

Rutinoffin kuski körötteli Citroën BX 16 TRS:llä



Tämänkertainen koeajoauto järjestyi Andre Patongin tuttavapiirin kautta. Tulin joskus sanoneeksi, etten ole ajanut koskaan BX:llä. Vaikka kotisohva oli viime aikoina houkutellutkin koeajoja enemmän, niin tartuin välittömästi tilaisuuteen.

Ajelin sovittuun koeajopaikkaan, joka oli sovittu hyvin syrjäiseen paikkaan kehä ykkösen länsipäähän. Hyvien karttojen avulla löysin kuitenkin paikan kohtalaisen helposti. Tarkastelun kohteena olevan auton tarkka tyyppimerkintä on Citroën BX 16 TRS ja vuosimalli 1989.

Olin koeajopaikalla ennen tätä ranskalaista kiikkua. Parkkeerasin Rutinoffin huoltoaseman pihalle ja jäin odottelemaan Citroenin saapumista. Pienen odottelun jälkeen nurkan takaa kurvasi esiin ah, niin kauniin punainen korvikeauto. Olisin halunnut saada sen Rutinoffin kanssa yhteiskuvaan, mutta Citroenin omistaja kieltäytyi ajamasta omaa autoaan Rutinoffin viereen. Hänen mukaansa Suomi on vapaa maa ja jokainen voi pysäköidä oman autonsa niin kauas Rutinoffista, kuin vain ikinä on mahdollista. En viitsinyt edes loukkaantua moisesta kommentista, sillä pidin sitä vain tietämättömän tusina-autolla ajavan kommenttina.

Mielestäni Citroën ei näyttänyt ollenkaan pahalta, sen kauniin punainen väri sopi aurinkoiseen iltapäivään todella hyvin. Minun oli aivan pakko raapustaa vihkoon plussa tuosta oikeasta väristä. Omistajan mukaan Rutinoff oli muka Citroenin punainen, mutta eihän se nyt niin voi olla, höh. Kyllä tässä väriasiassa oli matkittu Rutinoffia.

Aloitin autoon tutustumisen sen ulkopuolisella tarkastelemisella. Ovia siinä oli liikaa, kahdestakin kerkiäisi kulkea aivan hyvin. Muksutkaan eivät tippuisi autosta niin helposti, jos siinä ei olisi takaovia. Myös tavaratila oli mielestäni turhan iso. Sinne mahtuu niin paljon tavaraa, ettei niiden seasta löydä yhtään mitään. Mielestäni Rutinoffin tavaratila oli sellainen optimaalinen. Annoin tuosta liioittelusta ovimäärästä ja isosta tavaratilasta miinusta. Perusteluina tähän oli turha materiaalin haaskaaminen. Oli autossa jotain positiivistakin, nimittäin takana oleva lintulauta. Mitään ruokinta-astiaa tai talipalloa en lintulaudalta löytänyt, mutta kesällähän niitä ei tarvita. Talvella niiden puuttumisesta olisi tullut iso miinus.

Vaikka autossa oli tuhlatu materiaalia oviin ja isoon tavaratilaan, niin oli siinä jossain kohtaa säästettykin. Siitä löytyi vain yksi tuulilasinpyyhkijä. Jäljestäpäin harmittelin sitä, etten tullut testanneeksi sen toimintaa. Jäi jotenkin vaivaamaan se, että pyyhkiikö se kahteen pyyhkijään verrattuna tuplanopeudella?



Yritin hakea autosta sen nimeä tai mallia lattiamatoista ja kynnyksistä, mutta aivan turhaan. Tämä oli hirveä epäkohta, sillä autoon astuva vieras ei tiedä millaisen korvikeauton kyytiin joutui.

Ainoastaan keulassa ja vanteissa oli Citroenin logo. Tosin asiasta tietämättömälle tuollaiset väkäset eivät juuri mitään kerro. Koko nimi olisi ollut paljon parempi vaihtoehto.

Tämä materiaalin tuhlaamislinja jatkui auton takalokareissa. Niissä oli revitelty oikein kunnolla ja pistetty reteesti takarenkaat melkein piiloon. Älytön juttu, nyt ei tiennyt renkaiden kuntoa

tarkastaessa ollenkaan, että oliko takarenkaat yläpuolelta kunnossa. Pistin miinuksen vain osittain näkyvissä oleville takarenkaille.

Mainitsin omistajalle tästä renkaanpiilottelusta ja hän kävi tekemässä taikojaan auton sisällä. Luulin sen nousevan lentoon, kun auto alkoi äkkiä nousta, mutta nousu pysähtyi onneksi ja sain jatkaa sen tutkimista. Nyt rengastilanne näytti jo huomattavasti paremmalta, tosin ei vieläkään niin hyvältä, kuin esimerkiksi Rutinoffissa. Nosto-ominaisuus oli mielestäni aivan loistava. Tässähän sai samaan rahaan sekä katuauton, että tuollaisen tee-se-omin-kätösin maasturin. Siitä plussaa.



