

Rutinoffin kuski körötteli MB E 200 Dieselillä



Korvikeautojen koeajossa näytti jatkuvan isojen autojen linja. Oma Rutinoffini vaikutti todella pieneltä tämänkertaisen ajokin rinnalla. Tällä kertaa vuorossa oli saksalaisen insinööritaidon helmi. Kyseessä oli siis Mercedes-Benz 4D sedan E 200D automaatti vuodelta 1995.

Tämänkertainen koeajoauto järjestyi aivan yllättäen edellisen Volvo-artikkelin johdosta. Volvon omistaja ja Mersun omistaja olivat tuttuja, joten siinä syy haluan saada myös Mersusta koeajoraportti aikaiseksi. Sain kauniina sunnuntai-iltana puhelun ja siinä pyydettiin saapumaan pihalle kameran kanssa.

Suunnistin välittömästi pihamaalle katsomaan tätä ihmeellistä kulkinetta. Jostain kumman syystä myös naapurini Oskari Närä oli saapunut paikalle naama mutrussa. Närän mielestä kaikki Mersut tulisi polttaa tai ainakin kieltää niiltä liikennöinti yleisillä teillä. Mersut vievät kuulemma tilaa Toyotoilta. En antanut Närän Mersu-vastaisen asenteen vaikuttaa itseeni, vaan aloin tutkia tätä autoa terveellä ennakkoluulolla. Olihan minulla lukuisia kokemuksia Mersujen kestämyydestä ja olinpa kerran ajanutkin sellaisella. Kyseessä oli ollut autojobbari Möttösen Mersu. Tämä yksilö oli kuitenkin huomattavasti uudempi ja erivärinen. Väri ei oikein sytyttänyt tälläkään kertaa, se oli joku sininen. Omistaja ei antanut kuvata autoaan varjossa, joten aloin tutustumaan siihen sisältä käsin.



Koska kyseessä oli taksiluokan auto, kömmin ensin takapenkille. Varmistin tosin ensin, ettei sinne ollut oksennettu. Ei ollut, joten istahdin sinne ja aloin ottamaan kuvia sisustasta.

Sisuta oli ulkokuoren tapaan sininen. Taisi olla saksalaisilla tuo värien käyttö aika niukkaa. Tosin muutaman puun olivat joutuneet kaatamaan tätäkin yksilöä varten. Lienevätköhän Mersun insinöörit vanhoja metsureita?

Puuta oli laitettu jopa oviin vahvikkeeksi. Olihan siitä puusta tietysti sellainen hyvä puoli, että mereen ajettuna tämä auto todennäköisesti kelluu.

Närä huuteli kauempaa, että hän haluaisi kokeilla sitä kellumista. Koska märkää autoa oli kovin ikävä tutkia, jatkoin ilman kelluntakokeiluja. Tilaa tuntui Mersussa olevan joka suuntaan todella hyvin. Etupenkkilläkin mahtui kaksi henkilöä istumaan kunnolla rinnakkain. Toisaalta tällaisessa

autossa vieraantuu helposti kanssamatkustajistaan. Toisin on Rutinoffissa, siinä pysyy läheinen tuntuma kaikkiin mukana oleviin. Takapenkillä oli oiva lisävaruste, siinä keskellä oli pulloja varten pieni salainen luukku, joka laskeutui avatessa käsinojaksi. Harmi ettei tullut yhtään konjakkipulloa mukaan tämän varusteen testaamista varten. Annoin plussaa pullojen säilytyspaikasta.

Keskikonsolia tutkiessani törmäsin aika mielenkiintoiseen lämmönsäätösysteemiin. Siinä oli molemmille puolille omat lämmönsäädöt. Pidin ajatusta ensin vallan nerokkaana ja kerkesin jo kirjata siitä plussaa vihkooni, kun mieleeni tuli kauhea ajatus. Entä jos molempien puolten säädöt ovat todella kaukana toisistaan? Siitähän voi seurata huimia ilmastollisia vaihteluita ja jopa autonsisäisiä pienoistrombeja tai muita luonnonkatastrofeja. Annoin kauhunsekaisin tuntemuksin tästä trombimasiinasta pitkän miinuksen. Pyörittelin vaivihkaa molempien puolien asteluvut tarkasti samoiksi.

