

## Rutinoffin kuski körötteli: Renault 10



Tämänkertainen koeajokohde on Renault 10 vuodelta 1967 1.4 litran koneella. Tieto tällaisen yllättävän helmen olemassaolosta saavutti sähköpostini lokakuuisena sunnuntaipäivänä.

Tartuin välittömästi tilaisuuteen, sillä en ollut koskaan aikaisemmin ajanut konjakin merkkisellä autolla. Suorastaan vesi herahti kielelle auton nimeä tavatessani.

Koska elämäni kuuluu joutenolo varsin oleellisesti, olin valmis koeajolle heti seuraavana päivänä, herättyäni tuossa puolenpäivän kieppeillä.

Tapaamispaikaksi sovimme auton

omistajan kanssa Helsingin keskustassa olevan ”Vehon autotalon” alakerran. Pääsin kyseiseen tapaamispaikkaan erään tuttavani suosiollisella avustuksella, joten minun ei tarvinnut turvautua vieläkkään julkiseen liikenteeseen. Matkalla tapaamispaikalle ripsi vähän vettä, josta minulle tuli heti mieleen kesäinen Mossen koeajaminen. Hetken kävi mielessä, että ovatko nämä korvikeautojen koeajopäivät tosiaan kirottu vesisateella? Tiedä vaikka se olisi yläkerran isännän yritys pitää meikälainen poissa korvikeautojen ratista.



Tapasin auton omistajan autotalon autohallissa, josta laskeuduimme vielä yhden kerroksen verran alemmaksi. Tämä Renaultin koeajo vaikutti heti alkumetreillä olevan todella matalan profiilin touhua, suorastaan merenpinnan alaista puuhastelua.

Aloitin autoon tutustumisen siellä parkkihallin pimeydessä, ja onnistuin jopa ottamaan kamerallani autosta muutaman kuvan. Koska valaistusolosuhteet olivat mitä olivat, kelpuutin niistä kuvista vain tämän viereisen ”kumisen hymyn” koeajoreporttiin. Vararenkain paikka oli sanalla sanoen persoonallinen.

Tuossa sijoituspaikassa on tosin sellainen etu, että se vaimentaa mahdollisessa kolaritilanteessa. Täytyy vain muistaa pitää renkaassa paljon ilmaa, sillä tyhjä rengas ei paljon auta. Mielestäni vararengas törmäysenergian vastaanottajana oli plussan arvoinen suoritus. Vielä kun tuon etutavaratilan olisi tunkenut täyteen talvirenkaita, olisi tässä jo melkoisen turvallinen kuusikymmentälukuinen automobiili.

Jo parkkihallissa minulle kävi selväksi, ettei auton väri ollut paras mahdollinen. Pitäisiköhän minun käydä maalikaupassa, ostaa sieltä purkki punaista maalia ja lähettää se tehtaalle malliksi? Voisivat edes jatkossa keskittyä valmistamaan punaisia autoja. Myös rehellinen konjakin sävy olisi pelastanut auton värimiinuksilta.

Auton omistajalla kuulosti olevan töitä niin paljon, että hän kehotti minua lähtemään koeajolle ihan omine nokkine. Siinä samassa näin itseni sieluni silmin Hietsun uimarannalla bikinityttöjen ympäröimänä. Saisikohan sellaista tuohon Renaultin konepellille? Olisi kerrankin kunnan kuvamateriaalia mitä voisi näyttää naapurilleni Oskari Närälle.

Autoon oli vaihdettu jossain vaiheessa kuulemma isompi kone. Sain kuulla alkuperäisen koneen olleen 1.1 litran kokoinen. Mielestäni tuollaiset yli litran koneet ovat jo isolohkoja, koska Rutinoffin alkuperäinen kone on litran kone. Rutinoffia on kyllä joskus myyty Amerikassa 1.1 litran isolohkolla, mutta menestys oli jäänyt jostain käsittämättömästä syystä heikoksi.



Käytyämme läpi auton hallintalaitteet, jyräytin Rellun tulille ja annoin sille apetta pureskeltavaksi. Ensimmäisenä oli jyrkkä nousu parkkihallin sisällä, joka meni kuin tyhjää vaan. Olin aivan varma, että vielä siinä vaiheessa kydyssäni ollut auton omistaja olisi joutunut työntömieheksi. Näin ei käynyt, vaan auto väänsi todella nöyrästi ylös, vaikka kone oli vielä kylmä.

