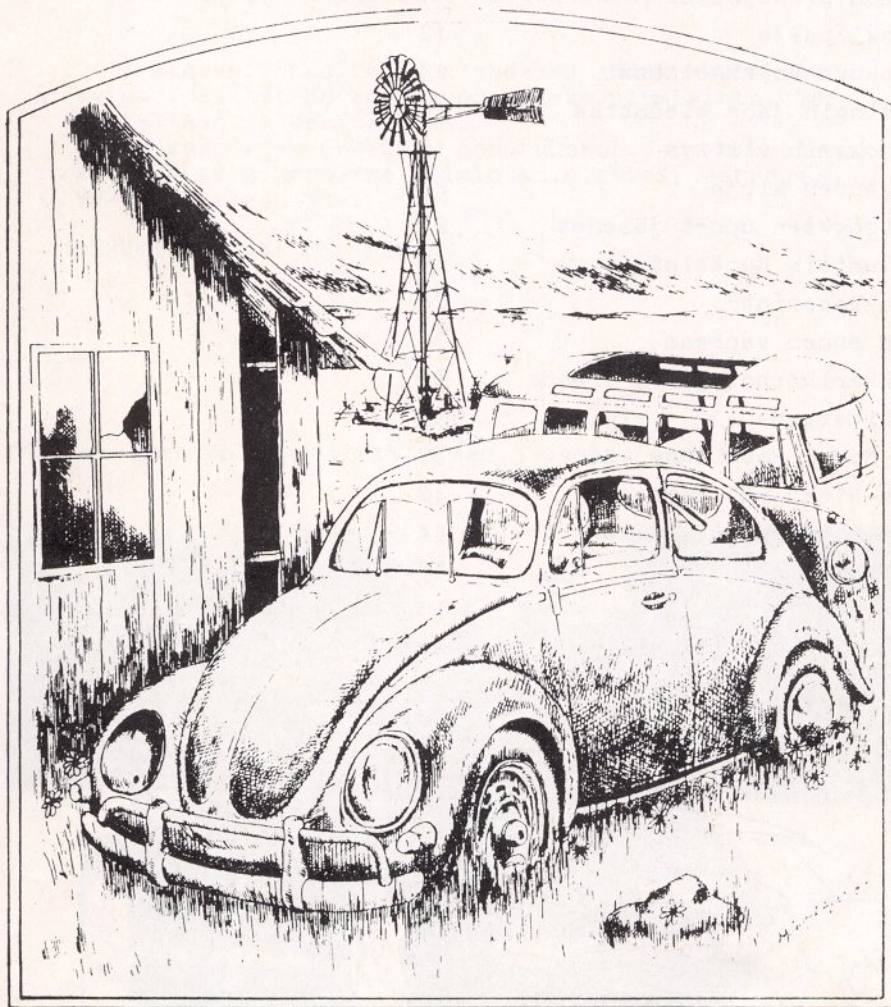


SUYS VW

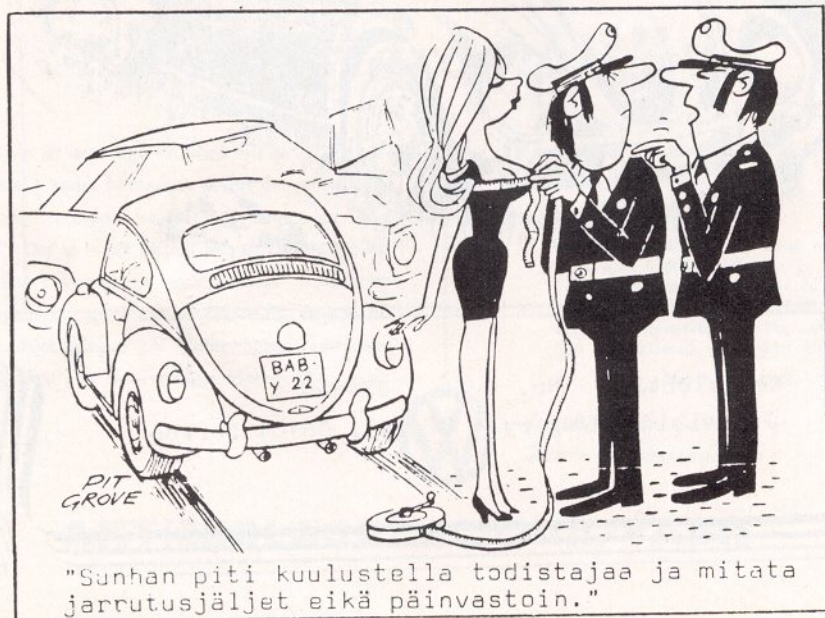


Kerholehti No. 4/86 lokakuu
Julkaisija FVWA ry. PL 145, 06101 Porvoo

SISÄLTÖ

SIVU

| | |
|-----------------------------|----|
| Kokouskutsu | 3 |
| Puheenjohtajan palsta | 4 |
| VW Typ 3:n historia | 6 |
| VW-kirjat on jaettu | 9 |
| Kerhon pikkujoulut | 11 |
| Syyskilpailu | 12 |
| Valokuva Volkkaristasi | 13 |
| Helsingin jaos tiedottaa | 14 |
| VW boxerin viritys | 16 |
| Kuukauden kirja | 22 |
| Yhdistyksen uudet jäsenet | 24 |
| Kuulumisia Ruotsista | 25 |
| Ennakkoperintö | 29 |
| Näin ennen vanhaan | 30 |
| Volkkarikerhot ja VW Trends | 32 |
| Lehtikatsaus | 35 |
| Hot Rod & Rock Show -86 | 38 |
| Pick-Nick -86, Forssa | 40 |
| Bug in Finn -86, Pälkäne | 44 |
| Kirpputori | 50 |
| Seuraava lehti | 53 |
| Kerholehden keräilyserja | 55 |



KOKOUSKUTSU

Volkkariyhdistyksemme sääntömääräinen vuosikokous pidetään:

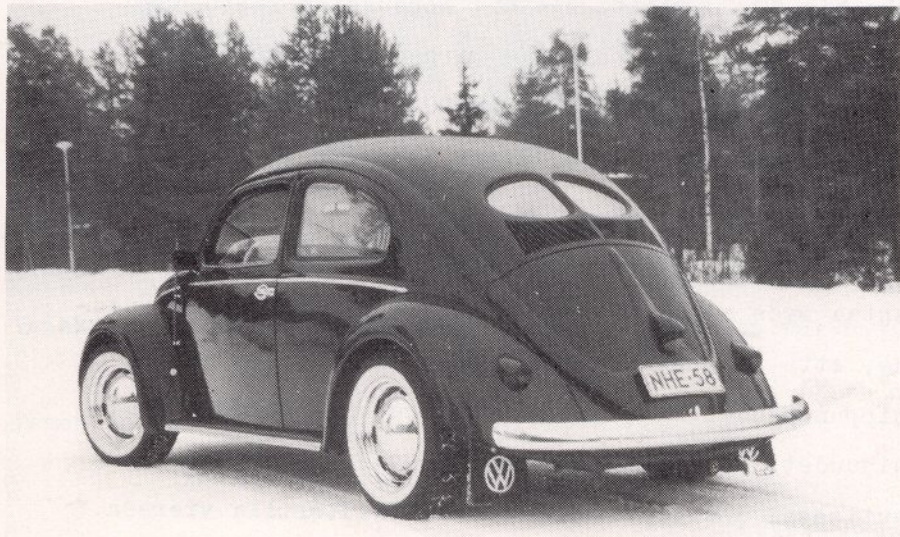
SUNNUNTAINA 26.10.86 klo 12.00

Paikka on Töölön kisahalli, Nuorisosiainkeskuksen liikenneopetusluokka, Paavo Nurmenkuja 1, sisäänkäynti stadionin puolelta katutasosta.

Tule mukaan. Käsitellään yhdessä sääntömääräiset asiat. Päätetään ensi vuoden kokoontumisista, keskustellaan ja kehitellään. Ota mukaan idea-arkkusi, ehdotuksesi ja mielipiteesi koskien tätä kerhomme toimintaa, lehteä, tarroja, VW-tekstiilejä jne.

TERVETULOA -KAIKKI MUKAAN

Sarjassamme Volkkariyhdistyksen jäsenten autoja:



Kupla VW mallia 1951. NHE-58, tummanruskea ja moottorista löytyy 1131 ccm. Omistaja Matti Jokela Raahesta. Tämä Volkkari voitti people's choice äänestyksessä 1. palkinnon Porvoossa yhdistyksemme Swap-meet kokoontumisessa 11-13.07.86. Onnittelut vielä näin jälkikäteen.

PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Turvallisuus tänään

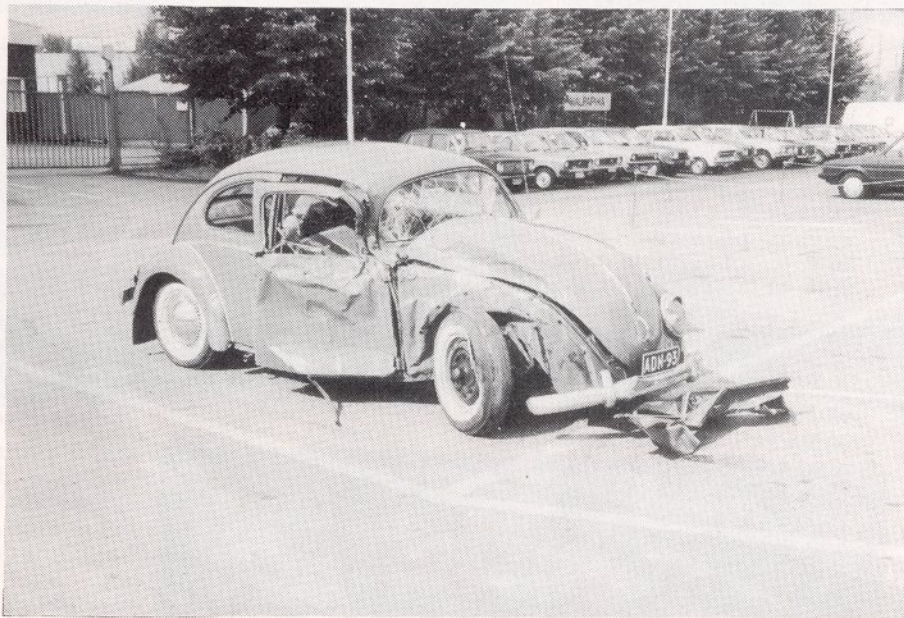
Aika moni Fälkäneellä ollut kävi katsomassa minkänäköiseksi kupla menee kun koettelee voimiaan tämänpäivän maasturin kanssa. Pienemmissäkin kolareissa on tullut vainajia. Kuin ihmeen kaupalla Koistisen perhe selvisi mällistä lähes mustelmin. Suurkiitos Yläkerran Isännälle.

Tämänpäivän maantiet ovat parempia, autot paljon parempia ja nopeudet PALJON suurempia kuin kuusikymmenluvulla, jolloin aika suuri osa meidän kalustostamme on ollut uutta tai ainakin suht tuoretta autokantaa.

Liikennetiheyden kasvu lisättynä nopeuksien kasvulla nostaa onnettomuusriskiä lähes potenssissa verrattuna aikoihin 10-20 vuotta sitten. Nopeuksien kasvu maanteilla ei ole tilastollista harhaa; ajan kotimaamme kuoppaisia maanteitä noin 60.000 km vuodessa ja rikesakon rajoilla (115km/h) ajaen joudun ohitetuksi tämän tästä.

Kun aika suuri osa meistä auton ulkonäön lisäksi parantaa myös ajokkinsa suorituskykyä, olisi syytä muistaa, että sana PERFORMANCE sisältää kiihtyvyyden ja huippunopeuden lisäksi myös kaarre- ja pysähtymisominaisuudet. "Enhän mä ikinä aja kovaa, mä vaan lähetän tautisesti jos lippatukat sattuu Valtterilla viereen." Todennäköisesti olen itsekin sanonut juuri noin, mutta jos se lippatukkien Valtteri liikkuukin lujaa niin

periksi en anna jos koneessa ruutia riittää. Kun nopeus nousee yli 150km/h on se jo ISOA KOVAA tavallisille VW-konstruktioille. Myös arkiliikenteessä olisi paikallaan antaa periksi liikenteen vaatimuksille, vapautua mobilismin ikeen alta, ja varustaa auto ainakin kaksipiirijarruin ja turvavöin. (mobilismi ++ , turvallisuus ++++)
Tässä näette maasturin kuljettajan kömmähdyksen tuloksen.



Veikkaanpa että Koistisen seuraavassa autossa on turvavyöt.

Tämän tarinan voi päättää vain yhdellä tavalla :

AJAKAA VAROVASTI

PEKKA

VW-tyyppi 3:sen historia

Viisikymmentä-luvun lopussa, kuplavolkkarin vakiinnettua maineensa, Wolfsburgissa alettiin etsimään laajentamismahdollisuuksia. Kuplan ja bussin rinnalle tarvittiin kolmas malli, tyyppi 3. Töihin ruvettiin helmi-maaliskuun vaihteessa-59 1300-mallilla, jonka teho osoittautui riittämättömäksi, ja näin siirryttiin 1500-malliin. Ensimmäiset piirustukset uudesta VW-1500:sta tehtiin elokuussa 1959, ja ensimmäinen prototyyppi valmistui marraskuussa. Se sortui kuitenkin ylikuumenemisongelmiin. Neljä muuta testiautoa koottiin kasaan käyttäen erilaisia ilmanottoaukkojen sijain- teja. Louversit takaikkunan alla osoittautuivat tehokkaim- maksi, ja tammikuussa -60 parannettua VW-1500:sta kokeiltiin jo tehtaan testiradoilla. Kaikki tämä tapahtui suuren sala- peräisyyden verhon takana. Monet "teollisuusvakoilijat" tiesivätettä jotain oli tapahtumassa, mutta ei sen enempää.

Syyskuussa 1961 uutta 1500:sta oli tarjolla sedan (porras- perä)- ja Karmann-Ghia Coupé-mallisena. Näitä ensimmäisiä tyyppi 3-malleja kutsuttiin -61-mallisiksi, mutta olivat teknisesti -62-mallisia.

Kun tiedotusvälineet saivat vihiä uudesta Wolfsburgilai- sesta "kansanautosta" monta huhua sai alkunsa. Jotkut luulivat että uusi VW olisi pitkälle modifioitu kupla, kun toiset olivat tietävinään, että se olisi isompi, 4-ovinen loistoauto. Kaikki olivat väärässä, sillä uusi auto oli ai- van erilainen kuin kupla parannettuine ajo-ominaisuuksi- neen muuttamatta silti liikaa auton kokoa.

Täysin uuden korin lisäksi muut muutokset olivat m.m. uusi kojelauta ja tilavampi sisusta. Lisäksi autossa oli 2 tava- ratilaa "pannukakku"moottorin ansiosta. Uusi kone oli vain viidentoista tuuman korkuinen kun tuuletinkoppa oli saatu eliminoitua, ja kaasutin oli siirretty sivulle.

Vuosimalleista 61-63' oli saatavana vain yksi versio porras- perä-mallista. Autosta puuttui ylempät kromilistat ja siinä oli vain yksi kaasutin. Etuvilkut olivat pyöreät, "nännit", ja takavalot olivat sileät. Värivaihtoehdot olivat musta, Ruby Red, Gulf Blue ja helmenvalkoinen. Vuodesta -62 antra- siitti ja tummanvihreä olivat myös vaihtoehtoina. Vuosimalleista 64' ja eteenpäin oli tarjolla 2 versiota porrasperäisestä "Notchbackista"-1500W ja 1500S, joka oli deluxe-versio. "S"-mallissa oli 2 kaasaria, vanteissa ko- risterenkaat, uudet vilkut ja takavalot sekä kromilistat edessä ja kyljissä.

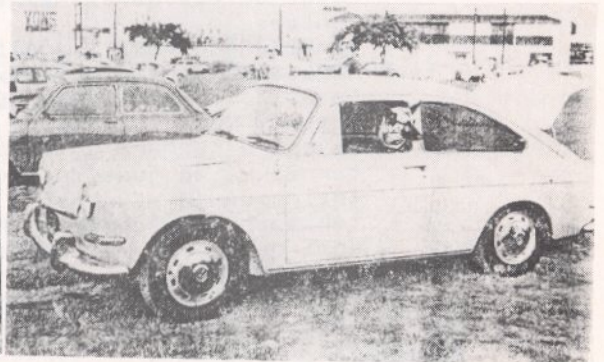
Tammikuussa -62 alkoi VW "Variant":in valmistus. Farmarimal- lissa kehitys oli samanlainen kuin Notchback:issa. Vuonna-65, elokuun alussa uusi kolmostyyppi näki päivänvalon. Kyseessä oli VW 1600TL, jonka kori oli "Fastback"-luiska- perämallinen. Vuodesta -66 1600cc kone oli vakiona kaikissa tyyppi kolmosissa.



Variant



Porrasperä



VW 1600 TL eli "Tilulilu"



Karmann-Ghia Typ 3 suoritti ensiesiintymisensä Frankfurt Auto Show:ssa kotonaekin ja cabrioletin kanssa vuonna 61. Sen hinta oli silloin 2198.

Merkittäviä muutoksia tyyppi kolmosissa vuosien varrella olivat vuosimallista -66 lähtien levyjarrut edessä. Kuusiseikat olivat varustettuja 12V systeemillä ja kaksireikäisillä kansilla. Vuonna -68 oli tarjolla sähköinen bensaruiskutus (ei Ghiassa) 3-vaihteinen automaattilaatikko ja uusi takajousitus joka tuli standardiksi vuonna -69. Vuonna -70 tyyppi kolmosen ulkonäkö muuttui hieman uusine takavaloinnein ja etuvilkkuinein. Myös puskurit olivat tanakammat.

Tyyppi kolmosesta tehtiin monta kiinnostavaa prototyyppiä jotka kannattaa mainita. Yksi näistä, joka melkein ylsi sarjatuotantoon oli Notchback Cabriolet, josta tehtiin kymmeniä kappaleita. Toinen oli Ghia Cabriolet. Molemmat autot olivat nähtävissä Frankfurt Auto Show:ssa vuonna -61. Molemmista autoista oli jo painettu myyntiesitteet monella kielellä mutta... autot sortuivat viime hetkessä korien heikkoon rakenteeseen.

Tammikuussa -62 "Road&Track"-lehti oli USA:ssa hinnoitellut Cabrioletin \$2050 ja Ghia Cabrioletin hintaan \$2375. Tavallisen Notchbackin hinta oli \$1600 ja Variant maksoi \$1675.

