

Rutinoffin kuski körötteli: Mitsubishi Lancer



Puolen vuoden tauon jälkeen uskaltauduin taas korvikeauton rattiin, kun tarjolle tuli erään japanilaistehtaan sininen tähti, mikäli nyt tulkitsin keulakoristeen oikein.

Oma Rutinoff on toiminut niin hyvin, että nämä koeajot ovat jääneet vähemmälle. Nyt kuitenkin verestellään vieraalla autolla ajamisen taitoa Mitsubishi Lancer 1.5 GLX 1989 mallisella kuljettimella.

Auto oli tällä nykyisellä omistajallaan saanut oikein lempinimen, joka viittaa joko erääseen edesmenneeseen laulajaan tai erääseen sarjakuvahahmoon. Jokainen voi itse miettiä mistä on kyse, sillä pitäähän

Mitsun elämässä jotain jäädä pieneksi mysteeriksi. Mikäli tämä olisi ranskalainen auto, olisi nimi tuherrettu takaluukkuun - mutta kun ei ole.

Autoon tutustuminen aloitettiin parkkipaikalla ulkokuorta silmäillen. Väri oli väärä, mutta sen näki jo kaukaa, eikä siitä sen enempää. Onneksi oma punainen Rutinoff seisoj viereisellä parkkipaikalla häikäisemässä sinisten autojen omistajia. Kyseessä oli sedan-malli, jossa on neljä ovea, siis todellinen perhemalli tai yksin asuvalle jakautuneelle persoonalle soveltuva korvikekuljetin. Ulkokuoreltaan Lancer oli ajetun näköinen, mutta se nyt ei ole miinuksen arvoinen huomio, sillä mittarissa näytti olevan reilusti yli 300 tuhatta kilometriä.



Moottori on auton sydän myös japanilaisessa, vaikka ystävänä Andre Patonki ja epäystävä Volvo-mies muuta väittävätkin.

Pyysin omistajaa avaamaan konepellin ja kurkkasin mitä sen alla lymyilee. Olihan siellä – se moottori. Mitään ihmeellisyyksiä ei osunut silmiin, kuten turboa, urboa, tai muuta läähätintä. Akku oli merkin perusteella saksalainen, joka antoi viitteitä maailmanlaajuisesta yhteistyöstä.

Punaista väriä oli käytetty myös pellin alla todella säästeliäästi, mikä tietysti harmitti minua suunnattomasti.

Vielä ulkokuorta syynätessäni huomasin Mitsun tehtailla ihannoidun amerikkalaista autonsuunnittelua. Autossa oli pieniä kromilistoja vähän siellä sun täällä. Kylkilistoissa, puskureissa ja ikkunan karmeissa kiersivät kromiset listat. Nähtävästi tämä GLX ei tarkoittanut tässä mallissa Galvanoituja Listoja X-paikoissa, vaan kromilistoja X-paikoissa. Olisikohan mallimerkintä KLX ollut sittenkin järkevämpi? Annettakoon anteeksi tällainen, sillä maanantaiaamuna sake-krapulassa voi suunnittelijalle sattua todella helposti edellä mainitun kaltaisia kömmähdyksiä. Minua tosin alkoi jännittää, että mitä muita kömmähdyksiä tulee vielä vastaan, kun alan tutkia autoa sisältä.



Takakontti edusti tyypillistä sedaneiden takakonttia. On niitä tosin pienempiäkin lastausaukkoja nähty, joten kyllä tästä oluet ja makkarat kyytiin nostelee ja mukaan mahtuu myös takapenkkiläisten juomat. Lastatessa pitää vain varoa, ettei katko ikävästi näkösällä olevia kaiuttimien johtoja. Ei siinä muuten mitään, mutta epäviereinen takapenkin retkue voi saada hyvän syyn laulaa vuosikymmenien takaisia renkutuksia raakkuvalla äänellä. Takapenkin selkänijat vaikuttivat olevan kaatuva mallia, joka on varmaan monelle hyvin toivottu mahdollisuus.

Pistin tyytyväisenä merkille, että myös tämän auton omistaja oli käynyt tekemässä hankintoja minun ja Wernerin Warren pyhiinvaelluskohteessa, nimittäin Blitemassa. Sehän on myös Romu-Reiskan ammattimiestarvikkeiden hankintapaikka. Kyseisen liikkeen teksti loisti pyyhkijänsulkalaatikossa, joten Mitsulla pyyhkiä varmaan erittäin hyvin.