Jätin omistajan seuraavalle tasanteelle ja lähdin jatkamaan matkaani aivan yksin harmaaseen syyspäivään. Ajo parkkihallin sikajyrkkää luiskaa sujui taas kuin konjakin juonti. Hommassa siis ei ollut pienintäkään hankaluutta.

Tempaisin kadulle päästyäni oikealle ja aloin miettiä reittiä Hietsuun. Jotta saisin hieman käsitystä auton ajo-ominaisuuksista, päätin ajaa sinne pienen mutkan kautta. Jo alkumatkasta kävi selville, että Renusta näki ulos joka suuntaan yllättävän hyvin. Innostuin vähän revittelemään kaupunkialueella ja nopeus kohosikin hetkellisesti jopa yli kolmenkymmenen. Olin pitänyt tuota kolmeakymmentä näin vanhan auton maksiminopeutena, mutta yli mentiin että heilahti.

Jäykkä kytikin tuli tutuksi jo ensi polkaisulla parkkihallissa, mikä pisti miettimään sadistisuuteen taipuvia ranskalaisia autoinsinöörejä. Elleivät he olleet sadisteja, niin sitten koko porukka on viettänyt autojen suunnittelusta jääneen vapaa-aikansa punttisaleilla. Matkan edetessä tosin kytikimeen tottui, eikä se oikeastaan häirinnyt ajoa. Jarrut vaikuttivat aikakauden autoihin nähden aivan normaaleilta.

Matkan aikana tuli aika nostalginen olo, kaikkien uusien ohitse porhaltavien muovi-ihmeiden joukossa. Kiihdyttely valoista toisiin oli oikeastaan aika nautittavaa. Onneksi auton kone oli takana, niin mahdollisen täystuhon sattuessa sieltä ei olisi lentänyt mitään omille silmille. Ainoastaan takana tulija olisi saanut männänkappaleet sun muut roippeat tuulilasilleen. Vanhus oli kuitenkin niin hyvässä kunnossa, kun omistaja oli sitä kehuutkin. Kaikki toimi eikä mitään tippunut tielle matkan aikana.



Vaikka Renussa oli kierroslukumittari oikein todellista ajamista varten, en alkanut kokeilla miten helposti sillä olisi jättänyt Bemarit ja Mersut.

Tuosta kierroslukumittarista olin aika kateellinen, sillä Rutinoffissa ei moista varustetta ole edes jälkiasennuksena. Toisaalta tällainen isokoneinen auto vaatii aivan eri malliin varusteita, mitä Rutinoff litran koneella.

Jossain vaiheessa matkaa minulle tuli mieleen omistajan sanat auton ryypyn pois ottamisesta, minkä teinkin sitten. Ryppy sijaitsi vallan hassussa paikassa kuljettajan penkin vieressä lattiatasossa. Kysymättä sen sijaan jäi, että

annettiinko sillä koneelle tippapullosta konjakkia vai pelkkää bensaa?



Kurvailin pitkin Hietsun hiekkarantojen reunoja. Ajoin lopulta auton kaikista kauimpaaseen niemenkärkeen minne pääsin. Ensimmäinen huomio oli, että ne bikinityöt voi unohtaa kokonaan tältä vuodelta. Jos olisin tullut koeajolle vähän myöhemmin, olisin voinut saada seuraa pilkkimiehistä.

Perillä minua odotti yksi ongelma. En tullut kysyneeksi miten hitossa autosta pääsee ulos! Ihmettelin hetken ja latelin sen jälkeen muutaman pakollisen perkeleen, joka koski ranskalaista autonsuunnittelua kuusikymmentäluvulla. Ratkaisin asian avaamalla sivuikkunan ja painamalla oven auki ulkoa päin. Annoin tässä vaiheessa miinusta oven avausjärjestelmästä ja plussaa omasta kekseliäisyydestä.

Aikani puhistuani, tutkin asiaa tarkemmin ja löysin jokaisesta ovesta myös sisäpuolella olevan avausvivun. Kyseinen vipu piilottelee aivan kiinnivetäisyilmukan yläosassa. Vetäisy siitä, niin ovi aukeaa. Testasin tuon ja totesin pitkin hampain toimivaksi.

Oven avaussysteemiä tutkiessani silmiini osui uudemman kerran omistajan parkkihallissa esittelemä takaikkunan tuuletussysteemi. Takaovien ikkunan toinen puolisko liukui auki. Liukuminen ei ollut kyllä mitenkään sellaista jota kehtaisi oikeastaan liukumiseksi kutsua. Ennemmin pitäisi sanoa, että auki ähelleltävät takasivulasit. Olihan tuossa nahkeasti liikkuvassa systeemissä se etu, ettei ikkunaa tule ainakaan hetken mielihohteessa avattua ja huudeltua ulos jotain hävytöntä.



