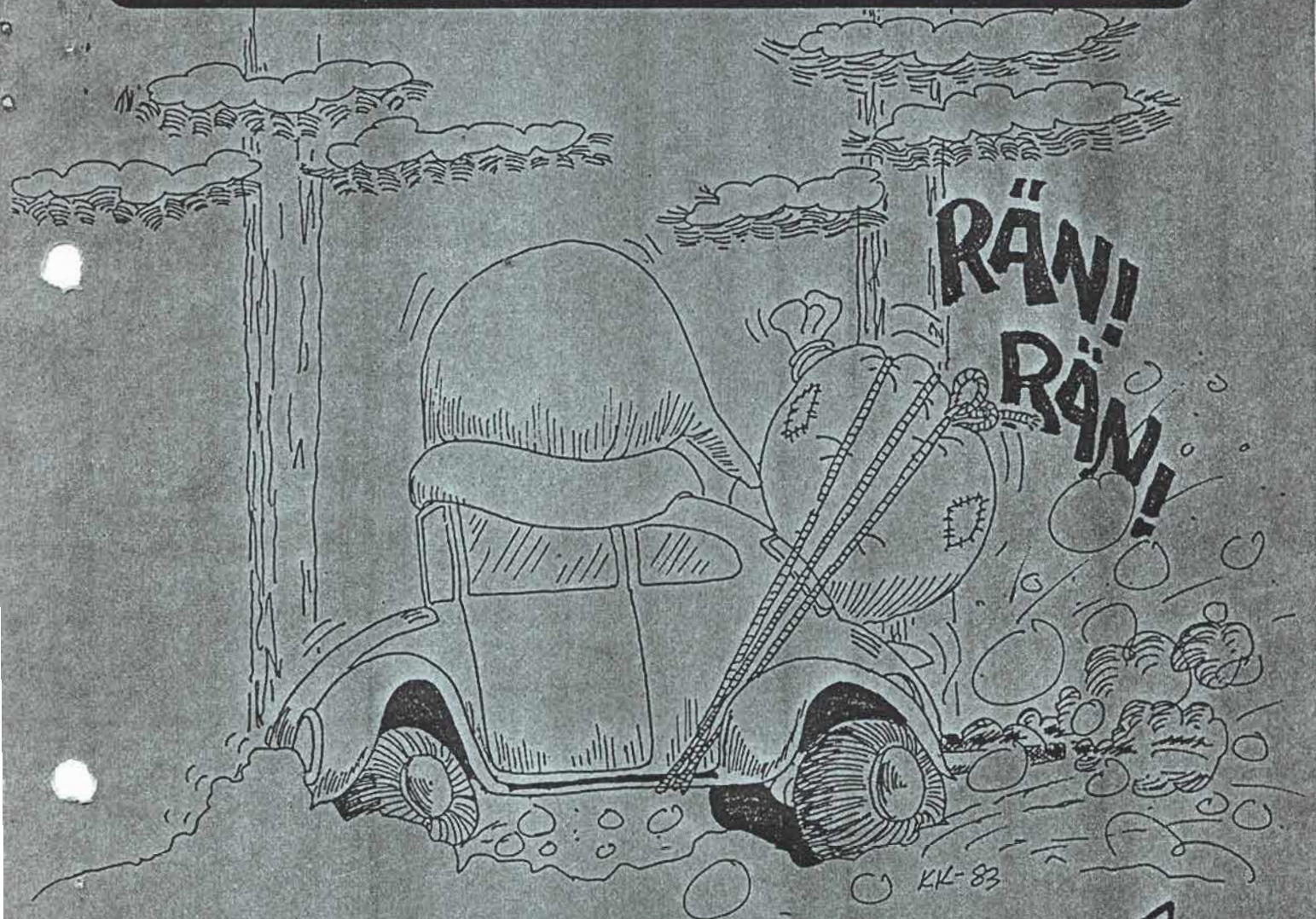


FVWA ry



JOULU - VW

HEISSAN ARVOISAT YHDISTYKSEMME JÄSENET



Lämpimät jouluterveiset täältä päätoimit-
tajan vinkkelistä vaan kaikille jäsenille koko
Suomen maahan ja tietysti Pentti Kivimäelle sinne
Ruotsiinkin.

Ollaan tässä toimituksen kanssa saatu "purkitettua" tai
oikeastaan niputettua teille tällainen pieni joululukemisto,
kiitos kaiken sen aineiston mitä olen saanut muutamilta jäseniltämme
tänne Helsinkiin meidän postilokeroomme.

Edelleen esitän hartaan toivomuksen teille kaikille, että tarttukaa
kynään tai pensseliin ja piirtäkää, maalatkaa, veistäkää puusta, muo-
toilkaa savesta, taivuttakaa pellista tai vaikkapa vääntäkää rauta-
langasta jotain meidän rakkaaseen harrastukseemme liittyvää ja lähet-
täkää se meidän postilokeroomme.

(FVWA ry PL 28, 00661 HELSINKI 66)

Tässä lehdessä näette mainioita esimerkkejä jäsenten meille lähettä-
mistä jutuista, sanaristikoista, sarjakuvista, pilakuvista, tarinois-
ta, jotka kertovat omasta, isän, isoisan tai vaikka isoäidin kuplasta.
Voitte kertoa myös korjausvinkeistä esim. onko kenelläkään kokemuksia
jonkun toisen auton puhaltimen asentamisesta kuplaan ilmankierron
parantamiseksi.

Tärkeintä olisi, että JOKAINEN lähettäisi jotakin, jolloin minun
työni tuntuisi mielekkäämmältä saadessani postia eri puolilta Suomea
ja huomattessani, että en olisi ainoa näiden muutaman innokkaan lisäk-
si pyörittämässä tätä hiukan raskaaksi käynyttä rulettia.

Jäsenmäärämme, joka on edelleen kasvamassa huimaa vauhtia (tällä
hetkellä 135 jäsentä) asettaa työllemme entistä suurempia vaatimuk-
sia ja velvoitteita tulevaisuudessa.

Tämä vuosi 1983 on ollut sitä suuren kasvamisen aikaa, jonka tahdissa on ollut todella suuria vaikeuksia pysytellä mukana. Tämä kaikki on heijastunut suoraan tiedon kulkemisen nopeuteen, kerhon lehden ilmestymiseen yms.

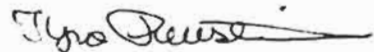
Vuoden 1984 alussa tulemme tekemään täällä Helsingissä organisaatiomuutoksia, joka käytännössä tarkoittaa sitä että jaamme yhdistyksen kaikkien juoksevien asioiden hoidon useamman henkilön kesken, jotta jokainen saisi pienen osakokonaisuuden hoitaakseen, eikä kaikki yhdistyksen rahaliikenne, postiliikenne, toiminnan suunnittelu ja toteutus KOKO SUOMEN puitteissa jäisi vain kahden tai kolmen henkilön tehtäväksi (niinkuin tähän saakka on suurimmaksi osaksi ollut).

Tällä toimintojen jakamisella pyrimme saamaan informaation kulun jäsenille nopeammaksi.

Hauskaa joulua ja parempaa uutta vuotta jäsenille toivottaen

pääsärkyinen päätoimittajanne

Ilpo Puustinen



TUKHOLMAN HOT ROD -NÄYTTELY

23.3. - 1.4.1984

EXTRA

Olemme järjestäneet jäsenillemme ja heidän ystävilleen mahdollisuuden vierail-
la Tukholmassa katsomassa Hot Rod -näyttelyä 30.3. - 1.4.1984.

Matka suoritetaan tarkoitusta varten vuokratulla linja-autolla (tai kahdella,
riippuen osallistujien lukumäärästä), joka lähtee Helsingistä Turkuun perjan-
taina 30.3. klo 17.30. Turusta klo 20.00 bussi jatkaa matkaa Naantaliin, jos-
ta Viking Linen lautta lähtee klo 22.00 Kapelskäriin.

Kapelskäristä mennään 31.3. aamulla bussilla Tukholmaan Hot Rod -näyttelyyn,
jonka jälkeen mahdollisesti käydään Tekniikan museossa, mikäli aikaa riittää.

Kapelskäriissä ollaan takaisin 31.3. illalla klo 21.00 ja Naantalissa 1.4.
klo 7.15.

