



RAANITORVO



TUPLANUMERO 1/08+09

## PÄÄTÖRÄHDYS

Rakkaat lukijat, nykyiset ja mahdollisesti tulevat autokerholaiset. Minulla on ilo esitellä erittäin poikkeuksellinen tuplanumero äänitorvesta. Syy tähän on se, että viime vuonna emme oikein saaneet tarpeeksi materiaalia julkaistavaksi erinäisistä syistä, mutta toivoisin tämän vuoden tuovan muutoksen tuulia (jotka olisivat positiivisempia kuin mitä talouden tilanteen uutiset). Autokerho kutienkin porhaltelee eteenpäin uusin hallitusvoimin, mitä saamme esitellä tässä numerossa. Tapahtumista voimme todeta että kevään kutinan voimistuessa saamme juhlia autokerhon 59. vuosijuhlaa, toivottavasti pääsemme radalle muutamaan kertaan ja kaikista eniten toivoisin kerholaisten mielikuvituksen tuottavan luovia rakennelmia ja projekteja.

Päävastuullisena tästä tuotoksesta olen ottanut erivapauden esimerkiksi julkaista hallitusjäsenten, kuten puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan, itse sepittämäni esittelyn jonka ei tarvitse ollenkaan vastata itse henkilöitä pätkääkään. Tämä on tehty viihhteellisiä tarkoituksia hieman silmällä pitäen, ja sekin noin suurinpiirtein puolittain kohdalleen. Toivottavasti nautitte!



Henrik Hieta

## TÄMÄN LÄPYSKÄN SISÄLTÖ

<b>HALLITUS 2009.....</b>	<b>1</b>
<b>HALLITUSESITTELYT.....</b>	<b>2-6</b>
<b>PIKAVERTAILU:TYÖKALUT.....</b>	<b>7</b>
<b>HARTOPPITARINA.....</b>	<b>8</b>
<b>HENRIK JA HONDA.....</b>	<b>9</b>
<b>RELLUTARINOITA:RENAULT 5.....</b>	<b>10-11</b>
<b>RELLUTARINOITA:RENAULT FUEGO.....</b>	<b>12-14</b>
<b>NOPEA KATSAUS HALLITUS JA TOIMIHENKILÖT 2008.....</b>	<b>15</b>
<b>MP-MESSUT 09.....</b>	<b>16-17</b>

## HALLITUS 2009

**PUHEENJOHTAJA**



**JAAKKO LINNOSAARI**

**VARAPUHEENJOHTAJA**



**JUUSO RAUTKYLÄ**

**RAHASTONHOITAJA**



**JENNI KEMPPAINEN**

**TALLIPÄÄLLIKKÖ**



**NILS KORKEAMÄKI**

**SIHTEERI**



**JONAS KARLSSON**

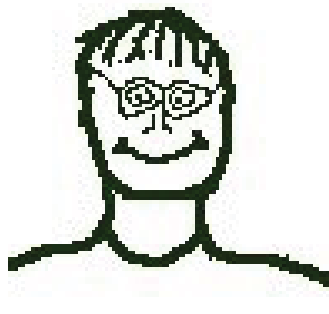
## TOIMIHENKILÖT 2009

**LIKKUVAN  
KALUSTON PÄÄL-  
LIKKÖ**



**OSSI VÄÄNÄNEN**

**TALLIJAOKSEN  
JÄSEN**



**TAPIO LILLE**

**PÄÄTORVI**



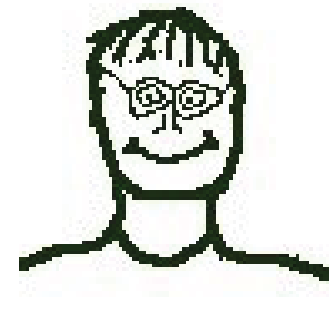
**HENRIK HIETA**

**KISASIHTEERI**



**HANNU KUUTTI**

**LIMUKONEVAS-  
TAAVA**



**EERIN ROSENSTRÖM**

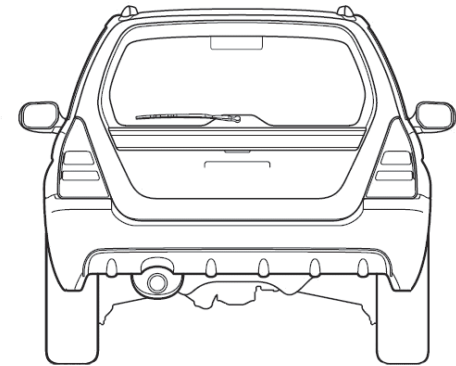
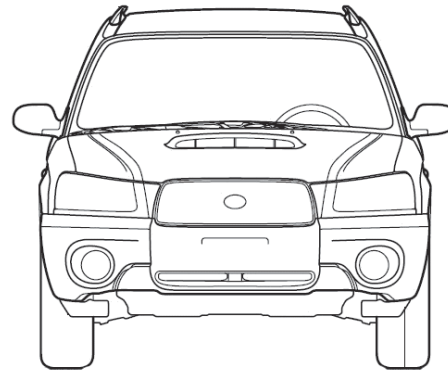
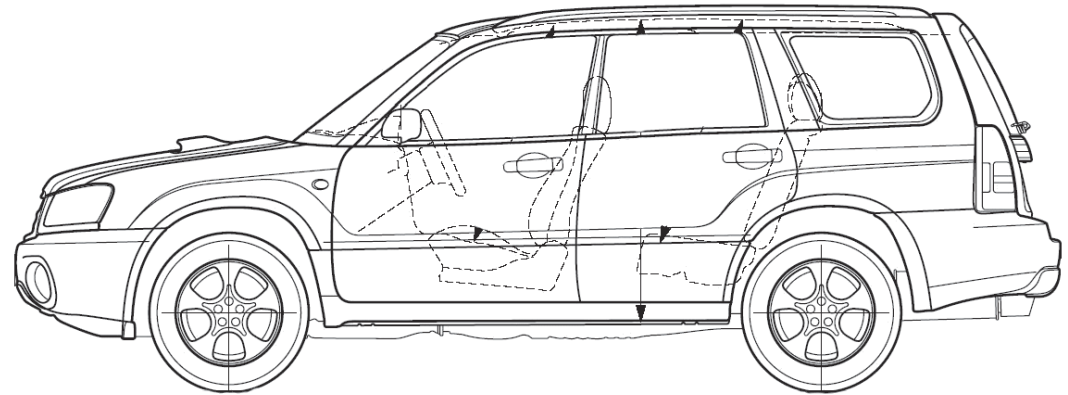
**AUTOSAUNAVAS-  
TAAVA**



**NIILO HEINONEN**

## PUHEENJOHTAJA 2009

Mukava jätkä ja taatusti kova panemaan, tai ainakin voisin kuvitella vaimon näin toteavan (vaikkakin kompensattori on sängen suuri). Tältä mieheltä sujuu subarun nopeampikin kuljettaminen. On myös reservin upseereita ja kova sotilaallinen ryhdikkyys näkyy ja tuntuu autokerhoa ohjastaessa. On TKK:lla töissä näpäämistönmurskaajana, tai mitä ikinä ne nyt siellä it-puolella oikein tekevätään. Ohessa muutama näyte subarusta kolmella pyörällä oikeaoppisesti.



