

TALLISSA TAPAHTUU...TAI SITTEN EI!

ERÄÄN SAABIN RAHINA... EIKUN TARINA...

Tämän tarinan ”päähenkilö” on Saab 96L 2D Sedan 1976 jonka pelastin Espoosta tammikuussa 2002. Olin jo muutaman vuoden suunnitellut oman ”kuupan” hankkimista ja tammikuussa näin lehti-ilmoituksen jossa kaupiteltiin -76 Saab 96L:llä, ilmoitusteksti kertoi katsastuksen vanhentuneen mutta että kone toimii O.K. Muuta ei tarvittu, eli ei kun puhelin käteen ja katsomaan millainen peli on kyseessä. Katseltuamme auton ympäri ja pienen koe-ajon jälkeen käteltiin kaupat siihen! Tämän jälkeen auto siirrettiin ajamalla Espoosta tallille Itä-Helsinkiin.

Auto on siis merkinnältään Saab ja malliltaan 96L ja se on valmistettu vuonna 1976 Suomessa Uudenkaupungin autotehtaalla. Kyseistä vuosimallia on valmistettu kaikkiaan 7634 kappaletta. Tämä kyseinen yksilö on 3678:s 96:ppa joka on tullut tehtaalta vuonna -76. Tarkkaa valmistus-päivämäärää ei ole tiedossa.

Ostaessani auton 17.1.2002 oli sen kunto huono, katsastus oli vanhentunut syyskuun viimeisenä päivänä 2001 ja auto oli seissyt siitä lähtien. Ostohetkellä auto oli päällisin puolin suhteellisen ehjä ja väriltään punaruskea, pintapellit olivat suhteellisen hyvässä kunnossa, takalokasuojat olivat ruosteessa yläreunastaan ja ovet alareunasta. Suurin päällisin puolin havaittava ruostevika oli oikeanpuoleisen takaiskunvaimentimen yläpäänkiinnikkeen puhkiruostuminen. Moottori tuntui hyvin toimivalta, paitsi että kytkin ei irrottanut ollenkaan. Auton sisusta on vaaleaa plyysiä ja keinoahkaa ja on kunnoltaan hyvä mutta likainen. Yksi ainoa sauma on verhoilussa ratkennut takaselkänojan päältä kuljettajan puolelta.

Auton kunnostus ja läpikäyminen aloitettiin 1.2.2002, jolloin irrotettiin auton moottori ja tutkittiin keulan peltien kunto. Auton keulasta löytyi ”muutamia” ruostereikiä. Moottori siirrettiin tallin pestäväksi ja tarkemmin tutkittavaksi. Moottori kiinnitettiin pukkiin jossa sen kunto on helppo tutkia ja tarvittaessa purkaa.

Auto siirrettiin talliin 28.3.2002 jolloin aloitettiin auton purkaminen. Lokasuojien irrottamisen jälkeen päästiin tutkimaan ruostevaurioita tarkemmin. Muutaman napakan vasaran iskun jälkeen rupesi julma totuus paljastumaan, sisälokasuojat olivat nähneet parhaat päivänsä ja olivat reunoilta ja alareunasta puhki ruostuneet. Takapäässä ruostevauriot olivat etupäästä mittavimmat mm. iskunvaimentimet ja jouset olivat irronneet kiinnikkeistään. Hitsausurakka aloitettiin huhtikuussa 12.4.2002 oikean puoleisesta etulokasuojasta jonka ei ollut ihan niin huonossa kunnossa kun takapää, ajattelin että aloitan helpommasta päästä mutta eihän se niin helppoa ollutkaan kun miltä ensin näytti. Etukulma jouduttiin tekemään kokonaan uusiksi, kaikki lokasuojan kiinnityspinnat olivat puhkiruostuneet.

