

## TARINOITA VIKSISSOJEN SATUMAASTA, OSA 5

### KUUTOSKONEEN HOUKUTUKSET

#### Alaston nelkku

Pikkuviiksikissan elämä ei aina tuntunut olevan reilua. Viiksikissojen kotipihan epävarmuutta lisäsi palvelijan tuuliviirilunne, joka aina halusi jotakin sellaista, jota hänellä ei vielä ollut. Vaikkapa tehokkaammalla kuutoskoneella varustetun sätkän.

Näin eräänä tammikuisena viikonloppuna eräänä vuonna ei-niin-kovin-kauan sitten eräässä ilmoituslehdessä muuan turkulaisen autoliikkeen ilmoituksen, jossa oli myynnissä 2CV-kuljin, jonka molempiin kylkiin oli maalattu liki alaston nainen (kuvassa toki näkyi vain toinen kylki), melkoisen taidokkaasti jopa, jos omiin taiteilijankykyihini asian suhteutan. Sellainenhan oli omin silmin nähtävä, ja jo seuraavana maanantai-iltana maaginen voima johdatti minut kyseiseen liikkeeseen.

Päätin jo ennalta, että menen vain katsomaan ja että perustelen päätökseni olla ostamatta sitä sillä, että etsin isommalla eli 602 cm<sup>3</sup> koneella varustettua yksilöä, kuten olin oikeasti ajatellutkin. Minullahan oli jo Kotte K, mitä tekisin toisella samanlaisella? Lehti-ilmoituksessa ei moottorin kokoa kerrottu, mutta arvasin että tämä on vain nelkku. Tai oikeastaan ajalta jolloin nelkkuja ja kuutosia ei vielä tunnettu erikseen koska maailmassa oli vain nelkkuja. No, kuljin olikin nelkku. Hieno, tahraton, ruosteeton ja 19900 markan hintainen.

Minulla vierähti tunti siinä liikkeessä. Nelkku tuntui olevan erittäin tervainen. Tervaisella en tarkoita tässä yhteydessä ruosteestoa, vaan sitä, että se tarttuu väkisin näppeihin. Vaikka kuinka yritin ravistautua siitä irti, ja jo kuvittelin päässeenikin, niin heti kun käännyin, huomasin, että sitä ollaan taas työntämässä näppeihin. Olin liikkeen ainoa asiakas, myyjät imeytyivät seuraani yksi kerrallaan, kunnes neljä (4!) myyjää yritti yksissä tuumin ja kaikkia automyyjän käsikirjan oppeja soveltaen myydä kuljinta minulle. Kuin olisin ollut ensimmäinen katsoja vuosikausiin. Kuin tämä olisi viimeinen oljenkorsi pelastaa yritys konkurssilta. Tai sitten he olivat vain päättäneet että seuraavalle joka ovesta sisään astuu myydään jotakin vaikka väkisin. Ostajaehdokkaita olikin ilmeisesti harvassa, ja nelkku lienee ollut myynnissä tosi pitkään. Muun muassa myyjien lausahdukset "joka vuosi kun olen sen katsastanut niin..." viittasivat tähän suuntaan.

He yrittivät perustella minulle, että nelkun konetehokin on aivan riittävä. Perusteluksi ei kelvannut, että minulla jo on sellainen. Jouduin kiihkeään väittelyyn siitä, pääseekö sillä sataa; myyjä väitti että pääsee, minä väitin omiin kokemuksiini vedoten sen hyytyvän pieneenkin ylämäkeen ja huiput tasaisella on noin 90 km/h. Lopulta vetosin Citroen

2CV:n Tekniikan Maailman koeajoon vuodelta 1971, joka minulla on, ja jossa kohdassa "kiihtyvyyds 0-100 km/h" oli pelkkä viiva ja selitys, että ajoneuvo ei saavuttanut kyseistä nopeutta äärellisen ajan ja testisuoran puitteissa ollenkaan. Tämä veti myyjän hetkeksi hiljaiseksi, kunnes hän joutui kaivamaan esiin viimeisen korttinsa, tietäen että ässät oli jo pelattu: "No alamäessä ainakin."

Saavutimme kompromissin. Tunsin itseni karaistuneeksi poistuessani heidän liikkeestään ilman että minulle oli onnistuttu myymään yhtäkään autoa. Liikkeen kaikkia Citroëneja he kyllä yrittivät minulle tyrkyttää, niitä oli kaikkiaan neljä. (Ehkä kyse oli sittenkin myyjien ammataidottomuudesta, näin siitä päätellen, että kyseinen liike on sittemmin joutunut lopettamaan toimintansa kokonaan.)

