

# RAANITORVA

2/2006

**SYYSNUMERO**



# Teekkarien Autokerho ry 2006

TAK.TKY.HUT.FI

## Hallitus



**Puheenjohtaja**

Jan Tiri

[jtiri@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:jtiri@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

041 5017851



**Varapuheenjohtaja**

Visa Lukkarinen

[vkukkar@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:vkukkar@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

040 7256772



**Tallipäällikkö**

Tuomo Elonen

[telonen@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:telonen@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

040 5663707



**Sihteeri**

Toni Aaltonen

[tjaalto2@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:tjaalto2@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

044 3236986



**Rahastonhoitaja**

Akseli Mylläri

[amyllari@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:amyllari@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

050 3763846

## Toimihenkilöt



**MP-vastaava**

Otto Lahti

[olahti@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:olahti@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

050 5366990



**Kisasihteeri**

Tuomas Kivisto

[tuomas.kivisto@POISTATÄMÄelisanet.fi](mailto:tuomas.kivisto@POISTATÄMÄelisanet.fi)



**Päätorvi**

Jouni Vuorela

[jmvuorel@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:jmvuorel@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

050 3304357



**Tallijaoksen jäsen**

Oskar Lindfors

[omlindfo@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:omlindfo@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

050 5445876



**Liikkuvan kaluston päällikkö**

Matti Aalto-Setälä

[maaltose@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi](mailto:maaltose@POISTATÄMÄ.cc.hut.fi)

040 758456

## pääkirjoitus eli tuttavallisemmin päätörähdys

Kas niin, taas on vaihteeksi aika, jolloin äänitorvi on saatu aikaiseksi, suunnitelmissani oli saada se tuossa jo ennen kesän alkua valmiiksi, mutta valitettavasti kesä vei taas mennessään ja aikaa ei oikeen riittänyt torven aikaansaamiseen. Taitaa pahasti olla jo lokakuu, kun tätä lehteä luet. Mutta mietitäänpäs vähän, mitä kaikkea kesällä on tullut tehtyä. Itselläni kaiketi aika tehokkaasti töissä päivisin, ja iltaisin ei juurikaan ole mitään ehtinyt harrastaa. Kuun ensinmäinen perjantai on tunnetusti ollut päivä, jolloin järjestetään stadin kruising, siellä on yritetty olla paikalla, joskin ei aina harrasteautolla. Tosin onneksi vain yksi kerta tänä kesänä tuli tehtyä tuolla käyttöautolla. Harrasteautona on toiminut tuo amerikanvalmiste, joka on ilman mitään suurempia ongelmia toiminsa täyttänytkin.

Henkilökohtaisesti on autokalusto kokenut aika suuriakin muutoksia, tuo edellinen, vaikka niin mukava peli olikin, sai luvan lähteä, ja tilalle tuli tuollainen ”järkevä” auto. Homman ei ensin pitänyt mennä niin, vaan tuo amerikantuote oli lähdössä, koska kolmen auton pitäminen ei minusta tuntunut lainkaan järkevältä. Pakko se on kyllä itsekin myöntää, että ajamisesta on tavallaan tullun helpompaa, ja kynnyks jonnekin lähtemisestä on pienempi, osaltaan kai polttoainehinnan myötä, kun kulutus on nyt huomattavasti pienempi.

Valitettavasti tuo kerholla pyöräminen on jäänyt vähemmälle, suurimmaksi osaksi syy tuohon lienee siinä että on tullut tehtyä säännöllisen ahkerasti töitä. Kesätyö ikäänkuin jäi vähän pidemmäksi aikaa voimaan, ja jatkuu vielä toistaiseksi. No ei sillä, että tällä hetkellä juuri intoa opiskeluun ei juuri ole, mutta eihän sitä koskaan tiedä koska se tapahtuu. Suunnitelmissa se kuitenkin vielä on.

Muistakaahan kirjoittaa myös juttuja äänitorveen... Toimitus odottaa niitä kuumeisesti.

