

27.9.2008

Rutinoffin kuski körötteli: Skoda Fabia TDI



Kesä meni rattoisasti Rutinoffin ratissa, mutta nyt syksyn tullen minulle tarjoutui tilaisuus tutustua uudenkarheaan tsekkiläiseen luomukseen. Olin tutustunut aikaisemminkin Skoda-merkkisiin kuljettimiin parin koeajon verran. Tällä kertaa koeajo kesti kokonaisuudessa muutaman päivän, koska joku Närän sukulainen oli jättänyt tälle autonsa, eikä mies voinut itse ajaa vannoutuneena Toyota-fanina millään muulla merkillä. Yritin jarrutella papparaista, kun tämä tunki Skootan avaimia minulle, että onhan minulla omakin auto. Se ei auttanut, sillä olen hänen mielestään sen näköinen, että Skoda sopii minulle kuin lusikka suuhun. Viimeinen niitti oli se, kun Närä lupasi kromauttaa Rutinoffin syylerinkorkin jonkun tuttunsa firmassa. Tämä riitti ja otin avaimet vastaan.

Sukulaismies oli jättänyt Fabiansa metroparkkiin, sillä hän oli itse joutunut jonkun lääketieteellisen operaation uhriksi. Noudimme auton siis Närän kanssa metroparkista. Kenellekään ei tarvitse varmaan enää sanoa, että ulkoväri ei miellyttänyt minua lainkaan, miten harmaa ja kovin vähän punainen.



Autoa katsellessani huomio kiinnittyi ensin kattokaiteisiin, sillä Rutinoffissa ei ole sellaisia eikä siihen niitä edes saa. Siitä tajusin tämän keksinnön olevan farmari. Närä valaisi lisää ja kertoi auton olevan 1.9 TDI koneella varustettu tämän vuosimallin tuote. Auton sivua tiiraillessani totesin siinä olevan mustat kylkilistat, jotka olivat hyvä juttu. Myöskään sivuvilkku ei ollut enää kusenkeltainen, vaan nykytrendin mukaan kirkas.



Seuraavaksi hyppäsin kulkupeliin sisälle, Närän painellessa rivakasti omaan Corollaansa. Hän ajaa ainakin tällä kertaa minun perässä kotipihalle, jonne Skoda pitäisi ajeluiden jälkeen jättää. En alkanut heti tutkiskella mitään hallintalaitteita, sillä tosimies löytää ne kyllä hyvin Helsingin ruuhkaliikenteessä mummojen arpoessa ajosuuntaa.

Siinä kotia kohti ajellessa katselin Skodan mittaristoa ja totesin tyytyväisenä viisareiden olevan synkassa keskenään, mikä lämmitti mieltäni kovasti. Olen nimittäin aina inhonnut epäsynkronissa olevia mittareita.

Löysin pienellä hakemisella myös ajotietokoneen nappulan, jolla saattoi kelailla näyttöön erilaisia asioita. Yritin saada näkyviin autolla ajettuja kilometrejä, mutta ne olivat hukkuneet jonnekin, sillä mittaristossa oli vain pelkkä trippimittarin lukema. Perillä kotipihalla asia selvisi, kun painoin mittaristosta tököttävää tappia, se vaihtoi näyttöön trippimittarin ja matkamittarin. Olipas todella tsekkiläisen neuvokas systeemi, voi yhden kerran. Samalla tulin kokeilleeksi ratin säätöjä, kun autoa oli aikaisemmin ajanut kait joku gorilla. Ratti säätyi onneksi sekä pysty- että pituussuunnassa. Yksi seikka tympäisi suunnattomasti, sillä mittarivalot eivät syttyneet valokatkaisimen ollessa perusasennossa. Katkaisinta piti kääntää kaksi pykälää oikealle, jotta valot paloivat sekä mittaristossa että keulassa, miten analogista.

Närän päästyä pois omasta Corollasta, hän istui viereeni ja päätimme lähteä käymään ihan kaupassa tällä Skodalla. Papparainen suihkutteli autoon ensin jotain Toyota-kerhon kehittämää hajustetta, joka saa kuulemma kaikki autot haisemaan Toyotoilta. Närän paiskoessa Fabia ovea, totesin sen pitävän sellaisen Rutinoffista tutun ja kodikkaan peltisen ”rämps” äänen, joka viittaa laadullisesti itäiseen Eurooppaan. Viimein matka pääsi alkamaan ja jyräytin dieselin taas tulille. Kone oli oikeastaan pirun vääntävä, lähdin kerran kakkosella paikaltaan, eikä se nikotellut ollenkaan. Oma Rutinoffi olisi huokaissut kerran ja hyytynyt siihen paikkaan.

