

## Rutinoffin kuski körötteli: Moskvitsh 2140



Vanha sanonta sanoo, ettei kannata lähteä merta edemmäksi kalaan, joten tämänkertainen koeajo on suoritettu saman kotirannassakin liplattavan meren äärellä. Ranta oli vain tällä kertaa eteläranta.

Koeajokohteena oli aika harvinainen ilmestys varsinkin Suomen autokantaa ajatellen.

Tämä kyseinen peli on nimittäin Moskvitsh 2140 1.5 litran koneella vuodelta 1987. Koneesta voisi näin alkuun todeta, että sen 55kW pitävät huolen, ettei nyt olla todellakaan tekemisissä minkään ihan nuhapumpun kanssa. Rutinoffin 35 kW on huomattavasti vähemmän, joten tiedän

kyllä mitä tulevassa ajossa tulee tehdä. Ellei joku tiedä, niin kerrottakoon, että pitää varoa visusti, ettei Mosse lähde lapasesta ja karkaa tehajensa takia Tallinnan metsiin.

Mossen ensitapaaminen ajoittui kauhean kaatosateen piiskatessa Tallinnan sataman parkkipaikkaa, jossa tämä valkoinen autoyksilö kärsivällisesti odotteli retkikuntaamme. Istahdettuamme autoon, totesimme joutuvamme katselemaan toisiamme, sillä näkyvyys autosta ulospäin oli hyvin minimaalinen. Mossen käynnistäminen ei tuonut tuohon näkyvyyteen juurikaan helpotusta.

Aikamme autoa parkkipaikalla käytettyämme, kuljettajana toiminut auton omistaja Taavi suunnitteli suuntaavansa Mossen keulan kohti Tallinnan laitakaupunkia. Päätimme mennä johonkin sellaiseen paikkaan, jossa tällainen auto olisi kuin kotonaan, eli huiman huonokuntoisella ja kuoppaisella soratielle. Taavin mukaan Mosse tulee koeajaa siellä, minne se oli suunniteltukin, eli niillä huonokuntoisilla sorateilla.



Aloitimme jännittävän matkan ikkunat huurussa Tallinnan keskustan läpi. Onneksi autossa oli sisällä yksi kädessä pidettävä tuulilasinyyhkiä varsineen, jolla saatoimme pitää kätevästi sivuikkunat lähes kirkkaina aina muutamia kymmeniä sekunteja kerrallaan.

Tosin kaistaa vaihtaessamme muut autoilijat antoivat jostain käsittämättömästä syystä meille heti tilaa.

Veivailin jo heti alkumatkan aikana apukuskin sivuikkunaa ylös ja alas, ihan vain kokeillakseni, että toimiiko se joka kerta. Pieneksi pettymyksekseni minun piti todeta, että toimihan se, toisin kuin omassa Rutinoffissa. Vaikka Mossesta oli tippunut jo ensimmäinen osa sataman parkkipaikalle apukuskin ovea avatessa, eivät sivuikkunat olleet liittyneet rikkinäisten laitteiden kerhoon. Keräsin toki pudonneen osan mukaan parkkipaikalta. Tiedä vaikka mokomalla nippelillä olisi joskus vaikka museoarvoa, sikäli kun se pysyy mukana edes seuraavaan päivään saakka.

Matkamme jatkui pitkän Tallinnan teollisuusalueen reunaa, jossa vilahteli erilaisia autonkorjaukseen viittaavia kylttejä, olipa joukossa jopa pantokivankkurikorjaamon virallinen kyltti. Epämääräisestä

seudusta huolimatta vastaamme ei tullut yhtään allamme olevan Mossen veljeä tai siskoa. Taisi Taavin auto olla monessakin suhteessa Rutinoffin kaltainen, kuten harvinaisuuden ja vallan kehnonlaisen kosteudenpoiston puolesta.



Löysimme vihdoin ja viimein pienen soratien, jota ei ollut ainakaan turhalla sileydellä pilattu.

