



## Museoajoneuvo Laittaisinko ajoneuvoni museorekisteriin?

■ Vaikka ajoneuvo täyttäisi iän puolesta museoajoneuvolta vaadittavan kriteerin, ei se autosta vielä tee museointikelpoista. Yleensä kun ajoneuvoa tarjotaan näkemättä, tulee museoajoneuvotarkastajalle vaikea tilanne selittää, että vaikka liiterissä majaileva aarre olisikin vanha, ei se tee siitä vielä museoajoneuvoa. Keskustelun aikana koitetaan selvittää ajoneuvon kuntoa ja yleensä tässä vaiheessa se on kuin uusi.

Kun ajoneuvoa oikeasti tarkastetaan, on

ma-tarkastajan laitettava kieli keskelle suuta ja varovasti kerrottava, että kohtuullisen mittavat ruostevauriot pitäisi korjata, puuttuvien tai syöpyneiden listojen, lampunkehysten tms. tilalle pitäisi hankkia ehjät ja siistit osat, kolhiintuneista pelleistä puhumattakaan. Pettymys on usein molemminpuolinen kun "huippukuntoinen aarre" ei tulekaan hyväksytyksi.

Museoajoneuvon tulee olla yleisasultaan siisti ja alkuperäiskuntoa vastaavassa ilmiössä. Pieni kuluma hyväksytään, mutta ruostetta,



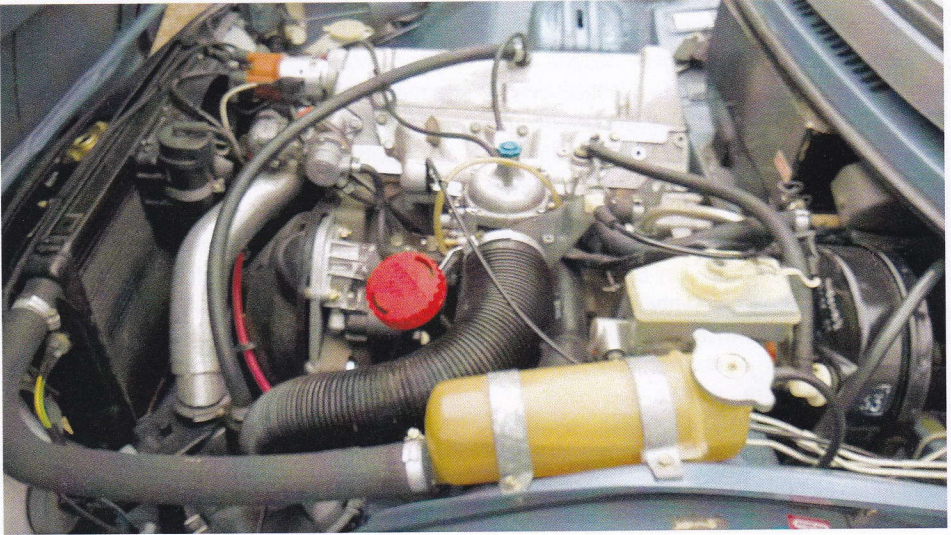
kolhuja tai väärää sävyä maalipinnassa ei saa olla. Myös kromiosien ja sisustuksen tulee olla hyvässä kunnossa.

## Miten lähden liikkeelle?

Aivan aluksi kannattaa jättää tunteet pois ja katsoa ajoneuvoa aivan uusin silmin. Doku-

mentoi kaikki virheet ja puutteet rehellisesti. Nykyään dokumentointi on helppoa kameralla. Näitä kuvia voi ma-tarkastajan pyynnöstä lähettää katsottavaksi. Tarkastaja voi ohjeistaa ja mahdollisesti alustavasti arvioida museokelpoisuuden ja sen perusteella sopia varsinaisesta tarkastuksesta.

