

## Rutinoffin kuski körötteli: Fiat 600 SL



Lokakuu alkoi vaikuttaa kiireiseltä, sillä minulla oli samalla viikolla jo toinen korvikeauto ajettavana.

Otin erittäin mielellään vastaan myös tämän koeajotarjouksen, sillä se edusti edellisen Rellun ohella mennyttä aikakautta.

Tämänkertainen koeajoauto on Fiat 600 SL vuodelta 1973. Tähän merkkiin tutustuminen onkin jäänyt jollain tapaa vähemmälle, sillä lähipiirissä ainoastaan kioskin omistaja Luigilla on auton Fiat. Tämä kuussatanen oli jo kokoluokassaan sitä, että nyt saattoi Rutinoffille olla tarjolla kova kilpailija.

Koska rakas Rutinoff seisoo vielä pajalla odottamassa uutta moottoria, niin minun piti tehdä muutamia järjestelyitä päästäkseni tämän Fiatin luokse. Jouduin soittamaan vanhojen autojen ystäväille Wernerille ja Warrelle ja pyytämään häntä kyytimieheksi omalla Warrellaan. Homma sopi hänelle ja eräänä tiistaipäivänä olimmekin matkalla kohti Fiatin kotipesää.

Perillä meitä odotti postiauton värinen pompannappi, joka sopi luonnon syksyisiin sävyihin paremmin kuin hyvin. Tässä minulle tuli heti mieleen, että sitä ei passaa ajaa minkään lehtikasan viereen tai innokas haravoija haravoi sen samalla kompostiin. Auto voisi toimia värinsä puolesta postilaatikon korvaajana, mutta omistajan mukaan vain arvopostia varten. Väristä en sano enempää, sillä oma mielipiteeni ainoastaan oikeasta väristä on järkkymätön.



Aloitin autoon tutustumisen availemalla sen luokkuja. Ensin avasin konepellin, tai siis lähinnä kait matkatavaratilan kannen.

Huomioni kiinnittyi ensimmäisenä tärkeään turvallisuusvarustukseen, nimittäin etuosaan kiinnitettyyn vararenkaaseen. Siinä näytti olevan ilmaakin, joten tässä autossa oli turvallisuudesta pidetty hyvää huolta.

Annoin tuosta plussaa, sillä paineet tulevaa koeajoa ajatellen laskivat jonkin verran. Tavaratilassa vaikutti olevan tilaa ihan mukavasti, vaikka esimerkiksi polttoainesäiliö vei siitä melkoisen siivun. Kyllä tuossa tilassa kuljettaa oluet ja lenkkimakkarat viikonlopun

viettoon vaikka ruskaretkelle näin syksyllä. Ei pieneen autoon mitään isoja tiloja tarvitakaan, kuten Rutinoff on minulle opettanut. Polttoainesäiliön paikka minua vähän hirvitti, sillä olin tottunut pitämään sen selkäni takana ajaessa. Toki tuosta kyllä kuljettaja näkee heti jos se paukahtaa. Kannattaisikohan sittenkin latoa tuo tavaratila täyteen vanhoja renkaita?



Koska tätäkin autoa kuljettaa moottori, päätin vilkaista sitä. Tosin tällä kertaa ainutlaatuisesti Rutinoffin litran konetta pienempi 767 kuutioinen mylly.

Moottoritilaa tutkiessani totesin, että olisihan tuonne varmaan isommankin saanut ängettyä. Siistihän se konehuone oli kuin mikä, verrattuna Rutinoffin konepellin alustaan. Taitaa tämä malli syyttää öljyt suoraan ulkoilmaan, kun sisältä ei löytynyt mistään kohtaa öljyn tippaa.

Miksi ilmanputsarit ovat maalattu usein sinisiksi? Annoin periaatteen vuoksi siitä miinusta, sillä punainen putsari olisi sopinut

kuin nenä päähän oranssiin autoon.

Tässä autossa oli mielestäni yksi ison plussan arvoinen oivallus. Jäähdyttäjän kenno toimii kuuleman mukaan myös lämpärin kennona, mikä vähentää oleellisesti auton painoa. Kun ei tarvita kahta kennoa, niin tulee painon vähennyksen ohella polttoaineen säästöä.

