

Rutinoffin kuski körötteli: Ac Cobra



Tämänkertainen korvikeauto on hieman harvinaisempi. Idea tämän kyseisen auton koeajoon tuli eräänä heinäkuisena lauantaia-iltana, kun surffailin Oskari Närän kanssa netissä, etsien hänen vaatimuksestaan mahdollisia uusia Corolla-malleja.

Löysin tämän auton Oivanpoika nimisen autoliikkeen sivuilta ja kilautin saman tien kaverille. Olin tutustunut edellisenä kesänä korvikeautoja koeajaessani Nikuun, joka työskenteli nyt tässä liikkeessä. Hän lupasi järjestää koeajon maanantaiksi. Näin tapahtuikin ja maanantaina iltapäivän tunteilla olimme Närän kanssa notkumassa

autoliikkeen pihalla. Tarkasti tuon ihanaisen värisen auton mallimerkintä kuuluu: Ac Cobra Pilgrim Sumo MK II 2.6 V6. Ettei kenellekään jää epäselväksi, kyseessä on replika, joka on rakennettu vuonna 1998 vuosimallin 1973 Ford Granadan alustalle. Saamieni tietojen mukaan kuvassa näkyvä maski, on juuri kyseisen Granadan maski. Tehoa tuosta pitäisi lähteä n. 150 hevosvoiman luokkaa, joka on Rutinoffiin ja jopa Närän Corollaan verrattuna melko huimasti.

Meidän koeajosta ei meinannut tulla Närän takia mitään, sillä tuo vannoutunut Toyota-papparainen halusi ehdottomasti, että ajamme ensin liikkeessä myynnissä olevat kaikki Toyotat, ja jos aikaa jää, kokeilemme tuota Ac Cobraa. Hetken aikaa intin hänen kanssaan asiasta, kunnes tajusin, että antaa pötkelön vain syleillä niitä Avensiksia, minä keskityn tähän urheilullisuutta henkivään peliin.



Kuten kuvat osoittavat, niin tällä kertaa olin erittäin tyytyväinen auton väriin. Ainoa mikä pisti silmään, oli nuo valkoiset raidat. Miksei niitä oltu maalattu vaikka jollain toisella punaisen sävyllä?

Toinen mitä ihmettelin heti kärkeen, oli auton tarroittaneen henkilön suunnaton vaatimattomuus. Henkilö oli tällännyt auton kylkeen vasta kuudenneksi parhaimman numeron. Joko tämä oli sairaan hidas yksilö, tai tarran liimaaja halusi kohteliaisuuttaan päästää viisi muuta edelleen.

Pidin kovasti auton muotoilusta, vaikka se ei ihan Rutinoffin veroinen klassikko olekaan. Aika lähelle

tämä silti pääsee. Keulasta tulee mieleen, että Ac Cobra aikoo hotkaista muut tiellä liikkuvat suihinsa. Rekisterikilpi ei sopinut tämän auton keulaan, ei sitten mitenkään.

Auton linjat ovat mielestäni mukavan pyöreät, koska esimerkiksi ajovalot ovat kuin suoraan Rutinoffista. Tiedä vaikka tässä olisi Rutinoff-tehtaan tekemät valaisimet. En viitsinyt alkaa niitä autoliikkeen pihalla poiskaan kaivamaan, joten se jäi tällä kertaa mysteeriksi. Kattoa tässä punaisessa paholaisessa ei ollut, mikä pisti minut etsimään sateensuojia. Ei ollut missään umprelloja, kuten enklesmannit varmaan sanoisivat Lontoon murteellaan. Minua alkoi väkisin naurattaa ajatus kahdesta vanhemmasta englantilaisesta herrasmiehestä, jotka ajavat Lontoon

ruuhkassa tällä, piiput suupielessä ja sateenvarjot tanassa, ettei ruudullinen puku kastuisi kovin pahasti.



Tutkin autoa ensin päältäpäin, johon kuuluu oleellisena osana myös takakontin ja moottoritilan katselu. Takakontista löytyi yllättäen akku ja pohjan alla oleva bensatankki. Jep, tämä polttaa bensaa, eikä dieseliä, kuten Närä tuli irvistelemään vierelleni. Käskin hänen mennä ostamaan Corollaansa rypsiöljyä, ettei kone leikkaa voitelun puutteessa kiinni.