Hitsaustöiden edetessä pyörivät erilaiset visiot tulevasta ulkoasusta päässä ja antavat lisäpotkua työlle. Tässä muutamia ideoita: etuvilkut pois lokasuojista ja uudet ja sirommat keulaan ajovalon alle, takavalojen tilalle pyöreät upotetut lamput, rekkarikilpi pois takaluukun kannesta ja alas helmaan, tuplaputket 50 mm (tai ehkä 36 mm) rosterirööristä, pientä madallusta jne....

Lappeenrannasta löytyi 30.4.2002 3 kpl uusia lokasuojia kohtuulliseen hintaan ja Matkahuolto kuljetti ne Helsinkiin. Viimeinen puuttuva lokasuoja löytyi Viljakkalasta Tommi Hollolta ja se kulki Helsinkiin myös matkahuollon kautta. Tässä vaiheessa on auton uusi väri päätetty se on vuoden 2000 Seat Cordoba kirkkaan keltainen lakkaväri.

12.9.2002 kuljettajan puolen sisälokasuojat on suunnilleen valmiit, etulokarista pitää poistaa vielä massat ja tarkistaa vanhat hitsaukset jotka on vähän surkean näköiset, lopuksi pohjamaali päälle. 16.9.2002 Apparin puolen korjaukset on aloitettu takapäältä, uutta peltiä menee paljon... muutama paikka on jo valmiina eli oikea takasisälokari on ehkä puolivalmis?

16.9.2003 tuli AKE:lta kirje jossa ilmoitetaan että ajoneuvonne poistuu rekisteristä 30.9.2003 mikäli ajoneuvoa ei katsasteta ennen tätä. Lisäksi kirjeessä huomautettiin että ajoneuvo on ajokiellossa (joka lienee sanomattakin selvää) kunnes se on katsastettu.

Seuraavan kerran pääsen sorvin ääreen vasta 28.9.2002 jolloin jatketaan oikean takasisälokasuojan hitsaamista. 28.9.2002 oli tuottelias päivä apparin takasisälokarista saatiin suurimmat reiät hitsattua ja 30.9.2002 jatketaan taas vähän hommia jos oikeasti saisi auton hitsattua lokakuussa valmiiksi? Kuluneen viikon aikana sain oikean puolen takalokarin hitsattua valmiiksi. 4.10.2002 sain hitsattua etulokarien vilkkujen reiät

umpeen ja osittain paklattia. 7.10.2002 jäljellä on ”enää” oikea etulokari joka vaatii huomiota osakseen sekä takaluukun pohjan reunat , kynnyskotelot ja etupään ”tolpat” pitää vahvistaa. Eli ei paljon mitään, sitten kun pohja on hitsattu pitää hoitaa pintapellit, eli tankin täyttöpötkun reikä, takalokarit eli valot uusiksi, takaluukun kannesta rekisterikilven syvennys ja muutama listankiinnikkeen reikä. Tuulilasin kehyksen alareunassa oleva reikä. Ja sitten pohjat...

12.10.2002 ostin varaosa-autoksi -79 Superin josta saan mm. ovet, etulokasuojat, takajouset kiinnikkeineen, moottorin, vaihteiston ja paljon muuta. Varaosa-auto purettiin osiksi 12-20.10.2002 välisenä aikana ja loppuromu vietiin kaatopaikalle 23.10.2002.

Sunnuntaina 20.10.2002 tein kaupat Saab 99:n etupenkeistä ne tullaan sovittamaan alkuperäisten penkkien tilalle. Penkit ovat nyt siniset mutta ne on tarkoitus värjätä mustiksi kuin myös takapenkkikin. Takapenkki on peräisin purkuautosta siinä kun oli verhoilu vielä täysin ehjä.

24.10.2002 oli keltaisessa pörssissä myytävänä V4 viripaketti 1893 cc lohko, 1700 cc kampi-akseli, kiertokanget, männät ja 2 reikäinen imusarja. Näillä osilla saan muutettua oman moottorin 1700 cc:si tai uudella lohkolla 2000 cc:si. Lisää kuutiotuumia, lisää tehoa! Tämä moottoriprojekti toteutetaan kuitenkin vasta kun auto on muuten valmis.