Hinta jäsenille .	Helsingistä	190 mk
	Turusta	165 mk
ei jäsenille	Helsingistä	210 mk
	Turusta	185 mk

hytti ja näyttelylippu ei sisälly matkan hintaan
(hytin hinta alkaen 38 mk, näyttelylipun hinta ei ole tiedossa)

Paikat jaetaan ilmoittautumisjärjestyksessä, jäsenet ovat etusijalla !!

VIIMEINEN ILMOITTAUTUMISPÄIVÄ 20.1.1984

postisiirrolla Merja Murtonen
Turun Suomalainen Säästöpankki, Vasaramäen konttori
tili no 433022-41874

Tiedustelut:

Merja Murtonen puh. (921) 434 277
Esa Mäkelä (921) 483 266

LADY WOODY WOODPECKER



Olimme kokoontuneet taas viettämään iltaa 1.9.1983 Ruissalon kansanpuistoon, meidän kohdaltamme vasta toiseen tapaamiseen yhdistyksen parissa.

Veljeni (ja minun) ikioma Pikku-Lady VW -65 oli ihastunut, koska paikalla olevat iki-ihanan yhdistyksen jäsenet halusivat tietää autostamme kaikki "vimpaimet ja nakuttimet".

Tässä on Pikku-Ladyn tuntomerkeistä muutamia: hän on blondi ja hänellä on kauniit silmäluomet (lipat). Irtoripsistä hän ei pidä, koska haluaa olla poikkeava. Hänellä on myös ojakeppi, se varoittaa häntä pysymään kaidalla tiellä. Keppiin kuuluu valo, hän pitää vilkuttelusta. Tällä hetkellä se on väliaikaisesti poissa.

Kromista Lady pitää erityisen paljon, siksi hänellä on kromatut alkuperäiset koristekapselit.

Ja kerrottakoon ettei Lady suostu kulkemaankovin, ellei säätiedoitus lupaa happirikasta ilmaa. Silloin Lady taivaltaa nopsaa. Ladylle on kunnostettu vanha hevostalli, jossa muuten oli ennen neljä heppaa ja nykyään noin kolmekymmentä enemmän.

Lady pitää paljon liikkumisesta, hän haluaa myöskin aina loistaa, siksi hän käyttää vahaa melko usein. Kone kuulemma nakuttaa ja roiskeläpissä ovat tietysti Nakke Nakuttajat maskotteina. Muuten hänen oikea nimensä ei ole mikä tahansa nimi vaan hänen arvolleen juuri sopiva, vai mitä pidätte.

Hän on Lady Woody Woodpecker.

Muuta kerrottavaa Woodysta on sen maalatut astinlaudat, jotka ovat yhtä väriä korin kanssa. California -lippaa tuulilasin ylä-

puolella ei vielä ole, mutta tulevaisuus tuo senkin tullessaan. Sinisestä Woody pitää ja siispä sen sisustus on sinistä karvaa. Sen sivävalo on myös hillityn sininen show-blue light. Sisustuksesta mainittakoon vielä hauska hattuhylly kojelaudan alla, joka on työkseen saanut kantaa vaatimatonta 15 W kaiutinta.

Takana Ladylla on myös sametilla päällystetty hattuhylly, joka kantaa kahta 50 W kaiutinta. Koska autossa on ladymäisen hillitty 6 voltin systeemi, on mankan johtoihin tarvinnut liittää konvertteri, josta saadaan 6 V sisään ja 12 V ulos.

Hyvä keino pakoäänien madaltamiseksi oli poistaa äänenvaimentajan "pillien" sisäkalut, mutta se vaatii ehdottomasti terveeseen "pöntön". Konehuoneeseen kurkistamalla (Woody ei pidä siitä) sieltä paljastuu miljoonissa muissa käytetty 4-sylinterinen boxerimoottori. Erityisesti Woody pitää koneessaankiiltäviä alumiinipäällystettyjä lämmönpuhallinputkia ja puolaa sekä kaasuttimen ilmanpuhdistinta.

Kerrottakoon Ladystä, että boxeri on 1200 lohko ja kakkosella huippunopeus noin 75 km/h ehkä enemmänkin, sillä tarkkoja lukuja ei muistella. Ladyn drinkkijuoma on bensiini ysikutonen, jota kuluu 13 l satasella. Kone on käyty huolella läpi vuonna 1982, jolloin se oli palasina.

Kävipä Woody kerran Forssasskin kesälomareissulla. Kuumasta päivästä johtui (vai mistä?) mutta joka tapauksessa hän ei suostunut enää lähtemään takaisin, vaan olisiko ottanut vain aurinkoa Paakkonen Ky:n pihalla. Suostui hän sentään tulemaan kotiin, kun sai kyytiä oikein kuormurin lavalla. Taisi olla hieman ylpeäkin kun pääsi entistä ehompana taas tuttuja teitä kulkemaan. Hän on muuten niin "viehko" naisellinen, että hän pitää siitä, että joku joskus työntää häntä, kun hän ei itse jaksa ja toivoo kaikkinaista ymmärrystä kanssasisariltaan ja -veljiltään ja lupaa myös

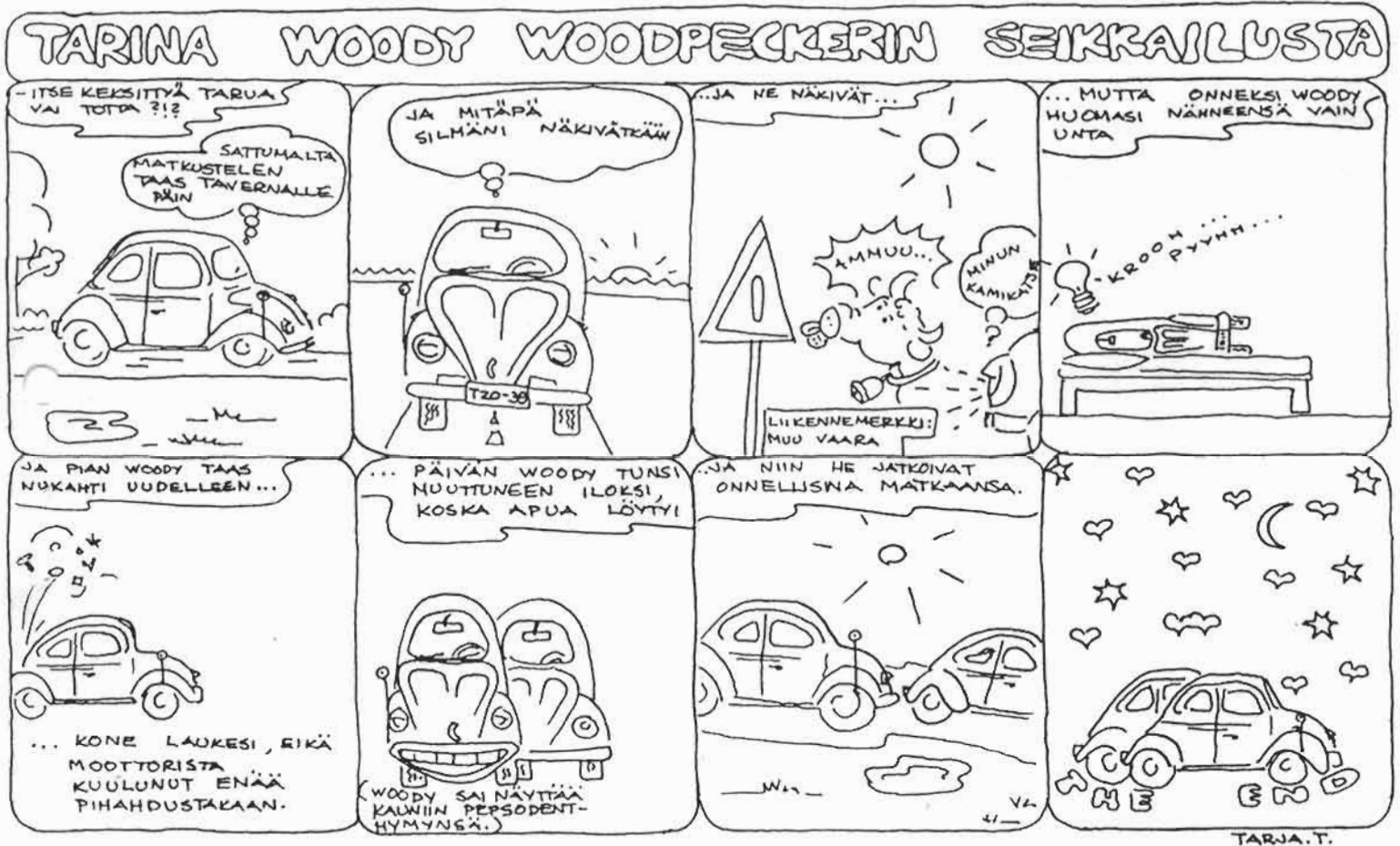
mitä suurimmassa määrin itse olla mukana ystävyysottelemisissa.