Kieltämättä tielle kääntyttäessämme mielessäni kävi, että montakohan osaa autossa on kohta enää kiinni.

Loppujen lopuksi Mosse meni tietä pitkin, kuten Taavi oli luvannut. Kuopat ylitettiin epämääräisen kolinan ja lotinan säästyksellä, mutta ilman häivähdystäkään auton hajoamisesta tai tielle jättämisestä. Myöskään jousitus ei hakannut pohjaan, joten saatoin kuvitella tällä kuskattavan olutta ja makkaraa mökille jopa suurempaa nälkää ja jonoa varten.

Lopulta olimme sellaisessa paikassa, jossa Taavi pääsi kääntämään autonsa ympäri ja aloimme tutustua siihen tarkemmin. Jopa sade oli lakannut kohteliaana tai sitten se ei enää löytänyt niin syrjäiseen paikkaan missä olimme.

Ensimmäinen asia mikä pisti silmään Mossesta, oli se, ettei sitä oltu suunniteltu suomalaisten markettien parkkipaikoille. Siitä puuttuivat nimittäin kylkiä suojaavat listat. Marketin parkkipaikalla nuo kyljet ovat taatusti hakattu pottupellocksi muutaman käyntikerran jälkeen. Pidin myös ensin auton kromisia ovenkahvoja tyylikkäänä, mutta todettuani niiden toimivuuden olevan aivan jotain muuta kuin toimivaa, jätin ainakin plussat kirjaamatta. Myös Mossen lukkopoliitikka ovissa ei saanut minua herkistymään plussien puoleen. Siinä oli kuljettajan ovessa lukkopesä, toisin kuin rakkaassa Rutinoffissa, josta ne puuttuivat kokonaan. Taavin esitellessä auton alkuperäisen kolmiavainjärjestelmän, minä sorruin antamaan ensimmäisen plussani. Kyllähän noin monesta avaimesta pitää jotain kehuja antaa. Tuosta on suora etu se, että vaikka vaihtaisi yhden lukon tilalle toisen sattumanvaraisesti käteen sattuneen, ei avaimien määrä tule lisääntymään. Mielestäni tuollainen ajattelutapa tehtaalla oli aika hyvin ennakoitua ja kuluttajaystävällistä.



Kokeilin saada takaluukkua auki omin konstein, mutta se ei onnistunutkaan ilman avaimia.

Takaluukun ja polttoaineluukun yhteinen avaussysteemi oli suorastaan nerokas ratkaisu jälleen kerran. Lukkopesästä vääntämällä joko oikealle tai vasemmalle sai toisen em. luukuista auki. Miten hienoa, nyt homma hoitui yhdellä lukkopesällä, eikä niitä tarvitse sirotella autoon ylettömiä määriä.

Jos haluaa ajaa tuntemattomana, niin jättää vain bensatankin luukun auki, jolloin rekisterikilpi näyttää maahan. Sitten vain

polttamaan kumia kartsalle, eikä kukaan saa tietää millä kilvillä oleva auto heittää kuminpurut tuulilasille Mossen singahtaessa matkaan.

Mossen takakontti oli myös hyvin kuljetusystävällinen korkean takareunan takia. Tuo oli kuin suoraan kopioitu Rutinoffin takakontista, vaikkakin isompi. Tuollaisella korkealla takareunalla varustetussa kontissa pysyvät eväät sisällä vaikka luukun tempaisee auki alamäessä perä alaspäin. Sen saman kun tekee jossain nykyfarmarissa, niin ainakin olutpulloille ja tölkeille voi toivotella hyvää matkaa alaspäin. Myös vararenkaan sijoituspaikasta minun piti antaa plussaa, sillä sitä ei todellakaan tarvinnut haeskella kissojen ja koirien kanssa auton alta tai päältä tai jostain sivuverhoilujen alta.



Auton perää katsellessamme, silmiin osui omituinen viritys auton alla. Saimme pienen käytännön esityksen siitä, mikä tuo merkillisen, mutta niin tutun näköinen laite oli.