### **Mainosvalot kutsuvat**

Sitten Turun ohikulkutietä kotiinpäin ajellessani osui kutsuvasti silmään vähän syrjemmällä sijaitsevan Auto-Raision mainoskyltti. Niin kutsuvasti, etten malttanut olla kurvaamatta paikalle. Ja mitä ihmettä, asiassa täytyi olla jotakin telepaattista. Liikkeen mainoskyltin alla ulkona lumikinoksessa nimittäin seistä möllötti se mitä olen etsinyt: 2CV6, vm-80, eli uudenkarhea rivakka kuljin. Sätkä kuutoskoneella. Päälepäin jopa kelvollisen näköinen.

Mutta kello oli jo paljon. Liike oli siltä päivältä suljettu. Kaupankäynnistä ei sinä iltana tullut enää mitään, pystyin katsomaan sitä vain päällisin puolin. Mutta ihmispolon luonto on heikko, ja sama maaginen vetovoima kuin edellisiltanakin veti minut seuraavana päivänä uudestaan paikalle kuljinta katsomaan. Katsomaan vain, ei ostamaan. Näin päätin nytkin ennakkoon.

Koska kyseessä on pieni autoliike vailla minkään automerkin edustusta, täytyy tämän liikkeen myyjäkaartin pitää viimeisillä voimanrippeillään kiinni leivänsyrjästä kiinnostumalla jokaisesta vähänkään asiakkaan näköisestä, joka heidän kohdallaan edes hidastaa kulkuaan, saati sitten pysähtyy tutkimaan mitä tahansa myynnissä olevaa rupisintakaan ruostekasaa, saati sitten sätkää. Niinpä rauhallinen sätkäntutkimistuokioni keskeytyi alkuunsa innokkaan "Rehtireiskan" pyyhältäessä paikalle kulman takaa samalla hätäisesti päällystakkaa päälle kiskoen. Asiantila ei minua mitenkään vaivannut, päinvastoin, olinhan edellisenä iltana jo sitä päältäpäin killistellyt. "Ja siitä herralle hieno sitikka...", hän ehti aloittaa ennen kuin huomasi kyseen olevan sätkästä, johon normaalisti päällekytkeytynyt autonmyyntipuhe ei sovellu ollenkaan. Hukattuaan hetkeksi konseptinsa hän aukoi plätvärkkiään päästämättä samanaikaisesti ilmoille pihaustakaan ihmiskorvin kuultavaa ääntä, mitä sivumennen sanoen pidän automyyjältä pienenä ihmesuorituksena. Rehtireiska yritti epätoivoisesti löytää muistilokeroistaan asianmukaista sätkänmyyntipuhetta, mutta sätkä lienevät nykyään autoliikkeille niin marginaalinen markkinarako, ettei niiden myyntiä varten automyyjiäkään kouluteta erikseen, eikä myyntipuheenparttakaan tuntunut löytyvän. Niinpä myyjä turvautui hyvinkin latteaan pelinavaukseen: "Rättärikö kiinnostaa, oletko oikein harrastaja?"

Myönsin olevani kulkimesta kiinnostunut, ja keskustelu lähti käyntiin minun kysellen kulkimesta tavanomaisia kysymyksiä, joihin en kuitenkaan saanut vastauksia, sillä kävi ilmi, että sätkä oli kulkeutunut paikalle toisesta autoliikkeestä, eikä myyjä täten tiennyt sen historiasta mitään. (pienet autojobbarithan vaihtavat autoja keskenään, jotta asiakaskunnalle välittyisi dynaaminen kuva kituvasta pikkufirmasta.) Faktatietojen puutetta kompensoidakseen myyjä alkoi potkia pikkukengillään lunta pois kulkimen edestä ja pakotti minut väkisin koeajolle. Asiaan ei tuntunut vaikuttavan hiukkaakaan, että oli tammikuu, pakkaneen, lunta maassa, ja sätkä oli vakuuttamaton ja varustettuna sileiksi ajetuilla kesärenkailla. Hieman vastahakoisesti istahdin kuljettajan paikalle ja viittasin kintaalla sille tosiasialle ettei myyjä itse uskaltanut koeajolenkille mukaan lainkaan. Luistelin pienen kierroksen liikkeen lähikaduilla, joilla ei onneksi ollut juurikaan muuta liikennettä. Kiihdyttelin, jarruttelin ja kuuntelin moottorin sydänääniä, joissa en havainnut mitään epätavallista. Kuljin kulki tosi rivakasti ollakseen sätkä, kun itse olin nelkkuun tottunut. Tuntui, että sillä pärjäisi mäkiselläkin tiellä, ainakin alamäissä. Pelleiltään se ei ollut ihan priima, mutta ei toivotonkaan, sitä vastoin tekniikka tuntui pelaavan tosi nätisti. Myyjä näytti huojentuneelta nähdessään minun palaavan koelenkiltäni vaurioitta.