Rutinoffin ajattoman pyöreisiin muotoihin tottuneena, tämän auton neliovisuus tökkäsi silmään. Oliko tässä kuitenkin tuhlatu liikaa luonnonvaroja, kun kahdestakin ovesta kerkeäisi? Yhdestä seikasta piti antaa plussaa oikein kunnolla, nimittäin kerrankin asiallisesta ikkunoiden tummentamisesta. Tuo pienten takasivuikkunoiden tummentaminen oli todella järkevä teko. Nyt autossa oli teinien haluamat tummat lasit, mutta ne eivät haitanneet näkyvyyttä millään muotoa. Myös eräs toinen pikkuseikka pisti silmään. Apukuskin puoleisessa ulkopeilissä oli kiinni toinen pienempi peili. Tuohan on ensinnäkin niin pieni, ettei huononäköisemmät edes huomaa koko lisäpeilin olemassaoloa. Lisäksi noin pienestä pelistä katsoessa kaikki näyttää karpäsiltä, joten miinustin vihkooni pienen huomautuksen mokomasta loisijapeilistä. Onneksi moinen lisävarustelu ei onnistu omassa Rutinoffissa, sillä sen hentoiset peilit eivät kestä noin kovaa lisäpainoa kovin pitkään, vaan tippuvat taatusti tielle. Yksi hyvä puoli löytyi vielä auton ulkopuolelta. Tämä ominaisuus tulee korostumaan jatkossa, kun polttoaineiden hinnat jatkavat nousuaan. Mitsussa on lukollinen polttoaineluukun kansi. Luukku näytti olevan myös sisältä vivulla avattava, mikä pisti miettimään molempien ratkaisujen tarpeellisuutta. Olisiko tässä käynyt se klassinen kahden suunnittelijan tapaus? Toinen tahtoo sisältä avattavan ja toinen ulkoa avaimella avattavan. No, nyt ovat molemmat saaneet läpi oman tahtonsa.



ajatelleet tätä suunnitellessa. Kojelaudan säätimet eivät tarjonneet lämmityslaitteen osalta mitään eksotiikkaa, vaan lämpötilan säätö ja suuntaukset oli helppo omaksua tällaisen lyhyen tutustumisen aikana. Virtalukossa oli pieni omituisuus, nimittäin nappi, jolla virta-avain vapautetaan lukosta. Kas kun eivät olleet laittaneet siihen oikein koodilukkoa. Onhan tuossa se hyvä puoli, että vanhemmiten väljistyvä virtalukko ei tuo hylkyä katsastuksessa, kun siinä on vielä ylimääräinen avaimenpidikesysteemi.



jokaisen kuljettajan tarvitse alkaa miettiä mille korkeudelle se kuuluu. Ratin keskeltä pilkisti pikkuruinen Mitsun logo. Se oli niin pieni, että luulin siinä olevan jonkun tahran. Kokeilin hangata sitä ensin pois, mutta en saanut ja jouduin syynäämään sitä tarkemmin. Miksi pitää laittaa noin pieni logo? Olisivat vain laittaneet kerralla ratin kokoisen logon, kun se kerran oli vielä nätin punainen ja näin ollen erikoismaininnan ja plussan arvoinen. Siis ei se koko – vaan nimenomaan sen väri. Mittaristoon liittyi myös yksi tekemäni varustehavainto, nimittäin mittarivalojen kirkkauden säätö. Yritin testaila sitä käytännössä, mutta kohtalaisen kirkas kevätilta ei ollut paras mahdollinen hetki tuollaisen ominaisuuden kokeilemiseen. Pienen piestä valoisuuden muuttumista olin kyllä havaitsevani, joten olettaisin kyseisen varusteen olevan toimivien listoilla.

Vasta koeajotilaisuuden jälkeen minulle iski paniikki – en ollut muistanut hakea autosta niin tuiki tärkeitä juomamukin telineitä. En löytänyt niitä ainakaan kuvista, joten olkoot mokomatkin häppäkkeet.

Sen minä kuitenkin varmistin, että tässä Mitsussa ei ollut merkkikohtaisia kumimattoja, vaan jotkut tarjousladosta ostetut läpyskät. Niinköhän nuo edes pysyvät paikoillaan ajon aikana?

