittäessä nykyistä täyssynkronoitua vaihteistoa, joka on viimeinen kehitysvaihe ja jota on toimitettu elokuusta 1960 (malli 1961).

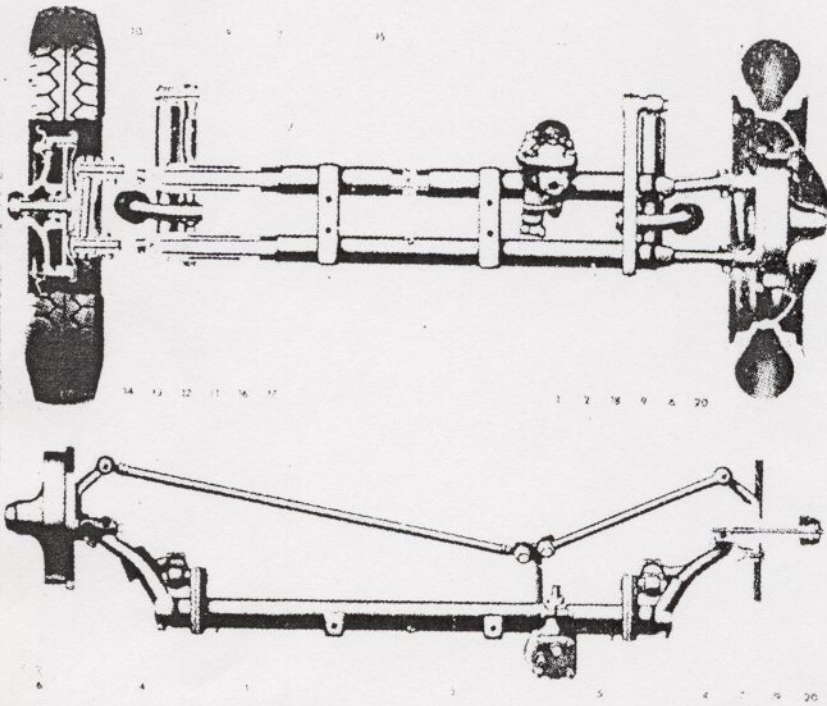
**Täyssynkronoidussa vaihteistos-sa on seuraavat parannukset verrattuna osittain synkronoituun vaihteistoon:**

1) Kaikki eteenpäinajovaihteet, kuten myös peruutusvaihteen kytkinakseli, ovat jatkuvassa kosketuksessa. Ainoastaan peruutusvaihteen kytkemiseksi täytyy siirtää hammaspyörää.

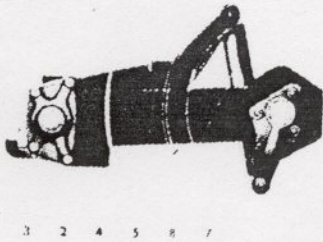
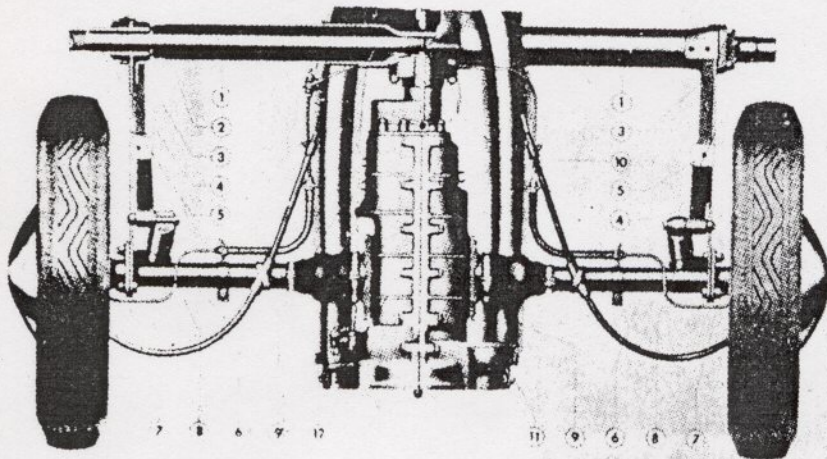
2) Jäykkä runkotunneli, peruutusvaihteen käyttöakseli on tilan sääntämiseksi sijoitettu vaihteistokote-loon.

3) Kiinteä kaksoiskartiolaakeri he-tti vetopyöränpään takana. Vetopyö-rän ja lautaspyörän kosketuksen siirtyminen lämpölaajennuserotuk-sen takia 40 % entisestä arvosta.

4) Kaikkien osien määrätietoisem-



Kuva 21: Volkswagenin etuakselisto teleskooppi-iskunvaimentimiseen vuodesta 1951 alkaen. Perusrakenne sama kuin jo v. 1936. Litteäteräs-jousilehdet akseliputkissa molemmissa, päissä 2 tukivartta, jotka kannattavat olka-akselia.



Kuva 23: Taka-akselisto ja pyörästökotelo v. 1952—1960 (elok.) Perusrakenne sama v:sta 1936 vähäisin muutoksin: Heiluriakselit, tukisauvat, jotka välittävät sysäykset jousisauvoihin.

malla mitoituksella saavutetaan osien kaksinkertainen elinikä täydellä kuormalla.

5) Pienempi tehohäviö vähentää sekoiituksen kuuluvaa työtä öljyssä, kuten myös irroitusvoiman

pieneminen 35 %:lla johtuen III ja IV vaihteiden sijoituksesta kytkinakselille.

Synkronoimispainneiden pieneminen, koska III ja IV vaihteet liittyvät kytkinakseliin, eivätkä enää kuulu synkronoitavaan massaan.

7) Taka-akselikorjaukset voidaan suorittaa purkamatta vaihteistoa.

8) Vaihteistoon sijoitettu tärinän vaimennin, joka ei tarvitse lisätalaa, teki joustavan kytkinlevyn käytön tarpeettomaksi.

9) Uusi vaihteisto voitiin sijoittaa samaan tilaan kuin entinenkin ja lisäpaino voitiin pitää 3 kg:n alapuolella.

### Alusta ja jousitus

Ei missään muualla Volkswagenin kehityksessä ilmene peruspiirteiden pysyvyys paremmin kuin alustassa. Jo vuodesta 1936 saakka on säilytetty seuraavat rakenteet:

Keskelle sijoitettu runkotunneli pohjalevyineen ja vahvikkeineen. Etuakselisto on muodostettu 2:sta putkesta, joiden kummassakin päissä on 2 olka-akseliin liittyvää tukivartta. Kaksoisputket on kiinnitetty runkotunneliin etulevyyn ja ohjausvaihte akseliputkeen.

Vääntöjousiniput ovat akseliputkissa.

Heiluriakselit ovat pituussuunnissa vääntövarsien ohjaamat, jotka välittävät sysäykset niiden etupuolella oleviin pyöreisiin jousisauvoihin. Molemmat jousisauvat ovat poikkiputkessa, joka kannattaa koria.

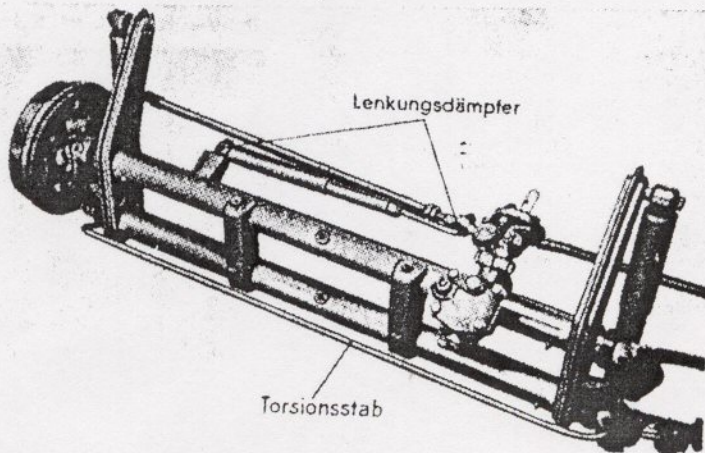
Kuten koko autossa on myöskin akselistossa suoritettu hyvin paljon muotoilu- ja kehitystyötä, kuten parantuneista ajo-ominaisuuksista silminnähden huomataan.

Etuakselistossa, joka on esitetty KUVISSA 21 ja 22, on pääasialliset parannukset tapahtuneet seuraavissa kohdissa:

Jousitus ja iskunvaimentimet, jotka ovat nyt kaksitoimiset.

Ohjausvaimennin epätasaisen tien aiheuttamien sysäysten ohjauspyörään siirtymisen vaimentamiseksi.

Torsiosauva käänteajon vakauttamiseksi kuoleentuneella jousitukella.



Kuva 22: Uusi VW-etuakselisto, joka on edellisen kaltainen, pehmeät jouset, uudet kaksitoimiset iskunvaimentimet, ohjausvaimennin ja torsiosauva suuremman vakavuuden saavuttamiseksi käänteissä.

Takaheiluriakselin järjestely on pysytetty, kuten jo mainittiin.

KUVA 23 esittää taka-akseliston vuodesta 1952 vuoteen 1960 esimerkkinä yksinkertaisesta vuosikymmenen muuttumattomana pysyneestä akselistorakenteesta. Uusi vaihteisto (KUVA 20) ei oleellisesti muuta KUVA 23, joka sopii periaatteessa myöskin malliin 1961.

Alustan parannukset uudessa mallissa tuntuvat varsin selvästi oleellisesti parantuneessa ohjattavuudessa ja jousituksessa. Etupyörien jousituksen muodostuessa kahdesta jousilehtinipusta, joissa oli 5 ja 4 teräsrousilehteä, oli takapyörien jousitus suoritettu kahdella pyöreällä 25 mm läpimittaisella jousisauvalla. V:sta 1950 suoritettiin etuakseliston jousitus 2x5:llä jousilehdellä, jotka täysin kuormitetussa autossa aikaansaiivat ominaisvärähdysluvun 99/min. Taka-akseliston jousisauvojen läpimitta pienennettiin samalla 24 mm:iin ja siten ominaisvärähdysluku muuttui 90:stä 80:neen minuutissa.

Edelleen parannettiin jousitusominaisuuksia siirtymällä 2x8 jousilehden käyttöön etuakselistossa ja pienentämällä taka-akseliston jousisauvojen läpimittaa 22:een mm:iin. Täysin kuormitetulla moottorilla pienenevät ominaisvärähdysluvut 80/min:iin etu- ja 72/min:iin taka-akselistossa. Luonnollisesti jousituksen muutosten yhteydessä parannettiin myös iskunvaimentimia ja akseliston kiinnitystä.

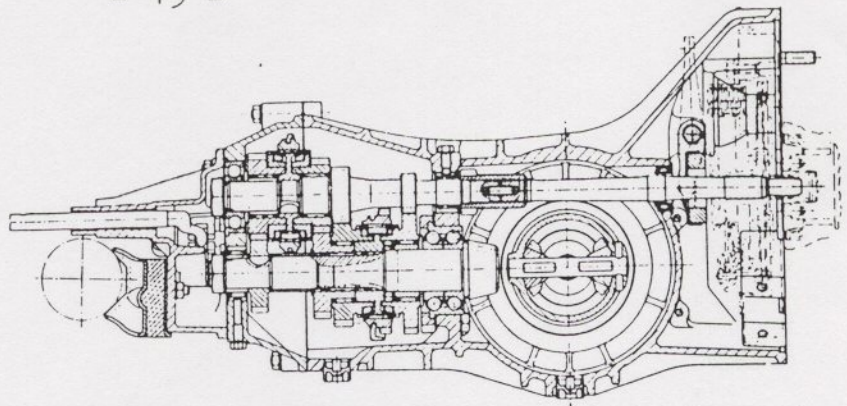
### Jarrut

Sodanjälkeisinä vuosina tutkittiin jarrut monta kertaa läpikotaisin. V. 1950 sai Export-malli nestejarrut, Standart-malleissa käytettäessä vielä nykyäänkin mekaanisia jarruja. Ensimmäisissä VW-prototyypeissä - paino 600 kg - oli kokonaisjarrutuspinta 408 cm<sup>2</sup>. Auton painon noustessa lisättiin se ensin 516 cm<sup>2</sup>:iin ja lopuksi 622 cm<sup>2</sup>:iin. Päinvastoin kuin sodanjälkeisissä malleissa, voitiin rakenteellisilla toimenpiteillä pienentää polkimen painamiseen tarvittavaa voimaa n. 30 %:lla.

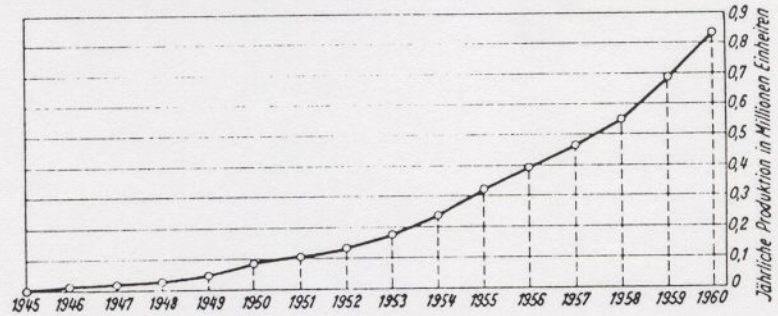
### Kori

Oikeaksi osoitetun läpeensä luotettavan ulkomuodon säilymisen takia on Volkswagenia moitittu eri tahoilla. Tällöin ollaan näkemättä sitä laajaa kehitystä mikä on tullut auton osaksi tehtaan johdon siirryttyä Nordhoffille. Että tämä ainutlaatuisen muodon pysyvyys tekee oikeutusta suuren VW-asiakasjoukon vaatimuksille, käy selvästi ilmi siitä tosiasiaista, että Volkswagen on voinut Yhdysvalloissa kohottaa tuontiaan vuonna 1960 ainoana tuontiautona, toisten eurooppalaisten autojen tuonnin lisäyksen ollessa pysähdyksissä tai osittain voimakkaasti lasusuunnassa.

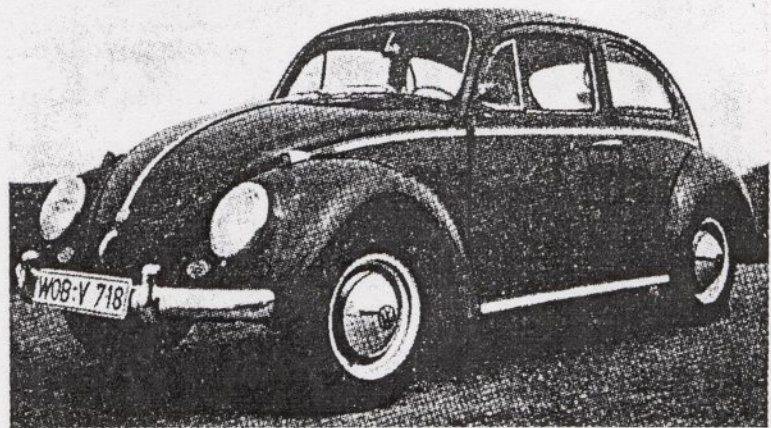
Tästä riippumatta on yhä edelleen mitä suurimmalla huolella tutkittu kysymystä ulkomuodosta osana kokonaisratkaisusta. Sen ohessa suoritettujen parannusten avulla on tehtaan onnistunut antaa hyvitystä ym-



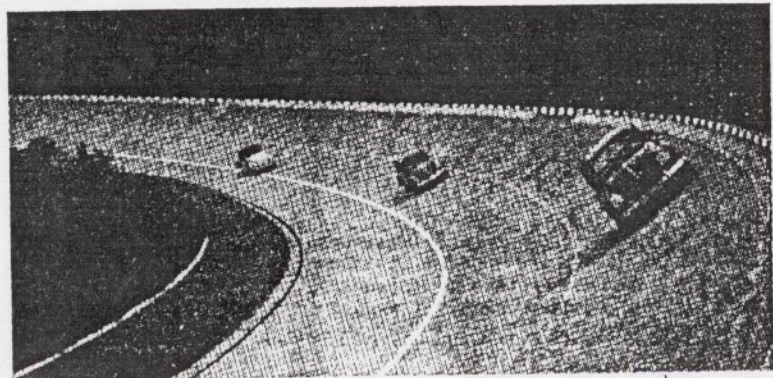
Kuva 20: Uusi täysin synkronoitu vaihteisto "Export" mallissa vuoden 1960 elokuusta alkaen. Selitys tekstissä.



Kuva 24: Volkswagenin ja Transporterin vuosituotannon kehitys vuosina 1945-1960.



Kuva 25: Volkswagen, malli 1961 toimitettu elokuusta 1960: Suurempi matkatavaratila, vilkkuvalot, asymmetriset lähivalot, lasinpesijä, ja uusi oven lukko muuten muuttumattomassa korissa.



Kuva 26: Näkymä Volkswagen-tehtaan koeradalta.

märrettäville vaatimuksille ja säilyttää samalla tuotannon kannalta tarpeellinen pysyvyys.

Eivät ainoastaan vakuuttavat,

vuosittain kohoavat tuotantoluvut näyttäneet puolustavan säilytetyjen peruspiirteiden pysyttämistä myös tulevaisuudessa. Myöskin tehtaan

TAULUKKO I

Sarake	Volkswagenin kehitys 4 vaiheessa					
	1	2	3	4	5	6
a) Moottori	Porsche-Zündapp 1932	Porsche-NSU 1933/34	Porschen ens. prototyppi 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
jäädytys	Vesi	Puhallinilma	Puhallinilma	Puhallinilma autom. säätö	Puhallinilma autom. säätö	Puhallinilma autom. säätö
Sylinterin halkaisija D/iskunpituus s	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 <sup>2</sup> )	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 <sup>2</sup> )	—	—	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. synkronoitu (I-IV)
c) Kytin	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 hydr.:ul. 1950-Standard mek.	Export: hydrauliset Standard: mekaaniset	Export: hydraul. Standard: mekaaniset
Jarrutus pinta (cm <sup>2</sup> )	—	—	408	516	622	622

**TAULUKKO II**  
VW-vaihteiston välityssuhteet:

Valm. vuosi	1936	1945	1952	1955	1958	1961
			osittain synkronoitu II—IV vaihteet "Export"			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	4,43	4,43	4,38

tutkimusosaston suorittamat moninaiset kestävyyskokeet usilla kilpailevilla ajoneuvoilla vahvistivat, että Volkswagen on kuten ennenkin maailman menestyksellisimpien autojen kärkijoukossa mitä tulee laatuun, luotettavuuteen, ajo-ominaisuuksiin ja elinikään.

Joskin nykyisen korin muoto pysyy muuttumattomana, niin se sisältää kuitenkin suuren joukon uudistuksia. Niinpä sisustuksen ja melunvaimennuksen parannukset, parempi näkyvyys sekä matkatavaratilan suurentaminen, ovat seurauksena pyrkimyksestä noudattaa kasvaneita vaatimuksia. Jo ennen sotaa käsiteltiin maalauskyseymystä erittäin huolellisesti, koska oltiin selvillä siitä, että useimmilla VW-autoilijoilla ei ollut suljettuja talleja. Jo pian sodan jälkeen otti Volkswagen-tehdas käyttöön eräänä ensimmäisistä autotehtaista sarjavalmistuksessa muovi-polttoaalauksen, jolle oli ominaista varsin suuri kestävyys.

### VW-Transporter

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

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

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 eriasteisia nousuja, kallistuksia ja kaar-toja.

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

### Loppusanat

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

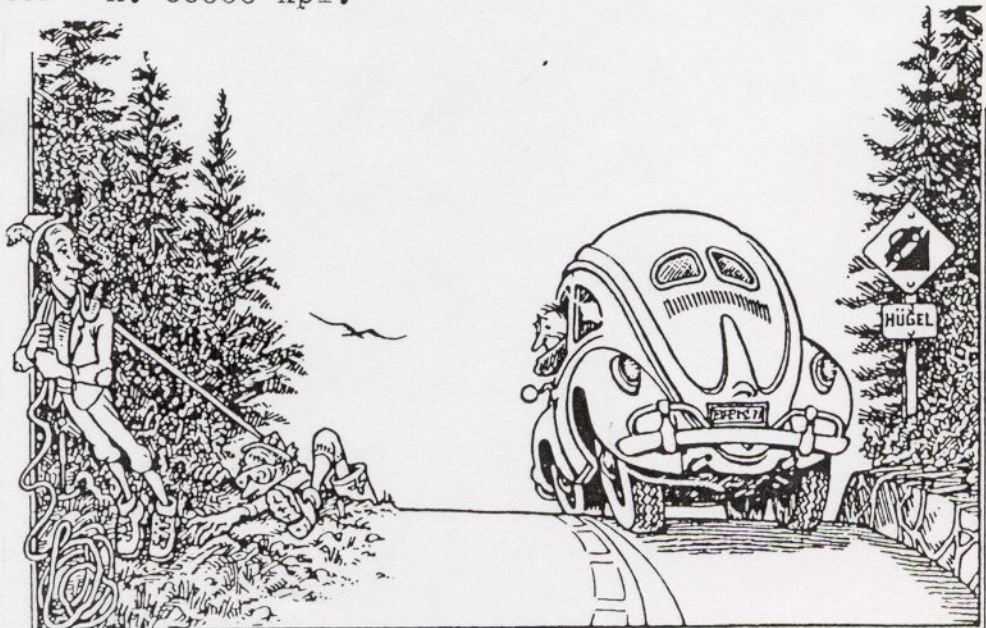
suurennella. Jokainen uusi malli, vaikka se olisikin suuren esikuvansa kaltainen, aiheuttaa joukon uusia kysymyksiä, joita ei ratkaista yksinomaan matemaattisilla tai elektronisilla laskukoneilla.