9.11.2002 jatkoin hitsaamista ja sain viimeisen sisälokasuojan valmiiksi. Jäljellä on nyt vain takaluukun pohja ja kynnyskotelot. 12.11.2002 ilmestyneessä keltaisessa pörssissä oli myynti-ilmoitus vuoden -70 kromimaskista soitin myyjälle ja sovin kaupoista viikonlopuksi. Pettymykseksi oli maski puutteellinen, konepeltiin kuuluva pieni pala puutui kokonaan, ostin maskin kuitenkin kun hinnasta tingittiin ja sain lisäksi lamput ja lukkopellin.

23.11.2002 ja 24.11.2002 olin taas työn touhussa ja sainkin kaikki tiedossa olleet ruostereiät hitsattua, löysin kuitenkin vielä yhden reiän apumiehen puoleisen tunkinkorvakkeen alta mutta muuten olisi hitsausurakka valmis! Tässä vaiheessa olen valmis luopumaan yhdestä muutoksesta, auton takavalot saavat jäädä ennalleen. Lisäksi vaikuttaa kovasti siltä että aikataulu ei tule pitämään missään tapauksessa! Joulukuun alku lähenee ja rahat on loppu... Mutta yksi asia on varma auto on saatava valmiiksi ennen lumien sulamista. 29.11.2002 – 2.12.2002 välisenä aikana vietin useamman tunnin tallilla ja sen tuloksena en löytänyt enään yhtään ruostereiää autosta! Peltiä on tähän mennessä käytetty vain noin 2,5 m².

Maanantaina 2.12.2002 aloitettiin pintapeltien kunnostustyöt. Hitsasin 3.12.2002 takaluukusta rekisteri kilven upotuksen umpeen ja tankin korkin reiän takalokasuojasta. Hitsasin umpeen myös edestä puskurin kiinnikkeiden reiät. 4.12.2002 pesin ja hioin konehuoneen kokonaan, konehuone maalattiin pohjamaalilla. Kittasin vielä takaluukun kannen ja takalokasuojan hitsaukset, mutta vaativat vielä lisää työtä kunnes kelpaavat. 16.12.2002 paklasin ja hioin takaluukua vähän paremmaksi mutta ei ole hyvä vielääkään... Pohja on nyt myös massattu ja valmis ajoon. Hiekkapuhalsin ja pohjamaalasin tuulilasin kehyksen, eli ei tarvitse kuin hitsata sieltä pari pikkuista reikää. Joulukuu ja tammikuun alku on ollut pelkkää paklaamista ja hiomista, nyt on 13.1.2003 ja pohjat on aika hyvällä mallilla, näyttää siltä että päästään maalailemaan autoa jo tammikuussa ainakin konehuoneen ja katon osalta ja jos kaikki menee hienosti pitäisi päästä leimalle jo maaliskuussa...

Tammikuu -03 on mennyt pelkästään pohjia tehdessä nyt tammikuun lopulla on pohjatyöt loppusuoralla, oikeastaan kaikki oleelliset viat ja klommot on nyt oiottu ja nyt on jäljellä enään viimeistelytyöt. Eli ruiskukittiiä joutuu käyttää vielä pahimmille ongelma-alueille ja sitten tietysti hiomaväri ja vesihionta. Ajatuksena on että saisin auton pohjat niin valmiiksi helmikuussa että ei puutu kuin pintaväri, lakkaus ja kasaus.