Mersun omistaja esitteli innoissaan autonsa edistyksellisiä teknisiä ominaisuuksia. Närä tosin kuittaili turvallisen välimatkan päästä, että joko niissä kääntyy etupyörät ilman lisähintaa? Kuulemma kääntyvät. Keskikonsolista löytyi muukin mielenkiintoista, kuten takakattovalon kytkin ja takapenkin niskatukien korkeudensäätö. Tuostakin varusteesta minulle tuli heti kammottavia asioita mieleen. Jos joku sattuu nuokkumaan niskatukia vasten ja toinen nostaa ne samalla edestä napilla. Kuinkahan pitkäksi siinä kaula oikein venähtää? Enää ei tarvita mitään keskiaikaisia kidutuspenkkejä, riittää vain kyyti Mersun takapenkillä, huh! Päätin jostain kumman syystä pysytellä etupenkillä tästä lähtien. Pitkä miinus niskantuhoojasta.

Tuijotin kauhusta jäykkänä niskatukia ja huomasin oudon kohouman hattuhyllyllä. Utelin asiaa ja sieltä paljastui ensiapulaukun sijoituspaikka. Kävin avaamassa sen varovasti ja kyllä siellä tosiaan oli ensiapulaukku. Jostain ihmeen syystä löysin näinkin turvallisesta varusteesta heti huonoja puolia. Laukku ei ollut sidottu koteloonsa millään kiinni. Olisihan sille voinut laittaa vaikka omat turvavyöt. Kuinkahan lujaa se iskeytyy takaraivoon kolarin sattuessa? Hitto, nyt minua alkoi mietityttää se etupenkilläkin istuminen. Varmaan Närän negatiivinen asenne oli tarttunut meikäläiseen.



Tutkin vielä auton sisustaa ja huomasin siellä lentokoneista tutun istuinvöiden kiinnitysvalon. Tämähän oli loistava oivallus, siitä varaukseton plussa.

Lisäksi peilin yläpuolella oleva pieni taivutettava häikäisysuoja vaikutti kivalta. Luulin Mersussa olevan muitakin lentokoneen laitteita, mutta pettymykseksi se ei sisältänyt vessaa eikä erillisiä hätäuloskäyntejä. Puuttuvasta Mersu-emännästä en viitsinyt enää edes kysyä, annoin sen puuttumisesta suoraan miinusta.

Tämän jälkeen syynäsin Mersun kumimatot tarkkaan. Kaikissa kumimatoissa oli Mersun merkki, se oli mielestäni hyvä juttu. Myös rattiin oli raapustettu tehtaalla kyseinen monissa muissa autoilijoissa pahennusta herättävä tähti. Samalla minulle selvisi, että miksi Mersu-kuskit ovat niin merkkitietoisia. Hehän näkevät oman auton symbolin jatkuvasti sen keulalla, ellei joku kateellinen Toyota-kuski ole sitä kerinnyt pöllä himansa kirjahyllyyn.

Närä kuuli tämän ja oli heti lähdessä näyttämään kotinsa kirjahyllyä ihan kenelle tahansa. Kuulemma kukaan Toyotan omistaja ei alentuisi varastamaan mitään vanhan taksin keulalla mädännyttä tähdenkuvatusta. En oikein tiennyt mitä tuohon olisin sanonut. Tuskin ne Lada-kuskitkaan niitä pöllivät, koska niillähän oli itselläänkin Siperian-Mersut alla. Tätä asiaa pohtiessani kävelin Mersun keulan luokse ja kokeilin varovasti irrottaa sitä merkkiä. Ei saamari vaan lähtenyt,

joten piti jättää vielä paikoilleen. En minä sitä kirjahyllyyn olisi laittanut, siitä olisi saanut Rutinoffin hansikaslokeron kanteen hyvän vetimen.

Sitten mieleeni juolahti yksi tärkeä seikka, nimittäin juomatelineet. Mersu oli auton niin iso, että siihen mahtuisi janoista populaa vaikka kuinka paljon. Takakonttiinkin mahtui pienen k-kaupan koko kaljavarasto heittämällä. Koska en ollut löytänyt näitä ainakin amerikkalaisten elintärkeinä pitämiä juomatelineitä, päätin kysäistä sitä itseltään omistajalta. Omistaja tempaisi rehvakkaasti ja ylpeys kasvoilla paistaen hansikaslokeron auki. Jäin katselemaan avoinna olevaa hansikaslokeroa ja mietin miten se liittyy juomatelineisiin. Taisin ajatella taas ääneen, koska omistaja ryki vaivautuneena ja osoitti hansikaslokeron avoimen kannen sisäpuolella olevaa kahta pyöreätä koloa. Minun piti oikein kokeilla sormella ja olihan siinä kolot juomia varten. Olisivat laittaneet Super Epoxia tuubin mukaan, niin ne juomat saattaisivat pysyäkin niissä koloissa. Annoin miinusta puuttuvasta liimasta.