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 käyttää ostajapiirien, usein lausumattomat, toivomukset.

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

Suom.: ins. P. LIESKA

Kupla on ollut maailman ainutlaatuisin auto. Historiansa aikana se ei ole jättänyt ketään kylmäksi, siihen on joko ihastuttu tai vihastuttu. Sen valmistus alkoi 1945 ja jatkuu vielä edelleenkin. Se on yltänyt ainutlaatuisen 20.000.000 kappaleen tuotantoennätykseen. Vaikka Kuplaa ei enää tuoda Suomeen, on sitä täällä varsin runsaasti - vielä tänäkin päivänä rekisterissä n. 60000 kpl.



**HELSINGIN SANOMAT** Tiistaina toukokuun 13 pnä 1958

MYYDAAN

**Moottoriajoneuvoja**

**Volkswagen m/58**

tim. harmaa. Ajettu 6000 km. Lisävarust. Philips ularadio, lämm. tehost. matot ja massaus. Puh. 660554 klo 9—12. Illalla 625 634.

**Moskvits m/55.** Eritt. siisti. Myyd. tosihalvalla. Näht. Kruunuhaan Auto, Mariank. 24.

**Renault CV-4 /56** kuin uusi. Fiat 1400 /52 hyvä. Puh. 624 998.

**Ford Prefekt m/58.** Eritt. hyväk. Myyd. tosihyvillä maksuehd. ja halvalla tai vaihd. moott. pyörään. Näht. Kruunuhaan Auto, Mariank. 24.

**Peugeot 203 /53** hyvä. Hudson /52 loistovaunu. Royal /52 500 cc. Puhelin 624 998.

**K-auto Austin m/50** rekist. ja kats. K.kippi ja peltip. Puh. 764 744 klo 6—8 ja 17—23.

**PEUGEOT FARM. /51** myös vaihd. henkilöautoon. Puhelin 446 236.

Harvinaisen hyvä **DKW /39** katsastettu. Vain 95 tuh. Puh. 494 506.

**FORD M 40** myydään halvalla. Puh. 444 425.

Eritt. hyväkunt.

**IFA F 8 FARMARI -53**

Puh. 497 654 klo 8—18. Muulloin Punavuorenk. 18 E 59.

**FORD 60/38 halpa.** Klo 10—17. Puhelin 494 506.

**VW-KLEINBUSS, m/52, hyväkunt.** Puh. 753 210.

2 kpl. ha. 39—36 100.000:—.  
Keijontie 21 klo 12 jälk.

**IFA-125 m/55, Simonk. park.paik.** Klo 11—13.

**Chevrolet m/38, siistissä kunnossa,** rekist. ja kats. Puh. 66577.

Edull. **POBEDA m/55** loistokunt. Ollut sam. om. yks. käyt. Näht. tän. klo 9—19 Käpylän TB-huoltoasem.

**Consul 5 h. aj:** 49 t. rad. ym. v. 53, hyvä, siisti, suor. omist. Näht. maan. Messukentällä klo 14—19.

**H-auto Versailles m/57** osamaksulla. Puh. 665615 klo 10—14, ilt. 660809.

**FIAT 1400 m/58** maksuehdoillakin. Puh. 621515 klo 10—14, ilt. 660809.

**Kaiser m/54** alkup. radiolla myyd. osamaks. tai vaihdet. Puh. 624873.

**IFA F-9 farmari 1955** Hyväkuntoinen, kaunis ja käytännöllinen. Tummanharmaa. Erinomaiset ajo-ominaisuudet. 46 000 km. Klo 16 jälkeen puh. 861 480.

**ROYAL ENFIELD 350 cc m/52**

**ARIEL 600 cc m/51.**

Puh. 763 473 klo 14 jälkeen.

**Peugeot 403 m/56**

myydään tai vaihdetaan Volkswagen, Donau h-autoon. Läh. 2. Helunt. päiv. klo 10-21 Kolmas linja 12 A 2.

**VANGUARD FARMARI -51**  
6 heng. hyv. kunn. P. 70 041/13.

**Renault 4 CV -52.** Puh. 412 805.

**SKODA m/55**  
H. 300.000:—. Puh. 478 678.

**POBEDA -52**

eritt. hyväkunt., yksit. ajossa ollut myydään edullisesti tai vaihd. m.pyörään.

Suomen Ajokkikeskus Oy  
H:ki Tukholmank. 5.

**Huom. lihakauppiat ja puutarhurit**

Umpipaketti IFA Granit m/53. Kantavuus 1800 kg. Chevrolet moottorilla ja lämpöeristetty kori. Myös vaihdetaan. Ilt. puh. 457 846.

**DYNA PANHARD m/55**

myydään tai vaihdetaankin autoon, jossa on korkeampi maavara. Tied. puh. Ruovesi 261 tai illalla Ruhala 46.

**Simca, malli 55.** Nähtävänä Annank. 8 edessä. Hinta 400.000:—

**Plymouth vm 52** radiolla. Eritt. siisti kunto. Näht. Union huolto Hietalahti, Puh. illoin 768 227.

**VOLKSWAGEN H-AUTO m/56**

ajettu 46.000 km. Samalla omistajalla ollut. Loistokuntoinen. Puhelin 53 164.

*Pohjoismaiden suurimmat vauhtikisat*

**ELÄINTARHANAJO**

**Helatorstaina 15.5. klo 13**

Osanottajia mm.: Australiasta, Etelä-Afrikasta, Irlannista, Englannista, Ranskasta, Saksasta, Sveitsistä ja Ruotsista. Kotimainen edustus paras mahdollinen.

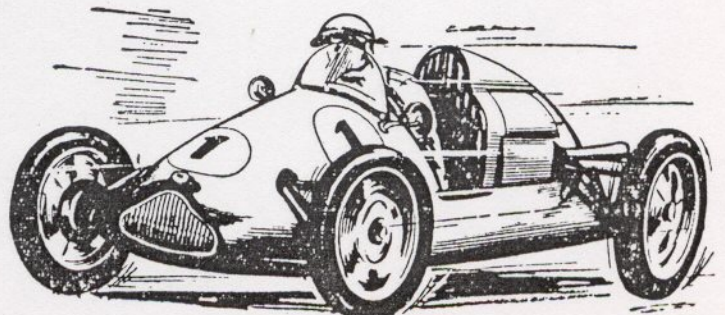
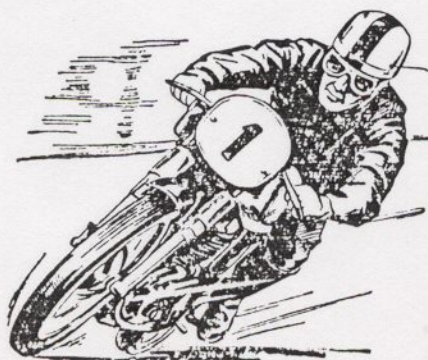
Moottoripyöräluokissa mm.: Keith Campbell sekä Eric ja Harry Hinton (Australia), Jim Redman ja Paddy Driver (Et.-Afrikka), Bob Matthews ja Austin Carson (Irlanti), Kenneth H Tostevin (Englanti), Jacques Drion (Ranska), E. Hiller (Saksa), Olle Nygren, Kuno Johansson ja Sven Furtan Andersson (Ruotsi).

**Huom.!** Myös moottoripyörien sivuvaunu-luokka!

Suomi—Ruotsi maaottelu autojen F-3 luokassa. Autot: Lotus, Ferrari 500, 250 ja 750, Maserati, Jaguar, Porsche, Alfa Romeo, Triumph, Mercedes 300 SL.

Lippuja ennakolta Lippupalvelusta, Stockmannilta ja Siltasaaren Elannosta. Seisomapaikkoja myös Mikon- ja Mäkelänkadun Renlundilta. Maa-seututilaukset Lippupalveluun puh. 19 488.

Lippujen hinnat: Istumapaikat 800 — 1.600:—, seisomapaikat 200 — 400:—, lapset ja sotilaat 150:—.





## Moottoriajoneuvoja

Simca de Luxe .. 56	Opel Kapitän .... 57	Vendome .....	54
Vauxhall Velox .. 56	Fiat 1100 .....	Zwickau farmari ..	56
Austin A 30 .....	56	Ifa F-8 .....	52
Peugeot 203 .....	53	Citroën 2 CV .....	55
Plymouth .....	52	Moskvitsh .....	54
Mercedes 170 VA ..	51	Zephyr Six .....	53
Chevrolet de Luxe	50	Ford Pref. ....	52
		Fordson umpipak. .	52
		Bedford umpipak. .	51
		Fordson umpipak. .	50



Fredrikinkatu 47. Puh. 30 428.  
Ostamme vain käteisellä.  
Myymme myös osamaksulla.

### VW m/54

lisälaittein, suoraan alkuperäiseltä omistajalta. Myydään 15. 5. Puhe- lin 14 052.

Hyvässä kunnossa oleva DODGE 114 hv. bensiinimoottori, myös sähkölaitteinen ja vaihdelaatikol- la. Puh. 665986, 253393.

Hyvässä ajokunnossa oleva Fargo vm/52 KEW konekipillä varus- tettu, katsastettu ja vero maksettu. Myydään dieseliin siirtymisen ta- kia halvalla. Tiedust. puh. Vihti 54 122.

EMW urheiluauto Cabriolet myyd. edull., aj. 10.000 km. P. 664428.

**UUSI DKW SCOOTERI m/58**  
Puh. 49 68 80.

50 CC JAWA klo 16 jälk., iltaisin Anianpellontie 10 Malmi.

**Opel Record m/53. P. 490 378.**

Clifford PUUTARHATRAKTORI malli -55 ja MOOTTORIPYÖRÄ Jawa 350 sm<sup>3</sup>, malli -54 Läh. puh. 897936. AUSTIN A 40 umpipak. vm. -52. Klo 16 jälk. puh. 748 696.

**BMW 4 h -48**  
2:si uutta rengasta ja akku.  
H. 100.000:- puh. 38 247  
klo 9.00-18.00.

**PLYMOUTH m/39**  
uudella moott. ja uusilla renkailla  
**PLYMOUTH m/38**  
halvalla. Puh. 865 990, klo 17-20.

**CONSUL m/57**  
myyd. tai vaihd halvempaan Pu- helin 52 463.

**MORRIS OXFORD m/51**  
myyd. tai vaihd. Puh. 52 463.

H-auto BMW m/48. Myös vaihde- taan m pyörään. Puh. 470 853.

**SKODA 440/57. Puh. 494 696**

**Mercedes Dies. ka./52. 775 167**

**POBEDA -54. Puh. 749 301**

Henkilöauto Vauxhall vm. -50. Nähtävänä Lönnrotink. 36, klo 10-14.00.

**LLOYD 600 -56**  
hyväkunt., länsisaksal. farmari- auto, ajettu 27 000 km. Bens.kulut. 5,5 l/100 km. Puh. 485 133, 16,30 j.

**VOLKSWAGEN -51**  
Moott. täyskorj. Ainoastaan tä- nään. Puh. 664436.

H-auto Volkswagen, malli -58. aja- maton. Arv. tarjoukset Hels. San. Kontt. nimim. "Kiireell." 4875.

**IFA F 8**  
Pakettiauto m/55. Hyvä.  
Munkkiniemenranta 25.

**8 HENG. VOLKSWAGEN PIENOISBUSSI**  
tarp. Sopii retkeilyyn ja yöny- seen autossa. Läh. puh. 747 737.

**MOSKVITSH -55, todella ajom.**  
34.000 km. Lämm.laite + lämpö- mittari. Primakunnossa.  
Puh. 15451.

**OPEL REKORD m/57**  
ajettu 27.000 km. H. 700.000:-.  
Puh. 748466 klo 11-16, muina ai- koina Helsinginkatu 2 a C 97.

**SISU-LINJA-AUTO**  
bensiinikäyttöinen, 37-paikkainen.  
Läh. Helsinki puh. 845390

**GOOD YEAR-TALVIRENKAAT**  
tai vaihdet. kesärenk. Vast. H. S.  
kontt. nimim. "5.60-15 - 4316".

**POBEDA m/53.**  
Näht. Hämeentie 71 pih. klo 12-16.

## DE SOTO DIPLOMAT CUSTOM -57

Ajettu yksityiskäytössä 30.000 km, valkosivurenkaat. Myös vaihto halvempaan tulee kysymykseen. Läh. tänään Hotelli Klaus Kurki, portieri neuvoo.

## KESKIKAUPUNGIN AUTO

Wartburg .....	56	Renault 4 CV ....	53	Austin farm. ....	51
Austin 30 .....	55-54	Kaiser .....	53	Simca farm. ....	55
Morris Oxford .....	52	Ifa F 9 .....	53	Renault farm. ....	52
Mercury .....	51	Jaguar .....	52	DKW pak. ....	52
Volkswagen, 2 kpl.	52	Gutbrod .....	51	Citroën Sport ....	49
Moskvitsh .....	54	Vauxhall .....	48	Chevrolet pak. ....	39
BMW .....	49	Ford .....	37	Ford 60 .....	39
		Kapitän .....	39		

Ostamme kät., myymme ja vaihdamme. Vuorik. I, p. 669 284 - 669 390.

## Ifa päin linja-autoa ja murskaksi Seutulassa

### Kaksi loukkaantui

Seutulan lentokentän välittömäs- sä läheisyydessä tapahtui eilen klo 11.15 aikaan linja-auton ja henki- löauton yhteen törmäys, jossa kak- si henkilöä loukkaantui, toinen niin vaikeasti, että hänen oli jäätä- vä sairaalahoitoon.

Mainittuun aikaan oli Ifa-merk- kinen henkilöauto AU 261 ajamas-

## CITROËN BERLINE

m/-46, uusitulla moottorilla, kats. ja verot maks., myydään tai vaihd. m-pyörään tai mopoon, myös osa- maks.

SUOMEN AJOKKIKESKUS OY.  
Hki, Tukholmankatu, 5. P. 412 300.

### OPEL CARAVAN 56

KAPITÄN 55  
Näht. Leppäsuonkatu 5.  
Puh. 448 800.

Iso hyväkuntoinen  
**UMPIPAKETTIAUTO**  
Hgin Tavarapörsssi.  
Puh. 30 544 (toim.aik.).

## Uusi Volkswagen

myydään. Tarj. ruotsiksi Hels. San. kontt. nim. "Aländsk sjö- man".

## Volkswagen m/52

Radiol. uusilla renk. ym. myyd. edull., myös vaihd., p. 490 662.

**SKODA 1200 m/55,**  
katsastettu, erittäin hyvässä kun- nossa. H. 245.000:-. Puh. 449 646.

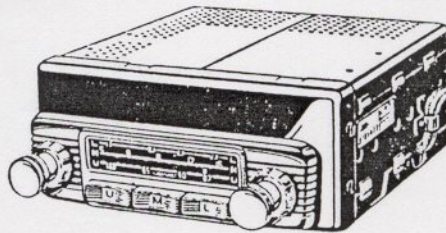
sa lentokentältä ulos, kun se por- tin kohdalla törmäsi linja-autoon, joka oli menossa päätepyssä killeen. Ifan etuosa meni täysin murskaksi ja mm. ikkuna rikkoohtui. Lin- ja-auto sai kylkeensä puolen met- rin suuruisen lommon. Henkilö- autossa olleet kaksi miestä kulje- tettiin vertavuotavina Malmiin sai- raalaan. Sieltä illalla saamiemme tietojen mukaan Sjöberg-nimi- nen mies oli saanut aivotärähdyk- sen ja hän joutui jäämään sairaal- laan. Toinen henkilöautossa olleis- ta pääsi sidonnan jälkeen pois sai- raalasta. Hän oli saanut vain pie- niä haavoja päähänsä. Kukaan linja-autossa olleista ei loukkaan- tunut rytkäessä.

Meille on jälleen saapunut loistovalikoima länsi-saksalaisia

# BLAUPUNKT autoradioita

HINTAESIMERKKEJÄ:

- Bremen, Keskipitkät ja pitkät aallot. (7 putkitoimintaa) ..... 24.550:—
- Bremen TR, keskipitkät ja pitkät aallot, (transistoreilla) ..... 28.950:—
- Stuttgart TR, lyhyet, keskipitkät ja pitkät aallot, (transistoreilla) ..... 39.100:—
- Frankfurt, ULA, keskipitkät ja pitkät aallot. (8/11 putkitoimintaa) ..... 45.750:—
- Köln, ULA, keskipitkät ja pitkät aallot. Automaattihaku. (12/14 putkitoimintaa) ..... 64.650:—



Sama kone toimii 6 tai 12 V:lla  
Hinnat ilman lisätarvikkeita.  
Erikoisrakenteiset lisälaitteet kaikkia automerkkejä varten.  
½ v:n maksuajalla, ⅓ käsirahaa,  
½ v:n takuu.

## HURVOX

Arkadiankatu 15 - Puhelin 448 851

### MYYDÄÄN

K. 125/54  
varm. ilt.  
Puh. 749 454.

Mercedes Benz 170 VS m/54, rad., hyväkunt. Myös vaihd. P. 624 873.

MAICO TAIFUN, 400 cm<sup>3</sup> 23 hv 140 km/t, 2 syl. 7500 aj. P. 35 472.

Renault Fregate 1957, 6 h., 11.000 km, kuin uusi, myyd. 200.000 mk alle nyk. ostohinnan. P. 37 142.

HILLMAN FARMARI m/52, hyvä kunto, myyd. esim. 150 tuh. kät., loput kuukaussittain. Hinta 290 tuh. Puh. 621 348.

Ford avopaketti m/53 amerikk. Puh. 446 198.

Myyd. autokattoteline Puh. 481 816 klo 16 jälk.

VW m/58 h-auto. Luovutus ensi kuussa. Läh. p. 662 000.

ZWICKAU FARMARI m/57, ajettu 8.600 km. Puh. 672 031.

**RENAULT 4 CV/55. Puh. 448 800**

Ruhvilla varustettu MOOTTORIVENE

H:gin Moottoriveneklubin vartija näyttää venettä tänään. P. 35 327.

Volkswagen ..... m/58 uusi  
Moskviitsh 402 ..... m/57 H. 375 t.  
Pobeda ..... m/56 " 340 t.  
Renault 4 CV ..... m/56 " 335 t.  
Moskviitsh ..... m/56 " 230 t.  
Renault umpipak. .... m/52 " 180 t.  
EMW cabr. rad. .... m/54 " 325 t.  
Renault umpipak. ... m/52 " 180 t.  
Kaiser ..... m51 " 240 t.  
Citroën ..... m/49 " 230 t.  
DKW ..... m/38 " 95 t.  
Ostamme, myymme ja vaihdamme

**AUTOHALLI PIHLAJATIE 18**

puh. 412 805, ilt. 491 040.

JAWA CZ 150 cc, halv. Malmi, Immolantie 45, Puh. 754 702.

M.p. Engl. Ambassador 250 cc m/57 myös vaihd. scoot. p. 12 911 klo 12—18 sen jälk. p. 35080/koneh.

DAUPHINE -57

uuden veroinen 13 t. km. ajettu nähtävänä autohallissa Kulmakatu 7. 9 jälkeen. Puh. 38 252.

FIAT 1100 vm. 51  
Läh. puh. 787599.

CHEVROLET BEL AIR m/56 suoraan omistajalta, myös vaihdetaan. Puh. 780693.

VOLKSWAGEN m/57 ajettu vain 3000 km, lisävar. Blaupunkt-radio. Lähemmin p. 770808 klo 9—17.

## Renault 4CV

Radiolla. Katsastettu. Ajettu 32.000 km. Puh. 479 433.

## Volkswagen -56

Käteisellä. Puhelin 727 151.

Sopuhintaan suoraan alkuperäiseltä omistajalta

**IFA F9 m/54,  
ajettu 26 tuh. km sekä  
Armstrong Siddeley m/53**

ajettu 45 tuh. km. Hyväkuntoinen, erittäin hyvin hoidettu, os. Viita-saari Siltanen. Puh. 10 klo 7.30—11.00. Sopimuksesta nähtävänä Helsingissä (Lahti Tire).

ZIM

**h-auto m/56 virheetön,  
Riihimäki puh. 3631.  
Leivo.**

**PANHARD m/55. P. 497 219.**

**IFA F9 m/51. Puh. 791 511.**

## Peugeot 403 m/56

Ajettu 26 000 km. Läh. puh. 56560, os. Kasarmikatu 18 A 1, sunnunt. klo 10—13.

### MOSKVIITSH 402

erittäin hyvin pidetty, aj. 8.000 km. Hinta 420 tuhatta. Puh. 457 168.

