

Rutinoffin kuski körötteli Opel Kadett Cityllä



Olin kertonut Lepo Latelle tekemistäni korvikeautojen arvosteluista. Late oli ollut vahvasti sitä mieltä, että minun oli aivan turha odottaa saavani Opelina koeajoon, ne eivät kuulemma kestä edes sitä.

Koska en uskonut sitä kuin 96 %:sti, niin ruinasin Latelta kyydin erään huoltoaseman pihalle. Paikka oli otollinen Opeleiden suhteen, sillä lähettyvillä oli kyseisen merkin myymälä ja ennen kaikkea huolto. Kyttäsimme erään pakettiauton takana ja kohta paikalle ilmestyi melkein nätin värinen Kadetti. Hieman kun olisi maalari vetäissyt tummemmalla pensselillä, niin

väri olisi ollut täydellinen. Sitten hoksasin kokeille shokkihoitoa itselle. Räpsäytin kameran salamaa muutaman kerran silmiäni edessä ja Kadetin väri näytti jo huomattavasti paremmalta. Jostain kumman syystä kaikki muukin oli samanväristä.

Menin Kadetista ulos purkautuvan porukan luokse tiedustelemaan heidän halukkuuttansa auton koeajoon ja arvosteluun. Homma meni heti kättelyssä puihin, sillä he ilmoittivat antavansa haastattelun vain Opel-henkisille tyypeille. Edes pullan tarjoaminen huoltoaseman baarissa ei auttanut tällä kertaa. Epäilivät nimittäin minun vain naureskelevan heidän rakkaudella vaalimalle Kadetille. Onneksi Late pelasti tilanteen tuleamalla paikalle Astran käyttöohjekirjan kanssa. Nerokkaana miehenä Late tuli paikalle kyselemään muka neuvoa muilta Opel-harrastajilta. Tämän jälkeen menimme porukalla pullakahville ja pojat tarjosivat. Late sai jostain syystä kahvin sijasta pihvin ja jälkkäriksi jäätelöä. Aika epäreilua tuollainen samanmerkkisellä autolla ajavien suosiminen, pöh! Jos olisin tämän tiennyt, niin olisin laittanut kaapissa olevan Opel-lippiksen päähäni.

Meillä ei tarvinnut Laten kanssa osallistua juurikaan Opel-aiheiseen keskusteluun, Kadetin kolmihenkinen porukka piti ääntä Opeleista meidänkin edestä. Harmi, etten ollut reportteri eikä mukanani näin ollen ollut nauhuria. Muutaman kahvikupillisen jälkeen sain porukan jälleen hämärtyvään iltaan pihalle. Valaistusolosuhteiden takia aloitin luvan kysytyäni auton kuvaamisen välittömästi.



Olin joskus vuosia sitten vilkaissut tällaisen Kadetin C-mallisen siskon pellin alle ja todennut siellä olevan sellaisen vaatimattoman kokoisen koneen. Kyllähän Kadetin alkuperäisenkin kone on kooltaan aika mahtava verrattuna Rutinoffin litran koneeseen. Tosin huhujen mukaan Rutinoffin jenkkiversiossa olisi peräti 1.1 litran kone, eli melkein Raketin koneen kokoinen.

Tämän koneen nähtyäni olin saada slaagin yhdessä kamerani kanssa. Jokainen voi ihan itse päätellä, että miten iso kone siellä pellin alla olikaan. Laitan tähän sen mitä kuvaan mahtui, loput koneesta jäivät kamerani ulottumattomiin. Vaikka koneen koko järkytti, niin sen venttiilikopan väri ihastutti. Siihen päti sama mitä sanoin jo auton väristä. Hieman plussaa väristä!

Aikani Kadettia kierreltyäni huomasin siinä yhden epämiellyttävän ja silmäni pahasti tökkäävän seikan. Siinä ei ollut puskuribalanssi kohdallaan. Kadetti oli puskureiden suhteen täysin takapainoinen. Kirjasin siitä jo ulkonäöllisesti miinusta mustaan vihkooni, kun erehdyin mainitsemaan tästä Kadetin omistajalle. Hänen mukaansa asia oli tarkoin harkittu yksityiskohta. Takapuskuri oli kuulemma valettu täyteen lyijyä ja toimi näin ollen painona kevytperäisessä autossa. Sain lisäksi katsella piirroksia ja selityksiä siitä, että miten mahdollisimman taakse sijoitettu lisäpaino auttaa paremmin tässä asiassa. Lyhensin puskureiden parittomuuden aiheuttamaa miinusta metrin verran. Auton ulkonäkö oli kaikessa yksinkertaisuudessa kovasti mieleeni. Lienenkö itsekin vallan yksinkertainen luonne? Puskureiden lisäksi kromiset tuning-peilit auton kyljissä hämäsivät kokonaisuutta. Tähän olisi sopinut autonväriset peilit, kuin nyrkki jonkun muun merkkisellä autolla ajavan silmään. (Tämä kuulemma yksi sanonta Opel-piireissä). Toisaalta peilien krominväriset taustat mahdollistivat niistä pelaamisen myös toisesta suunnasta, joten annoin vain vähän miinusta niistä.