Tyyppi 3 Karmann Ghiassa oli tyyppi kolmosen alusta, tekniikka ja jousitus, mutta kori oli piirretty Ghialla, Torinossa ja rakennettu Wilhelm Karmannin Osnabruckin tehtaassa, Saksassa. Sen hinta oli vuonna -61 \$2198. Kori oli täysin erilainen kuin tavallisessa Karmannissa terävine linjoinein. Edessä oli 4 ajovaloa (oikeastaan sisemmät olivat sumuvaloja), ja kojelaudassa oli nopeusmittari, bensamittari ja kello. Radion oikealla puolella oli lisäksi reikä kelloa varten, jos autoon tilattiin kierroslukumittari. Tuotanto oli aluksi noin 50 autoa päivässä, kunnes se vuonna -64 laski noin 34:ään autoon päivässä. Kokonaisvalmistusluvut maaliskuusta -62 heinäkuuhun -69 oli 45562 autoa-aika harvinainen auto siis. Mainittakoon vielä että Ghia tyyppi 3 oli ainoa VW jossa oli sähköllä toimiva kattoluukku.

Tyyppi kolmoseen oli myös saatavana kaikenlaisia lisävarusteita kuten kierroslukumittari, yö/päivä (himmennettävä) taustapeili, kärkipellit etu- ja takalokasuojiin, karttahuylly kojelaudan alle, suojat ovenkahvojen taakse jne., joten siitä vaan Variantti dresseriksi! Tässä se siis oli, jonkunlainen historia VW tyyppi kolmosista. Umähän ovat vielä edullisia Suomessa ja hyvän ainion voi pelastaa "jokamies-kuolemalta". Varaosiakin on hyvin saatavissa sekä uusina että romiksesta.

Lähde: Hot V.L.s heinäkuu-66

Klaus

VW-krjat on jaettu

Talvella tässä kerholehdessämme luvattiin palkintoja niille, jotka tekevät ansiokkaimpia juttuja Kevät- ja Kesä-VW lehtiin.

Arvosteluraati päätti jakaa hienot VW-aiheiset kirjat seuraaville:

Kalle Mäkelä: Jos metsään haluat mennä... ja Puhekuplakisa
Kimmo Könönen: VW-ristikko
Tarja Toiviainen: Lehden kuvitus ja piirokset
Teppo Veijonen: Kuplan kehitys vuosimalleittain

Voittajat ovat jo saaneet palkintonsa - onnittelet vielä näin jälkikäteen. Lehdessä oli toki muitakin hyviä aikaansaannoksia, mutta tällä kertaa ei kaikille riittänyt palkintoja. Lausumme kuitenkin kiitokset kaikille, jotka ovat olleet myötävai-kuttamassa tämän yhteisen kerholehtemme syntyyn.

Toivokaamme että juttuja tulee lisää. Tämän kerholehtemme toimitusperiaatehan on, että kaikki saavat kirjoittaa ja kaikki asialliset jutut pyritään julkaisemaan. Eli lehdestä tulee aina niin hyvä millaiseksi ma kaikki sen yhdessä teemme.

Joten nyt kaikki; kynä, sivellin tai kamera käteen ja jutun juurta lehteen. Jaellaan palkintoja sitten taas joskus lisää - vaikkapa jo ensi kerralla...



VW 1302 LS -71, ONT-747, 1600 ccm, valkoinen.
Omistaja Pekka Homanen, Paltamo



VW-yhdistyksen kesäkauden avajaiset pidettiin Pyhärannassa Rauman lähellä 6-8.6.86.

Raumalainen Hannun Kello lahjoitti The Best VW In Show- palkintopokaalin yhdistyksellemme.

Lämmin kiitos tästä myötämielisestä toiminnasta Hannun Kellolle.

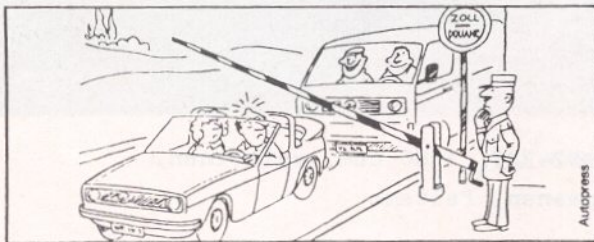
Nyt ainakin tiedämme kenen puoleen käännyimme kelloasioissa:

Hannun Kello, Tehtaankatu 6,
26100 Rauma, puh. 938-227 679.

-VW-henkinen kellokauppa- KIITOS.



Kupla VW 1964, BAR-343, 1500ccm, keltainen/musta.
Omistaja Kotten Tallgren, Helsinki



Avoauton
varjopuolia

VOLKKARIYHDISTYKSEN PIKKUJOULUT

Mitä on kerho ilman pikkujouluja? No ei sitten mitään....

Tarkoituksenamme on pitää kahdet pikkujoulut marras-
joulukuussa:

- 1) Kaikki lapset ja lapsenmieliset,
jonain iltana tai iltapäivänä jollain pääkaupunkiseudun
koululla tai vastaavassa paikassa. Joulunäytelmä ja
-leikkejä, pipareita, yhteislaulua ym. virittäytymistä
joulutunnelmaan.
- 2) Aikuisille ja kaikille ajokortti-ikään ehtineille nuorille,
illanvietto jossain Helsingin seudun ravintolassa.

Se mitä järjestetään ja missä muodossa riippuu nyt sinusta.
Ilmottaudu näitä tilaisuuksia varten Jatalle:

Jatta Vesterinen p. 90-878 2110
Laajakorvenkuja 8 E 35
01620 Vantaa

Ilmoita nimesi, osoitteesi ja puh.no. sekä henkilömäärä
20.10 mennessä, niin tiedämme minkälaisia tiloja varataan.
Tarkemmat ajat ja paikat informoidaan sinulle sitten myö-
hemmin. (Pikkujouluista aiheutuneet kustannukset maksaa ku-
kin osallistuja itse).

Vaikka joulu tuntuukin vielä kovin kaukaiselta, pidä kiirettä
ja ilmottaudu heti. Joulu tulee nopeammin kuin luuletkaan
ja pikkujoulu vieläkin nopeammin.

Tonttuillaan yhdessä - KAIKKI MUKAAN.

VW
Erikoisosia



▪ UUTTA ▪ UUTTA ▪ UUTTA

Olemme erikoistuneet Volkcareihin
ja meiltä saat seuraavat tuotteet:

**California Look-osia, Custom-osia,
alkuperäis-osia, tummennettuja la-
seja, viritysosia ym. ym.**

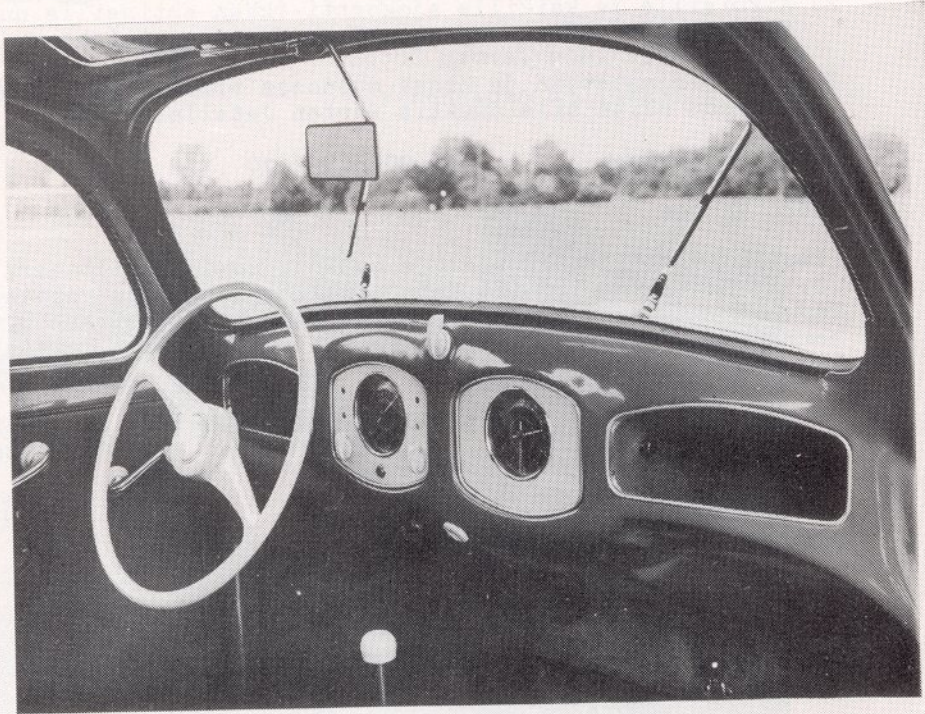
Varaa itsellesi pian ilmestyvä tarvi-
keluettelo n:o 3, saat sen lähettä-
mällä 20,- kirjekuudessa.

Finnish Hot Car
PL 10 65381 VAASA
Puh. 961-267 070

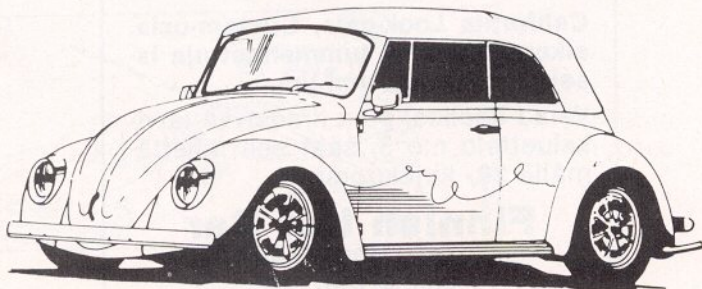
SYYSKILPAILUSYYSKILPAILUSYYSKILPAILUSYYSKILPAILUSYYSKILPAILUSYYSKILPAILUSYYSKILP

Nyt kun sienetkin olette metsistä poimineet eikä ole mitään iltapuhdetta, voisi pieni harmaiden aivosolujen liikuttelu olla paikallaan. Siis, tarinat sikseen. Missä 1 tyypissä oli näin kodikas ohjaamo? Laitapa kyseisen auton vuosimalli paperille ja lähetä vastauksesi osoitteeseen: Macke Rapanen
Kaivosrinteent. 2 D 29
01610 VANTAA

Vastaukset perillä viimeistään 15.11.1986



Kolme (3) oikein vastannutta palkitaan



Valokuva Volkkaristasi

Yhdistyksellämme on valokuva-albumi, johon taltioidaan kuvat jäsenten autoista. Kansiot ovat nähtävissä yhteisissä kokoontumisissa.

Tähän mennessä on saatu kerätyksi jo 202 kuvaa 119:stä eri Volkkarista. Kyseessä on siis Suomen suurin VW kuva-arkisto.

Onko albumissa jo kuva sinun autostasi? Tai oletko muuttanut autosi ulkonäköä tai rakentanut/ostanut kokonaan uuden auton? Nyt sinulla on hyvä tilaisuus lähettää kuva autostasi ja näyttää muillekin millainen VW sinulla on.

Kuvia julkaistaan myös tässä kerholehdessämme. Albumissa on vielä tilaa, joten taltioi kuva VW:stäsi tuleville sukupolville. Lähetä 1 tai 3 kuvaa autostasi sekä allaoleva kuponki tai vastaavat tiedot valokuva-albumin hoitajalle osoitteeseen:

Kimmo Veijonen,
Kaskitie 12
00630 Helsinki

Kuvat voivat olla värillisiä tai mustavalkoisia. Suositeltava koko on 10x15 cm, joka on myös max. koko. Kuvien ei tarvitse olla mitään taidekuvia vaan aivan tavalliset pokkarikuvatkin käyvät, kunhan niissä vain on kuva autostasi. Ja auton ei tarvitse olla mikään näyttelyesine vaan vaikka ihan tavallinen, kovia kokenut kupla - Sinun VW:si.

Kuvaterveisin

Kimmo

Auton merkki ja malli _____

Vuosimalli _____ Rek.numero _____

Moottori _____ cm³ Väri _____

Erikoista _____

Omistajan nimi ja osoite _____

Volkkariyhdistyksen Helsingin jaos tiedottaa

Syksy- ja talviaikana kokoontumiset:

- 1) Joka sunnuntai klo 15 Vallikallion Shell-asemalla, Kehä I:n varrella Leppävaaran Maxista n. 1km itään (puh. luett. kartta 23).

Tule nauttimaan kahvi tai Coke VW-henkisessä seurassa. Ota mukaasi kesän aikana ottamasi VW-valokuvat muidenkin ihailtavaksi tai tule vaikka näyttämään miten lämmin Volkari sinulla on.

- 2) Kokoontumiset Töölön kisahallilla joka toinen keskiviikko (parittomat viikot) klo 19-21.

Siiis 10.9 24.9 8.10 22.10 5.11 19.11 3.12, osoite Paavo Nurmen kuja 1.

Paikka on Töölön kisahallin nuorisotilojen liikenneopetusluokka. Sisäänkäynti on Stadionin puolelta poliisiaseman vierestä.

Käytössämme on mm. dia-projektori ja videot. Ohjelma on täysin vapaamuotoinen, aiheina keskustelu/katselu/esittely/pohdinta jne, joten olisi hyvä jos ottaisit mukaasi aiheeseen liittyviä dia- tai valokuviiasi, videoita, lehtiä, kirjoja jne... Voit myös kertoa sanoin ja kuvin aikaansaannok-sistasi, matkoistasi, rakenteluista tms. Pääasia, että tulet.

Kaikki volkkarimieliset läheltä ja kaukaa toivotetaan terve-tulleiksi.



VW Buggy -65/83, EAN-10, 1300 ccm, candypunainen,
Omistaja Risto Saarenperä, Lahti

MULTILIBRO OY

**MULTI
LIBRO**oy

Suomen erikoisin kirjakauppa.
Maan laajin valikoima kansainvälisiä auto- ja
ilmailukirjoja. Myös VW-kirjat hyvin edustettuina.

Osoite: Ilmarinkatu 8 (Kauppakorkeakoulun takana), Hki10

Aukioloajat: Ti ja Pe klo 17-19
La klo 10-14

Puh. 90-492 053

Palvelemme myös postitse.

Postitse tilaukset osoitteeseen:

Multilibro Oy
PL 435
00101 Helsinki

Poikkeaa käymään, soita tai tilaa postitse. Myös kirja-
luettelo tilattavissa.



"Meillä on kaksi mahdollisuutta: hankimme joko
pienoisbussin tai erilliset makuuhuoneet."

Volkswagenin boxerin JOKAPOJAN KATUVIRITYS

Jokaiselle tuttu Kupla on ilmanmuuta eurooppalaisista eniten rakennettu katuauto. VW:n boxerimoottori tarjoaakin hyvät lähtökohdat nopean katupelin tekemiseen, sillä koneesta saadaan vähillä konsteilla jo melkoisen ruhtinaallinen tehonlisäys. Pitää vain tietää oikeat niksit. Tässä yhteydessä "rakennetaankin" katumoottori, joka sopii jokapojan kukkarolle ja on käyttövarmu kaikissa oloissa. Ja mikä tärkeintä, näillä pienen budjetin muutoksilla teho kuitenkin tuplaantuu.

Lähde:

VAUHDIN MAAILMA no. 5/84

JARMO MARKKANEN,
teksti & kuvat
BERNDT WASASTJÄRNA/
TREND MOTORS,
asiantuntija-apu

Ennen kuin lisätehojen huumassa rynnätään viritämään konetta kannattaa muistaa kuitenkin pari yleistä ohjetta, jottei jälkeinpäin sitten tule turhia pettymyksiä. Ensinnäkin vanhaa moottoria ei kannata koskaan viritellä, jos ei samalla suoriteta moottorin täyskorjausta. Käytä aina laatuosia viritäessäsi moottoria, sillä jälkeinpäin harmittaa suunnattomasti 100-200 markan säästön muuttuessa x-markan laskuksi uudesta moottorista. Auton muiden ajo-ominaisuuksien ja jarrujen tulee kestää tehonlisäyksen, sillä tarkoituksella ei ole vaarantaa liikenneturvallisuutta. Viritettäessä moottorin kestoikä lyhenee aina ja mitä kireämpi kone on, sitä lyhyempää sen ikä myös on. Edelleen voi varautua siihen, että polttoaineenkulutus suurenee tuntuvasti, tehokasta ja taloudellista konetta ei ole olemassakaan. Vielä täytyy pitää mielessä, sallivatko katsastusmiehet aikomasi moottorin viritykset.

Mikäli edellä mainitut pointit ovat kohdaltasi kunnossa, voit jatkaa lukemista.

MIKÄ ISKUTILAVUUS?

Volkswagenin boxerimoottori on poikkeuksellisen otollinen kohde katuviritäjälle ja miksei kisaviritäjällekin, sillä siinä iskutilavuus on valittavissa liki portaattomasti 1151-kuutiosta aina 2576-kuutiopenttiin. Tarjolla on nimittäin harvinaisen runsaasti eri iskupituuksilla varustettuja kampiakseleita ja eri porauksella varustettuja sylinteriä sekä niihin sopivia mäntiä. Niitä halutulla tavalla yhdistelmällä päästään vaikka minkälaiseen iskutilavuuteen, kuten taulukosta no 1. käy ilmi.

Iskutilavuuden suurentaminen on kenties helpoin keino viritää moottoria ja parantaa auton suorituskykyä. Koneen kokoa valittaessa on Volkkarin tapauksessa huomattava, että toiset koot ovat toisia

kokoja harvinaisempi eli kalliimpia. Hyvään hinta-teho -suhteeseen pyrittäessä toiset iskutilavuudet ovat otollisempia kuin toiset. Tällaisia kokoja ovat etenkin 88 mm porauksella ja miksei myös 92 mm porauksella olevat koneet.

Katumoottoriksi eniten rakennettu ja viisain vaihtoehto tavalliselle tee-se-itse -miehelle on 1678 cc versio. Se on kokonaisuutena halpa, mutta siitä saadaan hyvä tehonlisäys. Sen kanssa ei myöskään tule ongelmia, koska rakentaminen on hyvin selväpiirteistä. Mallikoneeksi tässä juttussa on otettu juuri tämä 1678 cc versio ja siihen tehdään jokapäiväiseen katukäyttöön tarkoitettu viritys. Rakennettaessa pitäydytään hyvin pitkälti vakio-osissa.

Esimerkkikoneen lopputulos näyttää tältä. Kulujen puolelle on laskettava n. 7000 markkaa ja sillä saadaan 80-90 hevosvoiman kone. Eli lisäys on tuntuva, kun muistetaan vakiotehon liikkuvan 45 hepan tietämillä.

Mallivirityksen ohessa vihjaistaan myös pitemmälle menevistä muutoksista, mutta niissä on muistettava, että lisäteho maksaa melkoisesti eikä kyseessä ole enää aivan jokapojan viritys.

LOHKO

Koneen purkamisen jälkeen on vuorossa osien tarkastus, sillä rikkinäisten osien varaan on turha mitään rakentaa. Lohkosta on tarkastettava, ettei missään näy halkeamia ja kolme yleisintä kohtaa mistä lohko saattaa haljeta ovat: sylinterin kohdalla lohkon yläosassa, lohkon vauhtipyörän päästä stefan pesän ulkoreunan lähetyviltä ja keskimmäisen laakeripukin kohdalla.

Edelleen on tutkittava lohkoa runkolaakerien kohdalla ja katsottava, näkykö pinnan keskiosassa tummempi juova. Jos näin on, on lohko toimitettava plaanatta-

vaksi ja aarporrattavaksi. Koska lohko on pehmeää alumiinia, on aarporaus suoritettava lähes aina.