PANTHER 350 cc m/57 tai vaihdetaan autoon. Puhelin 747 663 klo 10—13.

Mopedi Crecent. Näyt. Kajanuk-senkatu 10 pihalla klo 17—19.

OPEL KAPITAN m/39, ajokunnossa. Os. Et. Kaarela, Parnipolku 3.

8 hengen  
VOLKSWAGEN  
KLEINBUSS

suoraan omistajalta. Puh. 747 737. Tod. hyväkunt. ja siisti IFA-F 8 Cabriolet, vm -55. Hinta 180.000:— Lämm. laite on. Puh. 461266 enn. klo 12 ja klo 18 jälkeen.

Pobeda m/55 radiolla, eritt. hyvä, 210 tuh. Tinasepäntie 41 pihalla.

MOSKVIITSH m/55 myös osamaksulla. Puh. 62 48 73.

MOSKVIITSH m/56 isolla moottorilla, esim. 80.000:— kät., loput sop. muk. Mannerh.tie 134. Puhellin 411 034.

BARKAS m/57 5 h. farmari, 23.000 km. ajettu, k-raha 50.000:—, loput sop. muk. tai vaihd. Mannerheimintie 134. Puhelin 411 034.

Standard Vanguard m/49 katsast., esim. 50.000:— käsirahalla. Mannerh.tie 134. Puh. 411 034.

FIAT 600 m/56 hyväk. myös osam. Puhelin 624 873.

PORSCHE m/52 radiolla. Volkswagenin moottori, uusi. Puh. Forssa 11 538.

POBEDA m/56 Vartiokylän Union.

RENAULT DAUPHINE/57 H. 520.000:—, Puh. 33 171.

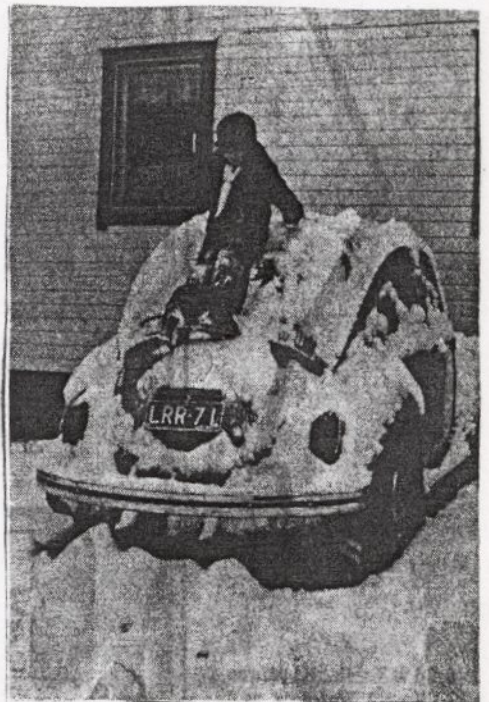
FORD THAMES K-AUTO m/52. Puh. 861 352.

VOLKSWAGEN -52 uud. moott., aj. 5.600 km. Hyvä kunto. Käteisost. suoraan omistajalta. Puh. 461 460. Näht. tänään ja huom. klo 12—15 Kansakouluk. 8.

## Hiihtäjiä odotellaan

Tiedustellessani lupaa oheisen kuvan ja kuvatekstin julkaisemiseen Kupla-lehdessä kertoi Veikko Väänänen Lapin Kansan Ivalon aluetoimistosta olleensa kuplan omistaja aikoinaan hänkin ja muistipa vielä mainita kuplan mainioista ominaisuuksista pohjoisen talvessa.

Pertti Tikkala



Kuusivuotias ivalolainen Tanja Luolamo laski talven ensimmäiset liiut volkkarin katolta. Ivaloon saatiin lunta maanantai-iltana sen verran, että talven odotuksen voitiin ennustaa päättyneen. Saariselällä ja muualla tunturimaissa puhutaan jo sukkelista.

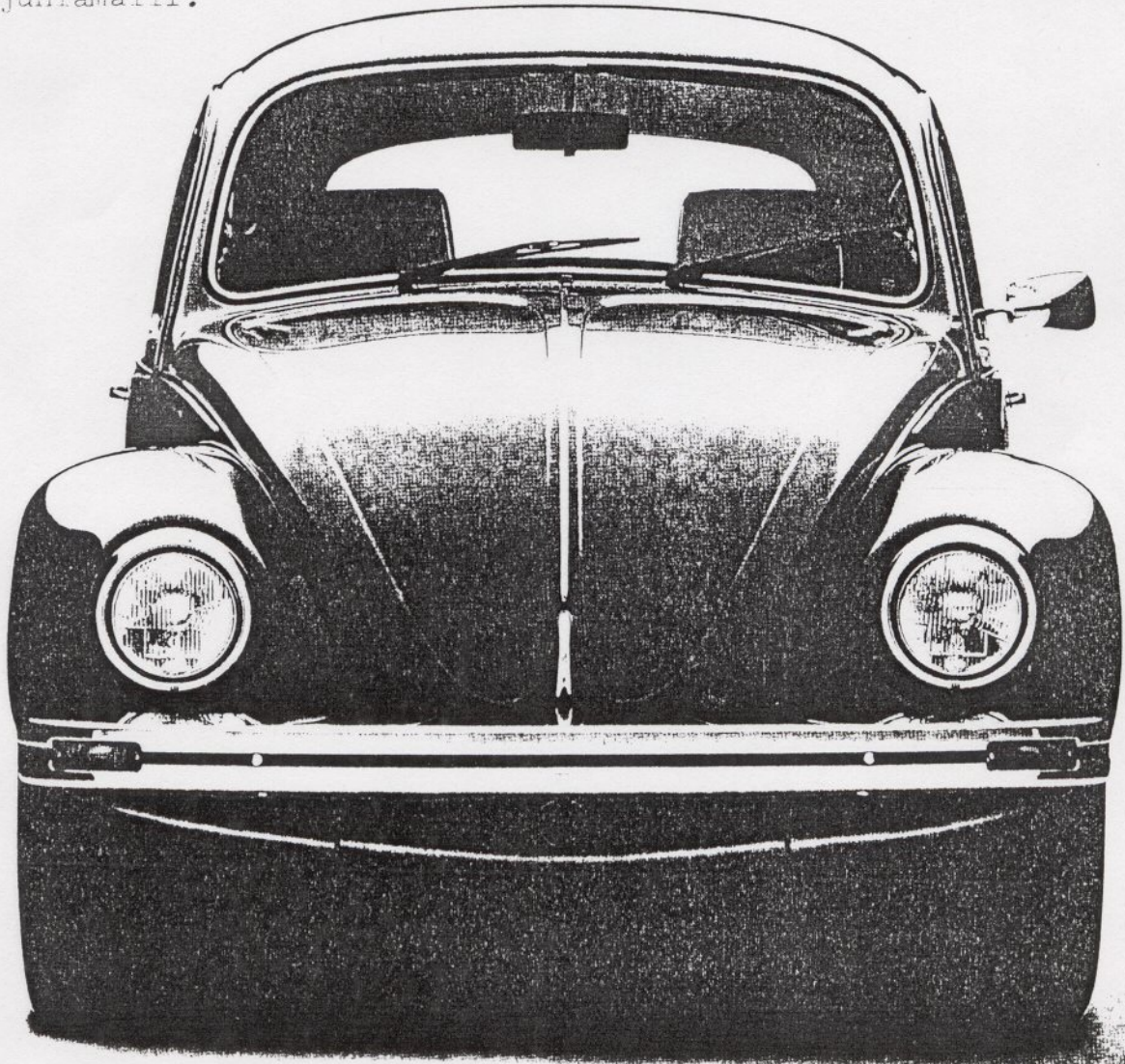
Sarjassamme FVWA ry:n jäsenistön autoja:

VW Karmann Ghia -58, punainen, 1200 cm<sup>3</sup>  
Omistaja Suvi Ahlroos, Helsinki



Hyvä Kuplavoikkarin ystävä

Katsopa uudelleen tätä kuvaa. Se on VIIMEINEN....  
Viimeinen volkkarierä saapui Eurooppaan syksyllä.  
Meksikosta. Sitä varten painettiin oma myyntiesite,  
jonka kansikuva on tässä. Tästä lähtien meidän on haettava  
uudet kuplamme merten takaa. Mutta ei hätää, vielä ehtii  
jos kiirettä pitää. Saksaan ja DM 11.360 mukaan...  
Suomeen tuotuna n. 50.000 FIM ja kyseessä on vielä 50-vuotis  
juhlamalli.



## Der letzte Käfer.

Kein Auto auf der Welt ist so bekannt wie der Käfer. Er kennt keine Klassenunterschiede, er ist kein Statussymbol. Seit 50 Jahren sieht der Käfer unverkennbar wie ein Käfer aus. Ein halbes Jahrhundert wurde er gebaut, fast 21millionenmal ver-

kauft. Einsame Weltrekorde in der Geschichte des Automobils.

Jetzt gibt's ein Happy End. Der Käfer verabschiedet sich von seinem Millionen-Publikum. Mit den letzten 2.400 Exemplaren seiner Art. Exklusiv und sportlich ausgestattet, wie Sie

hier selbst nachlesen können.

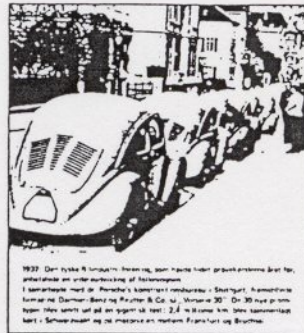
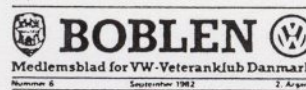
Zwar verschwindet der Käfer aus unseren Volkswagen-Prospekten und aus dem Schaufenster der V.A.G. Partner. Aber auf unseren Straßen wird er weiter fahren. Noch ein ganzes Weilchen.

VW-Veteranklub Danmark

Tanskalainen kerho, jonka nimi on VW Veteranklub Danmark, perustettiin niinkin myöhään kuin helmikuussa 1980. Perustamassa olivat Mogens Christensen, Robert Hagen sekä Hans Jørgensen, jotka kaikki ovat jäseninä myös Ruotsin VWHK:ssa. Tänäpä (1982) on kerhossa 85 jäsentä. Aktiivijäsenyyteen vaaditaan VW joka on valmistettu ennen elokuuta 1957. Passiivijäseneksi voi liittyä vaikka ei volkkaria omista. Jäsenmaksu on 75 Dkr. vuodessa sekä liittymismaksu 20 Dkr.



VW-Veteranklub Danmark



Lähde: Folkvagn 24/dec-82

Kerho järjestää autotallitapaamisien lisäksi kaksi VW-kokoontumista vuodessa. Säännöissä on maininta että tapahtumat on pidettävä vaihtelevasti länsi- sekä itäpuolen Stora Beltiä. Tapa saada kerho valtakunnan kattavaksi, tapa joka voisi olla harkisemisen arvoinen. Näiden tapahtumien lisäksi on kansainvälinen tapahtuma järjestettävä joka kolmas vuosi. Sellainen pidettiin toukokuussa 1981 Nyborgissa ja se keräsi 65 osallistujaa Ruotsista, Saksasta, Hollannista sekä Tanskasta. Tästä vuodesta lähtien (1982) järjestää VW Veteranklub Danmark myös kerhomestaruusottelun joka toistuu vuosittain.

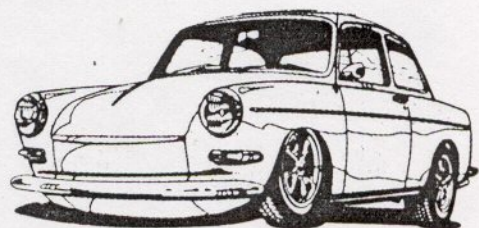
Kerhon jäsenlehden nimi on Boblen ja se ilmestyy 4 kertaa vuodessa.

Kerhon osoite: VW-Veteranklub Danmark  
Mosevangen 105  
5330 MUNKEBO  
DANMARK

*Slacke*

KESÄKAUDEN AVAJAISET PYHÄRANNASSA 31.5-2.6.1985

Olin jo jonkin aikaa odotellut juttua Rauman kesäkauden avajaisista. Minusta se oli ihan hieno tapahtuma, niinpä tartuin kynääni ja koetin saada jotain paperille. Pidimme Hesalaisten joukolla varaslähdön Pälkäneellä 24 -26.5 -85, joten Rauman tapahtumaan siitä oli viikko, ja minulla juuri se viikko kesälomaa. Loman aluksi suunnistimme veljeni kanssa "Sepillä" (-65 umpipaku ) Pälkäneelle. Kolea viikonloppu, mutta ei se paljon menoa haitannut, juttuja riitti. Sieltä suunnistin takaisin Helsinkiin, josta keskiviikkona suunnistin Raumalle. Kävin matkalla Turussa, jossa poikkesin Mäkelän veljesten tallille. Sieltä jatkoin yöksi Raumalle ja yövyin vanhassa kaupungissa. Vieläkään en Pyhärantaan päässyt, vaan piti vielä käydä Porissa. No perjantaina, ilta-päivällä, saavuin Pyhärantaan jossa jo Raumalaiset järjestelivät paikkoja. Sauna laitettiin hyvissä ajoin lämpiämään ja ennenkuin väkeä Hesasta saapui, olimme ehtineet jo kunnolla saunoa. Paikkana Pyhäranta on ihan OK. ja sinne voi mennä toistekin. Lauantaina oli väkeä Vaasaa myöten paikalla ja sitten kilpailtiin. Oli renkaan pyöritystä pieneen ylämäkeen, sen taisi voittaa P.Kananen, sekä volkkarin vetoa jossa söpö tyttö ohjaimissa. Muita tuloksia en muista mutta hieno tyynty oli Koististenkin autossa ja niitä tyyntyjä Raumalaiset jakoivat palkinnoksi. Illalla oli futismatsi, jonka vieraspaikkakuntalaiset Raumalaisten harmiksi voittivat. Ovat siitä vieläkin Raumalla katkeria. Myöhemmin paistoimme makkaraa ja musisoimme, P.Kananen esitti kuuluisan Volkkarinappi-laulun. Huh huh.



Erikoisia yöpymispaikkoja nähtiin, mm. Jukka Mäki halusi nukkua keittokatoksessa vaikka yöllä oli pakkasta. Onneksi Jukalla oli makuupussi. Sunnuntaina oli kotiinlähdön aika. Ajoimme Uuteenkaupunkiin ja siellä Ugin mobiilimuseoon. Pettymykseksemme siellä ei ollut volkkaria, mutta muita hienoja autoja kyllä. Uuissa ( Uusikaupunki ) ruokailtuamme suunnistimme Helsinkiä kohti. Mukava tapahtuma josta jäi mukavat muistot.

*Mücke!*



" SEPI " -umpipaku -66



Koististen  
vaaleansininen  
ohjus tuli  
Hesasta  
(1200 -62)



Politikointia, politikointia (Hesalaisia)

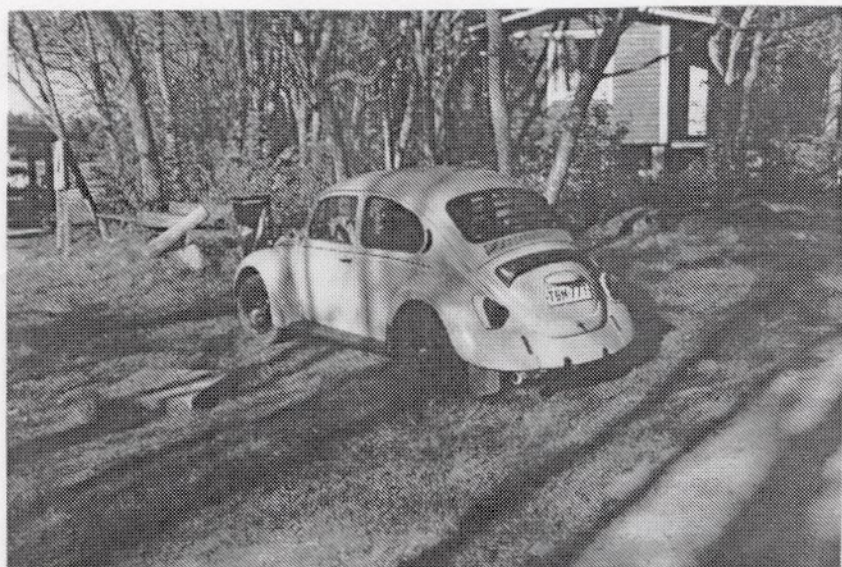


Musisointia, musisointia (sama ryhmä + vahvistus)





VW Sonderbus tuli Pyhärantaan Vaasasta



hetan, (tyttö  
Raumalta)  
vaaleanpu-  
nainen kupla.



Terosten liik-  
kuva mökki.  
VW Kleinbus -67  
Helsingistä

FVWA DRAG DAY II 6.7 1985

Tämän vuoden kiihdytyskilpailuja odoteltiin mielenkiinnolla olihan vuoden -85 mestarin Claus Weckström'n aika 10.92 jokaisen tavoiteltavana. Kilpailuihin odotettiin runsasta osanottoa, kun melkein kaikki viime vuonna mukana olleet 17 kilpailijaa olivat luvanneet tulla tänäkin vuonna uudestaan mukaan, mutta miten kävikään ... Kaikkiaan oli 6 ilmoittautunut määräaikaan mennessä ja 5 vielä jälkeempään.

Jälleen kerran oli hyvä tuuri ilmojen suhteen, joka keräsi sentään yleisöä aika paljon. Kisat alkoivat klo 12.00 ja vähän ennen sitä saapui Ruissalon leirintäalueelta melkoinen letka volkkareita kilpailupaikalle, ja koska heistä ei kukaan osannut Artukaisten moottoriradalle olivat he kuulemma pyörineet ympäri turkua "pallo hukassa".

Itse kilpailussa oli siis tarkoitus ajaa 201.15m niin nopeasti kuin pystyi ja koska ajokertojakaan ei ollut rajattu saivat kilpailijat kiihdytellä niin monta kertaa kuin halusivat. Ahkerimmin kävi radalla Mikael Forsman turusta 9 kertaa, eikä turhaan sillä hänen paras aikansa heltisi vasta viimeisellään yrittämällään. Porista saapui Antti Riikonen joka vetäisi päivän pohjat 11.10 valkoisellaan kuplallaan. Kilpailujen ulkopuolella ajoi näytösluonteisena Kotten Tallgrem Hitlerin haamun kanssa kolme lähtöä. Paras aika Kottenilla oli 8.74 .



Tarja Toiviainen  
ja Mystery  
poseeraavat.

TULOKSIA

DRAG RACE 1/8 MILE

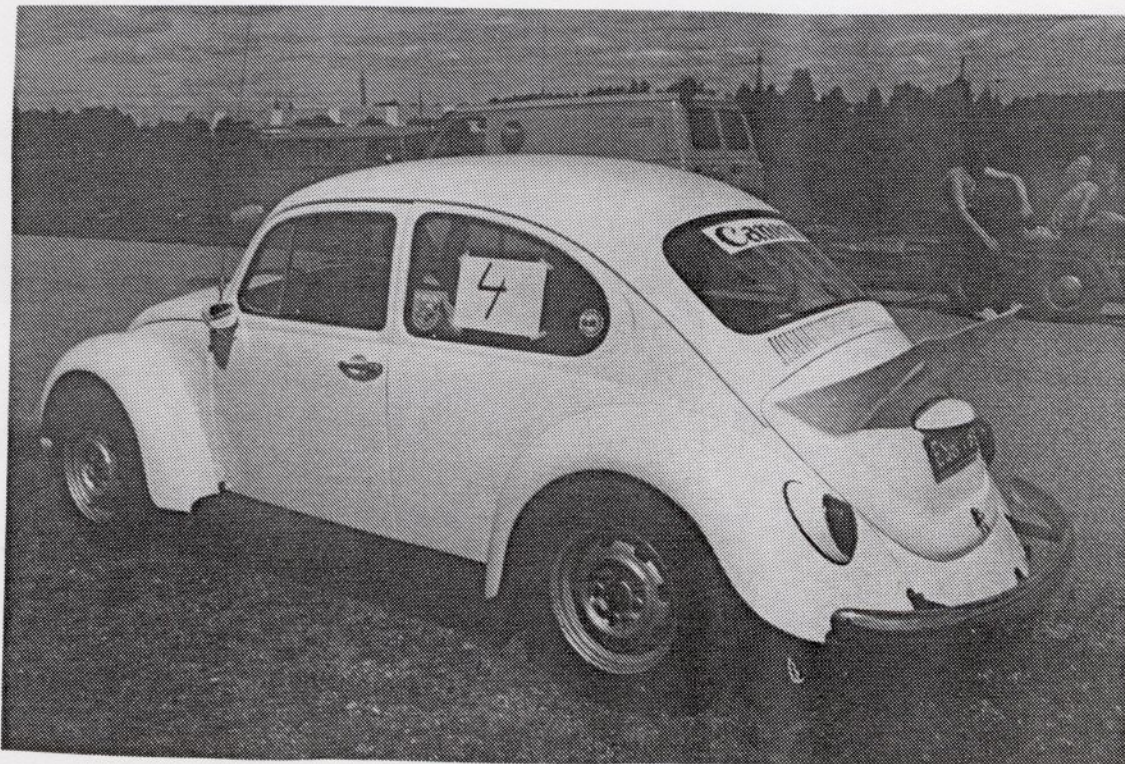
I. Antti Riikonen	II.10
2. Anders Ahlgren	II.62
3. Tarja Toiviainen	II.68
4. Keijo Varonen	II.80
5.. Patrick Sederholm	I2.I9
6.. Olli Vilonen	I2.73
7. Timo Turpela	I3.5I
8. Mikael Forsman	I3.98
9. Hannu Heinonen	I4.I8
IO. Kalle Mäkelä	I5.44
II. Timo Koistinen	I5.90

Näytösajo:

Kotten Tallgren	8.74
-----------------	------

PEOPLE CHOICE:

I. TOR-45	I6 ääntä
2.. RJS-3I3	8 "
3. ESH-I9	6 "
RC-567	6 "
IKC-23	6 "



Antti Riikosen voittaja auto.

