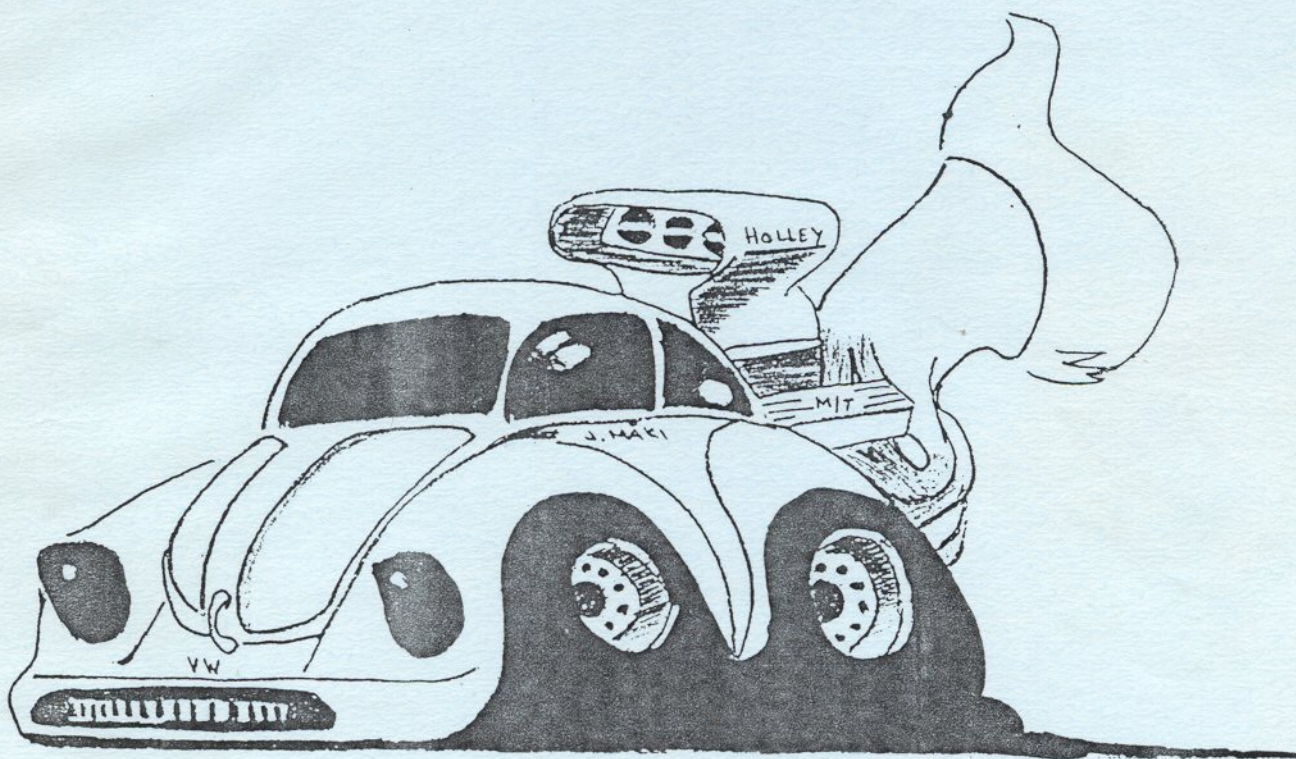


SYYS VW



KUPLA -lehti No. 4/85 Syyskuu
Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

SISÄLTÖ

	sivu
Kuvia ja lehtileikkeitä	3
Tiedoituksia	6
BUG IN FINN 1985	8
Muistikuvia ja kuvia Pälkäneeltä -85	17
Kukaan ei tiedä, kuinka vanhaksi....	21
Heippa VW-väki	23
Pulmakulma	25
Kirpputori	26
Seuraava lehti	28
VW-kavereiden luona Ruotsissa	32
Kuvia Forssan Pick-Nick:stä...	39
Volkkariyhd. uudet jäsenet	43



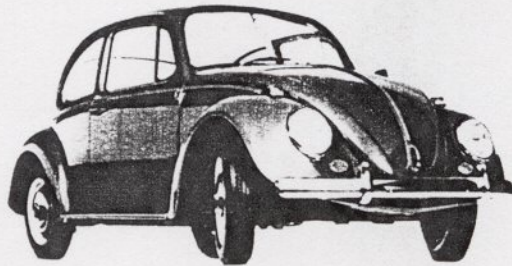
Lehtemme sponsorilla on myös oikeanmerkkisiä autoja.



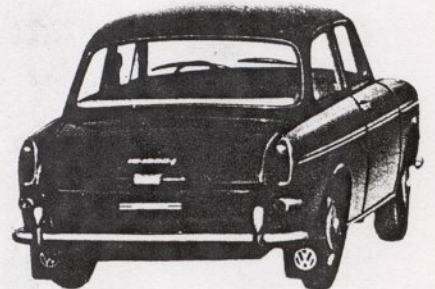
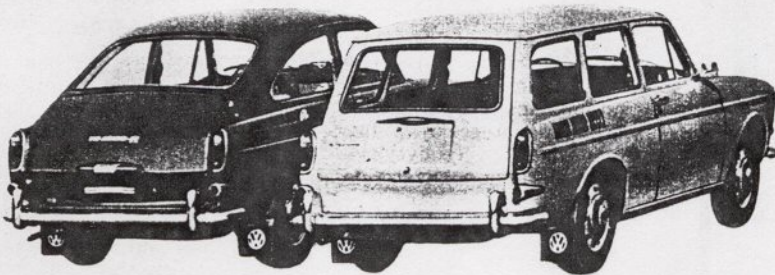
Kaikilla jäsenillämme ei ole kuplaa...
Tässä malliksi nätti Kamei-Golf

Ilmoitus vuodelta 1966

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



Esimerkiksi nämä.



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

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

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

Isot pyörät, jotka kulkevat melkein huomaamatta pienten epätasaisuuksien yli. Erillisjousitus, jonka ansiosta jokainen pyörä toimii e illisenä yksikkönä. Mukava ajaa huonoillakin teillä. (Ja suorastaan hauska mutkaisilla.)

Huolto- ja varaosapalvelu on järjestetty erinomaisesti. Olittepa missä tahansa, huolto on aina lähellä. Lähes 90 huoltokorjaamoja eri puolilla Suomea. Varaosia saatavana jokaisesta. Korjaustyöt on hinnoiteltu etukäteen.

Auto on suunniteltu siten, että se kestää.

Ja siksi sen jälleenmyyntiarvokin on suuri. Tämä on sitä, mitä me tarkoitamme taloudellisuudella. Kestävyyttä ja luotettavuutta.

Niin. Kolme autoa, joilla on ilo ajaa. Mukavia matkantekijöitä sekä maantiellä että kaupungissa.

Arvatkaapa, mikä on näiden autojen merkki. Arvasitte? Tietenkin, Tehän katsoitte.



Volkswagenin taloudellisuudesta. Onko kysyttävää?

1. Kuinka monta litraa sadalla?

Vaikea sanoa. Riippuu siitä, missä ajetaan. Ja miten. Ehkä noin 9 litraa. Joiltakin voi kulua jopa 10 litraa. Useat kuitenkin selviävät vähemmällä kuin 8 litralla sata kilometriä.

Periaatteessa olemme sitä mieltä, ettei polttoaineenkulutus yksinään ratkaise onko auto taloudellinen vai ei.

2. Mikä sitten ratkaisee? Huolto- ja varaosapalvelu, vai?

Sekin osaltaan. Ajatellaanpa asiaa näin: Yksikään auto ei ole täydellinen. Se tarvitsee säännöllisen huollon ja joskus jopa korjausta ja varaosia. Me hyväksyimme tämän tosiseikan jo ennen kuin aloimme valmistaa autoja. Siksi Volkswagenin huoltoverkosto onkin maailman laajin. Varaosapalvelussa pätee sama asia. Volkswagen-huoltokorjaamot suorittavat korjaus- ja huoltotyöt nopeasti ja taloudellisesti. Rahalliset kulut ovat pienet ja turhia seisontapäiviä ei pääse syntymään. Korjaustyöt on hinnoiteltu etukäteen ja ne on nähtävänä korjaustöiden ohjehinnastossa.

3. Väitetään, että Volkswagen ei enää ole samanlainen kuin vanhoina hyvinä aikoina. Pitääkö se paikkansa?

Kyllä. Volkswagen on tänään huomattavasti parempi auto kuin 10 vuotta sitten. Kuitenkin siinä on mukana kaikki ne asiat, jotka ovat tehneet siitä niin suosittun. Peruskonstruktio on sama, laadullinen taso on sama ja työn huolellisuus on sama.

4. Onko taloudellista ostaa käytetty auto?

Kaikki riippuu autosta, jonka ostate. Sen käyttäminen on usein kalliimpaa kuin uuden auton. On vain laskettava kuinka paljon. Volkswagenin käyttökustannukset eivät juuri nouse vuosien mukana ja huolto- sekä varaosapalvelu on sama uudelle kuin vanhallekin. Tämä onkin eräs Volkswagenin taloudellisimpia puolia: Se miten kauan Volkswagen on taloudellinen.

5. Luuletko, että Volkswagenin moottorin sijoituksella ja ilmajäähdytyksellä on vaikutusta taloudellisuuteen?

Moottorin sijoituksen taakse on ratkaissut enemmän käytännöllisyyttä kuin taloudellisuutta. Moottorin paino on veto-

pyörien päällä ja näin ne saavat pitävän otteen liukkaastakin pinnasta. Ilmajäähdytys puolestaan säästää Teiltä vaivan ajatella moottorin lämpötilaa. (Ilma ei kiehu, eikä jäädy.) Moottorilla ei ole taloudellisuuden kanssa muuta tekemistä kuin sen kestävyys. Lyhyt iskunpituus ja alhaiset kierrokset tekevät Volkswagen-moottorista hyvin pitkäikäisen. Ja samalla taloudellisen.

6. Volkswagen on voittanut useita rallia. Kumpaa se oikein on, kilpa-auto vai rehellinen perheauto?

Perheauto, ehdottomasti. Mutta niin hyvä perheauto, että se menestyy kilpailuissakin.

Niin, perheautossa pitää viihtyä. Se on tärkeintä.

8. Mikä sitten tekee Volkswagenista niin hauskan ajaa?

Isot pyörät. Ne kulkevat pienten epätaisuusien yli melkein huomaamatta. (Ja muuten: Isot renkaat kuluvat paljon hitaammin kuin pienet.)

Erillisjousitus. Jokainen pyörä toimii täysin erillisenä yksikkönä. Tämän vuoden malleihin on lisäksi sijoitettu taka-akselistoon tasausjousi, jonka vaikutuksen huomaa tiukassa kaarteessa.

Täyssynkronoitu vaihteisto.



7. Mitä pidätte perheauton tärkeimpänä ominaisuutena?

Tärkeimpänä? Jokaisella on omat yksilölliset vaatimuksensa, joista ei voi tinkiä. Volkswagenin suosiosta päätellen olemme onnistuneet sijoittamaan siihen hyvin monenlaisia tärkeitä ominaisuuksia.

Mielestämme tärkein ominaisuus on kaiken tämän yhdistelmä: Se tosiasia, että Volkswagenissa viihdytään. Jokaisella on mukavasti tilaa, Volkswagenia on hauska ajaa ja siinä on hauska olla matkustajana.

Yksinkertaisen varmat hallintalaitteet, joilla ajaja voi hallita autonsa tilanteessa kuin tilanteessa.

9. Vielä yksi kysymys. Jos haluaa suorittaa koeajon ja tutustua Volkswagen-malleihin, missä sen voi tehdä?

Tällä hetkellä Suomessa on 43 Volkswagenin piirimyyjää ja heidän palveluksessaan on noin 200 automyyjää. Jokainen heistä on valmis esittelemään Teille Volkswagenin perusteellisesti ja samalla voitte suorittaa koeajon. (He myös myyvät niitä.)

Kiitos kysymästä.

Viimeiset kuplat liikenteeseen

Elokuun 12. päivä oli eurooppalaisen autokulttuurin kannalta historiallinen. Ms.Franconia toi Meksikosta viimeiset 3 000 Volkswagen-kuplaa. Ne tullaan ottamaan liikenteeseen lähinnä Saksan liittotasavallassa.

Kuplan valmistus Euroopassa päättyi vuoden 1978 alussa, mutta sitä on jatkettu Brasiliassa, Meksikossa ja Nigeriassa. Eurooppalaiset eivät ole helposti tottuneet olemaan ilman kaljua kaunotartaan, ja niinpä sitä on tuotu tänne vuosittain melkoisia määriä. Esimerkiksi vuonna 1984 tuontimäärä oli noin 14 000 kappaletta. Näistä suurin osa, noin 11 000, meni Saksan liittotasavaltaan.

Volkswagen-kupla on yksi kaikkien aikojen suosituimmista automalleista, kokonaisen aikakauden symboli. Kohtuullinen hinta ja suhteellisen helppo huollettavuus tekivät siitä ensimmäisen todellisen eurooppalaisen kansanauton, jonka saattoi nähdä yhtä hyvin Rooman iltapäiväruuhkassa kuin metsätiellä Rovaniemen takaisissa kairoissa.

Volkswagen-kuplan suunnitteli Ferdinand Porsche jo ennen toista maailmansotaa. Hän esitteli ajatuksensa kansanautosta Saksan autoteollisuusliitolle vuoden 1934 alussa. Jo saman vuoden kesäkuussa hänen toimistonsa solmi sopi-



Eurooppalaisen sodanjälkeisten unelmien täyttymys, kansanauto Volkswagen-kupla, on hiljakseen poistumassa Euroopan liikenteestä. Viimeiset tuotiin Meksikosta elokuun alussa.

muksen auton kehittämistä ja tulokset on sitten nähty maanteillä ympäri maailman.

Kaikkiaan kuplaa on valmistettu 20,6 miljoonaa kappaletta, enemmän kuin mitään muuta automerkkiä maailmassa. Tällä hetkellä liikenteessä arvioidaan olevan vielä yli kahdeksan miljoonaa kuplaa.

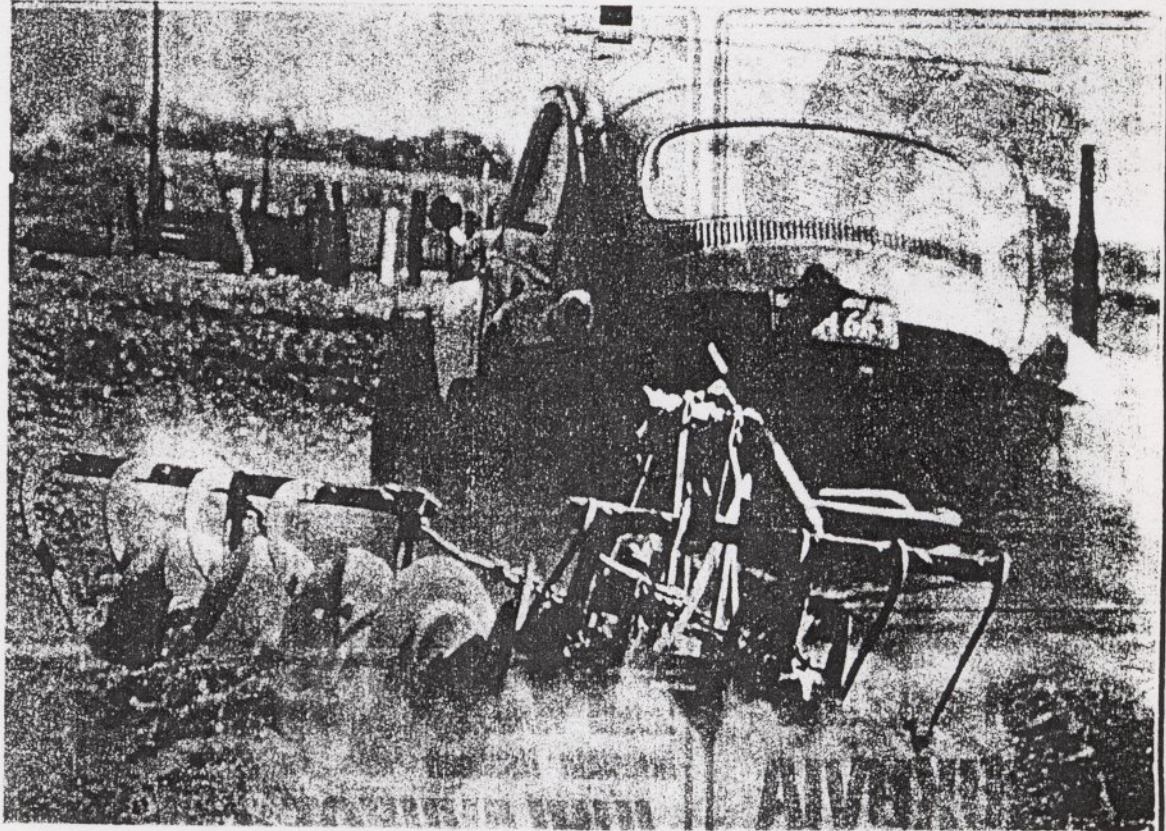
Esimerkiksi Etelä-Amerikassa siitä on monissa maissa tullut suosituin halpa automerkki, joka on myös katukuvassa vahvimmin esillä.