Tarkistusten jälkeen lohkoista poistetaan kaikki terävät reunat laakeripesien reunoista hyvin varovasti. Lohkonpuolis-kojen kosketuspintojen tulee olla sileät ja mahdolliset "skraadit" on poistettava. Öljykanavassa oleva painoventtiiliin jousi on syytä vaihtaa sellaiseen, joka nostaa painetta (4.5 kg). Myös on tarkistettava, että kampiakseli ja nokka-akseli ovat yhdensuuntaiset keskenään ja yhdensuuntaisia lohkon saumakohdan kanssa ja keskellä saumakohtaa. Monasti viimeksi mainittu heittää 0.06 mm vasemman lohkopuolis-kon "hyväksi".

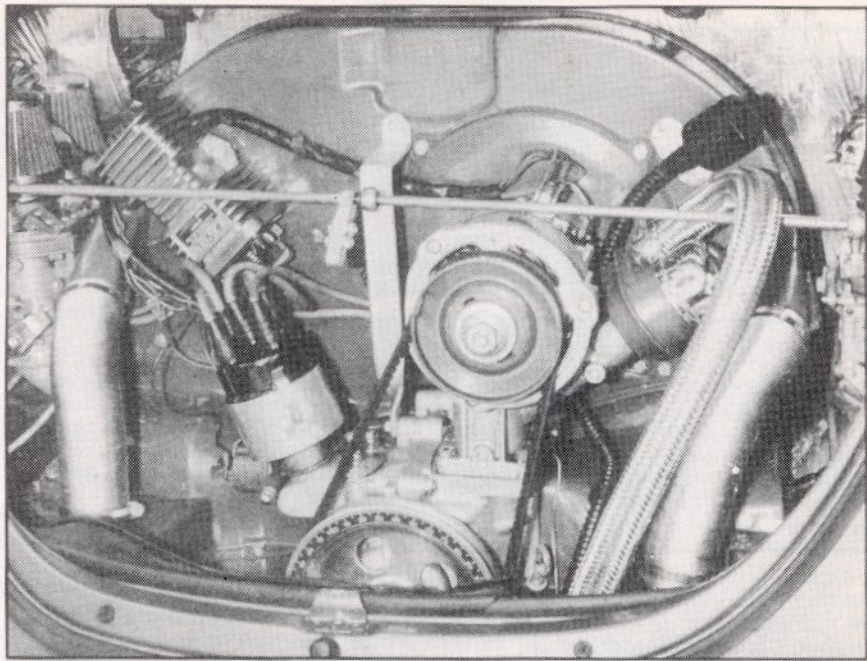
Laakeripesien halkaisijoiden tulee olla seuraavissa toleransseissa. Runkolaakerit 1, 2 ja 3: 65.001-65.018 mm ja kulumisraja 65.024 mm. Runkolaakeri 4: 50.000-50.025 mm ja kulumisraja 50.048 mm. Runkolaakeripesien pyöreys saa "heitää" korkeintaan 0.001 mm. Nokka-akselin Ø tulee olla 27.500-27.521 mm.

Tämä saattaa tuntua turhamaiselta, mutta uskokaa tai älkää se vaikuttaa ratkaisevasti lopputulokseen.

KAMPIAKSELI JA KIERTOKANGET

VW:n alkuperäinen kampiakseli ei ole erityisen sopiva virityksiin, joissa kierroslukunousee yli 6000:nen. Tämä johtuu siitä, että alkuperäisessä kampiakselissa ei ole minkäänlaisia vastapainoja ja tästä seuraa, ettei tasapainoitettaessa saavuteta tyydyttävää geometrista keskustaa kaikille kierrosluville. Tämä taas saa aikaan sen, että keskimäinen laakeripukki (2) lohkoissa joutuu erittäin koville.

Budjettikoneessamme pitäydytään kuitenkin vakiokampurassa ja silloin on syytä keskittyä seuraaviin kohtiin. On tarkistettava kampiakselin suoruus, kaulojen halkaisija sekä pyöreys. Kaulojen tulee olla



halkaisijaltaan seuraavanlaiset. Runkolaakerit 1, 2 ja 3 (kaula): 54.99-54.971 mm ja runkolaakeri 4: 40.000-39.984 mm. Kampaiksi hiotaan ja erityisen tärkeää kestävyyskannalta on aina tasapainottaa kampaiksi-vauhtipyörä-paineasetelma -yhdistelmä.

Jos lompakko sallii (ei siis sisälly laskelmiimme) on syytä käyttää erikoisvalmisteisiä kampaiksi kuten saksalaista Ockrasa-merkkistä, joka on taottu krom-molybdeenistä. Vastaavia amerikkalaisia ovat Gene Berg ja Scat. Okrasaa on saatavilla viidellä eri iskunpituudella 69.5, 74, 78.4 (voidaan käyttää VW:n omia kiertokankia), 82 ja 84 (käytettävä Porschen kiertokankia). Kampaiksi leiden hinnat vaihtelevat välillä 2700-4500 mk iskunpituudesta riippuen ja vastaavasti kiertokangon välillä 2000-5000 mk.

Suuressa suosiossa ovat nykyään nk. hitsatut kampaiksi, mutta niiden kestävyys ei ole aina paras mahdollinen. Kestävyys on riippuvainen siitä, millä menetelmällä kiertokankien laakerikaulat on täytetty iskunpituutta lisättäessä sekä jälkikäsittelystä. Yleisimmät iskut 74, 76, 78 ja 80 mm. Plussaa suht edullinen hinta 800-1300 markkaa.

Kiertokankina jutussa käytetään alkuperäisiä teräsveivejä. Eksiysiin joutuneet kiertokangon on melko yleinen syy konetuhon ja suurin syntipukki on kiertokankien lukitustapa, mutterikiinnitys. Itse kiinnitykselle ei voi mitään tehdä, mutta keventämällä kiertokankia, pienennetään lukituksen kohdistuvia rasituksia. Kiertokangon kaulat hiotaan sileäksi, mutta ei enempää, sillä tästä kohdasta kiertokanki useimmiten pettää. Varsinainen kevennys suoritetaan kangen ylä- ja alapäästä sekä lukituspuultien kohdalta kyljistä, ks. kuva. Kiil-

Kahdella 40 mm kaasuttimella, Boschin jakajalla, peltisarjoilla ja pienellä koneistamisella saadaan VW:n 1678-

kuutioisesta versiosta houkutteltua ulos mukavat 80-90 heppaa.

lotus lisää paitsi kestävyttä niin myös parantaa hieman öljyn irtoamista kangista. Työstö on suoritettava kaikista veiveistä samasta kohtaa, jotta saadaan painopiste samaan kohtaan.

Tärkeää on kankien tasapainotus ja kukin punnitaan herkillä vaa'alla (tarkkuus 0.5 g). Painavimman ja keveimmän kiertokangen heitto saa olla enintään 0.5 g. Samalla painopiste samaistetaan eli kiertokangen kumpikin pää punnitaan erikseen.

VAUHTIPYÖRÄ

Vauhtipyörän keventämisestä voi heti alkuun todeta, että liika keventäminen on vain haitaksi. Tyhjäkäynti ja vääntö kärsi-

vät. Vauhtipyörän halkaisijaa pienennetään 40 mm ja on huomattava, että hammaskehä jätetään rauhaan. Tämän jälkeen poistetaan 1 mm siitä pinnasta, mihin paineasetelma kiinnitetään ja näin saadaan aikaan kovempi puristusaine kytkinlevyyn. Näillä toimenpiteillä vauhtipyörän paino putoaa noin 3 kiloa, mikä vastaa noin 80 kilon kevennystä autossa ykkösvaihteella ja 40 kilon kevennystä kakkosvaihteella. Merkittävä kohde.

Yksi päänsärkyä aiheuttanut kohta on vauhtipyörän kiinnitys kampaiksiin ja etenkin viritetyssä koneessa irtoaminen on varteenotettava tosiasia. Kaikki juontaa alkunsa siitä, että vauhtipyörä/kampi-



Vasemmalla alkuperäinen kiertokanki ja oikealla katuviritettyyn koneeseen valmis veivi. Sen kylkiä ja ylä- sekä alapäästä on kiillotettu. Tärkeää on tehdä kaikki kiertokangon keskenään yhtä painaviksi sekä samaistaa niiden painopiste.

Taulukko 1:

| iskupituus (mm) | männän ø (mm) | | | | | | |
|-----------------|---------------|------|------|------|------|------|------|
| | 77 | 83 | 85,5 | 88 | 92 | 96 | 100 |
| 64 | 1151 | 1384 | 1469 | 1556 | 1701 | | |
| 69 | 1285 | 1439 | 1584 | 1678 | 1834 | | |
| 74 | 1378 | 1601 | 1607 | 1799 | 1967 | | |
| 78 | 1452 | 1687 | 1790 | 1879 | 2073 | | |
| 82 | 1527 | 1774 | 1882 | 1994 | 2179 | 2378 | 2576 |
| 84 | 1564 | 1817 | 1928 | 2043 | 2233 | | |

Taulukko 2:

| | nokka-akselit | | |
|-------------|---------------|----------------|-----------------|
| | Aukioloaika | Nokan nosto | Kierroslukualue |
| Katukäyttö | n. 260–280° | n. 7,6–9 mm | 2800–5500 |
| Rallykäyttö | n. 300–318° | n. 8,5–10,5 mm | 3500–6500 |
| Ratakäyttö | n. 315–325° | n. 9–12 mm | 4000–7000 |
| DragRace | n. 330–342° | n. 11–14 mm | 5000–9000 |

akseli -liitoksessa on neljä pientä tappia, jotka kantavat kaikki vauhtipyörän aikaansaamat momenttivoimat. Onkin viisasta lisätä tappien lukumäärää kahdeksaan ja siihen suositellaan käytettäväksi 8 mm paksuja ja 19 mm pitkiä tappeja. Tappeja käytettäessä porataan reiät 7.9 mm poralla, jonka jälkeen työstetään kalvinkaralla niin, että reiät pysyvät n. 1.5/100 mm alle 8 mm:n. Näin saadaan sopiva toleranssi. Liitos viimeistellään käyttämällä esim. Loctite n:o 75 lukitusainetta. Lukitusmutteriin voidaan vielä lisätä Loctite 82 lukitusainetta, jolloin liitos on paras mahdollinen.

Vastaavasti vauhtipyörän reikien tulee olla halkaisijaltaan 3–4/100 mm yli 8 millin. Kampiakselin reiät on tehtävä niin syviksi, etteivät tapit törrötä vauhtipyörän pinnassa.

MÄNNÄT JA SYLINDERIT

Männät ja sylinterit ostetaan erikoisliikkeestä valmiina sarjana ja esimerkiksi koneessamme männän halkaisijahan on 88 mm (isku 69 mm = 1678 cc). Niitä löytyy kahta sorttia eli sellaisia, jotka sopivat suoraan sekä sylinterinkanteen että loh-

koon ilman, että joutuu työstämään kumppaakaan reikää sekä sellaisia, joita joutuu työstämään. Käyttökelpoisin sarja on Visca, joka menee heittämällä koneeseen. Hyvä puoli on vielä kohtuullinen hinta, n. 700 markkaa sarja. Toinen markkinoilla oleva sarja on Kofab, mutta siinä on sylinterin paksuus sekä ylä- että alapäässä suurempi eli joudutaan työstämään sekä lohkon että kansien reiät. Pieni lisä kustannus siis on odotettavissa näitä käytettäessä.

Viscan pieni negatiivinen puoli on se, että niissä on sylinterin seinämän paksuus kannen päässä hieman ohkaisempi ja niillä on taipumus upota kanteen. Se on helposti ehkäistävissä maahantuojalta saatavalla renkaalla, joka asennetaan sylinterin ja kannen väliin.

Sylintereitä ja mäntiä ei voida sen kummemmin viritellä ja työt jäävät väljyyksien ja painojen tarkistamiseen.

Männän väljyys sylinterissä on vakio-käytössä 0.0406–0.058 mm ja viritetyssä rallikoneessa kannattaa käyttää jo 0.0762–0.0889 mm välystä. Ennen mäntien asentamista sylintereihin on tarkistettava männän renkaiden päiden väljyydet.

Äläkä koskaan luota valmiiksi koottuihin sarjoihin, sillä niissäkin on eroavaisuuksia! Mittaus suoritetaan siten, että rengas työnnetään sylinterin puolivälisiin ja mitataan päiden väli. Minimiväljyys on 0.045 mm per männän halkaisijan senttimetri eli 88 mm männällä 0.396.

Männän paino on tarkistettava vaa'alla ja jokaisen männän tulee olla yhtä painavia. Jo 5 grammalla heitto voi aiheuttaa haitallista värinää moottorissa.

Viritetyissä koneissa on käytettävä erikoisvalmistajien tuotteita kuten Mahlea ja Kolbensmithiä. Niissä on mm. kapeat puristusrenkaat. Edelleen on olemassa erittäin kestäviä takomäntiä, mutta niiden huono puoli on kova hinta: halkaisijasta riippuen molemmin puolin 400 markkaa kappale. Ahdetussa koneessa välttämätömyys.

NOKKA-AKSELI JA NOSTAJAT

VW:n alkuperäinen nokka-akseli on hyvä vaihtoehto niin kauan kuin palotilaa ja karnavia ei muokata eikä puristussuhdetta muuteta. Nokka-akselin vaihtaminen VW:ssä on erittäin arkaluontoinen asia ja säästyäkseen isommilta murheilta kannattaa käyttää jonkin tunnetun valmistajan tuotteita. Tällainen on esimerkiksi Scat, mutta monet muutkin tekevät hyviä nenäkeppejä: Albert, Empi, DDS...

Projektikoneeseemme sopiva nokka on Scatin C-35, jonka uudempi merkintä on 20-005. Siinä on asteita 286 ja nostoa 9.6 mm. Sillä kone käy tyhjäkäyntiä 900:lla kierroksella ja paras vääntöalue on välillä 2800–6000 k/min. Eli kyseessä on erittäin joustava nokka ja näin kadulle hyvin sopiva. Jos haluaa koneeseen vielä kireämman nenän, on jo ruvettava käyttämään kahta kaasutinta, esim. yksi neljäkymppinen molemmin puolin. Tämä tuntee merkinnän C-45 ja siinä on asteita 296 sekä nostoa karvan päälle 10 mm. Saattaa olla kaupunkiajoissa jo hieman kurja.

Tehdastekoisissa viritysnokka-akseleissa on yksi suuri etu: nokan perusympyrä on halkaisijaltaan vakio. Tällä ehkäistään venttiilikoneiston ikävää kolinaa ja rapinaa. Vakiota nokka-akselia hiottaessa sekä ajoitus että nosto muutetaan, mikä on mahdollista perusympyrää pienentämällä. Tällöin muuttuu nostajan ja nokan välinen geometria.

Hiotut nokka-akselit kilpailevat kuitenkin tehdasuusien kanssa hintansa ansiosta. Tehdastekoinen maksaa n. 500 mk, kun hiottu irtoaa jo n. 200:lla markalla. Hiottu keppi on aina syytä pintakäsittellä, jolla estetään nokkien nopea kuluminen.

Nokka-akselin ajoituksen tarkistamista ei myöskään pidä unohtaa!

Nostajan kupit kuluvat aina Volkkarissa ja ne pitää hioa, jotteivät ne syö uuden nokka-akselin nokkia heti kättelyssä. Nimittäin nostajakupit pyörivät normaalisti koko ajan, mutta kuluneina pyöriminen lakkaa ja seurauksena on juuri nokkien nopea kuluminen. Nostajia voidaan työstää eli keventää pohjastaan, mutta toimenpide lyhentää nostajan elinikää ratkaisevasti. Toinen vaihtoehto on käyttää eri-



Vasemmalla on vakio kaksireikäinen kansi ja oikealla meiko pitkälle rakennettu. Palotilat on muotoiltu ja mitattu yhtä suuriksi, kanavia avarrettu ja venttiileitä isonnettu. Katukoneessa venttiilien kasvattaminen ei ole juuri normaalitapauksessa tarpeen.

koisfirmojen kevyitä nostajia, joilla vähennetään liikkuvien osien painoa. Tosin se on taas pieni lisäkustannus eikä sitä katsottu tarpeelliseksi esimerkkihinnoisamme.

Nokka-akselin laakerisuositus: Glycon n:o N/72.

SYLINDERINKANNET

Sylinterinkansia on sekä nk. yksireikäisiä että kaksireikäisiä. Jälkimmäisissä on kaksi imukanavaa per kansi, joten ne ovat käyttökelpoisemmat eli tehokkaammat.

Ensimmäinen toimenpide on jälleen tarkistaa, ettei niissä ole halkeamia. Yleisin kohta, josta ne halkeavat on tulpan reiän ja venttiilinseetin välistä. Toinen on seetin välistä ja vielä kannattaa tutkia nk. piilohalkeama, joka esiintyy pakokanavan puolella ohjaimen takana. Sitä on mahdollista nähdä, jos ei putsaa kannta kunnolla. Jos vikoja löytyy, heitetään kansi menemään ja hankitaan ehjät tilalle. Korjauksia ei kannata tehdä.

Ensimmäinen vaihe on tehdä kansiin täysremontti: ohjaimet uusitaan, seetit työstetään ja kansitasot plaanataan.

Venttiilit tulee ehdottomasti vaihtaa uusiin ja ilmaisia hevosvoimia saadaan 2-4 kpl hyvällä venttiilytyöllä eli oikeilla venttiiliseeteillä. Virtaukset ovat hyvin pienestä kiinni ja oikeat arvot on saatu lukuisilla virtauspenkkikokeilla. Oikeat astekulmat näkyy oheisista kuvista ja tiivistyspinta venttiiliä vasten (45 asteen pinta) tulee olla noin 2-2.2 mm leveä pakopuolella ja 2.5 mm imupuolella. Lisäksi venttiili tulee upottaa seettiin niin, että venttiililautasen yläreuna on tasan palotilan reunan kanssa.

Puristussuhdetta nostetaan plaanaamalla kansitasosta ainetta pois. Jos palotiloja ei muotoilla ja kanavia avarreta, kannattaa tyytyä 2-2.5 mm plaanaukseen. Tällä päästään 9:1 puristussuhteeseen, joka on kadulle melko sopiva.

Kireämpää nokkaa ja tuplakaasareita käytettäessä voidaan plaanata 3.5 mm pois kannesta sekä avarretaan kevyesti kanavia ja muotoillaan palotilaa. Päästään puristussuhteeseen 9.5:1. Palotilaa muotoiltaessa on hyvin tärkeää, että kaikki ne ovat keskenään yhtä tilavat. Imukanavaa voidaan avartaa (=suoristaa) hiikkusen n. 1 mm ja kansiaainetta poistetaan aluksi ohjaimen ympäriltä. Huomattavaa on, ettei kanavassa olevaa kuhmua saa poistaa vaan ainoastaan 1 mm verran pyöristää. Enemmän otettaessa seinämä saattaa puhjeta ja joka tapauksessa virtaukset huononevat. Älä suurena kanavaa liian isoksi, sillä silloin kaasuseoksen nopeus laskee. Hommassa on pyrittävä mahdollisimman sulavaan muotoon. Tärkeä kohde on imusarjan ja imukanavan liitoskohta, johon ei saa jäädä virtauksia sotkevaa pykälää.