Helmikuu on mennyt tähän asti. (25.2.2003) aikalailla suunnitelmien mukaan pohjat on melkein valmiit (vain takalokasuojat on viimeistelemättä) ajatus on että viikonloppuna (28.2-2.3.2003) saisin hiomavärin ruiskutettua auton pintaan. 18.2.2003 pidin ”pyykinpesu” talkoot eli olin edellisenä viikonloppuna purkanut niistä 99:in etupenkeistä ja 96:sen takapenkistä verhoilut irti, ne pestiin kolme kertaa pesukoneessa, 30 pesussa ja sen jälkeen laitoin verhoilut likoamaan väriaineen kanssa noin tunniksi. Liottamisen jälkeen pesin verhoilut vielä kerran ja kun avasin pesukoneen oli pettymys valtava, harmaa takapenkki oli edelleen harmaa ja etupenkit edelleen siniset vaikka väripatruuna oli MUSTA. En antanut ensiyrityksen lannistaa vaan päätin koetta vielä kerran eri väri aineella joka on tarkoitettu pesukoneeseen laitettavaksi. Eli takapenkki pesukoneeseen suola ja

väri patruunat perään... ja sitten odotellaan noin tunti. Valitettavasti jouduin pettymään jälleen kerran verhoilut olivat toisen värjäysyrityksen jälkeen edelleenkin harmaat!

Uskottava se on ei ole muuta vaihtoehtoa kuin ottaa ompelukone kauniiseen käteen ja tehdä penkkeihin uudet verhoilut vaikka sitten itse! Eihän se voi kauhean vaikeata olla! Puran vain vanhat verhoilut saumoista ja teen niistä kaavat uusille verhoiluille. Uusien penkkien värikin on sanomatta selvä, mustaa plyysiä ja keltaista keinonahkaa, ompeleet mustiin keltaisella ja keltaisiin mustalla =) Tässä vaiheessa voidaan sanoa että nämä uudet penkit eivät valmistu tässä vaiheessa vielä, mutta kesän/syksyn/talven aikana ne tehdään! Auto kasataan nyt ensi hätään alkuperäisellä sisustuksella (musta/valkoinen).

Keskiviikkona 26.2.2003 aloitettiin takajarrujen kunnostus purkamalla jarrurummut irti jotta voitaisiin todeta kuinka paljon uutta osaa tarvitaan. Jarruihin joudutaan uusimaan ainakin jarrukengät ja letkut, myös jarrusylinterit jouduttaneet uusimaan

Torstaina 27.2.2003 ostin uuden vaihteiston jossa on 1. ja 2. vaihteen välitykset muutettu pidemmiksi, lisäksi askissa on 100% kempin lukko. Sain kaupan päälle myös tavallisen ehjän askin josta voin ottaa tavallisen tasauspyörästön, 100% lukko voi olla kadulla vähän vähemmän käytännöllinen.

Viikonloppuna 7-9.3.2003 purin takajarrut kokonaan osiksi ja tein ostoslistaa... kaiken saa laittaa uusiksi näemmä. Puhdistin jarrukilvet ylimääräisestä ruosteesta ja laitoin niihin pohjamaalin. Ne täytyy vielä maalata uudestaan kiiltävällä maalilla. Maanantaina 10. päivä kävin ostamassa kaikki tarvittavat jarrujen osat. Viikolla 10-14.3.2003 maalasin jarrukilvet rostex:illa ja miranol:illa huolellisesti. Viikonloppuna 15-16.3.2003 on tarkoitus saada taka-akseli puhdistettua ja maalattua, kun taka-akseli on maalattu aloitetaan jarrujen kokoaminen.

Perjantaina 14.3.2003 sain kuin sainkin taka-akselin puhdistettua ja maalattua sekä lisäksi sain takaiskunvaimentimet sovitettua paikoilleen ja tehtyä niille kiinnitysreiät sisälokasuojaan. Maalasin myös etusisälokasuojat rostex:illa kahteen kertaan nyt ei edestä puutu kuin massa-iskarin asennus ja lokarin asennus. Lauantaina 14.3.2003 ryhdyin kokoamaan takajarruja ja sain kilvet asennettua paikoilleen jarrusylinterien kanssa ei mennyt yhtä hyvin sain kummankin sylinterin kiinnitys lukkorenkkaan poikki, eli joudun jatkamaan niiden kokoamista kunhan saan uudet lukkorengaat.