Ulkokuoren syynäämisen jälkeen istahdin odotuksia täynnä kuljettajan paikalle. Jostain syystä autossa istuessani mieleeni tuli lapsuus ja kahdeksanvuotissyntymäpäivät.

Minun piti hetken aikaa oikein kelailla syytä moiseen, kun silmiini sattui uudemman kerran taustapeilissä roikkuvat kasipallot. Miten tyylikäs yksityiskohta se olikaan. Annoin välittömästi vihkooni siitä sivunkokoisen plussan. Tiedustelin omistajalta, että huomaisiko hän, jos ottaisin ne mukaani? Olisin saanut ne mukaan latomalla muutaman tuhat euroa omistajan kouraan. Pidin

kasipallojen kilohintaa kuitenkin kohtuuttomana, joten ne roikkuvat nähtävästi vielä tälläkin hetkellä siellä taustapeilissä. Vaikka musta ei olekaan suosikkiväri, niin kasipalloihin se sopii kuin öljyläikkä Opelin alle.

Kadetissa oli käytetty muutenkin mustaa vallan tolkuttomasti. En voinut ymmärtää, että miksi esimerkiksi lattiat oli peitetty mustalla matolla ja katto mustalla verhoilulla? Lattiamattojen alta paistoi nimittäin auton väri sieltä täältä ja se teki kokonaisuudesta edes vähän siedettävän. Miten tyylikäs olisi auto ollutkaan täysin samanvärisenä. Minusta oli todella hienoa havaita tämän Kadetin kohdalla, että se oli tehty ajamista ja käyttämistä varten. Sisällä istuessani minulle tuli ihan kotoinen olo. Rutinoffin ajaton sisusta ei nimittäin hävennyt ollenkaan Kadetin sisustan rinnalla, molemmat olivat tosi ajattomia.



Oli niissä lattiamatoissa jotain hyvääkin, ainakin kuskinpuolella matossa oli selvästi merkittynä Opelin nimi ja logo. Sentään pientä yritystä, vaikka mallimerkintä puuttui.

Kojelaudan keskellä olevia reikiä luulin ensin Coca-Cola tölkkien pitopaikoiksi, mutta olin hieman väärässä sen suhteen. Jotain tuuletusaukkoja, pyh! Kaiken kaikkiaan Kadetti ei ollut suunniteltu janoisille suomalaisille, sen takakonttikin oli todella pieni kovin isoa janoa ajatellen. Perhekäyttöön tämä kuljetin sopii varauksin.

Kaksiovisuudessa oli se etu, että jos muksut saa survottua takapenkille, niin eivät ne ainakaan karkaa sieltä minnekään.

Olivat Kadettitehtaan insinöörit sentään jotain ajatelleet turvallisuuden suhteen. Autosta nimittäin puutuivat tyystin takaistuimen niskatuet. Joissain nykyautoissa ei sen niskatukihelvetin läpi paista edes pienoinen auringonvalo. Tässä kyseisissä autossa ei sitä pelkoa ollut, vaan näkyvyys taaksepäin oli mitä mainioin. Annettakoon näkyvyydestä taaksepäin pieni plussa.

Tutkailin vielä auton keskikonsolia tarkemmin ja totesin siihen asennetun jonkun lentokoneen mittaristo. Lähempi tarkastelu tosin osoitti, että tässä kohtaan oli joku säästänyt ja jättänyt lentokorkeudesta kertovan mittarin ja kompassin pois, höh! Oletin myös, että tällaisessa kireässä kulkiessa olisi jotenkin erikoinen vaihdejuttu, kuten Cherryn käännetty vaihdekaavio. Harmikseni vaihteet olivat kuulemma aivan normaalit. Plussaa ansaitsi niiden kunnollinen merkintä vaihdekepin päähän. Tuollainen kaivertamalla tehty merkintä kestää käyttöä maalattua merkintää paremmin.