Pakopuolella ensin pyöristetään ja osittain poistetaan seetin alla olevaa kansiaainetta (alumiininen terävä kulma) ja tämän jälkeen poistetaan ohjaimien ympärillä olevaa kansiaainetta. Sitä voi siis kaven-

taa, mutta missään nimessä kaikkea ohjaimen ympärillä olevaa ainetta tai koko ohjainta ei saa poistaa. Näin toimittaessa seurauksena on radikaali virtauksen pieneminen. Kanavan muodon tulee olla kartiomainen pakosarjaa kohden liikuttaessa ja liitoskohdan halkaisijan 35-38 mm. Pakosarjan ja pakokanavan liitokseen ei saa jäädä porrasta.

Nämä kannot riittävät 90 hepan koneeseen.

Edelleen kireämpää konetta tehtäessä, voidaan vaihtaa kansiin yliokiventtiilit ja kadulle rajayhdistelmä on imu 40 mm ja pako 36 mm. Kiskakoneissa kansiin on saatu ympättyä aina imu 44 mm ja pako 42 mm venttiilit!

VENTTIILIKONEISTO

Jos oma-aloitteisuutta ja intoa riittää, voi edelleen parantaa muuta venttiilikoneistoa. Työntötangot on syytä vaihtaa vakioita vahvempiin, jollaisia ovat mm. krommolylbdeenistä tehdyt. Moottorijarrutuksessa alkuperäisillä työntötangoilla on nimittäin taipumus ruveta taipumaan ja jopa katkeamaan. Työntötankoja on ainakin muistettava lyhentää, plaanauksen yhteydessä. Edelleen on niiden suuruus esim. lasilevyillä pyörittämällä todettava.

Suosittelavaa on myös vaihtaa venttiilinjouset astetta jäykempiin. Hyviksi on havaittu Ruotsin Boforsin valmistamat jouset. Ostetun sarjan jousien jäykkyys, puristusaine, kannattaa aina tarkistaa, sillä heittoja on löytnyt.

Keinuvipuja voidaan myös keventää, kiillottaa "selkäpuolelta" ja jokaisen paino on syytä tarkistaa ja tarvittaessa tehdä ne yhtä suuriksi. On olemassa myös 1.4 vipusuhteella (vakio 1) olevia keinuvipuja, mutta niistä ei katukäytössä ole juuri iloa.

Yhteenvetona edellä kirjoitetusta voisi vielä mainita, että kaikki koneistukset on syytä jättää ammattipajan tehtäväksi. Koneistuskustannuksista kannattaa kertoa helsinkiläisen Autokoneistamon Volkkari-rakentajille tekemä erikoistarjous, jossa kaikki välttämättömät koneistukset yhdellä kertaa teetetynä maksaa vain

1000-1100 markkaa! Eli tähän kuuluu kampiakselin laakerikaulojen hiominen, kiertokankien korjaamiset eli helojen uusimiset, vauhtipyörän kevennys ja sylinterinkansien korjaus eli ohjaimien vaihto, venttiiliseetien koneistus ja nostimien kuppien hionta.

ÖLJYJÄRJESTELMÄ

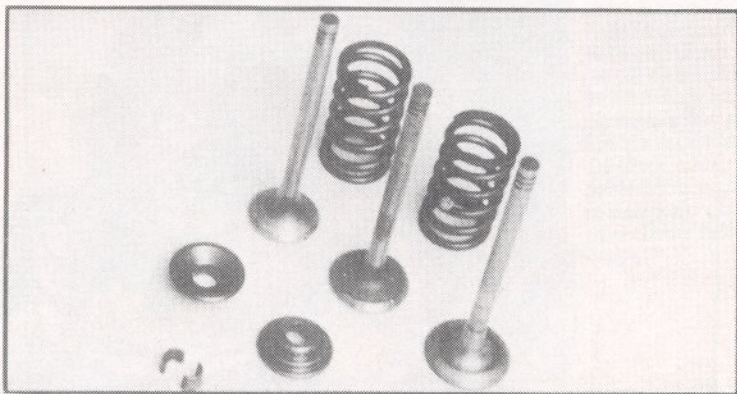
Jokainen joka on ollut tekemisissä VW:n kanssa tietää, ettei sen voitelujärjestelmä kykene läheskään kaikissa tilanteissa suoriutumaan sille annetuista tehtävistä. Öljyn lämpötila on liian korkea, koska lauhduttaja on sijoitettu väärin ja seurauksena voi olla männän kiinnileikkautuminen. Öljynpaine on liian matala ja näin ollen öljyfilmi kitkapahtojen välillä on liian ohut, mikä aiheuttaa nopeaa laakerien kulumista. Kunnon öljysuodatin puuttuu kokonaan aiheuttaen laakerien nopeaa kulumista. Alkuperäinen öljypohjan nk. T-sihtti kerää vain isoimmat moskat.

Turvallisoin ratkaisu ongelmaan on hankkia isompi, öljynsuodattimella varustettu öljypumppu, joita tekee mm. Claudes Buggies ja Scat. Eikä tässä yhteydessä tarkoiteta Volkkarin omaa isompaa öljypumppua vaan nimenomaan jonkin viritysfirman valmistamaa. Niissä rattaan pituus on yleensä 30-36 mm ja suodatinpanos on kiinni suoraan pumpun alumiinijalassa. Ne ovat mallia full flow eli öljy menee joka kierroksella suodattimen läpi. Lisäksi ne ovat alkuperäisiä tehokkaampia. Hinta n. 700 rahaa.

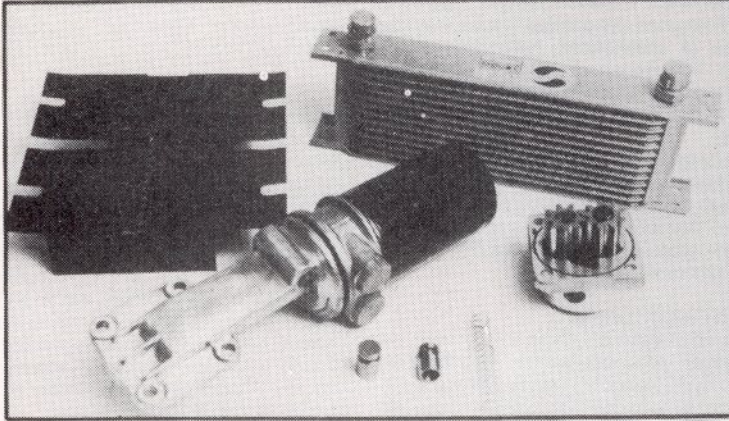
Kovassa ajossa viisas lisälaitte on öljypohjaan tuleva loiskelevy, joka rauhoittaa öljyn liikkeitä ja säästää tehoa auton liikuttamiseen. Hintakaan ei päättä huimaa, noin puolitoista saturaista.

Öljynlauhduttajaksi kelpaa hyvin tilavuudeltaan 0.7 litrainen. Se voidaan sijoittaa esim. auton etupuskuriin alle tai vararenkaan lokeron pohjalle ja rihlata ulkopelti, josta jäähdytysilma kulkee.

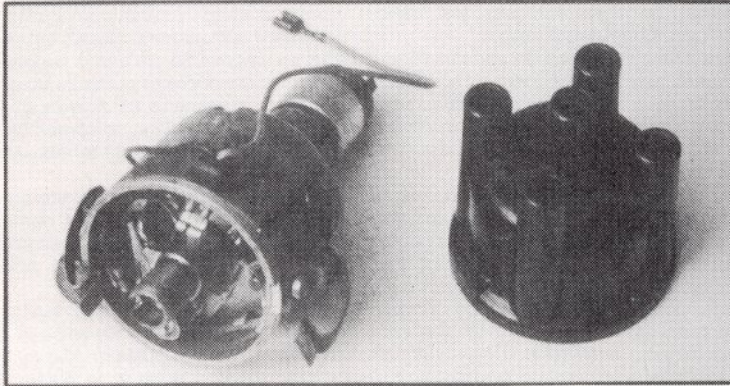
Viellä on saatavilla lisäohjia, jotka pitävät lämpötilan kurissa. Miinuksena niissä on maavaran pieneneminen.



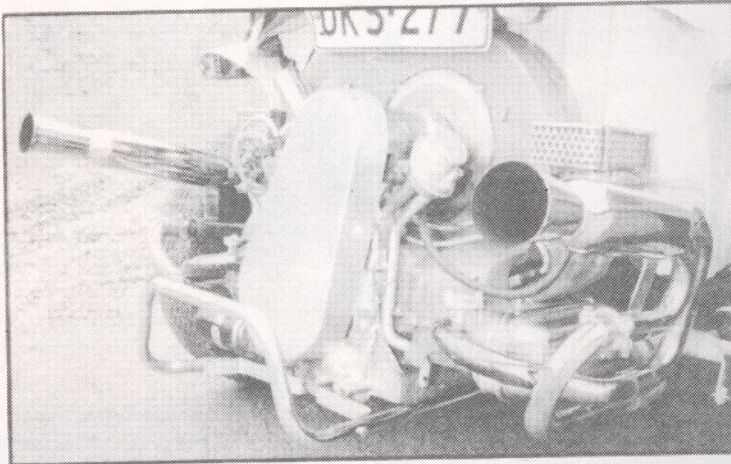
Katukoneessa riittää hyvin pitkälle alkuperäiset venttiilit, jotka on kuitenkin syytä vaihtaa uusiin mahdollisiin väsymien eliminoimiseksi. Venttiilijouset on viisasta vaihtaa hieman jäykempiin ja kevyet hi-perf-lautaset saattavat nekin olla hankinnanarvoisia. Vertailun vuoksi kaikkein oikeanpuoleisin venttiili on 40 mm imu.



Öljypuolta parannetaan loiskelevyllä, suodattimella varustetulla öljypumpulla ja öljynlauhduttimella. Alkuajan öljynkierto on yksi Kuplan moottorin heikommista kohdista.



Virranjakajien aatelia on Boschin yksikärkinen, tyyppinumeron 101 tunteva malli, joka sopii parhaiten juuri tuplakaasuttimilla varustettuun katukoneeseen.



Kahdella kaasuttimella ja erillisillä pakosarjoilla varustettu boxeri.

VIRTAJÄRJESTELMÄ

Volkkarissa on alkuajan jakaja, jolla säädetään sytytysennakko sekä alipainetoisuudesta että keskipakoisvoiman avulla. Virityksessä koneessa imupuolen virtaus on niin paljon suurempi kuin vakiona, että tällainen jakaja ei toimi vaan ennakko tulee liian nopeasti. Seurauksena on ikävä männänrenkaiden kilinä ja usein männänrenkaiden katkeaminen tai jopa kolmospöytyn männän sulaminen yläreunasta.

Tilalle vaihdetaan I-kärkijakaja, jossa sytytyksen ennakko säädetään vain keskipakoisvoiman avulla. Näistä parhaat ovat Boschin nk. 010 (tyyppimerkintä 0 231 129 010) tai 019. Näistä 019 on lievämpi eli se antaa täyden ennakon 3500 kierroksessa, kun taas 010 antaa kaiken jo 1500 kierroksessa. Tuplakaasareitten kanssa 010 on nappivaihtoehto ja sitä paitsi huomattavasti helpommin maasamme saatavissa kuin 019. Toinen keino on poistaa alipainesäätö vakiojakajasta, mutta se on huomattavasti hankalampi vaihtoehto.

Sytytyspuolena riittää aivan hyvin hyväkuntoinen vakioapuola.

Tulpat pitää vaihtaa kylmempään, koska puristussuhde on noussut. Niiden lämpötila nostetaan 175–200:aan eli hyvä valinta on esimerkiksi Bosch 200 tai NGK 6.

Paljon puhuttu ja paljon vaihdettu kohde on hihnäpyörä. Ensinnäkin se on näkökysymys, sillä onhan alumiininen, asteluvuin varustettu pyörä mukavan näköinen. Pienihalkaisijaisen pyörän mainostetaan myös lisäävän tehoa, mutta todellisuudessa hyöty suurilla kierroksilla kyseessä olevassa koneessa on luokkaa 1–1,5 hevosvoimaa. Ei siis juuri kannata hankkia tehonlisäysmielessä. Huonoja puolia on nopea kuluminen pehmeästä materiaalista johtuen sekä vakiona pienempihalkaisijaisilla moottorin jäähdytys-
tehon huononeminen.

POLTTOAINEJÄRJESTELMÄ

Merkittävä tehonlisäys saadaan aikaan kaasutinsysteemiä muuttamalla ja kadulle hyvä rakennelma on kaksi kaksikurkkuisia kaasutinta. Markkinoita ovat hallinneet tutut nimet Weber ja Solex, mutta nyt niiden rinnalle on tullut uusi tekijä Dellorto. Uuden tulokkaan kilpailukykyä parantaa n. kolmannesta pienempi hinta.

Esimerkkikoneeseemme sopii kaksi 40 mm kaasutinta, joita ovat mm. Dellorton DRLA ja Weberin IDF. Ostettaessa kaasuttimiin yleensä tehdään perussäätö, joten niiden kanssa selvinnee hyvin. Niillä kulutus pysyy kohtuullisissa lukemissa, mutta ongelmaa voi tuottaa säätöjen synkronointi.

Jos kunnon kaasuttimet tuovat mukavasti tehoa, niin kyllä ne melko ruhtinaallisesti vievät valuuttapuolta. Weberien ja Solexien kappalehinnat pyörivät 8–900 markassa, kun taas Dellorton saa n. 500 markalla.

Imusarjoja on markkinoilla kirjava valikoima: on lyhyttä ja pitkää, on iso- ja pienireikäistä. Niissä on viisainta pysyvällä tunnetuissa merkeissä, sillä ne ovat poikkeuksetta tehokkaimmat. Imusarjaa valittaessa kannattaa kiinnittää huomiota siihen, että kaasuttimet ilmansuodattimiseen mahtuu konepellin alle ilman ylimääräisten kyhmyjen moukaroimista. Tarkka kohta Volkkarin imusarjassa on kiinnityskorvake, sillä se on asennettu kanteen vain kahdella 8 mm pultilla. Joten rasitus on suuri ja imusarjan on oltava vahvarekenteinen. Hyviä ovat lyhkäisenpuoleiset, väriltään tummanharmaat mallit, jotka ovat kopioita Scatista tai Sauerista. Niihin löytyy myös helposti sopivat kaasuvivustot päinvastoin kuin pitkäkurkkuisiin malleihin. Pari lyhyitä imusarjoja maksaa n. 500 mk.

Toinen kohde, missä tehdään ihmeitä on pakosarja. Niistä kadulle sopivin on nk. käärmepesä, jossa on yhtä pitkät pako-putket kustakin sylinteristä. Se on hyvin hengittävä peltipakosarja. Sen perään tulee kollektori ja äänenvaimennin, jota valittaessa kannattaa pitää mielessä katsastusmies. Markkinoilla on melkoisesti liian äänekkäitä malleja. Hinnat kieppuvat 500 markan lukemissa.

KOKOAMINEN

Moni Kuplan rakentaja on selvinnyt onnellisesti tähän asti, mutta kokoamisvaiheessa ei ole noudatettu tarpeellista huolellisuutta. Kokoaminen on nimittäin Kuplan moottorin rakentamisessa kaikkein vaikein vaihe ja mikäli ei ole 100-prosenttisen varma taidoistaan, ei kannata hommaan yksin ryhtyä. Tietoja on helposti saatavissa alan asiantuntijoilta.

Edelleen on huomattava, että tehojen lisääntyessä voimansiirto rasittuu entistä enemmän. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että vakiokytkin hajoaa. Kannattaa suosiolla vaihtaa jyrkempään.

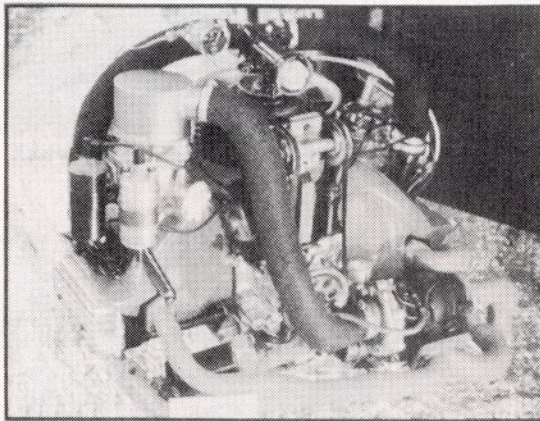
KUSTANNUKSET

Alussa ja pitkin jutun etenemistä on puhuttu myös hinnoista, mutta selvän kokonaiskuvan saamiseksi on kustannukset koottu tähän vielä yhteenvedon mukaisesti. Hinnat ovat noin-hintoja ja pikkunippeleitä ei ole otettu mukaan.

| | |
|------------------------|----------|
| koneistukset | 1100 mk |
| sylinteri-mäntä-sarja | 700 mk |
| tiivisteet, laakerit | 400 mk |
| nokka-akseli | 500 mk |
| virranjakaja | 500 mk |
| kaasuttimet | 1800 mk |
| (Dellortot | 1000 mk) |
| vivusto | 200 mk |
| imusarja | 500 mk |
| pakosarja | 500 mk |
| öljypumppu, loiskelevy | 900 mk |
| hihnapyörä | 300 mk |
| YHT. | 7400 mk |
| (Dellortoilla | 6600 mk) |

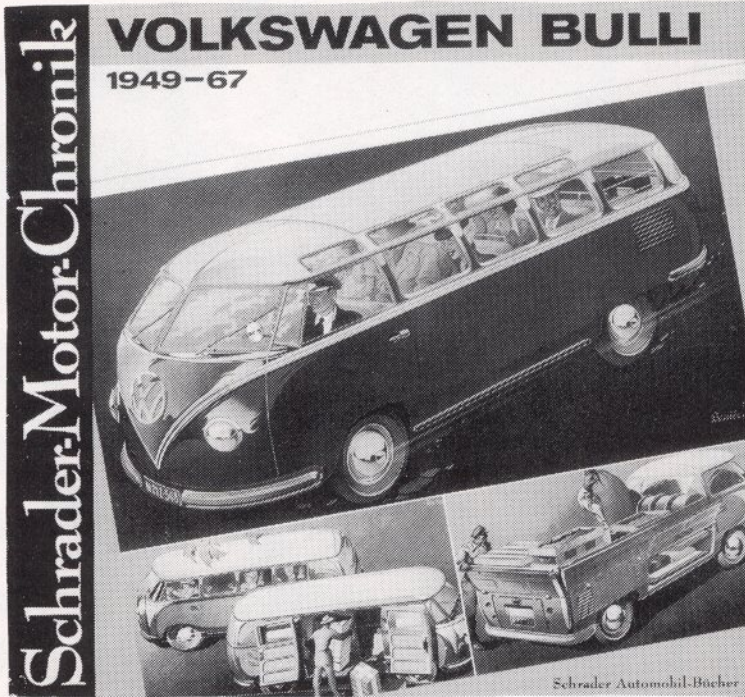


Peltipakosarja eli ns. käärmepesä on ensimmäisiä asioita, mitä VW-boxeriin kannattaa hankkia. Valikoima on mittava ja hinnat vaihtelevat 500-900 markkaan. Rahan väärä sijoitus. Valittaessa on muistettava katsastusviranomaisten määräykset äänestä.



