

Rutinoffin kuski körötteli: Mazda 2



Aurinkoinen sunnuntaipäivä ja korvikeauto koeajossa, voisiko sitä enempää elämältään edes vaatia? Totta kai voisi, nimittäin aurinkoinen päivä ja Rutinoff.

Tällä kertaa minua ei enää yllättänyt se, että koeajovuorossa oleva auto on japanilainen, olihan siitä nähtävästi jo tulossa paha tapa. Aurinkoinen sää sai mieleni kuitenkin niin hyväksi, etten jaksanut alkaa harmitella tämänkertaisen auton väriä kovin pitkään, vaikka ainoa oikea väri on Rutinoffin punainen. Koeajovuorossa oli nyt Mazda 2 Sport 1.6 vuodelta 2004.

Ensituntuman autoon otin pimeässä autohallissa, missä Mazda näytti aivan hyvältä. Hyppäsin autoon ja käynnistin moottorin saman tien, ilman mitään tarkempia tutustumisia, sillä hallin hämärä valaistus ei oikein houkuttellut muita kuin myyriä. Koska jopa vaihdekeppiin oli merkitty vaihteiden paikat todella selvästi, uskoin saavani sen liikkeelle ilman käyttöohjekirjan lukemista. Laskin tallissa kokeeksi kuljettajanpuoleisen sähköikkunan alas, jotta kuulisin vaikuttaako se auton käyntiin tai saako se tyhjäkäynnillä olevan moottorin jopa sammumaan? Annoin pienen miinuksen liian heikkotehoisesta lasinnostimen moottorista. Kyllähän tarpeeksi tehokas lasinnostimen moottori olisi sammuttanut tuollaisen pienen japanilaisauton koneen aivan varmasti. Minulla kävi mielessä, että jaksakohan tuo nostin nostaa lasia, kun sen pintaa tulee talvella kuuraa? Nähtävästi ei jaksaa. Kaiken kukkuraksi niitä moottoreita oli ripoteltu joka oveen. Eikö nyt vähempikin olisi riittänyt? Lisää miinusta liioittelusta sähkölasien määrästä.



Muu autoon tutustuminen sai jäädä valoisampaan paikkaan, joten ajoin auton ulos hallista ja otin autoa esittelemään tulleen Wernerin Warren kyytiin. Werner esitteli autoa, koska se oli ilmestynyt kuulemma jostain heidän perheeseensä. Laitoimme turvavyöt kiinni ja suuntasin kakkosen keulan kohti lähintä isoa baanaa. Pitihän näin isolla koneella olevaa autoa käydä kokeilemassa isolla tiellä. Alkumatka köröteltiin aika pientä ja mutkaista tietä, mutta Mazdaa se ei haitannut mitenkään. Kone

tuntui vääntävän yllättävän kivasti alhaalta asti, vaikka ajoin nelosella todella pienillä nopeuksilla. Myöskään öljynkärä ei ollut havaittavissa peleistä katsellessa.

Mazdan mittaristo oli aika peruskamaa, ilman mitään turhia psykedeelisiä näytönsäästäjiä tai muita epämääräisiä hilavitkuttimia. Annoin mittariston yksinkertaisuudesta ja mittareiden synkronoinnista plussaa heti alkumatkasta. Ainoa mikä mittaristossa hämäsi, oli nopeusmittarin järjettömän isot lukemat. Ehkä kyse on kuitenkin näin uudessa automallissa tehtaan tietämättömyydestä sen suorituskyvyn suhteen. Todennäköisesti lukemia tarkistetaan alaspäin myöhemmässä vaiheessa. Olihan tuolla mittaristolla vielä matkaa Rutinoffin optimaaliseen mittaristoon. Jos siitä poistaisi kierroslukumittarin ja digitaalinäytöt ja puolet nopeusmittarin lukemista, niin silloin alettaisiin olla jo kohtalaisen lähellä optimimittaristoa.

Hitaan osuuden jälkeen tempaisin kakkosen liikennevaloista ykkösenä kehä ykköselle ja annoin palaa aika reippaasti, melkein tienopeutta. Vaikka tämä auto onkin ikuinen kakkonen, pääsin näyttämään sille miten lähdetään ykkösenä paalupaikalta, olimme nimittäin valoissa aivan yksin. Kepeä kulku jatkui pitkin kehää, auto suorastaan kiiti eteenpäin. Matkan jatkuessa aloin pikkuhiljaa uskoa, että pääsisimme vielä takaisinkin, niin innokkaalta auton eteneminen vaikutti. Kurvailimme muutamien mutkien jälkeen eräälle isolle parkkipaikalle autoa tarkemmin tutkimaan ja kuvaamaan.