Kiihtyvyyttä riitti, jopa niin paljon, että erään Bemarikuskin niska punoitti kuin keitetyllä jokiravulla meidän pestessä se liikennevaloista lähtiessä. Ajoltaan kiesi tuntui muuten hyvältä, mutta pienikin epätasaisuus tiessä tuntui vievän koslaa kuin tuuli kaarnalaivaa. Matkalla oli mukavan huomata, että tässä oli kaistanvaihtovilkku, joka vilkauttaa viiksestä vetäisemällä vilkkua kolme kertaa.

Kokeilin myös ottaa ESP:n pois kesken ajon ja se onnistui hyvin. Tuo oli loistava juttu, sillä nyt ei elektronit paukuta päätään niin paljon ja se varmaan säästää myös polttoainetta, siis todellinen ekoauto tämä Fabia farmari. Närä riekkui vieressä, että tosi rattimies ei Espejä tarvitse, ainoastaan paljon polttoainetta. Matkalla jarrutellessani totesin jarrujen toimivan, mutta joskus etuvasemmalta kuuluvan myös ”klonks” äänen, joka oli varmaan merkki auton laadusta.



Ennen kauppaa menoa, piipahdimme hieman syrjäisemmässä paikassa tutkimaan autoa tarkemmin. Ehdotin kaupan parkkipaikkaa, mutta Närän mielestä emme saa kiusata muita asiakkaita käryttävällä diesel-Skodalla, joten etsin suosiolla varmasti tarpeeksi syrjäisen paikan. Parkkiin päästyämme avasin ensin konepellin, sillä tottahan minua kiinnosti mitä se oli syönyt. Sieltä löytyi moottori, kuten olin vahvasti olettanutkin.

Olin joskus joutunut ihmettelemään miten auton konepellin saa auki, mutta tässä tsekkiläisessä ikonissa avausvipu oli oikeassa paikassa kuskin jalkatilassa. Konepellin alla ei ollut mitään kovin erikoista. Ensimmäin hain konepellin tukikeppiä autosta, mutta se olikin laitettu konepeltiin ja merkattu vielä näätisti oranssilla värillä.



Moottoritilaa tutkiessa totesin siellä olevan jonkin sortin punaviinisammio, josta joku oli lipittänyt jo puolet. Onkohan tuo pieni bonus Skodan asentajille kun auto viedään huoltoon? Toinen ihmetyksen aihe oli akun päällä oleva elektroniikka, sillä siellä oli Volkcarin ja Audin leimat, eikä ollenkaan Skodan. Onkohan tällä autolla nyt ihan varmasti oikea identiteetti vai kenties sellainen identiteettikriisi? Yhtä kaikki, Euroopassa taidetaan arpoa mitkä osat menevät mihinkin autoon. Olisi ollut kyllä aika vänkää löytää tästä autosta joku Rutinoffin osa, vaikka edes yksi sarana.



Etupään tutkimisen jälkeen astelin takapuolelle. Pitäähän autosta selvittää, että saako sillä kuskattua mäyräkoiran kotiin ilman, että siihen pitää sitoa naru ja vetää se vetokoukkuun kytkettynä kotipihalle. Siinä olisi pahvit kovilla. No, tämän laitteen kohdalla se ei ole ongelma, sillä tilaa takakontissa riitti ja takapenkin selkänojat sai kumoon kahdessa osassa.



Takaluukkua kolutessani kiinnitin huomioni muutamaankin seikkaan. Yksi, varsin yllättävä seikka oli takakontissa varoituskolmion vieressä oleva öljyputeli. Närä alkoi kiekua heti, että öljyruisku, öljyruisku ja soitti saman tien Toyota-kerhon puheenjohtajalle ja pyysi pistämään kerholehden etusivun uusiksi tämän yllättävän uutisen johdosta. En antanut vanhuksen höpinöiden häiritä, vaan jatkoin kontin tutkimista. Kurkkasin välipohjan alle ja sieltä paljastui pieni lokerikko sekä täysikokoinen varapyörä, mikä on näin ekoautoaikoina kovasti painoa ja sitä myötä kulutusta lisäävä kapine. Ehdotin Närälle sen heittämistä metsään, mutta siihen hän ei suostunut, sukulaismies kun on kuulemma niin tarkka uudenkarheasta autostaan. Yksi naurunaihe oli takaluukun sulkutörötys, joka oli kumia ja näytti todella vanhalta ja historialliselta. Olisikohan tuossa ollut palanen viime vuosisataa? Takakontissa oli myös virtapistoke, joten sinne sai helposti vaikka kylmälaulun pillimehuja varten.



Takaa singahdin jälleen eteen, tällä kertaa tosin etupenkille. Penkkien kuosi oli omaan makuun turhan vaalea, tuossahan näkyy kovin selvästi yölliset käynnit Mäkkärin autokaistalla. Punaiset penkin, niin autossa ei olisi koskaan ketsuppitahroja, sanon minä. Skodan kuljettajan paikka oli kuten autoissa yleensä, siinä pystyi istumaan ja ratista sai säätöjen avulla hyvän otteen.