Toki Kuplan moottori antaa mahdollisuudet vaikka kuinka kireään katukoneeseen. Berndt Wasastjärnan oma katukone on äärimmäisyyksien rajoilla. Iskulavuus 1.9 litraa, turbo, polttoaineen ruiskutus ja sisällä vain parasta osaa. Tehoa 200+ heppaa!

KUUKAUDEN KIRJA



Saksalainen Schrader Automobil Bücher on julkaissut meidän kaikkien vanhojen VW typ 2:n harrastajien iloksi kirjan VW-Bulli 1949-67.

Kirja sisältää tietoja ja historiaa kaikista vanhoista pakuis- ta, Kleinbusseista, Sonderbusseista jne.

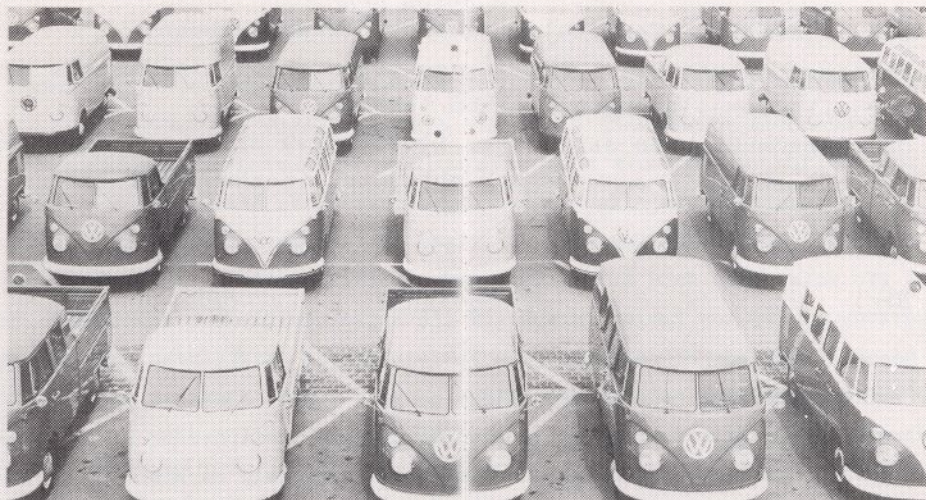
Lähes sata sivua, erittäin runsas kuvitus.

Todella herkullinen kirja kaikille aiheesta kiinnostuneille. Kirjaa voi tilata suoraan kustantajalta Saksasta, mutta hel- poiten sen saa esim. Multilibro Oy:stä Helsingistä. Osoite Multilibro Oy, PL 435, 00101 Helsinki. Hinta 169,- mk.

Kirjaa on valitettavasti saatavana vain saksankielisenä mutta vastaanahan lähes sata sivua kuvia aina yhtä Deutsch für die Oberstufe.

Terveisin *Antti*

PS. Tässä kirjasarjassa on myös toinen VW-kirja: VW Käfer Cabrio 1949-79, eli Cabriolet-kupla -tietoa kiinnostuneille.



Soll man: schnell
 und billig
 als Fuhrpark
 sind die
 Volkswagen
 geeignet
 der Saigo
 Das Wertekata
 der VW
 1963

Tässä edustava rivistö uunituoreita Volkkareita tehtaan pihalla odottamassa kuljetusta. Syksy 1963 eli vuosimalli -64.



Vuosimalli -63

Ylhäällä:
 umpipaketti,
 huomaa sivu-
 ovet kummalla-
 kin puolella.

Alhaalla:
 Dobbelsbine,
 lyhyt avolava
 ja kaksi penk-
 kirivinen oh-
 jaamo "hytti",
 6-hengen

Der Großraumwagen führte VW 1963 ein (links oben). Hin und wieder sah man auch Fräzzeuge mit Doppelfuren auf beiden Seiten. Je nach Aufbau variierte die Nutzlast von 500 (Krankenträger) bis 630 kg (Kastenwagen).



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> |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|
| Hannu Jortikka | Kouvola | Kupla 1200 -63 |
| Harri Karenius | Espoo | |
| Antti Talvitie | Seinäjoki | |
| Mika Palomäki | Helsinki | Kupla 1300 -66 |
| Stina Viljanen | Helsinki | Kupla 1300 -65 |
| Tero Ruusuvirta | Luhtajoki | Kupla 1300 -66 |
| Erik Terävä | Turku | Kupla 1300 -73 |
| Pekka Loippo | Lahti | |
| Harri Hannula | Kotka | Kupla 1300 -68,-55 |
| Markku Korpela | Loimaa kk. | Kupla 1300 -73 |
| Martti Rautio | Vantaa | Kupla 1200 -74 |
| Ahti Rossi | Helsinki | Kupla 1303 S -74 |
| Mika Laine | Monnannummi | Kupla 1200 -68 |
| Ari Huhta | Kokkola | Kupla 1200 -56 |
| Hannu Rantala | Unaja | Kupla 1700 -76 |
| Tomi Laakkonen | Lahti | Kupla 1303 S -74 |
| Olli Vasa | Helsinki | Cabriolet 1600 -74 |
| Ann-Britt Grannenfelt-Holst | Vantaa | Kupla 1300 -66 |
| Timo Siivonen | Ihode | Kupla 1300 -72 |
| Jukka Ylä-Kujala | Kotka | Kupla 1303 S -74 |
| Veli-Matti Teräväinen | Espoo | Kupla 1300 -66 |
| Reijo Honkamäki | Kiikoinen | Kupla 1300 -73 |
| Reima Karike | Espoo | Kupla 1303 S -73 |
| Timo Tähtinen | Helsinki | Kupla 1300 -66 |
| Sirpa Koskinen | Helsinki | |
| Pertti Saine | Eura | Kupla 1303 S -74 |
| Pasi Salminen | Jämsä | Kupla 1300 -66 |
| Pär Jonsson | Aby-Sverige | Kupla 1500 -67 |
| Tom Strandberg | Valkeakoski | Kupla 1300 -73 |
| Markku Lehtonen | Helsinki | Kupla 1600 -71 |
| Kai Juden | Vantaa | Kupla 1300 -72 |

KUULUMISIA RUOTSISTA

Terveiset täältä totisten VW-keräilijöiden paraatiisista. Kerron nyt Ruotsin VW-yhdistyksen vuosittaisesta käynnistä tšekäläisen maahantuoja luona Södertäljessä. Tilaisuuteen kuuluu aina myös elokuvia vanhoilta hyviltä Kupla-ajoilta. Niitä seurataan herpaantumattomalla mielenkiinnolla.

Aloitan nyt kuitenkin alusta eli maaliskuun ensimmäisestä päivästä 1986. Mainittu päivä jäi sikäläkin mieleen, kun edellisellä yönä Olof Palme oli murhattu. Maaliskuun ensimmäinen päivä oli kuitenkin ensimmäinen lämmin kevätpäivä ja muutamat matkaajista uskaltautuivat veteraaniensa ohjauspyörän ääreen ja tulivat täten asianmukaisilla kulkupeleillä maahantuoja kokoushuoneelle. Oikeista peleistä puheenollen, tämä kirjoituskoneeni on iloiselta 50-luvulta. Vanhoista peleistä on nimittäin mielestäni kirjoitettava vanhalla pelillä, tämä vai pienenä huomautuksena. Tilaisuus alkoi tuona sunnuntaina klo 11.00 aamupäivällä ja aluksi puheli muistaakseni maahantuoja edustaja ja toivotti meidät tervetulleeksi-minutkin, jolla oli vain 12 vuotta vanha "pahna". Olin e-tukätehen pyytänyt luvan saada olla mukana, sillä jäseniksi hyväksyttiin tuolloin vain vm.60:n omistajat ja tietysti vanhemmat. Meitä muita kutsutaan passiivisiksi jäseniksi, eikä meillä normaalisti ole asiaa ns. varsinaisten jäsenten kokouksiin. Puheen jälkeen seurasi elokuva 30-luvulta ja esitti aivan oikein VW-tuotantolaitoksen pystyttämistä ja Astu-vainaan koeajoa Ferdinand Porchen kera, ja Kupla oli avonainen vm.38. Saimme nähdä myös aivan elävät ku-



VW Kupla -76, TUH-476, 1700ccm, musta, erikoista keula, perä, levitykset ym. (ks.kuva). Omistaja Hannu Rantala, Unaja (Rauman mlk.)

vat niistä 30:stä esisarjan vaunuista, joilla ei ollut lainkaan takaikkunaa. Siihen ikkunattomuuteen ei varmasti ollut muuta syytä kuin kustannus sellaiset, sillä hinta ei saanut kohota yli 10000Rmk. Samaan kokoushuoneeseen oli myös pystytetty pöytä, joka kantoi päällään asiaan kuuluvaa kirjallisuutta ja jäsenten valokuva-albumeja. Vuorossa oli sitten kahvia ja tätekakkua. Pöytäni istuutui pari nuorta harrastajaa, joista toinen ilmoitti alkavansa seuraavana päivänä irroittaa koria alustasta entisöintitarkoituksessa. Nämä veikkoset eivät oikein ymmärtäneet meidän kerhoamme, jossa vesijäähdytteisetkin, aivan uudet tuotteet, voivat olla mukana. He pitivät mahdottomana minkäänlaisen me hengen syntymistä, koska autoilla ei ollut mitään yhteistä. Pöydästä noustamme seurasi jotain aivan mielenkiintoista. Meidät johdatettiin isoon entisointi-halliin ja siellä korkealla kiikui VW, vuosimallia 46. Maahantuoja oli sitä pikkuhiljaa entisöimässä. Auto oli tuotu käytettynä Saksasta vuonna 48 ja ostaja oli Ruotsin Punsainen Risti. En tiedä, miten kauan he hyödynsivät autoaan, mutta lopulta se joutui kuitenkin oikeaan paikkaan eli takaisin maahantuoja Sana oikea johtuu siitä, että muilla ei ehkä olisi ollut mahdollisuuksia maahantuojaan tavoin hankkia ja teettää osia näinkin vanhaan vuosimalliin. Vuoros-



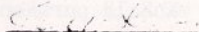
Vas. VW 1300 -72, UUT-187
Metallinhohtosin. Omistaja
Kai Juden, Vantaa



Oik. Kupla vm. -66,
BD-310, sininen, 1300 cm³
alkuperäiskunto.
Om. Tero Ruusuvirta,
Luhtajoki

sa oli sitten vielä toinen 30-luvun elokuva ja lopuksi nelivetoisen Audin seikkailuja rallipolulla. Tekisi mieli aivan vuosittain käydä noin antoisassa tilaisuudessa, mutta se edellyttäisi VW vuosimallia 60 tai sitä vanhemman hankkimista. Saapihan nähdä tuota. Olen usiassa yhteydessä arvostellut kerhoomme hyväksyttävää autovalikoimaa. Joskus sen havaitsee itselleen aika edulliseksi. Kaksitoistavuotiaalla nuormobilillani ei ole täällä paljon sanomista, mutta sillä puolen lahtea se menee täydestä kuin kulkurin hevossa kauppa pimeässä. Kuitenkin lienee parasta jättää omat edut sikseen ja omalta kohdalta pidän Ruotsin VW-kerhoa esikuvanani. On nimittäin tapahtunut mielenkiintoinen muutos täkäläisissä säännöissä. Kerhon jäsenyydeksi riittää aito ja lämmin kiintymys ilmajäähdytteisiin VW-hin. On siinä joku pikkuste vielä jäljellä liian nuorten autojen omistajille, mutta kuten sanottu, hyväksytään heidät kuitenkin jäseniksi. Vanhasta vehkeestä jne..., mutta vanhalla kameralla ei olisi Södertäljen tilaisuuden hälinässä mitään kuvia ottaa. VW vm-46 oli koko ajan sankan katsojajoukon ympäröimä ja onnen kaupalla sain moottorista ainakin erittäin hyvän otoksen. Jos voisin kuvan esittää, näkisitte yksinkertaisen, kauniin ja kestävästi tehdyn moottorin. En kuitenkaan julkaise kuvaa johtuen siitä, että hukkasin sen negatiiveineen Suomessa, lomalla ollessani-hermittaa...

Tässä niinkuin hyväksi lopuksi muistutan talviteillä ja hiekkateillä muulloinkin suolaa löytyvän. En ainakaan omaani mibiilia sinne laittaisi vaan tallissa pidän. Lisätoivomuksena kehoitan hankkimaan taas talven aikana alkuperäisosa rakkaisiin "Pannapuhaltimiimme". Saattavat käydä nimittäin pikkuhiljaa vaikeasti saataviksi.

Syksyterveisin 
Pentti Kivimäki

AUTOPURKAAMO HYÖTY - OSA

KAIKKI MERKIT - KAIKKI MALLIT

VOLKSWAGEN: kuplat, pakut, TL, 412, Passat, Golf
Edullisia B - osia myös talviautoosi. Pääosa autoista vuosilta 1965 - 1980.

HYÖTY - OSA KYTRINTIE 17 00770 H:ki I. 90-386352

SALLITUT JA KIELLETYT VW:t

Vaasan jaosto esitti KEVÄT VW:ssä mielenkiintoisia kysymyksiä ja johtokunnan puolesta vastasi Päivi Ohenoja. Vanhana VW-harrastajana ymmärrän kyllä molempia. Ensiksi mitä kauempana ollaan, sitä enemmän ollaan epätietoisia monista yhdistyksen toimista. Yksi epätietoisuus on myös varojen käyttö. Vaan niinhän se vähän on, kuten Päivi-tyttö saneli. On kallista tuo lehti-painatus ja vapaaehtoisia voimia tarvitaan. Vuosikokouksen "pahveistahan" se rahojenkin käyttö sitten selviää vuosittain. Eiköhän nuo ole kunnossa. En tiedä, kuka alkujaan saneli yhdistyksemme periaatteet ja minkä aatteen ympärille oikein keräännuttiin. Jonkinlaiset autopuhelimet näyttelivät ainakin huomattavaa osaa (sanokaa vaan jos olen väärässä). Tuohon rakkaaseen ja kunnialliseen KUPLAAN tehdyt muutostyöt olivat myös hyvin tapetilla. Ja nyt tulen siihen erikoiseen. KAIKKI VW-t hyväksyttiin mukaan! Muualla maailmassa vastaavia kerhoja perustettaessa löytyi yhteinen periaate, jonka ympärille keräännuttiin. Meidän kerhossamme-kuten Vaasan kerho mainitsi-riittää, kun nokalla komeilee VW, vaikka kyse olisi 82-PASSATISTA. Mistä muualla maailmassa pidetään kiinni, on juuri ILMAJÄÄHDYTTSEISYYS. Sen lisäksi rajoituksia löytyy vuosimallien suhteen. Auton pitää lisäksi olla alkuperäisessä kunnossa vain muutamien poikkeuksin. Pienenä valaisevana esimerkkinä kerron lyhyesti oman VW-1303-IS:ni veteraaniautokatsastus-yritykseni. Katsastajan saapuessa auton luo Tukholman DJURGÅRDENISSA, hän oli vähällä purskahtaa itkuun, ei suinkaan ihastuksesta, vaan mielenjärkytyksestä. Ei ollut itku minullakaan kaukana, kun neljän vuoden työskentely osoittautui savijaloilille tai oikeastaan-pyörille perustetuksi. Ailla olivat nim.175/70-15 UNIROYALIT. VW:t varustetaan, kuten tunnettua, tavallisesti leveydellä"155". Onneksi hän sattui kurkistamaan tavaratilan pohjapahvin alle ja siellä olikin vararenkaana täysin käyttämätön, aivan ihana PIRELLI 175/70-15. Tällöin muisti katsastaja (täkäläisen VW-klubin valtuuttama ja lisäksi klubin perustaja), että erä avosellaisia tuli v.74 varustettuna juuri leveillä PIRELLEILLÄ. Sain siis veteraanihyväksynnän autolleni. Täkäläinen klubi tosin hyväksyy vain vuosimalliin 60 saakka ilmajäähdytteiset. Vteraanimaininnasta huolimatta en mahdu siis täällä olevaan kerhoon, vaan on oltava jäsenenä hieman avarammassa Suomen kerhossa. Lopuksi - ehkä meidänkin(Suomen) VW-kerho keskittyy ILMAJÄÄHDYTTSEISIIN. Tässä oli yksi mielipide, jollaisia kyseltiin jäseniltä.

Pentti Kinnala (St/ka)

Ennakoperintö

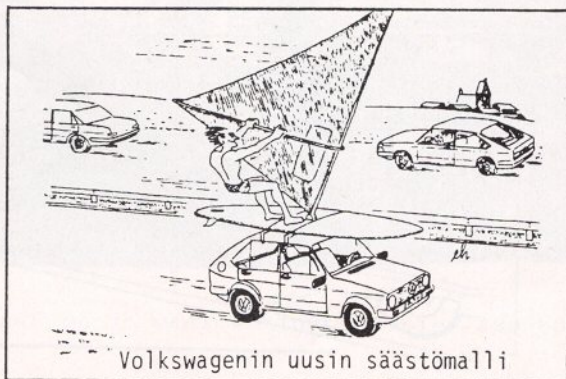
Oli poutasateinen iltapäivä, aurinko kylvetti vähäpukeisia työstälähtijöitä, mutta tihmoi harvakeen. Torstai, hernerokkapäivä-jostakin syystä söin töissä aina torstaina hernekeiton ja räiskäleet. Olin juuri leimannut kellokortin: 14.06. Työpäiväni loppui jo kahdelta, koska tulin aina kuudeksi aamuvuoroon liikennevalojenkin vielä vilkkuessa keltamerenä Kehä III:lla.

Istuin `Vokkelooni` ja köytin itseni turvavöihin, starttasin...vain elee-ton niuskaisu. Käänsin uudestaan virta-avainta. Ei mitään, ei niin startin napsahdusta kummempaa. Olin jo ehtinyt olla hetken tyytyväinen Polo Classiciini, joka vahatun hoitoisena tervehdi parkkipaikalta. Pari vuotta vanha pirssi ja suuttua nyt pikku sateesta näin. Pahuksen kosla!

Mieleeni muistui eräs rouva: olin Hiekkaharjun nakkikioskilla töissä, kun Elannon risteykseen sannahti K 70. Ulos astaitti arvokas rouva parhaissaan, starttasi ja lopulta yritti työntää `ahjoaan` tien laitaan. Mutta urakka oli yksinäiselle liian raskas ja tämäkös tuskastui, takoi nyrkkejään autonsa kattoon ja huusi: `Mä myyn sut, mä myyn sut!` Manasin minäkin nyt Ferdinandin kyhäelmäineen alle arvoasteikkojen. Kuplasta tämä on kaikki lähtöisin, meidänkin perheessä. 70-luvun taitteessa hankittiin auto, kun äitikin ajoi kortin. Taisin olla viiden ja oli kiva olla autokoulun ajoissa mukana, kuinkas muutenkaan! Uudella vaaleansinisellä Volkswagenilla äiti korttinsa suoritti ja kohta kierrettiin Tikkurilan Salomaan autoliikkeen pihaa harvase päivä etsien sopivaa...merkki oli toki selvä: Kuplavalokkari sen piti olla. Voi saaplari, kyllä viiden ikäinen mies sen jo tiesi, että Mersu sen täytyi olla tai Volvo. Olisi ajanut sen korttinsa vaikka Bemarilla!