Koska olin valmiiksi ulkona, päätin kurkata tarkemmin konehuonetta. Annoin takana olevasta koneesta heti miinusta, sillä mielestäni moottori ja konepelti kuuluvat auton etupuolelle ja takakontti taakse.

Monikohan tällaisen takamoottorisen auton koneen päälle on käynyt viskaamassa ruokakassinsa? Siinä on huumori kaukana, kun Siwan muovikassi sulaa moottorin päälle ja tarjousmaksalaatikko valuu pitkin pakosarjaa. Henkilökohtaisesti en ainakaan haluaisi olla tuolloin paikalla. Muuten moottorista ei ollut oikeastaan mitään sanottavaa.

Ilmanputsarin väri olisi saanut olla punainen edes

minun mieliksi. Olihan se toki lohkon ja öljysuodattimen kanssa sävy sävyyn, mutta minkä hiton takia sininen? Konepeltiä sulkiessani mieleen tuli, että voisiko siinä olevien ritilöiden avulla lämmittää ajon aikana vaikka makkaraa? Jos tuo moottori kävisi edes kohtalaisen kuumana, niin siinähän saisi samalla kertaa itselle lämmintä ruokaa. Kabanossit vain nippusiteillä kiinni, niin eivät tipu kovemmassakaan menossa.

Katselin samalla auton merkintöjä, sillä ne ovat hyvin oleellinen osa autoilua. Miten sitä naapureita tekee kateellisiksi, elleivät he näe millä ajat. Auton keulassa ja toisessa etulokasuojassa luki reteesti RENAULT 10, mitä pidin hyvin onnistuneena valintana. Merkki ja malli samassa merkinnässä herkistävät minut aina antamaan pienen plussan autolle. Sen sijaan takana luki vain pelkkä RENAULT, mikä oli jotenkin pettymys. Nythän joku asiasta tietämätön saattaa luulla tämän kuljettajan liikkuvan vaikka numeroa tai paria pienemmällä Renaultilla. Muuten auton muoto oli hyvin yksiviivainen. Kenellekään tuskin tulee mieleen nimittää tätä farmariksi tai joksikin



sportdeck-monikäyttömalliksi. Auto oli malliltaan aivan selvä pappasedani. Omistaja taisi mainitakin, että tämä on perinteinen saippualaattikomalli. Laatikon muotoja tutkiessani totesin radioantennin olevan katon etuosassa. Paikkana tuo on mielestäni vällan loistava, sillä nyt eivät vandaalien pikku kätöset ylety niin herkästi tuhoamaan sitä. En tullut kokeilleeksi autossa ollutta radiota, joten en voi sanoa, oliko se siinä radion kuuntelemista varten vai pelkkänä koristeena?

Ulkoisia seikkoja tutkiessani katsoin myös renkaiden koon, sillä ne kiinnostavat aina. Olihan ne, siis isot ja leveät kuin mitkäkin, huh! Mihin tarvitaan 145 leveitä 15 tuumaisia renkaita, kun Rutinoffissa pyörii alla 12 tuumaiset ja 135 leveät vällan loistavasti? Selkävaivojahan tuollaisten kiekkojen roudaamalla renkaidenvaihdon yhteydessä saa. Kapselit puolestaan olivat tyylikkää. Jollain tapaa ne vain sopivat kuin nenä päähän tähän autoon. Lisäksi jos tyttöystävältä tai vaimolta on muut peilit hukassa, niin siihen vain auton viereen kontalleen ja itseä peilaamaan.



Pitihän se kurkistaa vielä kone..., siis tarkoitan edessä olevan matkatavaratilan kannen alle. Olisiko etukontti tuolle oikea nimitys?

Luukun saranointi oli toteutettu tyyppilliseen nopeiden autojen tyyliin. Tässä ratkaisussa ilmavirta painaa luukkua tiiviimmin kiinni, mitä nopeammin autolla ajaa. Ainakaan matkatavarat eivät pääse tippumaan.