Hintalappu ilmoitti liikkeen käsitykseksi kulkimen arvosta 7900 markkaa, josta pienen keskustelun jälkeen (jonka keskustelun aihe ei edes käsitellyt kulkimen hintaa) tultiin sen kummemmin tinkimättä alas 6500 markkaan. Lupasin miettiä asiaa nukkumalla yön yli.

Osoitin jälleen suurta tahdonvoimaa nukkumalla kahdenkin yön yli. Mutta sitten visiteerasin uudelleen Auto-Raision maanmainion Rehtireiskan luona. Hän huomasi tuloni jo liikkeen ikkunan takaa ja ryntäsi minua vastaan kuin ameriikanserkun miljoonaperinnöstä tietoa tuovaa postimiestä. Hän viskasi sätkän avaimet minulle lennossa heti kun ilmoitin haluni tutkia sitä tarkemmin. "Usvaa putkeen vaan!" hän huusi ja nauraa röhötti päälle. Hän varmaan vaistosi ostajan olevan koukussa jo ennen kuin itse sitä tajusin.

Nyt jo rutinoitunein ottein kömmin sätkään ja käynnistin sen. Kävin tällä kertaa liikkeen takamaastossa sijaitsevalla koirakoulutuskentällä jarruttelemassa. Koiria ei onneksi ollut liikkeellä, joten kissojen ja koirien välisiä sopeutumisvaikeuksia ei tullut. Kiihdytin kulkimen päätähuimaaviin nopeuksiin ja tein lukkojarrutuksia ja seurasin mielenkiinnolla mihin asentoon nelipyöräliuku milloinkin päättyi. Havaintoni oli, että kaikki neljä pyörää lukkiutuivat. Jarrut siis ainakin toimivat. Samoin kaikki hallintalaitteet pelasivat kuin unelma, siis todella hyvin, ja nivelissä ei renkaista rynkyttäen tuntunut väljää. Eikä se pohjakaan niin kovin pahalta näyttänyt. Päällipellit olivat suorastaan paremmassa kunnossa kuin Kottessa. Vai olisiko ollut niin että halusin ummistaa silmäni pahimmalta?

Löin herra Autokauppiaille edellisenä päivänä laatimani hintakalkyylin kouraan ja selitin että viisi tonnia maksan enkä yhtään enempää. Tässä vaiheessa automyyjän koulutus tuntui olevan sovellettavissa käytäntöön. Hän suoritti kaikki ne naamanväentelyrituaalit, joihin autokauppias on tällaisissa tilanteissa koulutettu, ja sanoi

että olkoon sitten, menköön, kättä päälle, suostun, tehdään kaupat. Jos maksat viisi ja puoli. Sanoin että siihen hintaan minun täytyy selvittää saanko uuden kattorätin ja takaluukun ja mihin hintaan. Hän lupasi varata kulkimen minulle sen viikon loppuun (ikään kuin muita ostajia olisi ollut tammikuussa liikkeellä), jolloin palaisin tekemään kaupat tai sitten ei.

Soittelin sitten illalla eri paikkoihin, ja killan varastosta löysinkin uuden katon ja Turun jaoksen varastosta ehjän käytetyn takaluukun. Takaluukun saranataite oli nimittäin niin pahoin ruostunut, että luukku oli enää toisesta yläkulmastaan hiukan kiinni. Molemmat kysyivät vain että minkäs värinen laitetaan. Kunnolliset renkaat minulla olikin omasta takaa.

Asia siis vaikutti selvältä. Niin pelastin sen rikkinäisine kattoineen autoliikkeen pihalta ulkoa räntäsateesta. Se oli siellä onnettoman näköinen koditon kulkurisätkä vailla oikeaa kotia. Tuntui siltä että se on pakko saada sieltä hellään hoivaan. Se oli ollut autoliikkeiden “kiertopalkintona” melkein vuoden, ja jäänyt viime vuonna kokonaan katsastamattakin. Ei sellainen laitoselämä autoliikkeen pihalla ole oikeaa sätkän elämää.