Penkinlämmittimien tärkeät katkaisimet löytyivät erittäin helposti vaihdekepin etupuolelta. Näyttivät olevan vielä kaksiasentoiset, joten ovat ne japanilaiset jotain

Pienenä erikoisuutena pidin mittariston yläpuolella olevia katkaisijoita. Sinne oli laitettu hätävilkut, takalasin lämmitin, sumuvalot ja yksi tyhjä paikka.

Mittaristo sinällään oli varsin selkeä isoine numeroine ja hyh, niin keltaisine viisareineen. Miksi, miksi tässä ei ollut edes punaisia viisareita? Miinusta tuollaisesta keltaisen suosimisesta, sanon minä.

Rattia hiplatessa huomasin siinä olevan korkeussäädön, joka on hyvä varuste, vaikkakin kertoo autonvalmistajan epäonnistuneen ratin sijoituksessa. Rutinoffissa se on laitettu kerralla oikeaan paikkaan, ettei



Mitsussa oli revitelty myös väreillä, sillä kojelaudan tuuletussuuttimista kaksi pientä oli saanut värikseen ulkokuoren mukaisen sinisen värin, joskin jostain syystä vaaleampana sävynä. Olisiko maali alkanut loppua ja sitä on pitänyt jatkaa valkoisella?

Samainen vaaleampi sininen linja jatkui myös vaihdekepin suojan värytyksessä, siinä oli sininen raita. Olikohan joku suunnittelija kenties halunnut autosta jotain aivan muuta, mitä siitä oli loppujen lopuksi tullut? Joka tapauksessa vaikka väri oli sininen, oli se pienen plussa arvoinen väriläikkä muuten niin tummassa kojelaudassa.

Kävin välillä tutkiskelemissa myös takapenkkiä, joka oli pikaisen testaamisen perusteella sopiva myös meikäläisen mittaiselle istujalle. Koska en osannut asettua norsujen tai kirahvien asemaan, pidin sitä aivan riittävänä. Ne tummennetut takasivulasit eivät haitanneet takapenkkiläistenkään näkemistä juuri ollenkaan, joten se oli todella onnistunut tummennus. Olen muutaman kerran ollut sellaisessa autossa, jossa on ollut oikein sikatunna tummennus, enkä ole meinannut löytää niistä ulos sen takia. Suomessa on aivan tarpeeksi pimeää vuodenaikaa, joten minkä takia sitä pitäisi yrittää jatkaa vielä autonsa laseja tummentamalla?



Takapenkkiläisiä hellittiin oikein leveällä keskikyynärojalla. Sillä oli leveyttä niin paljon, että se olisi pelkästään täyttänyt koko Rutinoffin takapenkin. Että toiset sitten viitsivätkin pröystäillä tuollaisilla varusteilla, hyh!

Vaikka moinen varuste herättikin pientä kateutta allekirjoittaneessa, niin pidin siitä yhdestä syystä. Tässä oli kyseessä se klassinen kossuputelin jemma. Tuonne mahtuu vaivatta pari putelia kirkasta. Kun kyynärojan laittaa kiinni, niin siellähän ne ovat siististi jemmassa, eikä ulkokuoliset pääse tirkistelemään juomatapoja.

Mikäli takapenkkiläiset haluavat käyttää tuota leveää kyynärojaa, ei autoon voi ottaa taakse kolmatta. Onneksi bussit on keksitty, joten kolmas takapenkkiläinen voi tulla julkisilla perässä. Minua tuo ei haitannut, koska Rutinoffiin ei sopinut muutenkaan kuin kaksi taakse ja nekin vain änkeämällä.

Tässä autossa oli myös yksi aivan erikoinen piirre, joka ei tosin vaikuta millään tavalla kirjoittamaani arvosteluun ja tämän korvikekulkineen mahdolliseen haukkumiseen. Tämän auton omistaja peri auton saatuaan Suomen ainoat karvanopat, joissa suurin luku on kuuden sijasta seitsemän. Koin parhaaksi laittaa nopat kiertoon, sillä ne lisäsivät oman autoni massaa liikaa, vaikka siinä onkin nykyisin 1.1 litran isolohko. Uskoisin noppien saavan paremman kodin nuoren autoilijan autossa.