Iloisiin silmänvilkuttelemisiin !

Meidän Woody Woodpecker

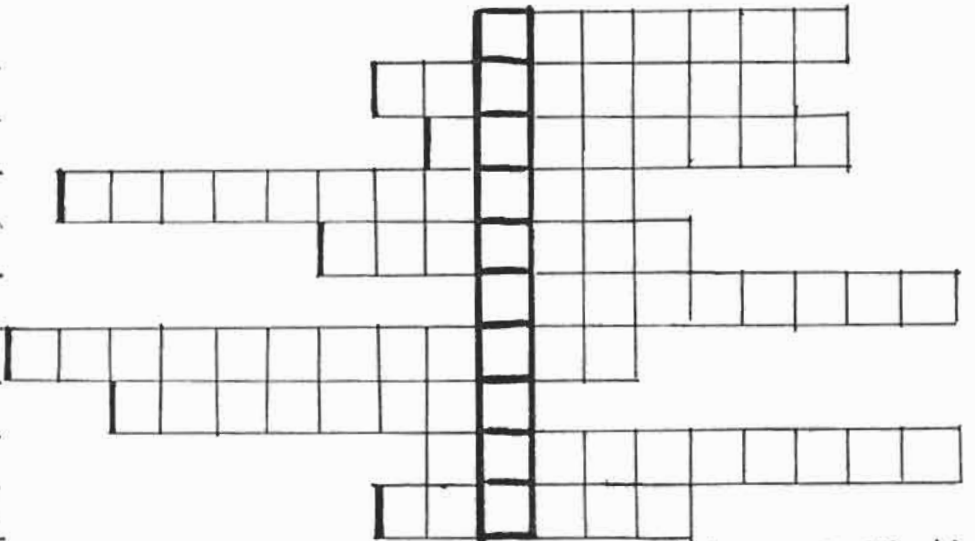
-Tarja-

Merimasku



VW-RISTIKKO

1. MIKÄ TUO LISÄÄ VAUHTIA JA TEHOA?
2. SANNA MADALLETUSTA KUPLASTA?
3. N₂O?
4. VW:N VALMISTUSMAA?
5. VW:N SUUNNITTELI?
6. PAIKKA, JOSSA SIJAITSEE VW:N PÄÄTEHDAS?
7. ESTÄÄ SELÄLLEEN PYÖRÄHTÄMISEN?
8. CALIFORNIA-LOOKERIN VASTAKOHTA (AAVIKKORALLIEN INSPIROIMA)?
9. RANTAKIRPPU = ?
10. GRAND PRIX, JOSSA KEKE SAI VIIMEEKSI TÄYDET PISTEET?



1. VIRITYS, 2. CHOPATTU, 3. ILOKASSU, 4. LÄNSI-SAKSA,
 5. PORSCHE, 6. WOLFSBURG, 7. WHEELIE-BARS, 8. BANA-BUG,
 9. BEACHBUGGY, 10. MONACO

VASTAUKSET:

Yaya Y.
 Merimies

TIEDOTUKSIA JA KUULUMISIA

- Valitamme marraskuun kuplalehdessä sattunutta kömmähdystä, jolloin koko lehdestä ei löytynyt mitään tietoa keskiaukeamalla olevasta kuplasta, joka on Bug in Finn I kesäkokoon-tumisajon 1983 yleisöäänestyksen voittaja. Auton omistajat ovat hra ja rva Peltomies Tampereelta. Toivomme, että saamme heiltä myöhemmin tarinan ko. kuplan syntyvaiheista.
- Meiltä voi tilata postituskulujen hintaan (5 mk) ohjeet kuplan rungon lyhentämiseksi buggyä rakennettaessa sekä VW/Audi mallien sallitut muutokset.
- FVWA tarroja tilattavissa 10 mk/pari.
- Hot VW's lehti on mahdollista tilata vuodelle 1984. Halukkaat voivat lähettää kirjallisen tilauksen FVWA ry:n osoitteella: FVWA ry PL 28, 00661 HELSINKI 66.
Lehden tarkka hinta vuodelle 1984 ei ole vielä tiedossa, mutta arvio on n. 150 mk.
TOIMIKAA PIAN !!
- Huhu kertoo, että nyt saa suomenkielisen viritysoppaan 66 sivua (A4) volkkaria varten hintaan 58 mk + postituskulut. Tilauksen voi lähettää osoitteella Tmi Trend Motors PL 14, 00661 HELSINKI 66.
- Sunnuntai ja torstai -kokoontumiset Helsingissä !!
Kokoonnumme nykyään Kehä I:sen varrella olevalla Vallikallion (Mäkkylän yläpuolella) SHELL-huoltoaseman parkkipaikalla sunnuntaisin klo 14.30 - 16.00, torstaisin klo 19.00 - 20.30.
Osoite Vallikatu 1 Vallikallio, Hki puhelinluettelo karttalehti 23, ruutu 45/79. Tervetuloa!!!

- Kesä 1983 kokoontumisajasta tehty videofilmä on valmistunut, joten filmiä on mahdollisuus lainata.
- Toivomme jäsenten kirjoittavan juttuja lehteen. Myös hyvät ideat tervetulleita.
- Löytyisikö lisää hyviä pilapiirroksia volkkareista? Tarvitsemme niitä lehteen. Lähettäkää päätoimittajalle (Ilpo Puustinen) FVWA ry:n postilokeroon.



KIRPPUTORI !



Tällä palstalla kaikki FVWA ry:n jäsenet voivat veloitusetta ilmoitella halutessaan ostaa tai myydä palikoita tai autoja.

Ilmoitus osoitteella: FVWA ry, PL 28, 00661 HELSINKI 66
tai puh. 949 205 502

M Y Y D Ä Ä N

VW 1200 sylinteriputkisarja, täydellinen, alkuperäinen,
hintaa 500,-. Puh. 386 479 ennen kello 19.00.

VW

2 kpl 5,5 15 peltivanteita, neljäpultt. Hintaa 100,-/kpl.
Puh. 386 479 ennen kello 19.00.

VW

4 kpl 155 15 kesärenkaita 5-pultt. vanteilla, kohtalaisia.
Hintaa yhteensä 250,-. Puh. 386 479 ennen kello 19.00.

VW

VW 1300 täydellinen sylinteriputkisarja. Hp 250,-
Puh. 554 358 Ilpo/jätä soittopyyntö.

VW

Konvertteri, joka muuttaa 6 V → 12 V:iin. Esim. 12 V:n auto-
radiota varten 6 V:in kuplaan. Puh. 554 358 Ilpo/jätä soitto-
pyyntö.

VW

VW

VW 1500 -70 levyetupää, vaihdelaatikko + akselisto, sivuikkunat, lasikuituiset kuppi-istuimen rungot, virtalukko, takavalot + etuvilkut, kromilistat, ym. pikkuosaa. Puh. (90) 595 728.

VW

VW 1300 & 1500 korjauskirja ja sanasto (molemmat ovat uusia). Puh. (90) 595 728.

VW

VW 1200 -61 täydellinen, ajokuntoinen, poistettu rekisteristä. Hinta 700,-. Puh. (915) 141 318 (iltaisin), Mikko.

VW

VW 1300 -67 maalivikainen, juuri kunnostettu, suurilla etulyhdyillä. Hinta 2000,-. Puh. (915) 141 318 (iltaisin), Peter.

VW

Puheenjohtajalla myynnissä erinäisiä kuplan koneen osia poistohintaan. Puh. autoon 949205502.