Siinä oli todella nerokas ja ison plussan arvoinen vetopiste vaikka uusien tietokoneita täynnä olevien autojen korjaamolle hinaamista varten. Lisäksi vetoköytenä oleva vanha turvavyö on taatusti jotain halpisnaruja parempia ja turvallisempi. Turvavyöt ovat ainakin hyväksytyt tieliikennekäyttöön, toisin kuin jotkut hinausköyden nimellä myytävät turvonnet pyykkinarut.

Auton renkaita katsellessani koin pienen pettymyksen, sillä oletin niiden olevan jotain sukua Rutinoffin 135 / 80 R12 renkailla, mutta siinä olikin 165 / 70 R 13 läskit alla, mikä sanalla sanoen sai minut miettimään Rutinoffin renkaiden päivittämistä isommiksi. Tosin kyseinen operaatio olisi vaatinut lokasuojien poistamista, joten päätin olla sittenkin vain kateellinen Mossen leveille renkailla.



Ulkopuolen syynäämisen jälkeen tempaisin takaoven auki ja tutkailin siellä istuneen matkaseurani olotilaa.

Tilaahan siellä oli ihan riittävästi, ainakin meikäläisen mittaiselle. Kävin jopa istumassa siellä, ettei kenenkään tarvitse luulla kirjoittelevani jotain huuhaata näistä koeajoista.

Noista istumienpäällysten lattiaa kohti roikkuvista naruista minulle tuli mieleen isäni vanhat Rutinoffit, joissa oli ollut vastaavia naruja, joita penskana tuli nyplättyä moninaisia kertoja. Omassa Rutinoffissa ei enää sellaisia ollut, sillä auton myyneen myyjän mielestä aika

entinen ei enää palaa, ainakaan noiden istuimienpäällysten muodossa.

Takaovissa oli tuhkakupit, jotka olivat mielestäni kyseenalainen varuste, koska ne saattoivat houkutella jotakuta kokeilemaan tupakoimista takapenkillä. Ikkunaveivi ja ovenavauskahva sisäpuolella olivat niin samannäköisiä, etten voinut oikein muutakaan, kuin raapustaa miinuksen sinikantiseen vihkooni. Tosin se miinus meinasi jäädä antamatta sen takia, että joskus aikoinaan Blitemasta hankkimani kynä ei suostunut toimiminaan kunnolla vieraalla maalla. Hetken aikaa minun piti taistella itseni kanssa, ettei kynä saanut uutta kotipaikkaa paikallisesta pusikosta. Jätin sen kuitenkin tekemättä, sillä kynä oli ainoa koko autossa.

Nuo toisiaan muistuttavat kahvat saattavat saada kiireessä aikaa mielenkiintoisia tilanteita. Kauhulla ajattelin tilannetta, että minulla olisi kiire ulos autosta ja avaisin oven sijasta sivuikkunaa sentin tai pari. Saa siinä tosiaan olla hinku ulos, että sellaisesta raosta mahtuu menemään. Entä sitten jos haluat vaikka moikata jota kuta sivuikkunasta ja avaatkin oven keskellä vilkasliikenteistä katua. Pahimmassa tapauksessa joku toinen auto vie koko oven, joten ainakaan sen oven kohdalla ei ole enää ikkunaveivin ja ovenkahvan suhteen sekaantumisvaaraa.



Etupenkille istahtaminen aiheutti pienen shokkitilan, sillä katseeni tökkäsi jostain syystä kojelaudassa olevaan Opel-merkillä varustettuun autoradioon.

Että tämäkin sosialismin tuote oli pilattu länsimaisella hapatuksella, hyi hitto!

Minun piti kiireesti tutkia lattiamatot, että onko ne mahdollisesti Mersusta tai jostain toisesta saksanseisojasta. Niihin ei ollut laitettu mitään nimeä, joten pahin paniikki laski päätään. Joka tapauksessa vetäisin vihkooni pitkän miinuksen Opel-radiosta.