Kuriositeettina mainittakoon kuskin oven “Mr. Bean” -tyylinen lukitus, eli riippulukko, joka toistuvasti herättää hilpeyttä markettien parkkipaikoilla. Aioin ensin uusia lukot, mutta pian olinkin sitä mieltä että näin onkin kivempaa. Oikeanpuoleinen etuovi lukittiin salvalla sisäpuolelta.

Kulkimen siihen mennessä taivaltamaa matkaa voi vain arvailla. Edellisen henkilöomistajan hallussa kuljin oli viimeksi somistanut Kuopion katukuvaa, ja rekisteritunnuksesta päätellen oli hänen maallinen taivalluksensa alkanut pääkaupunkiseudulla.

## **Wampusu**

Niin siirtyi mahtavalla kuutoskoneella varustettu kuljin talliimme. Annoimme sille nimeksi Wampusu, edesmenneen cockerspanielimme mukaan. Nimi noudattaa vallitsevaa linjaa, olihan Hippula-nimikin lemmikiltä lainattu. Lisäksi kulkimessa mielestäni on paljon samaa hömppämäistä sympatiaa kuin spanielissa.

Myöhemmin kävin hakemassa katon matkahuollosta, ja lisäostoksilla Turun jaoksen kalumestarin apajilla. Ostin paitsi lähes uudenveroisen takaluukun, myös uudet etuvilkkujen lasit, sisävalon ja ajovalolyhtyjen pyöreät kuupat, kaikki yhteensä hintaan 100 mk, koska minulla ei ollut tasarahaa (joka olisi ollut vähän enemmän) ja vastapuolella ei ollut vaihtorahaa. Olin hankintoihini tyytyväinen.

## **Wampsun kunnostusta**

Seurasi kevätkunnostuksen vaihe, tavoitteena saada kuljin katsastusmiestä tyydyttävään kuntoon. Suurin yksittäinen työ oli kulkimen maalaus. Siihen ajaututtiin, kun poistin siitä muutaman tarran, jotka eivät lähteneet kuin hiomalla, jolloin maalikin lähti. Myös uusi takaluukku oli eri värinen kuin muu olemus, ja oli paikka jo entuudestaan pensselillä kotikonstein väritetty, joten tokkopa tuo huonommaksi meni. Ostin liikkeestä automaalia, joka oli Citroënin alkuperäinen punainen väri, mutta osoittautui, että se ei ollut sama kuin oleva väri, joten koko komeus maalattiin pensselillä ja ensiluokkaisella Sadoluxilla kirkkaan punaiseksi, sisältä ja päältä. Ja paksulti. Arvelin katsastusmiehenkin ilostuvan tällaisesta.

Hänet siis peiteltiin uudella katolla. Muutamia pisteosia uusittiin myös. Tekniikalle minun ei tarvinnut tehdä mitään. Tai ainakin päätin olla tekemättä. Vain takajarrut vinkuivat, mutta sekin loppui kuukauden sillä ajettuani.

Kunnostusta seurasi myös joukko uusia takaiskuja:

Piti vaihtaa oviin lukot ja luopua Mr.Bean -lukituksesta. Sehän ei onnistunutkaan, koska ovenkahvat ja lukkopesät oli sisäpuolelta hitsattu yhdeksi klimpiksi. Purkaminen ei onnistunut. Tarvittaisiin paitsi uudet lukot, myös uudet kahvat. Luovutin. Tarkemmin ajatellen riippulukko oli ihan kiva.

Ostamani etuvilkkujen lasit, jotka piti vaihtaa paikalleen, olivatkin väärästä vuosimallista. Vaihtaessani huomasin, etteivät ne sovi paikalleen. Ruuvireiät ovat väärällä etäisyydellä. Olisi pitänyt vaihtaa vilkkujen pohjatkin, tai hankkia oikeanlaiset lasit.

Wampsun taustapeilit eivät olleet alkuperäiset. Onnistuin itse tarvelemään toisen peilin kiinnikkeen jälleenasennuksen yhteydessä, sen jolla peili on kiinni varressaan. Tyyliin sopivia peilejä ei kaupoista löytynyt, ja peilivarsien kiinnitys oli tehty niin, ettei rätärin alkuperäisiä peilejä saanut enää oviin kiinni. Pitäisi siis uusien ovetkin jos haluaisi oikeanlaiset peilit. Ei tule mitään. Ostin kaupasta polkupyörän peilin, joka sopi olemassa olevan peilivarren päähän. Kelvatkoon.

