

Rutinoffin kuski körötteli Citroen C3:lla.



Eräänä talvisena päivänä Andre Patonki tuli ovelleeni ja pyysi minua antamaan kommentin hänen lainautostaan. Andre oli pieraissut jostain aivan uudenkarhean 2004 Citroen C3:n 1.4 litran kisakireisellä rakettimootorilla. Asiasta innostuneena otin digitaalikameran mukaani ja lähdin kokeilemaan tätä huimaa patonkimaan keksintöä. Andre lähti mukaan koeajolle sen takia, etten kuulemma revittelisi pilalle mokomaakin keksintöä.

Pihalle saapuessani auto aiheutti minussa välittömästi negatiivisen reaktion, se ei ollut Rutinoffin punainen, vaan tymeän musta. Voiko tuollaisella autolla ajella muualle, kuin häihin ja hautajaisiin, kysyn minä?

Andre oli kuullut minun Sumuvalo-lehdelle antamastani palautteesta ja pyysi minua kirjoittamaan pienen raportin tästä C3:n koeajosta:

Istahdin täynnä ennakkoluuloja tähän korvikeautoon. Autossa oli kuitenkin jotain Rutinoffiin viittaavaa, siinä oli nimittäin punainen hätävilkkujen katkaisija keskellä koelautaa. Sävy ei ollut ihan Rutinoffin punainen, mutta aika lähelle kuitenkin. Sisusta oli aika ikävän vaalea, ei oikein meikäläisen makuun.

Tilaa autossa vaikutti olevan ihan tarpeeksi ainakin etupenkillä. Takapenkillä tilaa oli niukemmasti, mutta kukapa siellä viitsii istuskella. Tavaratila vaikutti aivan passelin kokoiselta. Sinne näytti silmämääräisesti sopivan jokunen kori juotavaa. Toisaalta tuollaisen pienen tavaratilan ollessa kyseessä, kannattaa korit jättää pois ja latoa pullot suoraan konttiin. Olen huomannut tämän konstin Rutinoffissakin kaikista tehokkaimmaksi tilankäytön suhteen.

Kävimme ensin läpi auton varusteita ja niitähän piisasi. Yritin tavata käyttöohjekirjaa, mutta sen lukemisessa olisi mennyt viikko. Nopeuttaakseni tutustumista, heitin kirjan hanskalokeroon ja aloin kokeilla eri nippeleitä. Autossa oli jopa ajotietokone, tosin siitä puuttui pasianssi ja nettiyhteys, siitä pitkä miinus.

Sähköikkunat olivat ihan kiva juttu, tosin aikani niillä leikittyäni auto ei enää meinannut jaksaa lähteä käyntiin. Lisäksi minulta jäi kokeilematta niiden turvallisuus, koska Andre ei suostunut laittamaan kaulaansa väliin. Katkaisijoiden sijoitus vaihdekepin luokse arvelutti minua kovasti. Jos vaikka Oskari Närä sattuu olemaan kyydissä, voi kuskipuoleinen ikkuna surrata apukuskin toimesta ylös ja alas kovin tiuhaan. Lisäksi Närä voi sitä kautta huudella molemmista ikkunoista muille tielläliikkuville omia tyhmiä juttujaan. Joku oli myös kerinnyt asentamaan tähän korvikekinneriin ilmastoinnin ja mahtavaäänisen cd-soittimen. Koeajon aikana eräissä liikennevaloissa yksi täti-ihminen tuli sanomaan, että emmekö voisi laittaa sitä radiota vielä kovemmalle? Emme voineet, se oli jo täysillä.

Iso plussa tuli muki- tai pullotelineistä. Niitä oli siroteltu pariinkin paikkaan, kuskille vaihdekepin luokse ja mahdollisesti takamatkustajia ajatellen etupenkien väliin käsijarrukahvan takapuolelle. Huomattava plussa tuli myös vaihdekepin nupissa näkyvästä vaihdekaaviosta. Rutinoffista sellainen nimittäin puuttuu täysin. Lisäksi pitäisin positiivisena sitä, että jopa lattiamattoon oli laitettu auton merkki ja malli punaisella tekstillä. Siitä on huonomuistisemmankin kuljettajan helppo tarkistaa, että millä kinnerillä sattuu olemaan liikenteessä.



Varusteista vielä sen verran, että autoon oli laitettu molemmin puolin kojelaudan päihin näppäret kynätelineet. Niissä oli paikat aina kolmelle kynälle, joten jos telineet pitää täynnä kyniä, ei huolta kirjoitusvälineistä. Tuo oli vällan mainio oivallus patonkimaan insinööreiltä. Muun maailman insinöörit alkavat pikkuhiljaa lähestyä Rutinoff-tehtaan insinöörejä oivalluksineen.