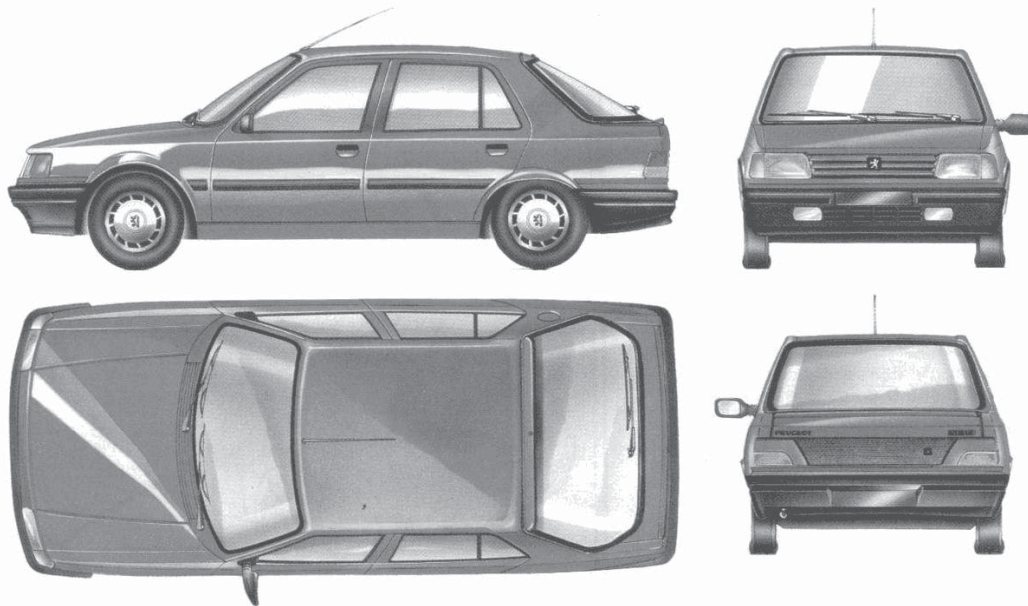
## RAHASTONHOITAJA 2009



Olen Jenni Kemppainen ja tavoitteeni on pitää kerhon rahankäyttö aisoissa tänä vuonna. Ei rikota kaikkia koneita kerralla, niin hyvin menee. Historiankirjojen mukaan Autokerholla on aikoinaan ollut jopa naispuolinen puheenjohtaja, joten en siis ole mikään kummajainen. Minulla ei ole suuria suunnitelmia sukupuolijakauman muuttamiseksi (olette te pojat saaneet tämän tallin ihan hyvin pyörimään keskenännekin), mutta katsotaan nyt mitä ideoita vuosi tuo tullessaan. Ehkä meillä kohta on koko joukko renkaansa itse vaihtavia neitoseja tallilla! Olen kotoisin Suomussalmelta, mutta suurimman osan kouluista kävin Hyvinkäällä. Ensimmäisen ajokorttini hankin Ecuadorissa, joten se siitä ajotaidosta. Kuka muuten lähtee ajamaan C-korttia ennen syksyä?

Otaniemessä opiskelen mekaanista puunjalostustekniikkaa N:ttä vuotta. Osa-aikaisen opiskelun ohella olen lukkaroinut, soittanut Humpsvakareissa (alias Samantha Phux, haha...), toiminut TF:n kiinteistövastaavana (ei, en ole ruotsinkielinen, ks. "kotoisin" ja etsi paikka kartalta) ja saunonut.

Tätä nykyä käytän paljon aikaani sen 309:n murheista puhumiseen ja jonkinverran myös vikojen korjaamiseen. Hommassa olisi enemmän itua, jos auto kiinnostaisi edes vähän enemmän. Nurkissa lojuvia ysisatasia voi siis kaupata, mutta vaatteet on kovat: 5 ovea ja vetokoukku. Mutta ei mitään läpimätiä, koska pitää ehtiä lennellä (gpl) ja metsästää kanssa. Seuraavaksi pitää pelastaa kasvot: osaan minä ommellakin. Ja virkata. Mukavaa vuotta kaikille. Koittakaa pitää autonne tiellä niin ylä- kuin alamäissä..



T.Jenni

## TALLIPÄÄLLIKÖ 2009

Morjens,

minun nimeni on Nils Korkeamäki ja hoidan tänä vuonna tallipäällikön tehtäviä. Olen alunperin kotoisin hieman pohjoisemmasta – Kemistä. Kerhoon liityin viime keväänä, kun oli ylimääräistä vapaa-aikaa ja autoharrastus on isältä perittyä ollut aina lähellä sydäntä. Autoharrastuksen lisäksi toinen suuri mielenkiinnon kohde ovat moottoripyörät.

Harrasteautona minulla on alla olevassa kuvassa oleva 1988 vuosimallin 1200 VW kupla jonka hankin jo 15-vuotiaana. Täysin alkuperäisen kuplan mittariin on kertynyt uudesta vain 68 000 km. Kesäisin, kun kuplan tehovarat eivät riitä niin matka taittuu Triumph Speed Triplellä.



Kupla Pörhön 50-vuotisjuhlanäyttelyssä muutama vuosi takaperin.

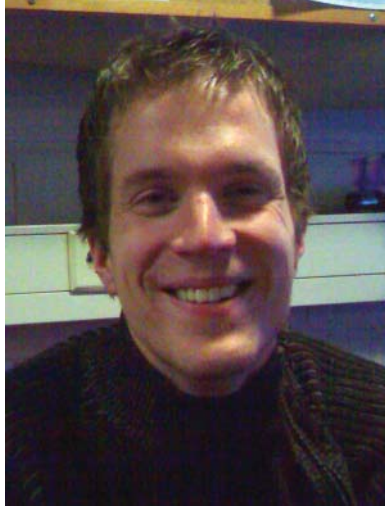


Vuoden tavoitteina autokerhon suhteen minulla on saada talli parhaaseen mahdolliseen iskuun sekä iskostettua toimintaan sellaiset käytännöt joiden avulla talli myös pysyisi kunnossa, jotta kaikilla olisi mukavaa ja helppoa tehdä remonttia.

Hauskaa ja valoisaa kevättä kaikille lukijoille. Tallilla tavataan!

**Nils Korkeamäki**

P.S. Olisiko aika jälleen kerholaisten yhteiselle projektille kevättiltojen vauhdittamiseksi?



Kevättä!

Yhdistystoiminta on täynnä etuja. Parhain puoli 'kerhoilussa' on erilaiset ihmiset, joita kiinnostaa samat asiat. Tämä ei kuitenkaan ollut päällimmäisenä mielessä, kun astuin ensimmäisen kerran Talliin; neitseellisen vaaleanpunaiset haalaritkin sotkeutuivat lähimpään pöydänkulmaan. Jäsenhakemuksen täytössä sain kovasti neuvoja muutamalta Saksan armeijan kokopukuun pukeutuneelta ja humaltuneelta mieheltä - kiitos niistä vielä.