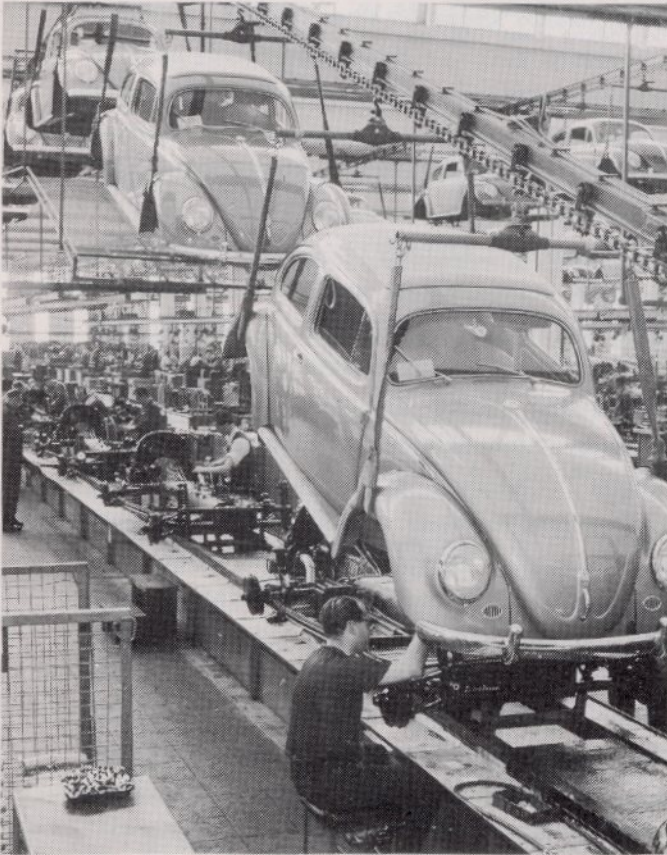
No, kohta pihalla värisytteli harmaa -65 `Vokkelo` ensilumen peitellessä lokasuojien paikkailut. Ja siksi tässä nyt värjötellään `Polosen` kanssa työmaalla sateen rummuttaessa konepeltiä rytmikkäästi. Näin ainakin uskottelin itselleni. Havahduin sivuikkunan koputuksiin Timpan kurkkiessa sisuksiin. Löytyihän sieltä Saabin takakontista kaapelit ja kohta Tuusulan tiellä kyyti oli jo lämmin. Kuriiritien risteyksessä punainen Opel nökötti pelti pystyssä lannistuneen näköisenä. Pysähdyin tarjoamaan apuani ja sama konsti se Kadetinkin elvytti taas tien päälle. Kaveri kiitti ja tarjosi kymppiä vaiivanpalkaksi, mutta riitti, kun pääsin kehoittamaan VW-konsernin tuotteisiin turvautumista. Taidankin kurvata VW-Lennon kautta, jos tässä rupeis kattelee vaikka Jettaa.

BY VISA No 049705
eli Vesa Viuhkonen, Vantaa



Volkswagenin uusin säästömalli

Näin koottiin ennen volkkareita, ei ollut minkäänlaisia robotteja mukana kuvioissa. Ainoa robotti oli sakemanni.

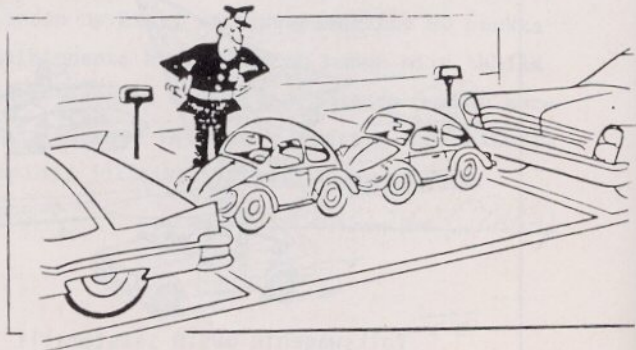


Schiebedacheja siinä tulossa alustan kiinnitykseen. Voikun saisi edes yhden "iskemättömän".

Werkfoto
Works Photo
Photo VW

Volkswagenwerk - Endmontageband
Volkswagenwerk - Final Assembly Line
Usines Volkswagen - Chaîne de montage final

Abdruck honorarfrei
Reproduction allowed free of charge
Reproduction autorisée et gratuite



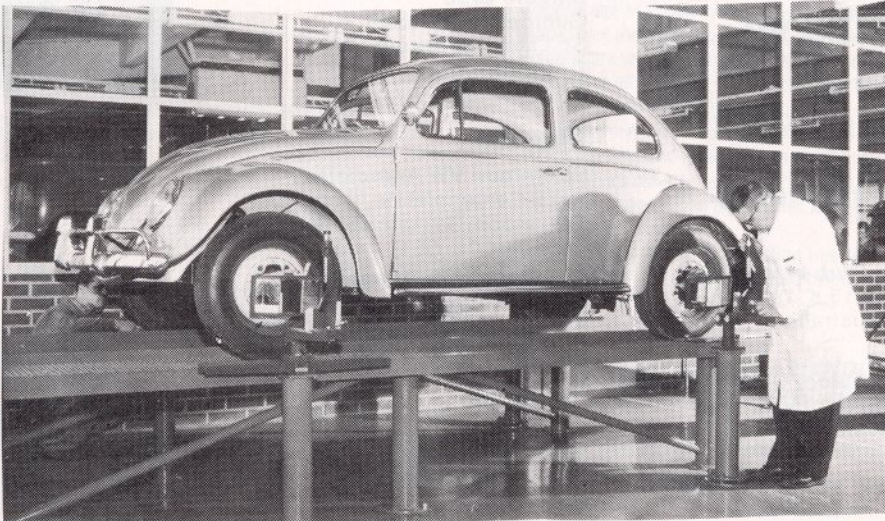


Werkfoto
Works Photo
Photo VW

Volkswagenwerk - Endmontagebänder
Volkswagenwerk - Final Assembly Lines
Usines Volkswagen - Chaînes de montage final

Abdruck honorarfrei
Reproduction allowed free of charge
Reproduction autorisée et gratuite

Tässä sitä ollaan jo loppusuoralla, viimeiset tarkistukset menossa. Kuplaa silmäkantamattomiin. Montakohan teistä on vielä liikenteessä ?



Tässä on jo yksi ehtinyt pyörien asentokumien säätöön.

Handwritten signature or mark.

VW Trends

SUBSCRIPTIONS: U.S. and U.S. possessions, \$13.98 for 12 issues; \$25.96 for 24 issues. Add \$6.00 a year (cash payment in U.S. currency only) for countries outside U.S. and possessions. Add \$36.00 for first class/air mail delivery outside U.S. and possessions. VW TRENDS Subscription Department, McMullen Publishing, Inc., P.O. Box 15690, Santa Ana, CA 92705-0690. Single copy price, \$2.25. Allow 8-10 weeks for delivery of first issue.

USAssa ilmestyvistä VW-julkaisuista VW-Trends julkaisee Club-House-nimistä kerhopalstaa. Siihen on listattu ehkä suurin osa maailman VW-kerhoista. No:ssa 5/86 oli myös lyhyt esittely meidän omasta Volkkariyhdistyksestäme. Ohessa lista kerhoista ja niiden osoitteista.

Ryhdy kirjeenvaihtoon/jäseneksi johonkin eksoottiseen VW-kerhoon. Kerro yhdistyksestäme ja omista Volkkareistasi. Yritä luoda kontakti ja jatkuva kerholehtien vaihto. Kutsu näiden kerhojen jäseniä tapahtumiimme tai käy itse heidän tapahtumissa. Kirjoita meidän kerholehteen yhteyksistäsi.

Näin tämä VW-harrastus tuo uusia ulottuvuuksia, kielitaitosi kohenee ja FVWA tulee tunnetummaksi. Ylimääräisten kerholehtien ja tarrojen saamiseksi tähän tarkoitukseen, ota yhteys Macke Rapaseen 90-566 3027 tai Kimmo Veijoseen 90-748 358. Ne kerhot joihin meillä on jo jonkinlaisia yhteyksiä on ympyröity.

VW-Trends lehti on VW-aiheinen värikäs aikakausilehti. Jos haluat tilata sen, niin mene pankkiin ja osta ulkomaanshekki osoitettuna ylläolevaan osoitteeseen ja mainituille dollarimäärille. Lähetä shekki ja lyhyt tilauskirjelmä lehden tilausosastolle - ja alat saada lehdet suoraan kotiisi.

INTERNATIONAL

Australia

Flat 4 Volkswagen Club of N.S.W. Ltd.

Uwe Stoppel
72 Prince Street, Dept. VWT
Canley Heights
N.S.W.

Volkswagen Club of Victoria

G.P.O. Box 1215 K, Dept. VWT
Melbourne, Australia
3001

Volkswagen Custom Club of Victoria

P.O. Box 4848, Dept VWT
Melbourne, Australia
3001

Volkswagen Drivers Club of Qld.

P.O. Box 618, Dept. VWT
Valley
Queensland, Australia
4006

Belgium

Bincole Club

Gunther van Brabant
St. Laurentiusstraat 11,
Dept. VWT
3311 Tienen

Canada

Saskatoon VW Association

3926 Centennial Dr., Dept. VWT
Saskatoon, Saskatchewan
Canada, S7L 5L1

The Vintage Volkswagen Club of Canada

R.R. #1, Smith's Cove, Dept. VWT
Digby, N.S. BOS ISO

Denmark

Buggy Klub Danmark

Husumgade 50 st. tv., Dept. VWT
DK-2200 København N.

VW Veteranen-Klub

Mosevangen 105, Dept. VWT
5330 Munkebo

CLUB

House



Finland

Suomen Volkkariyhdistys
Finnish VW Association
PL 145, Dept. VWT
06101 Porvoo
Finland

France

Wild VWs and Buggy's
3, avenue du Mal Vaillant, Dept VWT
94130 Nogent Sur Marne
France, (1) 43.24.18-41

Germany

Interessengemeinschaft der
Karmann Ghia
Fahrer und Fahrerinnen
Uwe Witkowski
Bogenstrasse 101, Dept. VWT
D-5400
Koblenz

VW-Kafer-Team Goppingen e.v.
Wilfried Bauer
Carl-Hermann-Gaiser-Strasse 6, Dept VWT
7320 Goppingen

Volkswagen Club Deutschland
Harald Steiner
Norderkamp 3, Dept. VWT
2359 Hensted/Ulzburg 1
Germany

Kafer Cabrio Club Kaiserslautern
Uwe Schumacher
Lessingstrasse 3, Dept. VWT
6753 Enkenbach 1
Germany

VW Cabrio Club
Harry Schley
Dielinger Str. 29, Dept. VWT
4500 Osnabruck
West Germany

Brezel fenstervereingung
Pete Gelein
Adalbert Stefter Strasse 14, Dept. VWT
8752 Mainaschaf, West Germany

Club 1303
Ernest Guminski
Fichtenhain 19, Dept. VWT
5135 Susterseel

VW Club-Rhein-Necker, Heidelberg
c/o Thomas Dreher
Theodor-Koerner-Str. 2, Dept. VWT
6904 Eppelheim
West Germany

Great Britain

VW Owners of Great Britain
66 Pinewood Green, Dept. VWT
Iver Heath
Bucks, England



CLUB HOUSE CLOSE-UP



SUOMEN VOLKKARIYHDISTYS - FINNISH VW ASSOCIATION/CLOSE UP

The Finnish VW Association is a club that was formed in 1982 and is open to all makes and models of Volkswagens. Designed originally to promote contact between all enthusiasts and owners of Volkswagens, the club now boasts 250 members. Mostly made up of the Sedan model cars, all types of Volkswagens are welcome and well represented. The club cars are of all styles of VWs too, including original stock, restored and Cal-lookers.

The Finnish VW Association publishes a newsletter (in Finnish) and regularly has meetings in which the members meet to talk about building and restoring Volkswagens. The newsletter is put out about five times a year.

Anyone interested in contacting this club may do so by writing to the address listed below, and tell 'em TRENDS sent ya!

SUOMEN VOLKKARIYHDISTYS
Finnish VW Association
PL 145
06101 Porvoo, Finland

Philippines

Hot VW of P.I.

c/o Elder Garfield
P.O. Box 489, Dept. VWT
Cebu City 6401
Philippines

Republic of South Africa

Backchat Buggies & Vans

20 Man Rippen Crescent, Dept. VWT
Fichardt Park
Bloemfontein
9322, R.S.A.

The Rand Beetle Club

P.O. Box 96307, Dept. VWT
2019 Brixton, R.S.A.

Sweden

VW Register

Pal Hosk
Pontongargatan 43, Dept. VWT
11237 Stockholm
Sweden

Svenska VW-Cab-Klubben

Dennis Sockander
424 35 Angered, Dept. VWT
Sweden

Switzerland

VW Uraltkafer Club Schweiz

Josef Eberhard
Wolfgangstra 83, Dept. VWT
9014 St. Gallen
Switzerland

Kafer Club Luzern

Norbet Michel
Hertensteinstr 8, Dept. VWT
6004 Luzern
Switzerland



USA

Hebmuller Registry

2586-6 Sunnyslope Drive, Dept. VWT
Sparks, Nevada 89431

Kubel Korps

Western Front Headquarters

c/o Jeff Axxe
15721 Blaine #E
Bellflower, California 90706

National Volkswagen Association (NVWA)

P.O. Box 2291, Dept. VWT
Irwindale, CA 91706

Rometsch Registry

2510 N. Larchmont, Dept. VWT
Santa Ana, CA 92706

Safari "Type 181" Club

3042 Creekside Drive, Dept. VWT
San Jose, CA 95132

Society of Transport Owners (SOTO)

P.O. Box 17234, Dept. VWT
Irvine, CA 92713

Split Window Club of America

1675 Magnolia Blvd. W., Dept. VWT
Seattle, WA 98199

International Volkswagen Association (IVWA)

P.O. Box 3151, Dept. VWT
Winston-Salem, NC 27102

The Karmann Ghia Registry

c/o Jim Siegfried
2983 Rumson Drive, Dept. VWT
Harrisburg, PA 17104

Type III Enthusiasts Association

P.O. Box 1063, Dept. VWT
Carmichael, CA 95608

V-Dubs Ltd.

14901 Sunnybank Ave., Dept. VWT
Bakersfield, CA 93312

Vintage VW Club of America Eastern Region

817 5th St., Dept. VWT
Cresson, PA 16630

Western Region

P.O. Box 4097, Dept. VWT
Santa Barbara, CA 93140

Vintage VW Registry, 1938-1955

c/o Steve Wood
P.O. Box 16308, Dept. VWT
Seattle, WA 98116

VW Club of America

P.O. Box 154, Dept. VWT
North Aurora, IL 60542

Split-Window Club of America

c/o Jeff Slater
2200 Trumpeter Drive, Dept. VWT
Mt. Vernon, Washington 98273



"Olisiko Teillä toisenvärisiä moottoreita?"

mittain Helsingissä.

ja sukunimi



VW 1303 S Custom Hyrylän suunnalta on saanut uuden ilmeen.



Urheiluauto vuosimall

Amerikan ihu

FHRA:n American Car Showhun oli kelpuutettu mukaan muitakin autoharrastuspiirejä, joten nyt voidaan hyvällä syyllä käyttää tapahtumasta harrasteautonäyttelyn nimeä. Tässä toistaiseksi monipuolisimmassa FHRA:n näyttelyssä oli osastoja muun muassa mobilisteilla, Mercedes-Benz Klubilla ja Volkkariyhdistyksellä.

Näyttelyn johtaja Jukka Müller kertoi näin halutun kunnioittaa auton 100-vuo-

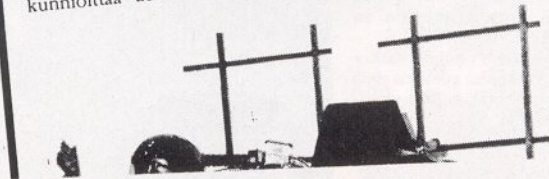
tis-juhlaa. Toivon mukaan autoja harrastavat ajavat jatkosakin edelleenkin yhteisiä linjoja. Onhan näillä kaikilla harrastekerhoilla pyrkimykseenään rakentaa autonsa tai moottoripyöränsä aivan viimeisen päälle jonkin tyyli-suunnan mukaisesti ja sitä-hän se entisointikin on.

Näyttelyn pääasiana olivat tietenkin amerikkalaiset kul-kuneuvot. Toinen toistaan viimeistellympiä ja ihmeelli-sempiä. Jonkun auto tuntui

olevan koko alaltaan ihan kiinni tien pinnassa. Näillä säädettävällä jousituksella varustetuilla lowridereilla kul-jetaan matalalla, hiljaa ja tyy-likkäästi.

Toisen kuljettaja katselee ympärillä vaihtuvia maisemia lähes neljän metrin korkeu-delta. Jäähallin edustalla möyryvä Super Monster kuului tähän luokkaan. Se on USA:n tämän hetken suosi-tuimpia tyyliisuuntia. Tällä näyttelyssä olleella hirviöllä on renkaankin korkeus jo 160 senttiä ja yhden renkaan paino 600 kg.

Auton kokonaispainoksi on muodostunut 6500 kg. Suomen teillä ei ole pelkoa joutua tällaisen Super Mons-terin tallaamaksi, sillä meillä se on ajopeliksi laiton, mutta tämän tyylin rakentelun syn-



Ainakin jossain päin sai VW oman kunniapaikkansa FHRA:n keväänäyttelyn uutisoinnissa. Leike on Lappeenrannassa ilmestyvistä Etelä-Karjala-lehdestä.

Kuplaakaan en vaihtaisi pois

Rakkaus Volkhariin. Siinä kahdella sanalla sanottuna Suomen Volkhari Yhdistyksen idea. Volkhariyhdistys on avoin kaikille Volkswagen -merkkisen henkilöauton omistajille — ei pelkäästään vuosikymmeniä muotonsa säilyttäneille kuplavolkhareille. Kupla ei volkkariyhdistyksen Rauman osastollekaan ole mikä tahansa auto.

— Muoto ja ääni. Mikään toinen auto ei pidä samanlaista ääntä. Ne ovat sympaattisia otuksia.

— Niitä voisi melkein sanoa lemmikkieläimiksi.

— Ei ole muita autoja, jotka muistuttaisivat koppakuoriaista.

— Olisivatpa kaikki liikenteessä olevat autot tuollaisia. Kova-kuoriaisia kadut täynnä.

— Kupla on kaikkein paras. Ehkä halvin ja ehkä vielä kylminkin.

— Ei siellä kylmä tule, jos tarpeeksi nopeasti krapaa jäättää.