Lauantaina 22.3.2003 Sain takajarrut koottua kokonaan lisäksi asensin etuisarit ja massasin kaikki sisälokasuojat. Ajattelin jatkaa taka-akselin kokoamista asentamalla takajouset, -iskarit ja taka-akselin liikkeenrajoittimet, mutta huomasin että en ollut vielä puhdistanut ja maalannut taka-jousia joten taka-akselin kasaaminen puutui siihen. Joten ei auttanut muu kuin ruveta puhdistamaan ja maalaamaan jousia.

Lauantai 28.3.2003 piipahdin tallilla vain hetkiseksi ja asensin takajouset ja taka-akselin liikkeenrajoittimet paikoilleen jonka jälkeen kiinnitin renkaat ja laskin auon alas pukeilta, SE on taas rullaava pitkästä aikaa!

Lauantai 5.4.2003 olin työn touhussa lähes kokopäivän aamu kymmenestä ilta seitsemään ja sain aikaiseksi jokin verran vaikkakin aluksi meni useampi tunti taas kerran siivoamiseen. Sain kuitenkin maalattua konehuoneen ja katon hiomavärillä lisäksi sain auton pestyä pölystä, liasta ja muusta möhnästä. Jatkoin projektia seuraavan kerran tiistaina 8.4.2003 jolloin piipahdin tallilla vain muutaman tunnin ja maalasin kyljet ja ovet hiomavärillä, nyt täytyy katsoa riittääkö yksi kerron maalia vai pitääkö kaikki pinna ruiskuttaa vielä kerran ennen kuin pinnasta saadaan riittävän hyvä.

Kun kävin ostamassa maalit 23.4.2003 oikaisi maalikauppias minua sen verran että hän kehotti minua käyttämään valkoista hiomaväriä beigen sijaan, tämä kuulema vaikuttaa radikaalisti sävyn lopputulokseen, eli maalaamme kaikki pinnat vielä kerran hiomavärillä ne kun jo ehdittiin maalata beigellä. No hyvä että asia tuli esiin nyt kun se vielä on korjattavissa helposti.

9.4.2003 - 30.4.2003 tällä aikajaksolla kävin tallilla varasti ainakin kerran tai kaksi toteamassa että eihän se projekti kotoa käsin valmistu! Olen aina sanonut että projektia ei tule aloittaa ilman takarajaa, eli auto on saatava katsastettua kesäkuussa 2003! Tämä olkoon takaraja. Tosin sen toteutuminen vaatinee enemmän aktiivisuutta kuin muutamina viime viikkoina olen osoittanut. Eihän tämä aikataulu ihan mahdoton ole toukokuussa maalaus, kesäkuussa kasaus... No saapahan nähdä tuleeko tästä mitään.

8.5.2003 aloitin valmistelut lokasuojien ja luukkujen viimeistelyä varten, siirsin mm. työpöydän autotalliin jolla on hyvä työstää peltejä, 10.5.2003 maalasin takaluukun kannen hiomavärillä. 12.5.2003 maalin kuivuttua

rupesin hiomaan kantta ja totesin että sen joutuu kittaamaan vielä kerran, leivoin kunnon kittikasan kanteen kuivumaan jotta saisin pinnan hiottua miellyttäväksi.