Takapenkiltä katsellessani huomasin autossa olevan yhden klassisimmista tuoksujista – Wunderbaum. Tuo on aika legendaarinen kuusi, jota tuli myös viljeltyä joskus nuoruudessa Rutinoffeissa. Sininen tuoksukuusi oli hyvällä maulla valittu, jos ajattelee auton väriä. Jos taas ajattelen sitä omasta värinäkökulmasta, sen väri oli aivan päin kuusen juurta. Eihän kukaan itseään kunnioittava autoilija käytä mitään muuta kuin punaista tuoksukuusta. Minua oikein harmittaa, etten saanut kuvagalleriaani kuvaa punaisesta tuoksukuusesta, joten raapustin siitä miinuksen vihkooni. Näissä asioissa pitää olla jyrkkä!

Kuusen juuresta päädyin ihmettelemään käsijarrun vieressä olevaa mystistä vipua, jossa oli vasen ja oikea valinta. Kokeilin sitä, mutta eihän se virtojen poissa ollessa tehnyt yhtään mitään. Voisikohan tuosta kenties ohjata autoa ja ajaa sitä eteenpäin sekä peruuttaa, kuten nuolet osoittavat? Se voisi olla mieluisa ominaisuus tietokonesukupolvelle. Sain hetken pätkäilyn jälkeen kuulla siinä olevan sähköisten ulkopeilien säätö. Kyllähän oli outo paikka moiselle varusteelle. Joku pelle apukuski saattaa kesken ajon säädellä peilit päin kuutamaa, mikäli kuljettaja ei ole tarkkana.

Peilin säädön etupuolella oleva kolmiosainen syvennys oli kaikesta päätellen parkkirahan säilytyspaikka, joka on vähän arveluttava varuste. Sen kun erehtyy tunkemaan täyteen kahden euron kolikoita, niin johan alkavat lasit kilistä liimanhaistelijoiden huomattessa sen. Kyllä tuohon ainakin kuusi kaksieuroita saa mahdutettua, jolla puolestaan saa monta tuubia liimaa. Ei hyvä, joten miinusta kehiin tästä varusteesta.

Tässä vaiheessa oli auto tutkittu niin sisältä kuin ulkoakin, joten ehdotin omistajalle pientä koeajoa. Kyllähän jokaisella korvikeautolla oli pieni lenkki heitettävä, jotta pääsen arvostelemaan sen ajettavuutta todella rajoittuneesta näkökulmasta. Mitsun pörähti käyntiin vaivatta, mikä antoi viitteitä vaivattomasta koeajosta. Autossa tuntui ensimmäisten ratin punomisen perusteella olevan ohjaustehostin, mikä oli hyvä juttu. Yksi seikka mikä ihmetytti, oli Rutinoffista tuttu ajovalojen manuaalinen päälle laitto. Tässä ei ollut ajovaloautomaatiikkaa. Tuosta piti antaa plussaa, sillä mikäli ne unohtuvat pois päältä, silloin säästyy kallista bensaa. Kansantaloudellisesti tuo oli järkevä ominaisuus, ainakin minun mielestä.

Ajoin alkumatkan todella rauhallisesti, tuollaista kahtakymmentä. Anoin autolle mahdollisuuden tutustua uuteen kuljettajaan hitaammassa vauhdissa. Ensimmäisessä risteyksessä laitoin vilkun vasemmalle ja tallasin kaasua vähän reippaammin. Kyllä täytyy myöntää, että tonniviissatanen on aina tonniviissatanen. Siinä oli aivan tarpeeksi puhtia tämän Mitsun liikuttelemiseen. Kovasta kilometrimäärästä huolimatta ei tausta auton takana hävinnyt siniseen usvaan. Vaihteetkin menivät päälle helposti. En myöskään havainnut kytkimen tai jarrujen toiminnassa mitään ihmeellisyyttä. Auto kulki myös suoraan, joten ajettavuuden puolesta kaikki vaikutti olevan kunnossa.

Valitsin tällä kertaa koeajolenkin pienemmiltä teiltä. Päätin käydä katsomassa mitä veneille kuuluu näin keväällä, kun ne olivat vielä rannalla autoilijoiden ihmeteltävänä. Siinä samalla tulisi kokeiltua Mitsun hiekkatieajo-ominaisuudet. Se jos mikä, karsii jyvät akanoista. Seuraavassa risteyksessä minulle tuli eteen ensimmäinen ongelma. Vilku alkoi vikuroida, eikä halunnut alkaa vilkuttaa

oikealle. Vilkkuviiksi oli jotenkin jäykkä, mutta meni kuitenkin uusintayrityksen kautta oikeaan asentoon.