### Päätorvi



## Tervehdys kerholaiset

Pitkä ja kuuma kesä on ohi ja autokerhon syksykin on jo pitkällä, sillä otasuunnistus, kampusrieha ja ratapäivät on jo pidetty ja uutta kalustoa talliin on myös hankittu. Kiitokset kaikille teille jotka olitte mukana.



Kampusriehassa kerhon ständi valtasi suuren osan Alvarin aukiota sillä mukana oli Autos sauna, kaksi puukaasu-autoa sekä mönkijä uusia jäseniä narramassa. Saunojiakin riitti ajoittain.

Ratapäivillä oli kiitettävän paljon osallistujia sateisesta säästä huolimatta.

Vaikka tapahtumat olisivat jääneet sinulta väliin niin ei syytä huoleen sillä vielä syksyllä on tulossa Monster Jam (12-15.10), saunailtoja ja tietenkin TAKjoulut. Vaalikokoukseenkaan ei ole kovin pitkä aika, joten, jos sinulla on kiinnostusta olla ensi vuonna toimitsijana, niin siihen on vielä mahdollisuus.

Vielä kerran kiitos kaikille ahkerille kerholaisille, ja iloista syksyä!

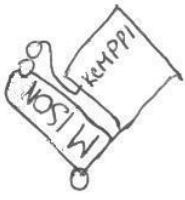
Jan Tiri

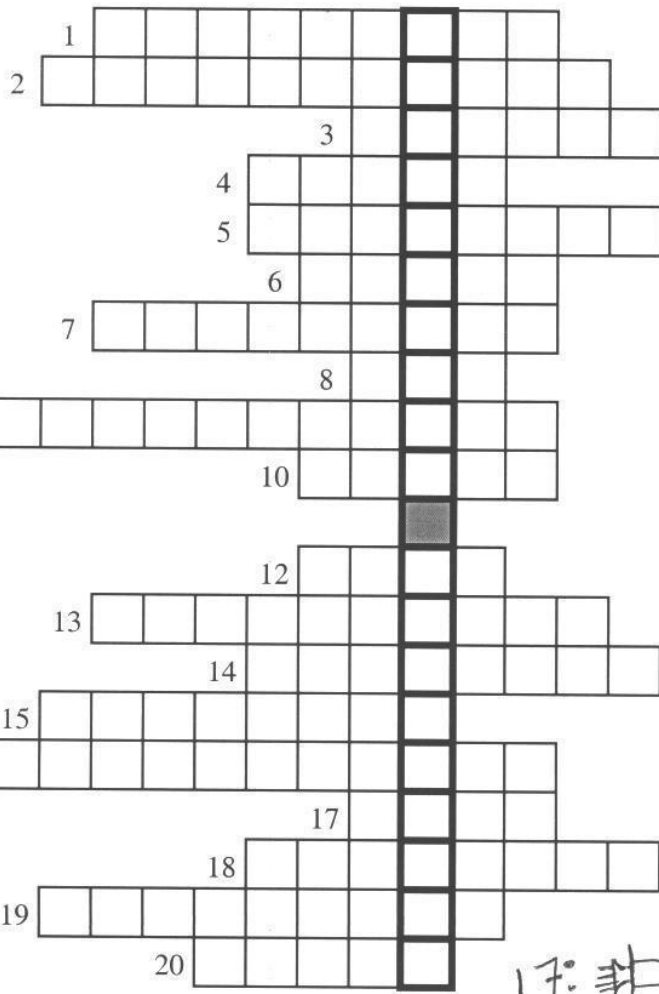
15.  $\text{€} D$


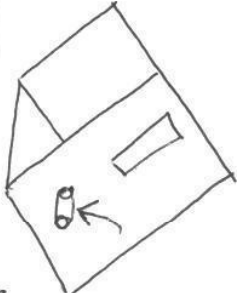
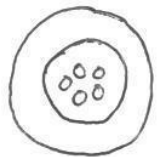
10. 

11.  14. 

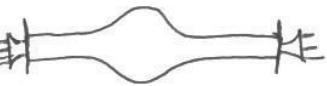
18. 

8. 



1.    
2. 