28.8.2003 pitkän tauon jälkeen puraisi taas harrastekärpänen kun tajusin että kajakista lähtee kilvet 30.9 jos sitä ei leimata siihen mennessä! Eli ei kun hiomaan ja paklaamaan lauantaina 30.8 sain lopulta ruiskutettua valkoisen hiomavärin koko autoon myös sisätiloihin ja konehuoneeseen. Maalin kuivuttua pari päivää (1.9-03) vesihioin koko korin ja totesin että joudun ruiskuttamaan vielä uuden kerroksen hiomaväriä jonka ruiskutin 3.9. Perjantaina 5.9 vesihioin korin viimeistä kertaa ja totesin että nyt saa luvan kelvata, olin aika tyytyväinen pohjiin ja päätin ruiskuttaa pintavärin seuraavana päivänä. Lauantaina 6.9 siivosin tallin pesin ja kastein lattiat varmistin että kori on valmis maalattavaksi ja ei kun ruisku käteen ja hommiin! On sanottava että vaikka olen joskus aiemmin maalannut jotain pientä niin kokemusta ei näistä hommista ole kun aavistuksen verran ja sekin on hankittu bilteman ruiskulla. Nyt sain lainattu Jussilta pienen ylipuhumisen jälkeen ihan oikea kunnon maalarin ruiskun. Ei muuta kun härkää sarvista ja hommiin! Jussi opasti hieman ruiskun käytössä ja näytti mitä mistäkin ruuvista tapahtuu jonka jälkeen kävin hommiin. Ei muuta kun maalia sekoittamaan ja homma käyntiin. Neljä työntäyteistä tuntia myöhemmin poistuin tallilta väsyneenä epävarmoin tuntein tulikohan siitä ihan kauhee? Seuraavana päivänä uskaltauduin iltapäivästä tallille katsomaan omien kätten työtä, eikä tarvinnut pettyä olin itse asiassa ihan tyytyväinen lopputulokseen ja opi aika paljon uutta. Ensikerralla onnistuu varmasti vielä paremmin. Sunnuntaina en tehnyt enempää kuin katselin ja ihmettelin. Maanantaina 8.9 aloitin kasamaan apulaitteita konehuoneeseen, keskiviikko iltaan mennessä olin saanut paikoilleen jo koneen, vaihteiston ja lähes kaikki apulaitteet. Perjantaina 11.9 ostin 2 kpl Recaro penkkejä etupenkeiksi, aloitin samana iltana rakentamaan penkkien kiinnikkeitä ja lauantai iltapäivällä sain penkit kiinni autoon. 14-17.9 kului tallilla joka ilta noin klo 21.00 asti ja keskiviikkona pitkä odotus palkittiin toista tuntia kestäneen veivaamisen jälkeen saimme koneen käyntiin! Fiilis oli mahtava ja meteli korvia hivelevä. Torstai 18.9 – Lauantai 20.9 kului viimeistellässä asennuksia ja viimeisiä osia kiinnitellessä. Lauantai iltapäivällä sain lopulta jarrut ja kytkimenkin toimimaan ja oli ensimmäisen koeajon aika. Auto ulos vaihde silmään ja pieni lenkki pihalla, hyvin meni. Kone käytettiin lämpimäksi, jäähdytysjärjestelmä ilmattiin eikä koneessa ollut edes yhtään vesi- tai öljyvuotoa. Sunnuntaina 21.9 aloitin lokasuojien viimeistelytyöt ruiskuttamalla niihin hiomavärin. Maanantaina hion lokasuojat jonka jälkeen kittasin viimeiset kolot. Tein myös maskipeltiin uudet aukot etuvilkuille jotka ovat peräisin Golf 2:sta. Tiistaina 23.9 ruiskutin viimeisen hiomavärin lokasuojiin sekä myös maskipeltiin ja konepellin sisäpintaan ensimmäisen kerroksen hiomaväriä. Keskiviikkona 24.9 totesin lokasuojien olevan valmiit maalattaviksi, eikun ruisku käteen ja maalaamaan. Tällä kerralla homma sujui jo oikein mukavasti ja lopputulos oli ilahduttavan hyvä. Maskipeltiä en kuitenkaan voinut maalata koska pohjat olivat niin huonot että jouduin aloittamaan ne alusta.