Kalle

VOLKKARILEHDET

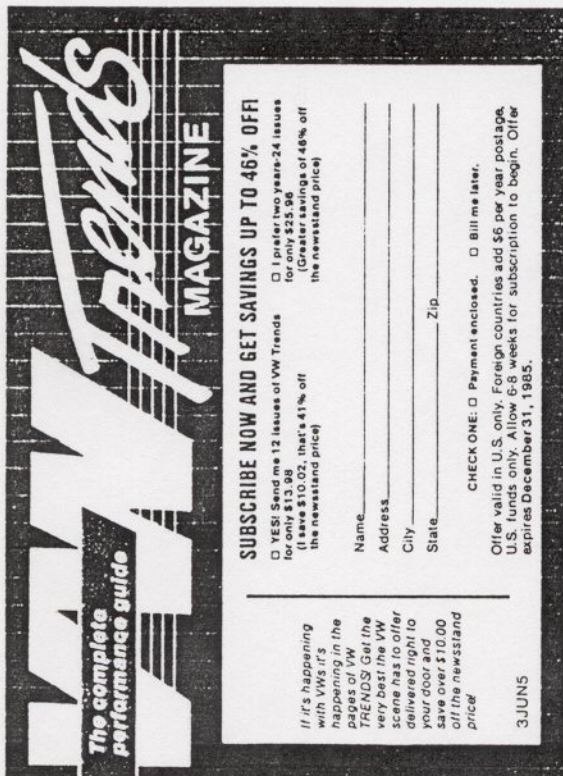
Nyt on taas aika tilata alan erikoislehdet HOT VWs ja VW-Trends.

HOT VWs ja VW-Trends ovat USA:ssa ilmestyviä VW-harrastajien lehtiä. Ne ovat n. 80-150 sivuisia aikakausilehti-tyyppisiä julkaisuja täynnä VW-aiheisia juttuja. Volkkarit eri muodoissaan ja lajeissaan, huoltoa, rakentamista, entisöintiä, mainoksia jne. Rungas kuvitus ja paljon väriä.

Lehdet ovat hyvin toistensa kaltaisia ja on oikeastaan makuasia kumpi kannattaa ottaa, jos joutuu valitsemaan vain toisen. HOT VW:llä on menossa 18. ja VW-Trendsillä 4. vuosikerta. Jos haluat tilata lehdet kotiisi, niin tilaa ne suoraan USA:sta - saat ne heti ilmestyttyä ja ilman välikäsiä.

Tilaaminen tapahtuu seuraavasti:

Mene pankkiin ja pyydä pankkineitiä kirjoittamaan ulkomaan-shekki lehden tilaamiseksi. Kummallekin lehdelle on tietenkin ostettava oma shekki.



**VW Trends**  
The complete performance guide  
MAGAZINE

**SUBSCRIBE NOW AND GET SAVINGS UP TO 46% OFF!**

YES! Send me 12 issues of VW Trends for only \$13.98 (I save \$10.02, that's 41% off the newsstand price)

I prefer two years 24 issues for only \$25.96 (Greater savings of 46% off the newsstand price)

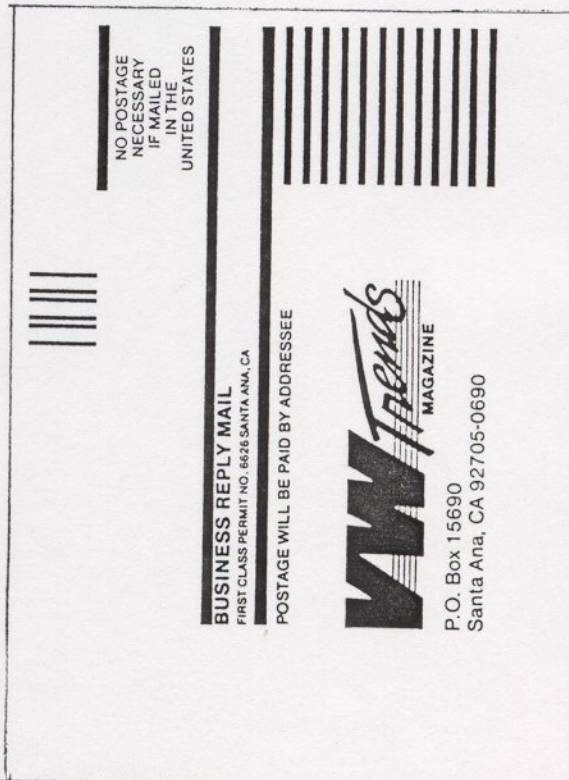
Name \_\_\_\_\_  
Address \_\_\_\_\_  
City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

**CHECK ONE:**  Payment enclosed.  Bill me later.

Offer valid in U.S. only. Foreign countries add \$6 per year postage. U.S. funds only. Allow 6-8 weeks for subscription to begin. Offer expires December 31, 1985.

3 JUN 85

If it's happening with VWs it's happening in the pages of VW TRENDS! Get the very best the VW scene has to offer delivered right to your door and save over \$10.00 off the newsstand price!



NO POSTAGE NECESSARY IF MAILED IN THE UNITED STATES

**BUSINESS REPLY MAIL**  
FIRST CLASS PERMIT NO. 6626 SANTA ANA, CA

POSTAGE WILL BE PAID BY ADDRESSEE

**VW Trends**  
MAGAZINE

P.O. Box 15690  
Santa Ana, CA 92705-0690

Shekin saajaksi merkataan

joko 1) HOT VWs Magazine Box 2260 Costa Mesa, CA 92626 U.S.A.	Tilaushinta 22,97 US-dollar/ 12 no:a (1vuosi) 41,97 " / 24 no:a (2v)
tai 2) VW Trends-Magazine P.O. Box 15690 Santa Ana, CA 92705-0690 U.S.A.	19,98 US-dollar/ 12 no:a (1v) 37,96 " / 24 no:a (2v) (VW Trends -tarjous 31.12.85 asti)

Pankki veloittaa lisäksi toimituspalkkion (20,- mk/shekki).

Tämän jälkeen lähetä shekki ja lyhyt tilauskirjelmä tai oheiset tilauskupongit shekissä olevaan osoitteeseen. Tilauskäsittelyn jälkeen (n.1-2 kk) alat saada lehdet kotiisi.

**hot VWs**  
**SUBSCRIBE NOW!**

Yes! Send me one year (12 issues) for \$17.97  
 I want to save even more! Sign me up for two years (24 issues) for \$31.97

Payment enclosed  
 MasterCard/Visa  
 Renewal

Name \_\_\_\_\_  
 Address \_\_\_\_\_  
 City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_  
 Card# \_\_\_\_\_ Exp. Date \_\_\_\_\_  
 Signature \_\_\_\_\_

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

No Postage Necessary If Mailed in the United States

**BUSINESS REPLY CARD**  
 FIRST CLASS Permit No. 66 Costa Mesa, California

POSTAGE WILL BE PAID BY ADDRESSEE

**hot VWs**  
 Circulation Dept.  
 Box 2260  
 Costa Mesa, CA 92628

Syys VW-lehdessä Pete kyseli mistä saisi VW-kirjallisuutta. Petelle ja muillekin kiinnostuneille tiedoksi muutama auto-kirjakaupan osoite, joista kannattaa kysellä:

Roadster Ky  
 Karpaloviita 7  
 60150 Seinäjoki  
 p. 964-122 456 tai  
 964-121 370

Tietonikkari Oy  
 Ruoholahdenkatu 20  
 00180 Helsinki  
 p.90-694 3144

Bilbokhandel  
 Karlbergsvägen 42  
 Stockholm, Sverige

Multilibro Oy  
 PL 435  
 00101 Helsinki  
 (Ilmarink. 8, Töölö)  
 p. 90-881 133/Mustonen  
 90-288 660/Illoinen

Mar-Gie Bookshop  
 Surbrunnsgatan 23  
 Box 19007  
 14032 Stockholm, Sverige  
 tel. 08-325 192

Kimmo Veijonen

## KÄYTÄNNÖSSÄ KOETtua

Tämän palstan tarkoituksena on auttaa auton huoltajia, korjaajia ja ns. rakentelijoita välttämään turhaa työtä, säästämään hermojaan ja harmaantumaan vasta keski-iässä.

### PIENET JUTUT

Kun nopeusmittarisi lakkaa toimimasta, mutta vaijeri on ehjä, on rasvakupissa oleva vaijerin reikä todennäköisesti pyörästynyt, eikä kulmikas vaijerinpää enää pyöri mukana.

Tee pieni reikä nykyisen reiän viereen ja väännä ohuesta rautalangasta L:n muotoinen nippeli. Laita L:n pitkä sivu vaijerin reikään ja lyhyt sivu poraamaasi pieneen reikään. Taas pyörii ja mittari pelaa.

### ISOT JUTUT

Vanhaa ja puhkiruostunutta äänenvaimenninta irroittaessasi älä yritäkään avata pakosarjan muttereita, siitä seuraa yleensä muutama katkennut pinnapultti.

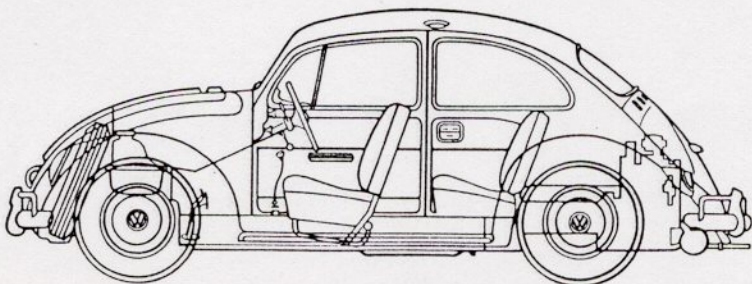
Teroita vanha iso ruuvimeisseli (tai vaikka uusi) ja lyö kaikki mutterit poikkisuuntaan halki. Tämä nopeuttaa työtä ja pinnapultit säilyvät ehjinä.

### TYÖKALUJUTUT

Usein tulee eteen tilanne jossa pitäisi saada pultti tukevasti ruuvipenkkiin kiinni ja vielä poiskin jengä ehjänä.

Ota yksi pultin kanssa samaa kokoa oleva mutteri, sahaa se poikkisuuntaan halki ja kierrä pulttiin. Nyt voit kiristää pultin ruuvipenkkiin rikkomatta kierrettä. Sopii myös pinnapulttien irroitukseen.

Ensi kerralla taas uudet pienet-, isot- ja työkalujutut.



*Pekka*

## SALLITUT MUUTOKSET

Tämän palstan tarkoitus on auttaa VW -autojen muutoksia koskevissa kysymyksissä. Jokaisessa numerossa esitetään jokin tavallinenemuutos ja sen vaatima paperisota. (kaikkihan on mahdollista jos kärsivällisyys riittää)

VV-AUTO OY antaa pyynnöstä oppaaksi asiakkailleen monisteen "Sallitut muutokset" ja siitä voi kysyä osoitteesta VV-AUTO OY, Huolto-osasto, 00810 H:ki tai puh.: 90-75831.

Moniste sisältää kaikkien VW- ja Audi mallien käytännössä kokeillut ja maahantuojaan sallimat muutokset. (moottori, pakoputk., rnk ja vant., ym.)

Tämä moniste ei kuitenkaan sulje pois muunlaisten muutosten mahdollisuutta, mutta ennen muiden kuin monisteessa mainittujen muutosten tekemistä on syytä ottaa yhteys maahantuojaan.

Autorekisterikeskus käsittelee viltteimätkin muutospaperisi, mutta Sinun on hankittava maahantuojaan lausunto hakemuksesi liitteeksi.

ARK voi hyväksyä sellaisenkin muutoksen johon maahantuoja ei vastaa myöntävästi, joskin kieltävä lausunto on melkein yhtä kuin ei myös ARK:lta.

Maahantuojalta on siis syytä saada joko hyväksyvä tai kantaa ottamaton lausunto.

Seuraavalla kerralla perehdymme kuitenkin tavallisiin ja helppoihin, eli yleisimpiin muutoksiin kuten kuplan levyjarrut, 1600-moottori, pienemmät pyörät jne.

Työntäyteistä talvea toivottaa

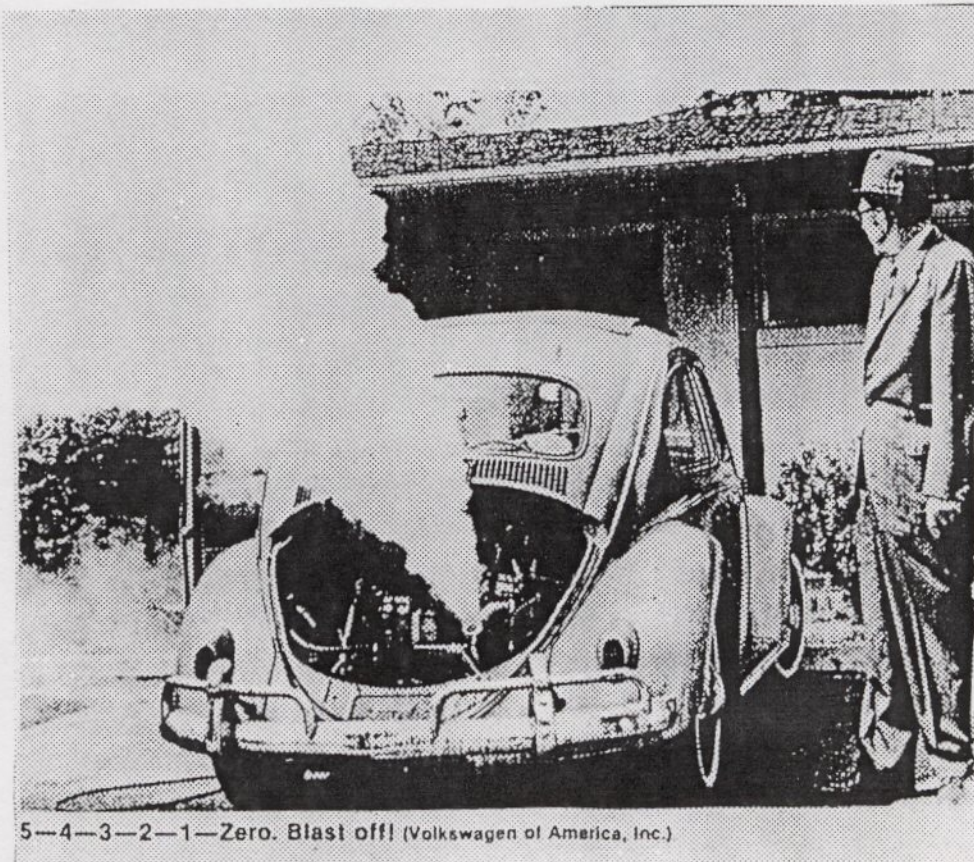


*Pekka*

Talvehtivat Volkkarit

Tulipa taas se aika vuodesta, jolloin rakas kulku-  
neuvo laitettiin talliin. Tänä vuonna vei<sup>2</sup>talliin  
elokuusta asti minulla olleen Volkkarin. Kuplahan  
se taas tuli ostettua, harmaa (perlweiss) -65:en,  
jolla ehdin noin 2500 km ajaa, joten sillä on nyt  
ajettu n. 132 000 km. Eihän "nimetön" (volkkarini  
nimi) sinne talliin jäänyt yksin, sillä sen seu-  
raksi jäi sinne Ohenojan Päivin Wynssi sekä Back-  
manin Maken Elisapetti. Näiden seuraksi sinne jäi  
myös Rover vuosimallia 1952, joten upea seurakunta  
siellä talvehtii. Tulisipa se kevät ensivuonna  
aikaisin niin että saataisiin hyvät pelit taas  
tielle. Duunikaverit ihmettelee kun en talvella  
aja Volkkarilla, mutta eihän urheiluautoillakaan  
ajeta talvella. Ja onhan "talon puolesta" VW alla  
koko talven, joten kevättä odotellen.

*Macke!*

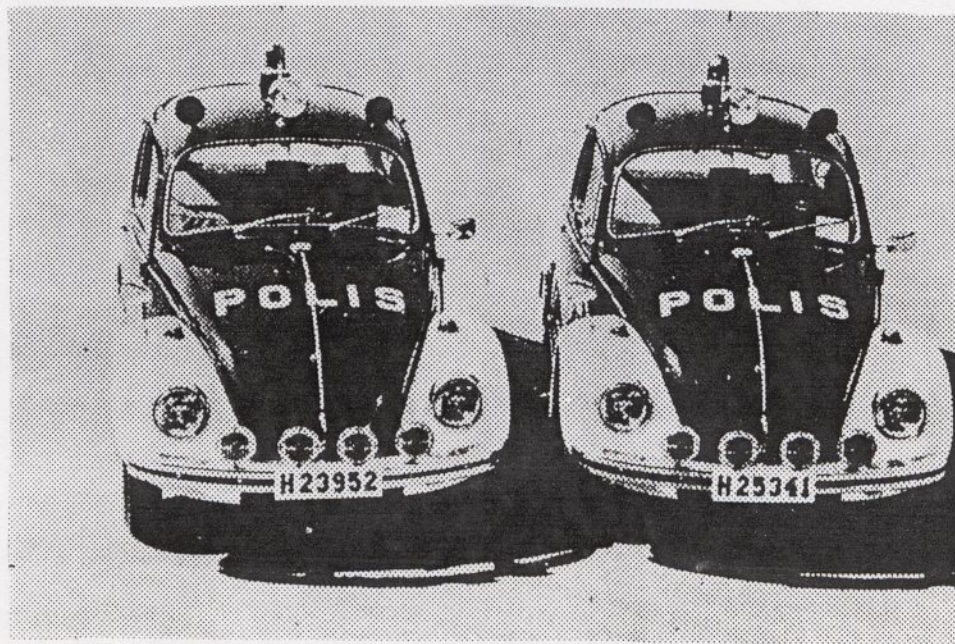


5-4-3-2-1-Zero. Blast off! (Volkswagen of America, Inc.)



Ensimmäinen Volkkarini

Se oli joskus -79 kesällä kun ostin ensimmäisen volkkarini, joka oli -69 ikkunapaku. Olihan se jo saanut paljon kestää elämänsä aikana, eikä tiennyt mitä vielä joutuisi kärsimään. Kaikki alkoi siitä, kun lankomieheni pääsi käsiksi sen hallintalaitteisiin. Silloin se meno vasta alkoi, meinattiin usein kaatua ja ihme että kone kesti sitä menoa mitä se oli. Ja sitten kerran Haubolla kun oltiin, niin jotenkin täyttyi takatila porukasta (11 kpl.) ja kuinka sattui niin Macken kanssa löysimme itsemme perunapelloilta. Mut ihme ja kumma, sehän kulki siellä kuin neliveto. Toisella kertaa matkatessa meinasi ovi jäädä kyydistä, mutta pysyi hän tuo kyydissä. Vaan eipä meitä talvella paellut kun oli retkikeitin edessä jalkatilassa. Sitten tämän hyvän kaverin kohtaloksi koitui se, että pääsin itse ohjastamaan. Sitä tulin vähän liian lujaa mutkaan ja siitä se ei tykännyt vaan otti ja kaatui. Mutta sen sanon, että kertaakaan ei pettänyt, kun kerrankin ajettiin noin vuorokausi yhteenmenoon ja öljy oli niin kuummaa että oikein kiehui, mutta eipä tykännyt pahaa. Kysyn vaan moneltako riisikupilta tuo onnistuisi? t. Mace



## ASIASTA JA VÄHÄN VIERESTÄ

Yksi aikausi on taas takanaöin ja kokemuk- sia sekä muistoja vii- novv mielessä varmasti nitkälle talveen. Aia- tus, joka nosti näätä menneenä aikautena on tämä. Miksi kesän kes- to on vain kolme kuu- kautta ? Miten olisi vhdessä kuukautta ke- sää ja kolme talvea ? Tuu ihmiselo kun ikä- vä kvlläkin on muuten- kin niin lyhvt, niin siitäkin vain murto- osan saa viettää ulko- na lämpimässä VW:n ke- ra. Ionun aikaahan se nvhiöttää tallissa tä- käläisten varkaitten



syvnättävänä. Vaan hienosti kesä alkoi. Kesäkuun kahdeksantena päivänä vie- tettiin Ruotsissa autoilun 100-vuotis-juhllallisuuksia ja näissä extra hie- noissa bileissä kokoontuivat myös VW-keräilijät. Tapauksestahan kerrottiin kahdenkin VW-veikon voimalla viime numerossa. Ruotsin TV-2-uutiset ei "tien- nyt" tapauksesta mitään. Oli niin paljon kerrottavaa erään hordrock-bändin esiintymisestä ja sukunuolisesti "toisinajattelevien" vuosikokouksesta, et- teti aikaa oikein liiennyt pikku satavuotisjuhlille. Suomen VW-yhdistykses- tämme oli toinenkin jäsen paikalla, huomasin edellisestä numerostamme. Ikä- vä, kun en ottanut yhteyttä, vaikka tšekäläinen puheenjohtaja taisi asiasta vihjaistakin. Kvseinen jäsen oli lisäksi erinomaisen lähellä omaa gabriole- tiani, se näet kuvastuu VW-vm-4B:n ölvkanselistä. Auton hän kuvasi Suomen kerholehteenme.