Vaikka auton sisustasta ei Rutinoffin punaista näkynytkään, niin ihastuin silti yhteen seikkaan. Oven kahvat olivat mielestäni todella viileät. Yritin ruuvata niitä irti, mutta Andre uhkasi jollain hirmuisella kostolla jos ottaisın ne irti. Harmi juttu, sillä ne olisivat sopineet hyvin myös Rutinoffin ajattomaan sisustukseen.



Tähän varustejuttuun pitää vielä lisätä yksi pitkä miinus, sellainen muutaman metrin mittainen. Toisaalta on hyvä, että autossa on penkinlämmittimenä muukin kuin lampaantalja, mutta sen paikka oli outo. Penkinlämmittimen katkaisin oli sijoitettu penkin ovenpuoleiseen ulkoreunaan.

Yritin työntää päätä väliin katsoakseni mikä asento siinä on päällä, mutta eihän siitä mitään tullut. Tässä tapauksessa pitänee turvautua liikenteessä muiden apuun. Liikennevaloissa on kohtuullisen helppo avata ovi ja tiedustella viereisellä kaistalla ajavalta, että mikä asento penkinlämmittimessä on päällä.

Saatuamme auton tutkittu sisältä ja päältä, pääsimme viimein tienpäälle. Lähdin tuttuun tapaani pihalta rauhallisesti kiihdyttäen. Pienen matkaa ajettuani luulin, että auton ajotietokone on viallinen. Ajotietokoneen kulutusnäyttö näytti vain pelkkää viivaa. Vasta kun nopeus nousi yli 30km/h, niin mittariin tuli eloa kulutuksen suhteen. Tuollainen piirre on todella ikävä ja ansaitsee pitkän miinuksen. Nythän kulutuksen seuranta jää vain kolmenkympin ja neljänkympin väliin. Suurin osa kiihdytyksestä jää kulutuksen seurannan suhteen aivan paitsioon. Esimerkiksi kolmenkympin nopeutta ajattaessa kulutuslukemat välillä ilmestyvät näyttöön ja nopeuden laskiessa katoavat siitä, todella raivostuttavaa.

Auto kiihtyi kyllä kohtuullisen hyvin. Jossain vaiheessa olin tosin havaitsevani pientä tahmeutta. Pahin tahma esiintyi tuossa kahdenkympin ja kahdenkymmenenviiden kilometrin tietämissä. Tässä olisi vielä petrattavaa aika paljon. Esimerkiksi Rutinoff ei tahmannut noilla nopeuksilla läheskään niin pahasti. Toisaalta korvikeautot ovat tietysti aina kompromisseja.



Andre istui vieressä rennon näköisenä baskeri vinossa. Muutaman kilometrin köröttelyn jälkeen hän yllytti minua kovempaan vauhtiin. En oikein tiennyt, että miten olisin suhtautunut hänen pyyntöönsä. Minua pelotti suunnattomasti se, että tämä patonki murenisi kovemmassa vauhdissa allemme ja olisimme kohta jalkamiehiä. Lähdin kiihdyttämään tutusta neljänkymppin nopeudesta ja kohta olimmekin jo todella huimassa nopeudessa, ylitin jopa maagisen viisikymmentä kilometriä tunnissa. Onneksi kyseessä sentään oli kuudenkymppin alue. Vauhdin tuntu oli melkoinen, tunsin jopa tuulen tuiveruksen hiuksessani tai niin ainakin luulin hetken aikaa. Andren kääntäessä lämmityslaitteen puhallinta pienemmälle tämäkin fiilis mureni pieniksi murusiksi Citroenin lattialle.

Auto oli yllättävän näppärä pyöriteltävä, joten innostuin kokeilemaan myös käsijarrukäännöstä ja Rutinoffista poiketen se jopa kääntyi. Rutinoffin käsijarru kun ei toimi, niin sen takia ne käännöksetkin ovat hieman vaikeampia. Ihastuin ikihyviksi auton ohjaustehostimeen. Parkkipaikalla se oli tajuttoman helppo käänneltävä. Vauhdin kasvaessa keveys katosi ja ohjauksesta tuli jäykempi. Kävimme Andren kanssa aika pitkän lenkin, matkaa tuli jotain 60 kilometriä ja pitää myöntää, että nautin ajamisesta. Eihän tämä Citroen C3 Rutinoffia voittanut millään osa-alueella, mutta tarjosi kuitenkin kohtuullisen vastuksen omalle maailman parhaalle autolleni.

Rutinoffin kuski

www.rutinoff.net

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004