Tällä hetkellä kuplan aseman Volkswagenin ykkösmallina on vienyt Volkswagen Golf, jonka valmistus on jo yltänyt yli seitsemän miljoonan.



launis vaaleansininen liukukattoinen Mallikallion
Melliin (kesä -85)

● Folkcar sopii vähän huonommillekin teille. Ykkösvalhe sähkään ja mittarin 15 km/h:n näyttöön sjuju vauhdilla.



Wolfsburg (Reuter)

● Lähes viiden vuosikymmenen ajan maailman maanteltä pörrännyt "Kupla" on lähestymässä tiensä päätä.

● Ensimmäisen Volkswagen-kansauton prototyyppi rakennettiin v. 1936 Natsi-Saksan diktaattorin Adolf Hitlerin vahvojen silmien alla eikä Kuplan voitokulkua tuon jälkeen pysäyttänyt mikään.

● Merkkiä on tuotettu toisen maailmansodan jälkeen yli 20 miljoonaa kappaletta eli verrattomasti enemmän kuin mitään muuta automallia.

Halpahintainen ja legendaarisen kestävä Kupla on porateltu yli 140 valtion maanteillä. Lopullisen silauksen sen maine sai 1960-luvulla kun Walt Disney siirsi kaikkien rakastaman automallin elokuvaistoriaan.

Nyt Kuplan tulevaisuus on kuitenkin synkkien pilvien peittämä.

Lopun alku

● Volkswagen-yhtiö lopetti Kuplan tuotannon Euroopassa jo v. 1978. Viime viikolla Meksikosta saapuvat viimeiset 3145 "volkkaria" Länsi-Euroopan markkinoille.

Kuplan tuotanto lopetettiin ostavan yleisön maun muutuksessa. Virtaviivaisemmat luomukset valtasivat markkinat ja viime vuonna Euroopassa myytiin enää vain 14 000 Kuplaa. Malli on edelleen eräs markkinoiden halvimpia, mutta VW tehtaalle ne tuottivat pelkkää tappiota.

Kuplan vannoutuneilla ystäville on kuitenkin vielä takaportti — Meksikossa, Brasiliassa ja Nigeriassa näitä autoja valmistetaan yhä 120 000 kappaletta vuodessa. Yksityshenkilöt voivat siis niin halutessaan tilata Kuplansa yksityisiä teitä, mutta se tulee erittäin kalliiksi.

VW:n edustaja Peter Schlein ei uskalla vielä arvioida milloin viimeinen Kupla vööröy pois tehtaiden bukuhinoilta.

— Ikuisesti mallia ei tuki valmisteta, mutta ehkä voisit luvata tuotannon jatkuvan vielä muutamia vuosia.

Survivest saapuu Wolfsburgista

KUPLA TIENSÄ PÄÄSSÄ

Alamäkeen T-mallin lyömisestä

● Kuplan alamäki alkoi jyrkätä tasaisesti vuodesta 1972, jolloin se yllitti Fordin T-mallin lyömättömänä pidetyn kokonaistuotantoennätyksen eli runsaat 15 miljoonaa kappaletta.

VW-yhtiössä oli jo vuosia aikaisemmin todettu, ettei se voi luottaa ikuisesti yli 30 vuotta aikaisemmin suunniteltuun autoon ja niinpä Kuplan seuraajat olivatkin jo valmiina tehtaan piirustuslaudoilla.

Uusia uria VW lähti aukoamaan vuonna 1973 ja uudet mallit seurasivat toisiaan nopeassa tahdissa. Golf on yhtiön mukaan nyt autojen historian nopeimmin myyvä malli ja perinyt kuplan yhtiön rahanpöytä.

Wolfsagen on maailman viidenneksi suurin autojen tuottaja ja sen tehtaat 130 000 asukkaan Wolfsburgissa ovat kohooneet paikalle, joka oli aikoinaan pelkkää hyytysten valtaamaa rämeikköä.

Kunniaa kolmelle

● Kuplan menestyksestä kuuluu kunnia lähinnä kolmelle ihmiselle. Ferdinand Porsche suunnitteli sen, Hitler kansallisti kansauton tuotannon v. 1938 ja Heinrich Nordhoff rakensi tehtaat uudelleen sodan jälkeen ja johti niitä 20 vuoden ajan.

Porsche esitteli suunnitelmaansa jo v. 1934 ja Hitler, joka oli innokas autojen ystävä vaikkei ratin takana viihtynytään, havaitsi Saksan kansan "motorisoimisen" propaganda-arvon.

Kun toinen maailmansota puhkesi syyskuussa 1939 tehtaat siirtyivät tuottamaan aseita ja sotilassuoneuvoja. Sodan loppuun mennessä Kupla oli valmistettu vain 630 kappaletta ja tehtaat oli pommitettu lähes maan tasalle.

Britit autoittivat alkuun

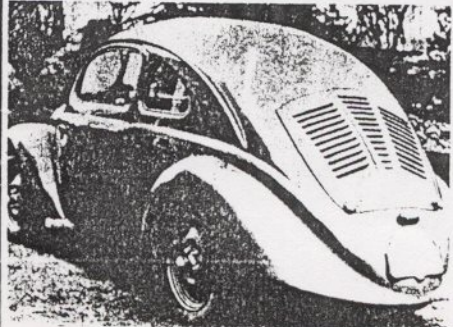
● Saksan tappion jälkeen Wolfsburg ympäröitynä sai brittiläiset miehittäjät ja Hitlerin suunnitelmat alkoivat kantaa hedelmää. Britit organisoivat tehtaiden korjaustyöt ja tilasivat 20 000 kuplaa, joiden ansiosta tuotanto pääsi heti vauhtiin.

V. 1948 englantilaiset nimittivät Nordhoffin tehtaiden johtajaksi. Yhtiötä tarjottiin amerikkalaiselle Fordille, mutta se kieltäytyi kunnista ja niinpä tehtaat luovutettiin lopulta Länsi-Saksan uudelle hallitukselle.

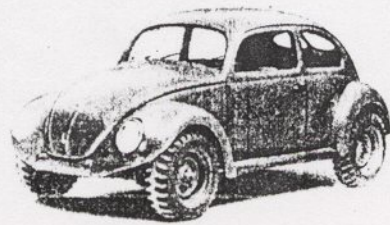
Tuon jälkeen Volkswagenin tarina on kaikkien tuntema historiallista voitokulkua.

Ja vaikka tuotannon lopettaminen jo hämmöittäkin Volkswagenissa uskotaan, ettei viimeinen Kupla häviä maailman maanteiltä ennen kuin joskus pitkällä ensi vuosituhannen puolella.

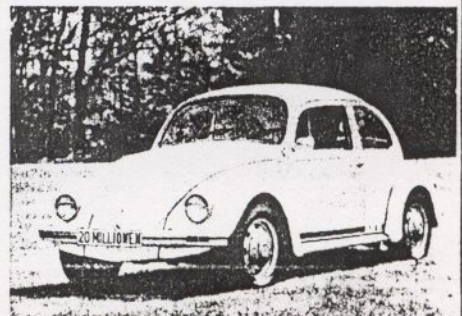
TONY CARRITT



● Vuodenvaihteessa 1936—37 autossa oli 24 hv moottori, joka antoi huipoonopeudeksi 105 km/h.



● Sotavuosina 1942—45 Wolfsburgissa tuotettiin armeijan käyttöön nelivetoisia Kuplaa.



● Kahdeskymmenesmiljoonaa Kupla valmistui toukokuussa 1981.

VOLKSWAGENIN AUTOMUSEO WOLFSBURGISSA AVATTU

Volkswagen on avannut automuseonsa ovet tehtaan ulkopuolella Wolfsburgin kaupungissa. Pinta-alaltaan 5 000 m²:n tiloissa esitellään autoilun ja Volkswagenin historiaa, nykypäivää sekä eräitä teknologian tulevaisuuden näkymiä.

Museossa on noin 100 näyttelykohdetta, joista 70 on historiallisia automalleja.

Kuplalla on luonnollisesti keskeinen asema museon tiloissa. Vuoden 1938 Kuplan prototyyppi edustaa vanhinta mallistoa. Mukana ovat mm. miljoonas Kupla, Hem

ller-Cabriolet, maailmanmestari-Kupla vuodelta 1972, kahdeskymmenesmiljoonas Kupla Meksikosta, maastoversio sekä uiva SchwimmWagen.



Tuotannosta poistuneet Volkswagen 1500-mallisto, 411/412 ja ensimmäiset Transporterit ovat nykypolven autoilijoiden tarkasteltavina näyttelytiloissa, jonka kokoelmat vaihtuvat ajoittain.

Konserniin kuuluvan Audi AG:n mallisto on paikallaan museossa kuten Audi-merkin takana olleet Horch-, DKW- ja Wanderer-merkkiset autohistoriaa tehneet mallit.

Autotekniikan ja tuotantotekniikkaan sekä tutkimustoimintaan liittyviä laitteita on selventämässä autoteollisuuden laajaa toiminta-aluetta.

Volkswagen on tuonut museoon lukuisia prototyyppisiä

Etualalla on Ferdinand Porschen suunnittelema ja NSU:n valmistama kansanauton prototyyppi vuodelta 1934. Sen takana on ensimmäinen Kuplan kokeilumalli 1938 ja takana erilaisia Kuplan versioita eri aikakausilta.

sekä kehitelmiä, joita tehdas ei aikaisemmin ole julkisesti esitellyt. Prototyyppit ovat jo autohistoriaa sillä vanhimmat esillä olevat mallit ovat vuosilta 1951 ja 1955: DKW FX muovikorinen ja Volkswagen EA 48 mini-prototyyppinä.

Volkkariyhdistyksen tarra



Yhdistyksellämme on oma tarra. Sen kuva-aihe on monille VW-kuljettajille tuttu. Kuva symbolisoi "Susilinnaa", Wolfsburgia, joka on monien Volkswagenien syntymäkaupunki.

Tarran koko on n.75 mm ja sitä on kahta eri tyyppiä:

- 1) Päältäpäin liimattava (kuva päällä ja liima takana).
- 2) Ikkunan taakse liimattava (liima ja kuva samalla puolella).

Tarrojen värit:

- Kuvassa näkivät tummat osat ovat mustia.
- Muut osat ovat tyyppissä 1) kiiltävää kromia ja tyyppissä 2) hieman himmeämpiä (hopean harmaa).

Tarrojen hinta on 10,-/kpl ja niitä on ostettavissa yhdistyksen tarramestarilta:

Mikko Sippo (puh. 90-468 2101)
Servin Maijantie 10 G 89
02150 Espoo

Jos haluat ostaa tarroja, niin lähetä tilauksesi em. osoitteeseen ja muista mainita haluamasi tarratyypit ja määrät sekä nimesi ja osoitteesi.

Liitä oheen tarroja vastaava määrä kympejä tai kuitti suoritetusta maksusta yhdistyksen tilille: SYP-Turku 205 721-65 568, niin saat paluupostissa haluamasi tarrat.

FVWA Helsingin jaos tiedottaa:

Helsingin jaos kokoontuu jälleen Töölön kisahallin liikenneopetusluokassa joka toinen keskiviikko (parittomat viikot) klo 19.00. Siis 25.9., 10.10., 24.10. jne. Osoitehan on Paavo Nurmenkuja 1.

Sunnuntaisin klo 15.00 viikottainen kohtaamispaikka Vallikallion Shell-asema, Kehä I varrella, n. 1km Maxi-Marketista itään. (puh. luett. kartta 23).

Kaikki FVWA:n jäsenet läheltä ja kaukaa toivotetaan tervetulleiksi.

VAASAN JAOS

Nyt on Vaasassakin yhdyshenkilö jos joku kulkee täälläpäin niin ota yhteyttä nimeni on: Reijo Ojajärvi os: Pentintie 65280 Vaasa puh:961/212743. Niin voin esitellä meidän toimintaa. Kokoonnumme kahden viikon välein Vesterviikin uimarannalla kesäisin, talveksi ei olla keksitty paikkaa vielä, eiköhän seki järjesty niin voin ilmoitella jälestäpäin sen sitte. Ei muutaku pitäkää hyvää huolta VOLKKARISTANNE

terv. VAASALAISET

.....
Turun jaos tiedottaa:

Volkkariyhdistyksen Turun jaoksen yhteyshenkilö on

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

BUG IN FINN 1985

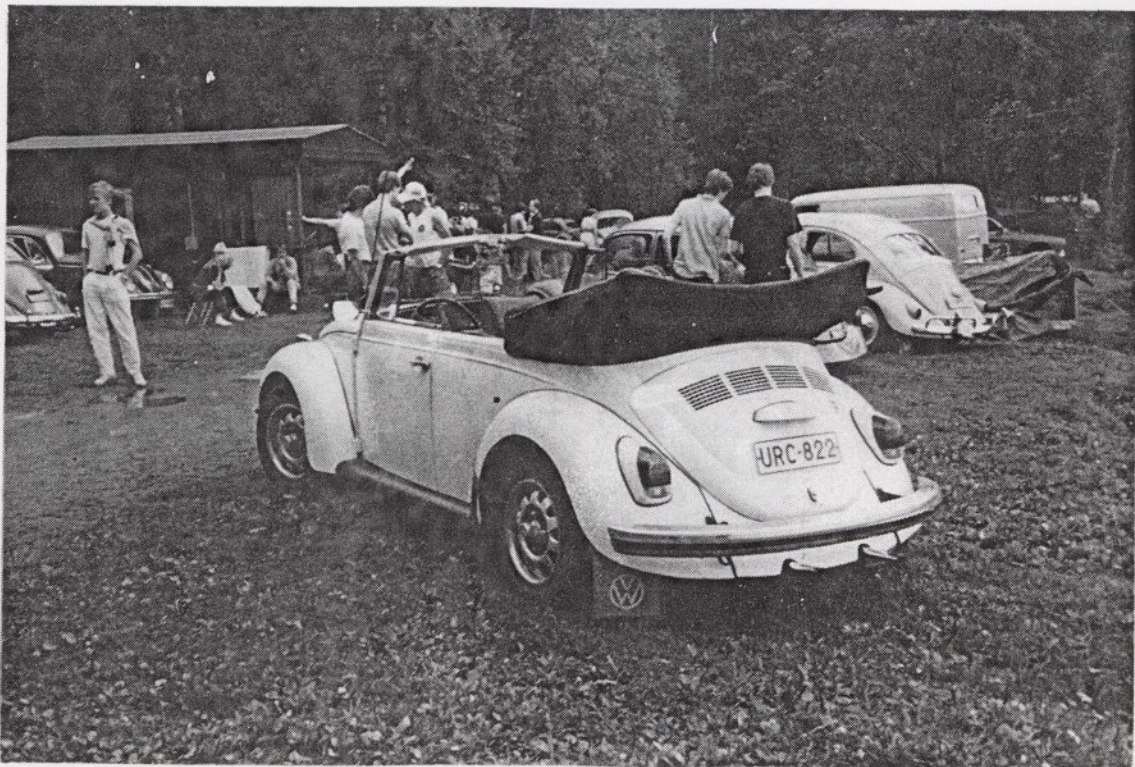
PÄLKÄNE 09-11.08.1985

Olimme taas kerran Pälkäneellä, sillä siellähän meillä oli BUG IN FINN -tapahtuma. Se oli jo kolmas BUG IN FINN, sillä ensimmäinen kertahan oli jo vuonna 1983.