Tämä tapahtui fuksivuonna 2007. Silloin ei käynyt mielessä jo pelkkä rahallinen hyöty kerhoon liittymisestä: Edessä oli armoton Audivanhuksen elvytys, jossa kuukausien aikana pelkkiin uusittaviin osiin meni monta euroa. Silti urakka itse tehtynä säästi rahaa muuhunkin. Samalla oli aikaa tutustua jäseniin ja oppia uutta tekniikkaan liittyen - ja koneopiskelun tueksi!

Nyt oli auto, jolla sahata Kouvolaan aina rahan tarpeessa ja Otaniemen aiheuttaessa laitostumista. Työhön kuuluu pääosin elintarvikkeiden jakelua täysperävaunuyhdistelmällä. Se on perua ajalta ennen TKK:lle tuloa, kun asustin Lappeenrannassa. Jo tällöin kiinnostus varsinkin raskaskalustoon oli korkealla. Myös opiskelussani erikoistuminen tähtää luultavasti kumipyörillä ja polttomoottorilla varustettuihin otuksiin.

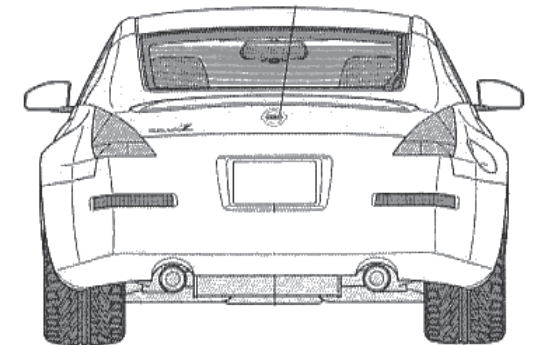
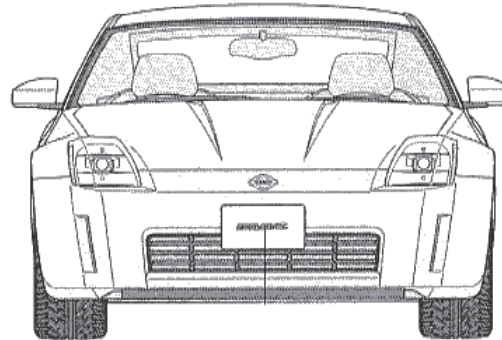
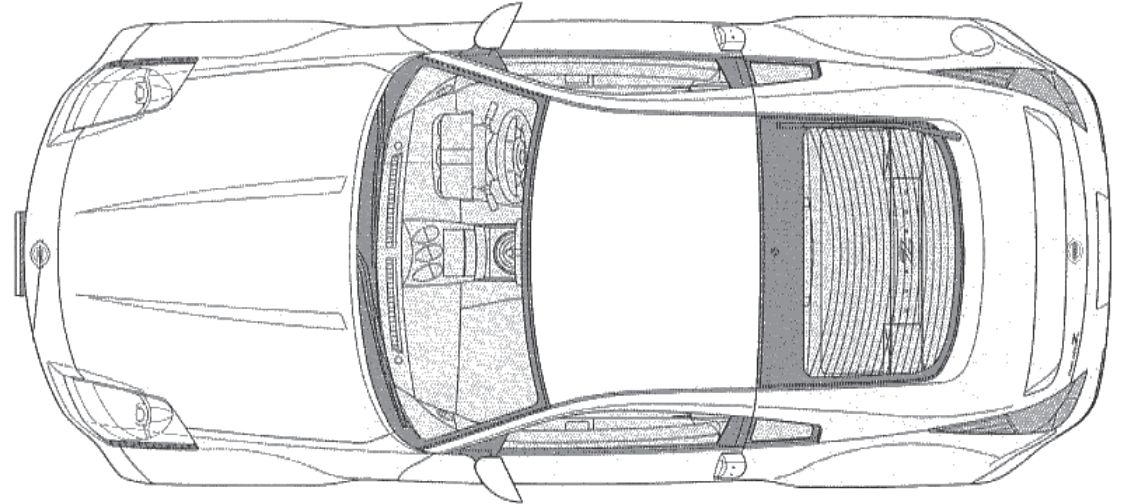
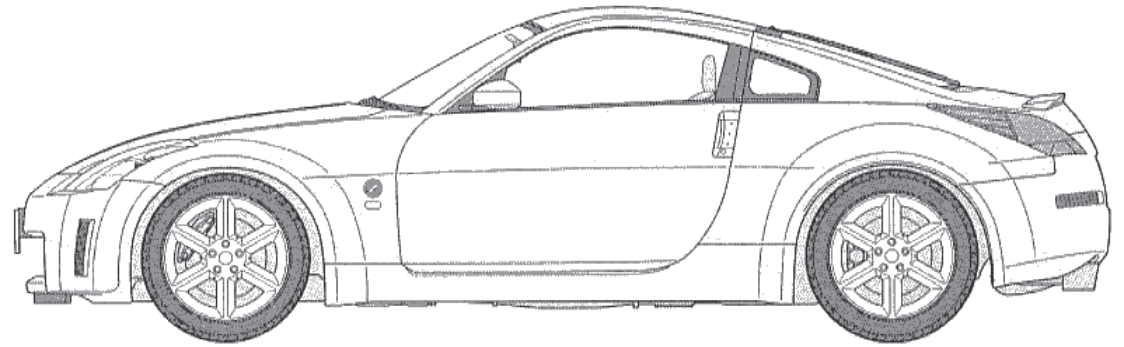
Yhdistystoiminnassa on myös aina parannettavaa. Siksi hain kuluvan vuoden johtokuntaan. On mukavaa työskennellä tallissa, jossa jäsenet pitävät asiat järjestyksessä ja turvallisuuden etusijalla. Tätä toivon myös uusilta jäseniltä. Autokerhoon liittymiseen ei tarvitse olla mitään erityistä syytä. Jo tallin tarjoama työkaluvalikoima maksaa liittymismaksusi takaisin, ja eipähän tarvitse maata lumihangessa sormet kohmeessa, kun se bensaletku antautuu kolmannen kerran!

Jonas Karlsson



## VARAPUHEENJOHTAJA 2009

Vähän on vähän miestä näkynyt kerholla, mutta aktiivinen hallituksen jäsen ja lähes jokaisessa kokouksessa. Automaku on jotenkin kierosti nissaneihin. Kuvasta päätellen harrastuksiin kuuluu myös golfin pelaaminen purjeveneen kannelta (mutta ei parranajo).





## PIKAVERTAILU: TYÖKALU=RÄLLÄKKÄ=KULMAHIOMAKONEET



Merkki: Geneerinen  
Malli: Joku Plus  
Laikan koko: 115mm tai 125mm  
Hintaluokka: 10-50€

Tämän kyseisen yksilön merkkiä ja mallia ei ole kerrottu teille, koska sillä ei ole tämän vertailun kannalta väliä. Kyseessä on kaikista halvin p\*ska rälläkkä, joita löytyy valitettavasti joka nurkasta ja jotka aina onnistuvat houkuttelemaan halvalla hankintahinnallaan. Ainoana hyvänä puolena tällaisille työkaluille on se, että rikkoutuessaan saa uuden halpahallin kassan tiskiltä noin 6kk - 12kk ajan. Huonoina puolina kaikki muu. Pitää aivan karmaisevaa meteliä jo uutena, mikä ei onneksi kauaa haittaa sillä rikkoutuu kovassa käytössä nopeammin kuin hehkulamppu. Autokerhon käytössä kestää noin viikon tai parin "toimivana", jonka jälkeen kone löytyy tutusta kuvausympäristöstä.