Moottoritilan kannen avautumisen suhteen minulla oli vähän negatiivisia ajatuksia. Tarpeeksi riski mies kun tempaisee tielle sammuneen kuussatosen konepellin ylös, niin siinä käy herkästi niin, että takaikkuna murenee jalkoihin ja takapenkille. Onneksi auton omistaja avasi konepellin, etten vain vahingossakaan päässyt tekemään mitään tuhoja.



Luukkujen tutkimisen jälkeen vuorossa oli auton ulkopuolen syynäminen.

Tässä mallissa näytti olevan vielä kunnolliset roiskeläpät oikein isoilla merkkiteksteillä, mikä herkisti minut antamaan plussaa. Takana ajaville ei jää mitenkään epäselväksi, mikä heidät juuri ohitti heittämillä. Noin ison tekstin näkee pitemmällekin.

Myös auton nimen ja mallin ilmoittaminen takaluukussa kuuluu mielestäni hyviin tapoihin autonvalmistajan puolelta. Tässä tapauksessa siinäkin oli onnistuttu oikein hyvin.

Auton merkintäpolitiikka tyssäsi harmittavalla tavalla lähtiessäni kiertämään sitä. Esimerkiksi

molemmat kyljet olivat täysin ilman merkintöjä. Jos ne oli jätetty pois painon takia, ymmärrän sen jotenkin – muussa tapauksessa en!

Auton keulassa oli sentään kirjoitettuna auton merkki. Olin jo tyytyväinen tuohon, kun huomasin samassa merkissä Fiat sanan alla Seat nimen. Mitä häh? Oliko tämä auto jotenkin jakautunut persoona, joka ei ollut ihan varma mitä merkkiä edusti? Tällä menollahan kohta tulee vastaan jossain Volvo-Toyota tai jotain muuta kammottavaa. Hyh, tuollaisesta sekavasta nokkamerkistä raapustelin pitkän miinuksen. Eihän nyt herranjestas riisipuuroonkaan laiteta kauraryynejä.

Tässä se taas nähtiin, että kaikilta osin täydellistä korvikeautoa on melkein mahdottomuus löytää. Tämä pikkuruinen Fiat pääsi ainakin kokonsa ja tilojensa suhteen aika lähelle omaa optimaalista autoani. Muuten auton ulkonäkö poikkesi mukavalla tavalla nykyautoista. Siinä oli kromiset listat ja puskurit, jotka olivat kunnoltaankin parasta A-luokkaa. Apukuskin puoleinen taustapeili näytti puuttuvan, mutta sehän oli vain hyvä asia. Mitä vähemmän koriin on ripusteltu kaikenmaailman härpättimiä, niin sitä pienempi on ilmanvastus. Lisäksi vandaalitkaan eivät hajota maksimissaan

kuin yhden peilin. Mahdollisessa postilaatikkokäytössä senkin voisi ottaa pois. Vai onko joku nähnyt peilillä varustettua postilaatikkkoa?



Ulkokuoren tutkimisen jälkeen avasin auton oven ja aloitin sisätiloihin tutustumisen.

Otin ensimmäiseksi kohteekseni takaosan, sillä sain kuulla tässä autossa olevan kääntyvän takapenkin selkänojan. Perhana, että olin kateellinen tuollaisesta kaatuvasta selkänojasta, sillä omasta Rutinoffista takapenkin saattoi vain poistaa, ei kaataa.

Tässähän oli kuljetuskapasiteettia tarpeen niin vaatiessa vaikka kuinka paljon. Ei tule nälkä eikä jano kahden hengen kuormalla pitkään aikaan, jos tuon tilan lastaa täyteen evästä. Monikäyttöisestä takatilasta piti raapustaa vihkoon plussa.

Eikä takapenkki ollut muutenkaan niin hirmuisen pieni. Mahduin ihan hyvin sinne istumaan, mikä riittää perinteisesti minulle. Jos joku tuntee sen olevan ahdas, niin hän voi kävellä tai mennä bussilla, niissä on tilaa vaikka seistä koko matka.



Ei nämä Fiatin sisätilayllätykset vielä tähän loppunut, sillä takapenkin ollessa normaalissa asennossaan, sen taakse jää oivallinen säilytystila.