O S T E T A A N

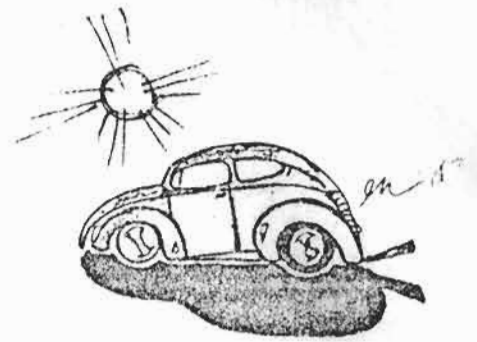
VW 1300S -73 sopiva iso takavalonlasi. Puh. (90) 595 728.

VW

VW 1500 -68:iin sopivat korkeaselkänöjälliset etuistuimet. Puh. (90) 595 728 Macke (VW 27).

VW

VW:n KÄYTTÖOHJE



Olette ollut ehkä jo pidemmän aikaa Volkswagen -merkkisen auton onnellinen omistaja. Jos teillä on sattunut olemaan VW:n käyttöohjeet, olette varmaankin uskaltaneet jo käydä kokeilemassa VW:n ajo- ym. ominaisuuksia ja todenneet ne todella ihaniksi.

On varmaankin olemassa joitakin VW:n omistajia, joilta tämä pyhä raamattu (käyttöohje) puuttuu, eivätkä he ole osanneet käyttää autoansa, vaikka VW on seissyt tallissa jo vuosikausia silmien ilona ja mieliharmina, kun ei ole osannut ajaa.

Lukekaa seuraavat rivit tarkkaan, sillä siinä on se ns. käyttöohje.

Tärkein toimenpide on moottorin käynnistys. Varmistautukaa siitä, että käsijarru on kytketty (etupenkkien välissä oleva vipu, melkein katossa kiinni). Seuraavaksi, vaihdetanko (joka on se pitkä keppi keskellä lattiaa) on vapaalla (ts. heiluu holtittomasti laidasta laitaan). Tämän jälkeen painatte kytkimen (joka on jalkatilassa äärimmäinen poljin vasemmalla) pohjaan. Moottorin käynnistämiseksi kytketään sytytysvirta. Se kytketään virta-avaimesta, joka on asennettava tuulilasin alapuolella olevaan kojelautaan, jossa on pieni lovi, taikka jossakin lähettyvillä olevaan samanlaiseen loveen, minne virta-avain sopii ilman väkivaltaa. Sytytyksen kytke- miseksi kierretään virta-avainta myötäpäivään kunnes nopeusmitta- rissa tai jossain muualla syttyy epämääräisiä merkkivaloja. Tämän jälkeen on käytettävä käynnistinmoottoria. Tällöin avainta on käännettävä lisää myötäpäivään aina ääriasentoon saakka. Tässä vaiheessa auton taka- (tai etu) päästä kuuluu erikoista ääntä, jota ei tarvitse pelästyä. Tämä erikoinen ääni kuuluu korkeintaan vain kaksi sekuntia, jonka jälkeen ääni muuttuu nopeammaksi ja tasaisemmaksi sekä nopeusmittarista taikka jostain muualta sammuvat epämääräiset valot. Näistä oireista voi päätellä, että VW KÄY.

Liikkeelle lähtö onnistuu teiltä helposti, kun otatte huomioon seuraavat seikat:

1. Kytkin on vielä pohjassa (jos olette noudattaneet käyttöohjetta).
2. Asettakaa vaihde ykköselle (vaihdetangosta vasemmalle eteen), avatkaa käsijarru.
3. Painakaa hieman kaasupoljinta (joka on myöskin jalkatilassa äärimmäinen poljin oikealla) ja laskekaa kytkinpoljinta samalla hitaasti ylös, auto liikkuu.
4. Nostakaa jalka kytkinpolkimelta ja painakaa vähitellen lisää kaasua. Te ajatte.

Tähän asti kaikki on mennyt hyvin, mutta teidän on vaihdettava myöskin muita vaihteita. Vaihdetampa ensin kakkoselle.

1. Nostakaa jalka kaasupolkimelta ja painakaa kytkinpoljin samanaikaisesti pohjaan.
2. Siirtäkää vaihde kakkoselle (vaihdetangosta vasemmalle taakse).
3. Painakaa kaasua ja päästäkää kytkin pehmeästi ylös.

Nyt olette tullut jo varmemmaksi ja kokeneemmaksi ja voitte tarpeen vaatiessa vaihtaa loputkin vaihteet, ensin kolmonen (oikealle eteen) ja sitten nelonen (oikealle taakse) sekä tarvittaessa R-vaihde eli rallivaihde, ei vaan peruutusvaihde. Tällä vaihteella saadaan peruutettua kaikki allekirjoitetut vekselit ym. velkakirjat. Ennen R-vaihteen kytkennän harkinnan aloittamista oli VW:n vauhti saatava pysäytettyä, joka tapahtui seuraavasti: painettiin oikealla jalalla jarrupoljinta (sijaitsee myöskin jalkatilassa, keskimäinen poljin) hitaasti ja samalla vasemmalla jalalla kytkinpoljin pohjaan. Kun auto oli pysähtynyt voitiin kytkeä R-vaihde, joka asetetaan seuraavasti: Ensin laitetaan



vaihde vapaalle, jonka jälkeen painetaan tankoa alas ja vedetään tankoa vasemmalle taakse ts. kakkosen alapuolella.

Joskus voi tulla etee myös vaihtaminen pienempään vaihteeseen. Esimerkiksi kun ajatte hitaassa katuliikenteessä, jyrkissä käännteissä, mäkiä noustaessa sekä erittäin nopeissa ja voimaa vaativissa kiihdytyksissä.

Pienempään vaihtaminen tapahtuu seuraavasti:

1. Jalka nostetaan kaasupolkimelta ja kytkinpoljin painetaan pohjaan.
2. Vaihdetanko siirretään pienempään vaihteeseen.
3. Kytkinpoljin päästetään ylös ja painetaan samalla kaasua.

HELPPOA !! vai mitä?

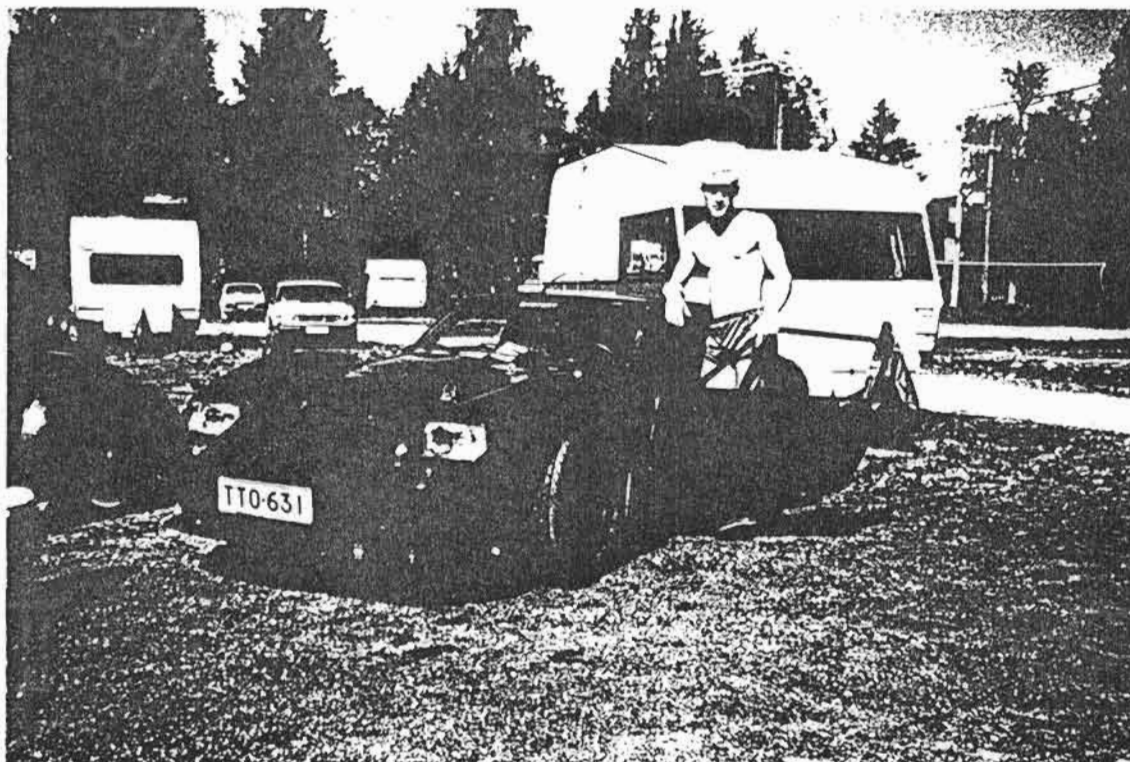
Näitä ohjeita noudattamalla te kykenette liikkumaan paikasta toiseen. Joskus saatta tulla eteen jokin este tai mutka ja teillä menee sormi suuhun ja ajattelette, että mitäs nyt tehdään. No kerrotaan se vielä. Aluksi kannattaa hillitä VW:n suunnatonta vauhtia jarrua painamalla. VW saadaan muuttamaan ajolinjaa kääntämällä ohjauspyörästä (ohjauspyörä on noin tynnyrin kokoinen kehä, joka sijaitsee suunnilleen rintakehän kohdalla, jos istut autossa oikein päin). Kokemus on osoittanut, että ohjauspyörää oikealle käännettäessä eturenkaat alkavat myös kääntyä oikealle ja ohjauspyörää vasemmalla käännettäessä eturenkaat alkavat vastaavasti kääntyä vasemmalle. Tällaisilla ohjauspyörän liikkeillä pystytään ohittamaan kaikki esteet ja ajamaan mutkaistakin tietä.