Koska omistaja oli avannut konepellin näyttääkseen vahvasti vääntävän koneen lähemmin, menin sitä innolla tutkimaan. Kone tosin oli liioitellun iso, litranenkin olisi piisannut, kuten Rutinoffissa oleva optimikokoinen kone.

Saatuani nenän konehuoneen lähelle ja tarkennettuani katseen sinne, olin lentää perseelleni. Auton konehuoneeseen oli piilotettu pari arvatenkin sodan aikaista käsikranaattia. En voinut tajuta ollenkaan sitä, etteivät ne olleet räjähtäneet auton rymistellessä pitkin kaikkia kuoppia.

Tarkastelin vaivihkaa omistajaa, jos vaikka hänellä olisi jotain aseita taskuissa tai vaikka pistooli kainalokotelossa. Muuta aseistusta en huomannut, joten kyseessä tuskin oli ihan älytön asehullu. Päätin olla hiljaa noista kranaateista, kun ne kerran oli laitettu autoon niin taitavasti kiinni. Näytti ihan siltä, kuin ne olisivat kuuluneet siihen jotenkin.

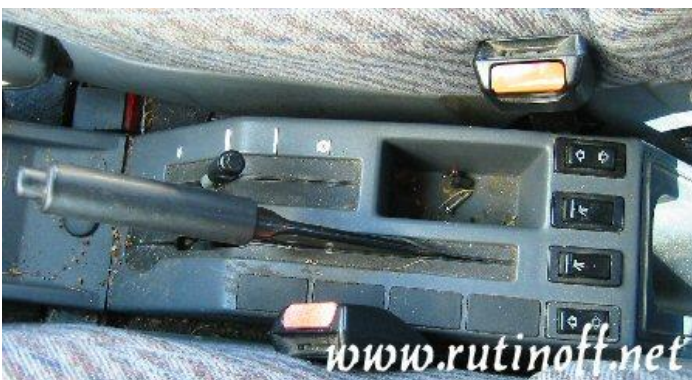
Siirryin kranaattien jälkeen tutkailemaan autoa sisältä päin. Autossa oli puinen ratti ja annoin siitä miinusta. Ensinnäkin se olisi ollut punaisena tyylikkäämmän näköinen, kuin puunvärisenä ja toiseksi puisista rateista on vaara saada tikkuja sormiin. Kävin tässä välissä hakemassa hanskat varmuuden vuoksi käsiini.

Sisällä petyin suunnattomasti. Auton vaihdekepin nupissa ei ollut vaihdekaaviota. Miinusta moisesta puutteesta. Toisaalta taas penkin selkänojan säätö oli kätevästi vaihdekepin vieressä. Siitä saattoi säädellä penkkiä vaikka vaihtamisen välissä. Hieno oivallus, toinen käsi jää vaikka nenän kaivamiseen. Penkin säätösystemistä plussaa.



Lisää plussaa annoin autossa olevan kymmenen euron hintaisen soittokoneen eteen liukuvalla alkuperäiselle suojalevyllä. Avoimista ovista kertova näyttö sen sijaan oli vaarallisen alhaalla. Jos sitä alkaa kurkkia ajaessa, niin vaarana on ojaan ajo tai muu onnettomuus. Lievä miinus huonosti sijoitetusta näytöstä.

Olin hieman pettynyt punaisen värin säästeliäästä käytöstä sisätiloissa. Olisihan sen sisustankin voinut maalata korin kanssa samalla sävyllä. Ai miten hyvä sävyyksen kokopunaiset lattiamatot olisivat antaneet, puhumattakaan punaisesta kojelaudasta. Lattiamattojen punaisesta reunaraidasta annoin kuitenkin plussaa. Olihan siinä edes yritetty saada aikaiseksi jotain näyttävyyttä ja viihtyisyyttä.



Autossa oli pröystäily varusteiden kanssa oikein kunnolla. Siinä oli jopa niissä turhissa takaovissa sähköikkunat. Mitenköhän se laturi oikein kestää tuollaiset ylimääräisten sähköhärpäkkeiden aiheuttamat kulutuspiikit?

Annoin miinusta laturin turhasta rasittamisesta jonninjoutavilla varusteilla. Rutinoffin tapaan käsiveivit olisivat kaikista parhain ratkaisu.

Myös istuinlämmittimet vaikuttivat kuuluvan varusteisiin ja olivat vielä kohtalaisen asiallisessa paikassa penkkien välissä. Tosin takaikkunoiden avaus ja sulkunapit olivat turhan lähellä peffagrillien nappeja. Nyt oli vaara avata takalasit, kun tarvitsee takapuolen lämmitintä. Mielestäni vähän sekava, mutta olkoon tämän kerran, kun ei kyseessä ollut oma auto. Käsijarrun vierestä löytyi myös se maastoautovipu, jolla sai lisää korkeutta. Paikkana mielestäni ihan asiallinen, joten siitä ei sen enempää.