Mutta tähän se on se harrastuksen suola. Etsiä osia ja parannella aihiota pikkuhiljaa.

## **Wampsun ensimmäinen katsastusyritys**

Katsastuksessa koin uuden takaiskun Wampsun kanssa. Koska se on vuosimallia -80, siitä mitataan pakokaasupäästöt. Päätin hankkia mokoman paperin etukäteen, ja uhmasin kohtaloa eli poliisia ja kiikutin Wampsun katsastamattomana liikkeeseen, josta analyysin saa aikaa varaamatta. Valittivat ensin, ettei ikinä yksikään rätärari ole heidän asiakkaanaan käynyt, mutta ryhtyivät hommaan. Pidemmälle se ei edennytkään, sillä

järkevää tulosta ei syntynyt. Kierrosluku oli analysaattorin mukaan 2500-2700, vaikka kone kävi todella minimikierroksilla, selvästi alle 1000 rpm. Myös muut arvot olivat pielessä, ja pian herra analysoija alkoi olla sitä mieltä, että analyysikone on kunnossa, mutta kuljin niin omituinen, etteivät ne ole yhteensopivia. Arvelin hänelle, että seura on tehnyt kulkimen kaltaiseksi, mutta hän ei yhtynyt huumoriin vaan kehotti minua ottamaan selvää, tarvitseeko sätkä todellakin mokomaa paperia ollenkaan, vuosimallista riippumatta, koska he eivät tiedä ainoatakaan koskaan otetun. Hämmennyksen vallassa poistuinkin paikalta.

Soitin sitten katsastuskonttorille, oikein sinne hallin puolelle, katsastusinsinööriille. Hän brilieerasi asiantuntemuksellaan kertomalla minulle, että sätkän puola on sellainen, että siinä on itse asiassa saman mustan kuoren alla oma puola kumppaakin sylinteriä varten. Virranjakajaahan siinä ei ole. Sanoi, että ei näillä nykylaitteilla siitä kierroslukua saakaan mitatuksi, joten täytyy mitata vain kierroslukuanturi irroitettuna. Sitä, miten analysaattori sitten kalibroi itsensä, en tiedä. Mutta katsastusherra kehoitti rohkeasti tulemaan visiitille, jotta ihmetellään hyvässä yhteishengessä asiaa. Mielenkiintoista oli, että asia oli katsastuskonttorillakin uusi. Yhtään niin uutta sätkää ei ollut koskaan Raision Autokatsastuksessa käynyt, josta pakokaasut olisi tarvinnut mitata.

Puhelun rohkaisemana yritin Wampsun katsastusta, mutta sattui huono eli liian virkaintoinen nuori katsastusmies. Hän otti käteensä sorkkaraudan, jolla tarmokkaasti hakkasi Wampsun pohjaan muutaman reiän ja totesi sitten ettei pohjassa saa olla reikiä. Teki mieleni kysyä miltä hänestä olisi tuntunut jos olisin toteuttanut mielitekoni ja tökkinyt hänen mahaansa muutaman reiän joita ei passaisi katsastusmiehessäkään liiemmästi olla, mutta kohteliaana herrasmiehenä jätin mielitekoni toteuttamatta.

Lisäksi tämä katsastusmies ei tiennyt mitään pakokaasumittausten poikkeuksellisuudesta sätkässä vaan tuuppasi anturin pakoputkeen niinkuin autoillekin tehdään. Analyysikone näytti kierroksetkin ihan oikein ja ilmeisesti muutkin arvot ihan oikein. Ainakin koneen näyttämät liian korkeat hiilivety- ja happipitoisuudet riittivät myös hylkäysperusteeksi. Ja jotta tilaisuus olisi täydellinen, myös jarruvalot lakkasivat juuri katsastuksessa toimimasta. Olen ihan varma että edellisenä iltana ne vielä toimivat. Mutta eivät enää virkamiehen edessä.

Masentuneena poistuinkin kotiin tutkimaan tilannetta.