— Ei vai. Minäkin sain flunssan just edellispäivänä.

Keskustelua käydään Suomen Volkhariyhdistyksen Rauman osaston jäsenen Ari Viennon, Harri Eevan, Petri Varjosen ja Satu Tuomisen kesken. Kaikki ovat volkkariarittunna uhreja.

— Tuli ostettua vahingossa kuplavolkhari. Siihen se on jäänyt ja muunlaista en ota. Tai no, kyllä porrasperäinen Volkharikin kelpaa, toteaa Harri Eeva.

— Kai se on sukuvika — verissä se on ollut pidemmän aikaa. 1940-luvun lopulta asti, ei tosin mulla. Olin 12-vuotias, kun rupeusin laittamaan isän volkkaria. Ei isällä ollut mitään sitä vastaan, kun maksoin itse ja tein kaikki työt. Elin toivossa, että saisin sen omakseni. 1984 tammikuussa hankin kuplavolkharin vuosimallia -67 ja se minulla on vieläkin, tuumii Petri Varjonen.

— Kuulemma maailman hienoin volkkari, mutta Petri lohduttaa minua sillä, että minulla on toisiksi hienoin, väittää Harri Eeva.

— Se on Peten vika. Hän ajelti minua sillä maailman hienoimmalla kuplalla. Kun sitten sain kortin, niin halusin tietenkin kuplan. Tämä on näköjään tarttuvaa, varoittaa Satu Tuominen.

— Yksi kaveri osti kuplan ja sen kanssa sitten peuhattiin. Käytiin Tampereella ja isommissa mässä vauhti hidastui kolmeen kymmppiin — perässä oli kohta sadan auton letka. Minulla ei ole ajokorttia ja nyt on neljän vuoden opiskelu Jyväskylässä edessä, joten rahat eivät varmaankaan riitä sen hankkimiseen. Kupla kuitenkin on pihalla. Saavat jyväskyläläiset pitää varansa, ettei sinnekin

synny volkkariyhdistyksen jaostoa, arvelee Rauman jaoston vetäjä Ari Viennon.

Suomen Volkhariyhdistys ei ole vielä iällä pilattu. Yhdistys perustettiin 1982. Rauman jaosto on toiminut vuodesta 1984. Suomesa on jäsenmäärä noin 300, suomalaisia on enemmän tai vähemmän mukana kolmisenkymmentä. Jäsenmäärä kasvaa koko ajan. Tänä kesänä on jo kuusi volkkarin omistajaa pyytänyt jäsenkorttikäpaketta. Raumalla on tällä hetkellä kaikilla yhdistyksen jäsenillä kuplat, muualta Suomesta löytyy muitakin Volkhareita.

1936 syntyi ensimmäinen Volkswagenin prototyyppi. Sodan jälkeen kuplavolkhareiden valmistus aloitettiin uudelleen 1945. Noista vuosista auton ulkonäkö ei ole muuttunut oikeastaan ollenkaan. Lampuissa ja takaikkunassa on tapahtunut joitakin muutoksia, muuten ei asiaa harrastamaton helpolla kuplan vuosimallia arvaa. Saksalaisten kuplavolkhareiden valmistus lopetettiin 1978. Näitä persoonallisia veitikoita kuitenkin tehdään vielä Meksikossa, Brasiliassa ja Argentiinassa.

Porsche ja kupla ovat sukulaissautoja. Niitä valmistettiin aluksi samassa tehtaassa ja samoista osista. Myöhemmin kehitys eriytyi. Volkhariyhdistyksen jäsenet tunnustavat pitkään mietittyään, että ehkä Porsche sittenkin on haaveena.

— Jos ostaa Porschen kakko-sautoksi, voi kuplaa edelleen pitää ykkösautona, virkkoo joku yhdistyksen jäsenistä.

Varaasia saa halvalla

— Kuplasta ei luovuta, vaikka onkin kahden vuoden aikana mennyt 13 konetta. Kymmenen kappaletta satasen koneita. Yksi maksoi taas melkein tonnin, mutta siinä olikin koko auto mukana. Ei ollut ajettu kuin 50 000, mutta auto oli aivan mätä, koska sitä oli seisotettu pihalla, kertoo Varjonen.

— Mulla meni armeija-aikana neljä moottoria, heittää Harri Eeva.

— Jos joku paikka sattuu hajoamaan, niin varaasia saa halvalla.

Ne maksavat kahdesta markasta aina 120:aan.

— Ja niitä riittää.

— Kaasuvaijerikaan ei maksa kuin kymppi.

— Onko ne noussut niin paljon.

Keskustelu ryöstäytyi valloilleen. No kuplan etuna on kuulemma varma käyntiinlähtö.

— Volkhari lähti viime talvena käyntiin varmasti vaikka 30 asteen pakkasessa. Minua pyydettiin jopa hinaamaan muita käyntiin, selvittää Harri Eeva.

Huumori kukkii — volkkarissa

Volkhariyhdistyksen tilaisuuksissa kukkii huumori. Rauman jaosto on jo kahtena kesänä järjestänyt yhdistyksen kesäleirin Pyhärannan leirintäalueella. Ohjelmaa on sanoisiko melko erikoista.

— Polkupyöräkisa 16-tuumaisilla renkailla varustetulla pikkufillarilla.

— Vauhtipyörän heitto, ratinheitto. Suksi viesti vettä pitkin — ensimmäisellä sukien päällä on ratti, toisella vaihdekeppi ja kol-

mas pitää ääntä.

— Viime vuonna oli kuplanvetokilpailu. Raumalle tuli sekä voitto että viimeinen sija.

Tunnelmaa on aina riittävästi, vaikka sitten sataisi kaatamalla. Nukkumaan mennään, jos mennään, puoli viideltä, jolloin nauru katkeaa hetkeksi alkaakseen uudelleen kuudelta. Paras volkkari palkitaan ja kilpailuissa on kiitos yhdistystä tukeneiden yritysten runsaasti muitakin palkintoja.

Yhdistyksen jäsenenä on kaikkein ikäisiä polvenkorkuisista eläkeläisiin ja ohjelmaa pyritään järjestämään sen mukaisesti. Jäsenkuntaan kuuluu myös kaikenlaisia ihmisiä, muun muassa yksi korkeimman oikeuden tuomari ja laulaja Riki Sorsa.

Rauman jaoston on tarkoitus vilkastuttaa toimintaa. Jalkapallo on suunnitelmassa — semminkin kun Rauma on kahtena edellisessä kesänä hävinnyt kesäleirillä muulle Suomelle jalkapallossa. Kaiken harrastustoiminnan keskipisteenä on kuitenkin volkkari.

— Sillä pääsee muihin harrastuksiin, selittää Petri Varjonen.

Teksti ja kuvat: Pauli Juusela

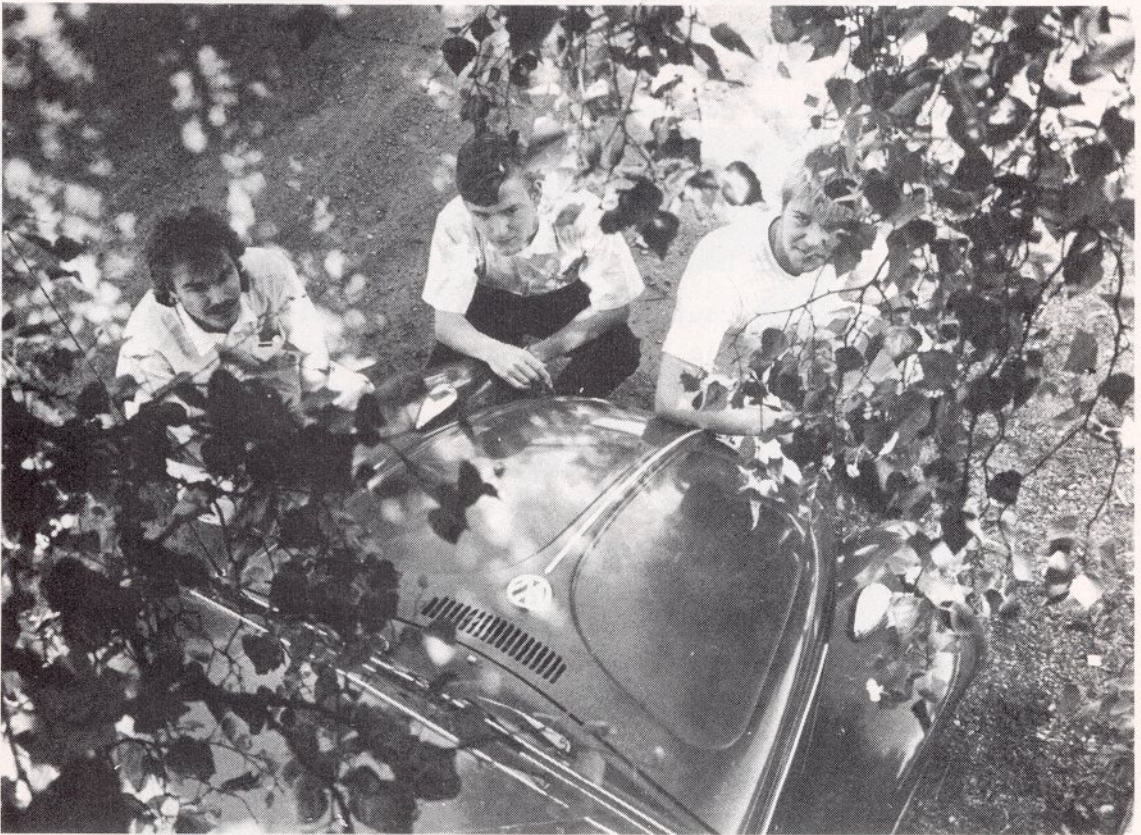


Kuplan kiiltoa. Volkhareita vaalitaan rakkaudella.



Rakastamme Volkcaria

Marko Akkanen (edessä), Ari Vienonen, Harri Eeva ja Petri Varjonen kahden hymyilevän kuoriaisen välissä.



Suomen Volkhari Yhdistyksen Rauman jaosto toimii pirteästi ja on jo kahtena kesänä järjestänyt leirin volkkaritartunnan uhreille Pyhärannassa. Volkhariyhdistyksen jäseneksi päästäkseen ei tarvitse omistaa kuplaa, vaan muunkinlainen volkkari kelpaa — tai innostus aiheeseen. Petri Varjonen, Ari Vienonen ja Harri Eeva uskovat volkkariin.

HOT ROD & ROCK SHOW -86

TAMPEREEN PIIRKKAHALLISSA

31. 05. - 01. 06. 1986

N^o 098



AIKUISET 35 mk

Tänäkin vuonna Tampereen seudun FHRA järjesti jokavuotisen Hot rod & rock showsa. Paikaksi oli tällä kertaa valittu viimevuotisen, jäähallin sijasta ihmisystävällisempi pirkkahalli. Niin nyt kuin viimevuonnakin oli show juuri oikea sana kuvaamaan koko touhua. Kun pelkät ihmeelliset kulkuneuvot eivät saa tarpeeksi väkeä liikkeelle, niin otetaampa mukaan muutama "romun myyjä", joista puolillakaan ei ole mitään tekemistä autojen tai autoilun kanssa. Ja kun tuokaan ei vielä riitä, niin pyydetään muutama kotimaisen rokin kärkinimi soittamaan tapahtumaan ja näin saadaan loputkin houkuteltua paikalle.

Paikalla olleista autoista, joita oli n. 200 oli jopa yli puolet kotimaisia ja loput Ruotsista. Ja kaikki olivat toinen toistaan ihmeellisempiä. Oli 4n pyörän "kylpyammetta" muistuttavaa autoa, telillä varustettua pidennettyä Vania, pari Corvettea ja peräti 6 Volkkaria. Mielestäni kiintoisin noista Volkkareista oli ehdottomasti valkoinen "pesussa" kutistunut yksilö. Tuo alumperin -66 mallinen kupla oli nyt n. metrin lyhyempi. Auto sisälsi myös erinäisiä osia muistakin vuosimalleista, kuten nuo "norsunjalka" takavalot. Konehuoneessa oli moitteettoman näköinen 1600 ccm kone, joka lienee aivan riittävä. Vaikka tuskin se pienemmälläkään koneella jäisi toisten jalkoihin. Toinen mieleeni myöskin jäänyt oli flippikeulalla varustettu 2 litrainen kiitäjä. Tämä vaaleansininen yksilö oli myöskin Ruotsista.

Volkkariyhdistyksen oli edustettuna Esa Mäkelän keltaisen kaunottaren muodossa. Monia näytti ihmetyttävän auton riisuttu ilme ja etenkin moottori. Autostahan on lähes kaikki turha jo poistettukin. Ja kieltämättähän tuo 1200 ccm "ruiskuboxeri" on ihmeellinen vieläkin.

Voittajasta tai minkään muunkaan sijoituksesta ei minulla ole tietoa, sillä olosuhteiden pakosta jouduin käymään näyttelyssä jo ensimmäisenä päivänä. Tosin yhtään ainoaa people's choice lippua en onnistunut koko päivänä näkemäänkään. Kokonaisuutena ihan mielekäs tapahtuma, varsinkin kun homma hupientui sunnuntaina liikkuvaksi autonäyttelyksi, tuota isoa Vania lukuunottamatta. Olisimpa ollut paikalla vielä silloin. Joten miten olisi, jos järjestäisimme matkan Tampereelle ensivuonna?

T: *Pilke*



V8-MAGAZINE 



**HARRASTEAUTO
PICK-NICK**
FORSSA 3.8.-86
Vuotuinen suurkokoontuminen
Pilvenmäen raviradalla klo 12-17.
Järjestää SMCF ja FHRA

Harrasteauto Pick-Nick järjestettiin tänä vuonna tutuksi tulleelle Forssan raviradalle. Väkeä oli todella paljon, harrasteautoja n. 1300 joista volkkareita ainakin 50. Tästä n. 50:stä oli osa jäsenten ja osa ulkopuolisten autoja. Mikään toinen merkkikerho ei yltänyt samaan, Minejä tosin yli 40. Romutorilla oli jälleen paljon tavaraa ja moni sieltä jotain ostikin. Autoja oli siis todella paljon ja niissä paljon mielenkiintoista nähtävää. Tapahtuma oli todella hieno ja antoi mahdollisuuden nähdä muiden merkkikerhojen ajopelejä.



Paljon Volkkareita !



Harvemmin nähty avo Karmann-Ghia, tietysti punainen.



Siisti vaalean-sininen typ 2, oviratkaisu ei alkuperäinen mutta sitä tuskin huomaa.



VOITTAJAT LUOKITTAIN

-1929

1. Pontiac Six -29, Alpo Ojaniemi
2. Buick -28, Reijo Seppo
3. Nash -29, Mauno Kumpulainen

1930-1947

1. Opel Olympia -39, Ismo Kausela
2. Ford V8 -38, Yrjö Salo
3. Rolls-Royce -35, Wirtasen Moottori Oy

1948-1960

1. Chevrolet Impala -59, Reijo Kulmala
2. Jaguar XK 120 -52, Risto Forsström
3. Dodge Town Panel -58, P.I.J. Kivimäki

1961-1970

1. Mercury Cougar -68, Kari Sydänmaanlakka
2. Morris Mini Cooper -65, Eero Pesonen
3. Morris Minor -62, Rofa Lindblom
4. Plymouth Fury -63, Jari Saarinen

1971-

1. Little Red Express -79, Pekka Juntura
2. Plymouth Cuda -71, Simo Joronen
3. Chevy Pick-Up -74, Tapio Kuusimäki

Moottoripyörät

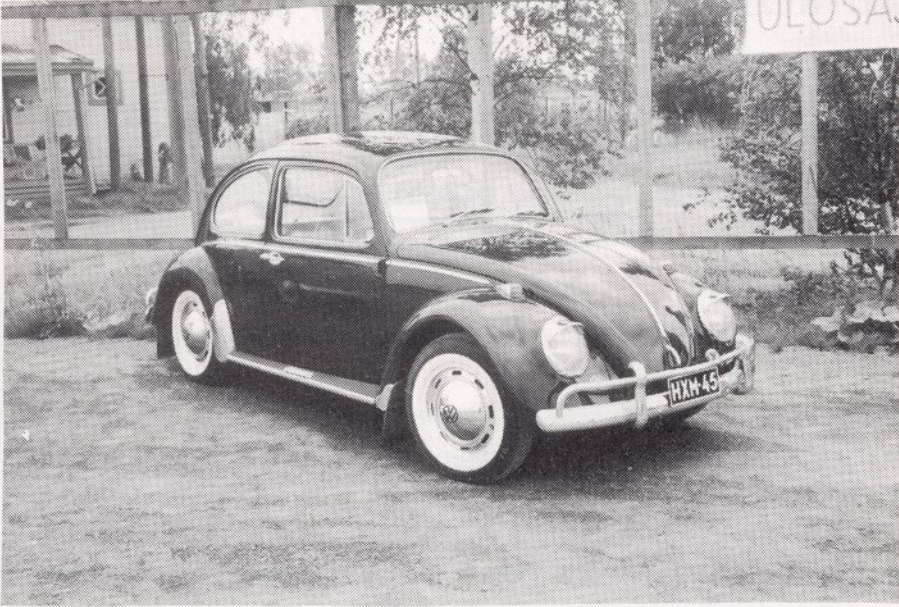
1. Harley-Davidson -80, Matti Lankinen
2. Jawa -53, Mauno Suominen
3. AJS -52, Hannu Koivula

Järjestäjien valinta

Mercury Custom -50, Meri-Tuuli Koskivirta

People's Choice

Oldsmobile Cutlass -73, Svend Jörgensen



Todella siisti punainen -65 jolla oli paikalla vanhempi naishenkilö.



Muutama kovakattoinen Karmann-Ghia.

SUURI VOLKKARIKOKOONTUMINEN 08-10.08.86

BUS IN FINN 1986

Kokoontuimme Pälkäneelle jo neljättä kertaa. Innoikkaimmat saapuivat jo päivällä ja heidän joukossaan kaksi autoa Ruotsista. Toinen autoista, jonka omistaa Göran Eriksson, saapui 5 km Norjan rajalta ja oli siis kauimmalta kärsinyt. Toisen paikalla olleen ruotsalaisen nimi on Per Johansson. Kummatkin saivat muistoksi Pälkäne-viirit. He olivat luke-neet Wheels-magazinestä tapahtumasta ja saapuivat Suomeen vain sen takia. Se ruotsalaisista. Ilma lauantaina ei ollut paras mahdollinen mutta kilpailut saatiin vietyä läpi hieman aikataulua muuttamalla. Autoja oli n. 50 paikalla sillä tarkaa lukumäärää ei saatu koska muutamat kävivät vain paikalla (hyvä niinkin). Tänä vuonna oli People's Choice todella tasainen, 23 autoa sai ääniä. Mikään autoista ei ollut todella ylivoimainen mutta löytyihän Vuoden Volkkari 1986 sittenkin. Kolmen äänen ero seuraa-vaan takasi taas kerran Peter Nordstömille Vuoden Volk-kari kiertopalkinnon vuodeksi eteenpäin. Uusille jäsenille tiedoksi että se oli jo kolmas kerta peräkkäin. Muita palkinnon saajia olivat: P.Mikkola vanhimmasta volkkarista sekä G.Eriksson joka siis oli kauimmalta tullut. Kilpai-lujen palkinnot jaettiin aamulla sekä muut palkinnot joi-den saajat näet seuraavalla sivulla. Järjestäjien puolesta kiitokset kaikille tapahtumassa olleille sekä käyneille. Siinä oli sitä iloista asiaa mutta lopuksi vähän surullista asiaa. Toivottavasti teidän kaikkien kotimatka sujui hyvin sillä kaikilla se ei hyvin mennyt. Koistiset lähtivät lauan-taina kotiin valmistelemaan pienen tyttärensä ristiäisiä, mutta risteyksessä ennen Hämeenlinnaa palopäällikön Toyota Landcruiser törmäsi Koististen kuplaan. Palopäällikkö vähän oikaisi liikennejakajan väärältä puolelta jossa oli kolmio.