Aloita tarkastelu maalipinnan kunnosta aivan



helmojen alaosasta ylös kattoon asti ruosteen, lommojen ym. selvittämiseksi. Helmat, varsinkin pyörien lähetyvillä, ovat herkkiä kulumaan samoin kuin pyörän kaaret ja hiekkapellit.

Ovien alareunat tarkastetaan mahdollisen korroosion varalta. Sivuikkunoiden ja tiivisteiden välistä valuva vesi pääsee oven sisään, jossa se salakavalasti menee oven alareunan pellin käänteeseen ja pääsee siellä hissukseen kenenkään huomaamatta tekemään tuhoja, joka yleensä huomataan liian myöhään. Yleisimmin tapahtunut tuho näkyy maalipintaan muodostuvista kuplista. Tutki tarkasti myös muut korin saumat sekä tuulilasin ja takalasin tiivisteiden ympäristö.

Poista istuimista niissä mahdollisesti olevat penkinpäälliset. Usein irtopäällisillä on peitetty rikkiinäisiä istuimia. Museoajoneuvotarkastuksen yhteydessä katsotaan päällisten alle ja ehjä sisustushan on hyväksymisen edellytys. Tutki istuimen materiaalit, niiden kunto ja puhtaus. Näiden lisäksi kiinnitä huomio kojelaudan halkeamiin, radion ja kaiuttimien aukkoihin, ovi- ja kattoverhoiluun sekä lattiamattoon. Materiaalien pitää vastata ajoneuvon alkuperäisiä materiaaleja väreiltään ja kuoseiltaan. Muista,

että museoajoneuvoon ei kuulu nykyaikaista soitinta.

Tavaratilan pitää olla siisti sekä pelleitään että maaleiltaan. Tavaratilan alkuperäisen maton tulee olla siisti ja ehjä. Katso ettei maton alla oleva pelti ole ruosteessa. Hienoahan olisi, jos siellä olisi sinne kuuluva siisti vararengas ehjin vantein.

Moottoritilan tulee olla puhdas moottoria ja moottoritilan sisäpintoja myöten. Sähköjohdot tulee mennä siististi niiden alkuperäisissä kiinnikkeissään ja reiteissään. Mikäli autossa on aikakauden mukaisia lisävarusteita, voidaan ne hyväksyä, mutta asennusten on oltava siistejä. Puuttuvaa maalia ja ruostetta moottoritilasta löytyy useimmin venttiilikopasta, jarrutehostimesta ja jäähdyttäjän kiinnitysten läheisyydestä. Nämä pitää korjata ennen tarkastusta. Tässä kohtaa olisi suotavaa selvittää runkonumeron ja moottorinumeron paikat ja kirjoittaa niissä olevat numerot paperille, sillä niitä tullaan tarvitsemaan.

## Ajoneuvon tekniset tiedot

Lataa Autohistoriallisen Seuran kotisivulla esi-

tietolomake ja aloita täyttäminen niin hyvin kuin osaat. Kohtaan "ajoneuvo" löytyvät lähes kaikki tiedot rekisteriotteesta. Valmistusvuosi saattaa poiketa jonkin verran käyttöönottovuodesta. Tämän tiedon saattaa löytää netin VIN-Decoder -sivustoilta. Laittamalla runkonumero dekoodeeriin saadaan valmistusvuosi. Useasti nämä kertovat paljon muutakin tietoa. Useilla valmistajilla tai kerhoilla on tarjolla palvelu, josta voi tilata autolleen "syntymätodistuksen". Siitä käy ilmi valmistusajankohta ja yleensä myös ne varusteet ja moottori, jolla ajoneuvo on lähtenyt tehtaalta.

Mitat ja moottoritietojen kohtaan tiedot löytyvät yleensä käyttöohjekirjasta. Annetut mitat saattavat poiketa todellisista. Niinpä on hyvä mitata pituus puskurista puskuriiin (uloimpiin kohtiin) ja kaksipyöräisen kyseessä ollessa yleensä etupyörän edestä takapäin taaimaiseen kohtaan. Leveys mitataan ajoneuvon leveimmältä kohdalta. Akseliväli saadaan etu- ja taka-akseleiden väli pyörännavasta pyörännapaan. Raideleveydet mitataan renkaiden kulutuspinnan keskeltä keskelle. Paino löytyy rekisteriotteesta.