Takapenkkiläiset voivat säilyttää tuolla esimerkiksi eväitään tai juomiaan, ihan mikä tarve milloinkin sattuu olemaan ajankohtainen. Voihan siellä joku pisnesmies pitää vaikka nahkasalkkuaan tai kannettavaa tietokonetta. Koska moottori on siinä heti takana, ei pääse kannettava tietokone edes jäätymään talvipakkasilla.

Takapenkkiläisille ei ollut jostain syystä laitettu avattavia sivuikkunoita. Olikohan tuossa taas sitä painonhallintaa vai mahdollisesti jotain muuta? Saattoihan se olla, että avattavien takasivuikkunoiden asentaja oli juuri pastaa syömässä, kun tämä auto porhalsi hihnaa pitkin ohi. No, eivätpähän takapenkkiläiset huutele ainakaan ikkunoita mitään hävyttömyyksiä.

Takaosassa nuohotessani katseeni osui takapenkin etupuolella lattiarajassa olevaan vipuun. Mieleepi tuli ensin lattian korkeuden säätö, mutta se kuulosti jo ajatuksenakin kohtalaisen naurettavalta. Omistaja valaisi asiaa ja kertoi sen olevan lämmönsäätövipu, jolla säädetään lämpimän ilman puhallusvoimakkuutta. Lämmin ilma kulkee keskitunnelia pitkin eteen, jossa on vielä yksi vipu, jolla saadaan lämmintä ilmaa etujalkatilaan.

Tämän ilmankuljetussysteemin ansiosta tässä autossa oli ainakin sen lämpimänä ollessa lämmitetty käsijarrukahva ja ryyppynuppi. Eipähän tarvitse talvipakkasella lapanen kädessä kiskoa käsijarrua, vaan sen voi tehdä avokäsin. Voisikohan siihen mahdollisesti rakentaa vielä vaikka lämpimiä voileipiä varten oman paikan? Kotona valmiiksi tehdyt lämpimät voileivät pysyisivät siten lämpimänä pitemmän aikaa. Pakkasessa leivän päälle jämähtänyt juusto kun ei ole niitä parhaita makunautintoja millään mittarilla mitattuna.



Viimeisimpänä tutustumiskohteena minulla oli kuljettajan työympäristö.

Ratti vaikutti mielettömän ohuelta ja isolta näin pieneen autoon. Tainnut olla joku suuruudenhullu ratinsuunnittelija asialla. Raukka saanut vähän materiaalia, mutta suuruudenhulluudessaan siitä oli pitänyt tehdä kuitenkin iso. Olihan se – iso ja ohut.

Ei näkynyt sähköikkunoita tässä versiossa, minkä pistin tyytyväisenä merkille. Oli tässä sentään ilmastointilaitteen esiversio, eli avattavat pienet kolmiosivuikkunat. Niiden avulla pärjää kyllä todella pitkälle Suomen

suussa.

Kannellinen hansikaslokero oli jäänyt pois tästä mallista, mitä pidin miinuksena. Nyt ne kalliit ajohansikkaat joudutaan pitämään kaiken kansan näköksillä. Hansikaslokeron sijasta autossa oli koko kojelaudan mittainen hylly, minne oli onnistuneesti asennettu myös jenkkakone tunnelmaa luomaan. Kyllähän tuollainen hyllykin ajaa asian, sillä siihen näytti sopivan jopa jotain papereita. Ovissa oli jotkut pienet säilytystilat, mutta en alkanut niitä venyttelemään. Näin jälkepäin tuli vain mieleen, että voisiko niissä pitää mahdollisesti juomapulloa? Mitään varsinaisia mukitelaineita ei tästä autosta löytynyt.

Negatiivisten juttujen listalle päätyivät myös auton lattiamatot, sillä niissä ei ollut minkäänlaisia merkintöjä. Niiden yhteenkuuluvuus juuri tämän auton kanssa ei tullut todistettua millään tavalla, mikä jäi ainakin minua harmittamaan. Minulle jäi epäily, että nuo kumimatothan saattavat olla peräisin vaikka vanhasta Taunuksesta.