Merkki: Bosch  
Malli: GWS 11-125 CI  
Laikan koko: 125mm  
Hintaluokka: 150-180€

Kun halpahallin tarjouskorin rälläkän pystyy ohittamaan suosiolla etsiessään työkalua tositarkoitukseen, voi samaisen hallin "ammattilaisten" osastolta löytää tällaisen. Halparälläkkään verrattuna tästä hintaluokasta löytää jo ominaisuuksia, joita tekevä ihminen osaa arvostaa, kuten puolta metriä pidempi, oikeasti taipuisa sähköjohto ja pikalukittava teräsuoja. Valitettavasti tämän hintaluokan laitteen rikkoutuessa alkaa usein käytäntönä olemaan laitteen lähettäminen huoltoon, eli odottelua on luvassa noin pari viikkoa per rikkoutumiskerta kahden vuoden takuuajana. Kerhon käytössä kestää noin 2-3kk ennen vikaantumista ja ai niin, "ammattikäyttöön" hyllystä ostaessa työkalujen takuu ei välttämättä korvaa ammattikäyttöä. Kotikoneena kestäisi varmasti pitkään.



Merkki: Metabo  
Malli: WB 11-125  
Laikan koko: 125mm  
Hintaluokka: 250-290€

Oikeat työkalut maksavat. Kun rälläkkä on tulossa oikeasti kovaan jokapäiväiseen käyttöön, kannattaa halpahallin kamat jättää hyllyyn. Kuvan Metabo hankittiin viime kesänä, eikä se ole vielä kertaakaan rikkoutunut tai näyttänyt kulumisen merkkejä. On myös hiljaisempi käyttää, kierrosnopeutta voi säätää, laikassa on työkaluton pikalukko kuten myös teräsuojassa. Lisäksi tämä ei lyö käsille, sillä siinä on kiinnileikkaantumissuoja, joka jarruttaa tehoa ja laikkaa kun sitä ollaan tunkemassa väkisin aivan väärin paikkoihin. Suomeksi siis säästää käsiä ja on muutenkin mukava käyttää. Näitä lisää. Monta peukua ja tämän testin suunnannäyttäjää, PARAS!

## HARTTOPPITARINA

Kaikki alkoi yllättäen pienestä huurusta nimeltä mainitsemattoman sinisellä bemaarilla ajavan silmälasipään kanssa. Tämän herran työkaveri oli maininnut pihalla makaavasta ylimääräisestä Corollasta. Poikien mielikuvitus ei lainkaan laukannut ja pian autossa olikin pellin alla jo ties kuinka tehokas pannu. Ainoa harmi sillä hetkellä oli se, että auton omistaja oli ulkomailla, eikä autoa siten päästy katsomaan.

Muutaman unettoman kesäyön jälkeen onneksi omistaja palasi Suomeen ja autosta saatiin ensimmäiset kuvat. Pieni suru tuli puseroon, kun selvisi, että auto olikin isompi hard top, Ke-35 eikä Ke-25. Moottorikin oli mennyt hukkaamaan puolet unissa nähdyistä venttiiliä, joten pieni empiminen alkoi mieleen hiipiä.

Olihan sitä jo kerholla jonkin aikaa murehdittu, ettei puhiksella ole ollenkaan edes autoa, joten hard toppia lähdettiin kuitenkin katsomaan, olihan hinta lähes kohdallaan. Päätorvemme lupautui kuljettajaksemme ja eräänä sateisena heinäkuun iltana Seatin nokka suunnattiin kohti Janakkalaa. Moottoritiellä neuvoimme ihmisiä ajamaan paremmin ja Hyvinkään ABC:llä kävimme tuijottelemassa siviilipoliisikoiraan taidokkaasti piilotettuja hälytysvaloja. Janakkalaa lähestyessämme koimme jännityksen hetkiä kuljettajan luottaessa navigaattoriin, t-risteys saattaa näyttää ensikatsomalta loivalta vasemmalta.

Ehjänä perille kuitenkin päästiin ja pihassa musta salama olikin jo vastassa. Lyhyen neuvottelun jälkeen pyyhkäisimme koeajolle. Tehotoyota käynnistyi ärjynnän täyttäessä tienoon ja ensikosketus tehonystyröillä varustettuun rattiin sai hymyn huulille. Koeajolla nautittiin kovasta metelistä ja kylmästä moottorista. Minun arpoessa päätöstäni, alkoivat Matti ja Jouni painostaa niin voimallisesti, että kaupat tuli. Onneksi hintaa saatiin hieman pudotettua ja parit lokarit kaupanpäälliseksi. Kaikki pojat olivat iloisia ja olinhan saanut taas kovin meluisan uuden auton.

Kotimatalla sade ylti ja Rolla alkoi näyttää todellista luonnettaan. Renkaat olivat melko slicksit ja perä ei millään meinannut pysyä tiessä kiinni. Hyvinkäällä pysähdyttiin tarkastamaan rengaspaineet ja väännettiin ensimmäiset luisut, tuloksena tehonystyröiden runtelemat sormet. Mattia



nauratti kovasti, niin kuin oli naurattanu koko matkan. Loppumatka osattiin olla sitten melkein kunnolla.

Auto on toiminut kohtuu hyvin, ottaen huomioon sen, että se vartavasten ostettiin käyttöautoksi Starletin ollessa väliävaassa. Ainoa kolhukin tuli Kirkkonummen Shellin pihalla, kun joku oli päivän aikana siirtänyt Rollaa pari metriä nurmikon puolelle parkkipaikalta. Onneksi suuremmilta haavereilta säästyttiin ja ainoastaan takapuskurin pakkelit putosivat mäkeen. Öljykin pysyy mukavan tuoreena, kun sitä aika ajoin lisää, joten öljyvaihdoistakaan ei tarvitse huolehtia.

Talventodellaiskiessä niskaan, joutuneevirittämään ryypylle käyttölaiteiston kabiiniin. Vielä ei sille tokikaan tarvetta ole ollut. Toivottavasti pian sataa lunta, että Panulta ostetut nastarenkaat pääsevät tositoimiin ja keräämään Otakaareltä ihailevia katseita. Tähän astisten kokemusten mukaan ne ovat hieman liukkaat, mutta ainakin viskipullon kestävä. Kerrankin saa herra Frimankin olla loppasuista ylpeä, kun viinat otettiin hyötykäyttöön ja estettiin parkkiruudun jäätyminen sekä hajustettiin reppu miehekkäästi.

Toivottavasti olette muistaneet kirjoittaa Herra Pakkasukkelille, vaikka uusia 900:n kynnyksoteloa siltä onkin turha toivoa. Se ei juuri perusta kuin Japaniasta, kun siellä on niitä ankerias- ja muita kilpailuja.