Sisätilojen tutkimisen jälkeen täräytin Kadetin tulille ja murina oli mahtava konehuoneen puolella. Kone tosiaan kuulosti vakiopataa isommalta. Koska sateli vettä, aloin epätoivoisena haroa lasipesimien viikseä ratin oikealta puolelta. Käsi tapasi yllättäen vaan tyhjää tutusta paikasta. Luulin ensin, että pyyhkijät olisivat olleet Kadetin valmistumisvuonna vielä ruksattava lisävaruste ja näin ollen jääneet ottamatta korkean autoverotuksen takia. Vilkaistu tuulilasin alareunassa oleviin pyyhkijöihin palautti uskoni tämän kyseisen varusteen olemassaoloon.

Onneksi Kadetin omistaja oli huomannut epätoivoisen haparointini ja tyhjän katseeni ja pelasti minut pulasta naureskellen. Kadetissa oli vilkku ja pyyhkijät laitettu säästösyistä samaan viikseen ratin vasemmalle puolelle. Aika jännä juttu, että tällaiset ekologiset materian säästöjutut olivat olleet pinnalla jo vuonna 1978. Toinen vaihtoehto on tietysti se, että suunnittelijana oli ollut joku yksinkertainen ja vasenkätinen insinööri. Harmikseni minulta jäi kokeilematta, että toimiiko veden ruiskuttelu sen viiksen päästä? Olettaisinkin siinä olevan kyseisen toiminnon tai muuten auton laseja pestään vain sateella. Koeajolle sattui vähän sateinen keli, joten siinä kait selitys tälle unohdukselle. En tiedä ollenkaan, että millainen ratti tällaisessa menijässä on tehtaalta tullessa, mutta tässä yksilössä oli aivan mainio ratti, ainakin Opel-harrastajan näkövinkkelistä. Ratisa oli iso Opelin logo. Olisihan siinä tietysti voinut vielä lukea Opel, mutta ehkä se logo oli kuitenkin parempi lukutaidottomia Opel-kuljettajia varten. Turha tavaaminen liikenteessä voi nimittäin vaarantaa terveyden.

Opel-miehet meinasivat jo alkaa hiiltymään minun puuhasteluun ja viivyttelyyn. He halusivat palavasti päästä esittelemään kiesin menohaluja isolle baanalle. Koska auto oli jo käynnissä, sain kehotuksen valmistautua liikkeellelähtöön. Late ilmoitti heti, ettei lähde mukaan terveydellisten syiden takia. Latella kun oli tuota pituutta ja kokoa kehonrakennusharrastuksen vuoksi sen verran paljon, niin ymmärsin hyvin sen. Myöskään Opelin poppoo ei vaatinut Latea tulemaan mukaan. Omistaja käski kuitenkin kahta kaveriaan ahtautumaan pienelle takapenkille. Ihmettelin asiaa ja sain selityksen, että auto pysyy paremmin hanskassa kun on paljon painoa.

Laitoin kiltisti turvavyön paikoilleen ja survaisin pakin päälle tai olin laittavinani. Kadetti nimittäin nytkähti vain eteenpäin. Kokeilin uudelleen laittaa pakille ja taas mentiin eteenpäin. Aloin jo epäillä silmiäni tai vaihdekepin olevaa vaihdekaaviota. Sain käskyn käyttää voimaa pakille laittaessani. Survaisin seuraavalla kerralla oikein tunteella ja johan oli pakki päällä. Myös kytkin oli sitä luokkaa toiminnan suhteen, että loikkasimme nästisti ilmaistuna muutaman metrin matkan taaksepäin. Tämän jälkeen oli ykkösvaihteen vuoro ja ryntäsimme eteenpäin innokkaasti, kuin Kadetti-miehet konsanaan. Sain kehotuksen testata jarruja huoltoaseman parkkipaikalla, jotten iskisi nenääni rattiin ja tuhrisi verellä sen logoa. Tein työtä käskettyä ja totuttelin niihin hiljaisessa vauhdissa.



Pojat huutelivat takapenkiltä, että isolle baanalle isoa kovaa ajamaan. Olin sen verran kauhuissani auton koneen järjettömästä litrakoosta, että katsoin parhaaksi suunnata jonnekin hitaammalle tieosuudelle. Tässä Kadetissa oli tasan kaksi kertaa Rutinoffin kone, joten sen täytyi suorastaan lentää Rutinoffiin verrattuna. Jos Rutinoff ottaa alamäessä ja ison rekan imussa 130 lasiin, niin tämän pitää mennä tuollaiset 260km/h nopeutta!