Takakontin koosta voisi mainita oman näkemykseni: se oli vallan riittoisa tällaiseen autoon. Mikäli joku haluaa ottaa urheilulliseen ajoon mukaan pianon, harrastusvälineeksi pitää valita Ducato. Silmämääräisesti arvioiden tuonne konttiin mahtuu kahden henkilön oluet ja makkarat viikonlopuksi. Muut henkilöt voivat tulla perässä kätevästi bussilla tai vaikka junalla. Tavaratilassa ollut ratti jäi mietityttämään. Oliko tämä sittenkin tuplaohjauksella varustettu malli? Se olisi todella kätevää, kun ajovuoron voisi antaa toiselle lennossa.

Tuon kontissa olevan bensakannun minä sen sijaan ymmärrän hyvin ja luulenkin sen olevan auton vakiovaruste. Koneen 2.6 litran koko pitää taatusti huolen siitä, ettei rahaliikenne ainakaan käänny huoltoasemalta tämän omistajalle päin. En kysynyt kulutusta, sillä pelkäsin sen tiedon järkyttävän minua. Myös tankin koko jäi selvittämättä, mutta se tuskin on tärkein kriteeri tällaista autoa ostavalle. Tämä oli nähtävästi tarkoitettu enemmän salarakkaita, kuin omaa vaimoa varten. Luulen, että tällaisen omistajan eukko ajelee yksin Micrallaan.



Katselin minä myös konehuoneen, vaikken siitä nyt mitään hirveitä ymmärräkään. Sinänsä konehuone oli klassisen näköinen, eikä vain sellainen valtaisa muovinen läpyskä, mitä löytyy nykyautoista. Laskin nopsaan virranjakajasta piuhat, että tässä tosiaan on kuutoskone vauhdinantajana. Sellainen seikka pisti silmään, ettei konetta oltu viitsitty maalata punaiseksi. Tuo oli niin yleinen virhe, ettei siitä kohta viitsi antaa edes miinusta. Ilmanputsari oli niin kirkas, että siinä voisi turhamainen omistaja vaikka punata huulensa, mikäli nyt sattuu olemaan naispuoleinen. Konepellin avaamisessa oli yksi mielenkiintoinen seikka, mitä ainakin minulle oli tullut harvemmin vastaan. Sen pitivät kiinni sokat, jotka piti luonnollisesti ottaa pois ennen pellin avaamista. Minulle tuli ihan kisafiilis toista sokkaa poistaessani. Närä irvisteli vierellä, että joko Fordeissa on siirrytty rautalangasta kunnan rautaisiin sokkiin? En ollut varma, oliko se tarkoitettu vitsiksi, vai vieläkö japanilaiset tosiaan sitovat autossa kaiken kiinni pakettinaruilla?



En tiedä pitäisikö minun mennä optikolle, kun hain tämän auton pakoputkia ensin sen takaa. Tajuntani ei meinannut sallia minulle millään, että auton pakoputket ovat molemmilla sen sivuilla. Komeat ja jyrkevähän ne olivat, ei siinä mitään.

Yksi seikka noista tuli ilmi, nimittäin niiden kuumeneminen ajossa ja sitä kautta polttava vaikutus. Minua varoiteltiin kahden henkilön toimesta monta kertaa, että varo niitä pakoputkia. Lieneeköhän joku polttanut niissä koipensa?

Pikkaisen vetäisen miinuksen puolelle tuollaisen seikan näin kesällä. Vaikka toisaalta,

leirintäalueelle ei tarvitse viedä mukanaan grilliä, kun makkarat saa grillattua sitaisemalla ne rautalangalla pakoputkiin muutama kilometri ennen leirintäpaikkaa. Talvella putkista voisi antaa plussaa, sillä silloin niissä saattoi kuivatella kastuneita lahkeita.

Ac Cobran renkaat olivat myös sitä luokkaa, että kateellisena niitä katselin. Takarenkaat olivat kokoa 225/50 R16, mikä ylitti Rutinoffin 12 tuumaiset melkoisen reilusti. Nuo aluvanteet olivat mielestäni asiallisen näköiset. Närä intoili vanteista kovasti ja tutki, ovatko ne japanilaiset. Puhinasta päätellen se seikka taisi jäädä arvoitukseksi. Kysyin häneltä, että onko japanilaisten vanteiden suurin valmistaja vielä Hajosiko Kromi Vantehesi? Juh, ilmeestä päätellen ei tainnut olla.