Akselin Autokerhon Puhis 2007

## ////HENRIK JA ////HONDA

Rankka vappu on onnellisesti ohi ja kesä alkaa. Monet autokerhon aktiivisista tallinkävijöistä huomasivat todennäköisesti melko pitkään tallissa olleen projektini. Hämmästely oli suuri monen kasvoilla lähes joka kohdassa projektia, onhan Honda CB 125 T -81:n rakenne melko uniikki.

Ostaessani projektin vuonna 1999 minua kiehtoi Hondan nelitahtiset pienet koneet. Olin tuolloin 15-vuotias finninaama ja himoitsin tietysti mopoa. Vanhempieni mielestä mopo ei tullut kysymykseenkään, mutta projektin hankkiminen ei ollut niin kamala ajatus. Niimpä tuli juurikin tuo sininen pikkupiru hommattua tuhannella markalla Savonlinnalaiselta Yrjö Pullolta. Tuohon aikaan ei ollut kameraa aina taskussa joten kuvailempa hieman kuntoa, missä pyörä oli. Toisille olisi voinut hälytyskellot alkaa soimaan kun pyörässä ei ollut vilkkuja, jalkatappeja ym. Johdot, vaijereita ja letkuja roikkui holtittomasti ympäriinsä jeesusteippiä koristeinaan. Muun muassa jarrukahva roikkui vaijerinsa varassa (mikä ei haitannut, sillä etujarru oli ihan jumissa!). Takalokari roikkui jarruvalon johdon ja varsinkin siihen lisättyjen ylimääräisten johtojen varassa, mutta kaikki nämä olivat kuitenkin vain kosmeettisia vikoja. Toisaalta ei se kone koskaan liian nätisti käynyt. Olin jo tyytyväinen kun se lähti käyntiin ja kulki jotenkuten.

Ennen piikkikortin saamista ajelin sitten onnellisesti Kirkkonummen pikkuteitä ja menin pari kertaa viivalle kavereiden kanssa joilla oli jotkut mopot allaan. Ei varmaan kenellekkään jää epäselväksi kumpi voitti. Pidin tuolloin lähinnä hupaisana ominaisuutena, että kone lähti käyntiin yhdellä sylinterillä ja pienen käynnin kuluttua toinen pytty tuli mukaan pienen paukkeen jälkeen ja meno vaan koveni.

Hilpeyttä saatoin kerholla herättää omintakeisella tavallani korjata konetta. Oli nimittäin kone kolme kertaa irti rungosta. Ensimmäisellä kerralla oli vain tarkoitus kurkata ja ehkä hieman istuttaa venttiileitä. No, nysväys oli kovaa ja aina ei vaan onnistu ensimmäisellä kerralla. Nimittäin kaksipyttyisen moottorin nokan voi asentaa 180 astetta väärin ja merkit osuu silti kohdalleen. Onneksi monet mokat voi syyttää väsymyksen ja kaljan piikkiin, jota kumpaakin oli kuvioissa mukana ja

paljon. Yksi uusi pakoventtiili (kyllä, toisen kieron pakoventtiin vasaroin suoraksi), sytytystulppien kierteiden uusimisen, uusien kärkien ja muiden pikkuosien jälkeen lähti kone käymään jo melko hyvin. Mutta projekti ei ole vielä ohi, se vain hautuu vielä jonkin aikaa.



Päivitys: Hyrysystyn myin 2008 päätä huimaavaan 500 ernestin hintaan haikein mielin (ja se vieläpä kävi ihan suht' nätisti). Onneksi noita projekteja on vielä lisää...

## RELLUTARINOITA, RENAULT 5

Kaikki alkoi autokuumeella. Autokerhon takahuoneessa roikkuessani tuli aivan liian monta kertaa katsottua läpi nettiautoa ja keltaista pörssiä, aluksi vaan viattomasti viihteen vuoksi, mutta myöhemmin himo omasta autosta kasvoi kovaksi. Ensimmäisenä kriteerinä oli, että EI SAABIA! Halvoista, hyvistä ja ”pienellä laitolalla leimaan” -autoista näin ollen karsiutui heti ehdokkaita. Piti löytää jotain muuta.

Eräänä päivänä, pari vuotta sitten, ajaessani polttomoottorilabran ohi huomasin parkkipaikalla seisovan todella hienon (lue: aivan karmeassa kunnossa oleva) Renault 5 TL :n ja kyseinen yksilö oli vielä vanhakoppainenkin. Myöhemmin paljastui että se oli Matti Aalto-Setälän vanha rellu. Paljon hassuja tarinoita oli kyseisestä autosta ja kiinnostus siihen vaan lisääntyi. Ei enää montaa vanhakoppaista vitosta näy liikenteen seassa, uusikoppasia kylläkin.

Ensimmäisen sukupolven (1972 - 84) Renault 5:ssa on käytetty melko mielenkiintoisia ratkaisuja. Moottori on pitkittäin ja kokonaan etuakselin takapuolella, tästä syystä vaihdelaatikko on moottorin etupuolella (tietenkin!). Jousitus on toteutettu vääntösauvajousilla joka nurkassa. Edessä jouset ovat pitkittäin ja takana ristikkäin. Tämän takia akseliväli on oikealla puolella 3 cm lyhyempi kuin vasemmalla puolella (2,40 m vrt 2,43 m).

Moottorivaihtoehdoista Renault 5 on myös ollut melko kirjava pienimmän ollessa 0,8 l (36hv) tipparellun moottorista aina 1,4 l turboon (110hv) joka on Renault 5 Alpine Turbo :ssa. Kaikki moottorivaihtoehdot olivat 8-venttiilisiä työntötanko-rivinelosia, missä alakerta on valurautaa ja kansi on alumiinia. Vitosta on saanut kolmella eri vaihdelaatikolla, 4 tai 5-vaihteisella manuaalilla ja 3-vaihteisella automaatilla.

Parkkipaikalla seissyt rellu oli malliltaan TL, mikä tarkoittaa 1,1 l konetta ja karvalakkivarustusta. Pieni kone ei vaivannut minua, sillä auton paino on vain noin 750kg ja tehtaan ilmoittama konetehto on huimat 45 ranskalaista hevosvoimaa. Nopean laskennan jälkeen tehopainosuhteeksi tulee siis 0,06 hv/kg ja kun tuota lukemaa pohtii, niin esimerkiksi aivan uusi peugeot 207 pienimmällä bensakoneella painaa 1138kg ja tehoa on otettu 1,4

litraisesta koneesta 75hv, joten tehopainosuhteeksi tulee 0,065hv/kg. Uusista moottoreista on kyllä saatu huomattavasti enemmän vääntöä ulos, mutta kuitenkin melko hyvää etenemistä olisi rellulla tiedossa.

Seuraava vaihe oli selvittää että kuka oli kyseisen auton omistaja. Kerholaisten kanssa asiaa rupertellessa tuli auton omistaja selville ja puhelinnumerokin löytyi. Hämmästys luurin toisessa päässä oli suuri, koska auton omistaja tiesi, että kilpien perusteella en ole voinut numeroa selvittää. Kilvet olivat olleet autosta poissa jo jonkin aikaa, sillä joku kirkkonummelainen kilpi konna oli ne nyysinyt. Tämä ensimmäinen puhelinsoitto tapahtui alkukeväästä, eikä omistajalla ollut haluja myydä upeaa helmeä vielä silloin pois.