Aloin tarkastella auton ensin ulkoapäin. Koko oli aika kompakti pituuden suhteen. Korkeutta oli siunaantunut aika reilusti, mitä vaikeuttaa katon pesemistä oleellisesti. Annoin miinusta auton korkeudesta, sillä en itse yltäisi pesemään sen kattoa ilman jakkaraa. Koska auton varusteisiin ei kuulunut sitä jakkaraa, pidensin jo antamaani miinusta parin sivun verran.

Tavaratila vaikutti Rutinoffiin nähden liioitellun isolta. Sinne mahtui silmämääräisesti arvioiden muutama korillinen raikasta janojuomaa. Lisäksi auton pystyn perän ansiosta kuljetuskapasiteettia sai kasvatettua todella reilusti. Vaikka auto ei oikein värillään loistanut, niin annoin rehellisen punaisista takavaloista plussaa. Niissä sentään oli jotain yritystä, toisin kuin monissa nykypäivän kirkkaissa kloonivaloissa. Tällä menolla joku varmaan keksii tehdä varoituskolmiostakin läpinäkyvän, höh!

Takakontin jälkeen syynäsin auton kylkipuolen ja huomioni kiinnittyi sen järjettömään rengaskokoon. Se oli aivan utopistinen 195 / 50 R15. Miten näin pieneen autoon edes voi mahtua noin isot renkaat? Jos kerran Rutinoffiin riitti 12 tuumaiset 135 leveät renkaat, niin ei tämä Mazda nyt niin paljon isompi ole, että pitäisi alkaa laittaa 195 leveitä renkaita alle. Nyt oli tainnut mennä Mazdan insinööreillä aamiaismurot ja päivällisriisit sekaisin. Noin leveillä renkailla lisätään vain vierintävastusta ja sitä kautta polttoaineenkulutusta. Annoin miinusta liian leveistä ja luontoa tuhoavista renkaista. Toki talvisella hangella autoileminen on leveiden renkaiden takia helpompaa, mutta se on pienen kansanryhmän huvi ja vain rajallisen aikaa.

Myös Mazdan merkintäpolitiikka oli sellainen mihin tehtaalla tulisi kiinnittää huomiota nykyistä enemmän. Esimerkiksi autoon astuja ei näe kynnyksestä, että mihin autoon on astumassa. Vai oliko

tehtaalla sellainen ajatus, että jokainen omistaja saa kaivertaa siihen kynnyksimuoviin minkä merkin ikinä haluaa? Onneksi sentään lattiamatossa oli Mazda 2 merkintä todella selvästi. Tämä lyhensi vihkoon raapustamaani miinusta puolella.



Istuin autoon sisälle ja aloin tarkastella sitä kriittisellä silmällä. Huomasin autossa heti erään mielenkiintoisen seikan. Auton kojelaudan päissä olevat tuuletussuuttimet olivat kivan pyöreät ja kääntyilivät joka suuntaan. Tuosta hyvästä suunnattavuudesta annoin plussiaa.

Mazdassa oli revitelty muutenkin tuollaisilla pienillä jipoilla. Ensimmäistä kertaa olin nimittäin tekemisissä auton kanssa, jossa oli lasten hansikkaille oma erillinen hansikaslokeri. Aikuisten hansikkaathan laitetaan isoon lokeroon ja lasten kurahanskat voi laittaa omaan pienempään lokeroon. Vällän kiitollinen oivallus lapsiperheitä ajatellen. Lisäksi hansikaslokeroiden yläpuolella oli pieni hattuhylly. Tosin hylly oli niin matala, että ei sinne juurikaan mitään hattua ehjänä saa survottua, ellei pipoa lasketa hatuksi. Myös auton kojelaudan päällä oli kannellinen säilytyslokeri, vaikka karttaa varten. Annoin plussiaa tuosta lasten hansikaslokerosta, muut olivat liian tavanomaisia plussia varten.