Tänä vuonna väkeä oli paikalla kiitettävästi, eniten tähän mennessä. Ihmisiä toista sataa ja autoja hieman vähemmän (laskiko niitä kukaan?). Osa tuli jo perjantaina ja osa lauantaina. Lauantaina kilpailtiin ja saunottiin, innokkaimmat klo 03 asti, ehkä pitempäänkin? Ilmatkin sattuivat kohdalleen, mitä nyt yöllä pieni ukkonen jyrähteli. Ne jäsenet, jotka eivät mukana olleet, katselkaa kuvia ja koettakaa "olla mukana", sillä oli tosi hyvä reissu, Great You Know.

Viimeiseen lauseeseen yhtyisi varmaan myös Scott Yoder, jonka kotimaa on USA ja hän piti myös BUG IN FINN:stä. Hauskaa vuoden jatkoa ja seuraavien tapahtumien odottelua.

t. Macke



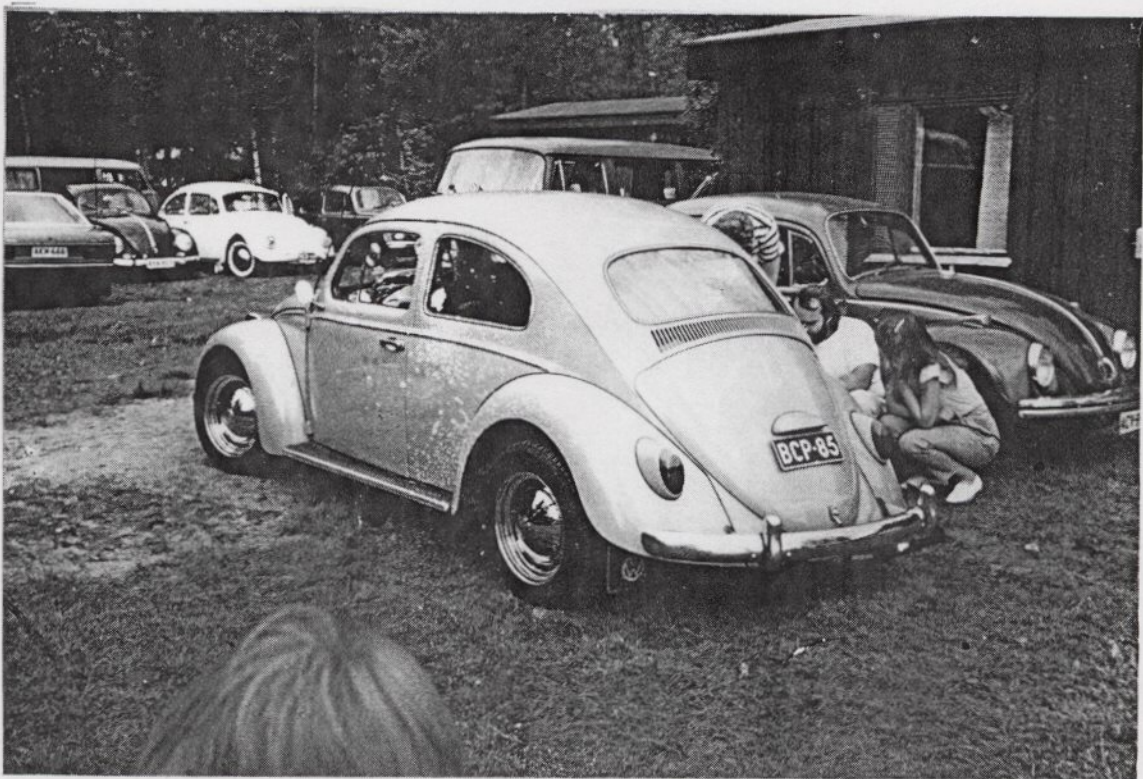
Tapahtuman ainoa Cabriolet (VW 1303 LS -72) tuli Seinäjoelta.



Vuoden Volkkari 1985, People's Choice-äänestyksen voittaja. Harmaa hienosti entisöity umpipaketti vm. -60 ja om. peter Nordström Porvoosta.



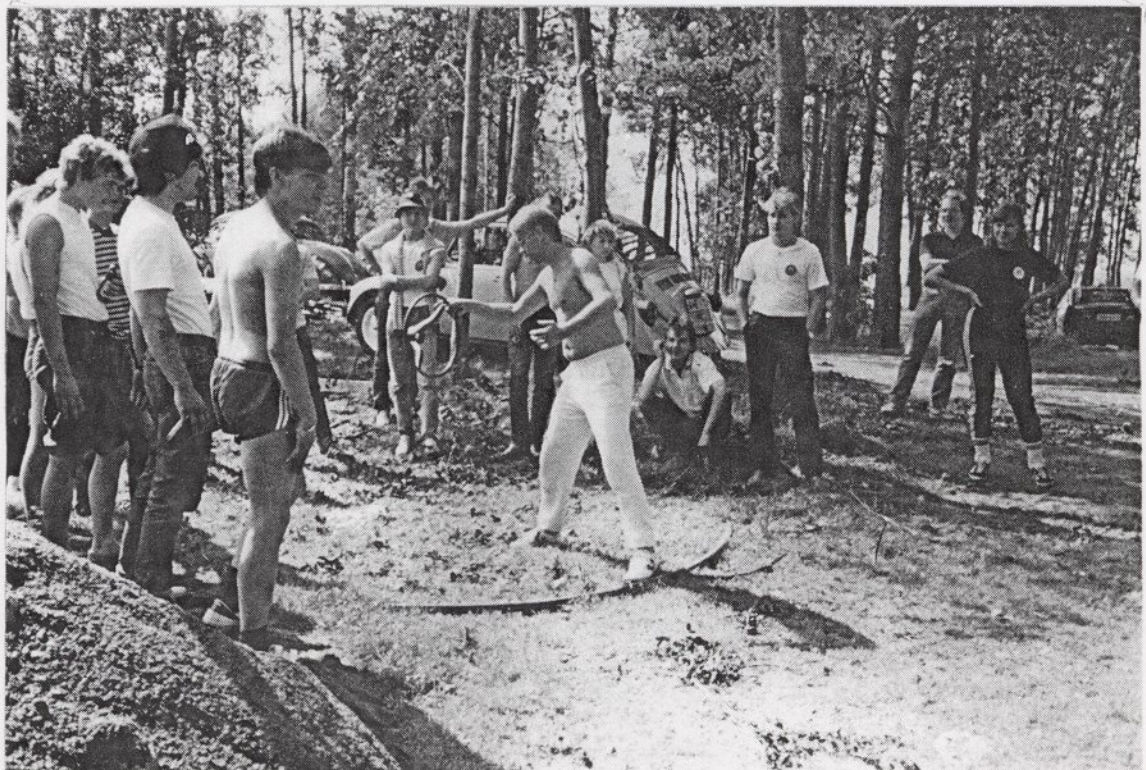
People's choice äänestyksen kakkonen tuli Varkaudesta.



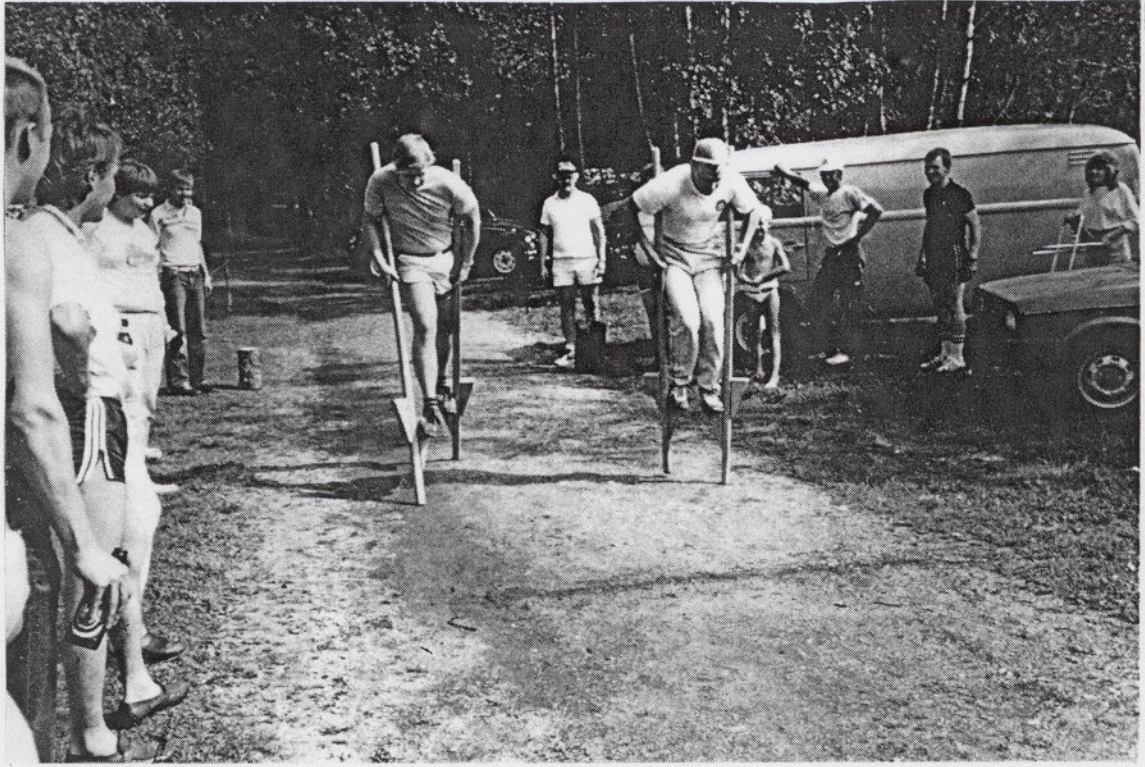
Peoplê's choice-äänestyksen 3. tila VW:lle BCP-85 Hkiin.



Turon tuoma ratti tässä saa kyytiä, heittämässä Ari Varjonen Raumalta.



Taas saa ratti kyytiä, ohjaimessa Vessu Vesterinen Helsingistä.



Puujalkakävelyhän se siinä menossa. Jouni Teronen vastaan Heikki Matilainen, Matilainen voitti.



En tiedä mikä on, mutta taas mennään.



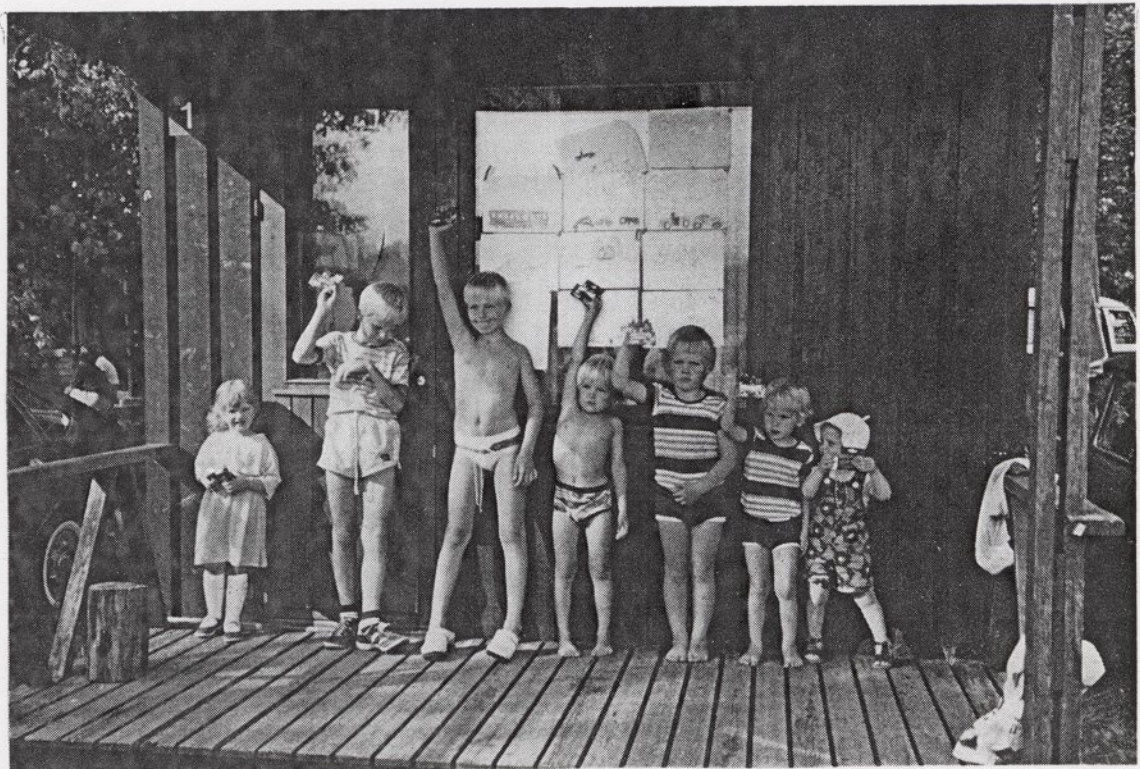
Timo Koistinen siinä ihmettelee tikkojen lentoratoja.



No niin, Vessuhan se siinä tikkaa heittää, tai heitti.



Lasten piirustuskilpailun tulokset siinä nähtävissä.
Tuomarit Jatta ja Veijo arvostelemassa.

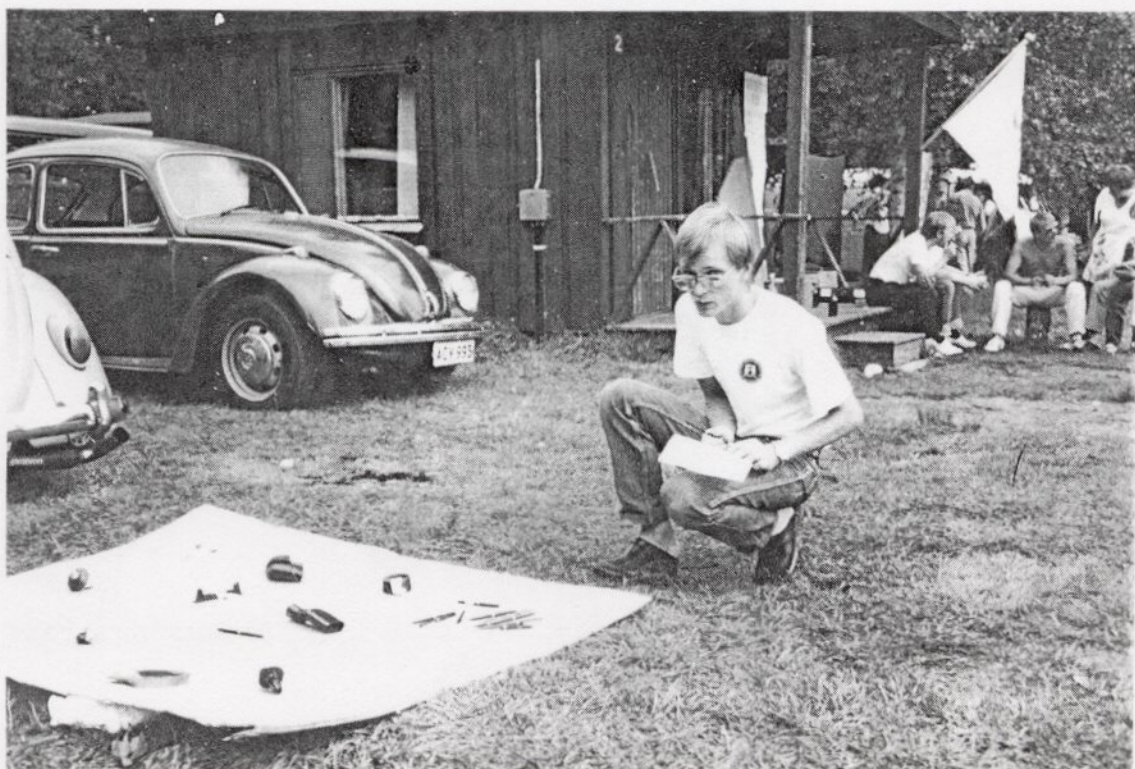


Onnelliset palkinnonsaajat ylpeinä esittelevät
palkintojaan.

r. Lääkäri-setä
siinä pitää tosi vai-
keaa tunnistuskil-
pailua. (Tiesiköhän
Turo itsekään kaikkea?)



Kas vain, Olli "Turbo"
Vilonen Helsingistä
se siinä ihmettelee
osia tunnistuskil-
pailussa.