Auton oven avaamisyritys tuotti minulle yllätyksen, sillä ulkokahva ei avannutkaan sitä. Avasin sen nerona sisäkahvasta, joka pelitti kuten pitikin. Sain hetki sen jälkeen kuulla, että nämä ovet avataan juuri niistä sisäkahvoista.

Eipä tuo minua haitannut. Oikeastaan annoin siitä plussaa, sillä eipähän kukaan pelle tule ronkkimaan ovia auki valoissa seistessä eikä muutenkaan. Turvallisuusseikka ennen kaikkea, niin minä sen päätelin suuressa viisaudessani, hah!

Näettekö muuten sähköikkunoita näissä ovissa? En minäkään näe, joten ehkä minulla on sittenkin muiden veroinen näkö.

Vallan loistavaa, ettei tähän ole tungettu kaikenmaailman sähköhebeleitä kulutusta lisäämään ja tehopiikkejä syömään. Olisi aika tympeää, jos kuljettajan lupaavasti aloittama kiihdytys valoista tyssäisi apukuskin sähköikkunan avaamiseen, ja viereisen kaistan tonnineljäsatanen Sunny menisi menojaan. Sähkölaitteista tuli mieleen autostereot tai edes sellainen vaatimaton radio. Saihan se tulla vapaasti mieleen, sillä tässä autossa piti laulaa itse ja muistella ehkä jossain aikaisemmassa autossa ollutta radiota.

Yritin myös katsella vaivihkaa, että löytyykö tästä laitteesta tyhjennysproppua pohjasta. Pikaisesti tutkien en löytänyt sellaista, joka kyllä suoraan sanottuna harmitti. Mitä sitten kun tämä on maanantaiaamuna sateisen viikonlopun jälkeen täynnä vettä? Siinä voivat naapurit soitella poskeaan ja kysellä, että meinaatko kellua koko työmatkan? Ainakin tosi veneilijät tietävät, miten tällaisen kanssa pitää toimia, joten apu löytyy lähimmästä veneliikkeestä tai pienvenesatamasta.



Pitihän se vielä kurkata, että minkälaisilla polkimilla tätä laitetta käsketään, ennen kuin tällaisin omat bootsini niille.

Noista voisi sanoa, että ne ovat jo kaikessa karuudessaan nätit. Ei ollut vilkkuvia ledejä tai punaista karvaa polkimissa, ei. Kaikesta näki, että tätä ei ole rakennettu neideille.

Valokatkaisijat olisivat saattaneet jäädä löytämättä, mikäli minulle ei olisi kerrottu niiden sijoituspaikkaa kuljettajan oviaukon välittömässä läheisyydessä. Tuskin ne valot siitä huononevat, vaikka katkaisijat sijaitisivatkin normaalista poikkeavassa paikassa.

Aloimme pikkuhiljaa lähestyä totuuden hetkeä, eli koeajoa tällä mielenkiintoisella autolla. Närä ei halunnut tulla kymmentä metriä lähemmäksi, kun kerroin hänelle koeajosta. Suunnattomaksi helpotuksekseni Niku lähti mukaan koeajolle, ja vielä ajamaan ensimmäisenä, jotta saan otettua ajofiiliksiä videolle. Tästä autosta on aivan PAKKO tehdä lyhyt koeajovideo.

Kylmä kone ei jäänyt ensimmäisen starttauksen jälkeen vielä käyntiin, vaan vaati toisen yrityksen. Tällä kertaa Ac Cobran putkista ulos purkautuvaan jylinään reagoi muutkin, kuin paikalla ja lähistöllä olevat ihmiset. Vieressä seissyt farmarimallinen Ford Focus päätti kunnioittaa urheiluauton käyntiääntä laittamalla ihan itse hälynsä soimaan. Siinä sitä sitten kuunneltiin hälyttimen äänellä säestettyä kuutosen jylinää. Tässä vaiheessa piti kyllä rehellisesti myöntää, että oli nämä Ac Cobran pakoäänet Rutinoffin pihinää miehekkäämmät. Myös Närä näytti reagoivan asiaan, sillä hän työnteli sormeaa kurkkuunsa korostetusti. Imisi sormeaa kotonaan, mokomakin eläkeläisvaari. Huusin hänelle, että Toyotaltakin on tulossa urheiluauto, sellainen koko perheen, sitä nimittäin työnnetään paikasta toiseen.