Vilkaisu Opelin mittaristoon pudotti minut huippunopeuden suhteen maanpinnalle. Olikohan tuota mittaria tehtäessä ollut mielessä taas jotkut säästöjutut, lukemia oli vain 180 asti? Samalla hetkellä minulla tuli mieleen saksalaisten yleisesti käyttämät rajoitetut huippunopeudet. Tässä täytyi olla kyseessä Kadetin alkuperäiselle koneelle tarkoitettu alhaisempi rajoitus ja sen takia mittari oli jäänyt ikään kuin pieneksi tälle päivitetylle tekniikalle.

Mittarista pisti silmään yksi epäkohta ja siitä annoin vähän miinusta. Mittarin nopeuden ollessa 180km/h ei kierroslukumittarissa ollut enää lukemia siinä kohtaa. Miten voi olla mahdollista, että kierrokset loppuvat ennen huippunopeutta? Joku tässä hommassa taas haikahti ja vahvasti. En viitsinyt alkaa tivaamaan asian laitaa, koska pojat kehuivat suuna päänä auton ominaisuuksia ja suorituskykyä.

Minulla oli tarkoituksena tempaista varovasti 40km/h lasiin ja körötellä turvallista nopeutta tämä koeajolenkki. Nyt täytyy myöntää, että meni hieman kaahailuksi koko koeajo. Melkein välittömästi tielle kääntytyäni vauhti nousi tuonne viidenkymppin paremmalle puolelle. Meno oli todella vaivatonta eikä auto nikotellut ollenkaan edes isommalla vaihteella. Oikeastaan oli aivan sama, että mikä pykälä oli koneessa, se meni vaan. Ilokseni totesin mittariston olevan kohtalaisen hyvin synkassa keskenään, kuten kuvasta näkee. Tai voihan se olla, että omat huippuun viritetyt taitoni saivat esiin Kadetin hyvät puolet tuon suhteen.

En viitsinyt kovin pitkää lenkkiä heittää, sillä minua pelotti olla noin menevän auton ratissa. Rutinoffissa on nimittäin ihan sama miten kaasua tallaa, muutokset ovat kohtalaisen hitaita ja niissä pysyy hyvin mukana. Raketissa kaikki tuntui olevan vaan aivan toisin. Heitin sellaisen vajaan kymmenen kilometrin lenkin pieniä ja mutkaisia teitä. Kadetin ajettavuus oli Rutinoffiin verrattuna tukevaa. Harmikseni minun pitää myöntää, että se jopa kääntyi Rutinoffia näppärämmin. Tosin isompi kääntösäde aiheuttaa sen, ettei tule tehtyä kääntymisten suhteen hätiköityjä päätöksiä, joten plussat siitä jäi antamatta.

Palasimme takaisin huoltoaseman pihalle ja katselin vielä autoa päältäpäin. Siihen oli laitettu aika miehekkään näköiset tuplaputket taakse. Närä olisi ollut varmasti kateellinen niille. Ne olivat muuten hänen HoyoHijo Partsin tehöpönttöä huomattavasti mahtavamman näköiset. Päätin olla näyttämättä kuvaa pöntöstä Närälle.

Late oli odotellut meitä kiltisti omassa Astrassaan. Kadetin porukalla oli hieman kiire johonkin tapahtumaan, joten toivottelimme heille Laten kanssa vikavapaata kevättä ja onnistuneita startteja.

Yhteenvedona tästä korvikeauton koeajosta voisin todeta, että tässä on sopiva fiilistelyauto sellaiselle, joka haluaa palata ajassa taaksepäin 70-luvulle. Autossa ei ole mitään kovin kummoisia krumeluureja ja se on näppärän kokoinen paketti. Rutinoff on vain vähän tätä pienempi, joten Kadetin insinöörit ovat olleet optimaalista autoa suunnitellessaan lähes oikeilla jäljillä. Kaikesta kokemastani ja muutamasta positiivisesta tuntemuksesta huolimatta en ainakaan vielä vaihtaisi Rutinoffia tähän. Jotenkin vaan tuntui siltä, että Kadetilla ei ollut Rutinoffin herkkyyttä ja sielua.



Rutinoffin kuski

www.rutinoff.net

PS. Tämänkertainen koeajoauto on erään lukijan omistama. Samalla hän oli ensimmäinen joka uskalsi tarjota autoa jutun aiheeksi. Kiitokset Mygelle auton lainasta koeajoa varten. Auton omistaja ei liity tekstiin mitenkään, vaan koeajotarina on keksitty omasta päästä.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004