Tilasta löytyi tosin muutakin kuin mukana kuljetettavaa tavaraa. Siellä oli piilossa akku. Voisin väittää, että jos minulle ei olisi tuosta akusta kerrottu, en olisi sitä löytänyt kovin helposti. Raapustin vihkooni pientä

miinuksen tynkää tuollaisesta akun piilottamisesta matkatavaratilaan. Oli siellä pellin alla muutakin auton toimintaan oleellisesti liittyvää, joten tässä autossa eivät matkatavaratkaan saaneet olla omikseen. Mikähän siinäkin oli taas takana, että auton tekniikka piti hajauttaa ympäriinsä? Olisivat vain laittaneet sen moottorin kaikkine apulaitteineen eteen, niin ei tarvitsisi pelätä kovissa kiihdytyksissä auton keulivan? Nyt kun huomasin, miten tyhjä tämä keula oli, minua alkoi oikein pelottaa kaasun painaminen paluumatkaa ajatellen.



Aikani luukun alla nuohottuani, huomasin sen takaosassa tuulilasin alareunassa mielenkiintoisen näköisen pullon.

En alkanut maistelemaan, mutta väri sen paljasti heti. Kyseessä oli tietysti auton oma konjakilla täytetty huikkapullo, mitä olin tuossa aikaisemmin jo hieman miettinytkin.

Kovin oli vain pieni pullo pitänyt laittaa. Olisi saman tien insinöörit suunnitellut siihen paikan kunnan isolle pullolle. Tämä löytö pehmensi vähän ajatuksiani ranskalaista insinööriyötä kohtaan. Annoin auton omasta konjakkihuikkapullost

välittömästi plussaa että vihko vain rapisi kynän käsittelyssä. Tämä varuste sai minut miettimään oman auton toimintaa konjakin voimalla. Saisikohan siitä irti muutaman lisähevosvoiman?



Ulkoisten seikkojen ja tavaratilan tutkimisen jälkeen palasin takaisin sisätilojen pariin.

Autoissa vietetään aikaa sisällä kohtuullisen paljon varsinkin niiden liikkeessä. Jotkut epätoivoiset tuppautuvat jopa takapenkeille, joten otin itseäni niskasta kiinni ja menin istumaan Renaultin takapenkille.

Mahtuihan sinne meikäläisen kokoinen kaveri vällan loistavasti. Sinisen penkin väristä nyt voi olla montaa mieltä, mutta istumaan sillä pystyi. Siellä oli lisäksi huomaavaisesti tyyny, joten kait siinä voisi tempaista pienet tirsatkin. Koska

koeajoon käytettävä aika oli rajallinen, en alkanut testata tyynyn toimivuutta.



Seuraavana oli vuorossa vielä kuljettajan ympäristön tutkiminen. Aloitin lattiamatoista ja totesin, ettei niissä ollut mitään merkintöjä.

Matkalla tänne minua oli vaivannut vähän liian lähellä toisiaan olevat kytkin- ja jarrupolkimet. Eivät nuo nyt ihan kiinni toisissaan olleet, mutta jollain tapaa ne ahdistivat ajossa.

Oli tässä autossa yksi selvä valopilkkukin, nimittäin ihanan punainen käsijarru! Olin aivan otettu tuosta värivalinnasta. Piirtelin pitkään ja hartaasti plussaa punaisesta käsijarrukahvasta.

Auton tarvikeratissa ja vaihdekepin nupissa oli huomaavaisesti auton merkki. Nyt vähän urvelompikin auton kuljettaja saattoi helposti luntata minkä merkkisellä laitteella on liikenteessä. Hansikaslokerointa oli jostain kumman syystä kaksi kappaletta. Lieneekö pääsuunnittelijan vaimo ollut tuossa vaiheessa sitä mieltä, että heidän perheen hansikkaat pidetään eri lokeroissa? Oli miten oli, niin tuolla keinolla oli autossa enemmän säilytystilaa.

Auton sisustan tummaa yleisilmettä piristi kummasti mittariston kohdalla oleva puujäljitelmä. Kojelaudan molempiin päihin asennetuista kaiuttimista oli aivan pakko kirjata plussaa, vaikka en testannutkaan niiden toimivuutta. Kerrankin autossa oli kaiuttimet sellaisessa paikassa, ettei lujaa soittaessa housunlahkeet lepata.

”Sammuta valo” teksti puolestaan sai minut miettimään, että tulinkohan sammuttaneeksi kotona vessan valon? Mikähän valo minun olisi pitänyt oikein sammuttaa? Ehkä kyltti oli tarpeellinen jollekin muulle, joten siitä ei herunut miinusta eikä plussaa. Auton sisustan turvavarustelu oli aika olematonta. Siinä ei ollut turvavöitä, eikä esimerkiksi apukusille edes kauhukahvaa katonrajassa. Takapenkkiäisille ne kyllä oli, joten pieni ihmetyksen aihe tämäkin.