Kesän aikana tapahtui monta asiaa, josta suurimmaksi osaksi on kerrottu Renault Fuego –tarinassa. Kuitenkin, joskus keskellä kesää pienoismallimessujen aikana, tämä Renault 5:den omistaja soitti minulle ja kysyi olisinko vielä kiinnostunut ostamaan auton pois. Hänen harmikseen taloudellinen tilani oli huono, sillä olin juuri hieman aikaisemmin ostanut Fuegon.

Viikko ennen autokerhon ratapäiviä minulle tuli taas mieleen parkkipaikalla seisonut vitonen. Tässä vaiheessa oli kesätyöansioita jo kertynyt, eikä Fuego –projekti ollut edennyt kovinkaan paljoa, joten soitin uudemman kerran vitosen omistajalle. Tällä kertaa tehtiin kaupat ja sovittiin hinnaksi 200€.

Oli perjantai, ratapäivät olisivat seuraavan viikon keskiviikkona, eli tavoitteeksi tuli viidessä päivässä saada pari vuotta seisseen rellun kilpiin ja radalle. Sinä päivänä sain avaimet ja menimme iloisin mielin Tommi Turun ja Aki Koskisen sekä Samuli Sieväsen kanssa kattomaan nukkuvaa (matta)punaista paholaista. Uuden akun ja käsikäyttöinen pumpun avulla saatiin ilmaa tyhjiään renkaaseen ja rellu hörähti käyntiin ensimmäisellä yrittämällä. Suuren jännityksen saattelemana ajettiin auto kerholle, minkä aikana tuli ensimmäinen takapakki. Kerhon pihalla nimittäin huomattiin että bensatankin korkki oli tipahtanut matkalla ja bensaa oli hörähtänyt pihalle jokunen litra. Onneksi matka ei ollut pitkä ja pystyttiin hyvin kävelemällä

seuraamaan sateenkaariläikkiä. Tunti taisi vierähtää korkkia etsiessä ja juuri kun oltiin antamassa periksi, näki Tommi korkin makaavan nurmikossa.

Sunnuntaina sain auton talliin ja pääsin tarkemmin syynäämään kuntoa ja arviomaan työn määrää. Lyhyen siirtymänkin perusteella pystyi sanomaan että ainakin jarruille olisi pakko tehdä jotain, kiilahihnat visersivät iloisesti, käsijarrun vetämisestä ei tapahtunut mitään ja kytkin otti vasta aivan pinnassa kiinni ja vieläpä huonosti. Lisäksi kallistuksenvakaaja oli melko näyttävästi poikki. Näin nyt suurimmat asiat mainitakseni. Tuli uusittua sitten jarrupalat, -levyt ja -kengät, osat maksoivat yhteensä nimittäin 60€ Motonetistä. Kaikkea muutakin tuli samalla ostettua ja rahaa kyllä meni, mutta kallistuksenvakaaja hitsattiin ehyeksi Eero Frimanin avustuksella.

Maanantaina sain haettua osat ja armoton asentaminen alkoi. Siinä ei CRC:tä ja vaseliinia säästely. Autokerhon toiminnalle tyypillisesti hommat venähtivät, jopa niin että tiistaina valvoin koko yön autoa roplatessa, olihan se saatava seuraavaksi päiväksi valmiiksi. Ainakin sen voin sanoa, että väsyneenä ei kannata tehdä hommia, nimittäin keskiviikkoamuna seitsemältä kun Matti tuli yövuorosta, hieman yllättyneenä että olin vielä pystyssä, huomasi hän puuhastelujeni tulokset. Olin muun muassa laittanut takapään valoja korjaillessani peruutusvalon ja kilpivalon johdot keskenään sekaisin. Jarrujen ilmaus oli minulta yksin sujunut niin hyvin että ei tarvinnut pelätä että olisi jarruttanut mihinkään. Lisäksi tuli huomattua, että takajarrujen kengät ei missään vaiheessa yllä rumpuihin. Onneksi Matti ei katsonut pohjan alle, siellä nimittäin lymysi tekemäni hieno ”katsastuspaikkaus”.

Kunnollisen räkänaurun jälkeen ruvettiin korjailemaan minun tekemiä mokia melko ripeään tahtiin. Joskus puolenpäivän aikaan uskalsimme mennä Matin kanssa Konalaan katsastuskonttorille, eikä katsastusmieskään voinut olla nauramatta rellun nähdessään. Konttorilla tuli myös ilmi että autosta oli joku aivan mitätön summa veroja maksamatta, mutta se hoitui parilla puhelinsoitolla ja rahalla. Katsastusreissun tuloksena oli uudet kilvet ja ajoaikaa kaksi päivää. Ohjauksessa oli kuulemma vähän liikaa väljää, mutta muuten auto oli ”yllättävän hyvä”.

Ahveniston radalla pääsin ajamaan pohja-aikoja, siis takuuvarmasti hitainta ja huojuvinta kyytiä kaikista radalla olleista autoista. Tunnelma oli kuitenkin väsynyt, onnistunut ja iloinen koko päivän ajan ja ihmettelen vieläkin tänä päivänä kuinka pääsin takaisin nukahtamatta (liian pahasti) rattiin. Tänä päivänä on meillä rellun kanssa vähän niin kuin viha-rakkaus suhde, ongelmattomia kilometrejä ei ole montaa ollut, mutta se onkin täysin toinen tarina.

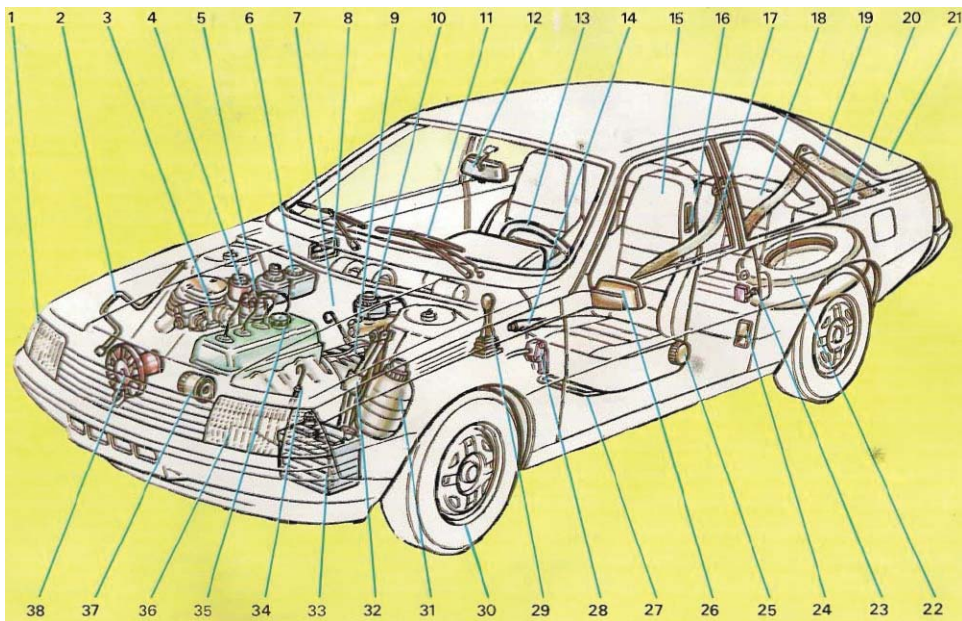


Renault 5, n.s. ”alkuperäiskuosisissaan”. Se ei näytä tältä enää, vaan päätti antautua baijerilaisen rynnätessä päälle. Siitä lisää ensi numerossa.