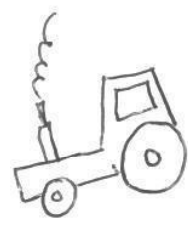
18.  $\text{€} + \%$

17. 

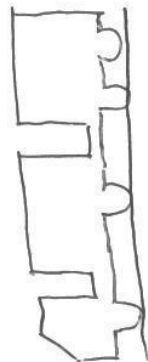
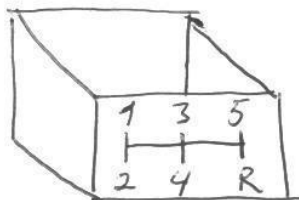
14: VENT +



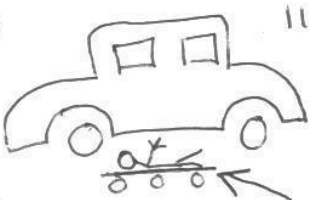
9.  19. 


20. 

16:

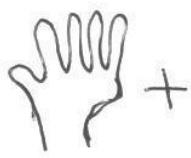



11. 

6. 

12. 

4:

7.  + 

## Syöksysämpylän kunnostelua

Syöksysämpylän, kajakin, porkkanasorvin, ojahauen, mitä lukuisista nimityksistä haluaakaan käyttää, eli viralliselta nimitykseltään Saab 96-henkilöauton hankkiminen oli ollut ajatuksissani jo pidemmän aikaa, kunnes viime kesänä (2005) totesin lopulta, että sellainen on nyt pakko saada ja sillä hyvä. Pienen etsinnän jälkeen kävin katsomassa erästä Espoossa kaupan ollutta 79-vuosimallin yksilöä. Hyviä puolia olivat kaunis metallinvihreä väri, alumiinivanteet, kattoluukku, ehjältä vaikuttava pohja, voimassa oleva leima ja kohtuullinen hintapyyntö. Huonoja puolia olivat maalauksen ja sen alla olevan pakkeliherroksen halkeileminen ovissa, sieltä täältä esiin pilkistelevä ruoste sekä huono tyhjäkäynti. Koska kokonaisuutena auto vaikutti hintaansa nähden asialliselta ja sämpylän varsin harvinaiset alumiinivanteet houkuttelivat liikaa, totesin hyvien puolien voittavan huonot ja auto vaihtoi omistajaa, kun hintakin pyöristyi nopeasti lähimpään tasarahaan.

Koko loppukesän ajoin autolla tekemättä mitään tankkaamista suurempia huoltotoimenpiteitä. Pieniä ostotilanteissa huomaamatta jääneitä tai myöhemmin ilmaantuneita ongelmia toki oli, kuten suuremmissa nopeuksissa ilmaantuva tärinä ja syksyä kohti aina vain voimakkaammin puoltavat etujarrut. En ottanut niistä mitään päänsärkyä, koska suunnitelma oli koko ajan ollut ottaa auto seuraavana talvena tai keväänä perusteelliseen huoltoon. Lopulta tuli syksy, auto siirtyi seisonavakuutukseen ja pressun alle rantaparkkikselle, jossa se korjausmotivaation puutteessa sai majailta koko talven yli lukuun ottamatta paria taktista paikan vaihtoa, jottei auton seisominen talven yli samassa ruudussa herättäisi pahennusta tai ettei sitä peräti luultaisi hylätyksi.

Lopulta huhtikuussa herätin sämpylän talviuniltaan keväthuoltoon varten. Alkuperäinen suunnitelma oli vain korjata yhdestä nurkasta läpiruostunut oikea takalokasuoja, kunnostaa jumittava etujarrusatula, säätää käynti kuntoon ja maskeerata ulkopintaa hieman ehommaksi. Olin arvioinut kyseisten toimenpiteiden olevan ohi viikossa, tai enintään parissa mikäli autosta löytyisi vielä ylimääräisiä ruostereikiä tai muita yllätyksiä.