Pälkäneellä kilpailtujen lajien parhaat

Ratinheitto, naiset

1. Erja Koistinen, Vantaa
2. Sari Vyörypuro, Helsinki
3. Tanja Säteri, Vantaa

Ratinheitto, miehet

1. Reino Tenojärvi, Helsinki
2. Vessu Vesterinen, Vantaa
3. Ari Varjonen, Rauma

Tikanheitto, naiset

- | | tulos |
|-----------------------------|-------|
| 1. Anna Kaukinen, Kutajärvi | 21 |
| 2. Eine Keskitalo, Kemi | 21 |
| 3. Tanja Säteri, Vantaa | 21 |

Tikanheitto, miehet

- | | tulos |
|------------------------------|-------|
| 1. Ilpo Puustinen, Helsinki | 38 |
| 2. Kurre Oravainen, Helsinki | 38 |
| 3. Kimmo Veijonen, Helsinki | 27 |

Tikanheitto, lapset

- | | |
|-----------------------------|----|
| 1. Tero Vesterinen, Vantaa | 14 |
| 2. Tommi Vesterinen, Vantaa | 10 |
| 3. Mikko Veijonen, Helsinki | 8 |

Puujalkakävely

1. Kimmo Veijonen, Helsinki
2. Heikki Matilainen, Hyrylä
3. Reino Tenojärvi, Helsinki

VW-osien tietokilpailu (joukkue)

1. Olvi I-team, Helsinki
Timo Koistinen
Macke Rapanen
Teppo Veijonen
Kimmo Veijonen

3. Team: (Helsinki)
Paul Kallonen
Jarkko Orasjärvi
Matti Nurmi
Tanja Säteri

2. Vaasa-team
Rani Koski
Kimmo Koski

Kauimmalta kärsinyt, eli pisimmältä Pälkäneelle VW:llä tullut oli Pertti Tikkala, Simo 630 km.

Lasten piirustuskilpailussa taso oli kova ja palkinnot löysivät voittajansa. Samoin arvat myytiin loppuun ja onnelliset voittajat saivat omansa.

People's choice -äänestyksen tulokset:

- | | | | | | |
|------------|----------|-------------|---------|---------------|--------|
| 1. UMX-866 | 23 ääntä | 8. XAE-450 | 2 ääntä | 15. BSD-40 | 1 ääni |
| 2. KJE-345 | 8 " | 9. AJB-729 | 2 " | 16. ZDG-12 | 1 " |
| 3. BCP-85 | 7 " | 10. USM-516 | 2 " | 17. AKE-64 | 1 " |
| 4. TOR-45 | 5 " | 11. UJT-665 | 1 ääni | 18. UM-100 | 1 " |
| 5. AFN-36 | 4 " | 12. BSO-40 | 1 " | 19. N DS-2688 | 1 ääni |
| 6. HRC-567 | 4 " | 13. HTS-214 | 1 " | | |
| 7. IU-227 | 3 " | 14. OHL-40 | 1 " | | |

Suomen Volkkariyhdistys kiittää kaikkia arpajais- ja kilpailupalkintojen lahjoittajia sekä kaikkia jäseniä ja touhuporukoita, jotka mahdollistivat tämän kivan viikonlopun. Kaikkea hyvää jatkossa ja lämmintä syssyä toivottaen.

Muistikuvia ja kuvia
PÄLKÄNEELTÄ 1985

Volkkareita - Kuplia, Paketteja, Kirppuja - auringonpaistetta, ukkosta, sadekuuroja, kilpailuja, saunomista ja mukavaa yhdessäoloa. Tätä kaikkea oli tarjolla tämänvuotisessa kokoontumisajossa perjantaista sunnuntaihin.

Mukana oli enemmän joukkoa kuin aikaisempina vuosina ja mikä mukavinta, uusiakin kasvoja melkoinen määrä. Kaipaamaan jäimme porukan "nestoria" Mikkolan Penaa, joka ei ollut ehtinyt mukaan.

Sääkin suosi meitä taas kerran. Vaikka öisin satoi vettä, lauantain ja sunnuntain välisenä yönä kaatamalla, olivat päivät kuitenkin kauniita ja lämpöisiä.

Kilpailuihin osallistuttiin kiitettävästi ja ne olivat tiukkoja kamppailuja. Ohjelman ulkopuolelta järjestettyyn puujalkakisaan osallistui yhteensä 20 rohkeaa, joilla ei ollut korkean paikan kammoa. Kovin kunto oli Veijosen Kimmolla, joka voitti tiukassa loppukamppailussa Heikki "Väinämöinen" Matilaisen ja sai palkinnoksi tamperelaisen Finnwalker Oy:n lahjoittaman STARLA-äänenvaimentajan.

Vuoden 1985 Volkkarin onnellinen omistaja oli jälleen Peter Nordström Porvoosta. Kyllä täytyy ihaillla kaverin innostusta autojen kunnostukseen, kun voitto tulee perättäisinä vuosina. Onneksi olkoon vielä näin jälkeenkäinkin.

Tällainen vuosittain tapahtuva yhteinen kokoontuminen on ihan mukava asia. Ohjelmassa saisi ehkä olla vähän myös asiapitoisia aiheita, esim. yhtenä päivänä jonkinlainen "paneeli", jossa voisi esittää kysymyksiä, jos on ongelmia auton kunnostukseen tai varaosien hankkimiseen liittyvissä asioissa. Ammattitaitoisia vastaajia yhdistyksen jäsenistä kyllä löytyy. Ohjelmaehdotuksia voisi tietysti esittää jokainen - saataisiinhan näin uusia vaihtoehtoja kokoontumisajon ohjelmaan.

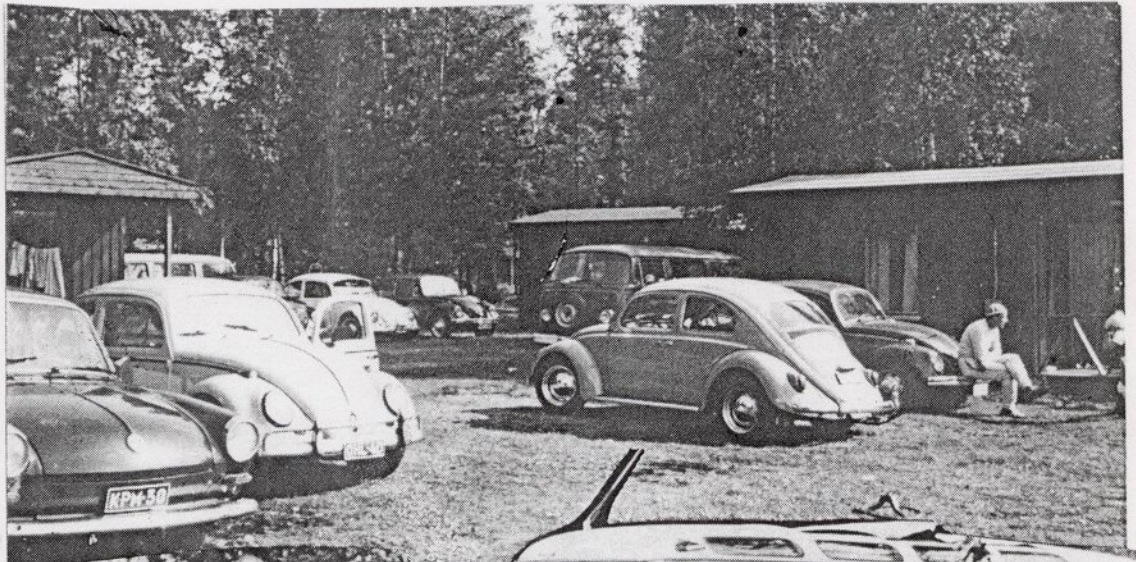
Yksi ehdotus minulla olisi jo ensi vuoden kokoontumista ajatellen (tämä johtuu siitä, että tuo muisti alkaa jo näin vanhemmalla iällä pettää). Olisi mukava jos jokaisella olisi nimilappu rinnassa, vaikkapa etunimi ja paikkakunta mistä on kotoisin, tultaisiin tutuiksi paljon helpommin. Ainakin näin tamperelaisena ei millään tahdo muistaa nimiä, kun emme tapaa säännöllisesti.

Positiivisia asioita Pälkäneellä olivat sekä yhdistyksen oma valokansio sekä muutamilla jäsenillä mukana ollut oma kuvakokoelma. Siinä kuvia katsellessa tuli vertailtua kokemuksia matkoilta ja samalla tutustuttiinkin. Joten ensi vuonna valokuvat mukaan, kuvien tasosta viis, pääasia, että on mahdollisimman paljon erilaista katseltavaa.

Syksy on käsillä ja kesän lämpimät ajat kohta muistoissa. Muistojen joukkoon siirtyy myös Pälkäneen viikonloppu, mutta onhan kesä ensi vuonnakin ja toivottavasti tapamme silloin entistä suuremmalla joukolla.

Tamperelaisittain

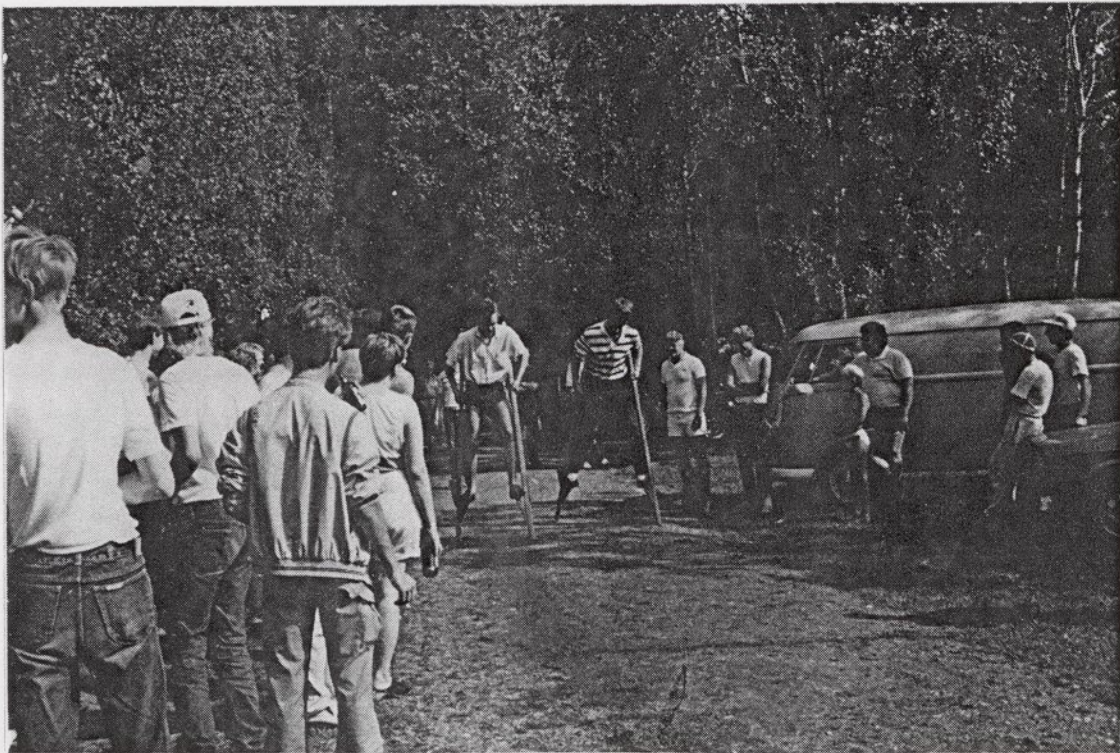
Riitta Ja Veijo Peltomies (IU-227 ja HCS-489)



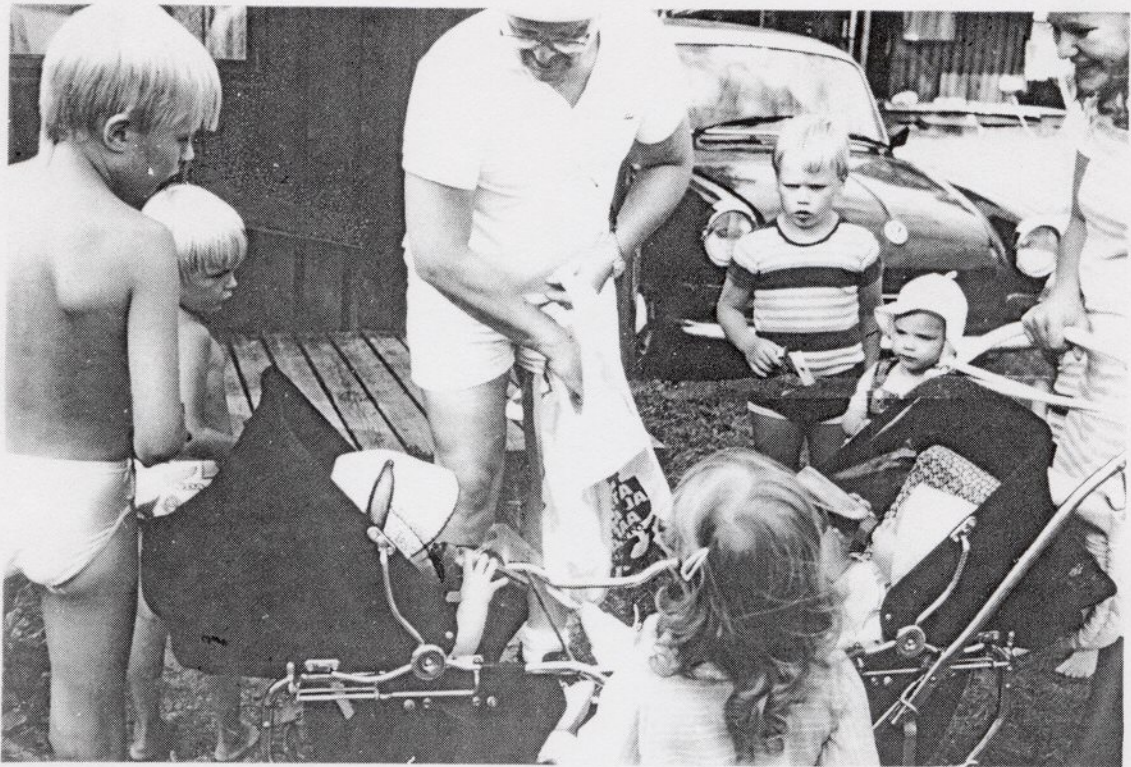
Kuplia, Paketteja ja
Kirppu mukana kuvassa



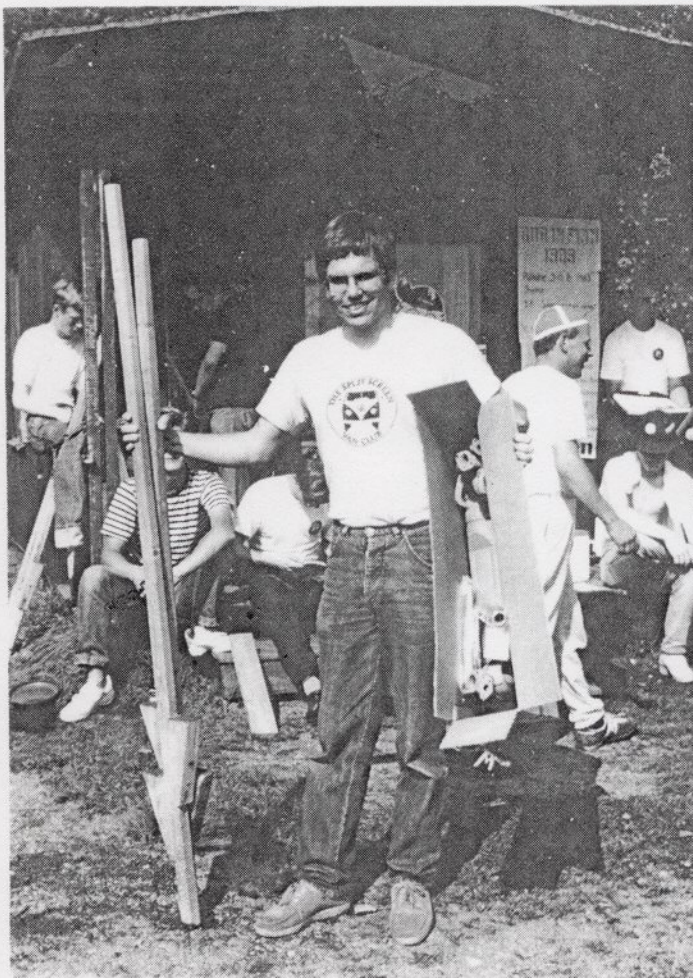
Vesterisen Emännän tyylinäyte ohjauspyörän heitossa.



Puujaikkakisan ensimmäinen karsintaerä.



Volkkarilasten piirustuskilpailun palkintojenjakotilaisuus.