Moottorin tiedot selvitetään ohjekirjoista, nestistä, korjausoppaista jne. Tarvittavat sylinterien mitat ja iskunpituudet ovat yleensä kohtuullisen helppoja löytää. Moottorin toimintatapa on yleisimmin 2- tai 4-tahtinen. Sylinterit ovat rivissä pitkittäin, poikittain tai v-muodossa. Ne merkitään esimerkiksi R4 tai V8. Venttiileistä selvitetään niiden määrä ja niiden paikka. Jäähdytys on joko neste-, ilma- (ajoviima) tai puhallinjäähdytys. Sytytysjärjestelmänä on akku-puola, magneetto tai puristusytytys (diesel). Käyttövoimana bensiini, diesel, kaasu, puukaa-su, sähkö jne. Teho merkitään kilowatteina.

## Voimansiirto, jarrut, ohjaus, pyörät

Selvitetään kytkimen tyyppi, joka manuaalivaihteistossa on yleisimmin kuiva 1-levykytkin. Au-

toaattivaihteistoissa kytkin on yleensä neste/turbiini. Mopoissa ja useissa moottoripyörissä on märkä monilevykytkin ja joissakin keskipakokytkin. Vaihteiston tyyppi on puoliautomaatti, automaatti tai manuaali ja valitsin lattiassa, ohjauspylväessä, napeilla, käsikahvassa, jalkavaihte jne. Vaihteet merkitään 4-vaihteisessa 4+1.

Jarrut ovat yleensä tyyppitään rumpu- tai levyjarrut tehostimella tai ilman tehostinta. Toimintatavoiltaan ne ovat yleisimmin hydrauliset nestejarrut tai kaksipyöräisissä useasti mekaaniset. Seisontajarru on yleensä mekaaninen. Selvittävä on myös kumpaan akseliin seisontajarru vaikuttaa.

Ohjauslaite on joko ohjauspyörä (sijainti vasemmalla tai oikealla) tai ohjaustanko. Ohjauslaitteen tyyppinä on joko tehostettu tai tehostamaton simpukka tai hammastanko tms.

Pyörien tyypeistä (vanteista) on huomioitava niiden alkuperäisyys. Museoajoneuvon ei sääntöjen mukaan saa olla valmistusajankohdasta poikkeavia vanteita. Auto on siis oltava sellaisilla renkailla ja vanteilla, joita on ollut saatavilla auton valmistusajankohdan aikaan ja mitä on ollut hyväksyttyä käyttää. Muista kirjata myös matkamittarilukema.

Mikäli ajoneuvon historia on tiedossa, kirjoitetaan lisätietoihin kuvaus ajoneuvosta ja tiedossa oleva historia ensimmäisestä omistajasta lähtien nykypäivään. Tähän osioon laitetaan myös tiedot ajoneuvon mahdollisesta kunnostuksesta ja sen tekijästä. Tämä siksi, että eihän mikään museoesine ole mitään ilman historiaa ja muuta siihen liittyvää tietoa. Näin saamme "tylsien" datatietojen lisäksi vähän lihaa luiden ympärille.

Lopuksi omat yhteystiedot ja muutama valokuva sähköisessä muodossa, joista kaksi tulee ottaa ohjeiden mukaan mahdolliseen museoajoneuvotodistukseen liitettäväksi. Moposta ja moottoripyörästä otetaan kuvat molemmista puolista suoraan sivulta. Autot kuvataan viistosti edestä siten, että toisessa kuvassa näkyy samanaikaisesti keula ja kuljettajanpuoleinen



**AHS:n kerhoillassa v. 2006 oli teemana museoajoneuvotarkastus. Ma-tarkastajat Markus Järvi ja Juhani Mustonen tarkastivat Richard Komin Trabantin. Kuva Anitta Pellinen**

kylki ja toinen takaviistosta siten, että kuvassa näkyy auton peräosa ja apumiehenpuoleinen kylki.