Ratin lasinpesuviiksessä oleva Reset-nappi jäi hämäämään. Saako siitä todellakin resetoitua koko auton jos se kyykkää vaikka valoissa? En uskaltanut painaa sitä, sillä Närälläkään ei ollut asiasta mitään takarivin tietoa. Näpelöin keskikonsolin alapuolella olevin penkinlämmittimien kytkimiä, luullen niiden ensin olevan jotain koristeita. Koristeiksi luulin niitä sen takia, koska en saanut painettua nappeja ensi yrittämällä. Lisäämällä voimaa painaminen onnistui. Täytyy myöntää, että heikkosormisimmat palelluttavat perseensä tässä autossa, tai vaihtoehtoisesti peffagrillit pitää käydä laitattamassa päälle huollossa.



Edessä keskikonsolissa kaikki vaikutti olevan äkkiä katsottuna kohdallaan. Autossa oli ilmastointilaite, mikä oli hyvä jos kyydissä istuva alkaa hikoilla kovasti tiukemmissa kaarteissa, kuten Närä tuntui tekevän koko Skodailun ajan. Jostain syystä pidän selkeistä pyöreistä säätimistä, ne ovat tietyllä tavalla havainnollisempia kuin epämääräiset painonapit.

Myös humppakoneen toiminta tuli testattua, niin radiolla kuin cd:lläkin. Vaikka soittimessa luki DANCE, soitti se silti myös muuta kuin tanssimusiikkia, mitä pidin vähän harhaanjohtavana mainontana, eikä siitä kyllä ainakaan plussia ropissut. Cd-soitinta testaillessani sain soittimen yhden kerran sellaiseen tilaan, ettei levyllä olleita kappaleita voinut kelata tai vaihtaa kappaletta. Lieneekö ollut tämän soittimen dokumentoimaton ominaisuus? Soitin pois päältä ja uudelleen päälle, niin tuo vika korjaantui. Kaiuttimet eivät sen sijaan sietäneet ainakaan Klamydian musiikkia, sillä ne säräsivät, pärisivät, turisivat ja purisivat jo voimakkuusasennossa 15 (maksimi oli 44). Tuosta vielä se huomio, että loudness oli päällä, mutta bassojen korostus nollassa. Väkisinkin tulee mieleen, että tehdäänkö tämän auton ”rämps” ovet ja ”pärrr” kaiuttimet samassa paikassa?



Etupenkillä notkuessani huomasin etulattiamatossa Fabia-tekstin, mistä olin hyvin otettu. On erittäin kiva astua autoon joka ilmoittaa matollaan mallinsa. Mikäli tuon lisäksi siinä olisi ollut auton merkki, olisi homma ollut täysin hallinnassa, nyt vain puoliksi. Tästä autosta löytyi myös yksi varuste, johon en ole juurikaan törmännyt autoissa, nimittäin AUX-liitäntä. Omassa Rutinoffissa sitä ei ole, sillä auto oli tehty minimikomponenttimäärällä. Itselleni tuollainen liitäntä on yhtä tarpeellinen kuin suklaasuihkulähde, eli ei mitään käyttöä. Onhan se toisaalta hienoa, että oman huonon musiikkimaun saa toisten kuulosalle omasta MP3-soittimesta tuon liitännän avulla, onpahan sitten mistä tapella pitkän ajomatkan ajan.

Jos sisustasta pitäisi vielä jotain mainita, niin kaksiosainen hansikaslokeron oli hyvä. Molemmat voivat pitää omat ajohansikkaansa omissa lokeroissaan, niin ei tule riitaa kuin vain siitä, kumpi saa ylemmän lokeron. Fabia oli varustettu myös etusähkölaseilla ja sähköllä säädettävillä peileillä, jotka olivat tarpeeksi kookkaat, toisin kuin monissa muissa nykyautoissa. Olihan Skodan muotoilu muutenkin laatikkomaisen mölää, joten miksi tehdä peleistäkään siroja? Juomatelineet piti myös tsekata ja niitä löytyi edestä vaihdekepin etupuolelta vaadittavat kaksi kappaletta.



Takamatkustajat joutuvat juomaan mehunsa samasta mukista, sillä mukitelineitä oli vain yksi. Myöskään mitään keskikyynärnojaa takana ei ollut. Etupenkien selkänojissa sen sijaan oli taskut Aku Ankoja tai Alkon hinnastoa varten.

Tilaa takapenkillä oli ainakin minulle ihan tarpeeksi, varsinkaan kun en yleensä istu takapenkeillä. Tenavia tai känniäliöitä varten tuo takapenkki on kyllä vuorattava jollain suojalla, sillä vaalea väri ei ruokaosumia siedä.