Oli minulla aikanaan esimies, jolla ruotsalaiseen tapaan oli Saab. Hän ei i- kävä kyllä nähnyt mitään hyvää VW:ssä. Minä vuorostani kerroin kauhujuuttuja



Saabin polttoaineen sähköpumpusta ja Sodankylän pakkasista. Yksi hänen vakiolausahduksistaan oli se, että VW:lla ajelevat enimmäkseen ikääntyneet miehet ja naisväki. Ehkä se silloin olikin niin. Vaan nyt olen jo useaan otteeseen nähnyt niin kaduilla kuin mainonnan parissa VW:n ja U S A - inspiroiman nuorison kuuluvan erottamasti yhteen. Miksi U S A - inspiroiman?-no siellähän VW-kupla on jo kauan ollut inn.

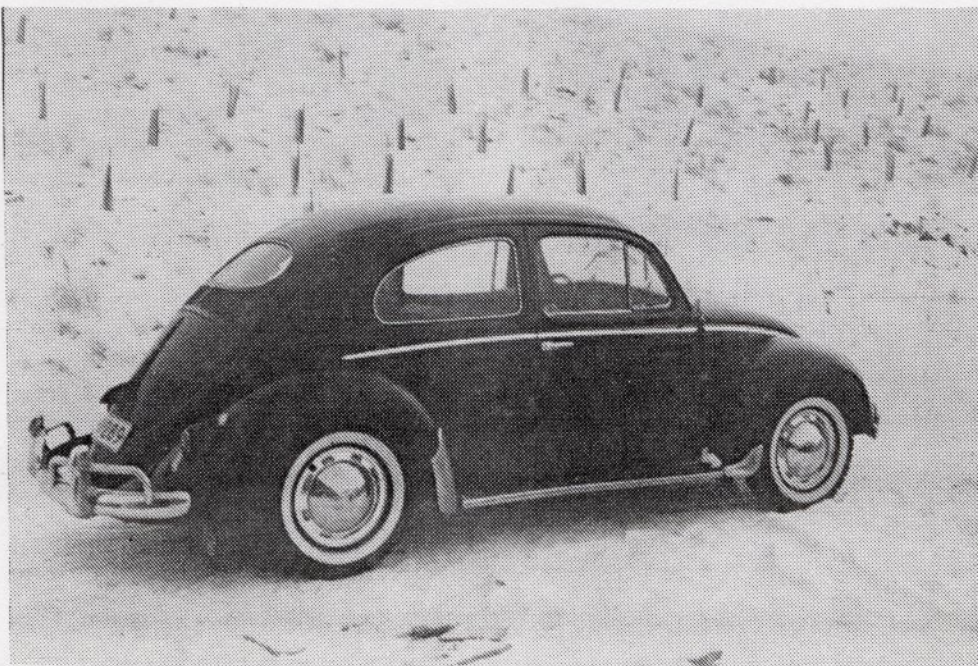
Ylläoleva kuva tuo mieleen erään mahdollisuuden niille, jotka ovat kiinnostuneet avokuplan hankinnasta. Niitä on suhteellisen runsaasti esim. Ruotsissa. Kellä mahdollisuus on, tehköön hieman töitä tällä puolen ja tienatuilla kruunuilla auto Suomeen. Enne lähtöä tarkemmat tiedot Suomen tullista.

Selailen tässä lopuksi juuri hankkimaani kirjasta, jonka julkaisija on kai suomeksi "Kuluttajainstituutti". Nimi on "52 Autoa". Siinä kerrotaan uusista ja vanhoista ja 10:stä vielä vanhemmasta ja viimeainittujen seasta löytyy sitten Kupla 1300. Tämä kymmenen<sup>k</sup> kopla<sup>k</sup> koostuu 9-16-vuotiaista. VW:-lla on keskivertoa enemmän korjauksia lämpö-tuuletus-ilmanvaihtosysteemin kanssa, samaten pyörän laakeri ja starttimoottori. Muuten se sijoittuu keskivälille tai paremmalle puolelle. Muuten autolla

on mainiot arvosanat. Kuten hyvin alhaiset korjaustarpeet, johtuen suuresti "korkeasta laadusta" ja "alhaisesta vuosittaisesta ajokilometrimäärästä n. 9000 km." Suoritettujen haastattelujen pohjalta voidaan todeta edelleen, ettei omistajilla ole paljoakaan valittamista autostaan. Lisäksi 38% ilmoittaa autolla olevan huomattavia ruostevaurioita, lähinnä etu- ja takalokasuojissa sekä alustassa ja palkeissa. On kuitenkin koko ajan muistettava kysymyksessä olevan 9-16 vuotiaat tuotteet ja ruosteen kohdalta VW sijoittuu hyvään keskiluokkaan. Ruosteesta puheen ollen kehoittaisin taas teitä kaikkia ilmajäähdytteisten omistajia varastoimaan VW:nne kuivaan paikkaan talven ajaksi. Jos kysymyksessä on hyvä yksilö, kuten rohkenen olettaa, on sääli talviajossa kuluttaa sitä. Yksi talvikausi suolatuilla teillä vastaa ymmärtääkseni hyvinkin n.10 kesäkautta. Jos kellä sattuu olemaan avosellainen, sitä ei missään tapauksessa saisi pitää pakkasessa; se on katon menoa. Kaikki kuplan omistajat voisivat talven aikana irroittaa astinlaudat, puhdistamaan ne täysin sekä korin niiden kohdalta. Sitten vain esim. ompekukoneöljyä korin ja astinlaudan väliin ja erityisesti astinlautojen ja lokasuojien väliin, kiinnityskohteisiin varsinkin... Ettemme ihan sokeaksi itseämme tuijottaisi noihin leluhimme, muistettakoon tässä lopuksi niitä ns. ikuisiakin arvoja olevan. Eli joulun aika lähestyy ja lienee taas aika pysähtyä ja muistella

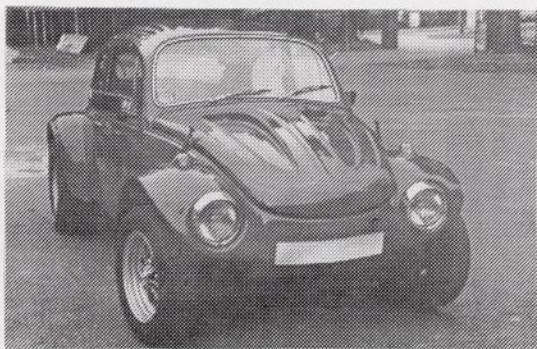
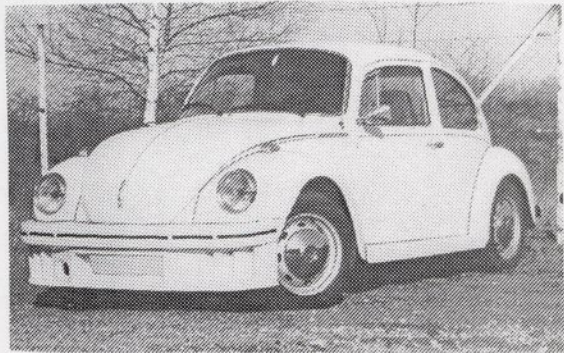
Joulun Sanomaa!

VW-Svea



VW 1200 -56  
musta,  
omistaja:  
Pentti  
Mikkola,  
Helsinki

Saksassa on Schult-niminen korinikkari. Tässä ihailtavaksi/  
ihmeteltäväksi joitakin



SUURI VW-GALLUP - tuloksia ja kommentteja

Syys-VW lehden mukana lähetettiin kaikille jäsenille kysely Volkkarikerhon toiminnasta ja toiminnan kehittämisestä. Kyselyjä lähti yht. 210 kpl ja vastauksia tuli 27.10.85 mennessä 39 kpl. Vastausprosentti on siten 18,6.

Lämmin kiitos kaikille vastauksen lähettäneille vaivannäöstä yhteisen asian eteen. Mitä mahtavat tuumia ne loput n.80%, jotka jättivät vastauksen lähettämättä? Toivottavasti ovat tyytyväisinä mukana touhussa ja yhtyvät mielipiteisiin, joita tämä aktiivisin osa jäsenistöstä on lähettänyt.

Gallupin tuloksia ruodittiin jo yhdistyksen vuosikokouksessa 19.10.85. Seuraavassa kommentteja tuloksista ja sen jälkeen tulokset kokonaisuudessaan. Niitä voi jokainen jäsen ja jaos vapaasti hyödyntää esim. miettiessään jutunaihetta lehteen tai minkälaista ohjelmaa kannattaisi järjestää kokoontumiseen tai minkälaisia kokoontumisia järjestettäisiin jne.

**Tuloksista:**

**Kokoontumiset**

- Kokoontumisia on ollut sopivasti ja niiden sisältöön on oltu tyytyväisiä. Lisätä voitaisiin lähinnä talvitoimintaa, saunailtoja tms.
- Tapahtumien sisällössäkkin on luonnollisesti myös parantamisen varaa. Eniten toivottiin lisää yhteistä, vapaamuotoista ohjelmaa ja varsinkin enemmän asiapitoista VW-aihetta.
- Kokoontumispaikat ovat aina jostakin jäsenestä "liian kaukana". Kaukana on kuitenkin hyvin suhteellinen käsite. Nyt toiset ajavat jopa 600-700 km kokoon-tumisiin kun taas 300 km:n päässä asuvat sanovat olevansa kaukana. Olisi tietenkin mukava jos esim. Jyväskylässä, Kuopiossa tai Oulussa olevat jäsenet järjestäisivät kokoontumisia. Kerholehteen vain ilmoitus, niin kyllä väkeä tulee.
- Ensi vuoden tapahtumista on esitetty alustava kalenteri toisaalla tässä lehdessä. On valitettavaa, että sellaisista hyvistä tapahtumista kuin retki Tukholman Hot Rod näyttelyyn ja kiihdetyskisoista joudutaan luopumaan vähäisen osanottajamäärän vuoksi. Uusina paikkoina tulevat Swap-meeting, Porvoo ja Syyspäivät, Lahti sekä Pick Nick:iin menemme omana näyttävänä osostona. Lisäksi saattaa joitakin pienimuotoisempia käyntejä tai iltoja tulla ohjelmaan. Unelmana joskus tulevaisuudessa on retki Saksaan VW:n tehtaille ja museoon.



**Lehti**

- Lehden ulkoasu ja sisältö on valtaosan mielestä vähintään tyydyttävä ja koko A4 hyvä. Parhaina asioina pidettiin lehden vapaamuotoisuutta ja varmaa ilmestymistä. Jutuista ovat parhaimpia olleet kuva-artikkelit tapahtumista ja kaikki se tekninen tieto, mitä siellä on ollut. Eniten lehdessä kaivattaisiin juttuja VW:n historiasta ja tekniikasta sekä jäsenten autojen esittelyä. Yleisimpinä mielipiteinä oli, että lehti on asiallinen kerholehti kun otetaan huomioon, että se tehdään täysin harrastelijavoimin ja että lehti voisi ilmestyä useamminkin (vaikka jäsenmaksu nousisikin).

...SUURI VW-GALLUP

- Päätettiin jatkaa lehden tekoa samanmuotoisena ja samoilla periaatteilla ainakin toistaiseksi, kun siihen on mahdollisuus. Tärkeää on, että lehti ilmestyy sovitun aikana ja että tieto kulkee. Lehden painaminen "hienoksi" ei toistaiseksi näillä painosmäärillä ole mahdollista: Joutuisimme ohentamaan lehden ja keräämään huomattavan määrän ilmoituksia. Kehitys ei tietenkään voi pysähtyä paikalleen, joten katsotaan mitä tulevaisuus tuo tullessaan.
- Lehden sisällöllisen tason nostamiseksi meillä kaikilla on nyt hyvä mahdollisuus. Saimme Gallup-vastauksina hyvät aiheet ainakin 40 juttuun, joten nyt vain kynä käteen... Innostuksen lisäämiseksi järjestämme kirjoituskilpailun ja ansiokkaimpien juttujen tekijöille on luvassa hienoja VW-kirja-palkintoja (ks. toisaalla tässä lehdessä).



Vaatteet

Innostus tilata uusia VW-tekstiilejä oli huomattava. Kaikki ovatkin jo saaneet tilauskyselyn ja toivottavasti postittaneet sen takaisin. Suosituimmiksi muodostuivat T-paidat, Colleget ja hihamerkit. Myös lippalakkeja oli toivonut moni, joten se päätettiin ottaa mukaan uutena yrittäjänä.

VW-kerhon muu toiminta

- Kerhon toiminta on vastannut jäsenistön suurimman osan odotuksia hyvin tai vähintään tyydyttävästi. Jäsenmaksu on koettu kohtuulliseksi.
- Eniten haluttaisiin lisää koulutustoimintaa, VW-osien yhteisostoja koti- ja ulkomailta sekä cruising-iltoja. Toivottiin myös jäsenhankintamonistetta, jota voisi jakaa Volkkareiden ikkunoihin sekä liittymispakettia, jonka voisi antaa tutulle. Näitähän meillä on saatavissa. Tilata voi Macke Rapaselta.
- Mistä tietää mihin jaokseen kuuluu vai kuuluuko mihinkään?  
Voit kuulua mihin jaostoon vain haluat. VW-yhdistyksen jaostot ovat samalla paikkakunnalla tai seudulla asuvien jäsenten vapaamuotoisia yhteenliittymiä. Yhdessätoimiminen on kivaa ja se antaa tältä harrastukselta enemmän. Tämän vuoksi on jokaisella jaoksella yhteyshenkilö, jolta kannattaa kysellä paikkakunnan toiminnasta, kokoontumisista jne. Rohkeasti vain mukaan. Jaoksia saa luonnollisesti perustaa lisää. Jos teitä on esim. 5-10 VW-harrastajaa, jotka kokoontutte enemmän tai vähemmän säännöllisesti, niin kirjoittakaa kerholehteen toiminnastanne ja yhteyshenkilön nimi niin jäsenet läheltä tai vähän kauempaakin voivat liittyä mukaan.

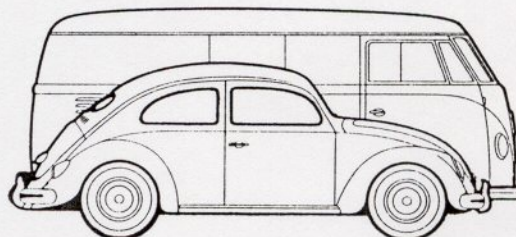
Ja sitten itse Gallup-tuloksiin...

Terv. Kimmo Veijonen

...VW-GALLUP TULOKSET

I Tapahtumat ja kokoontumiset

- 1) Kokoontumisia ja tapaamisia on mielestäni  
3 kpl liian vähän      33 kpl sopivasti      0 kpl liikaa
- 2) Niiden sisältö ja ohjelma on ollut  
18 kpl hyvä ja antoisa      12 kpl ei ihan hyvä, muttei      0kpl mitäänsanomaton  
huonokaan
- 3) Mitä haluaisit lisättävän kokoontumisiin?
- 8 kpl Enemmän yhteistä ohjelmaa, leikkimielisiä kilpailuja, jaostojen väli-  
siä ja henkilökohtaisia haastekilpailuja, futista, iltaohjelmaa jne.
- 3 kpl Enemmän asiapitoisia juttuja ja tekn. tietoa VW:stä ja koulutusta esim.  
VW-auton puolesta.
- 2 kpl Swap-tori
- 1 kpl -enemmän osanottajia  
-enemmän naisia  
-lisää aurinkoa ja lämpöä  
-letka-ajoa, jossa mahdollisimman paljon Volkkareita  
-munakilpailu uusiksi
- 4) Onko kokoontumisissa jotakin, jonka voisi poistaa?
- 1 kpl -huono sijainti  
-turha fanaattisuus  
-nurkkakuntaisuus  
-uudet Audit ja Golfit  
-sikailu
- 5) Ovatko kokoontumispaikat olleet:
- 29 kpl hyviä ja sopivia  
0 kpl liian hienoja  
1 kpl liian alatasoisia  
8 kpl liian kaukana
- 6) Ehdotuksia paikoista, jotka olisivat sopivia:
- 3 kpl Pälkäne on hyvä  
2 kpl Lahti, Mukkula  
1 kpl Keskelelle Suomea, Jyväskylä, Yyteri, Kalajoki, Teisko, Vihantasalmi,  
Hanko, Tammisaari, Helsinki, Hamina, Kuortane, Ähtäri, Turku, Naantali





...VW-GALLUP TULOKSET

7) Jos ensi vuonna järjestettäisiin tapahtumia ja kokoontumisia kuten tänä vuonna (mahdoll. eri paikoissa), niin mihin osallistuisit?

	Osallistuisin järjestäjänä/ kilpailijana	olisin mukana tapahtumassa	en osallistu
1. Talvitapahtuma, Järvenpää	7	13	9
2. Retki Tukh. Hot Rod näytt.	0	12	15
3. FHRA-näyttely, Helsinki	10	21	1
4. Talvikaud.päätäjaiset,Pälkäne	5	15	10
5. Kesän avajaiset, Rauma	4	27	4
6. VW-kiihdytyskisat, Turku	14	18	5
7. Pick-Nick, Forssa	3	28	4
8. Bug in Finn,Pälkäne	8	22	2
9. Muut:			
-Bug Run III Mantorp, Ruotsi		4	
-Matka Saksaan VW:n tehtaille		3	
-Cruising-iltoja		3	
-Saunailta		2	
-Turun Hot Rod show, VW-show, Swapmeet, koulutustilaisuudet, liikennekilpailu, Bug in Helsinki		1	

8) Mielipiteitä tapahtumista

5 kpl Lisää talvitapahtumia (ulko&sisä, takkailta, sauna, ravintola tms,)

2 kpl Pari-kolme tapahtumaa/vuosi lisää

2 kpl Olleet mukavia ja paikat hyviä

2 kpl Ensi vuoden Pick-Nickiin oma virallinen osasto

1 kpl -lisää kesäisiä viikonlopputapahtumia

-eri jaokset voisivat järjestää tapahtumia vuorotellen kotipaikoillaan  
-kokoontumisiin oma tarra

-tapahtumia ei saisi liiallisesti virallistaa, ollaan vapaamuotoisesti

-hyvä kun järjestetään, ehtiäisi vain käydä kaikissa

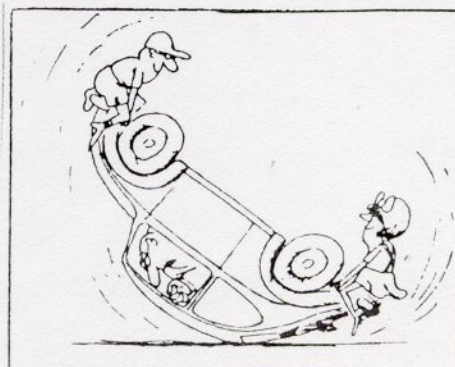
-liian kaukana Kuopiosta

-järj. Bug Run-tyyppinen tapahtuma, 1-päiväinen esim. kihd.kisoja monipuolistamalla

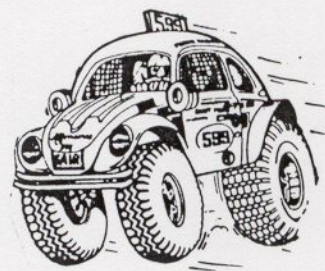
-tapahtumien markkinointia voisi tehostaa (ulkopuoliset mukaan)

-kutsutaan ulkomaisten VW-kerhojen jäseniä meidän tapahtumiin

-kiihdytyskisat parasta, ei missään tapauksessa saa poistaa



...VW-GALLUP TULOKSET



II Lehti

9) Lehden ulkoasu on:

18 kpl hyvä                      18 kpl tyydyttävä                      2 kpl heikko

10) Lehden hyvä koko on:      36 kpl A4                      1 kpl A5

11) Lehden sisältö on:

16 kpl hyvä                      21 kpl tyydyttävä                      1 kpl heikko

12) Mikä lehdessä on hyvää?