## RELLUTARINOITA, RENAULT FUEGO

Keväällä ja alkukesällä on ihan yleisesti tunnettu vaikutus autoihmisiin sillä, että autokuumetta on liikkeellä ja aivan uskomattomia romuja tulee myyntiin. Lisäksi ihmiset yrittävät oikein olan takaa saada sikahintaa romuistaan. Vieläpä niin, että monet maksavat itsensä kipeäksi romuista ja ovat jopa onnellisia ostoksistaan.

Innokkaammat teistä onkin jo lukenut tämän tarinan ensimmäisen osan, vaikkakin tämä tarina kuuluu edellisen keskelle jos edetään kronologisesti. Palatakseni hieman ajassa taaksepäin, niin jonkin aikaa yritin tuloksetta löytää toista vanhakoppaista rellu vitosta, mutta tuloksetta. Tämä kaikki vain siksi, koska parkkipaikkakaunottaren omistaja ei suostunut myymään minulle kultaansa. Kaikki vanhakoppaiset vitokset olivat kuin kadonneet maan päältä. Rellulla on tosin joidenkin nettisivujen mukaan kyseenalainen johtopaikka autotilastoissa, sillä lähes kaikki valmistetut autot ovat päätyneet paaliin.



Nettiautosta muita relluja selaillessa sattui silmiin pistämään sillä hetkellä ainut myytävänä ollut Renault Fuego. Vaikka olen aina ollut kiinnostunut autoista ja yhtä sun toista on nähnyt ja ajanut, niin en ollut

koskaan aikaisemmin kuullutkaan Renault Fuegosta. Ilmoituksen auto oli melko rumassa kunnossa ja hintapyyntö oli kova, 1400€, mutta malli alkoi kiinnostaa. Siitä alkoi melko kova googletus ja muiden maiden markkinapalstojen ynnä muun selaaminen.

Niinkin luotettavasta tietolähteestä kuin Wikipediasta paljastui että kyseinen automalli on ollut kahdessa James Bond -elokuvassa, tosin "sivurooliautoina", mutta kuitenkin. Nettiä enemmän selaillessa selvisi myös että ilmoituksen auto on GTX eli siinä olisi 2,0 litran moottori ja juurikin GTX:ää on aikoinaan mainostettu olevan ensimmäinen sarjatuotantoauto missä on kauko-ohjattu keskuslukitus vakiovarusteena, sekä aikanaan sarjatuotantoautojen alhaisin ilmanvastuskerroin 0,30. Lisäksi GTX:ssä on varusteina kärjetön sytytys, ohjaustehostin, sähköikkunat, todella erikoiset aluvanteet, takalasin pyyhin, 5-vaihteinen laatikko jne. Jännä yksityiskohta on että matkustajan puoleinen taustapeili on ollut lisävaruste. Voisin kuvitella että vuonna 1982 nämä ovat olleet melko erikoisia, sillä fuego on aikanaan ollut kallis auto.

Kiinnostus alkoi olla niin kova että piti oikein soittaa ja kysyä että onko hinta aivan tosissaan laitettu vai mikä on homman nimi. Jonkin aikaa tuli juteltua auton kunnosta ja aivan muistakin asiasta, paljastui nimittäin että myyjä on vähän automiehiä itsekin ja oli pelastanut Fuegon paaliin menemiseltä, muttei ollut jaksanut aloittaa suurta korjausurakkaa. Ensimmäisen soiton aikana ei hintaa vielä lyöty lukkoon, mutta selvää oli että muutama satanen katoaisi.

Annoin ajatuksen muhia vielä muutaman päivän, sitten laitoin rekisterinumerosta kyselyn AKE :n tekstaripalveluun. Paljastui että autosta oli veroja rästissä, oli viimeksi katsastettu jo melko kauan aikaa sitten, eikä myyjä ollut siirtänyt sitä omiin nimiinsä.

Toisen kerran kun soitin autosta ja mainitsin että verorästejä on ja yritin saada hintaa vielä enemmän alas, niin tässä vaiheessa päästiin yhteisymmärrykseen 800€ hinnasta, mutta tässä vaiheessa olin jo melko epäluuloinen. Siispä soitin ajoneuvoveroneuvontaan (kyllä, nimihirviö on virallinen), ja sieltä jouduin tiedustelemaan tarkkaa summaa, kuinka paljon

kyseisessä autossa on veroja rästissä. Sieltä kerrottiin että viimeisen katsastamisen jälkeen (siis viiteen vuoteen) ei veroja ole maksettu, joten veroja oli maksamattomina noin 500€. Tieto sai minut jo hieman murheelliseksi, koska aloin haluta autoa todella kovaa. Kerroin kuitenkin myyjälle asiasta ja hän oli kun ei olisi tiennyt asiasta mitään, eikä ollut tiennyt, että jollei kilpiä vie konttoriin vero kerääntyy ja seuraa autoa. Myyjällä oli ollut auto vähän reilu vuoden eikä ollut laittanut sitä omiin nimiin, joten luulen että hän tiesi kyllä asiasta. Tässä vaiheessa myyjäkin alkoi vituttaa koko homma ja sanoi että jos maksan autosta 300€ niin saan viedä pois.

Pääsin katsomaan autoa etukäteen aivan sattumalta, nimittäin isälleni sattui työkeikka Mänttääälle, joka oli melkein puolessa matkassa viitasaarelle, missä auto sijaitti. Mänttääältä oli siis noin 170 km, kun Otaniemestä viitasaarelle on noin 400km. Kun jatkomatka oli kerta niin lyhyt, niin työpäivän aikana ehti hurauttaa dieselillä nopeasti edestakaisin vähän kurkkaamaan autoa.

Ensi kerran kun näin auton liveinä, huomasin, että kuvat ei tee kunnia mallille. Vasta kun näkee auton valossa ja pihalla, niin huomaa auton todella mielenkiintoiset mittasuhteet. Keula on pitkä kuin mikä ja perä päättyy nätisti isolla ikkunalla ja kumireunuksella. Perä on vähän niin kuin Porsche 944:n ja keula on kuin Renault 18.



Paljon oli autossa retkellaan mutta moni asia näytti kuitenkin melko hyvältä. Pellit olivat pieniä ruostepilkkuja ja yhtä kolhua lukuun ottamatta hyvässä kuosissa ja ulkonäön kannalta tärkeä muovilista auton ympäri oli kauttaaltaan ehjä. Moottori lähti käyntiin ja auto liikkui, kuten hän oli

kertonutkin, mutta viritys oli melko hieno. Bensapumppu ei nimittäin toiminut, mutta limupullostasta bensaletku suoraan kaasariin ja kone hörähti nätisti käyntiin. Suurimman yllätyksen koin kuitenkin kun istahdin kuskin paikalle. Ei siitä, että hometta oli sisällä ja haju oli ummehtunut, vaan siitä että keskikonsolin lokerossa oli juuri se, mistä olin netistä lukenut, nimittäin Le Plip. Koskettelin sitä aivan haltioissani ja tiesin siinä vaiheessa että ostan auton.