Seuraavaksi komensin Närän autoon ja täräytin dieselin taas tulille. Ajoin sillä ensin kokeeksi pari ympyrää, jotta näin miten se seurasi omia jälkiään. Hyvin meni, ellei Närän hienoista pahoinvointia laskettu mukaan. Matka jatkui tästä kohti Herttoniemen teollisuusalueen katuja. Viidenkymppin vauhdissa keksin kokeilla miten väkivahva 1.9 TDI jaksaa mennä viittäkymmentä vitosvaihteella. Oho, autohan meni ilman kaasunpainamista viitosella noin viittäkymmentä tai vähän alle. Olisikohan tässä myös yksi vaihtoehto laiskan miehen autoksi?

Matkalla kauppaan törmäsimme yllättäen kahteen lifтарыttöön, jotka nähdessä Närä raakkui välittömästi pysäyttämään auton, sillä hänen määräysvaltansa ulottuu myös sukulaisten autoihin. Löin käskyn saatuani liinat kiinni ja Närä avasi sivulasin:

- Päivää tytöt, säästäkää jalkojanne ja istukaa automme kyytiin, papparainen lirkutteli.
- Eeehhehhee, näetkö tuon? tytöistä lyhyempi osoitteli meitä.
- Joo, eix siinä olekin renkaat ja loota, pitempi vastasi.
- Täh? Närä äimisteli suu auki.
- Jep, Skoota, siin on renkaat ja loota, se on helppo purkaa ja koota, lyhyempi liftareista nauroi vatsaansa pidellen.
- Täs-sä on ilmastointikin, Närä kurnutti naama punaisena.
- Kato miten tuokin punoittaa, ei taida lootassa ilmastointi toimia, lyhyempi liftari jatkoi.

Se siitä, minua ei tarvinnut käskeä jatkaa matkaa, sillä tein sen ihan oma-aloitteisesti, ettei vaan omakin maine mene tällä ajellessa. Emme keskustelleet kauppaan mennessä yhtään mitään autoista, Närä oli jopa poikkeuksellisen hiljaa. Teimme kauppaostokset myös hyvin hiljaisissa merkeissä, molemmat ostivat mitä tarvitsivat.

Kotimatalla ajoin vielä pienen lenkin, jotta saisin paremman käsityksen tämän lootan ajo-ominaisuuksista. Ei niissä oikeastaan ollut mitään isompaa moitittavaa. Kulutus oli ajotietokoneen mukaan tässä pyörittelyssä 4,8 litraa sadalle, mikä pisti miettimään oman Rutinoffin taloudellisuutta, se kun vei 1.1 litran bensakoneella noin kymmenen litraa sadalle samanlaisessa ajossa. Jotenkin minusta tuntui, että tämän Skodan ajotietokone saattoi näyttää vähän todellista pienempää kulutusta. Varmuuttahan tuohon ei saanut näin lyhyellä koeajolla.

Viimein koeajo oli saatu päätökseen ja jätimme Skodan vierasparkkiin odottamaan Närän sukulaisen pääsyä pois sairaalasta. Paiskatessani auton oven kiinni, minut hyvästeli tuttu ”rämps”

ääni. Myös keskuslukitus piti vähemmän nykyaikaisen kloksahduskonsertin lukkojen arpoessa kiinnimenojärjestystä. Se kuulosti nimittäin siltä, kuin lukot menisivät kiinni peräjälkeen, eikä suinkaan yhtä aikaa.



Tässä mielipiteeni autosta: Skoda Fabia 1.9 TDI farmari antaa tavaroille kunnon kyydit, sillä kone on ruudikas ja vääntävä paketti. Tilaa on tarpeeksi ja monelle jopa aivan liikaakin. Auto ei ole millään tavalla kovin mukava, vaan lähinnä käytännöllinen.

Tässä olisi oiva auto esimerkiksi vannoutuneelle ikisinkulle, sillä vastakkainen sukupuoli ei tuon koeajomme perusteella tule lähestymään ainakaan vapaaehtoisesti tällä ajavaa miestä tai naista. Säälipisteitä tällä saa kyllä kerättyä, mutta ei ihmissuhteita. Vielä jos tykkää yksin vetää mökillä pään täyteen, niin tällä saa kuskattua hyvin isommankin juomamäärän perille ja taatusti edullisesti, nyt kun kaikki tuijottavat vain autojen kulutuksia.

Missään tapauksessa en suosittelisi tätä henkilölle, joka on tottunut nauttimaan lempimusiikista auton alkuperäisen äänentoistojärjestelmän avulla. Tässä autossa voi herkimpiä hihistejä hirvittää aivan uudella tavalla.

Ja ei sitten oteta liian vakavasti tätä koeajojuttua. Vakavahenkiset koeajoreportit pitää mennä lukemaan muualle.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).