7 kpl Kuva-artikkelit tapahtumista

5 kpl Kokoamistapa, lehti vapaamuotoinen, kaikki saavat kirjoittaa

3 kpl kaikki se tekn. tieto mitä siellä on ollut

3 kpl varma ilmestyminen

2 kpl-lämmittää jo se, että meillä on lehti

-painojälki hyvä, kuvat hyviä

-jäsenten kertomukset autoistaan

-tapahtumien aikataulut pitkällä tähtäimellä

-kirpputori

1 kpl-aineiston runsaus, yritteliäisyys, ME-henki, lehden koko A4, VW, siististi suunniteltu ja toteutettu, VW-lääkäri, kertomukset VW-vanhuksista, täydet sivut

13) Mikä lehdessä on erityisen huonoa?

3 kpl vähäinen sivumäärä

3 kpl teknisten juttujen puute, remontit, entisöinti, kustomointi jne.

2 kpl tyhjät sivut

1 kpl ulkoasu voisi olla lehtimäisempi(rahakysymys?), kuvat aika heikkoja, joissain numeroissa liian vähän kuvia, viimeistelyn puute, asiapitoista juttua ei ole, käsittelee turhan uusia kuplia, pääkirjoitus puuttuu, suoraan muista lehdistä kopioidut mainokset ja artikkelit, alareunasta jää joskus tekstiä pois.

14) Minkälaisia asioita haluaisit lehdessä olevan enemmän?

14 kpl teknistä tietoutta ja teknisiä kirjoituksia

9 kpl historiaa VW:stä

4 kpl jäsenten autojen esittelyä: omistajien kertomuksia, kuvia, historiaa, juttuja originaalikuntoisista autoista jne.

3 kpl käytännön vinkkejä rakentelusta

2 kpl vanhoja volkkarimainoksia

1 kpl enemmän lehtileikkeitä, lisää ostan/myyn-sivuja, enemmän asiatekstiä, Turo Mustosen mietteitä, joka lehteen luettelo luottamushenkilöistä ja jaostoista, kuvia muiden maiden Volkkareista, vihjeitä lato- ja metsäautoista, joita voisi hyödyntää, enemmän asiaa vesivolkkareista, enemmän tietoja kokoontumisista ja tapahtumista (pienistäkin).

15) Minkälaisia asioita lehdessä voisi olla vähemmän?

1 kpl vähemmän olalta heitettyjä juttuja, liirum-laarum-juttuja, tyhjiä sivuja, minun VW:ni juttuja, tyhjää tilaa (sivut tiiviimmiksi), turhanpäiväisiä valokuvia (tikkataulu ja selkä).

16) 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, VV-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 Volkareihin 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.



...VW-GALLUP TULOKSET

17) Mielipiteitä kerholehdestä ja kehitysehdotuksia

- 2 kpl Eritt. hieno ja asiallinen kerholehti, varsinkin kun huomioidaan, että se tehdään täysin harrastelijavoimin.
- 2 kpl Lehti saisi ilmestyä useammin (vaikka jäsenmaksu nousisikin)
- 1 kpl -Enemmän juttuja ja kuvia
  - hyvä lehti, mutta juttujen tekoon enempi väkeä
  - lukijoita voisi innostaa kirjoittamaan enemmän
  - lehden lay-outia voisi muuttaa
  - lehden teknistä tasoa voisi nostaa, mainoksia olisi helpompi saada
  - voisi painaa paksummalle paperille
  - toivoisin värikuvia
  - lehti oli pettymys

III VW-kerho-aiheiset tekstiilit

18) Aiemmat tekstiilit ovat laadullisesti olleet

17 kpl hyviä                      3 kpl tyydyttäviä                      0 kpl huonoja

Kommentteja: 6 kpl merkki voisi olla kestävämpi (haalistuu pesussa)  
1 kpl kuvio pitää värinsä, kun sen silittää ennen käyttöä, olen laadusta posit. yllätynyt, kerhon merkki voisi olla iso keskellä rintaa, iso merkki keskelle selkää, ilman muuta lisää kuteita, merkin sijasta VW:n hahmo.

19) Jos tilataan lisää tekstiilejä, niin mitä haluaisit ostaa?

- |                 |        |                  |        |                 |        |
|-----------------|--------|------------------|--------|-----------------|--------|
| 1. T-paita      | 49 kpl | 2. College-paita | 33 kpl | 3. pipo         | 6 kpl  |
| 4. Toppatakki   | 16 kpl | 5. pyyhe         | 13 kpl | 6. hihamerkki   | 49 kpl |
| Muut:           |        |                  |        |                 |        |
| 7. rintanappi   | 6 kpl  | 8. lippalakki    | 7 kpl  | 9. verkkarit    | 3 kpl  |
| 10. VW-tarroja  | 3 kpl  | 11. kaapu        | 2 kpl  | 12. toppalliivi | 2 kpl  |
| 13. sateenvarjo | 1 kpl  | 14. oloasu       | 1 kpl  | 15. kassi       | 1 kpl  |

IV VW-yhdistyksen toiminta

20) Onko kerhon toiminta vastannut odotuksiasi:

20 kpl hyvin                      15 kpl tyydyttävästi                      3 kpl heikosti

21) Minkälaista toimintaa haluaisit lisää?

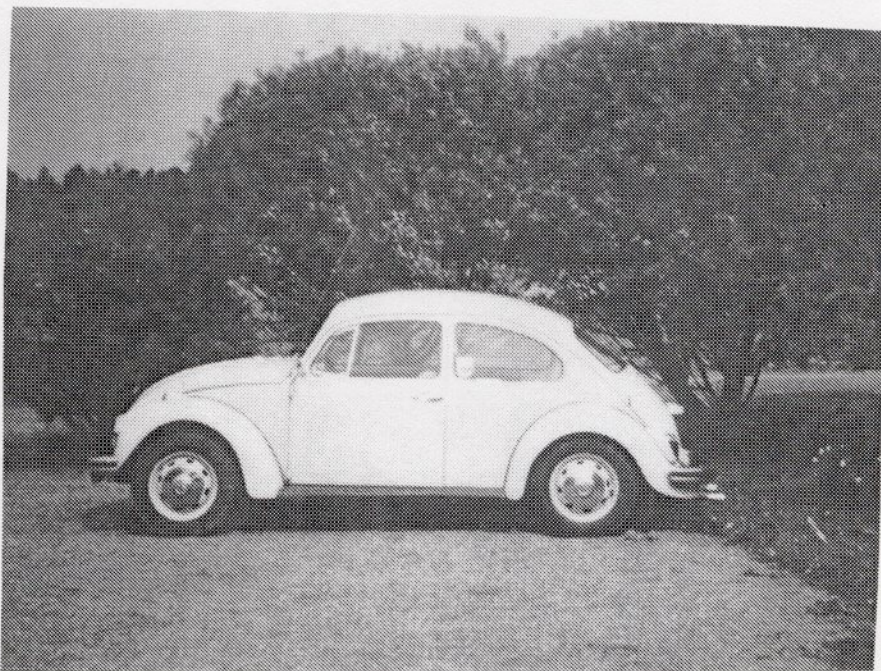
- 3 kpl koulutustoimintaa, luentoja (poliisi, kats.ins., ensiapu, ralli, ennakoiva ajo, viestitys)
- 3 kpl retki VW:n tehtaille Saksaan
- 3 kpl cruising-iltoja
- 2 kpl yhteistalli malliin FHRA
- 1 kpl-yhteistä toimintaa eri jaoksien välille
  - enemmän aktiivisia jäseniä mukaan
  - jokainen jaos voisi järjestää jotakin kerran vuodessa
  - kerhoiltoihin enemmän ohjelmaa (esim. dioja ja filmejä)
  - kiinteämpi liittyminen VW-entistäjiin
  - paikallisradioon toiminnan esittelyä
  - vierailuja yrityksiin
  - asiallisia kokoontumisajoja
  - kerhokohtainen oma näyttely
  - vinkkejä kavereista, jotka osaavat kunnostaa VW:tä maksua vastaan.

22) Onko nykyisessä toiminnassa jotakin, jonka voisi poistaa?

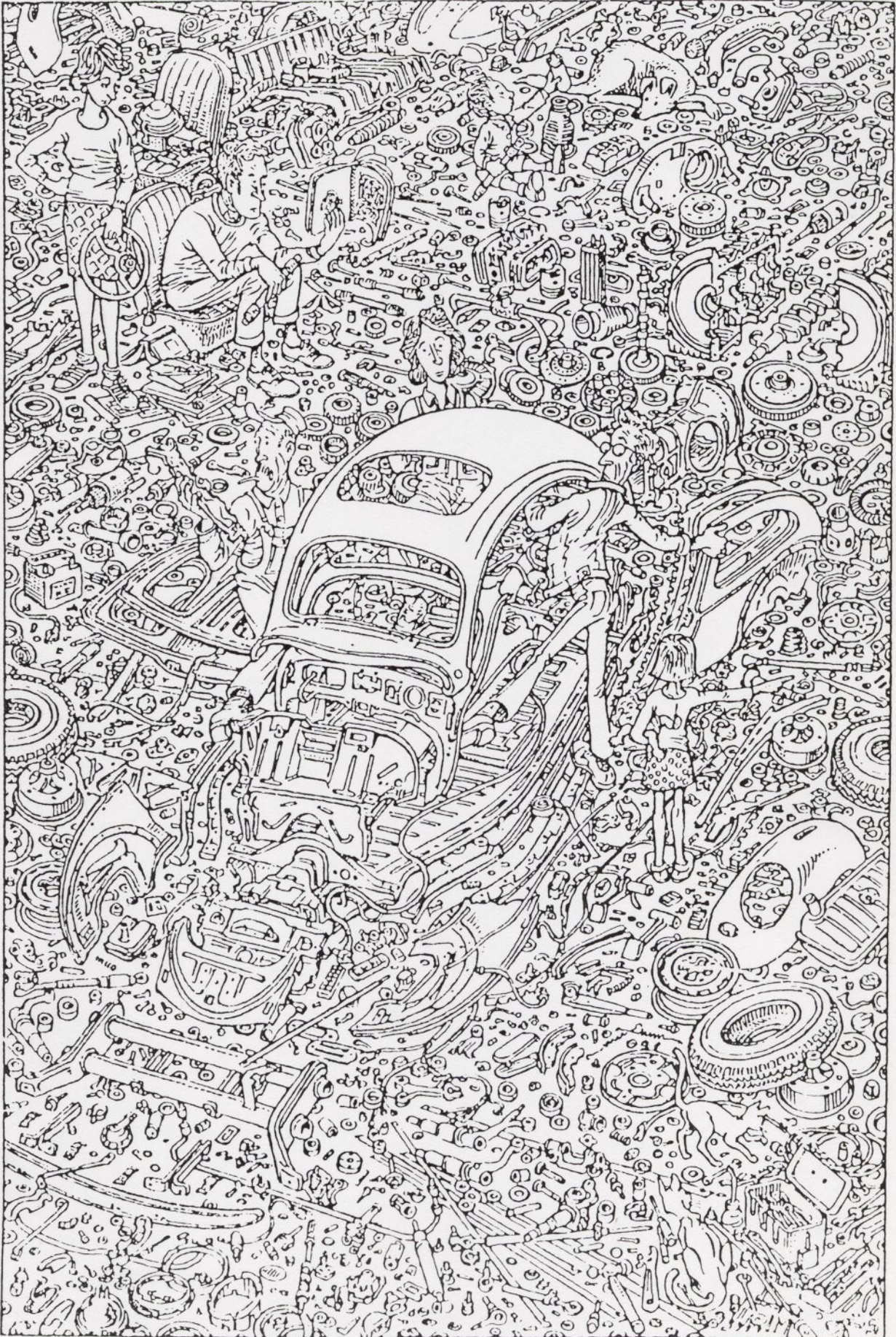
- 1 kpl-vääränmerkkiset autot (jopa japanilaisia näkynt)
  - japanilaiset romuautot
  - toisten selän takana puhuminen
  - typerä naljailu joidenkin jaostojen välillä

...VW-GALLUP TULOKSET

- 23) Onko jäsenmaksun suuruus  
1 kpl liian kallis    33 kpl kohtuullinen    4 kpl voisi olla enemmänkin
- 24) Haluaisitko olla aktiivisemmin mukana järjestämässä, ideoimassa, konekirjoittamassa tms pikkutehtävissä?  
13 kpl kyllä    20 kpl olen mieluummin "rivijäsen"
- 25) Mielipiteitä ja kehitysehdotuksia VW-yhdistyksen toiminnan parantamiseksi:
- toiminta vastannut hyvin odotuksiani
  - kehitystä sek in, että tulee uusia jäseniä, ei tietenkään saa jäädä paikalleen polkemaan.
  - Vaasalaiset saavat kehuja esimerkistä perustaa oma jaos. Kukah an seuraava?
  - joku voisi myydä puheenjohtajalle Volkkarin
  - kerho voisi keskittyä vain Kuplaan ja Karmann Ghiaan
  - pitäisi korostaa enemmän, ettei kerho ole pelkästään kuplakerho
  - rähjäisten Kuplien esilletuontia pitäisi rajoittaa
  - vanhempien VW-autojen omistajia ei saisi unohtaa
  - tehtävä jäsenhankintamoniste, jota voisi jakaa Volkkareiden ikkunoihin
  - tehtävä liittymispaketti, jota voisi antaa kavereille
  - toiminnasta tirdottaminen voisi olla parempaa
  - mistä tietää mihin jaostoon kuuluu vai kuuluuko mihinkään
  - positiivista, että kerho kantaa huolta toiminnastaan



VW 2D Sedan 1200 l v m.-70, TLH-34.  
1197 ccm, timantinsininen, auto on valmistettu Suomessa 1969, Heinolassa. Valmistaja Oy Auto-Vihuri. -Niin, todella Suomessa-Vihuri rakensi tuolloin muutaman kymmenen Kuplan koesarjan aikomuksena alkaa valmistaa niitä Suomessa. Omistaja: Kimmo Jaskkola, Marttila



Kierroksen kysymys: Montako VW-osaa on kuvassa?



# Suuri Kirjoituskilpailu

Nyt julistetaan lehtemme suuri joulukilpailu.

Kuka tekee ansiokkaimman jutun seuraavaan lehteen?  
Palkintoina on kolmelle parhaalle luvassa arvokkaat  
VW-aiheiset kirjat.

Kirjoituksesi tai juttusi aiheen voit valita vapaasti niiden  
n. 40 aiheen joukosta, joista jäsenet ovat halunneet kirjoi-  
tuksen suuressa VW-Gallupissa (ks. sivu 43 tässä lehdessä).  
Voit tietenkin tehdä jutun myös jostain muusta Sinulle lähei-  
sestä aiheesta.

Ansiokas juttu voi olla pitkä tai lyhyt. Siinä voi olla asiaa,  
ideoita, kuvia, piiroksia, huumoria jne. - joko näitä kaikkia  
tai vain osaa niistä. Pääasiahana on että sinä saat arvokkaan  
VW-kirjan (ja me kaikki hyviä juttuja lehteen).

Lähetä aikaansaannoksesi 03.01.86 mennessä seuraavaan lehden  
toimitukseen Porvooseen osoitteeseen: Peter Nordström  
07340 EPO56 B4

Kirjoitusohjeet löydät tämän lehden loppuosasta sivulta  
"Seuraava lehti". Puuttuuko kirjoituskone? Sekään ei nyt ole  
hyvä selitys, sillä seuraavat jäsenet ovat ystävällisesti lu-  
pautuneet kirjoittamaan juttuja puhtaaksi:

1) Kaisu Raaska  
Naakkatie 11  
01450 Vantaa  
puh. 90-8727 938  
(työ) 90-831 931/123

konekirjoitus, tekstaus,  
tekniset piirrokset

2) Päivi Ohenoja  
Kauppakartanonk. 20 K 103  
00930 Helsinki  
puh. 90-331 941  
konekirjoitus

3) Sari Vyörypuro  
Ryytikuja 3 L 111  
00840 Helsinki  
puh. 90-698 2428  
konekirjoitus

Ota tarvittaessa yhteys, kuitenkin tarpeeksi ajoissa jotta  
juttusi ehtii toimitukseen puhtaaksikirjoitettuna.

Nyt ei auta muu kuin ottaa sikaa sarvista kiinni.

Jouluterveisin TOIMITUS

PS. Muistathan toki liittää nimi- ja osoitetietosi mukaan.

ILLANVIETTO 18.-19.1.-86

Yleisön pyynnöstä järjestämme vuotuisen illanvieton saattaaksemme volkkarihenkisen joukon koolle pitkäksi venyneen tauon jälkeen.

Kahtena viime vuonna huonot majoitusolosuhteet on karsinut varsinkin pitkämatkalaiset pois joukosta. Paikaksi on tänä kerraksi valittu autoilijoiden suosima MOOTTORIHOTELLI VALTATIE 1 PAIMIOSSA.

Hintaan (n. 180- 200mk) joka maksetaan paikan päällä, sisältyy majoitus korkeatasoisissa kahden hengen huoneistoissa, ruokailu lauantai iltana, uinti, saunominen, aamupala, aamuuinti sekä tervetuli- ja isännöinti.

Allekirjoittaneet saapuvat paikalle n. klo 12.00. Virallisesti illanvietto alkaa klo 15.30.

Ajo-ohje: Hotelli sijaitsee Turku-Helsinki valtatie E3 varrella lähellä Paimiota. Turusta n. 30km Helsinkiin päin.

Isot opasteet lähellä hotellia.

Lisätietoja: Timo Turpela puh. 921/ 433945

Kalle Mäkelä puh. 921/ 483266

TERVETULOA RIEHAKKAASEEN VOLKKARI SEURAAAN !!

P.S. Ohjelmana mm. "kauneuskilpailu", jossa hyvät palkinnot pisinmältä tullutta ei myöskään unohdeta palkintojen jaossa

SYYS TERVEITSIIN  
TIMO JA KALLE



VW 1303 S -74  
1584 cm<sup>3</sup>, väri  
alaskablau.  
Omistaja:  
Mikko Sippo,  
Espoo



Tapahtumakalenteri 1986 (alustava)

FVWA ry:n tapahtumat:

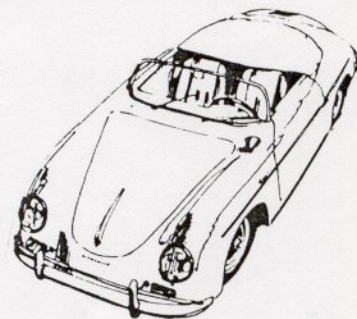
-Illanvietto 18-19.01.86, Moottorihotelli Valtatie 1, Paimio  
(Tämä ei ole alustava, katso lähemmin tiedote toisaalla  
tässä lehdessä. Lähdetäänpä joukolla saunomaan.)

- Talvitempaus 02.03.86 Kalpalinna
- Kevätkokous 22.03.86 Helsinki
- FHRA:n näyttely 09-11.05.86 Helsinki
- Kesän avajaiset 30.05.-01.06.86 Rauma (Pyhäranta)
- Swap-meeting 11-13.07.86 Porvoo
- Pick-Nick 03.08.86 Forssa?
- Bug in Finn 08-10.08.86 Pälkäne
- Syyspäivät 05-07.09.86 Lahti
- Syyskokous 18.10.86 Helsinki

-Lisäksi saattaa tulla ohjelmaan joitakin pienempimuotoisia  
retkiä ja illanistujaisia. Samoin eri jaoksilla on kokoontumi-  
sia ja ohjelmia, joihin kaikki jäsenet ovat tervetulleita.

Muut tapahtumat:

- Entisöintiseminaari Maisansalossa 25-26.01.86
- Vehoniemessä alkaa uusi näyttely 13.04.86
- Oulun automuseo avataan 01.05.86
- Sotilasajot Vehoniemessä 01.05.86
- Visulahden automuseo avataan (Mikkeli) 01.05.86
- Auto 100-vuotta, FIVA:n juhlaralli Porissa 17-18.05.86 (SAHK)
- Näyttely ja mobilistiajot Heinolassa 13-15.06.86 (SAHK)
- Restaurant-päivät 12-13.07.86 (vanha paikka).
- Automobiili-tapahtuma Mikkelissä 19-20.07.86
- Vehoniemiajot 09.08.86
- Ajot yli 20-vuotiaille autoille Kokkolassa 30.08.86
- Södertälje-markkinat heinäkuun viimeisenä viikonloppuna.