Näitä ohjeita noudattaen te hallitsette mainion VW -merkkisen autonne ja tulette ihastumaan siihen entistäkin enemmän.

Hauskoja ajohetkiä

Esa Mäkelä
Turku

MYSTERY STORY



Sain haalittuani itselleni joskus vuonna 1977 erään tekniikanalan lehtiä, joissa oli rakennettu "omatekoinen" urheiluauto kuplan pohjalle. Itselläni ei ollut vielä ajokorttia, mutta olin kiinnostunut volkkareista jostain syystä, jota en tiedä vieläkään miksi (varmaankin niin mainio auto). Lukiessani ko. artikkeleja urheiluauton rakentamisesta aloin kiinnostua ajatuksesta. Ajatus jäi nakertamaan päähäni vuosiksi eteenpäin.

Saatuani ajokortin syksyllä -78 olin jo ehtinyt tehdä yhden hasun kuplan eli "jouluukuusen". Ajelin sen kanssa vuoden päivät, kunnes se yht'äkkiä teki täyden voltin välikosketuksella ja samassa siitä tuli romua. No ei siinä enempää surtu vaan ostettiin toinen, ja siirrettiin entisestä koristeet uuteen ja taas mulla oli "jouluukuusi". Ajelin sillä monet mutkaiset tiet näkymättömiin.

Päässäni oli yhä ajatus lasikuituvolkkarista. Ajankuluessa olin nähnyt kuvia erilaisista lasikuitukoreista ja oli niitä näkynyt muutama liikenteessäkin. Vuonna 1981 keväällä oli ajatus edennyt niin pitkälle että lasikuituinen urheiluauto oli pakko tehdä ja tietenkin kuplan pohjalle. Helmikuussa 1981 laitoin pariin joh- tavaan moottoriurheilulehteen seuraavan ilmoituksen:

OSTETAAN RPB TAI VASTAAVA
VW:N LASIKUITUINEN, UMPI-
KORINEN RAKENNUSSARJA

Olin siihen aikaan armeijan harmaissa ja vanhempani ottivat vas- taan kaikki tarjoukset, joita tulikin kymmenkunta. Oli erilaista RPB:tä, sekä sen muunnelmia, triumphin avoautoa, MB replikaa sekä valmiita autoja. Valmis auto ei tullut kysymykseen, koska halusin tehdä autoni mieleni mukaiseksi, eikä myöskään avoauto, koska Suo- men vähäluminen kesä on erittäin lyhyt. Valitsin sopivaksi kohteek- si kolaroidun RPB:n. Soittelimme omistajan kanssa puolin ja toisin. Kaveri lähetti mulle pari kuvaa autosta ennen ja jälkeen kolarin. Sovimme tapaamisesta ja lähdimme eräällä lomallani 22.3.1981 Tu- rusta kohti Kouvolaa traileri auton perässä ja nippu rahaa pers- taskussa.

Saavuttuamme perille ja avatessamme tallin ovet niin siinä se le- päsi, erittäin pieni ja erikoisen näköinen RPB. Tutkiessamme RPB:tä totesimme sen huonokuntoiseksi kolarin ja osittain parin seisonta- vuoden aikaansaannoksen seurauksena. Saimme kaupat sovittua ja läh- dimme RPB trailerin päällä kohti Turkuu. Veimme RPB talliin ja minä suuntasin kulkuni takaisin Huovinrinteen kasarmeille.

Lomien aikana purkasin RPB:n alkutekijöihinsä ja huomasin, että ko- larin aiheuttamat vahingot olivat odotettua suuremmat. Etupään kaik- ki koriliitokset olivat revenneet ja korin vasen etukulma oli nous- sut viisi senttiä ylös.

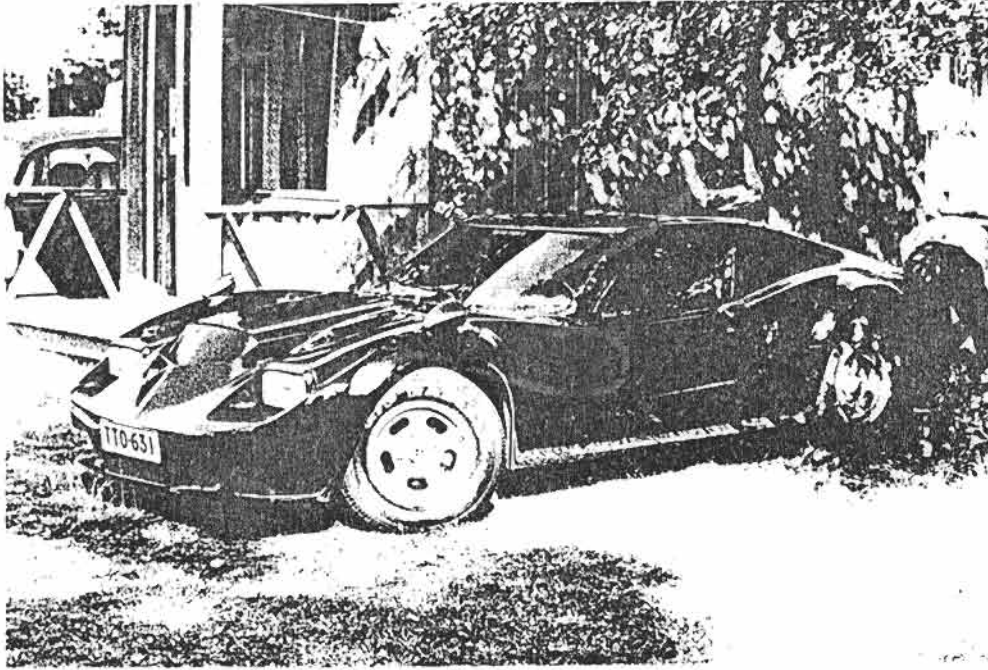


Päästyäni intistä kesäkuussa 1981 alkoi RPB:n rakentelu tositeolla. RPB oli jo purettu ja seuraava vaihe oli alustan kunnostus. Pohjalevy hiekkapuhallettiin, jonka jälkeen kaikki alustan osat maalattiin kirkkaanpunaiseksi. Koska alusta oli vuosimallia -66 vaihdoin siihen 2-piirisen jarrujärjestelmän ja leveämmät rummut ja hihnat, edessä olikin jo alkujaan levyt. Kun kaikki osat oli kunnostettu ja saatua alustan koottua, oli vuorossa pohjan jäykistäminen, jonka tein profiileputkesta taivuttamalla ja hitsaamalla pohjalevyn kiinnityskourua myötäilevät tukipalkit kummallekin puolelle, jotka on tuettu etuakselistoon U-pulteilla ja takajousisauvan kiinnityskuppiin hitsaamalla ja pulttiliitoksin.