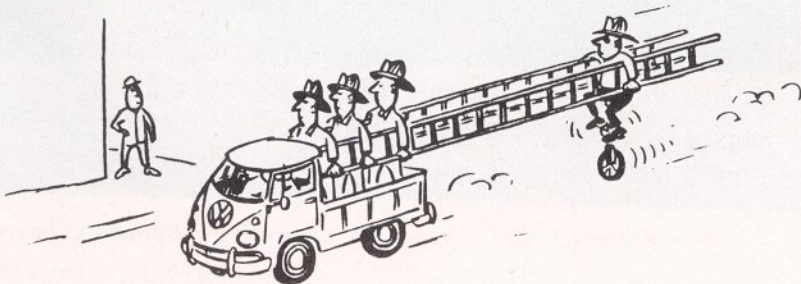
Miten sitä havaitsee hälytysajoneuvon, jos sillä vain vilkut katolla vilkkuu ja tuolla tavalla oikaisee. Mitään vakavempaa heille ei käynyt, pääsivät jo lauantaina pois Hämeenlinnan Keskussairaalaan. Ristiäisetkin ehdittiin pitää, vähän myöhässä mutta kuitenkin. Siispä ajetaan varovasti, tulee ne päälle vaikka oikein ajaisikin!

Terv.

Wacke

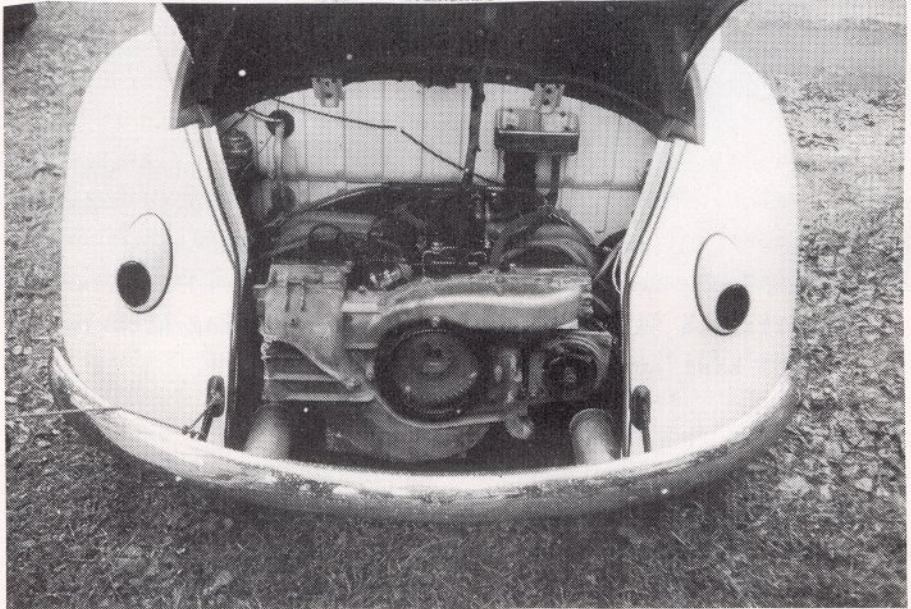


Sellaista jälkeä siinä syntyi että P.Kanaseltakin meni käsi suun eteen.





Vuoden Volkkari 1986. Kupla mallia 1959 ja omistaja Peter Nordström Porvoosta.



Vuoden Volkkarin konepellin alta löytyy tällainen näkymä: Kone VW 412 E:stä (typ 4 ja ruisku), tehoa löytyy vakiona n.80 hv.

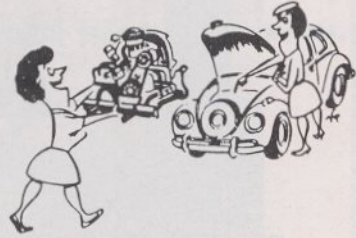
KILPAILUJEN TULOKSET

Heittokilpa (VW:n varapyörä 15") Miehet:

1. Tenojärvi 7,80
2. Homanen 7,60
3. Eriksson 7,00 (Sverige)

Naiset:

1. Erja Koistinen 3,10
2. Iia Pietikäinen 2,60
3. Helena Järvinen 1,80



Tikanheitto Miehet:

1. Harri Eeva
2. Marko Akkanen
3. Macke Rapanen

Lapset:

1. Eriksson Junior (Sverige)
2. Tero Vesterinen
3. Mikko Veijonen

Naiset:

1. Sirpa Koskinen
2. Iia Pietikäinen
3. Helena Järvinen

VW-osien tunnustuskilpailu (10 osaa)

1. Raija Veijonen
- Kimmo Veijonen
- Tiina Sandén
- Macke Rapanen



Hieman rakenneltu Kupla. Om. J.Rötkö, Kuusankoski
moottori: 1835 cm³.



VW 1600 -67 om. Per Johansson, Sverige



Beach-Buggy 2100 cm³ om. Göran Eriksson, Sverige
Alla svenskar är hjärtligt välkomna också nästa
år, hoppas vi ser er igen då.

RENGASPALVELUT:

- RENGASMYYNТИ; NOKIA, GOODYEAR, MICHELIN, COURIER, YM.
- ASENNUKSET
- TASAPAINOITUKSET, MM. ERIKOISLAITTEIN "ALLA" PAINOTUS
- LEVYPYÖRÄT, MYÖS ERIKOISVANTEITA

PESU- JA PUHDISTUSPALVELUT:

- KÄSINPESU, HENKILÖ- JA PAKETTIAUTOT
- VAHAUKSET
- KIILLOTUKSET
- SISÄPUHDISTUKSET
- ISTUIMIEN JA VERHOUKSIEN PESUT
- ERIKOISVANTEIDEN KIILLOTUKSET

PAIKOITUS- JA SÄILYTYSTILAA KUIVASTA HALLISTA

- TALVISÄILYTYSTÄ
- TILAPÄISSÄILYTYSTÄ, TUO AUTOSI LOMAMATKAN AJAKSI TURVAAN

TULE TUTUSTUMAAN

RENGASLIIKE

NISSI & VESTERINEN

KUUSITIE 12-14

00270 HELSINKI 27

P 480 959, 480 579

KIRPPUTORI

Myydään

- 1535 CC täydellinen sylinterisaria
- 1600CC ja 1500CC runkomoottorit osina
- Mansetinkumit
- 343 Volvon etupenkit
- Scat Suurtehoöljypumppu
- Vuodenvanhat Pioneer autostereot joka sisältää
 - Taajuuskorjain ja Booster
 - Alpine ja Pioneer kaijuttimet 8 kpl
- Ym. Ym. Ym. Pikkuosaa 90/595728 Jani Miel. Klo 15-18.00

OSTETAAN

Kuplan takavalojen jarruvalolasit vm.-52-55
ovien ulkokahvat + avain vm.-49-59
Wolfsburg-vaakuna nokkapeltiin
konepelti vm.-49-57
+ muuta 50-luvun VW-kamaa

puh. 937-37438 / MIKA

MYYTÄVÄNÄ

VW-PAKETTIAUTON OSIA:

takaakseli 100 mk
vaihdelaatikko 100 mk
etuakselisto 100 mk
ovet ja luukut 50 mk kpl
VW-1300 kone palasina 100 mk
käyttöohjekirja Kuplaan -64, -65, -67, -68 20 mk kpl
ym. pientä osaa

puh. 921-423140 / JOKKE



VW 412 LE Variant (typ 4). Omistaja Jukka Oravainen, Hki

Myydään

68-79 VW Bussin kattoluukullinen katto. Omakustannushintaan 250,-

Ostetaan

Kaikkea VW kirjallisuutta, varaosa-, käyttöohje- ja korjaamo-käsikirjat, esitteet, lehdet jne.

Soita: Turo Mustonen puh. 90-266 127

Ostan -55 Kuplan SIVUVILKUT (tolppiin) sekä TAKAVALOT (uudemmatkin käy. Lisäksi ostan alkuperäisen kattoluukun (pelti).

Soita 952/82020 Harri tai jätä soittopyyntö.

Ostetaan: VW 1200 -65 moottoritilan-kansi, mielellään "Pearlweiss"

puh. 90/566 30 27

Macke Rapanen



Tässä raha joka pitäisi löytyä jokaisen volkkaristin kukkarosta. 5 milj. kuplavolkkarin muistoksi vuonna 1961 lyöty "raha".



MYYDÄÄN

Cofap sylinteriputkisarja \varnothing 92mm

64mm iskulle $1200 \text{ cm}^3 = 1700 \text{ cm}^3$

Pienin sovitukseen myös pitemmille iskuille

Valmiiksi tingitty hinta 750:-

Puh. 90-387498 Vain ennen klo 18.00, kiitos.

PAIKKA PARJOLLA

Ehjä, edullinen, eteenpäinkulkeva, kotia etsivä

Kleinbus -67 tai vanhempi saa paikan.

Koneella ei väliä, kori toivottavasti siisti
ja hyvätapainen. kats. voim.

Yst. vast. puh. 90-387498 ennen klo. 18.00

(puhelin on lastenhuoneen ovenpielessä)

Myytävänä 50-luvun kuplaan käyttämätön
polttoainemittari tehtaan pakkauksessa.

puh. 90/566 30 27

Macke Rapanen



Kuukauden kysymys: Miksi tämä on jätetty metsään? (Joensuu)

SEURAAVA LEHTI

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

- Seuraava lehti ilmestyy 07.12.86
- Siihen tarkoitettujen juttujen on oltava toimituksessa viimeistään 31.10.86 mennessä.
- Toimitusvuorossa on Helsingin jaos. Osoite, johon lähetät juttusi, kuvasi tai hankkimasi mainoksen on:

Kimmo Veijonen puh. 90-748 358
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 ja lähetä juttusi em. osoitteeseen. Toimitus kokoaa saamansa materiaalin lehdeksi. Tärkeintä ei ole tekemäsi jutun pituus vaan se, että teemme yhdessä monipuolisen ja kiinnostavan lehden.

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

Kansikuva - piirrä kansikuva

Pääkirjoitus - kirjoita kannanotto

Jutut ja artikkelit

- Kirjoita Volkkarista tai muusta kiinnostavasta yleisaiheesta. Historia, eri tyypit, vuosimallit, tekniikka, huolto, rakentaminen, testit, kokemuksia, vinkkejä, virityksiä...
- Kirjoita rakkaimmastasi; eli lyhyt kertomus Volkkarista, jonka omistat/olet omistanut, rakentanut, muuttanut, entisöinyt tms. Kuvia ja kokemuksia, tekn. tietoja jne.
- Kerro VW-kerhon toiminnasta, kokouksista, tapaamisista ym. niille, joilla ei ollut mahdollisuutta olla mukana.
- Kerro pakina, vitsi tai runo. Piirrä sarjakuva tai pilakuva.

Tiedotukset - eli kerro kun tiedät jotakin: Milloin ja missä?

- Eri jaoksien kokoontumisajat ja -paikat sekä muu toiminta.
- FVWA ry:n yhteiset tapahtumat, kokoukset, kokoontumisajat, kiihdytyskilpailut, autonäyttelyt, pick-nickit ym.
- Jäsenasiat, jäsenmaksuasiat, jäsenluettelot, osoitteet, jäsenten autot, kerhon toimihenkilöt, jaosten yhteyshenkilöt jne.
- Kerro kuulumisia muiden maiden VW-kerhoista.

Yleisöosasto

- Kiitä, kerro, purnaa, neuvo...

Kysykää meiltä -osasto ???

- Esiintyykö ongelmia tai tilapäistä tiedottomuutta? -VW-lääkäri vastaa. Eli kysy VW:stä, toimitus vastaa- ellei heti, niin ainakin seuraavassa numerossa. Voit myös kirjoittaa vastauksia jäsenten kysymyksiin asioista, jotka ovat sinulle tuttuja.

Pulmakulma

-Keksi tietokilpailuja, arvoituksia, ristisanatehtäviä... Eli keksi pähkinöitä purtavaksi.

Kirpputori (ilmainen jäsenille)

-Ostetaan, myydään, vaihdetaan tai annetaan hyvään perheeseen.

VW-aiheisia piirustuksia

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

Mainokset - Hanki mainos julkaistavaksi tässä lehdessä.

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

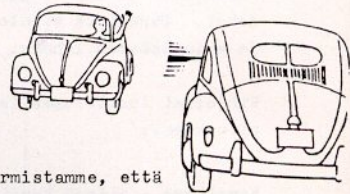
-Lehden painos on 400 kpl

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

-Maksu suoritetaan FWVA:n tilille SYP-Turku tili no. 205721-65568, viimeinen maksupäivä on se päivä jolloin materiaalin on oltava toimituksessa.

-Mainoksen on oltava mustavalkoinen

-Lähetä hankkimasi mainos lehden toimitukseen sisäänjättöpäivään mennessä.



Näin kirjoitan tähän _____ lehteen

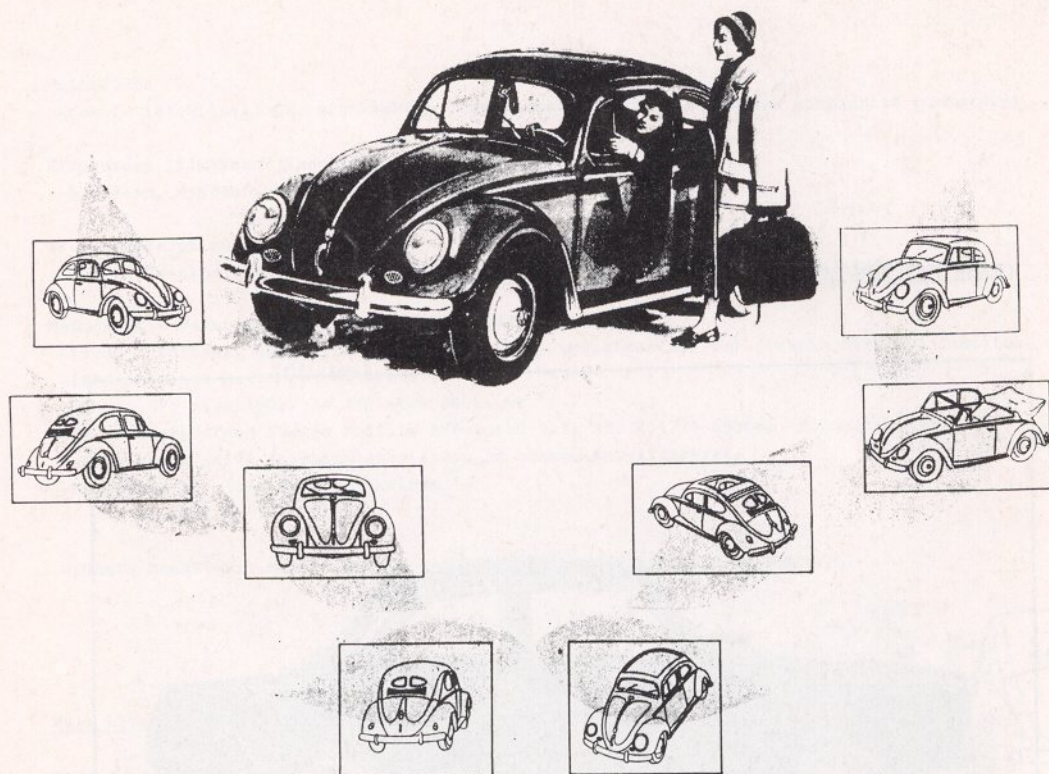
Ohjeet, joiden avulla saamme yhtenäistettyä lehtemme ulkoasua ja varmistamme, että muut ymmärtävät sanomamme.

- 1) Paperi -Käytä A4-kokoista valkoista, ruudutonta paperia.
- 2) Teksti -Kirjoita mieluiten koneella. Kirjoita tai piirrä tekstisi tai kuvasi puhtaaksi asti. Jos kirjoitat käsin, ei ole täysin varmaa saako juttusi lehteen. (Riippuu toimituksesta, jutustasi ja tällaisten käsinkirjoitettujen juttujen määrästä.)
- 3) Marginaalit -Paperin reunoihin jätettävät tyhjät alueet. Paperin ylä- ja alalaitaan sekä vasempaan reunaan jätetään n. 30 mm marginaalit. Oikeaan laitaan riittää n. 20 mm.
- 4) Kieli -Kirjoita mahdollisimman ymmärrettävää ja julkaisukelpoista kieltä.
- 5) Valokuvat -Voit liittää juttuusi myös valokuvia. Parhaita ovat mustavalkoiset, mutta muutkin käyvät. Jos haluat saada kuvat takaisin, niin kirjoita kuvan taakse nimesi ja liitä oheen postimerkeillä, nimellä ja osoitteella varustettu palautuskirjekuori.
- 6) Pikkujutut -Alle A4-kokoiset jutut, ostetaan, myydään -ilmoitukset jne. olisi myös mahdollisuuksien mukaan kirjoitettava/piirettävä puhtaaksi asti. (Toimitus vain yhdistelee useita tällaisia juttuja A4-sivuiksi).

KERHOLEHDEN KERÄILYSARJA:ssa tällä kertaa



VW 1500 Limousine (typ 3) "Porrasperä" 1961-1963



VOLKSWAGEN

”årets drömbil”

Volkswagen är den vagn de flesta vill ha! I konkurrens med alla andra bilmärken utsågs den av tidningen Motors läsare som segrare i tävlingen om ”Min drömbil”. Det är ingen tillfällighet att 25.000 Volkswagen sålts i Sverige på endast tre år — varje ny Volkswagenägare sprider entusiasmen för vagnen till allt flera. Förklaringen till Volkswagens enastående framgång finns i de motiveringar Motors läsare givit för sitt val

Vi återger förste pristagarens beskrivning av Volkswagen-drömbilen:

Genial konstruktion.

Luftkylt fryssäkrad, lågvarvigt slitstark, vägklistrat fjädrad, luftkonditionerat uppvärmd, lättsamt synkroniserad, barnsäkert tvådörrad, bensinsnålt ekonomisk, behändigt dimensionerad, prisbilligt uppnåelig lågt skatteklassad, helt enkelt drömbilen.

Martin Bohman, Östersund



Ingen bil kan få en bättre rekommendation

AKTIEBOLAGET SCANIA-VABIS