**HAISSKAA JULUA**



**JA**

**ONNELISTA LUTTA**

**VUOTTA**

*toivottaa FVWA Hiki*

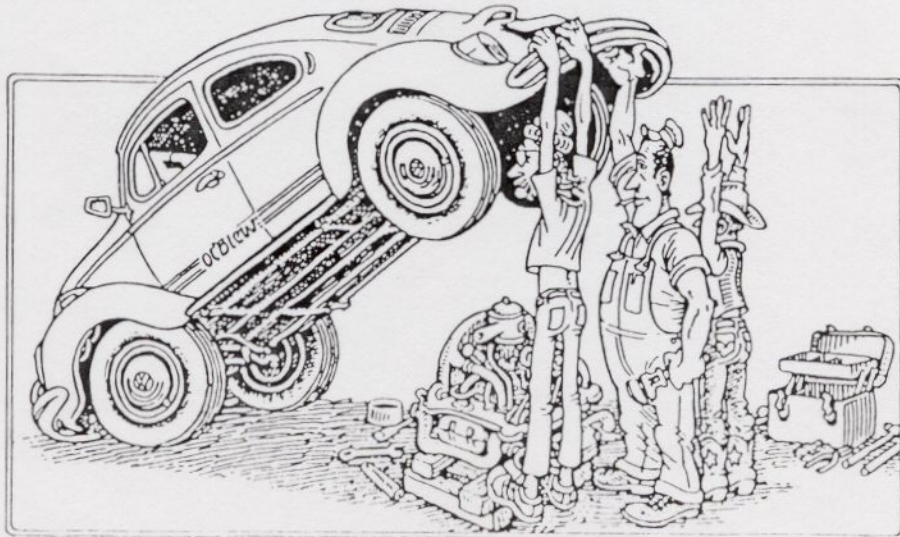
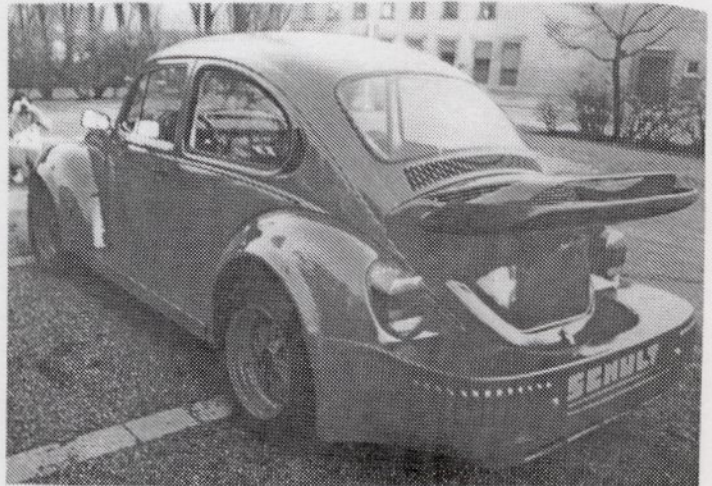
TURUN JAOSTO TIEDOTTA

Tiesitkö ???

... Että turkuun tarvitaan paljon hyviä ideoita jotta saisimme porukan mielenkiinnon pysyvän mukavan harrastuksen parissa, joten tule sinäkin kokoontumiseemme JOKA TOINEN TORSTAI (parilliset viikot) KLO 19.00. SIIS 28.II., 12.I2., EI 24.I2., 9.I., 23.I., 6.I. JNE. KAARINAN URHEILUKENTTÄTIEN ESSO TAVERNASSA.

... Että yhdistyksellämme on myös oma lippu, jota lainaamme mielellään erilaisiin tapahtumiin. Lipusta voi kysellä alla olevasta osoitteesta,

... Että Turun jaoston yhteyshenkilö on  
Kalle Mäkelä  
Signalistinkatu 17 A 3  
20350 Turku 35  
Puh. 921/ 483266



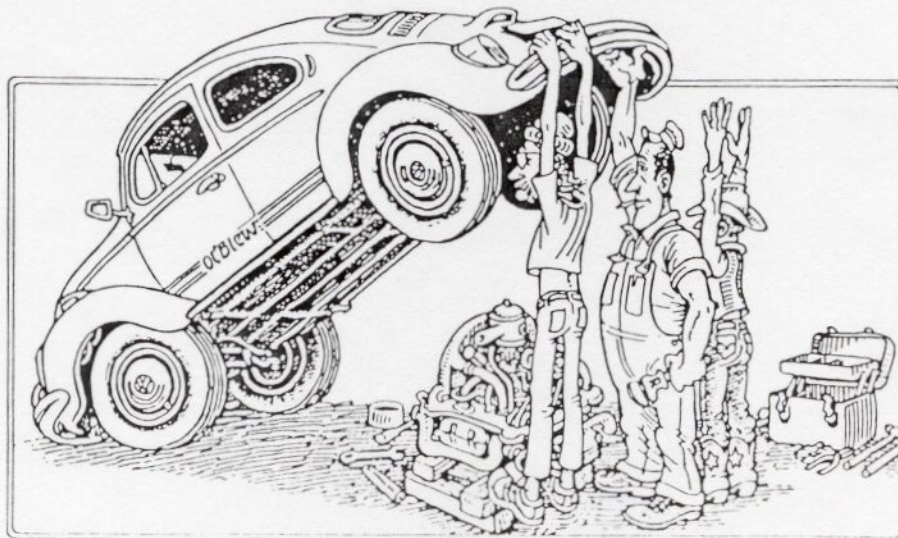
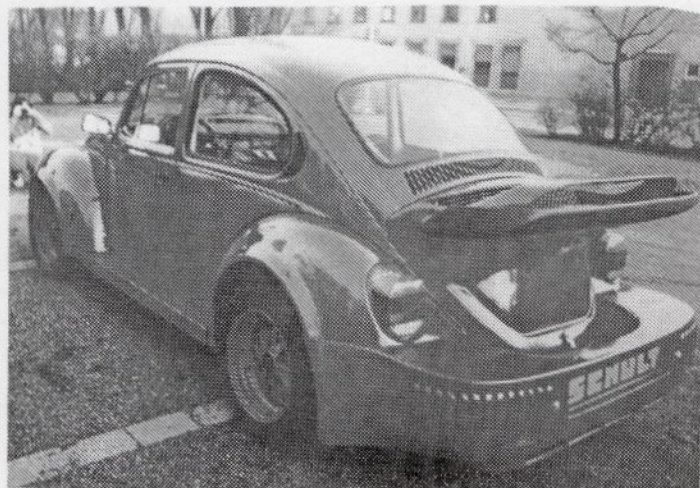
TURUN JAOSTO TIEDOTTAA

Tiesitkö ???

... Että turkuun tarvitaan paljon hyviä ideoita jotta saisimme porukan mielenkiinnon pysyvän mukavan harrastuksen parissa, joten tule sinäkin kokoontumiseemme JOKA TOINEN TORSTAI (parilliset viikot) KLO 19.00. SIIS 28.II., 12.I2., EI 24.I2., 9.I., 23.I., 6.I. JNE. KAARINAN URHEILUKENTTÄTIEN ESSO TAVERNASSA.

... Että yhdistyksellämme on myös oma lippu, jota lainaamme mielellään erilaisiin tapahtumiin. Lipusta voi kysellä alla olevasta osoitteesta,

... Että Turun jaoston yhteyshenkilö on  
Kalle Mäkelä  
Signalistinkatu 17 A 3  
20350 Turku 35  
Puh. 921/ 483266



Finnish Volkswagen Association  
FVWA r.y.  
PL 145  
06101 PORVOO

PÖYTÄKIRJA  
Sääntömääräinen vuosikokous

19.10.1985

1(2)

Aika Lauantai 19.10.1985 klo 12.30 - 13.30  
Paikka Tekniikan Museo, Viikintie 1, Helsinki  
Läsnä Yhdistyksen puheenjohtaja, hallituksen jäsenet ja  
27 yhdistyksen jäsentä

1 § Kokouksen avaus

Kokouksen avasi yhdistyksen puheenjohtaja Pekka Kananen.

2 § Laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin, että kokouskutsu oli postitettu jäsenille  
säädettyssä ajassa, sekä että riittävä määrä yhdistyksen  
jäseniä oli paikalla.

3 § Kokouksen puheenjohtajan, sihteerin ja pöytäkirjantarkistajien valinta

Puheenjohtajaksi valittiin Pekka Kananen, sihteeriksi  
Päivi Ohenoja ja pöytäkirjantarkistajiksi Olli Vilonen  
ja Kimmo Veijonen.

4 § Ääntenlaskijoiden valinta

Ääntenlaskijoiksi valittiin Olli Vilonen ja Kimmo Veijonen.

5 § Jäsenmaksun suuruudesta päättäminen

Päätettiin yksimielisesti pitää sekä jäsenmaksu että  
liittymismaksu entisen suuruisina; so. jäsenmaksu 70 mk/v  
ja liittymismaksu 30,-.

6 § Yhdistyksen puheenjohtajan ja hallituksen valinta

Valittiin yksimielisesti puheenjohtajaksi Pekka Kananen  
ja hallituksen jäseniksi Macke Rapanen ja Päivi Ohenoja.

7 § Tilintarkastajien sekä varatilintarkastajien valinta

Valittiin yksimielisesti tilintarkistajiksi Turo Mustonen  
ja Timo Turpela sekä varatilintarkistajiksi Heikki  
Matilainen ja Kalle Mäkelä.

8 § Vuosien 1983 ja 1984 tilien ja tilintarkistuskertomusten käsittely sekä  
tili- ja vastuuvapauden myöntäminen hallitukselle

Käsiteltiin vuoden 1983 tilit ja luettiin tilintarkistuskertomus.  
Päätettiin yksimielisesti myöntää tili- ja vastuuvapaus hallitukselle.

Todettiin, että vuoden 1984 tilit ovat kunnossa, muuta  
tilintarkistuskertomus puuttuu. Päätettiin siirtää asian  
käsittely kevätkokoukseen -86.



. / . .

*[Handwritten signatures]*

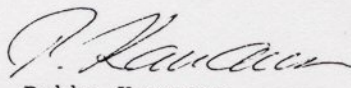
9 § Yhdistyksen jäsenten johtokunnalle kirjallisesti vähintään 1 viikko  
ennen vuosikokousta esittämät asiat

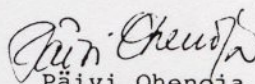
Luettiin yhdistyksen jäsenen Pentti Kivimäen johtokunnalle lähettämä kirjallinen ehdotus sääntömuutoksesta. Kivimäki ehdottaa että Volkkariyhdistyksestä tehtäisiin vain kuplien ja Karmann Ghia-autojen harrastajien kerho, sekä että vesijäähytteisten Volkkareiden omistajat eivät voisi liittyä kerhon jäseniksi. Todettiin, että ehdotuksen toteuttaminen vaatii muutoksen yhdistyksen sääntöihin, toisin sanoen äänestettäessä se vaatii vähintään kahden kolmanneksen (2/3) enemmistön luettuna äänestyksessä annetuista äänistä. Päätettiin yksimielisesti hylätä ehdotus.

10 § Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja Pekka Kananen päätti kokouksen.

Vakuudeksi

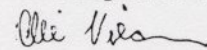
  
Pekka Kananen  
puheenjohtaja

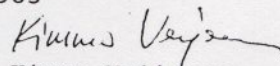
  
Päivi Ohenoja  
sihteeri

Tarkistus

Olemme tarkistaneet ja hyväksyneet pöytäkirjan.

Helsingissä 23. lokakuuta 1985

  
Olli Vilonen

  
Kimmo Veijonen



VW 2D Sedan Cal.  
Special vm. -63  
RH-856, 1835 ccm,  
Suriam Red Met,  
katon takaosa -56,  
keula madallettu,  
tummenn. lasit,  
nefbars, 155-14 ja  
195/60-15 renkaat,  
korkeat penkit,  
plyyshi-sisustus,  
autohifi ym.

Omistaja:  
Jari Ikonen  
Närhentie 14 B  
54100 Joutseno

Kuvan laadusta: Tällaista painojälkeä tulee, kun on värikuva ja auto on punainen (punainen on huonoin). Joten lähetelkääpä mustavalkokuvia tai maalatkaa VW:nne vaaleaksi, niin saadaan vähän sävyjä lehteen. (toimituksen huomautus)

FVWA ry:n toimihenkilöt toimikaudella 1985-86



**Yhdistyksen osoite:**

Suomen Volkkariyhdistys ry. PL 145, 06101 Porvoo

**Yhdistyksen pankkitili:**

SYP-Turku 205 721 - 65568

Johtokunta (3 henk.)

**Puheenjohtaja**

Pekka Kananen puh. 90-294 3459  
Porvoonkatu 4 B 34  
04200 Kerava

**Jäsenet:**

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

Päivi Ohenoja puh. 90-331 941  
Kauppakartanonk. 20 K 103  
00930 Helsinki

**Yhdistyksen sihteeri (jäsenasiat)**

Anne Nurkkala puh. 915-144 056  
PL 145  
06101 Porvoo

**Yhdistyksen rahastonhoitaja (kirjanpito)**

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

**Lehden päätoimittaja**

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

**Tekninen tieto ja tuki**

Turo Mustonen puh. 90-266 127  
02520 Lapinkylä

**Tarrojen myynti**

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

**T-paidat, college-puserot, hihamerkit ym.**

Päivi Ohenoja puh. 90-331 941  
Kauppakartanonk. 20 K 103  
00930 Helsinki

**LA-puh.-rekisterin hoito (VW-kutsut)**

Lars-Erik Schmidt puh. 90-480 959, työ  
Rengasliike Nissi & Vesterinen  
Kuusitie 12-14  
00270 Helsinki

**Yhdistyksen valokuva-albumin hoito**

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

FVWA ry:n toimintajaoksien yhteyshenkilöt:

**Helsinki**

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

**Turku**

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

...FVWA ry:n toimintajaoksien yhteyshenkilöt

Tampere

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

Lahti

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

Porvoo

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

Rauma

Ari Vienonen puh. 938-222 677  
Koskelank. 12  
26100 Rauma

Vaasa

Reijo Ojajärvi puh. 961-212 743  
Pentintie  
65280 Vaasa

Lehden toimitukset ja ilmestymispäivät:

No.1 Talvi-VW, Porvoo

Ilmestyy 09.02.86  
Materiaali 03.01.86 mennessä  
osoitteeseen:  
Peter Nordström (p.915-36 267)  
07340 EPO56 B4

No.2 Kevät-VW, Vaasa

Ilmestyy 13.04.86  
Materiaali 07.03.86 mennessä  
osoitteeseen:  
Reijo Ojajärvi (p.961-212 743)  
Pentintie  
65280 Vaasa

No.3 Kesä-VW, Turku

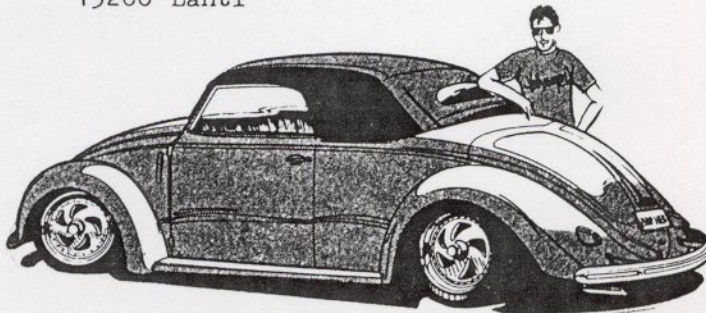
Ilmestyy 15.06.86  
Materiaali 09.05.86 mennessä  
osoitteeseen:  
Kalle Mäkelä (p.921-483 266)  
Signalistinkuja 17 A 3  
20350 Turku

No.4 Syys-VW, Lahti

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

No.5 Joul-VW, Helsinki

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



Lehden postitus:

Päivi Ohenoja puh. 90-331 941  
Kauppakartanonk. 20 K 103  
00930 Helsinki

Lehden monistus:

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



Volkkariyhdistyksen LA-kutsut

LA-puhelimet ovat saavuttaneet suosiota myös VW-porukan keskuudessa ja monilla yhdistyksemme jäsenillä onkin sellainen Volkkarissaan. Tässä on lista FVWA:n jäsenistön käytössä olevista VW-kutsuista:

VW- 1	Lars-Erik Schmidt	Helsinki
VW- 2	Markus Backman	Helsinki
VW- 3	Jouni Teronen	Helsinki
VW- 4	Mikko Kuusisto	Helsinki
VW- 5	Jari Orasniemi	Helsinki
VW- 7	Veli-Jussi Vesterinen	Vantaa
VW- 9	Matti Paukkonen	Helsinki
VW-10	Ilpo Puustinen	Helsinki
VW-11	Juha Pykönen	Helsinki
VW-12	Päivi Ohenoja	Helsinki
VW-14	Sami Harjunkoski	Espoo
VW-15	Petri Levänen	Espoo
VW-17	Ari Ranta	Vantaa
VW-19	Hasse Holmström	Kirkkonummi
VW-27	Macke Rapanen	Vantaa
VW-32	Pentti Heikkinen	Helsinki
VW-37	Jan Rapanen	Espoo
VW-38	Jukka Eronen	Helsinki
VW-39	Matti Nurmi	Vantaa
VW-44	Kimmo Veijonen	Helsinki
VW-47	Turo Mustonen	Kirkkonummi
VW-55	Timo Turpela	Turku
VW-60	Esa Mäkelä	Turku

Jos sinulla on LA-puhelin ja haluaisit saada oman VW-kutsun, niin ota yhteys yhdistyksen LA-puhelinrekisterin hoitajaan:

Lars-Erik Schmidt Puh. 90-480 959 (työ)  
Rengasliike Nissi & Vesterinen  
Kuusitie 12-14  
00270 Helsinki



VW Golf L -77  
UJM-616, 1100 ccm,  
punainen,  
Omistaja:  
Hannu Heinonen,  
Turku

Finnish Volkswagen Association FVWA r.y.:n jäsenet  
joulukuussa 1985

Aalto Esa	VANTAA
Ahlgren Anders	ESPOO
Ahluos Suvi-Päivikki	HELSINKI
Alasalmi Jussi	VAASA
Aulio Heikki	HELSINKI
Aurio Hannu	PANELIA
Autere Timo	OULU
Backman Markus	HELSINKI
Björkell Harry	PORVOO
Brola Kari	KUOPIO
Edvardsson Tom	VEIKKOLA
Eeva Harri	RAUMA
Eronen Jukka	HELSINKI
Eskola Heikki	HELSINKI
Forslund Anders	JORVAS
Forsman Mikael	HELSINKI
Friberg Ralf	TURKU
Granström Kjell	ISNÄS
Grönroos Sinikka	HELSINKI
Haavisto Jukka	PORI
Haavisto Timo	PORI
Hakalax Kari	ILMAJOKI
Halme Jukka	VANTAA
Halme Ossi	KOTKA
Harjunkoski Sami	ESPOO
Heikkala Pasi	OITTI
Heikkinen Hannu	JYVÄSKYLÄ
Heikkinen Pentti	HELSINKI
Heino Mika	RAUMA
Heinonen Hannu	TURKU
Heinonen Timo	TURKU
Heiskanen Timo	HELSINKI
Helin Isto	RAUMA
Helin Mauri	RAATALA
Helin Sari	ORIVESI
Hildeen Reni	INKOO
Holmström Hans	KIRKKONUMMI
Homanen Pekka	PALTAMO
Hyvönen Reijo	ESPOO
Ikonen Jari	JOUTSENO
Isaksson Jani	VAASA
Isohella Erkki	KUOPIO
Jaakkola Kimmo	MARTTILA
Johansson Peter	EKENÄS
Jokela Matti	RAAHE
Jokinen Mika	VAMMALA
Joro Ari	HELSINKI
Järvelä Mikko	HELSINKI
Järvi Teppo	RIIHIMÄKI
Kallinen Marko	PIISPANRISTI
Kallioinen Martti	PORI
Kananen Pekka	KERAVA
Kanerva Jari	KUOPIO

Kangaslampi Teija  
Kangas Pekka  
Karasvirta Kai  
Karkiamäki Jukka  
Karlsson Kjell  
Karppinen Ari  
Karvonen Pekka  
Kaunismaa Juha  
Kaunismaa Mika  
Kierikka Olli  
Kivimäki Pentti  
Kivinen Hannu  
Kivinen Jari  
Koikkalainen Petri  
Koistinen Timo  
Koivuniemi Mika  
Koskela Hannu  
Koski Kimmo  
Koski Rani  
Kotka Klaus  
Kulmala Anssi  
Kunttu Kari  
Kurki Jarmo  
Kuusisto Mikko  
Kyllönen Pekka  
Könönen Hannu  
Könönen Kimmo  
  
Laaja Päivi  
Laakkonen Jussi  
Laaksonen Ari  
Laakso Vesa  
Laitinen Rami  
Lampola Kimmo  
Lannder Roger  
Laukkanen Pekka  
Leistevuo Jorma  
Lehtinen Reijo  
Lehtinen Tero  
Leppälä Jarmo  
Leskinen Rauno  
Levänen Petri  
Liisanantti Kari  
Liljeström Kaj  
Lindfors Kari  
Lindström Isto  
Liukka Pasi  
Lyijynen Arto  
  
Maissalo Heidi  
Mannermaa Pekka  
Matilainen Heikki  
Mattila Antti  
Mattila Kari  
Metelinen Riku  
Mikkola Pentti  
Mistola Pekka  
Muhonen Heikki  
Mustonen Mika  
Mustonen Turo  
Myllärinen Eino