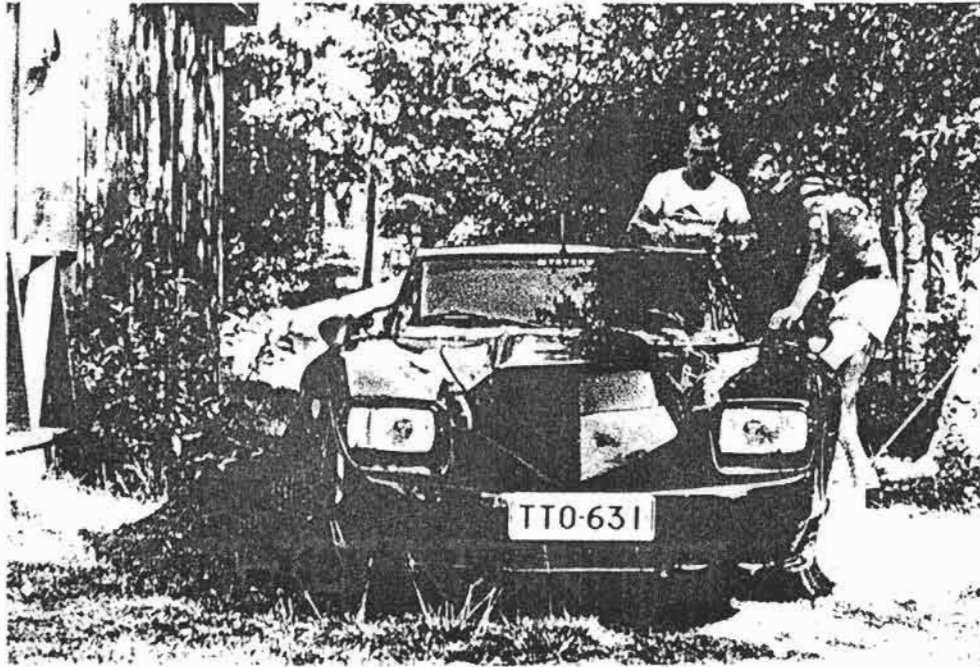
Takaiskareiksi valittiin Saab 99:n etuiskarit ja vielä normaalia jäykemmät merkkiä Boge turbo TS. Eteen asennettiin kuplan omat Girling kaasuiskarit. Näin oli saatu pohja kasaan ja alkoi korin kunnostus. Sovitin koria pohjaan ja huomasin, että etuseinä oli siirtynyt viitisen senttiä eteenpäin. No siitä vain laminoimaan lasikuitua, jotta saisin seinän oikeaan kohtaan. Ja onnistuihan se. Maalattuani korin altapäin, lokasuojat, tavaratilan ja konehuoneen oranssilla lasikuituvärillä oli kori valmis paikalleen asennettavaksi. Saatua korin kiinni alustaan alkoi RPB jo muistuttaa autoa,

tosin aika surkealta se näytti.

Tässä vaiheessa kaikki kyselivät, mikäs ihmeen vehje tämä on? Niin mikä se oli? Homma näytti vieläkin arvoitukselta, joten MYSTERY oli projektille sopiva nimi.



Seuraavaksi tuli eteen korin ulkomuodon muuttaminen, siten että se ei näyttäisi samanlaiselta kuin kaikki muut RPB:t. Edellinen omistaja oli rakentanut siihen vanhemman escortin lokasuojan levikkeet, jotka olivatkin etupäässä ihan kivan näköiset, mutta takalevitys ei minua tyydyttännyt, joten laitoin vanhan levikkeen rinnalle vielä yhden escortin etulevikkeen. Tällä konstilla sain takalevityksistä tosi mahtavan näköiset. Caprin kynnyslevikkeet sovitettiin myös paikalleen ja myötäilemään lokasuojien levityksiä, sekä Mysteryn takapää sai myös caprin kynnyslevikkeet. Etupäähän sovitettiin porsche carreran "spoileri" (tai keula, ihan miten vaan se halutaan sanoa) pienillä erikoisilla lisukkeilla maustettuna. Etuluukku hävitettiin L-88 scoopin alle. Nyt Mystery näytti kerrassaan erikoiselta, vanteet oli jo varastossa copra 6 x 14 ja niihin valittiin mahdollisimman leveät renkaat, eli FR 60 x 14, joka kulmaan saman kokoiset.



Kuukaudet oli vaihtuneet jo moneen kertaan. Elettiin kesää 1982 ja moottorikin oli valmistunut pitkälle. Eri moottorivaihtoehtoja tutkiessa tuli päällimmäiseksi ajanhengen mukaan tietysti turbo, jota lähdettiin toteuttamaan kaverini Timo Turpelan kanssa. Moottori on tekniikaltaan seuraavanlainen: lohko on varustettu kahdella öljynpaineventtiilillä, kampiakseli 69 mm:n iskulla, sylinterit VW 411 muutetut \emptyset 90,5 mm, männät Mahle-merkkiä, nokka-akseli on jokin hassu väänkyrä, sylinterikannet on yksireikäiset, imu- ja pakoventtiilit ovat molemmat 40 milliset taunuksen venttiileistä tehdyt, venttiilijouset on mallila Delessio-springs, jousen lautanen erikoisvahvaa ainetta ja erittäin kevyt, alumiiniset venttiilikopan kannet, suurtehoöljypumppu, kaksi öljysuodatinta, turbolle oma ja laakereille menevälle öljylle oma, öljynlauhduttaja on asennettu Mysteryn eteen porschen etuspoilerissa olevaan koloon. Öljy siirtyy lauhduttajaan Mysteryn pohjaan (ulkopuolelle) asennettuja putkia pitkin jos on termostaatti avautunut, pakoputkisto on omatekemä ja kaikki pakoputkiston osat on käyneet kromikylvyssä, pakokaasuahdin on Holset-merkkiä. Hukkaporttina on kaasupoljin, eli ahtopainetta saadaan säädeltävä kaasua painamalla ja mittaria seuraamalla. Kaasari on mm. paineistettu Solex (joka on osoittautunut alimittaiseksi). Kun nämä osat oli lyöty läjään ja joukkoon heitetty pari kourallista mutte-

reita, oli kone valmis koekäyttöä varten, joka tapahtui tallin lattialla. Koekäytön jälkeen laitoin moottorin paikoilleen ja huomasin, että koneesta oli tullut niin korkea, että takaluukku ei mahtunut kiinni, joten seuraava toimenpide oli mennä mittailemaan erilaisia scooppeja. Trans-am scoopista PB 4 sai sopivan pienillä muutoksilla ja näin sain takaluukun kiinni.

Nyt Mystery rupesi olemaan jo aika valmiin näköinen, mutta erittäin epätasainen, joten oli aika aloittaa pohjatöiden tekeminen. Monen pakkelikilon ja hiomapaperin jälkeen voitiin Mystery viedä maalarille, joka ruiskutti Mysteryn päälle mustan värin.

Maalauksen jälkeen oli vuorossa sähkötyöt ja sisustus. Ensin rakensin kaikki ns. normaalisähkötoiminnot kuntoon ja sen jälkeen kaikki lisälaitteet, joita tulikin aika määrä. Esim. joka loka-suojan alle punainen 21 W valo (erikoisen näköinen pimeällä), kaksi sähköpuhallinta lämmityslaitteelle, bensalämmitin, yksi sähköpuhallin moottorin jäähdytykselle, kolme sähköistä polttoainepumppua, kolmet eri äänitorvet, kattoon asennetut 50 W stereot ym. ym. Pelkäsin, että sähkövehkeet vie enemmän virtaa mitä akussa on, niin laitoin Mysteryyn kaksi 60 Ah akkua sekä vaihtovirtalaturin. Lisäkatkaisijoita kertyi 12 kpl:tta sekä sulakkeita 24 kpl.

Enää ei puuttanut kuin sisustus ja lasien asennus. Sisustusmateriaaliksi valittiin ilvestä jäljittelevä keinoturkis, helpon käsiteltävyyden vuoksi. Penkeiksi omatekoiset kuppi-istuimet, eikä mitään takapenkkiä. Tämän jälkeen vain lasit paikalleen ja näin oli MYSTERY "VALMIS".