Puujalkakisan voittaja
Kimmo Veijonen.



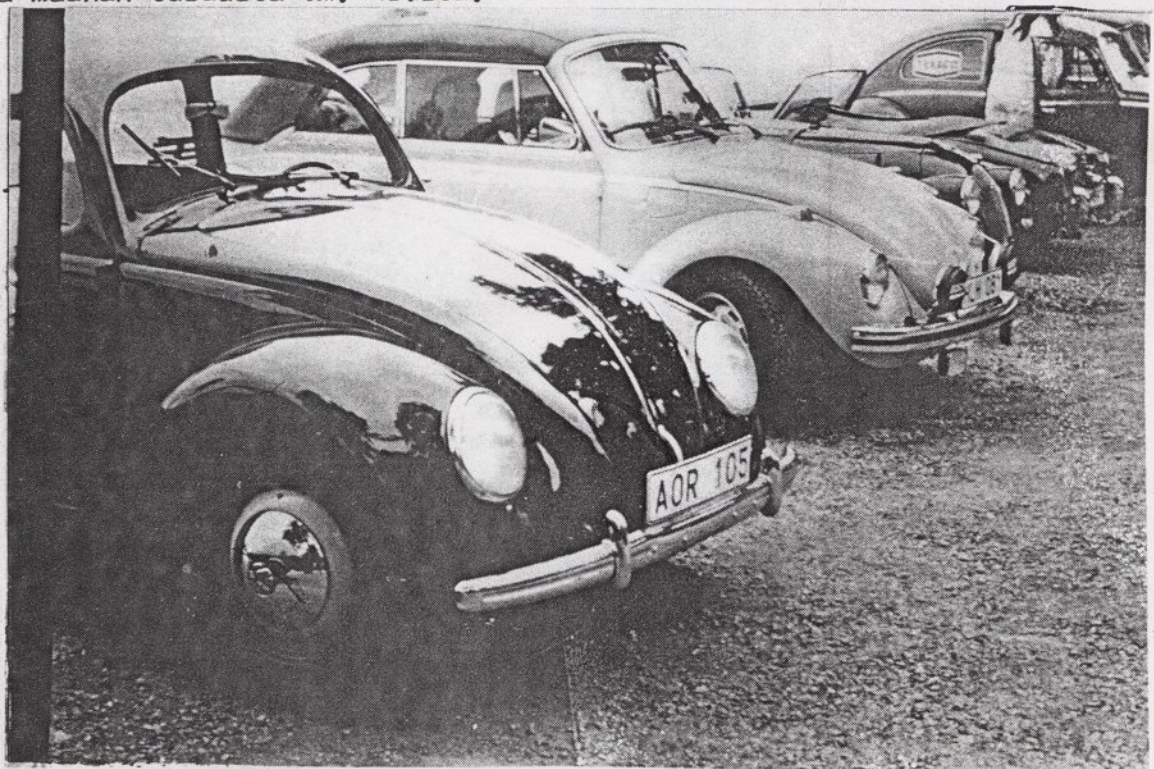
Vuoden 1985 Volkkari ja
onnellinen omistaja.

KUKAAN EI TIEDÄ, KUINKA VANHAKSI....

Olen silloin tällöin ajatellut yllä olevaa hokemaa. Olisiko tuo nyt sitten niin, että vuoden 38:n malli ajelee ja kummittelee vielä jossain, ettei vain Saksan maan autobaanoilla. Olisihan se sievää, jos mainittuja vuosimalleja hurahtelee nykyautojen joukossa vielä tänäkin päivänä. Ei sen tarvitse seurassa hävetä, ei tosiaan. Vai oletteko lukeneet Tämän ajan autojen koeajaselostuksia? On kuulkaa surkeata luettavaa. Heti aluksi todetaan ilmanvastuksen saadun niin ja niin alas, eli vapaasti suomennettuna kyseinen malli on vielä luiskampi ja luihumpi kuin kanssakilpailijansa. Kukaan ei uskalla Rolls-Roycea lukuunottamatta enää valmistaa yksilöllisiä, silmää hiveleviä koreja, jossa auton piirtäjälle ja suunnittajalle olisi annettu vapaat kädet. Entä sitten materiaalit nykysukkuloissa? Juu.. muovia, muovia ja vielä muovia. Missä on kromi, jota voisi kiilloittaa ja josta voisi olla ylpeä? Itsekantava kori? Romukauppiat hykertelevät käsiään, heillehän se tulee ja pian tuleekin. Nykimistä ja pysähtelyä kesken ajon. Nykyajan auton säädöt ovat pielessä jo tehtaalta lähtiessä. Muu kestävyys? Oven kahvaa ja ikkunannostinta tarttuu koeajajan käteen jo ensimmäisen sadan kilometrin matkalla. Auton tekninen puoli on saatu sen verran monimukaiseksi, että tavallinen autokorjaamo kieltäytyy ottamasta niitä vastaan. Kallis merkkikorjaamo on velvoitettu ottamaan sen (hyvää korvausta vastaan). Eri asia, miksikä se siellä tulee. Vain harvalla korjaamolla on tietääkseni eletroniikan asiantuntijoita, ja elektroniikkaahan nykyautot ovat pullollaan. Kun sitten 20:n-30:n vuoden päästä nykysukkuloita pitäisi entisöidä, niin etpähän työstä etkä muotoile muovia. Takaan, ettei nykyisiin, tiheästi muuttuviin malleihin liioin osteta osia hyllyiltä, etkä sen puoleen mistään muualtakaan. Tähänhän Kuplan kestävyys suuresti nojautuu, että käytettiin ensiluokkaisia materiaaleja ja kerran koettuja ja hyväksi havaittuja ratkaisuja käytettiin vuodesta vuoteen. Täkäläinen(ruotsalainen) TV toimittaja kahmaisi vuoden 76 Golfista takaikkunan alta kourallansa. Aukaisi kouransa TV kameroiden edessä ja mitäs nähtiin? juu mureista, ruskeata, entistä peltiä. En yhtään ihmettele, kun täällä saa 74:n Kuplan hinnalla n. 2 kpl VW-Passatia samalta vuodelta ja 75:n Golfeja n. 2-3:een kannaleeseen. No, eivätpä ole liioin kyseisten mallien omistajat yhdistyksiäkään perustaneet, saattaapi auto levitä tielle kerhotapaamisiin ajettaessa. Kuplat tulevat perille. Lue seuraava sivu. TACK.



Ruotsissa on vietetty tänä vuona, kesäkuun 8. päivänä, autom sata-vuotisjuhlia. Eri puolilla Ruotsia, kaikilla suuremmilla paikkakunnilla, kokoontuivat merkki-kerhot aamupäivällä erikseen ja iltapäivällä yhdessä viettämään tapausta. Ruotsin VW-yhdistys oli tietten mukana ja tässä muutama kuvakin paikalta. Ylhäällä pitkä rivi v.m. 60 ja sitä vanhempia yksilöitä. Alakuvassa ainoa entisöity neljästä maahan tuodusta v.m. 48:sta.



Mitem olisi, näytetäänkö Ruotsin VW-Veikkosille, että osataan mekin entisöidä Kuplia. Laitetaan automme siihen kuntoon, kun olivat nauhalta lähtiessään! Varustetaan ne vain sallituilla lisävarusteilla. Kuitenkin niin olkoon, että annetaan kaikkien kukkien kukkia ja ken haluaa, kustomoikoon, (muunnelkoon). Kuitenkin originaali ilmajäähdytteinen, (Kupla, Karman Ghia) saa mielen herkäksi ja silmään kyyneleen.

HEIPPA VW-VÄKI

Sattui tuossa kesällä sellainen tuuri, että sain -62:seni seuraksi, pois-
vientihintaan, vanhemman Kuplan raadon. Vuosimalli lienee -51/52. Siinä
on jaettu takalasi ja ovissa ei ole tuuletusikkunoita (oven laseissa
tuuletusaukot yläreunassa). Ovien edessä on pienet tuuletusluukut ja
siinä on 16" vanteet. puskurit ovat kapeat ja torvenritilät pienet pyö-
reät. Vilkut ovat keskitolpassa ja sen koristelistat ovat kapeat (alu-
miinia?) Tyyppi kilvessä valm:nro on 1-0346864 ja kilven alla on numero
288864. Kilvessä mainitaan vuosimalliksi (Baujahr) 1952. Joten onko se
-51:nen, vai alkuvuodesta -52 valmistettu? Se on melko surkeassa kunnos-
sa viidentoista (15) metsässäseisomisvuoden jälkeen, mm lattia on penk-
kien kohdalta täysin poisruostunut. Siitä puuttuu mm moottori ja taka-
valot ja takapelti on kivillä täysin muodottomaksi hakattu. Ruoste on
ainoa jota ei puutu. Millaiset ne takavalot ovat olleet, pienet pyöreät
vaiseikeahkot? Auton kunnostuksesta ei tässä vaiheessa ole vielä tar-
kempaa tietoa rahan ym puutteessa, mutta pienimuotoinen osien kasaan
haalinta on kokoajan käynnissä. Mutta pääasia tällä hetkellä on että
se tuli otettua talteen sillä eihän näitä kuplia ainakaan lisää tule,
päinvastoin.

Terveisin PETE

PS. Onko Suomessa saatavana Kuplista ym VW:stä kirjallisuutta. (vaikka
englannin kielistäkin). Jos on niin mitä ja mistä?! Varsinkin VW-histo-
riikit kiinnostaisi.

Englannin ja saksankielistä VW-kirjallisuutta mainostaa ainakin
MULTILIBRO OY niminen autokirjojen erikoismyymälä kerholehtemme
tämän vuoden ensimmäisessä numerossa (helmikuussa). Postimyyntiti-
laukset ja tiedustelut puhelimitse aukioloaikojen ulkopuolella,
arkisin klo 9-16, puh.90-881 133/Mustonen tai 90-288 660/Illoi-
nen.

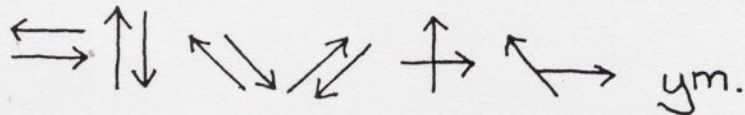
(aukioloajat: ti 17-19, pe 16-19, la 10-14)



SANALAATIKKO

- | | |
|---------------|---|
| 1.VOLKSWAGEN | A T V G A B T A I N Z Z T O P R A V |
| 2.VW | D B G O G C C R U I S I N Ä I S I W |
| 3.KUPLA | J R C G L D E I Z E T I P K V P V K |
| 4.CALIFORNIA | I H E D G K F I Z M F V W A O L V A |
| 5.LOOK | D R E S S E S E S T I I N A O R R I B S |
| 6.FVWA | K G L M S N A W I L G O T M G T A C |
| 7.OVALWINDOW | M O O N O E D T A E A I S A I W J V |
| 8.SPLITWINDOW | S R G G P J R B U G P B C N N I A O |
| 9.WOLFSBURG | T U V A N K K A A U E T I N A N V L |
| 10.MOON | Y I V G O N D O T O G N I G L D O S |
| 11.CRUISIN | T X G O V A L W I N D O W H G O G U |
| 12.KARMANN | C A L I F O R N I A G R G I Z W T I |
| 13.GHIA | B U R N O U T K U P L A A A Z T B I I |
| 14.BAJA | T I I Z W O L F S B U R G G I A A N |
| 15.BUG | Z Z X H J T N K O T I I N A N V W O N N |
| 16.DRESSER | XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX |
| 17.ORGINAL | 19.BURNOUT |
| 18.DRAG | 20.GO |

Sanat voivat olla nuolien osoittamissa suunnissa.
(EI sisäkkäin)

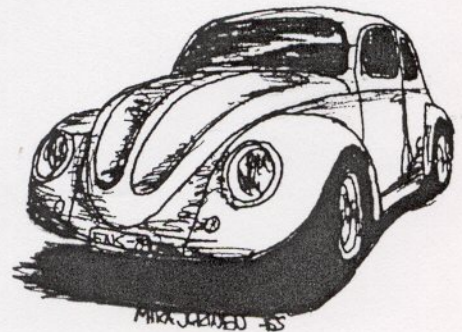


大 众 汽 车

suuri kansa höyry vaunut

= VOLKSWAGEN KIINAKSI !

MJ



FOR SALE FOR SALE FOR SALE FOR SALE FOR SALE FOR SALE

MYYN

12 V vaihtovirtalaturin, 12 V tasavirtalaturin

Kuplan ovet vm: -67, -63

Hyvät 135-15 Michelin kesärenkaat

Kuplan (1,5 l) laatikko -68

Kuplan (1,2 l) laatikko -63

Corollan korkeaselkäiset etupenkit

puh. 915-145 658/Mikko

Haluaisin ostaa -65 kuplaani:

-lukittava vaihdekeppi, jossa samassa on virtalukko.

-pienet, lipoilla varustetut sumuvalot, merkkiä Hella ja valmistettu 60-luvulla.

- avattavat takasivulasit

Soita iltaisin puh. 90-566 3027 Macke

MYYDÄÄN

Karmann Chia -61

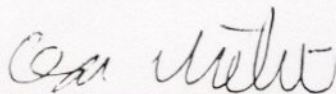
katsastettu viimeksi -78,

suhteellisen hyvin säilynyt,

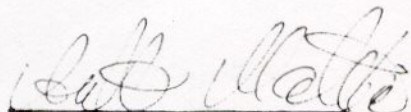
myydään tarjousten perusteella.

puh. 914-20 473/Tapio Kivenne

Suomen Volkkariyhdistyksen Turunjaoston jäsenet
Esa Mäkelä ja Antti Mattila ilmoittavat tällä kir-
joituksella että lopetamme kaikki toimintamme yh-
distyksen puitteissa.



Esa Mäkelä



Antti Mattila

TARVITSETKO HYVÄN VOLKSWAGENIN?

Joudun myymään osan Volkkareistani saadakseni rahaa opiskeluun, siksi olen valmis luopumaan kahdesta mustasta Volkkarista, toinen on 76 mallin umpipaku (V8 1/78) 1600cc koneella varustettuna ja runsailla lisävarusteilla.

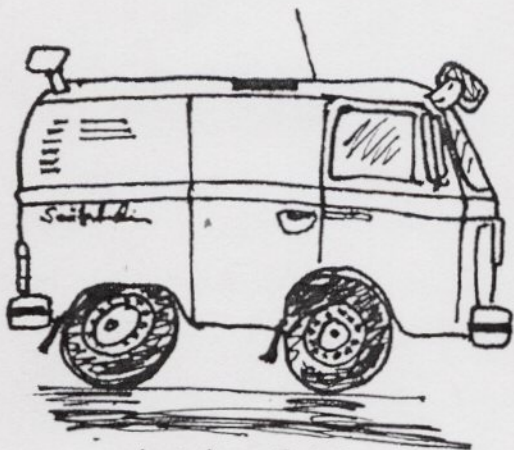
Hinta on 8500,- mk käteisellä, ja toinen auto on 66 mallin musta kupla myöskin 1600cc koneella ja tosi runsailla lisävarusteilla lastattuna. Hinta on 11500,- mk.

Molemmat autot ovat ajokuntoisia ja tekniikaltaan hyviä, mutta päältäpäin käytetyn näköisiä.

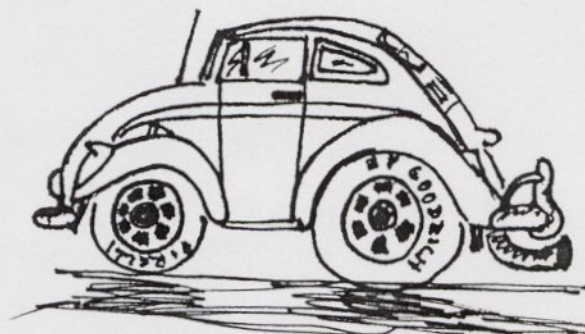
Jos olet kiinnostunut autoistani, niin minut tavoitat parhaiten puhelimitse ilta-yöstä numerosta 90-483515.

t: REPA

P.S. Emmä näitä hommia lopeta...