TAMPERE  
LEMPÄÄLÄ  
HELSINKI  
SEINÄJOKI  
PORVOO  
RAAHE  
ESPOO  
TURKU  
TURKU  
VALKEAKOSKI  
SPÅNGA (Ruotsi)  
HELSINKI  
PORI  
JOENSUU  
VANTAA  
RAUMA  
TURKU  
HUITTINEN  
VAASA  
TURKU  
HYVINKÄÄ  
VÄLIJOKI  
TALMA  
HELSINKI  
HELSINKI  
TUUSULA  
TUUSULA  
  
TAMPERE  
HÄMEENLINNA  
HALKIA  
TURKU  
ESPOO  
LAMMI  
HELSINKI  
VANTAA  
TURKU  
HELSINKI  
LAMMI  
VÄÄKSY  
VAASA  
ESPOO  
ESPOO  
TURKU  
TURKU  
TURKU  
LAPPEENRANTA  
LAPPEENRANTA  
  
UOTILA  
HELSINKI  
HYRYLÄ  
RAISIO  
RAAHE  
HELSINKI  
HELSINKI  
RAISIO  
VANTAA  
LAPPEENRANTA  
LAPINKYLÄ  
PULSA

Mäkelä Esa  
 Mäkelä Kalle  
 Mäkelä Kimmo  
 Mäki Jukka  
 Mäki-Kala Jari  
 Mäkinen Michael  
 Nenonen Pertti  
 Niemistö Kai  
 Nirvi Jari  
 Nisula Timo  
 Nisunen Vesa  
 Nordberg Per-Erik  
 Nordman Jukka  
 Nordström Peter  
 Numminen Antti  
 Nurkkala Timo  
 Nurmi Kai  
 Nurmi Martti  
 Nurmi Matti  
 Ohenoja Päivi  
 Ojajärvi Elina  
 Ojajärvi Reijo  
 Ojala Mika  
 Ondruska Pekka  
 Orasjärvi Jarkko  
 Orasniemi Jari  
 Oravainen Jukka  
 Paavola Jari  
 Paloniemi Hannu  
 Patja Pekka  
 Peltomies Riitta  
 Pelttari Mika  
 Penttilä Tapio  
 Perola Kirsi  
 Pethman Ari  
 Piisola Seppo  
 Purhonen Jukka  
 Puustinen Ilpo  
 Pykönen Juha  
 Rahikainen Mika  
 Raitaniemi Tapio  
 Ranta Ari  
 Rantanen Aulis  
 Rantanen Timo  
 Rapanen Jan  
 Rapanen Macke  
 Riikonen Antti  
 Riikonen Pekka  
 Rintala Ari  
 Ristola Hannu  
 Ristolainen Jari  
 Risu Juha  
 Roti Eija  
 Rönqvist Maria  
 Saarenpää Risto  
 Sahlberg Jari  
 Salminen Mikko  
 Salminen Panu  
 Sankomäki Petri  
 Santonen Timo

TURKU  
 TURKU  
 NURMIJÄRVI  
 TURKU  
 ILMAJOKI  
 SUORAMA  
 HELSINKI  
 TAMPERE  
 JUORNAANKYLÄ  
 NURMO  
 LAHTI  
 ESPOO  
 LAHTI  
 PORVOO  
 TURKU  
 PORVOO  
 VANTAA  
 HELSINKI  
 VANTAA  
 HELSINKI  
 VAASA  
 VAASA  
 TURSA  
 PARTALANKOSKI  
 ESPOO  
 HELSINKI  
 HELSINKI  
 UOTILA  
 TORNIO  
 ESPOO  
 TAMPERE  
 PRUNKILA  
 SAMMALJOKI  
 VOILJOTO  
 RIIHIKALLIO  
 IMATRA  
 HAMINA  
 HELSINKI  
 HELSINKI  
 HELSINKI  
 PORI  
 VANTAA  
 TURKU  
 TURKU  
 ESPOO  
 VANTAA  
 HARJUNPÄÄ  
 ESPOO  
 ESPOO  
 LAPPEENRANTA  
 HELSINKI  
 IHALA  
 HIRVIHAARA  
 VAASA  
 LAHTI  
 VAASA  
 TAMPERE  
 SIPIILÄ  
 LAPPEENRANTA  
 RAISIO  
 ../..

Schmidt Lars-Erik	HELSINKI
Sederholm Patrick	KULLOBY
Seppälä Juha	LAMMI
Seppälä Markku	VAASA
Sigfrids Anders	PORVOO
Sippo Jyrki	LAHTI
Sippo Mikko	ESPOO
Soini Martti	ESPOO
Sorsa Riki	HELSINKI
Ström Henry	PAIPPINEN
Suihkonen Timo	HELSINKI
Sundström Kimmo	VIRKKALA
Sydänmaalakka Petri	HELSINKI
Tallgren Kotten	HELSINKI
Tanka Raimo	LAPPENRANTA
Tanska Timo	HELSINKI
Tenojärvi Reino	HELSINKI
Teronen Jouni	HELSINKI
Tikkala Pertti	MAKSNIEMI
Toiviainen Tarja	MERIMASKU
Toiviainen Teppo	MERIMASKU
Torvinen Osmo	ESPOO
Tupala Mikael	PORVOO
Turpela Timo	TURKU
Turunen Tuukka	LEMPÄÄLÄ
Valtanen Airi	KAJAANI
Valtonen Jussi	RAUMA
Vanamo Taina	UOTILA
Varjonen Petri	RAUMA
Varonen Keijo	UOTILA
Varre Tapio	UUSI-VÄRTSILÄ
Vattula Jaana	RAUMA
Veijonen Kimmo	HELSINKI
Veijonen Teppo	HELSINKI
Vesala Jarmo	KÖYLIÖ
Vesterinen Veli-Jussi	VANTAA
Vienonen Ari	RAUMA
Viitala Mika	HAMINA
Viitanen Paavo	SUURILA
Viitanen Tapio	VAAJAKOSKI
Vilonen Olli	HELSINKI
Vingström Markku	HELSINKI
Virtanen Pauli	VERMUNTILA
Virtanen Seppo	TURKU
Vuorinen Jukka	LAMMI
Vyörypuro Sari	HELSINKI
Västi Ari	LAIHIA
Walls Lars	DRAGSVIK
Weckström Clas	HELSINKI
Willman Kari	HELSINKI
Yliknuutila Arto	HAJALA
Ääri Kari	LIETO
Åfeldt Marko	NURMIJÄRVI

Volkkariyhdistyksen uudet jäsenet

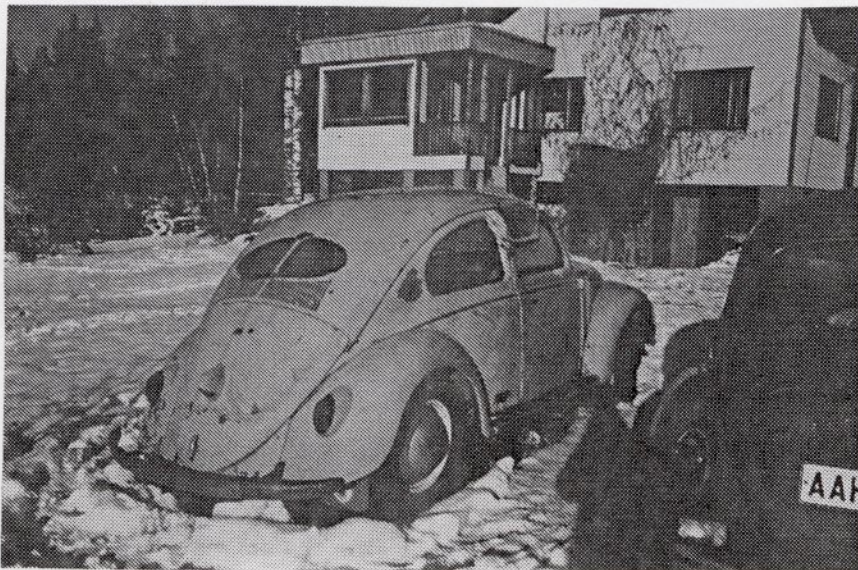
Uudet jäsenet - Tervetuloa mukaan Volkkarikerhoon.

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>
Taina Vanamo	Uotila	Kupla 1200 -74
Tapio Penttilä	Sammalpöki	Kupla 1302 S -71
Tuukka Turunen	Lampäälä	Kupla 1300 -73
Sappo Piisola	Imatra	Kupla 1200 -51
Reino Tanojärvi	Turku	
Kimmo Mäkelä	Nurmijärvi	Golf 1,5 LS -75
Mikko Salminen	Tampere	Kupla 1303 S -73
Jarmo Leppälä	Vääksy	Kupla 1200 -63
Hannu Haikkinen	Jyväskylä	Kupla 1300 -65
Timo Tanska	Helsinki	
Jukka Korkiamäki	Sainajoki	Kupla 1300 -71
Pekka Karvonen	ESPOO	Kupla 1303 S -73

---



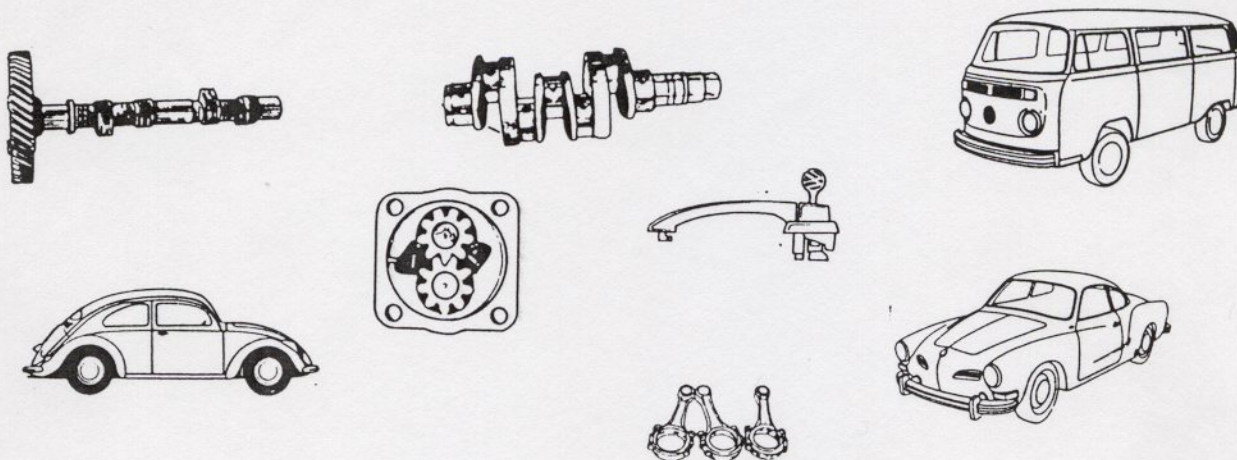
Kerhon vanhinta kalustoa: VW kupla typ II vm. 1947.

1131 ccm, valm.no. 066322.

Omistaja: Turo Mustonen, Lapinkylä

KIRPPUTORI

ostetaan, myydään, vaihdetaan, annetaan hyvään kotiin...  
-ilmainen FVWAry:n jäsenille



-----  
OSTAN

-47 Kuplaan moottorin tai pelkän kampikammion, jonka numero on alle 100789.

-65 Kuplaan ehjän ratin (valkoinen), virheettömän etuluukunkahvan ja ovien kahvat (alumiinivalua, ei peltiä).

Kaikkia lisävarusteita, esim.

- aurinkolippa
- sivuikkunoiden lipat
- ojakeppi
- ilmanotto-ritilän koristesarja (49-osainen)
- vaihdelukko
- vasen häikäisy suoja peilillä
- konepellin sähkölukko
- puskurin kannattimien koristepellit
- tunkin korvakkeen suoja/pölykapselin irroitin
- suojapelti tuhkakupin yläpuolelle
- tuhkakupin valo
- hakuvalo (tuulilasin sisäpuolelle)
- hattuhyllä taakse
- sumuvalot tai lisäkaukovalot, suorakaiteenmuotoiset -60-luvulta, Hella tai Bosch
- peruutusvalo, kuten edellä
- avattavat takasivuikkunat
- vaatekoukku
- etuistuimen käsituki
- etuselkänojiin kääntönivelet
- varalamppukotelo

Siinä tärkeimmät, mutta muutkin 60-luvun varusteet kiinnostavat.

Ostan myös kaikkea VW- ja Porsche-kirjallisuutta: käyttöohje- ja varaosakirjat, korjaamokäsikirjat, esitteet, lehdet jne.

Turo Mustonen puh. 90-266 127  
-----

MYYDÄÄN:

Ehjäpeltinen Kupla -66 hyvään kotiin.  
Tekniikka OK, koneella ajettu 10000 km.

Osia erikseen: Porchen turbo, Waistgate, suurtehoöljypumppu,  
1895 cc Takomännät+putket, rosteriventtiilit, jäykät jouset,  
lisäöljypohja, 1500 cc männät+putket, alum."kopat".  
Kaikki osat uusia.

Ronttina edullisesti. Puh. 90-835 025 Jape

-----  
MYYN:

-67 Kuplan alusta akselistoineen, etuakselisto madallettu  
-73 1300 S Kupla, osittain purettu  
-72 1600 TA kori+alusta akselistoineen

Paperit löytyy kaikkiin.

Huom. ei jokamieskuskaille

Turo Mustonen  
puh. 90-266 127

-----  
MYYDÄÄN

VW Kupla vm. -56 Puh. 915-145 658

-----  
HALUAISIN OSTAA VW 1200 -65 seuraavia osia:

- Vaihdelukko käynnistyskatkaisimiseen
- Virtalukon tilalle sopivan savukkeensytyttimen (valkoinen nuppi)
- Puskurien kannattimien koristesarja
- Ovenkahvan kromattu aluslevy
- Tuulilasin aurinkolippa
- Pienet, lipoin varustetut sumuvalot valm.-60 luvulla
- merkkiä HELLA
- Metallinen "SF-lätkä"
- Etulokasuojaan kiinnitettävä ojakeppi
- Varapyörään sijoitettava työkalurasia
- Avattavat takasivuikkunat
- Siviuikkunoiden aurinkolipat



Macke 90/5663027 klo. 20.00 jälkeen

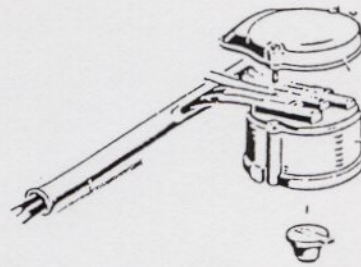
-----



OSTAN:

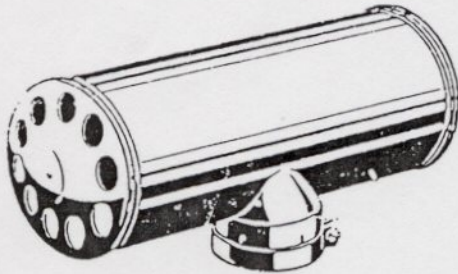
1951 mallisen KUPLAN osia mm.

VIRTALUKKO + AVAIN



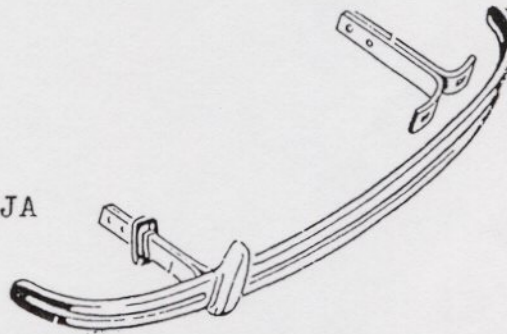
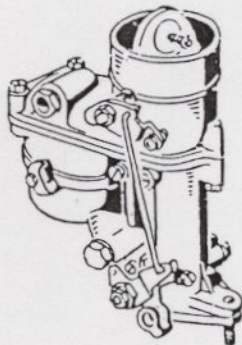
VIRRRANJAKAJA

IILMANPUHDISTAJA

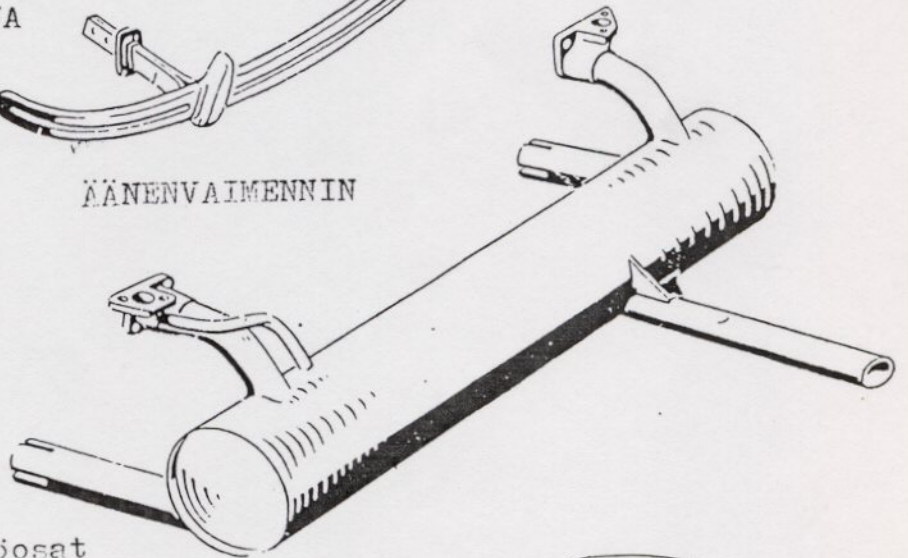


ETU- ja TAKAPUSKURIT

SOLEX 26VFIS- KAASUTTAJA



KÄNENVAIMENNIN



LISÄKSI PUUTTUU...

- käsijarruvaijerit + säätösarjat
- nokkamerkki (susilinna)
- imuvaijeri + kahva
- pölykanselit
- nopeusmittarin vaijeri
- ovi- ja ikkunatiivisteet
- verhouksmateriaali (kuka neuvoisi osoitteen ???)



VAINDOSSA OSIA: -49,-53,-54,-55,-68,-71,-72,-73 KUPLISTA

PUH. 986-71084 Pekka

## SEURAAVA LEHTI

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

- Seuraava Kupla -lehti ilmestyy 09.02.86
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 03.01.86 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Porvoon jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Peter Nordström (puh. 915-36 267)  
07340 EP056 B4



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

Vihjeeksi luettelemme lehden eri osastoja, joihin voisit sijoittaa kirjoituksesi tai 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, kauppiaaltasi, työpaikastasi tai jostain firmasta ilmoitus.

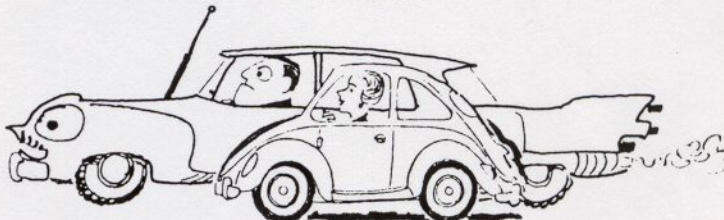
-Lehden painos on 300 kpl.

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

-Maksu suoritetaan FWVA: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.

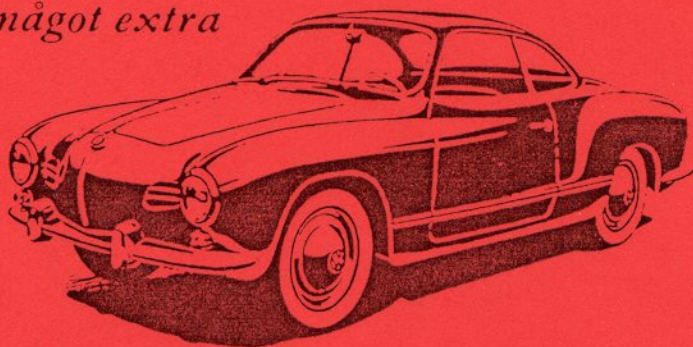


Näin kirjoitan tähän Kupla-lehteen

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 oheen postimerkeillä, nimellä ja osoitteella varustettu palautuskirjekuori.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään -ilmoitukset jne. olisi myös mahdollisuuksien mukaan kirjoitettava/piirettävä puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).

*För Er  
som vill ha  
något extra*



K A R M A N N  
*Chia*

## **– italiensk skönhet med Volkswagen-kvalitet**

Volkswagen kupé med Karmann-Chia-kaross i läckra färger är den exklusiva vagnen för Er som fordrar något utöver det vanliga — men som samtidigt ställer höga krav på slitstyrka och tillförlitlighet. Den är en italiensk stilren skönhet med Volkswagen-märket

som garanti för högsta kvalitet. Volkswagen kupé har bl.a. luftkyld toppventilmotor, separat torsionsfjädring på alla hjulen och krängningshämmare. Bränsleförbrukning på landsväg ca 0,75 l/mil. Lägsta skatteklass.

*Tag kontakt med närmaste återförsäljare  
för demonstration och provtur!*



*Generaldagent:*  
AB SCANIA-VABIS  
SÖDERTÄLJE