Vaihdekepin nuppi oli ainakin todella reilun kokoinen. Siinä ei ollut säästelty materiaalia yhtään. Ainoastaan vaihdekaaviota ei ollut. Se oli joko kulunut pois tai sitten säästösyistä sitä ei ole ollut edes uutena. Oli miten oli, nyt satunnaisen autoilijan oli hyvin vaikea paikallistaa kaikkia auton vaihteita. Tiedä vaikka tässä olisi nurinpäin käännetty vaihdekaavio takana olevan moottorin takia. Siinä voi hätäisemmältä huumori loppua, jos ei löydäkään heti kaikkia vaihteita.

Sitä minä en vaan ymmärrä, että tähänkin autoon on pitänyt tunkea tuhkakuppi. Onhan se nyt hitto, että jokaisessa autossa kannustetaan savuttelemaan. Onneksi tässä oli sentään takapenkkiläiset jätetty ilman omaa tuhkista. Koska en itse polta, pidän mokomaa varustetta turhanpäiväisenä ja piste.

Yksi mielenkiintoinen laite autossa oli keskellä kojelautaa oleva kuminen painike, josta sai paineltua vettä tuulilasille. Siinä sitä oli taas oivallusta kerrakseen, ei ollut nimitäin mitään sähkömoottoria vettä heittämässä. Mitä enemmän syö kaurapuuroa, niin sitä kovemmin lentää vesi tuulilasille.

Vihdoin ja viimein aloimme olla siinä tilanteessa, että oli aika suorittaa tämän kirkuvankeltaisen pikkupaholaisen koeajo. Sovimme omistajan kanssa, että hän ajaa autolla ensin jonkun matkaa ja minä istun kuunteluoppilaana vieressä. Tämä sopi vallan mainiosti, sillä nyt minulla oli mukana hetki aikaisemmin hankkimani videokamera. Pääsin näin ollen kuvaamaan ajosuoritusta apukuskin paikalta. Sain myös hieman tuntumaa siihen, että miltä tuntuu istua kartturin paikalla. Wernerin puolestaan ilmoitti istuneensa aikoinaan niin paljon tällaisen takapenkillä, että katsoi parhaakseen jaloitella koeajoreissun ajan.



Me hyppäsimme omistajan kanssa autoon ja hän väänsi sen tulille.

Vain pieni hetki, ja olimme jo pomppimassa iloisesti vasta lanattua tietä pitkin. Otin ennen lähtöä kuvan mittaristosta, koska näin siitä saa varmasti onnistuneen.

Mittaristo oli todella yksinkertainen, mikäli osaan yhtään tulkita tuota viereistä kuvaa. Sen punainen viisari herkisti heti minut antamaan sille plussia. Nopeudesta kertovat lukemat olivat kerrankin todella selvälukuisia, eivätkä mitään kärpäsenpaskoja.

Matkamme jatkui isompaa asfalttietä pitkin huimaa nopeutta. Ajoimme varmaan jopa kuuttakymppiä, mikä todella tuntui vauhdilta. Pääsin myös todistamaan tämän auton ohitusominaisuudet, kun menimme eräästä traktorista aivan heittämällä ohi. Siinä taisi traktorimiehellä lippis pyöriä päässä, kun suhahdimme tuulenopeudella hänen ohitseen. Hetken päästä koukkasimme pienemmälle tielle ja siinä olevalle linja-autopysäkille.

Nyt pääsin itse kokeilemaan tätä vajaalitraista menopeliä. Vaikka omassa Rutinoffissa on isompi kone, on tämä kaikesta päätellen kevyempi ja sitä kautta saattaa menohalujakin piisata yllättävästi. Olin minäkin Rutinoffilla traktoreita ohittanut, joten tähän mennessä oltiin tasoissa. Temmoin kuskin paikalle päästyäni turvavyön kiinni ja tartuin Fiatin rattiin. Vilkku vasemmalle ja matka kohti uutta ajokokemusta saattoi alkaa.