AJA - 961



UJA - 609

MOI

Myydään

Virtalukko
12V Akku
Kuplan takaikkunasäleikkö
Kuplan helmojen korjaussarja
1 Kpl 1600CC Kaksireikäinen kansi
2 Kpl 1500CC Yksireikäisiä kansia
Jenkkivilkut eteen täydelliset
Tavalliset vilkut eteen täydelliset
1500CC Scat suurtehoöljypumppu
2 Kpl 1600CC Öljypumppuja
1 Kpl 1500CC Öljypumppu
Pari halogen umpioita+polttimot
1500CC Lohko,kiertokanget ja kampiakseli
1500CC Kytkinasetelma+vauhtipyörä
1300CC AB Lohko,kiertokanget ja kampiakseli
Kapeat kromilistat sarja
5,5 Tuuman tykkivanteet renkailla 165X15 ja 195X15
Pari 225X14 Kesärenkaita
12V Laturi+laturinjalka
2 Kpl Flektikoppia iso ja pieni
Moottorin kallistuksen tuki
Pari putkipuskureita
1500CC Virranjahaja ja polttoainepumppu
1500CC ja 1600CC Kaasuttimet ja varaosat
1300CC ja 1500CC Korjauskirja+sanasto
2 Kpl Kaksireikäistenkansien imusarjat
2 Sarjaa 1535CC Sylinteri ja mäntä sarjoja
Sähkotorvet+rele
Latausrele+muita releitä
2 Kpl Kaasuvaijereita
California loock vilkut
12V Tuulilasinpyyhkijöidenmoottori+vivusto
Kynsisuojat ovenkahvojen alle
1300CC ja 1500CC Nokkaakseleita
Rulla turvavyöt
California loock Mittari
Takaluukuntekstit "Volkswagen,vw 1600 ja 1200"
Takaluukun lukko lukollinen
YM.YM.YM.YM.YM.YM.YM. Pikkuosaa ja nippeleitä

Poh. 90/595728

SEURAAVA LEHTI

Hyvä Volkkariyhdistyksen jäsen, kirjoita, piirrä tai hanki mainos yhteiseen lehteenne.

- Seuraava Kupla -lehti ilmestyy 01.12.85
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 26.10.85 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Helsingin jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Kimmo Veijonen
Kaskitie 12
00630 Helsinki

Kirjoita (koneella) tai piirrä mistä vain - aihe on vapaa. Mieluiten tietenkin huomioonottaen yleinen kiinnostavuus (=VW). Kerro vaikka vitsi, kirjoita pääkirjoitus tai piirrä kansikuva. Tärkeintä ei ole sanoman pituus vaan se, että teemme yhdessä monipuolisen ja kiinnostavan lehden.

Vihjeeksi luettelemme lehden eri osastoja, joihin voisit sijoittaa kirjoituksesi tai piirroksesi:

Kansikuva - piirrä kansikuva
Pääkirjoitus - kirjoita kannanotto
Jutut

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisaiheesta. Eri tyypit, tekniikka, vuosimallit, huolto, rakentaminen, testit...
- Kirjoita rakkaimmastasi; eli lyhyt kertomus Volkkarista, jonka olet itse omistanut, rakentanut, muuttanut, entisöinyt tms.
- Kerro VW-kerhon toiminnasta, kokouksista, tapaamisista ym. niille, joilla ei ollut mahdollisuutta olla mukana.
- Kerro pakina, vitsi tai runo, piirrä sarjakuva tai pilakuva.
- Kirjoita haastattelu/haastelu. Esim poliisin, katsastusmiehen tai muun mukavan virkamiehen kanssa.

Tiedotukset - eli kerro kun tiedät jotakin:

- Eri jaoksien (paikkakuntien) kokoontumisajat ja -paikat.

./..

- FVWA ry:n yhteiset tapahtumat, kokoukset, kokoontumisajot, kiihdytyskilpailut, autonäyttelyt, pick-nickit ym.
- Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt jne.
- Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista ja VW-toiminnasta.

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.

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 - Hänki mainos julkaistavaksi tässä lehdessä.

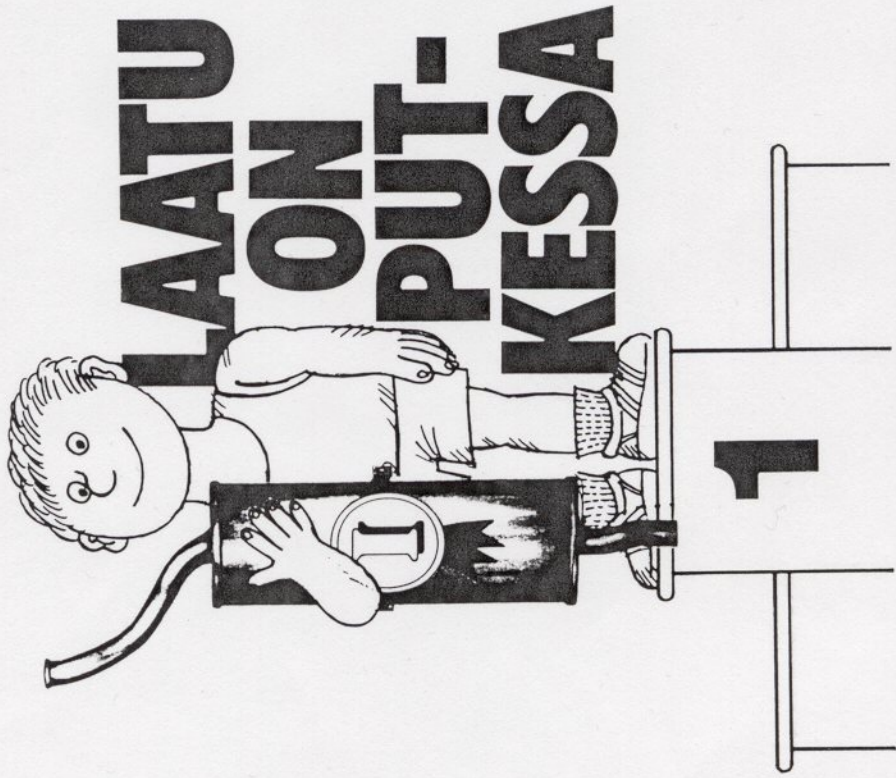
- Pyydä tutultasi, kaveriltasi, kauppiaaltsi, työpaikastasi tai tutusta firmasta ilmoitus.
- Lehden painos on 300 kpl.
- Hinnat 1/1 sivu 480,- ja 1/2 sivu 280,- mk.
- Maksu suoritetaan FVWA ry:n tilille SYP-Turku no.205721-65568, viimeinen maksupäivä on se päivä jolloin materiaalin on oltava lehden toimituksessa.
- Mainoksen on oltava mustavalkoinen (lehti tehdään kopioimalla).
Tai jos saat 300 kpl A4-kokoisia mainoksia (vaikka värillisiä-kin), niin ne voidaan liittää yhtenä sivuna lehteen.
- Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.

Mainoksia, joita ei ole maksettu, ei luonnollisestikaan julkaista.

Näin Kirjoitan tähän Kupla -lehteen

Ohjeet, joiden avulla saamme lehtemme ulkoasun yhtenäiseksi ja varmistamme, että muut ymmärtävät sanomamme.

- 1) Paperi -Käytän A4-kokoista valkoista, ruudutonta paperia.
- 2) Teksti -Kirjoitan koneella. Kaikki tekstit ja piirrokset kirjoitan/piirrän puhtaaksi asti.
- 3) Marginaalit -Paperin reunoihin jätettävät tyhjät alueet. Paperin ylä- ja alalaitaan sekä vasempaan reunaan jätän 30 mm marginaalit. Oikeaan reunaan riittää n.20 mm.
- 4) Kieli -Kirjoitan mahdollisimman ymmärrettävää ja julkaisukelpoista kieltä. En käytä voimanoja.
- 5) Valokuvat -Juttuuni voin liittää myös valokuvia. Jos haluan saada kuvani takaisin, kirjoitan kuvan taakse (tarralle) nimeni ja osoitteeni. Oheen liitän myös postimerkillä ja osoitteella varustetun palautuskirjekuoren.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään jne. ilmoitukset kirjoitan/piirrän myös puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).



Starla-pakoputki kestää ja säästää.

Vaadi auton alle aito Starla. "Pakollinen" pakoputki jo monen autoilijan mielestä. Usein alkuperäistä parempi ja kestävämpi. Aluminoitu Starla kestää jopa 50 % pitempään. Laatuputki pitää bensakulut kurissa.

Starla sopii autoosi.

Starla-valikoima kattaa lähes kaikki automerkit Suomessa. Nopea varastojärjestelmä takaa nopeat toimitukset, suoraan maahantuojan varastosta.

Asenna vaikka itse.

Starla on kokonaisuus, joka on helppo asentaa autoon kuin autoon. Starla ottaa paikkansa pakottamatta.

**Hanki autoosi aito Starla.
Pidä se "pakollisena".**

STARLA®

VW-KAVEREIDEN LUONA RUOTSISSA

Tämä tarina sai alkunsa pienestä jutusta jossain ruotsalaisessa autolehdessä. Artikkelissa kerrottiin Volkswagen-kerhosta ja siinä oli myös mainittu kerhon osoite. Olin juuri järkipästänyt harrastuksiani ja vaihtanut Valiantin '55 Kuplaan, joten VW-kuume oli vakavaa laatua. Tilasin välittömästi liittymiskaavakkeen ja pian se paluupostissa tulikin. Mukaan oli vielä liitetty uusin numero kerholehdestä - se käsitteli vastapidettyä kansainvälistä VW-meetiä, joten aihepiirikin oli mitä mielenkiintoisin. Samalla kun postitin liittymiskaavakkeen, tilasin kaikki loputkin ilmestyneet "Folkvagnen"-lehdet. Enpä juuri pettynyt investointiin, sillä muutkin numerot suorastaan pursuivat historiallista tietoa, sellaista, mistä minulla ei aiemmin ollut minkäänlaista hajua. Erityisesti sytytti erään lehden erikoisartikkeli lisävarusteista.

Lisävarusteasia jäi kytemään mieleen. Viisvitonen olisi kyllä periaatteessa sellainen, että sitä voisi ryhtyä varustelemaan, mutta koska auton sisustus oli varsin puutteellinen ja muutenkin korjaukset olivat vähemmän alkuperäishenkisiä, en suhtautunut vakavasti auton varusteluun.

Kunnes kesällä -83 törmäsin maailman hienoimpaan viiskolmoseen, tuplatakaikkunoilla varustettuun "Zwitteriin". Autossa oli jo ostohetkellä muutamia varusteita ja talven aikana niitä oli mukavaa kerätä lisää. Suurena apuna oli osien hankinnassa juuri ruotsin kerho. Loppukesällä -84 oli autossa sitten jo sen verran rojua, että sitä rohkenisi esitellä vaikka Ruotsissakin.

Sopiva tilaisuus tuli syksyllä, kun Sollentunassa, Tukholman esikaupungissa järjestettiin "Bilen Genom Tiderna" -autonäyttely. Tiesin, että VW-klubi oli vuosittain ollut mukana näyttelyssä, joten otin yhteyttä kerhon puheenjohtajaan Per Kårselliin. Pelle vaikutti erittäin kiinnostuneelta asiasta ja neuvottelujen jälkeen sovittiinkin sitten treffit Tukholmassa näyttelyn alkamista edeltävänä päivänä.

Matkalla tapaamispaikkaamme tuli vastaan hieno 50-luvun Kupla, jota ajoi naishenkilö. Kun sitten pääsin perille Pellen omakotitalon pihalle, oli vastassa toinenkin samanikäinen Kupla. Pian kävi ilmi, että tuo näkemäni auto oli myös perheen omaisuutta, ja kuskina oli Anita, Pellen vaimo. Ei hassumpi käyttöautovalikoima, pohdin mielessäni.

Tämä ei kuitenkaan ollut vielä mitään, lisää oli tulossa roppakaupalla. Kun astuimme omakotitalon talliin, oli vastassa tosihieno '52 Cabriolet, jota juuri viimeisteltiin näyttelyyn. Komean kaksiväri-vihreän maalauksen lisäksi huomio kiinnittyi autossa olleeseen hienoon "Petri"-luksusohjauspyörään. Kun sitten perehdyin tarkemmin tallin sisältöön, saatoin havaita, että Pelle oli melkoinen lisävarusteiden kerääjä. Noissa jo mainituissa käyttöautoissakin oli sellainen määrä lisävarusteita, että suorastaan ihmetytti. Mainittakoon vaikkapa toisen auton radiogrillin paikalle asennettu aito tarvikeliselämittaripaneeli ja toisen auton avattavat takasivuikkunat. Olimme siis samanhenkisiä ihmisiä, joten juttua riitti iltasella, kun Pelle ruuvaili konetta, Anita viritteli viimeisiä verhoiluja ja ontuvaa ruotsia puhuva suomalaisvieras maalasi pölykapseleihin VW-logoja.

Kolmen hienon Kuplan aiheuttamasta ensihämmennyksestä toivuttuani, kertoi Pelle, että heillä oli vielä muutama Volkkari jäljellä. Perheeseen kuului toinenkin Cabriolet, '56-'57 -vuosikertaa ja siinäkin varusteena oli Petrin ohjauspyörä. Suuremmasta kuljetustarpeesta selvittäään luksusbusseilla, joka oli 50-luvulta sekin. Kattoluukulla ja -ikkunoilla varustettua punamustaa autoa on kehuttu todella huippusiistiksi. Itse en autoa nähnyt, mutta väite on helppo uskoa todeksi.

Todellinen paukku oli kuitenkin auto, josta aluksi mainittiin vain ohimennen. Pelle kertoi eräässä tallissa olevasta Dannenhauer und Stauss -vaunusta. - Ai Dann... Danne... niin mikä? Selvisi, että kyseessä oli teräskorinen kahden hengen avourheiluauto joka muistutti jonkin verran Porschea. Auto on toistaiseksi vielä työn alla, ja se lienee todella harvinainen. 50-luvun alkuvuosina niitä tehtiin vain muutama sata kappaletta, tietysti käsintäivutetusta pellistä ja hinta on mahtanut olla myös sen mukainen. Työn laatu oli erittäin korkeaa, prototyyppimäisiä keskenjääneitä ratkaisuja ei konstruktiossa juurikaan ollut.

Koristeosien lisäksi talossa oli myös paljon tekniikkaan liittyviä osia, erityisen maininnan ansaitsevat yksiputkiset äänenvaimentajat, joita VW-kerho on valmistuttanut repro-osina itselleen. Pöntöt olivat vapaasti kaupan jäsenille varsin kohtuulliseen 150 skr:n hintaan.

Cabriolet saatiin valmiiksi ja autot siirtyivät onnellisesti näyttelyhalliin. Paikalle tuli vielä kolmaskin Kupla, vastakohtana avoautolle ja "Dresser"-Kuplalleni se olikin sitten luita ja ytimiä myöten perus-perus-Kupla, '49 Standard. Kjell Sjäström oli entisöinyt vihertävänharmaan stanttunsa erittäin perusteellisesti, ainoa poikkeavuus linjasta taisi olla keraaminen kukkavaasi, joka sekin vain korosti pelkistetyn peltistä kojelautaa.

AUTO 100 VUOTTA JA BUG RUN, KESÄLLÄ -85

Seuraavan kerran vierailimme tuttujen luona sitten viime kesänä. Matkan varsinaisena aiheena oli Mantorpin Bug Run, mutta hauskana yllätyksenä oli samalle viikonlopulle sattunut koko maanlaajuinen auton 100-vuotista historiaa juhlistava ajotapahtuma. Tukholman osuuteen otti osaa viitisensataa entisöityä tai alkuperäistä, ennen vuotta -62 valmistettua autoa. Merkki-kerhoja oli myös mukaan tullut useita, niiden mukana VW-historiska Klubben.

Kerhon kokoontuminen ennen varsinaista ajoa oli sovittu Kungsholmenin kaunijlle saarelle, aivan kaupungin keskustaan. Vaikka olimme hyvissä ajoin ennen varsinaista aikaa paikalla, olivat Pelle ja Anita ehtineet jo katsoa paikan autoillemme aivan rannan tuntumaan. Pakolliset tervetuliaishöpinät vaihdettuamme sonnustauduimme juhlataminiin, jotka käsittivät kaksi valtavan kokoista sponsoritarraa. Kun ne liimattiin splitwindowin takasivuikkunoihin, kutistui takanäkvyys suorastaan olemattomaksi.