Irrotettuani korjausta vaativan lokasuojan totesin välittömästi sen olevan reunoiltaan läpimätä ja takapuoleltaan paksussa pintaruosteessa. Lokasuojaa tutkiessani ympärillä pyörineet autokerholaiset ystävällisesti koputtelivat avoinna olleeseen takapyöräkoteloonkin muutamia ylimääräisiä reikiä. Arvelin tässäkin vaiheessa vauriot melko pieniksi, mutta tarkempi tutkimus paljasti pyöräkotelon olevan pahasti mätä. Päälepäin se näytti vielä melko hyvältä, mutta Saab oli aikanaan 70-luvun lopussa käyttänyt parissa vuosimallissa paksua, muovimaista kotelosuoja-ainetta, joka epäilemättä suojaa uutena hyvin kiveniskuilta, mutta kosteuden hiipiessä ajan myötä suoja-ainekerroksen alle se ei pääse mitenkään pois vaan saa muhia rauhassa, kunnes takana ei ole enää lainkaan peltiä muovimössökerroksen vaikuttaessa edelleen

ulospäin siistiltä. Tämä yhdistettynä erittäin ahtaisiin pyöräkoteloihin selittänee sen, miten auto oli vielä voinut mennä läpi edellisestä katsastuksesta. Tässä vaiheessa katsoin parhaaksi irrottaa loputkin lokasuojat ja tutkia muutkin pyöräkotelot. Sekä lokasuojat yhtä lukuun ottamatta että pyöräkotelot olivat kaikki enemmän tai vähemmän korroosiopeikon kaluamia, samoin kuin bensatankin kotelon takareunakin. Etupyöräkoteloita oli korjailtu joskus aiemminkin. Tässä vaiheessa unohdin ajatukset auton saamisesta vapuksi ajoon ja seuraavat viikot menivät, minkä töiltä ehti, uutta peltiä laittaessa. Pohjalevy ja helmakotelot olivat sentään kunnossa, kuten olin ostovaiheessa todennutkin. Lokasuojien korjaaminen olisi ollut työn ja tuskan takana ja saatuani yhdeltä kerhon lukuisista Saab-harrastajista vihjeen lasikuituisia kuupan lokareita kohtuuhintaan valmistavasta tahosta päädyin päivittämään lokasuojat kerralla varmasti ruostumattomiksi. Tämän jälkeen ohjelmaan oli luonnollisesti lisättävä koko auton ylimaalaus. Jarruillekaan ei riittänyt ”pieni laitto” vaan jouduin käymään läpi joka nurkan pääsylinteriä ja käsijarruvaijereita myöten. Myös iskunvaimentimet menivät uusiksi. Käyntiongelmia johtuivat siitä, että oikeastaan kaikki, mikä auton perussäädöissä voi olla pielessä, oli pielessä: kaasuttimen ja imusarjan välissä oli ilmapuotoa, kaasuttimen säädöt olivat mitä sattuu, kaksi pakoventtiiliä kanto, sytytyksen perusennakko oli jossain yläkuolokohdan jälkeen jne...



Edellä mainittuja korjaustoimenpiteitä suorittaessa olikin heinäkuun puoliväli jo mennyt, kun pääsin näyttämään autoa konttorille kauniin kolmivärisenä etulokasuojien ollessa mustia, takana valkoisia ja muun auton vihreä. Leima irtosi kerralla ja seuraava reilu kuukausi meni tehdessä maalauksen pohjatöitä, joista minulla ei ollut tässä laajuudessa ennestään juuri minkäänlaista kokemusta ja jotka olivat vielä melko työläitä ja hankalia vanhojen halkeilleiden kittausten vuoksi. Tallilla oli hiontapölyn vuoksi jatkuvasti lähes keinotekoinen talvi ja kaikki tallilla oleskelijat olivat luonnollisesti iloisia saatuaan talliin näin hienon joulutunnelman keskellä kesää. Lopputulos ei ollut mitään ammattilaistasoa, mutta kuitenkin vanhaan autoon menettelevä. Seuraavaksi ruiskutin päälle hiontaväriä, joka oli seissyt erään kerholaisen kellarissa muutaman vuoden, mutta josta ahkeralla sekoittamisella sai vielä toimivaa. Tämän jälkeen oli vuorossa hiontakierros vesihiomapaperilla ja

lopuksi puolikiiltävä musta Unica päälle. Sekä pohjatyö- että maalausvaiheisiin liittyi erinäinen määrä sählinkiä ja ensikertalaisen virheitä, mutta siitä huolimatta lopputulos on asiallinen ja auto näyttää yleisilmeeltään hyvältä, vaikkei pinta tarkastelua kovin läheltä kestäkään. Lisäksi tehdessä oppii ja mikäli aloittaisin kittaus- ja maalausurakan nyt alusta, lopputuloksesta tulisi nykyistä parempi olennaisesti vähemmässä ajassa. Seuraava kerta tulee siis olemaan paljon helpompi.