Hyväksytyin tarkastuksen jälkeen kirjoitetaan varsinainen ma-tarkastuslausunto, minkä kanssa mennään muutoksastukseen. Katsastustoimipaikka hyväksyy museoajoneuvoksi valtakunnallisen rekisteröidyn museoajoneuvojärjestön aikaisintaan kuusi kuukautta aikaisemmin antaman lausunnon perusteella ajoneuvon, jonka valmistusvuoden päättymisestä on kulunut vähintään 30 vuotta ja joka on säilytetty alkuperäistä vastaavassa kunnossa,

entisöity tai konservoitu asianmukaisesti. Vasta kun muutoksastus on suoritettu ja johon on otettu museoajoneuvovakuutus, voidaan ajoneuvoa kutsua museoajoneuvoksi.

## **Sitten vielä ma-tarkastajan muistutus:**

Tee pohjatyö huolella se helpottaa molempia. Varmistu alkuperäisyydestä varsinkin moottorin koon ja renkaiden koon osalta. Ajoneuvon omistajalla on vastuu todistaa, että ajoneuvo vastaa kaikilta osin sitä ajoneuvoa jollaisena se

on tullut tehtaalta. Jos epäselvyyttä on vaikkapa vanteista, omistajan on osoitettava, että ko. vanteet ovat olleet vaihtoehtoina valmistusajan-kohtana. Ajoneuvo tuodaan pestynä moottoritilaa myöten museotarkastukseen.

Muistathan myös, että ma-tarkastaja ei ole työsuhteessa, eikä täten saa työstään palkkaa, vaan tekee tätä harrastuspohjalta vapaaehtoisesti. Tarkastaja ei myöskään yritä estää hyväksymistä, vaan hän noudattaa annettuja sääntöjä ja kirjoittaa museoajoneuvolausunnon, mikäli

ajoneuvo täyttää sille asetetut vaatimukset.

Lisää säännöksistä voi lukea "Museoajoneuvon hyväksyminen katsastuksessa"-määräyksestä: TRAFI/8926/03.04.03.03/2011, joka löytyy Trafín kotisivuilta.

Yhteistyöterveisin

**Jari Häkli**

museoajoneuvotarkastaja

Kuvat: Jari Häkli

## Muutama sana yleisimmistä museoajoneuvotarkastuksen hylkäämisen perusteista.

Nämä eivät ole ma-tarkastajien keksimiä, vaan ne tulevat Trafín ohjeista.

1. ajoneuvon ilmiäsu ei vastaa valmistusajankohdan ilmiäsua
2. tekniikka vaihdettu, esim. suurempi moottori tai vaihteisto muutettu
3. vääränlaiset vanteet ja/tai renkaissa väärä profiili
4. ruostevauriot tai lommot
5. maalipinnan vauriot tai huonosti tehty paikkamaalaus rikkoo muuten hyvin säilyneen kokonaisuuden
6. kromatuissa osissa on syöpymiä, pahoja naarmuja, kolhuja, maalamalla korjattu tai ajoneuvon ilmiäsuun vääränlaiset esim. moottoripyörien ja mopojen pakoputkistot
7. rikkinäinen tai materiaaleiltaan vääränlainen verhoilu
8. istuimet vaihdettu vääränlaisiin, joita ajoneuvoon ei kuulu
9. ajoneuvoon on tehty muutoksia, joilla pyritään muuttamaan alkuperäistä mallia paremmin varustelluksi malliksi tai mallia kokonaan muutettu tekemällä autoon korimuutos tai muuttamalla alkuperältään esim. armeijamallin moottoripyörä siviilimalliksi
10. likaisuus (lähinnä moottoritila)