Pääsinpä Fuegoa koeajamaankin, ja kaikki tuntui pelittävän. Pyöräyttelin sitä sujuvasti hiekkateitä pitkin mitä siellä jumalan selän takana on paljonkin. Tehostettu ohjaus oli pehmyt mutta jotain tuntumaakin siinä oli. Vaihteet meni silmään kuin unelma ja meno oli rellumaisen pehmeä. Kaksilitraisessa koneessa oli tehojakin jäljellä niin että tuntui. Koeajon aikana jarrutkin vielä toimivat ihan hyvin.

Pienen juttelun, ihmettelyn ja läpänheiton jälkeen tein kaupat ja sovin että haen auton myöhemmin trailerilla ja Hiacella. Aivan aluksi oli suunnitelmistani ajaa auto Otaniemeen, mutta koska bensapumppu ei toiminut, niin en viitsinyt. Olisi ollut hieman raskasta viritellä bensaa limupulloon konepellin alle joka parinkymmenen kilometrin välein.



Kerhon Hiacella ja trailerilla oli todella mukava hakea auto 400 km päästä. Koska olin aikaisemminkin ajanut kerhon tuoreella hankinnalla, pakkasin ensimmäisenä mukaan kuulosuojaimet, mikä osoittautui melko hyväksi ideaksi. Mukaan tuli myös pari autolehteä, paketti nakkeja ja sämpylöitä sekä reippaasti limua ja tupakkaa. Yksin menin sitten matkalle pitkälle.

Suurin osa matkasta sujui leppoisasti sään ollessa nätin aurinkoinen ja hiostavan lämmin. Yksitoikkoisen matkan aikana pystyi hyvin lukemaan lehteä ja syömään nakkisämpylää samalla kun ajoi puuduttavaa kahdeksankymppiä tai sataa. Kuulosuojaimet päässä kuuli radiotakin itse asiassa paljon paremmin. No, noin viiden tunnin ajelun jälkeen saavuin perille hakemaan autoa, ainut vaan että myyjä ei ollut kotona, vaikka olimme sopineet tapaamisesta, oli vain lappu ovella että ollaan kaupassa. Jäin sitten valmistelemaan auton lastausta ja otin rauhallisesti. Noin tunnin kuluttua myyjä sitten saapui mustalla Escortillaan, mutta istui pelkääjän paikalla vaimon ajaessa. Ensin hieman ihmettelin, mutta sitten näin Suomi-viinapullon hänen kädessään, olihan perjantai.

Mukavan läpänheiton ja parin ponnistelun jälkeen Fuego oli trailerilla ja sidottu. Joutui muuten laittamaan auton perä kokonaan trailerin päädyn yli jotta aisa ei painuisi liikaa Hiacen puolella. Fuego on nimittäin todella etupainoinen moottorin ollessa kokonaan etuakselin etupuolella. Eikä siinä vielä kaikki. Pihanurmikko oli aivan märkä ja Hiacen pyörät suti näyttävästi tyhjää, ja vitutti. Onneksi naapurista löytyi traktori auttamaan avuttomia ja kyllä, traktorikuskikin oli jo ehtinyt ottaa muutaman perjantaipullostaan. Kaikki meni kuitenkin hyvin ja toiset alkoivat olla iloisemmalla tuulella kuin toiset, minullahan oli vielä kotimatka edessä ja kello oli aivan liikaa kaikesta kohelluksesta.

Itse kotimatassa ei ollut muuta haastavaa kuin unen estäminen. Piti pysähdellä aina välillä pomppimaan kun alkoi oma perä puutua Hiacen värinöistä. Vielä autokerhon pihalla sattui pieni tappio. Ossi ja Akseli sattuivat olemaan kerholla vielä vaikka kello oli jotain kaksi ja he autoivat minua saamaan Fuegon trailerilta. Itse siinä vähän mokasin kun kuormaremmiä irrotettaessa onnistuin katkaisemaan toisen takapäin jarruputkista ja nesteet valui näyttävästi trailerille.

Hommat sujui siis loppujen lopuksi melko mukavasti. Projektin edetessä on myös sattunut paljon hauskaa ja tullut opittua monia ranskalaisia jänniä juttuja, mutta siitä tulee jatkossa lisää tarinaa.



Siinä on mies innokkaasti työn touhuissa. Akusta se ihminenkin saa virtaansa -eiku.



## NOPEA KATSAUS KETKÄ OLIVAT HALLITUS 2008

**PUHEENJOHTAJA**



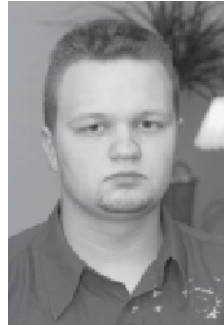
**HENRIK HIETA**

**VARAPUHEENJOHTAJA**



**HANNU KUUTTI**

**RAHASTONHOITAJA**



**JUSSI NURMINEN**

**TALLIPÄÄLLIKKÖ**



**TOMMI TURKU**

**SIHTEERI**



**SAMULI SIEVÄNEN**

## JA MYÖS TOIMIHENKILÖT 2008

**LIKKUVAN  
KALUSTON PÄÄ-  
LIKKÖ**



**OSSI VÄÄNÄNEN**

**TALLIJAOKSEN  
JÄSEN**



**TUOMO ELONEN**

**PÄÄTORVI**



**JOUNI VUORELA**

**KISASIHTEERI**



**TONI AALTONEN**

**VANHA JÄSEN**



**AKSELI MYLLÄRI**

**AUTOSAUNAVAS-  
TAAVA**



**HANNU KUUTTI**

Käytiin Akselin kanssa nopeasti katsomassa mitä mp-messuilla tällä kertaa oli tarjota janoisille nuorille sieluille. Siis moottoripyörähimoa ylyttämään, eikun sammuttamaan, ei siis oikeaa janoa... menee pahasti sivuraiteille.



Useamman kerran mp-messuja kiertäneenä voitiin aivan aluksi todeta, että jos haluaa nähdä ihmismassojen lisäksi itse prätkiä, on perjantai paras messupäivä. Mitä aikaisemmin, sen parempi. Jonkin verran jo autotekniikan opiskelut on edennyt sitten viimeisen messukäynnin, kuten on myös reaaliaikailman tuotantoratkaisut omakohtaisina kokemuksina. Mitä enemmän tuntee tekniikkaa, sitä vähemmän uudet moottoripyörämallit hämmästyttää. Lähinnä silmiimme pisti useaan otteeseen valmistajien "pikaratkaisut", sekä säätöt tuotantotekniikassa.

Se vanha kunnon UU-kerroin vaan pienenee vuosi vuodelta kun kyynisyys kalvaa kristillisten kilttien poikien elämännäkemystä.

Jotta kaikki ei vaikuttaisi aivan masentavalta, päätin laittaa messuista muiden ottamia kuvapöimintoja. Päähuomio niissä keskittyyneen kuitenkin “pehm-  
eään tekniikkaan”, jolla on taipumusta aina ilahduttaa.