Nyt autolla on tarkoitus ajaa se lyhyt aika, minkä vielä ennen talvea ehtii. Talven aikana on ohjelmassa ainakin sisustan siistimistä ja parempikuntoisen vaihteiston etsiminen nykyisen tilalle. Ensi keväänä kuuppa on toivon mukaan valmiina kovaan ajoon heti sinä päivänä, kun lumet lähtevät talven jäljiltä maasta.



A.H



# Tampere - Pieksämäki = 4000km

## Osa 1/2: Ruotsi ja Norja

Aamuyön tunteina autosaunassa vuoden 2006 vuosijuhlassa tarinointi kääntyi kesämatkailuun. Olimme molemmat käyneet edellisenä kesänä 2005 lappia kiertämässä ja päätimme lähteä tällä kertaa kahdestaan. Matkan tavoitteeksi tuli löytää Raidin loppukohtauksen paikka ja yöpyä loppukohtauspaikalla. Juttusarjan toisessa osassa selviää, miten tavoitteemme täyttyi. Matkamme alkoi Karin kodista Tampereen Pispalasta ja päättyi Pieksämäen vanhojen veturitallien pihalle. Pieksämäellä järjestettiin lauantaina Big Wheels- niminen harrasteajoneuvotapahtuma.



Lähtömme tapahtui Tampereelta aikaisin aamuyöstä koska lautta lähti Vaasasta jo aamu kahdeksalta. Matkasimme rattijuoppojen seassa aamuyössä kohti Vaasaa ja ylitimme merenkurkun RG Linesin lautalla. Pitsakeisarin lautta ei tarjoa mitään muuta virikettä kuin kalliin ja tehokkaan tavan päästä Vaasasta Uumajaan. Toinen reittivaihtoehto Tornion kautta kiertäen olisi tarkoittanut reilusti ajotunteja lisää ilman sen kummempia maisemia. OK, matkalla olisi ollut Piteån nakurannat mutta päädyimme kuitenkin suurempaan reittiin.

Matkasimme tehokkaasti Ruotsin tylsät maisemat Blå Vägeniä pitkin Norjan rajan tuntumaan. Päädyimme yöpymään komeissa maisemissa muutaman kilometrin päässä Norjasta, onneksi koska Norjan puolella ei olisikaan ollut heti rajan tuntumassa mökkejä vuokralla.

Ensimmäisenä Norja päivänä kävimme toteamassa Mo I Ranan pikaisesti betonilähiöksi hienon luonnon keskellä. Mo I Ranasta nousee pohjoiseen sekä E6 että rantaa myötäilevä hyvin opastettu reitti. Olimme valinneet reitiksemme maisemareitin. Reitillä on muutamia lauttoja, vuoroväli on kohtuullinen ja maksupolitiikka ei kaada koko reissun taloutta. Kannattaa katsoa ennen matkaa netistä aikataulut niin osaa rytmittää reissun syömiset oikein. Lautat muodostivat meidän reissulle ainoan väliaikataulun, muuten ajelehdimme ilman sen suurempaa kiirettä.



Norjalaisilla on selvästi voimakas fiksaatio tunneleihin. Pisimmät reitin varrelle osuneet tunnelit olivat kymmenen kilometrin luokkaa. Norjan tunneleiden jälkeen suomen tunneleiksi kutsutut paikat eivät enää ole tunneleita vaan alikulkuja. Hienoimpia tunneloituja paikkoja oli Norjassa pieni, ehkä 10 talon ja leirintäalueen kylä. Kylään oli kuitenkin tehty 300m pitkä tunneli. Päättelimme, että alkujaan tunneli oli tehty vain noiden muutamien talojen tarpeisiin, aivan käsittämätöntä tien vetämistä muutamalle asunnolle.