Lämpimän syyspäivän takia en katsonut aiheelliseksi puuttua lämmityslaitteen toimintaan. Oletin sen olevan toimivaa sorttia, kun auto kerran oli omistajallaan jokapäiväisessä liikenteessä. Tässä vaiheessa totesin auton tutkimisen riittävän ja minun olevan aika palata takaisin autotalon alakertaan. Ennen tienpäälle lähtöä kokeilen vielä peruuttaa autolla, sillä se on myös hyvin tärkeä

ominaisuus autoissa. Pakki löytyi etukäteen kerrotun opastuksen ansiosta helposti. Ellen olisi kysynyt, etsisin sitä varmaan vieläkin. Se oli nimittäin kakkosen vieressä. Kurvailin vielä muutaman ympyrän tyhjällä parkkialueella, ennen kuin uskoin ja lähdin paluumatkalle.

Kone toimi taas kuin unelma. Voimaa tuntui riittävän todella mahtavasti ja mutka-ajo-ominaisuudet olivat mielestäni huippuluokkaa. Auto taipui mutkiin ja risteykseen hämmästyttävän nätisti. Vaikka kone väänsi kuin hyperlohko konsanaan, onnistuin silti sammuttamaan sen eräissä valoissa. Tosin syyksi paljastui vaihdekepin kohtalainen liikkumavara vaihde päällä. Oletin sen olevan vapaalla ja nostin jarru päällä kytkimen.

Loppumatkalla totesin alla olevien renkaiden kiljuvan todella herkästi. Eräässä risteyksessä, missä piti kääntyä, renkaat valittivat suojatien maalausten kohdalla. Kauhunsekaisin tuntein löysäsin kaasua ja pudotin nopeuden tuonne kahteenkymmeneen, että renkaat kestäisivät edes tämän koeajon loppuun asti. Olisi ikävä viedä auto takaisin pelkillä vanteilla.



Pääsin lopulta onnellisesti ja ilman muita kommelluksia takaisin autotaloon. Sen alakertaan ajaminen oli, kuin olisi kaivon laskeutunut.

Jarrutonta autoa ei tuollaiseen paikkaan tarvitsisi ajaa kuin kerran. Sen saisi kaapia sen jälkeen seinästä lastalla. Renussa oli jarrut, joten saatoin palauttaa sen omistajalleen täysin lähtöhetkeä vastaavassa kunnossa.

Sain ohjeet peruutella auton lähtökerrosta pykälän ylempänä olevaan parkkitilaan. Kiitos hyvän näkyvyyden ja kohtuullisten ulkomittojen, sain sen viivojen väliin edes sammuttamatta

kertaakaan. Vaikka en tullut kahvin perässä koeajamaan tätä autoa, pääsin kuitenkin nauttimaan tuosta suomalaisten himoitsemasta nautintoaineesta. Siinä samalla minulla oli aikaa käydä läpi ajatuksia auton koeajon suhteen. Autoahan ei voi parhaalla tahdolla sanoa täydelliseksi, kuten ei mitään muutakaan korvikeautoa. Tämä auto oli kuitenkin keskimääräistä lähempänä Rutinoffin täydellisyyttä, kuin moni muu ajamani auto.

**Tässä mielipiteeni autosta:** Renault 10 sopii todella hyvin ihmiselle, joka haluaa olla täyden kympin tyyppi ja pitää vielä kaiken lisäksi ranskalaisesta juomapuolesta. Tosin ajonautinto pitää osata nauttia ensin ja juomanautinto vasta sen jälkeen. Auto on sen verran suorituskykyinen, että tässä olisi myös potentiaalia jonkun rallikuskin siviiliautoksi.

Missään tapauksessa tämä ei ole vaatimattoman ihmisen auto, sillä se huomataan taatusti muovi-ihmeiden maailmassa todella hyvin. Tehoihin tottumattomilta tämä saattaa myös karata lapasesta, joten hieman pitäisi olla ajokokemusta ennen rattiin istumista. Turvavarustefriikit voivat myös skipata tämän auton, sillä tällaisen hankinnan jälkeen heillä ei taatusti tule uni silmään.

*Rutinoffin kuski*  
[www.rutinoff.net](http://www.rutinoff.net)

P.S. Paljon kiitoksia auton omistajalle esittelystä ja koeajomahdollisuudesta.  
Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).