Kaivelin videokameran laukusta ja suuntasin askeleeni kohti apumiehen penkkiä. Olin nyt ensimmäistä kertaa istumaan menossa, eikä se tapahtunut mitenkään istahtamalla. Autoon piti mennä oikein ajatuksen kanssa. Piti varoa pakoputkea, saada jalat mahtumaan sisälle ja tällättyä takapuolensa kuppipenkkiin. Onnistuin siinä yllättävän hyvin, ja sain vielä kameralaukunkin jalkatilaan.

Taivaalla oli pienoinen sateen uhka, joten emme aikailleet, vaan lähdimme heittämään lenkkiä. Jo ensimmäisessä risteyksessä minulle selvisi, että tämä ei ole todellakaan mikään tavallinen perheauto. Alusta oli jämää ja koneen äänet miellyttävän puhuttelevat. Parin kiepautuksen jälkeen olimme Itäväylällä ja kuutonen sai vähän reilummin apetta, jotta pääsimme työmatkaliikenteen sekaan. Viimeistään muun liikenteen nopeudessa minulle selvisi, ettei kannata laitattaa kampaustaan kovin kalliilla ennen tämän kyytiin tulemistä tai tällä ajamista.

Kurvasimme Itäväylältä eräälle pienemmälle kadulle, jotta pääsemme kokeilemaan autoa eri nopeuksien teillä. Halusin nimenomaan, että ajamme tällä neljänkympin tietä, jotta saan tarkan vertailukohtan omaan Rutinoffiin. Ensimmäinen hidastetöyssy sai aikaan pienimuotoisen paniikin, auton jarrut olivat aivan jotain muuta mitä oletin – ne suorastaan liimasivat Ac Cobran asfalttiin. Hyvä, etten niitannut kädessäni ollutta kameraa tuulilasiin. Kyllä pysähtyi!

Kurvailimme pienen matkaa pikkuteitä eräällä käänntöpaikalle, jossa jatkoin videokameralla kuvaamista, Nikun toimiessa kuskina. Bussipysäkillä olevat ihmiset olivat jostain kumman syystä melkoisen kiinnostuneita autosta ja puuhastelustamme. Ripeinä kavereina emme pitkään vanhenneet siinä paikassa, joten luulisin kaikkien pysäkillä olleiden ehtineen omaan bussiin.

Tuon kuvassession jälkeen oli minun vuoro ottaa tyypit Ac Cobrasta. Valehtelisin, jos sanoisin, ettei sillä ajaminen jännittänyt etukäteen. Kuljettajan paikalle ahtautuminen oli oikeastaan vaikeampaa mitä apukuskin paikalle meneminen. Ensimmäinen seikka minkä totesin istuessani penkillä, oli suunnaton etäisyys polkimiin. Varsinkin kytkimen painamiseen sain oikein kurotella. Penkki liikahti vähän eteenpäin, ja se riitti juuri ja juuri meikäläisen pituiselle kaverille. Kyllähän tuo turhan kaukana ollut kytkinpoljin vähän vaikeutti ajamista, mutta sain auton kuitenkin liikkeelle. Liikkeelle lähtemistä auttoi koneen melkoinen vääntö.

Totesin heti ensimmäisessä risteyksessä, että vilkku ei palauta ja onnistuinkin jättämään se vilkuttelemaan useamman kerran tuon lyhyen koeajon aikana. Myös ensimmäisissä valoissa seistessä hieman aaltoileva tyhjäkäynti kummastutti. Auto ei kuitenkaan sammunut, joten siitä ei

ollut sen suurempaa haittaa minulle eikä kait muillekaan tiellä liikkujille. Jarrut totesin tehokkaiksi myös itse ajaen. Ohjaus puolestaan oli todella jäykkä – ei mikään yhdellä sormella veivattava. Autoa piti ajaa kaksin käsin, ainakin kun se oli minulle aivan outo. Alusta toimi hyvin, se oli jämäkkä, mutta silti yksikään paikka ei pudonnut hampaista. Hidastetöyssyjen ylittäminenkin sujui kohtalaisen mukavasti, kun vain malttoi hiljentää niihin. Nopeasti sellaisen yli ajaessa tämä olisi varmaan noussut lentoon.