Pääsin testaamaan valitsemallani reitillä japanilaisen korvikeauton taipumisominaisuuksia kiertoliittymässä. Senkin tämä sininen perhesedan selvitti köykäisesti, joten tässä lienee ainesta ainakin kaupunkiautoksi. Pysin pitämään nopeuden huolellisesti neljässäkymmenessä, jotta vertaileminen omaan Rutinoffiin olisi mahdollisimman helppoa. Vilkkuviiksi tuntui myös myöhemmissä risteyksissä jäykältä, joten se lienee tehtaalla tarkoin harkittu ominaisuus, jolla pyritään ehkäisemään turhia käännöksiä.

Pääsimme viimein hiekkatielle ja Mitsun testi kuoppaisella osuudella saattoi alkaa. Se paljasti minulle omistajan jo kertoman etuiskarin kolinan. Kolina olisi ollut aivan helposti poistettavissa laittamalla radio päälle ja vääntämällä volumet kaakkoon, mutta halusin tällä kertaa keskittyä ajamiseen, enkä humpan kuuntelemiseen. Jouduimme erälle kovin pienelle tielle ajettuumme venerannan ohitse ja pääsin kokeilemaan auton maastoajo-ominaisuuksia kääntäessäni sitä. Autoa käännellessäni piti myöntää, että tämä taipui yllättävän hyvin. Peruutin sen kapealta tieltä kangasmetsän puolelle, varpujen vain raapiessa pohjaa. Siitä kohtaa saa syksymmällä Mitsun makuisia mustikoita.

Palasimme takaisin samoja jälkiä kuin eksynyt ajokoira. Ajoin jälleen auton pois ajoväylältä ja aloin kuvata autoa videokameralla. Tämän ikäinen Mitsu on jo sitä ikäpolvea, että se pitää ikuistaa nyt, eikä vasta ensi vuonna. Koskaan ei tiedä milloin tulee päivä, ettei näitä enää tule vastaan teillämme. Nopean kuvausession jälkeen nousimme jälleen autoon ja suuntasimme keulan lähtöpaikkaa kohti, jossa meitä jo odoteltiin.

Paluumatka sujui yhtä positiivissa merkeissä mitä menomatkin. En löytänyt autosta oikeastaan mitään negatiivista sanottavaa, edes bensa ei loppunut koeajon aikana eikä mikään ovi auennut itsestään tai yleensäkkään mitään outoa ei sattunut. Japanilaiset ovat osanneet jälleen kerran rakentaa auton, joka kestää kilometrejä ja toimii vielä vuosikymmenien jälkeen. Kaikki on tehty yhtä harkitusti kuin riisiateria. Japanilaisten autojen kestäminen on kova paikka monelle Mersun omistajalle, ainakin Närän kertomien faktojen mukaan, vaikka hän ei olekaan nimenomaan Mitsun kannattaja.



Viimein olimme takaisin lähtöruudussa ja sammutin Mitsun moottorin. Koeajo ja tutustuminen olivat ohitse. Mitään suuria intohimoja tämä korvikeauto ei herättänyt, mutta tuskin sen rakentajien tarkoituksena oli sellainen edes ollut. Tämä oli sellainen hajuton ja mauton vehje, joka vie paikasta toiseen pienen kolinan säestämänä, mutta vie kuitenkin.

Tässä mielipiteeni autosta: Mitsubishi Lancer sopii mielestäni vallan hyvin nelihenkiselle perheelle tai sitten sille yhdelle multipersoonalle. Siis ei missään tapauksessa viidelle, sillä keskikyynärnojaa oli ehdottomasti käytettävä. Myös sille, joka on tottunut hakemaan ruokansa noutopizzeriasta tai muusta noutopaikasta ja ruokailemaan ulkona, tämä tarjosi hyvän vaihtoehdon. Takaluukun kansi oli kuin tehty ruokapöydäksi.

Missään tapauksessa en suosittelen tätä autoa ihmiselle, joka on tottunut vaihtamaan laajakuvatelevisionsa uuteen parin kuukauden välein, sillä auton takaluukku suosii enemmän oluen juojan harrastusta. En myöskään suosittelen tätä palomiehille, sillä mikäli työssään ajaa punaisilla autoilla, ei vapaa-ajalla voi mitenkään ajaa sinisellä. Pian voi käydä niin, että menee aamulla vahingossa töihin poliisilaitokselle.

Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

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

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).