Nousin taas ulos autosta ja pyysin omistajaa avaamaan konepellin. Halusin palavasti nähdä, että mikä siellä pellin alla niin kovasti aina savuttaa näissä Mersuissa?

Olihan siellä moottori kaikenlaisten apuhärveleiden kanssa. Kumman paljon enemmän tavaraa, mitä Rutinoffissa. Tutkiskelin paikkoja tarkemmin ja löysin sieltä kuvan kaltaisen vedenkeitin. Kyllä saksalaisten nuukuus on sitten omaa luokkaansa, ne kuskaavat mukana joka omat teevetensä, höh. Kaikkea sitä oppii, kun eri autojen konepeltien alle kurkkii.



Siinä moottoria syynätessäni, minua alkoi kiinnostaa, että miltähän se maailma näyttäisi Mersun maskin läpi katseltuna. Päätin ottaa selvää ja kiipesin Mersun konehuoneeseen.

Yrityksistä huolimatta en mahtunut pellin alle, joten minun piti tyytyä ottamaan kuva konepelti hieman raollaan. Kuvasta tulikin todellinen ristikontakainen maailmakatsomus kuva. Mielestäni tuota kuvaa ei voi sanoa kovin selväksi, jäi jotenkin sellainen palikoitunut fiilis sen läpi tihrustamisesta.

Tässä vaiheessa Närä oli kiusannut jo kaikkia paikalla olevia jutuillaan niin paljon, että päätimme lähteä heittämään pieni koeajolenkki tällä maanteidemme johtotähdellä. Närän jätimme kylmästi pihalle ruikuttamaan. Istuin Mersuun kuskin paikalle ja valmistauduin käynnistämään sen. Väänsin avaimesta, mutta se ei liikahtanutkaan minnekään suuntaan. Väänsin uudelleen, eikä taaskaan tapahtunut mitään. Aikani avaimen kanssa taisteltuani tulin siihen tulokseen, ettei minua ja saksalaisia autoja ole varmaan tarkoitettu kulkemaan samoja polkuja. Viimein sain omistajalta vinkin kääntää hieman rattia ja lähtihän se avain kääntymään ja auto käynnistyi.

Seuraavaksi tavoittelin oikealla kädellä käsijarrua. Yritykseksihän sekin jäi, sormeni osuivat vaan saksalaiseen lahokoivuun, vai mitä puuta sitä johtotähdessä oikein käytetäänkään. Ei ollut käsijarrua, ei sitten missään lähetyvillä. Taas pieni tekniikkapalaveri auton omistajan kanssa ja käsijarrun sijainti oli selvillä. Tosin en ollut enää varma siitä, että puhuttiinko nyt jalkakäsijarrusta vai käsijalkajarrusta?

Onneksi tämän mikälieneekijarrun käyttäminen oli vallan helppoa pienellä harjoittelulla. Sain automaattilaatikkoon oikean vaihteen päälle ja matka kohti huimia nopeuksia saattoi alkaa. Ajelin pintakaasulla ensimmäiseen risteykseen ja odotin vapaan välin. Viimein pääsin hyökkäämään baanalle ja tallasin reteesti kaasun pohjaan. Hetken aikaa pelkäsin Mersun lähtevän käsistä, mutta pian mieleni valtasi tuttu tunne. Tämähän kiihtyi kuin Rutinoff, ou jee!



Laatikko vaihtoi hienosti ja pian olimmekin yli kolmenkymmenen nopeuksissa. Jo parissa kilometrissä sain mittariin neljäkymmentä. Matkamme kiinnosti näemmä muitakin, sillä melkein välittömästi perään kertyi todella pitkä autoletka. Mersun mittaristo oli mielestäni muuten hyvä, mutta keltaiset viisarit olisi voinut korvata vaikka punaisilla. Lisäksi eri viisareita oli niin paljon, että ne kärsivät mielestäni jo inflaation. Kierroslukumittarin ja kellon kombinaatio oli aika huonosti toteutettu. Jos auton kone kiertää sellaiset noin 7000 kierrosta, niin kierroslukumittarin viisari peittää ikävästi kellon. Ei kovin hyvää suunnittelua, joten annoin siitä miinusta.