Kuljettajan paikalla totesin saman mitä vieressä istuessa, että tämä auto kerää aika paljon katseita puoleensa. Lähes kaikki huomioivat meidän liikkumisen. Ei siis sovellu mihinkään hämäräperäiseen puuhasteluun eikä huomaamattomaan etenemiseen. Eräissä liikennevaloissa oli hyvä, kun viereen tulleen pakettiauton kuljettaja avasi apukuskinpuoleisen sivuikkunan kuullakseen millaiset äänet Ac Cobrasta lähtee. Polkaisin ihan hänen mieliksi auton nopeasti pois kyseisistä valoista - sellainen pikarykäisy risteyksen yli. Mitään kovia nopeuksia en viitsinyt edes kokeilla, sillä paikalla olleet rajoitukset estivät moisen urheilun tehokkaasti. Kiihtyvyyks oli perstuntumalla Rutinoffia parempi, eli aivan riittävä normaaliajoon. Tiedä sitten mitä kellot sanovat tälle radalla, mutta rata-ajo onkin jo toinen juttu.

Sompaillessani autoa takaisin autoliikkeen pihaan, tulin siihen tulokseen, että tällainen auto on yhtä aikaa hyvä ja huono. Hyvyys oli oikeastaan sen brutaalissa karuudessa, joka toi mukanaan jäykän ohjauksen, vähäisen varustelun ja kaikkea muuta kuin edustusluokan tilat. Taustapeili tässä oli kojelaudan päällä, joten kaikesta sentään ei tarvitse luopua. Toisaalta taas hansikaslokero oli tämän laitteen kohdalla tuntematon käsitys, joten ajohanskat piti kuskata mukanaan, meni minne meni.



Viimein olimme takaisin samoilla renkaanjäljillä, josta olimme lähteneet reissuun. Koska tällaista autoa ei pidetä taivasalla vettä keräämässä, se lähti melkein saman tien erään toisen henkilön toimesta suojaisempaan paikkaan. Toisaalta, olisihan se mielenkiintoista laittaa seuraavanlainen myynti-ilmoitus: **MYYDÄÄN** Ac Cobra, saat kaupanpäälle puutarhan kasteluvedet koko loppukesäksi!

Närä tallusteli luoksemme pihalla olleen Yaris T-Sportin luota, joka oli saanut papparaisen kuolaamaan ruutupaitansa järkyttävään kuntoon. Huomautin asiasta, ja hän kertoi ohiajaneen auton roiskaisseen vettä – kuivana ja aurinkoisena kesäpäivänä, jep! Ehdotin hänelle eläkepäivien ratoksi

Cobran ostamista. En viitsi edes laittaa tähän sitä, mitä vannoutunut Toyota-mies lateli naama peruslukemilla.

Istuutuessani takaisin Närän autoon, oli lähtöfiilis aivan toiselta planeetalta, mitä se oli ollut äskeisen koeajon aikana. Ensimmäinen ajatus oli, että onko auto varmasti käynnissä, kun ei kuulu minkäänlaista jylinää pakoputkistosta. No, autoliike jäi taaksemme ja me suuntasimme nokkamme kotia kohti.

Tässä mielipiteeni autosta: Ac Cobra on hyvin erilainen auto, ja vaatii mielestäni erilaisen omistajan. Tässä voisi olla sopiva peli jollekin sellaiselle, joka ei uskalla aloittaa jutustelua vieraiden kanssa. Tämä pitää huolen siitä, että jatkossa ne vieraat tulevat juttelemaan auton omistajalle. Myös naisten ulkoiluttamiseen tässä on oiva peli. Vie joku variksenpelätti kaatosateella kuutamojelulle, niin ei taatusti tarvitse pelätä hänen soittavan enää jatkossa. Myös autohälyttimien asentajalle tässä olisi oiva peli. Tämän kun jyräyttää käyntiin, niin näkee heti tuliko asennetusta hälyttimestä tarpeeksi herkkä.

Missään tapauksessa tämä ei sovi kampaustaan maailman tärkeimpänä pitävälle omistajalle. Letti on sekaisin taatusti alta aikayksikön. Myöskään intohimoisille autogrillien kiertäjille tämä ei ole oikea valinta. Ensinnäkin kaikkien autogrillien luukut ovat pään yläpuolella ja toiseksi mihin tässä laittaa mukit? Henkilökohtaisesti sanon vielä sen, että tämä pääsi niin lähelle Rutinoffia, kun vain katoton auto voi päästä laadukasta umpiautoa.

Ja ei sitten oteta liian vakavasti tätä koeajojuttua. Vakavahenkiset koeajoreportit pitää mennä lukemaan muualle.

Rutinoffin kuski

www.rutinoff.net

P.S. Paljon kiitoksia Nikulle ja eräälle toiselle herralle tämän auton esittelystä ja koeajomahdollisuudesta.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).