Toisen päivän iltana löysimme kivan oloisen mökin vuonon rannalta pienestä paikasta nimeltä Kalvik. Seuraavana päivänä kävimme Narvikissa. Narvik on noin 20 000 asukkaan kaupunki. Kävimme pyörimässä kävelen ympäri Narvikin keskustaa ja hörpimme kahvit vohveleiden kera. Kaupunkiin tuli rautatie Kiirunasta, josta tuodaan ilmeisesti paljon malmia Narvikiin ja siitä laivalla maailmalle. Narvikista jatkoimme kohti Tromsaa vaihteeksi sisämaassa ajellen.

Tromsan lähistöllä meillä venyi yöpaikan löytäminen. Keli oli sateinen ja kaikki mökkikylät tuntuivat olevan täysiä. Mekään emme halunneet teltaan yöksi. Onneksi vihdoon lähellä puoltayötä löysimme paikan, jossa oli vielä yksi mökki vapaana. Leirintäalue oli Tromsasta parikymmentä kilometriä suomeen päin. Suoritimme mökkikylässä aamulla lähdön käyden kuitenkin sitä ennen jäämeressä uimassa tai pikemminkin pulahtamassa. Jäämeri ei tuntunut aamu-pulahdukseen yhtään liian kylmältä.

Päätämme ensimmäisen osan jäämerelle, juttusarjan seuraavassa osassa kerromme loppumatkasta suomen pikkuteillä. Bonuksena tutustuminen Kalmankaltioon.

Kari K & Pekka S

## Äänitorven autontunnistuskilpailu

Tällä kertaa pitäisi tunnistaa viisi autoa. Tällä kertaa ovat autot vallattoman helppoja. Edelliset autot ovat: Volvo 780, Autobianci A112 Abarth 1982, Lincoln Continental Convertible 1961 Ja Nissan Skyline RS-X R30.

*Auto 1:*



*Auto 2:*



*Auto 3:*



*Auto 4 ja 5 kannessa.*

**Äänitorvi julkaisee nyt vanhoissa äänitorvissa olleita artikkeleita,** Valitettavasti vanhemmat kerholaiset saattavat muistaa kyseiset artikkelit jo, mutta ei anneta sen menoa haitata. Seuraava artikkeli on julkaistu äänitorvessa v:2000.

## Museomiehen päiväkirjasta

teksti: herra Huu

*Kaikki tässä päiväkirjassa kerrotut tarinat perustuvat tositapahtumiin ja myös kaikilla jutuissa esiintyvillä henkilöillä on vastineensa todellisuudessa. Käsittelemme erityisesti aloittelevan museomiehen (homo automobilicus anticues) pahimpia kompastuskiviä tällä autoharrastuksen jalolla saralla siten, että jokainen pystyy erehtymättömästi toistamaan vanhempien museomiesten tekemät virheet. Useinhan aloittelijalta puuttuu juuri vanhemman museomiehen fanaattinen näkemys siitä miten kaikki tehdään päin helvettiä.*

### **Projektiauton eli raadon hankinta**

Alussa on syytä lähteä halvalla liikkeelle sillä yletön rahankäyttö tässä vaiheessa kostaatuu jatkossa kohtuuttoman pieninä entisöintikuluina. Toimitus suosittelee metsäauton hankintaa, myös suossa tai järvenpohjassa yli 25 vuotta maatuneet raadot ovat oivallisia kohteita ensimmäistä projektiaan etsivälle. Ei pidä myöskään väheksyä vanhaa kolariautoa, jos sellaisen onnistuu sulattamosta pelastamaan.



Tyypillinen metsäauto, tällä kertaa saareissa. Ei suositella aloittelevalle museomiehelle merkin yleisyyden ja varaosien helpon saatavuuden johdosta.