Edessä oli se kauan odotettu eka koeajo, joka oli erittäin jännittävä ja erikoinen kokemus. Ajaessani Mysteryllä tallin pihalla ihmettelin että mitenkäs täältä näkee ulos, no ruuvailin siinä tallin pihalla Mysteryä jonkin aikaa, että saisin jonkinlaista tuntu-
maa uusiin etäisyyksiin, kunnes lopulta uskaltauduin yleisille teille muun liikenteen joukkoon (ilman ajokorttia ja laittomilla kilvillä). Tämä eka kerta oli tosi mieleenpainuva. Tuntui kuin kaikki liikenne olisi pysähtynyt, sekä kansa kääntänyt katseensa kohti mustaa täplää, joka liikkui ja piti kamalaa pärinää.

Koeajon aikana huomasin muutamia puutteita ja vikoja, joita parina iltana korjailin, kunnes se oli vihdoinkin katsastuskunnossa. Katsastusajaksi oli varattu 7.4.1983. Siinä odotellessa Mysteryn kanssa katsastusvuoroa, ajattelin että mitähän ne sanoo tuosta ja tuosta ja tuosta kohdasta ja onkohan tuo kohta okei ja tuleekohan sieltä isokokoinen mies (kapinetti on erittäin ahdas ja sisään on vaikea luikerrella). Pelkoni kävi toteen ja sieltä käveli iso mies Mysteryä kohden. Ensimmäiset sanat mitä hän sanoi oli: "Mikä tämä on?" Yritin siihen sopertaa jotain sopivaa. Hetkisen kuluttua kun hän oli onnistunut pääsemään penkille "istumaan", hänkin totesi Mysteryn erittäin ahtaaksi todeten: "Taidan olla tähän loukkuun parikymmentä senttiä liian pitkä". Katsastus hoitui ilman mitään erityisempiä kommervenkkejä, mitä nyt Mysteryn ympärillä hyöri koko ajan ainakin viisi miestä ja sain vastata vähintäänkin kahteen kysymykseen samaan aikaan. Katsastusleima jäi uupumaan kahdesta pikuseikasta, jotka olivat: jarruvalot liian kaukana auton ulkoreunasta (max. etäisyys auton leveimmästä kohdasta jarruvalon keskipisteeseen on 40 cm). Asia korjaantui vaihtamalla valojen johtoja keskenään. Toinen seikka oli oikea ovi, joka ei mennyt kunnolla kiinni. No, se korjaantui pienellä lukon säädöllä.

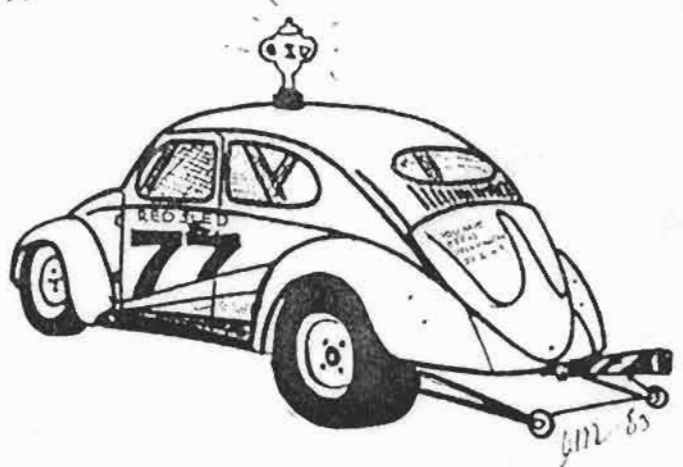
Muutaman päivän päästä menin näyttämään taas autoa ja parin minuutin syynin jälkeen sain tarvittavat rekisteröintipaperit ja näin Mystery oli katsastettu.

ERÄÄN KUUSKASIN TARINA

Minä olen ensimmäisiä uutta korimallia oleva 1500 ja synnyin Wolfsburgissa vuonna 1968. Tehtaalla sain pintaani kauniin Beige-väriin ja hienon punaisen verhoilun sisälle. Suomessa minut rekisteröitiin heinäkuussa -68. Kaksi ensimmäistä omistajani olivat poliiseja joten olin varmoissa käsissä ja he ajoivat minulla yhteensä 137.000 km. Nykyinen omistajani osti minut Pääsiäisenä -83 mutta rauhassa en saanut olla sillä alkuperäinen moottorini, vanteet ja renkaat ja kaunis alkuperäinen ohjauspyöränikin vaihdettiin. Sekään ei vielä riittänyt vaan stereot ja joku kumma LA-puhelin, johon omistajani huutaa VW-27, laitettiin minuun. Kesällä kävin Pälkäneellä kokoontumisajoissa jossa meitä Kuplia oli monta. Sitten tuli syksy ja minut vietiin kylmään pimeään taliin jossa minun pitää olla kevääseen asti. Omistajani lupasi kyllä tulla minua katsomaan ja onhan hän siellä käynnytkin minua katsomassa. Täällä minä kevättä odottele, mutta onhan kohta joulu joten

HYVÄÄ JOULUA KAIKKI VOLKKARIT

toivoo BXP-47



Tässä sitten vielä sokerina pohjalla pari lukijan kirjettä
sekä täydellinen jäsenluettelo asuinpaikkakuntineen sekä
mahdollisine puhelinnumeroineen.

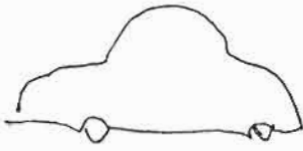
1960-luvun 20.11.1960

Tervehdys!

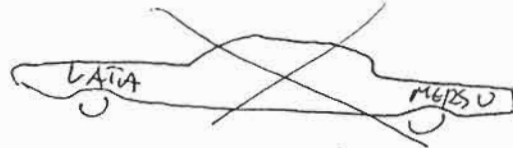
Tervehdys täältä ARMELIIN HARMAISTA. Oletko iso
kassa UV-kassaa myytävänä, ilmoite
vaihdeluokasta VM-73 EHSÄ Hyvä, Kallioval-
tuus, kassan, OV lukuista. 2 kpl eläin
kassaa loppuun 2 kpl, Imusarjoja, jousurau-
paja sarjoja, laappuja, releitä, penkkejä,
vibromangonkattota, 100 kpl. ja paljon
muuta pientä. OSETE ON KULUK (KYMSP
PLA 3 49601 HANINA P.H. 052/43: 20/253/224
IRAKKI M. LILJÄNEN

PS Jos et tajuuta jätä
soitopyyntö

ARMELIINISSA LOU KÄYTTÄÄ TORUAVETÄ
M. LILJÄN SÄHKÖPÄÄSTÄ EI KÄÄ TARVI
KÄYTTÄÄ AR 70 0000



J E E S



N O U

Hei te soella ihmiset luplakorhona. Tuli mieleeni, että kerran näin osastomme jossain UK:ssa ja kuposin sitä etsiskelämään. Tulosta syntyi! Sain tänään hajottamolta Volkkarin käyttöohjekirjan, joka oli uuttakin kierompä. Niin jo talveikin tulee, Meillä on jo lunta. Se ei millään meinoa lähtee Volkkarin katolta pois. Onnoks siitä ei ole sisäpuolella! (lunta). Sain ohjekirjan + bonuslamppuun 50 mk:lla ght. Lämmittäimestä puuttuu tosin ainakin hehkutulppa. Hajottamalla asustaa myös -5! volkkari. Haaveoni on, että joskus... Mutta tällä on vakua soada!

Näin, että mitähkö asia? Osoimme kiinnostusta kerhoistamme. Joo lähettäkätte jäsenmaksulapun ja ainahan se lämmittäin mieliä suunnattomasti täällä kylmässä polyalassa, jos oherstasitte kyyryjoune mukaan miutakin materiaalia ~~ko~~ hienon kerhon tunteilta! Eiks joo? Laittakaa vaan eukon nimissä ko se Volkkarinkin on. Näin:

Irma Väisänen

Kannelluja 4 A 11

74130 IISALMI, 3

Ps. Meillä on vauva ja koira

mutta ei kissaa.