Ajoltaan Mersu tuntui todella tukevalta. Mitään Rutinoffin kaltaista pomppimista ei ollut havaittavissa. Tosin liian tasainen eteneminen on vaarallista, siihen saattaa jopa nukahtaa. Tästä syystä en pidä sitä mitenkään plussan arvoisena, kunhan nyt mainitsin sen. Vaikka autolla oli ajettu todella pitkä matka suomalaista tietä, niin se ei kyllä tuntunut ajossa. Koska ulkokuvaukset olivat vielä tekemättä, ajoin eräälle isolle parkkipaikalle jonne omistajan toivoma aurinko sopi hyvin paistamaan. Otimme täällä ne pakolliset etu- ja takakuvat autosta. Otin tosin enemmänkin kuvia, mutta kalliin palstatilan vuoksi ne ovat vain omalla koneella.

Koska Mersulla ajamisessa oli melkein kotoinen fiilis sen rauhallisen käyttäytymisen takia, ajoin takaisin pitemmän reitin kautta. Yllättävän hyvin näin iso auto taipui pieniin kiertoympyröihin. Uskokaa tai älkää, niin se ei oikaissut niissä yhtään. Itse ainakin yllätyin moisesta notkeudesta. Ajoin tuttua neljäkymmenen nopeutta takaisin lähtöpaikkaamme ja tälläsin Mersun kokeeksi eräiseen parkkikatokseen. Auton kulmikkaiden muotojen takia sen kulmien arvioiminen oli kohtalaisen helppoa.

Kerkesin jo sammuttaa moottorin, kun mieleeni tuli se pizzan syönti Mersun konepellillä. Hitto, kun en muistanut tuota reissussa. Olisin voinut verestää muistoja ja kipaista matkan varrella olevasta pizzeriasta yhden pizzan ja kuvata sen konepellillä ruokailun lomassa. Harmi juttu, mutta en laiskuuttani viitsinyt alkaa enää tapella sen kenkkumaisen virtalukon kanssa.



Katselimme Mersua vielä ulkoapäin, kun omistajalle tuli mieleen yksi hänen mielestään vällan mainio juttu. Mersun kuljettajan ovesa ja takaluukussa oli sellaiset liikennevalot. Niissä vilkkui punainen tai vihreä sen mukaan, että laittoiko lukkoon vai avasi sitä. Enpä ollut tällaistaakaan systeemiä ennen tavannut missään autossa. Harmi vaan, että se oikea liikennevalofiiilis oli pilattu jättämällä keltainen pois. Arvaan, taas sitä saksalaista säästäväisyyttä.

Lopuksi kurkin vielä takaluukun pohjan alta tunkin ja vararenkaan ja sain kuulla, että auto tunkataan helmoissa olevien suojalätkien kohdilta. Harmittava juttu tässäkin tapauksessa oli se, että ruosteinen tunkki oli tartuttanut ruosteen myös auton takakonttiin. Ihmisten pitäisi ymmärtää suojata metalliset esineet autoissa huomattavasti paremmin. Vaihtoehtoisestihan takaluukun syvennyksen voisi laskea täyteen öljyä, ei taatusti ruostuisi.

Viimein sain Mersusta ja Närän ylimielisistä kommentteista tarpeekseni. Närä ei ollut älynnyt häipyä koeajomme aikana, vaan oli odottanut samoilla jalansijoilla häijy virnistys naamalla. Närä kysyi ivallisesti minulta, että joko tilaan oman Mersun Saksasta? Suunnitelmissani ei ollut aivan vielä luopua hyvin alkaneesta Rutinoffin kuskin urastani.

Yleisön ja omistajan pyynnöstä tässä tulee tuomioni Mersusta: Yksivärinen auto niin sisä- kuin ulkokuorenkin suhteen on hyvä, jos väri vaan olisi Rutinoffin punainen. Kiihtyvyydeltään Mersu muistutti omaa autoani. Ajoltaan erittäin jämäkkä peli ja automaatin takia ajaminen jäi melkein kokonaan autolle itselleen. Mersu ei sovi ihmisille joilla on hyvin pieni ego, se nimittäin häviää näin isoon autoon. Myös kiihdytysajajat saavat katsella jotain muuta kulkupeliä tyydyttääkseen tarpeensa. Tämä Mersu sopii mielestäni hyvin taksiurasta haaveilevalle teinille tai nahkahousujen ja oluen ystäville. Lisäksi jos pitää saksalaisesta kansanmusiikista, niin tässäpä oiva valinta autoksi.



Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

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

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004