Heti alkumetreillä kävi selväksi, että kaasupoljin on todella jäykkä ja jollain tapaa hassun tuntuinen. Vauhdin kohotessa sen merkitys tosin pieneni. Kurvailimme pientä asfalttietä pitkin sellaista kuudenkymppin nopeutta, mitä postiauto jaksoikin kulkea kahden hengen kuormalla erittäin hyvin. Missään vaiheessa ei tullut eteen hengenahdistusta tai aihetta heittää pienempää vaihdetta kehiin. Pääsin tutustumaan myös risteysajoon, jossa huomasin jarrujen vaativan menneiden aikojen maatyöläisten jalkalihaksia. No, pysähtyi hän auto meikäläisenkin voimin, mutta nykyautoihin verrattuna voimaa tarvittiin ihan eri malliin.

Vilkku oikealle ja jatkoimme jälleen matkaa asfalttietä pitkin. Vaihteet tuntuivat toimivan kuten pitää ja vaihdekepin nupista sai todella kunnon otteen. Keskusteltuamme matkanjatkumisesta omistajan kanssa, päädyimme kääntymään eräästä liittymästä oikealle. Tällä reittivalinnalla pääsin testaamaan pikkupaholaista pienelle soratielle. Oletettavasti tämäkin auto oli rakennettu ajatuksella, että se liikkuu sorateitä pitkin.

Nyt olimme niin pienellä tiellä, että jouduin jo muutamassa kohtaa hakemaa pienempää vaihdetta silmään. Tiessä oli mutkaa ja mäkeä aivan riittämiin, sekä näiden aiheuttamaa huonoa näkyvyyttä.

Tulipas yksi germaanivalmistekin tieosuuden tiukimmassa mutkassa vastaan aika railakkaasti. Onneksi meidän vauhti oli jotain ryömimisen ja konntaamisen välimaastossa. Vasten paistavan auringon takia vauhtia piti entisestään tiputtaa, että omistaja saisi silmäteränsä ehjänä takaisin kotipihalle.

Viimeisessä liittymässä menin sitten sekaisin vilkku- ja valoviiksen kanssa. Kytkin vilkun sijasta sujuvasti pitkät päälle ja käännyn. Voi kerpeles, kuka käski laittaa sen pitemmän viiksen valoviikseksi ja lyhyemmän vilkuille? Sekalainen viiksijärjestelmä sai minut antamaan siitä yhden miinuksen. Auton kotipihalla kolautin vielä kyynärpääni oveen, koska olin mielessäni varmaan jossain leveämmässä autossa. Kapeus on kuitenkin mielestäni positiivinen seikka, sillä näin ollen auto mahtuu paremmin parkkiruutuun ja sillä on helpompi kohdata vastaan tulijat.



Matka oli nyt onnellisesti ohitse ja enää vuorossa viimeiset sanat ja ajatukset tästä postiauton värisestä pikkupaholaisesta. Auto oli kieltämättä symppis, useine oman aikakautensa oivalluksine. Myös kompakti koko oli kovasti mieleeni ja ennen kaikkea älyttömien sähkövarusteiden puuttuminen lämmitti mieltäni.

**Tässä mielipiteeni autosta:** Fiat 600 sopii todella loistavasti pientä monikäyttöistä autoa hakevalle, jonka kriteeri on kaatuva takapenkki. Ellei tähän autoon muka meinaa mahtua, kannattaa tutkiskella omia ruokailutottumuksiaan. Myös postinkuljetuksesta pientä sivubisnestä miettivälle tämä on oiva vaihtoehto, eipähän tarvitse maalailia. Monimutkaisiin ajotietokoneisiin ja sekaviin nopeusnäyttöihin tympääntyneille tämä tuo taatusti mielenrauhan, joten kannattaa pitää mielessä seuraavaa autohankintaa miettiessä.

Missään tapauksessa en suosittele tätä henkilölle, jonka ainoa tarkoitus on päästä paikasta toiseen mahdollisimman nopeasti ja vielä moottoriteitä pitkin. Mikäli haluaa etäisyyttä kanssamatkustajiin tai eukko tuntuu tuppavaan neuvoineen suuhun, kannattaa ehkä katsella jotain leveämpää kulkuneuvoa tämän sijasta.

*Rutinoffin kuski*  
[www.rutinoff.net](http://www.rutinoff.net)

P.S. Paljon kiitoksia Nipalle auton esittelystä ja koeajomahdollisuudesta.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2005