Omistaja kertoi ylpeänä, että autossa on alkuperäinen c-kasettien säilytyskotelo. Se oli kuitenkin tyhjä, joten en ymmärtänyt pointtia sen kehumisesta. Jos tuollainen kotelo olisi jotenkin tarpeellinen, niin sellainen olisi myös kuulunut Rutinoffin tehdasvarusteisiin. Tokihan siinä voisi säilyttää pitemmillä matkoilla vaikka voileipiä, jos sietää niihin tulevat urat. Meinasin antaa siitä ensin miinusta, mutta tuo voileipäasia sai mieleni muuttumaan ja annoinkin siitä plussaa.

Viimein oli sisätilat syynätty tarkkaan ja kaikki ihmeellisyydet tutkittu. Vedimme ovet kiinni ja starttasin tämän patonkimaan ihmeen tulille. Auto käynnistyi nätisti ja kävi mielestäni ihan hyvin. Tosin Rutinoffista tuttua käryttämistä jäin hieman kaipaamaan. Kytkin vaati pientä totuttelua, mutta en onnistunut kuitenkaan sammuttamaan autoa kertaakaan. Suuntasin nätin punaisen keulan eräälle pienemmälle sivutielle ja annoin palaa oikein kunnolla. Auto tuntui väntävän todella hienosti alhaalta asti.



Jotenkin sitä potkua tuntui riittävän niin kovasti, että olimme hetkessä yli neljänkympin ihannenopeuden. Tarkastelin ajaessa auton mittaristoa ja totesin liioittelevan linjan jatkuvan siinäkin. Esimerkiksi nopeusmittarissa oli lukemia kahden auton tarpeiksi. Toiseksi auton nopeusmittari ja kierroslukumittari eivät olleet synkassa keskenään. Mittaristo oli jotenkin sekalaisen näköinen viisareiden sojottaessa sinne tänne.

Alkumatkasta sattui kohdalle muutama hidastetöyssy ja jarrutin ensimmäisen kohdalla. Omistaja naurahti ja kysyi, että meinaanko laittaa auton parkkiin siihen? Hänen mukaansa tämä auto leijuu mokomien töyssyjen yli kuin tyhjää vaan. Minulla tuli mieleen moisesta selittämisestä liiallinen lääkkeiden käyttö. Menin varmuuden vuoksi ekan töyssyn yli varovasti, sillä en halunnut tukehtua päivällä syömääni perunaan. Olisihan se ollut noloa kuolla siihen, että peruna pomppaa vatsasta ja tukkii henkitorven.

Töyssy meni kuitenkin yllättävän hienosti, sitä tuskin huomasi. Minun piti oikein varmistaa taustapeilistä, että olimme ylittäneet sen. Tässä vaiheessa aloin epäillä saaneeni liikaa aurinkoa. Omistaja kertoi auton jousituksen olevan sellainen, että töyssyt eivät tunnu ja voin ladata seuraavaan töyssyyn tiellä olevaa rajoitusta noudattaen. Tein työtä käskettyä ja kädet rattia puristaen ajoin seuraavan töyssyn yli tienopeutta. Voitteko uskoa, se ei tuntunut missään?

Mitä pitempään ajoin, niin sitä mukavammalta auton jousitus tuntui. Tosin minulla heräsi epäily sen nukuttavasta vaikutuksesta pitkällä matkalla. Tuollainen jousitushan saattaa olla liikenneturvallisuutta vaarantava tekijä. Citroen oli mielestäni ihan kivantuntuinen ajossa, vaikka siitä puuttuikin Rutinoffin omaperäisyys ja henki. Loppujen lopuksi meidän koeajosta tuli hieman pitempi, mitä olin alun perin suunnitellut. Pidin varmuuden vuoksi auton omistajan kanssa juttua

koko ajan yllä, etten vaan olisi nukahtanut kesken ajamisen. Palasimme viimein takaisin huoltoaseman parkkipaikalle ja jätin auton omistajan pyynnöstä mahdollisimman etäälle Rutinoffista.

Menimme koeajon jälkeen nauttimaan juotavaa ja keskustelemaan lisää autosta. Jossain vaiheessa omistaja alkoi udella minun mielipidettäni autostaan.

Tässä tuomioni autosta:

Mielestäni tämä ranskalainen taikamatto on oiva peli metsässä asuvalle viherpipertäjälle. Sillä pääsee nätisti jopa kinosten yli lintuja ruokkimaan. Tässä kohtaa pitää vain muistaa laittaa auton lintulaudalle jotain evästä. Ehkä autoa voisi suositella myös perheellisille, jos varmistaa etteivät muksut tipu takaovista tielle. Tämä auto ei sovi ollenkaan unisille ihmisille, sillä nukahtamisvaara on keskimääräistä pahempi. Voisinko harkita Rutinoffin vaihtamista tällaiseen? No en tietenkään, pitäähän autolla olla tyyliä ja sielu, kuten Rutinoffissa on. Sieluttomia tusina-autojahan nämä korvikeautot ovat, vaikka tässä yksilössä olikin jotain valtavirrasta poikkeavaa tyyliä.



Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

PS. Kiitokset Shamrockille auton esittelystä ja koeajosta. Auton omistaja ei liity tekstiin mitenkään, vaan koeajotarina on keksitty omasta päästä.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).