Onneksi sentään takaikkunalta paikallistamani kaiutin ei ollut radion kanssa samaa merkkiä, vaan jotain ihan muuta.

Autossa oli kaikenlaisia mittareita yllättävän paljon, mikä oli Rutinoffiin verrattuna moninkertainen määrä. Minulla heräsi epäily, että tehtaalla oli ollut ylimääräisiä mittareita ja niitä oli pakolla survottu tähän autoon useampia.

Kojelaudan molemmissa päissä oli sisävalot. Niiden sijoituspaikasta päätin auton suunnitellut esimerkiksi teletapeille. Toisaalta jos apukuski haluaa pitää matkan aikana kirjaa sylissä ja lukea sitä siitä, niin valo on varmaan oikeassa paikassa. Paikka oli kyllä niin erikoinen, että päätin antaa sylivaloista plussia. Mukitelineitä ei autosta löytynyt, mutta jotenkin en ollut siitä edes yllätynyt.

Olin kerinnyt istua autossa jo jonkin aikaa, ennen kuin tajusin sen ovipahvien olevan punaiset. Löytö oli mitä riemastuttavin. Että ne olivat sittenkin Mossen tehtaalla yrittäneet saada autoon jotain fiilistä ja tunnetta tuolla niin ihanalla värisävylä.



Suunnittelin jo koeajolle lähtemistä, kun mieleen tuli auton moottorin tarkasteleminen. Tilaisuus oli niin ainutkertainen, että pellin alle katsomatta jättäminen olisi taatusti harmittanut loppuelämän.

Siellähän se 1.5 litran tehopakkaus lepäsi tyynen rauhallisesti. Moottorin alaosa syynätessäni, totesin alustan öljyämisen hoituvan ajaessa kuin itsestään.

Taavin mukaan moottorin etuosaan alas sijoitettu virranjakaja pitää huolen siitä, että Mossella ajetaan lätäkköön, mutta kävellään sieltä pois. Koska minulla ei sattunut tulemaan kumisaappaita mukaan,

päätin kiertää kaikki isot lätäköt, jotten joutuisi kokeilemaan tuota Mossekuskiensa paikallista tapaa. Muuten konehuone oli ihan normaalin näköinen johtoineen ja letkuineen.



Polttoainesuodatin oli sen verran modernin näköinen kapistus, että tutkin sitä tarkemmin. Lähinnä minua kiinnosti, että oliko sekin lainattu jostain Opelista?

Siinä ei ollut mitään merkkiä, mutta tehtävänsä se oli näemmä hoitanut tyylikkäästi.

Suodattimeen jääneitä sattumia tutkiessani tuli mieleen, että kaasariissa ei voi olla kovin pieniä suuttimia tai muita pieniä reikiä ainakaan bensan kulkureitillä.

Suodatinta katsellessani minun oli helppo luvata itselleni, etten ainakaan tänne tule tankkaamaan omaa rakasta Rutinoffia.

Konehuoneen ihmettelyn jälkeen ehdotin Taaville koeajolle lähtemistä, jotta pääsisin omin käsin kokemaan tämän auton huiman väännön ja suorituskyvyn. Olihan se tehojen suhteen Rutinoffiin nähden jopa pelottava, mutta päätin pitää pään kylmänä ja kaasujalan kevyenä.

Istahdimme koko porukka autoon ja aloin sovittaa virta-avainta virtalukkoon. Tunsin heti pienen epäonnistumisen siinä tehtävässä, sillä virtalukon sijasta tökin avainta ratin oikealla puoleen oleviin ajo- ja mittarivalojen kytkimiin. Jokainen vähänkin autoista ymmärtävä tietää, ettei niistä saa autoa käyntiin. Virtalukko löytyi sentään ratin vasemmalta puolelta, joten saatoin huokaista helpotuksesta. Pääsin viimein käynnistämään auton Taavin ohjeiden mukaan. Onnistuin heti ensi yrityksellä, josta olin salaa hyvin tyytyväinen.