Jarruvalot sain itse kuntoon vetämällä uuden johdon jarrupolkimelta perään, katkaisija polkimen juuressa kun osoittautui ehjäksi. Vanha johto oli jostakin kohtaa poikki, mutten ryhtynyt repimään irti liimattua sisäverhoilua, jonka alla johto kulkee. Tulpatkin vaihdoin, mutta entisetkin olivat ihan hyvät. Ilmansuodatin vaikutti hieman öljyiseltä, joten pesin sen. Se saattoi vaikuttaa pakokaasun hiilivetyihin.

Sitten otin sisältä lattiaverhoilun pois ja kuskin penkkiä lukuunottamatta muut penkitkin pois ja suunnistin hitsauskorjaamolle. Wampusu oli sen jälkeen viikon hitsattavana, korjaamon pihalla suurimman osan aikaa odotellen, ilman hyviä kavereita ja ilman

huolenpitoa. Puoli pohjaa meni uusiksi. Lasku oli melkoinen. Puistatti. Auto-Raision pihalla tammikuun loskassa pohjan alle kurkkiessani se oli näyttänyt paremmalta.

### **Toinen katsastusmies**

Toisella yrittämällä osui kohdalle eri katsastusmies. Hänen nuoruudenintonsa oli jo aikaa sitten kulutettu loppuun, hän oli kokenut, yli viisikymppinen. Pitkä takana oleva työrupeama oli muovannut hänen ryhtinsä jo hieman kumaraiseksi. Kun hän muutenkin oli lyhyenlöntä ja käveli hiihtelemällä, näky oli hieman hupaisa. Mutta mikä tärkeintä, hän pysyi erossa sorkkaraudasta, ja veti sen sijaan käteensä kumihansikkaat, joilla hän varovasti paineli Wampsun pohjaa, kuin lääkäri potilaansa vatsaa, jolla on kipuja. Samalla hän kulmiensa alta kainosti silmäili Wampsun pitkää uutta arpea (=hitisaumaa). Katsastusmiehen keuhkoista purkautui hiljainen huokaisu. Hän todellakin näytti autotohtorilta joka mietti paljonko potilaalle uskaltaisi vielä luvata elinaikaa. Mietintö päättyi pian tuskin havaittavaan pään nyökyttelyyn. “Eiköhän se siellä pysy”, hän virkkoi ja katsahti minuun. Hymynkare viivähti hänen suunpielessään. Ilman sanojakin ymmärsin, ettei elinaikaa luvattu tällä erää yhtä vuotta enempiä. Kuten on katsastuksessa normaali asianlaita.

Toisella kerralla pakokaasutkin osoittivat kelvollisen luonteensa, eli pelkkä ilmansuodattimen pesu riitti korjaustoimenpiteeksi, ja jarruvalot polkimen useiden testipainallusten jälkeenkin loistivat punaisena, joten hän juhlallisin elkein mäjäytti leimansa rekisteriotteeseen. Hän laski Wampsun alas maan kamaralle, ja avasi hallin oven.

Tuntui kuin olisi vasikan ensi kertaa keväällä päästänyt ulos laitumelle. Kaikki oli avoinna, vapaus koitti, ei muuta kuin tielle, liikenteeseen, lajitoveriden joukkoon, katto auki ja menoksi. Ja koko kesä oli edessä. Takana inha vuosi autonmyyntilaitoksessa.

Tosin yksi asia jäi tätäkin katsastusmiestä askarruttamaan. Rekisteriotteen mukaan kuljin oli oranssi, mutta silmä kertoi sen olevan punainen. Vähän emmittyyään ei ymmärtäväinenkään katsastusmies voinut moista epäkohtaa suvaita. Hän kirjoitti käsin rekisteriotteeseen värin kohdalle “punainen”.

Entä jos kaikki peltiosat olisivat olleet eri värisiä, pohdiskelin jälkeinpäin. Poloinen olisi varmaan saanut hermoromahduksen.

### **Wampsun kyydissä**

Wampsulla tuli ajeltua muutama hauska kesäretki, katto auki sekä auringonpaisteessa että sateessa, paitsi kun oikein rivakka ukkoskuuro pakotti vetäisemään katon päälle kesken matkanteon. Kutosen katto on onneksi paljon pienemmin ponnistuksin avattavissa ja suljettavissa kuin nelkussa. Kaiken kaikkiaan kuntoon saatettuaan se oli todella hauska kesäkuljin.

Rippen Riimitalli  
Viiksikissojen Satumaa

Ja tuli myöskin loppujen lopuksi hyvin toimeen viiksikissapihan muiden asukkien kanssa.