Puoleen päivään mennessä oli paikalla parisenkymmentä Volkkaria. Yllätykseni havaitsin, että eivät kaikki ruotsalaiset Kuplat olekaan niin kauhean paljon varusteltuja kuin luulin. Ensivaikutelma, joka syntyi Pellen kalustosta oli harhaanjohtava, oma vaunumme oli itse asiassa yllättävänkin pitkälle koristeltu. Se tuntui tietysti mukavalta. Vanhin paikalle tullut Kupla oli peräti vuodelta -48, mutta koska autossa oli ilmeisesti hieman liian tuoreet pölykapselit, ei se erottunut juurikaan Kjellin neljäysistä. Mukaan oli tullut myös erittäin kaunis metallin siniharmaa ensimmäisen polven Karmann Ghia, se matalalamppuinen. Koolla oli juuri sopivan näyttävä joukko vanhoja kansanautoja, pitkä letka herätti ansaittua huomiota Tukholman kaduilla kun siirryimme pitkässä letkassa "rallin" varsinaiselle kokoontumispaikalle.

Ajo oli varsin vapaamuotoista, kun jatkoimme sitten matkaa varsinaiselta lähtöpaikalta. Saimme ainoastaan ohjeen ajella ympäri kaupunkia ja olla vain mahdollisimman näkyviä. Kaupunki olisi täynnä vanhoja autoja, sillä kansallinen mobiilijärjestö oli saanut aikaan poikkeusluvan, jonka nojalla kaupungilla sai ajella jopa sellaisilla autoilla, joita ei ollut katsastettu tai rekisteröity. Niinpä cruisailusta tulikin mieleenjäävä kokemus,

vastaan saattoi tulla vaikkapa aito Bugatti tai kuninkaan entinen edustus-Cadillac, siinä missä pitkä letka kolmipyöräisiä Messerschmidejäkin.

Kun olimme omasta mielestämme ajelleet tarpeeksi, tuhlanneet rahaa Mar-Gie Bokshopissa, jossa oli merkkipäivän kunniaksi mahtavia alennuksia ja muuten vain ihmetelleet, oli aika siirtyä ajojen päätöspaikkaan. Se oli valtava niitty lähellä Kaknästornia. Paikalla oli kilometrin pituinen jono autoja, jotka hiljalleen lipuivat kuuluttajakorokkeen ohi. Kuuluttaja yritti parhaan kykynsä mukaan kertoa mikä auto milloinkin ajoi ohitse, sillä paikalle oli kerääntynyt melkoinen määrä yleisöä.

Periaatteessa ajo päättyikin niitylle, mutta puskaradiosta saimme kuulla, että ajoihin osallistuneille autoille oli järjestetty vielä yksityiset kekkerit tapahtumaa tukeneen vakuutusyhtiön tiloihin. Tarjolla olisi kuulemma virvokkeita ja "varma korvar" - tiedättehän, kylmä sämpylä jonka välissä on metrin pituinen nakki. Joku työnsi sivuikkunasta käteemme lehtolehtisen, jossa oli piirretty kartta paikasta, joten sinnehän oli päästävä. Kartan laatija ei tosin ollut tullut ajatelleeksi, että ajoihin saattasi osallistua myös ulkopaikkakuntalaisia, sillä kartassa oli merkitty ainoastaan muutama konttoria ympäröivä katu nimineen. Meillä ei luonnollisesti ollut aavistustakaan, missä päin kaupunkia kyseinen alue sijaitsi. Moukan tuurilla ja vaimon hyvillä hermoilla päädyimme lopulta kuitenkin oikeaan paikkaan ja nakkejakaan ei ollut kaikkia vielä syöty.

Syömisen ja autojen katselun ohessa järjestettiin myös arpajaiset, joissa oli todella paljon voittoja. Arpoja ei tarvinnut ostaa, vaan arpanumerot oli painettu lehtolehtiseen. Siis siihen, johon olin juuri pyyhkinyt ketsuppiiset käteni. Onneksi en kuitenkaan heittänyt lappua pois, sillä kohdallemme sattui voitonnumero. Numerolla valitsimme kauniin matkahuovan, jonka tosin pian vaihdoin toiseen, paljon vanhempaan huopaan. Tähän vanhempaan oli koristeeksi valittu Kuplavolkkareita, joten voitosta tuli kaksinkertainen ilo!

Kun kello lähestyi viittä, alkoi ukkonen jyristä ja Kuplan kaikki 24,5 väkivähvää hevosvoimaa alkoivat vaatia pääsyä tien päälle. Tällä kertaa suuntana oli Mantorp ja Bug Run. Matka sujui rivakassa vesisateessa, viihdykkeenä oli radiosta tuleva lähi-idän kielellä tapahtunut sosiaalioloja käsittelevä ohjelma sekä itänapurin ajoittain päälle pyrkivät paikallisuutiset. Nuo vanhanajan radiot kun eivät tiedä mitään Ula-aalloista tai cityradioista.

Bug Run-aamun valjetessa sade oli lakannut, mutta hirvuinen tuuli oli jäljellä. Keli ei vaikuttanut oikein inspiroivalta, varsinkaan, kun viimeisiä tippoja kuivatessamme vastapestyn auton katolta, alkoi uudelleen sataa! Suuntasimme kuitenkin radalle ja matkaa tehdessämme tuli mieleen, että varmaan portilla vielä vaaditaan sata kruunua sisäänpääsystäkin. No, leikki leikkinä, pohdimme, kyllä tämä tästä valkenee. Niinpä osasin suhtautua tarpeellisella tyyneydellä radan portilla esitettyyn vaatimattomaan toiveeseen antaa sadan kruunun tuki tapahtumaa järjestäneelle yritykselle. Siihen hintaan saisin sitten testata autoni kiihtyvyyttä Mantorpin kuuluisalla liimamadalla. (Jos omistaisin kypärän ja turvavyöt). Arvaa testasinko? Mieli olisi melkein tehnyt siirtyä katsojaksi, he pääsivät sisään parilla kypillä. No, saimmehan ainakin komean tarran sivuikkunaamme.

Ensimmäistä kertaa oli entisöidyillekin Volkkaareille oma luokkansa, joten saimme parkeerata Ulf Kajserin raskaasti varustellun ovalwindowin viereen. Kokoontuminen sujui varsin viileissä merkeissä, sillä tuuli ei hellittänyt ja hetkeksi lakannut sade palasi entistä ponnekkaampana. Onneksi kahvilassa oli lämmintä ja kookospullat tuoreita. Kahvilassa tarinoimme harrastajien kanssa ja katselimme ruotsalaisia Kuplia, joissa totta vie riittikin ihmettelemistä. Onneksi ajoneuvot olivat todella korkealuokkaisia, muuten tapahtumasta olisi saattanut jäädä todella halju kuva. Saas nähdä kuinka ensi

vuonna käy, kaunis ilma edesauttaa varmasti järjestelyjä.

Seuraavana aamuna olimmekin sitten taas takasin Tukholmassa, missä oli vielä monta paikkaa katsottavana. Tidningspesialistenille kurvasimme tutki-
maan Volkkarilehtiä, mutta kun olimme saaneet Kuplan tyylikkääseen parkkiin
jalkakäytävälle, syöksyi paikalle kolme "nauttinutta" ruotsalaisherraa.
Kaivelin jo nyrkkejä taskunpohjalta, kun selvisi, että herrojen aikeet
olivat mitä ystävällisimmät. He olivat liikkuvan poliisin palveluksessa ja
vaihtaneet juuri vapaalle. Olivat kuulemma aamupäivällä ohittaneet meidät
parikin kertaa E-4 -tiellä, pohdiskelleet minkä ikäinen automme oli.
Mielessä oli kuulemma ollut jopa pysäyttää oudoilla mustilla rekisterikil-
villä varustettu suomalaiauto ja tehdä pistokoe. No, pistokoe tuli tehtyä
ja kaikki olivat tyytyväisiä.

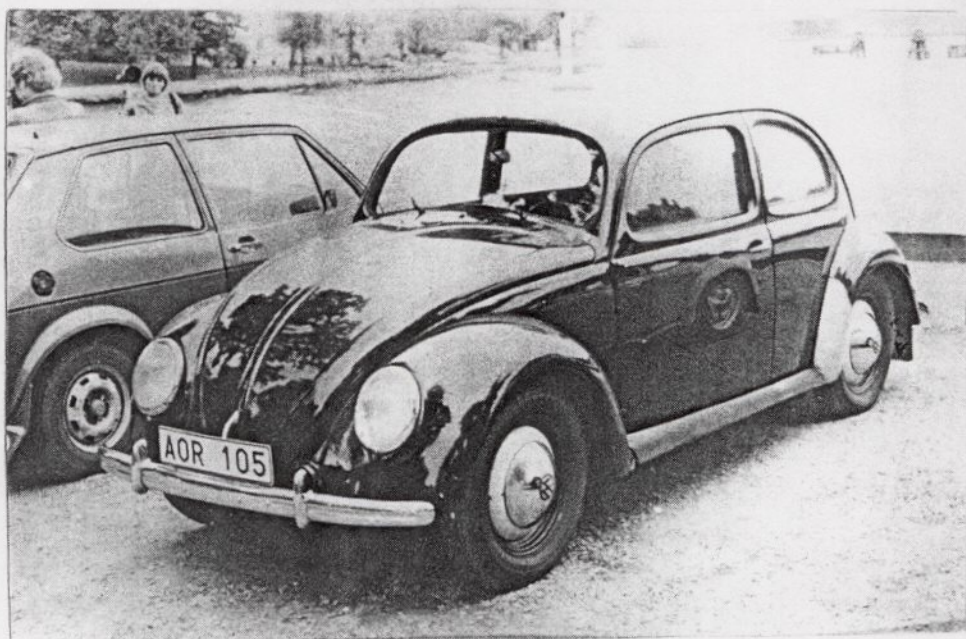
Muistoja Volkkarin kanssa liikuttaessa syntyy ja varastossa on niitä
kyllästymispisteeseen saakka. Tätä kirjoittaessani kesäyöt ovat muuttuneet
jo pitkiksi ja syksyn kirpeys tuntuu aurinkoisinakin päivinä. Pian Volkka-
rikin siirtyy talvitelakalle odottelemaan uutta kesää ja uusia matkoja.

Hyvää talvea Sinullekin, ei se talvi yleensä kesäkuuta pitemmälle jatku,
ainakaan yksi talvi. Jos heinäkuussa on vielä lunta maassa, voidaan se
laskea jo uuden talven lumeksi.

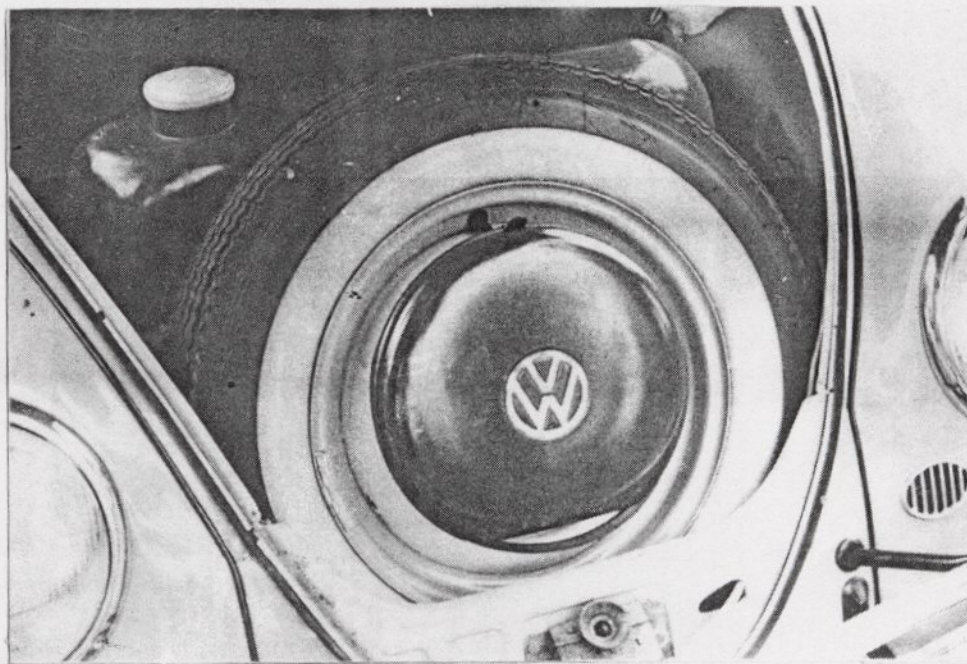
Pekka, Ulla-Maija, Fritz ja Zwitter



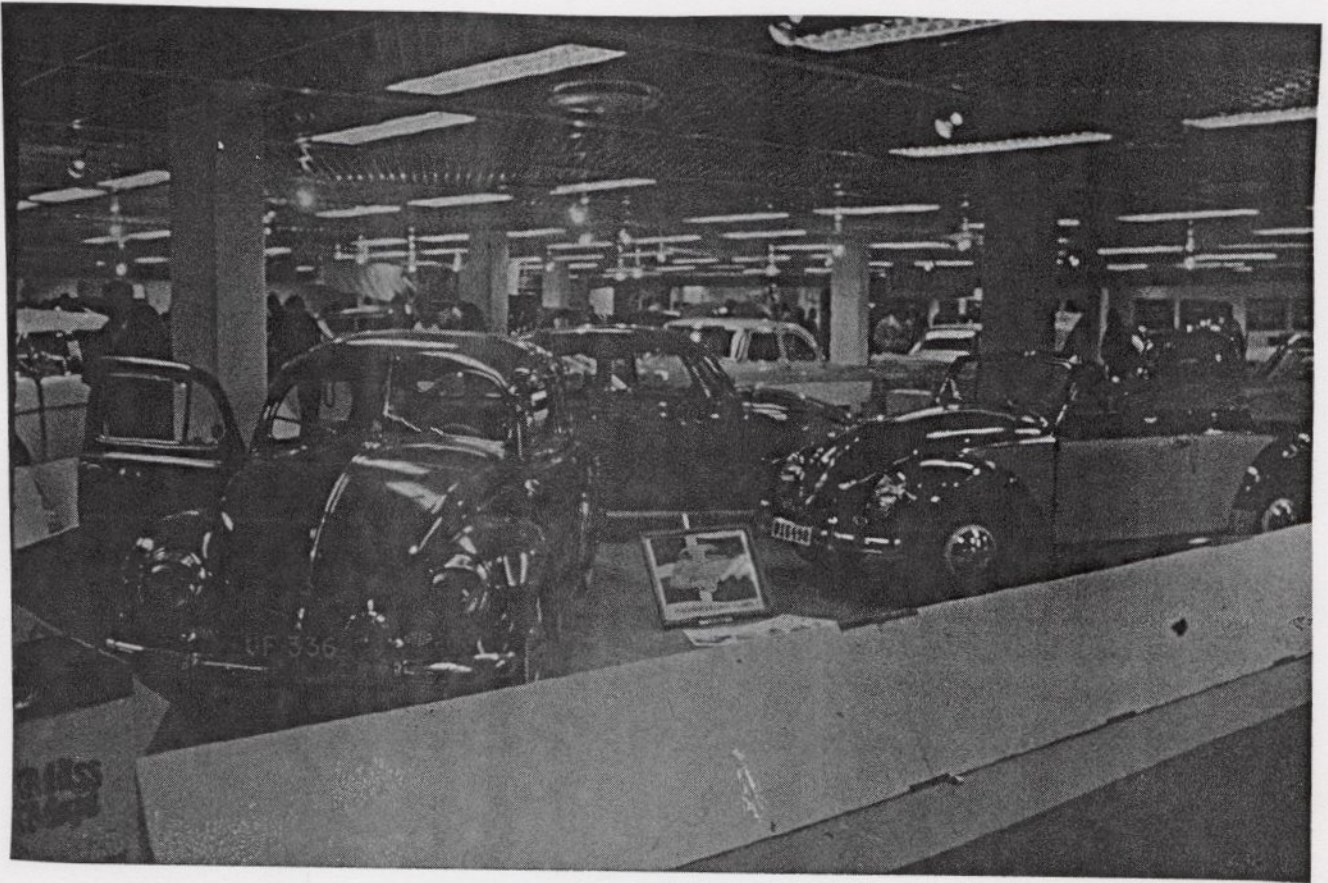
Nätti luksusbussi oli varustettu oikeanpuoleisella ohjauksella,
jääne niiltä ajoilta, kun Ruotsissa oli vasemmanpuoleinen
liikenne.



Tapahtuman vanhin Kupla oli vuodelta -48.



Haluttu lisävaruste on työkalukotelo, joka sijaitsee varapyörän päällä. Harvinaiseksi sen tekee täydellinen työkalusatsi.



Bilen Genom Tiderna -näyttelyssä -84 syksyllä.