Kävimme vielä läpi valot ja vilkut ja muut auton nippelit, jottei tienpäällä tulisi mitään isompaa yllätystä niiden suhteen. Sain tietää Mossen olevan nelivaihteinen, jotten ala heittämään vitosta tupaan. Tuo oli hyvä tieto, sillä vaihdekepin nupissa ei ollut vaihteiden määräästä mitään mainintaa. Kiskottuamme turvavyöt suojaksemme, laitoin vilkun päälle ja ykkösen silmään. Kytin vaikutti aika raskaalta ja se otti todella ylhäällä. Kovasta litratehosta huolimatta onnistuin lähtemään liikkeelle ilman sudittelua, mitä pidin pelkkänä onnenkantamoisena tai ensikertalaisen kuskin hullun tuurina.

Matka pitkin todella kuoppaista soratietä vahvasti Taavin puheet auton suunnittelusta tällaisille teille. Vaikka rynkytys oli kova, Mosse jatkoi matkaa tyynen rauhallisesti, kuin ei olisi ikinä tasaisemmilla teillä edes kulkenut. Pahimpia kuoppia väistellessäni totesin ohjauksen olevan mukavan köykäinen, mikä oli positiivinen yllätys. Olin varautunut jäykkään ja jopa narisevaan ohjaukseen, mutta se oli tällä kertaa turhaa ennakkoluuloa.

Aikamme soratietä kruisattuamme tulimme isommalle päällystetielelle, josta Taavi neuvoi minua kääntymään oikealle. Pääsisin tällä koeajolla testaamaan erilaisia teitä, mikä oli todella hieno juttu. Risteystä lähestyttyämme koin aikamoisen paniikintunteen, sillä jarrujalka upposi melkein konehuoneen puolelle ennen kuin jarrut löytyivät. Olihan minua siitä jo varoitettu, mutta kuvittelin niiden ottavan hieman ylempää. Jarrujen tehoissa ei ollut mitään vikaa, kunhan ensin yletyisin niihin asti bootsillani.

Vilku löytyi onneksi normaalisti, vaikka sen merkkivaloa en saanut silmiini nopealla tutkimisella. Luotin kuitenkin siihen, että auton ulkopuoliset vilkkuvalot toimivat ja käänsin keulan risteyksestä oikealle. Nyt pääsin antamaan autolle jo reilummin happea, sillä pahimmat kuopat olivat taakse jäänyttä elämää.

Nopeus nousikin aika helposti tuonne neljäänkymmeneen ja jopa yli, mitä en pitänyt edes ihmeenä. Olihan tässä puolitoista kertaa Rutinoffin kone, joten kyllähän kiihtyvyydessä jotain eroa pitää olla.



Minulla oli vaikeuksia ajaa tuttua neljäkymmentä, joten päätin ajaa suosiolla lujempaa. Tiedä vaikka liian hiljainen eteneminen tällä autolla saisi aikaan jotain ikävää.

Ajotuntuma oli oikeastaan ihan kiva, kevyen ohjauksen ansiosta minulla ei tullut edes hiki autoa sompaillessa.

Jonkun matkaa edettyämme sain kuulla meidän tarvitsevan pyrkiä seuraavalta rampilta jollekin paikalliselle pikatielle. Ensin ajatus kauhistutti, mutta päätin kokeilla vielä sitäkin tietä jonkin matkaa. Kaupunkiin asti en aikonut tällä ajaa, sillä jossain kadunkulmassa tuo 55 kW saattaa

tehdä tepposet, kun se on vielä yhdistetty takavetoon.

Löysimme rampin ja nyt jo tottuneemmin jarruja käytellen sain Mossen sitä pitkin isommalle tielle, jossa oli meille hyvin tilaa. Pääsin nyt nostamaan nopeuden mittarin mukaan satasen kieppeille. Olisin voinut ajaa kuulemma lujempaakin, sillä mittari näytti aika paljon alakanttiin. Satasen vauhdissa autossa saattoi keskustella ihan hyvin, jopa takapenkille.