Ku ne aina nauttii ostä. mitään tottele

Kirjatti perheen puolesta ins Uellu Väisänen



Aalto Esa	Helsinki	565 1434
Alén Ulf	"	795 176
Ahluos Suvi-Päivikki	"	761 188
Auerto Ahti	"	
Auria Hannu	Panelia	
Aalto Arto	Lappi TL	60 352
Erola Mari	Toivala	971/451 385
Backman Markus	Helsinki	
Bergman Olli-Pekka	Tervela	980/781 180
Esko Markku	Pirkkiö	980/441 423
Eskelinen Jarmo	Kuopio	344 877
Eklund Rolf-Åke	Espoo	805 6408
Flyckt Reijo	Helsinki	755 3586
Grundström Kjell	Isnäs	
Haavisto Jukka	Pori	939/24 660
Haavisto Timo	Turku	921/333 046
Haimi Seppo	Helsinki	
Halme Jukka	Vantaa	
Heinonen Eero	"	878 1445
Hyvönen Reijo	Espoo	463 390
Harjula Ritva	Pori	
Heinonen Jarmo	Helsinki	
Helin Mauri	Salo	
Heinonen Hannu	Turku	482 814
Heinonen Timo	"	
Hoikkala Antti	Vreta	
Halme Ossi	Kotka	
Immonen Juhani	Savonlinna	957/23 734
Isto Ahti	Röyttä	47 565
Isomaa Juhani	Hämeenlinna	
Jaatinen Markku	Petäjävesi	941/55 425
Johansson Peter	Borgå	
Jääskeläinen Sari	Helsinki	
Juopperi Osmo	"	
Jätinvuori Vesa	Turku	921/483 284
Kananen Pekka	Helsinki	382 552
Kauppinen Mikko	Jivo	
Kiuru Jukka	Tampere	931/26 899
Korppi Seppo	Helsinki	603 348
Kunttu Kari	Väljoki	953/39 219
Kurki Jarmo	Vantaa	
Kivimäki Pertti	Spånga	
Karhu Miikka	Karhula	

Koskela Hannu	Turku	921/351 622
Koskinen Visa	Helsinki	543 625
Kaunistmaa Mika	Turku	384 448
Kuusisto Mikko	Helsinki	
Laine Tauno	"	378 969
Levänen Markku	Karhula	
Lintumäki Jouni	Helsinki	354 368
Lund Gustav	Kyrkslätt	298 5512
Lindfors Kari	Turku	482 710
Lundell Juha Matti	Espoo	
Majara Heikki	Tampere	931/30 710
Malmstén Jörgen	Helsinki	370 304
Matilainen Heikki	Hyrylä	250 212
Melava Jukka	Helsinki	781 204
Mustonen Turo	Lapinkylä	266 163
Montonen Kari	Helsinki	
Meriö Juhani	Vantaa	876 3960
Mikkola Pentti	Helsinki	725 0633
Mustonen Mika	Lappeenranta	953/14 282
Mäkelä Esa	Turku	921/483 266
Mattsson Harry	Helsinki	539 162
Mäki Jukka	Turku	
Monteiro Antonio	Helsinki	669 701
Nieminen Tauno	Inkoo	211 919
Nordberg Per-Erik	Espoo	869 2702
Nordman Jukka	Lahti	918/335 387
Nordström Peter	Borgå	141 318
Nurkke Esa	Helsinki	418 564
Numminen Kari	Kotka	952/15 208
Niemi Juha	Turenki	
Nurkkala Timo	Porvoo	
Nyqvist Jack	Helsinki	
Nisula Timo	Nurmo	
Rissilä Antero	Tampere	
Orasniemi Jari	Helsinki	563 1444
Ojala Pekka	Martinniemi	981/401 635
Oravainen Jukka	Helsinki	
Olkkonen Ilkka	Turku	
Pennanen Kari	Pieksamäki	958/15 538
Poussa Antti	Parkano	
Fuustinen Ilpo	Helsinki	
Peltomies	Tampere	

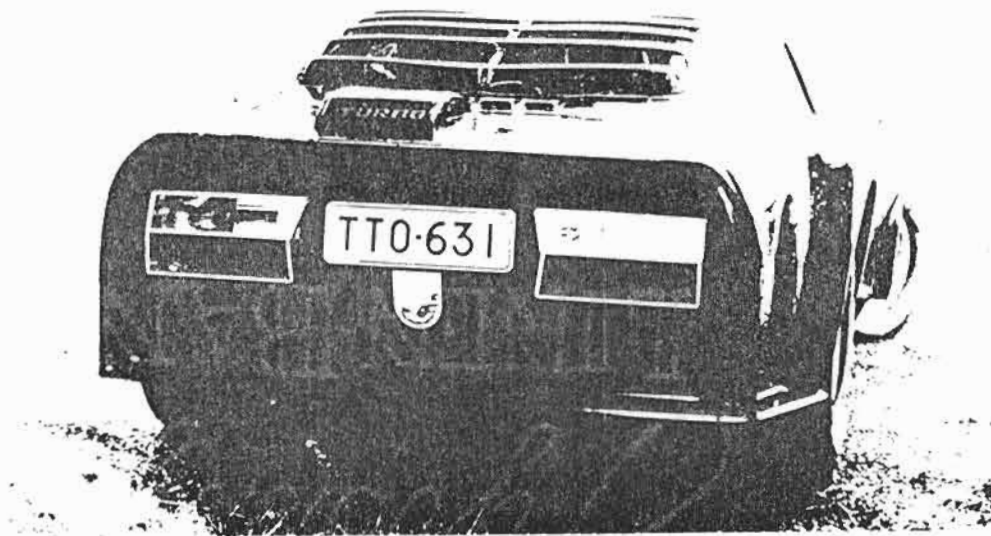
Pelttari Mika	Prunkila	
Pakkanen Marjatta	Turku	921/367 326
Rahkonen Ismo	Kuopio	311 222
Ranta Ari	Vantaa	
Rantala Esa	Helsinki	562 5721
Rautiainen Timo	"	
Rautjärvi Ari	Kuusankoski	951/43 337
Riikonen Antti	Harjunpää	939/70 852
Rinteelä Tauno	Jämsä	942/14 290
Rapanen Macke	Espoo	595 728
Rössi Timo	Martinniemi	
Reinikainen Keijo	Helsinki	
Raitaniemi Tapio	Pori	
Risu Juha	Ihala	782 157
Rantanen Aulis	Turku	
Schmidt Lars-Erik	Helsinki	532 137
Swensk Sakari	Kuopio	
Saari Kari	Helsinki	
Sipiläinen Reima	Espoo	805 6304
Sintonen Ari	Helsinki	482 872
Siiriäinen Kari	"	
Sippo Mikko	Espoo	
Seppälä Markku	Vaasa	961/121 050
Sippo Jyrki	Lahti	918/335 909
Salonen Sari	Turku	
Suontausta Juhani	Hamari	
Tenho Timo	Pori	
Tikkala Pertti	Maksniemi	
Tuomi Mika	Espoo	
Tupala Mikael	Borgå	131 968
Teronen Jouni	Helsinki	533 956
Turpela Timo	Turku	377 681
Tallgren Eotten	"	921/513 900
Teräväinen Jari	Espoo	463 154
Toiviainen Tarja	Merimasku	758 786
Toiviainen Teppo	"	
Toivonen Pasi		
Uski Kai	Husupöyli	
Vainikka Matti	Helsinki	792 249
Veijonen Kimmo	"	748 358
Wasastjerna Berndt	"	
Weckström Clas	Maisala	
Willman Kari	Helsinki	449 828

Verronen Matti	Tornio	980/47 413
Valtanen	Kajaani	
Wickholm Margita	Kalkstrand	90/228 232
Viermaa Veikko	Vantaa	
Vesterinen Veli-Jussi	"	878 2110
Sederholm Patrik	Kulloby	
Hövels Kalle	Turku	
Oksanen Joakin	Borgå	

Suomen Volkkariyhdistys ry., IL 28, 00661 HELSINKI 66

Saatuani samana päivänä uudet rekisterikilvet olin päässyt päämäärääni "omatekoiseen urheiluautoon" ja voin lähteä esittelemään luomustani kaduille ja kyllä siinä olikin kansalla ihmettelemistä.

Mystery oli käytössä aina lokakuun loppuun asti, jolloin hän pääsi talvilepoon, mutta ensi kesänä Mystery nähdään jälleen, entistään ehompana.



Tämä oli siis erään Mysteryn syntyvaiheet noin suurinpiirtein kerrottuna.

Esa Mäkelä
Turku