Taiteellinen kuvakulma.

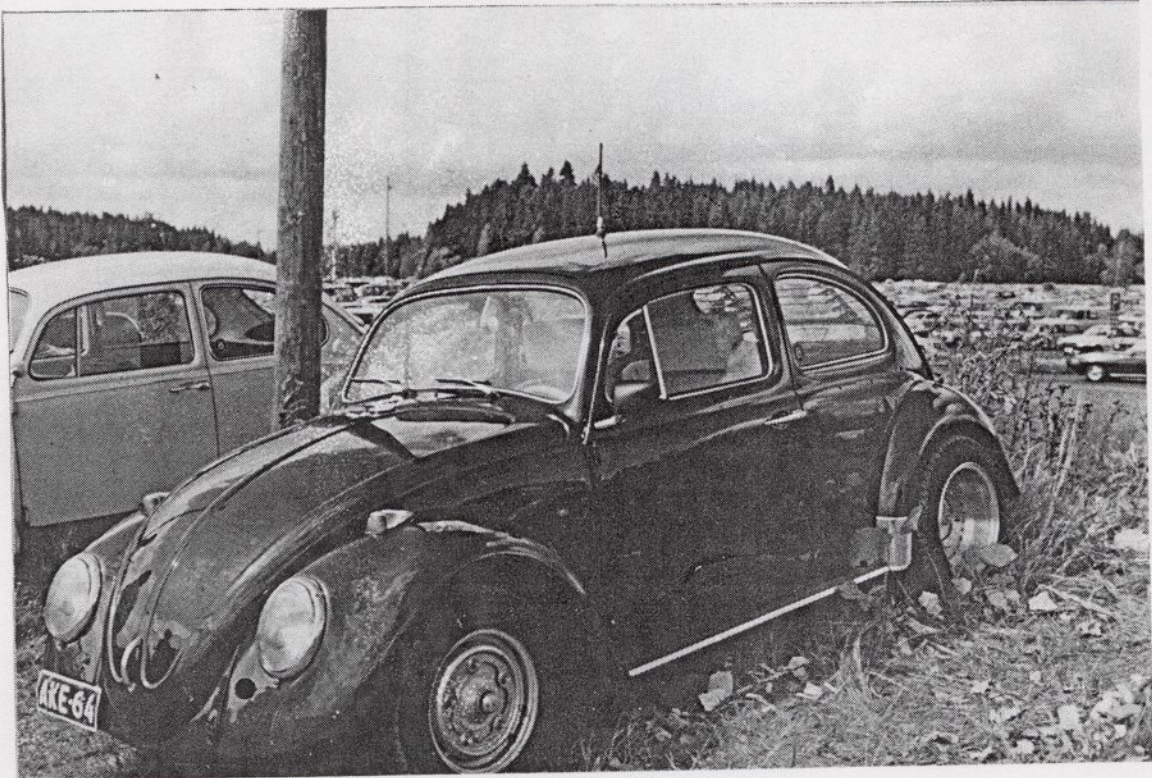


Kuinka monta vanhaa lisävarustetta näet tässä kuvassa?
Vastaus: Neljä - peruutusvalo, kromattu pakoputken pää, rekisterikilven kehys ja 50-luvulta peräisin oleva punainen, heijastava tarra.



Ennen 100-vuotisajon virallista osuutta kokoontui VW-klubi yhteen ja ajoi paikalle saattueena. Suomalaisen Kuplan vieressä '49 Standard.

KUVIA FORSSAN PICK-NICK:STÄ 1985 SEKÄ KUVIA VÄHÄN MUUALTAKIN



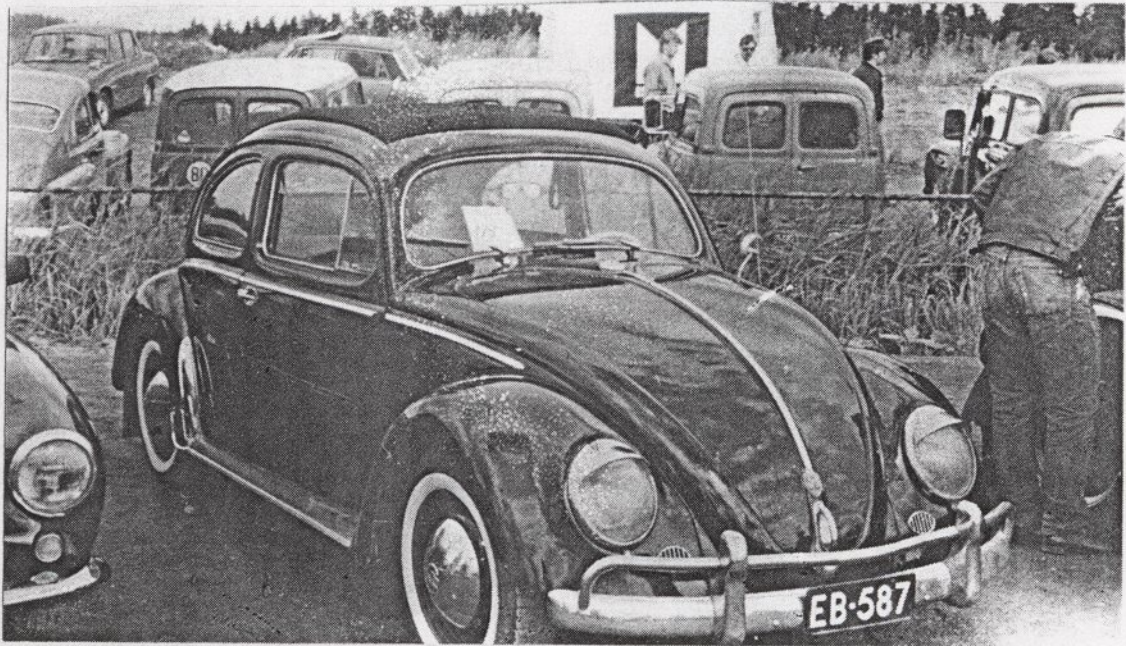
Kaksivärinen Kupla vuosim. -64 (Forssa)



Kaksi kaunista Cabriolet-kuplaa (Forssa)



(Forssa)



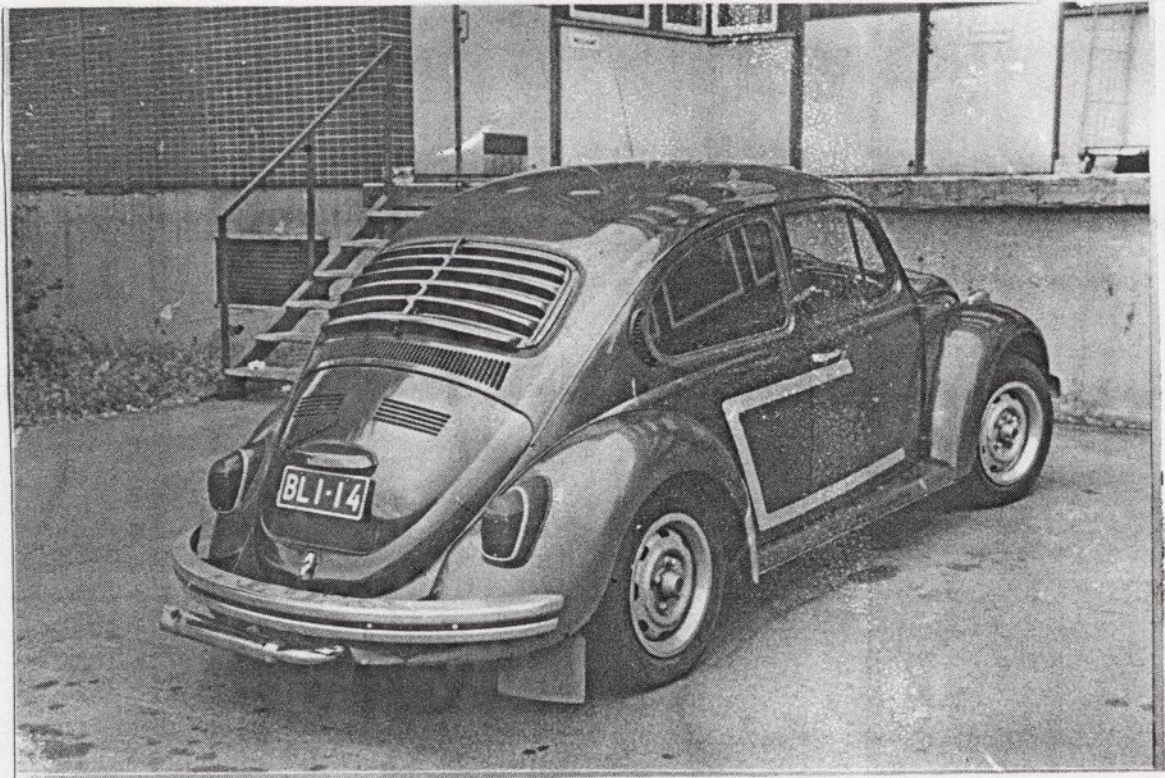
(Forssa)



(Forssa)



-51 tai -52 siisti Kupla (Forssa)



Metallihöhto vaaleanpunainen Kupla (Helsinki)



Porsche Turbo 911 (Hki kesä -85).
Jokapojan toiveauto.



Allekirjoittaneen työkalu, kaunis VW TRANSPORTER DIESEL

Macke

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>
Heikki Eskola	Helsinki	
Elina Ojajärvi	Vaasa	Kupla ! -66
Eija Roti	Hirvihaara	Kupla 1,9 -68
Petri Sydänmaalakka	Helsinki	Kupla 1300 -66
Kimmo Sundström	Virkkala	Kupla 1200 -63
Riki Sorsa	Helsinki	
Seppo Virtanen	Turku	Kupla 1300 -69
Timo Suinkonen	Helsinki	
Lars Walls	Dragsvik	Kupla 1300 -70
Mika Viitala	Hamina	Kupla 1500 -69
Tappo Järvi	Riihimäki	Kupla 1803 S -73
Juha Pykönen	Helsinki	
Jari Nirvi	Juornaankylä	Kupla 1200 -62
Reni Hildeen	Inkoo	Kupla 1100 -49
Sari Helin	Orivesi as.	Kupla 1300 -66
Pekka Mannermaa	Helsinki	Kupla 1100 -53
Jussi Laakkonen	Hämeenlinna	Kupla 1200 -63
Reijo Lehtinen	Helsinki	Kupla 1300 -66
Matti Kallioinen	Pori	Dendy S -79
Risto Saarapää	Lahti	
Arto Yliknuutila	Hajala	
Anders Forslund	Jorvas	Kupla -59
Osmo Torvinen	Espoo	Porrasperä -73
Olli Kierikka	Valkeakoski	Kupla 1200 -62
Jari Ristokainen	Helsinki	Kupla 1303 S -73
Heikki Aulio	Helsinki	

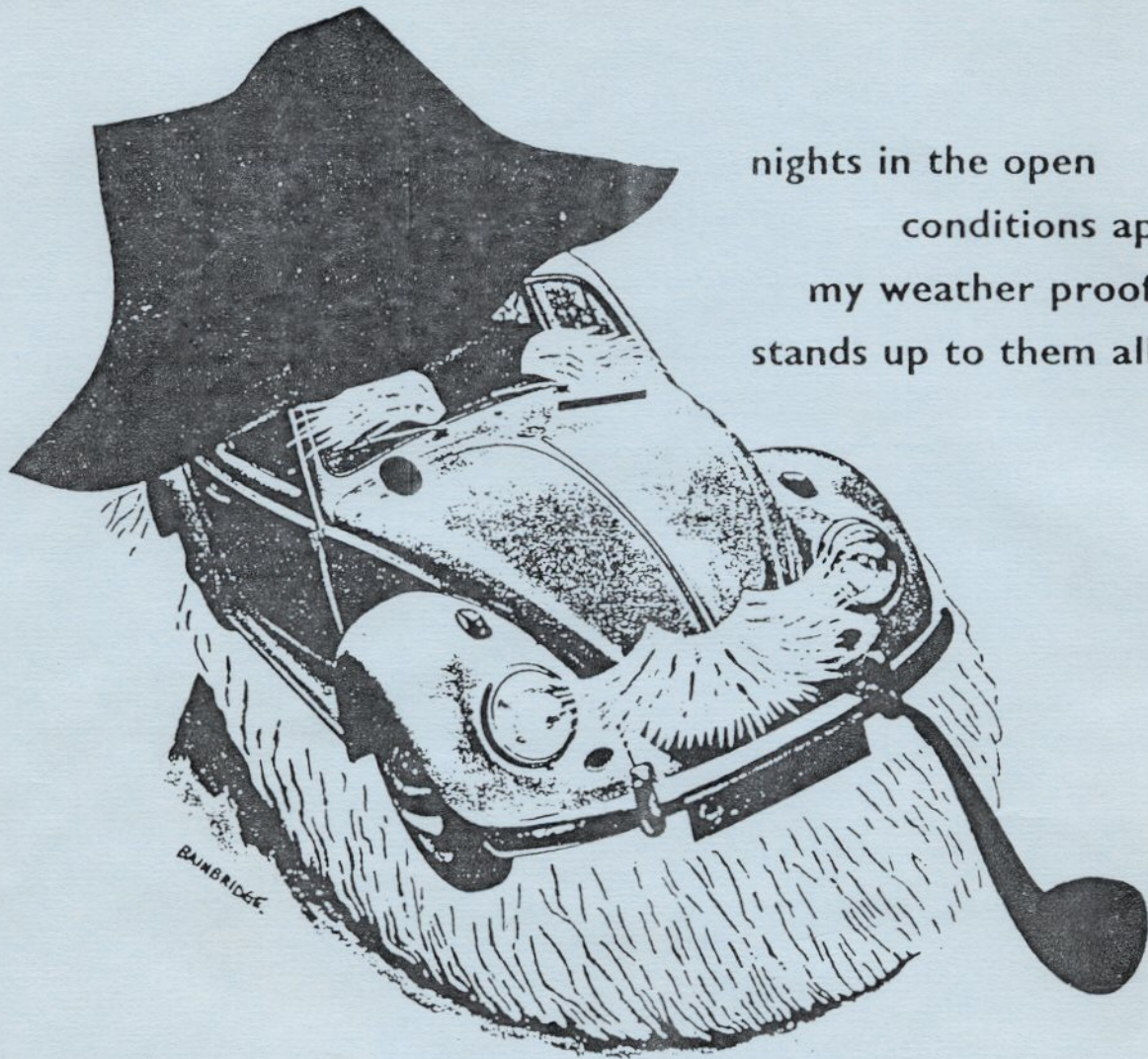
... Volkkariyhdistyksen uudet jäsenet

<u>Nimi</u>	<u>Paikkakunta</u>	<u>Auto</u>
Raimo Tankko	Lappeenranta	Kupla 1200 -64
Reijo Ojajarvi	Vaasa	Kastenwagen -68
Vesa Nisunen	Lahti	
Matti Nurmi	Vantaa	
Michael Mäkinen	Suoramo	Sonderbus -64
Jarkko Orasjärvi	Espoo	Kupla 1200 -56
Isto Lindström	Turku	
Marko Kallinen	Piispanristi	
Kai Karasvirta	Helsinki	Kupla 1200 -60
Hannu Kivinen	Helsinki	Kupla 1300 -72
Jukka Purtonen	Hamina	Kupla 1302 S -71
Petri Sankomäki	Lappeenranta	Kupla 1300 -72
Anssi Kuitmala	Hyvinkää	



VW 1302 LS
Cabriolet

BUILT TO ENDURE...



nights in the open
conditions appal
my weather proof finish
stands up to them all

New, more powerful engine, 40 b.h.p. (S.A.E.) at 3,900 r.p.m.

Fully synchromesh on all 4 forward gears

New carburettor with automatic choke

Built-in heater and demisters

Polythene containers show brake fluid and water levels

Headlights with asymmetrical low beams

Powerful windscreen washer with twin jet

Nearly double the luggage space under the bonnet

The only garage a VW needs is its treble armour of enamel

— with all round independent suspension

— air cooled engine, cannot freeze and cannot boil.



THE BEST VALUE IN THE WORLD

SPECIAL INSURANCE RATES FOR VOLKSWAGEN VEHICLES

VOLKSWAGEN

32-34 St. John's Wood Road, London, N.W.8. 'Phone: CUNningham 8000
West End Showrooms: 38-39 Stratton St., London, W.1. 'Phone: GROsvenor 4666