Jälleen kerran minun piti yllättyä auton ajo-ominaisuuksista, sillä se meni todella hienosti tällä suuremmallakin nopeudella. Koska en tuntenut auton tapoja, niin jätin kokeilematta ilman käsiä ajamisen. Jonkin matkaa nopeaa tietä ajettuani, ajoin Mossen tiensivuun ja pyysin Taavia ajamaan loppumatkan kaupunkiin.

Taavin siirryttyä puikkoihin, nousi nopeuskin sinne todelliseen tienopeuteen, minkä huomasimme auton sisällä olevasta metelistä. Voisi sanoa, että satasessa ja sen alle meteli on todella kohtuullinen, mutta sen yli voivat ainakin kuiskaamalla puhumaan tottuneet unohtaa kommunikoinnin.



Ajoimme kaupungin läpi Viru-keskuksen pysäköintitalon ylimpään kerrokseen vaihtamaan vielä viimeiset kuulumiset.

Nousu ylös jännitti meitä jokaista, mutta Mosse hoiti sen tyylikkäästi. Koska takaamme ei kuulunut mitään kilinää tai kolinaa, oletin auton jokaisen osan saavuttaneet tuon ylimmän parkkitasanteen. Suhteellisen pitkä ja erittäin mielenkiintoinen koeajoreissumme oli viimein ohitse. Jopa sää oli suosinut meitä lopulta ja saimme sateetonta aikaa kuvaamiselle ja takaisin ajamiselle.

Tässä vaiheessa oli enää loppukommentin ja mahdollisten käyttäjäsuositusten miettiminen. Mossessa oli luonnetta kuin Rutinoffissa konsanaan. Se oli jo todella lähellä omaa maailman parasta autoani, mutta oliko se sittenkään vielä ihan yhtä hyvä?

Hyvästelimme auton ja sen omistavan Taavin ja lähdimme kantamuksiemme kanssa kohti majapaikkaa. Astuttuamme muutaman askeleen kuulimme Mossen takarenkaiden kohdalta vingahduksen. Ensimmäinen ajatukseni oli, että nyt ne tehot pääsivät valloilleen auton pellin alla ja kohta ovat takarenkaat sileät. Taavi hanskasi kuitenkin homman ja Mosse katosi kohtalaisen rivakasti kyseisestä pysäköintikerroksesta.

**Tässä mielipiteeni autosta:** Moskvitsh 2140 sopii mielestäni mainiosti päättäjille, kuten esimerkiksi ministereille. Sillä kun karauttaa kansan pariin maaseudulle, niin taatusti saa huomiota myös syrjäseudun ihmisiltä. Myös niille, joiden mielestä jarrut ovat vauhdin surma, on tässä oiva peli. Mossessa oli kyllä jarrut, mutta niihin ei kovin kevyellä painalluksella vielä yllä.

Missään nimessä en suosittelen tätä vaatimatonta ja heikkotehoista perheautoa etsivälle, sillä näin tehokas auto kokemattomissa käsissä on todella vaarallinen. Myös ne, joiden mielestä auto pitää buutata kerran päivässä Windowsin tapaan, eivät ole mielestäni kovin potentiaalisia käyttäjiä tälle perustekniikkaa sisällä pitävälle autoyksilölle. Isoista lätäköistä ajamaan tottuneille tämä ei ole oikea valinta, varsinkaan jos ei omista kumisaappaita eikä urheiluhenkeä.

*Rutinoffin kuski*

[www.rutinoff.net](http://www.rutinoff.net)

PS. Paljon kiitoksia Taavi Vösalle auton esittelystä ja koeajomahdollisuudesta. Auto käytiin ajamassa Tallinnassa ja uskokaa tai älkää, niin tarina on tosi!

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2005