Auton sisustassa ei ollut juurikaan väreillä revitelty. Tummat sävyt olivat tietysti aivan käytännöllisiä, mutta punainen olisi ollut silmälle miellyttävämpi. Värien jälkeen jatkoin auton varusteiden tutkimista ja totesin sen suunnitellun ruokailemista varten mukitelineiden takia. Lisäksi autossa oli vakiona radio humpan kuuntelemista varten. Radion alapuolella olevasta cd-soittimesta

oli vain unohtunut se cd-levyn tarvitsema reikä pois. Joutuu nähtävästi käyttämään ensimmäistä levyä paikalleen laittaessa hieman enemmän voimaa. Annoin miinusta hieman epäkäyttännöllisestä cd-soittimesta. Keskikonsolin säätimissä oli suosittu pyöreitä muotoja, mikä ei ollut ollenkaan paha. Noihin pyöreisiin säätimiin oli koottu useampia toimintoja erillisten pikku nappien sijasta. Etutilojen jälkeen kävin tutustumassa vielä auton takapenkkiin ja totesin siellä olevan aivan riittävästi tilaa minulle. Jos olen itse ajamassa, niin mahdun vielä hyvin itseni taakse takapenkille. En minä sitä tilaa sen enempää tarvitse, joten takatilat ovat riittävät. Ovimäärä nyt oli hieman ristiriidassa optimaalisen määrän suhteen, mutta olkoon nyt, kun oli niin aurinkoinen koeajopäivä. Sateisella säällä olisin saattanut antaa liioitellusta ovimäärästä vaikka miinusta. Tunnetusti autossa riittää kaksi ovea, kuten esimerkiksi monissa urheiluautoissa ja Rutinoffissa on.



Könysin pois takapenkiltä ja vetäisin konepellin avausvivusta. Pitihän sitä nyt konehuoneeseenkin kurkata uteliaisuuden vuoksi. Olihan siellä sentään pieni punainen läiskä, mutta eipä juuri muuta mainittavaa. Myös konehuoneen merkintäpolitiikka oli aika vaisulla mallilla. Toisilla merkeillä on moottorin suojamuoveissa niin paljon tekstiä, että niiden tavaamiseen ja varsinkin ymmärtämiseen menee helposti työpäivä. Tämä siis tarkoittaa vain niitä jotka käyvät töissä, ei minua. Kakkosen konehuoneessa oli vain hyvin pieni ja huomaamaton Mazdan merkki. Missä olivat merkinnät venttiileistä, koneen koosta, ohjaustehostimesta, ilmastoinnista, ruiskutusjärjestelmästä ja kaikesta muusta niin tarpeellisesta? Ei missään, sanon minä.

Konehuoneen tutkimisen jälkeen nousimme jälleen Wernerin kanssa autoon ja lähdimme suunnistamaan takaisin auton hallipaikkaa kohti. Myös paluumatka sujui hienosti. Auto jaksoi mennä myös kotiinpäin vallan kepeästi. Odotin jännittyneenä Viikin suoralle saapuessani, että vieno syystuuli olisi tempaissut tällaisen korkean ja kapean auton mennessään, mutta nähtävästi matalaprofiiliset leveät renkaat olivat tilanteen tasalla ja tarroutuivat asfalttiin entistä kovemmin. Viimein olimme taas takaisin autohallissa ja vailla loppuarvostelua.

Tässä tuomioni: Mazda sopii mielestäni erittäin hyvin koripalloilijoille. Tämä vain tosin sillä edellytyksellä, että pituutta on yli kaksi metriä. Päätilaa riittää mainiosti pitemmällekin tyyppille ja yli kaksimetrisiltä onnistuu myös auton katon pesu. Vai käytetäänkö nykyisin niitä huoltoasemien automaattisia autonpesukoneita? Lisäksi autoa voi suositella kaksiosaisen hansikaslokeron vuoksi lapsiperheille. Tämä auto ei sovi missään tapauksessa intohimoiselle piraatille, joka kopioi kavereilta kaikki uusimmat musiikit ja kuuntelee niitä cd:lta autossa. Radion alapuolella ollut cd-soittimen levyaukko kun oli jäänyt tehtaalla umpeen. Myöskään en suosittelisi tätä ihmiselle, joka haluaa olla aina ykkönen joka paikassa, kun auto kerran on ikuinen kakkonen.



Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

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

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004