## ***Automerkin ja mallin valinta***

Valitse mielellään kuollut itäautomerkki tai ainakin merkki, jonka maahantuonti on lopetettu yli 25 vuotta sitten. Tällä varmistetaan se ettei tulevaisuudessakaan tarvitse suorittaa mitään turhia varaosahankintoja, sillä juuri kaupallisuushan on ehdottoman negatiivinen piirre kaikkien vanhempien museomiesten mielestä ja tämä on syytä aloittelijankin heti oppia. Museomies ei osta mitään, ainakaan rahalla. On myös syytä valita automalli, joka on ollut jo uutena huono ja tässäkin asiassa jälleen vanhemman museomiehen vinkit pelastavat tilanteen. Eihän kukaan museoajoneuvoa ajettavaksi tee, vaan koristeeksi. On myös syytä välttää kaikkia erikoiskorimalleja ja pitäytyä vain turvallisissa nelioivissa museomiesmalleissa. Muista myös tärkeä toimintaperiaate: jos et halvalla saa, niin ota sitten ilmaiseksi.

## ***Auton hinnasta***

Yli kossupullon hintaista autoa on täysin järjetöntä hankkia, sillä säästyneet rahat voi aina käyttää auton maalaukseen ja verhoiluun, nehän ovat tunnetusti auton toiminnan kannalta oleelliset osa-alueet. Lisäksi joutuessasi ympäristöihmisten painostuksen johdosta myymään keskeneräisen projektin pois, häviät varmasti enemmän rahaa, mikä sinänsä on museomiehelle aivan oikein.

## ***Auton alkuperä***

Todella fanaattinen museomies ei ikinä osta muita kuin ehdottomasti aitoja Suomiautoja, sillä ne on uitettu tänne jo yli 25 vuotta sitten mikä jo sinänsä tekee niistä synnynnäisiä museoajoneuvoja. Kaikki uustuotetut autothan pilaavat tämän jalon harrasteen ja ovat sitä paitsi museomiehelle aivan liian kalliita hankkia. Erityisesti jos satut löytämään entisen valtionpäämiehen yli 25 vuotta kanalana toimineen entisen edustusauton on se ehdottomasti pelastettava. Ongelmaksi saattaa tässä tapauksessa muodostua se, olisiko kyseessä oleva ajoneuvo entisöitävä kanalaksi vai autoksi, mutta tässäkin voit jälleen saada hyviä vinkkejä itseäsi viisaammilta vanhemmilta museomiehiltä. Alkuperäisyyden kannalta oleellisia ovat autoissa käytetyt erilaiset kemianteollisuuden tuotteet, kuten esim. öljyt, jarrunesteet ja jäähdytysnesteet, näiden osalta tulisi luonnollisesti käyttää vain yli 25 vuotta vanhoja tuotteita ja tuotemerkkejä.

## ***Projektin nouto kotipihalle maatumaan***

Kun lähdet hakemaan metsäautoasi talvella metrin umpihangesta ota mukaasi vähintään yksi vanhempi museomies henkiseksi tueksi, sillä muuhun hänestä ei ole, tarvittaessa voit käyttää apumiehenä myös naapurin uhmaikäistä kakaraa, tosin hänestä saattaa olla jotain todellista apuakin, mikä ei tietenkään ole tarkoitus. Naapurin koira tosin osaisi myös takaisin kotiin, mutta tarvittaessa voit aina kysyä kotimatkaohjeita esim. liikkuvan poliisin partioautolta tai tiepalvelumieheltä, tiekarttaahan museomies ei omista, paitsi yli 25 vuotta

vanhoja sellaisia. Todellinen museomies käyttää myös työntajansa omistamaa pakettiautoa kaikilla harrastematkoillaan, sillä niissä on yleensä työnantajan maksamat polttoaineet samaan hintaan ja nimenomaan rahan säästäminen hän on tämän harrasteen syvin olemus.