25.9 kävin ostamassa uuden tuulilasin ja iltapäivällä asensin sen sekä edellispäivänä maalatut lokasuojat. 26.9 oli maalaus vuorossa konepellin ulkopinta sekä maskipelti ja takaluukku. Hiomavärin ruiskutus onnistui mukavasti ja 27.9 pääsin hiomaan osat vesihionnalla ja maalaamaan pintavärin. Sunnuntaina 28.9 asensin lauantaina maalamani osat. Maanantai 29.9 oli rokulipäivä eli pääsin kasaamaan autoa heti aamusta ja kasattavaa oli aika paljon mm. kaikki valot ja tiivisteet sekä sisustan ja pakoputkiston asennus. Maanantai oli pitkä päivä ja pääsin tallilta kotiin vasta kymmenen jälkeen illalla.

Tiistaina 30.9 aamulla klo 8 oli neitsytmatkan aika, tallilta Herttoniemen katsastus asemalle katsastukseen klo 9 mennessä. Katsastus oli oikeasti varmasti elämäni helpoin mutta myös jännittävin koska jos auto hylätään lähtee kilvet seuraavana päivänä. Lopulta auto hyväksyttiin ja katsastusmies toivotti hyvää matkaa ja ei kun kovaa ajoa ja ensi vuonna uudestaan.

Vaikka Banaani on nyt katsastettu ei projektille näy loppua, Evo 2 on jo suunniteltu pitkälle ja sormet syyyhyä päästä käsiksi töihin mutta kun olis noita dineeroja enemmän...

Tässä on esimerkkejä siitä kuinka paljon rakentelukustannukset voi arvioida pieleen!

18.9.2002 on arvioitu että koko projektin budjetti on n. 1 500 euron luokkaa.....

31.10.2002 arvio nostettu 1700 euroon...

- 26.11.2002 ~2000 euroa.....
 11.12.2002 Budjetti ei tule todennäköisesti ylittämään 2000 € Evo I vaiheen aikana....
 13.3.2003 Budjetti 2000 € tulee olemaan tosi tarkalla...
 29.4.2003 Budjetti ylittyy varmasti nyt mennyt 1 940 € ja vielä mennee n. 500 € pikkusälään!!
 Riittääköhän 2 500 €??
 30.9.2003 Kajakki leimattu vaivaisesti alle 3 500 euroo

Lukekaa ja oppikaa!

Kuten tiedämme rakkaalla lapsella on monta nimeä sama pätee Saab 96 seen tässä muutamia poimintoja tutuimmista kutsumanimistä (34 kpl):

Avaruusbanaani,	Hinttipulkka,	Homopulkka,	Kajakki,
Kajakkikaksikko,	Kapee mutta nopee,	Kojak(ki),	Kutvonen,
Kuuppa,	Kuuppero,	Kuutonen,	Kuurakyttyrä,
Kyrpäjyrä,	Mulkkusaappi,	Mutakiila,	Myyränpelotin,
Noitarumpu (2T),	Ojahauki,	Ojatutka,	Perseenpuolikas,
Peräpuikko,	Porkkanasorvi,	Potkuri,	Puukenkä,
Pyhäkenkä,	Päkätti,	Pässinmuna,	Päärynänpuolikas,
Pöljän porkkana,	Retkibanaani,	Rynnäkkösämpylä,	Savolaisten pornoauto,
Seksisukkula,	Sukellusvene,	Susikuutonen,	Syöksysämpylä,
Taistelusämpylä,	U96,	Vahtisämpylä,	Veenelkku,
Viidakkorumpu,	(Ysi)kuikelo,	Ysikuukka,	Ysikuuppa,

Savolainen seksisukkula.

Kuten sanottu tässä vain muutamia kutsumanimiä, valitse näistä se joka parhaiten sinusta kuvaa kyseistä kulttiautoa!