## ***Varaosa-autoista***

Ostettuasi ohjeiden mukaisen raadon tulet varmasti huomaamaan, että työ vaatii pitkäjänteisyyttä, perehtymistä kohteen historiaan sekä kädentaitoja. Jossain vaiheessa alat haaveilla varaosa-autoista ja silloin ei ole enää syytä säästellä rahaa, onhan kyse kulttuurihistoriallisesti arvokkaan esineen taltioinnista jälkipolville. Entisöinnin kohdetta ei kuitenkaan missään nimessä saa vaihtaa, vaan huonommasta jo aloitetusta projektista on väkisin tehtävä museoajoneuvo. Vuosien varrella sinullekin varmasti kertyy aikamoinen kokoelma varaosa-autoja, älä kuitenkaan missään nimessä myy niistä mitään varaosia tarvitsevalle, ostakoot itse omat varaosa-autonsa. Hyvä idea on myös irrotella valmiiksi (ulko)varastoon jo loppuun kuluneita kulutusosia tulevan museoajoneuvon varaosiksi, tyypillisiä tällaisia kohteita ovat esim. jarrukengät, öljynsuodattimet, kiilahihnat, pakoputkisto ja sytytystulpat.

## ***Museomiesten välinen kommunikaatio***

Ihmisen tiedetään kehittäneen kirjoitustaidon ja pyörän arviolta samaan aikaan. Tästä johtuen on täysin ymmärrettävää, että museomiehet ovat omaksuneet vain toisen taidon. Tämä ilmenee esimerkiksi siten, että tehdyt havainnot eivät koskaan välity museomieheltä toiselle kirjallisessa muodossa, erityisesti kaikenlainen tekstiviestien tai sähköpostien lähettely on museomiesnäkökulmasta ehdottoman paheksuttavaa. Jos ohjeita kuitenkin on kirjoitettu, niin niitä ei saa noudattaa, koska kirjoittaja ei edellä esitetyn perusteella voi olla museomies ja silloin hän ei yksinkertaisesti osaa mitään. Suullinen viestintä sen sijaan, joka on jo huomattavasti vanhempi keksintö, on joidenkin museomiesten auttavasti hallitsema taito, tähän perustuukin eräiden museomiesten harrastama puhelinterrori, erityisesti jos laskua ei tarvitse maksaa itse. Joka tapauksessa nuorempaa vanhan auton kanssa puuhaavaa museomiestä, ehkä jopa samankaltaisen ongelman kanssa puuhastelevaa, ei tule auttaa ennen kuin hän on yrityksen ja erehdyksen tietä löytänyt ratkaisun. Vasta tämän jälkeen on aiheellista kertoa, että tiesin kyllä tuon. Ilmiö on selvimmin havaittavissa tilanteessa, jossa joku museomies on juuri kertonut jotain, neuvo onkin omaksuttava kritiikittömästi ja toimittava kirjaimellisesti sen mukaan. Vaikka nuorempi museomies virheellisesti luulisikin tietävänsä jotain, tulee asiasta kuitenkin ensin kysyä vanhemmalta museomieheltä ja tehdä sitten hänen neuvojensa mukaan asiat väärin.

## ***Projektin jatko***

Seuraavissa päiväkirjoissa kerromme muun muassa kuinka entisöit kytkimen kasvisuutejuomalla ja teemme hinnat alkaen koneremontin museomiehen tapaan. Pysykää museomiesten kyydissä.

Teknillisen korkeakoulun  
ylioppilaskunnan



# Auto- kerho

JMT 1 takapiha  
09-4683096  
<http://tak.tky.hut.fi/>

- Perävaunuja**
- edullisesti vuokrattavissa
  - iso autotraileri
  - kuomukärry
  - kevytkärry

## TALLI

- 4 autopaikkaa
- paljon työkaluja
- hiekkapuhalluskaappi
- rengaskoneet
- MIG-hitsaus



## Ratapäivät

- kahdesti Ahvenistolla
  - kerran Alastarolla
- Tamperelaisten järjestämä

## Takahuone

- autolehtiä  
TM, VM, VS, Bike, tuulilasi...
  - virvokkeita
  - viihdeelektroniikkaa
- Saabisteja, museomiehiä, motoristeja



## Muuta

- saunailtoja
- exquja
- kisamatkoja



## Ylätalli

- 2 autopaikkaa
- kuukausisopimuksella pidempii projekteihin