

Rutinoffin kuski körötteli: Subaru Legacy



Olin jotenkin jumissa koeajojen suhteen, nimittäin jumissa japanilaisiin autoihin. Oikein kauhulla ajattelin sitä tulevaa päivää, kun joku tarjoaa ihka elävää (toimivaa) Corollaa ajettavaksi, huih.

Onneksi tämänkertainen auto oli itselleni kohtalaisen harvinainen tuttavuus, joten otin erittäin kiitollisena vastaan tarjotun tutustumismahdollisuuden.

Auto jota pääsin tällä kertaa tutkimaan, totteli nimeä Subaru Legacy 1.8 vuodelta 1990. Omistajan mukaan kyseessä oli kaikilla kaapiva rakkine. Harmikseni auto oli pilattu jo tehtaalla, maalaamalla se valkoiseksi, hyh!

Katselin parkkipaikalle ajettua Subaruja ja totesin sen näyttävän ainakin päällepäin autolta. Heti ensimmäisenä minulla pisti silmään Subarun arka mallin julkituomispolitiikka. Takaluukkuun oli reteesti laitettu auton merkki, mutta ei mallimerkintää. Mallimerkintä puolestaan löytyi auton sivulta takimmaisena pienen sivuikkunan alapuolelta. Häpesivätköhän ne tätä mallia jostain syystä? Itse olisin ennemminkin ollut sillä kannalla, että takaluukkuun vaan kaikki merkinnät. Lisäksi sinne olisi voinut laittaa jotain muutakin varustemainintaa samaan rahaan, kuten ”ratista kääntyvät etupyörät” ja ”hassu bokserimoottori”. Ellei noista merkinnöistä olisi ollut muuta apua, niin takana ajelisi ainakin hyväntuulista porukkaa.



Annoin miinusta auton mallimerkintöjen puuttumisesta kynnyksistä ja kumimatoista, nehan ovat niitä tärkeimpiä paikkoja.

Sen sijaan pienen plussan arvoinen suoritus oli auton painon säästäminen jättämällä ovista ikkunoiden karmit pois. Lisäksi tässä tuli kaupanpäälle sellainen lievä Amerikanfiilis. Subaruun tuo jotenkin tuntui sopivan, toisin kuin Närän Corollaan.

Vaikka ovet saivat plussaa, niin saivat ne miinustakin. Jokaisessa ovesta oli nimittäin energiaa tuhlaavat sähkölasit. Kannattaisi Subaruun insinöörienkin vaan käydä katsomassa Rutinoff-tehtaalla, että miten auto tehdään oikeaoppisesti veivattavilla ikkunoilla. Subarun kuljettajan puoleinen ovi vaikutti enemmän Nintendolta, kuin auton ovelta.

En uskaltanut koko aikana painella noita nappeja, tiedä mikä paikka autosta olisi lähtenyt liikkeelle. Sisätiloilta Subaru vaikutti aika normaalilta tapaukselta, kaikenlaista naurettavaa juttua oli oikeastaan liiankin vähän tarjolla. Käsijarru oli aivan tutulla paikalla ja sen luona oli tänä kesänä niin tarpeelliseksi osoittautuneet penkinlämmittimet.

Sisävaloja tuntui myös riittävän ihan kohtalaisesti. Takana oli oma ja edessä jopa kaksi erillistä kohdevaloa, kummallekin etupenkkiläiselle oma. Ihan hyvä tuollainen oivallus, ei tule niin helposti riitaa kartturin kanssa, vaikka tämä lukisikin kyydissä Aku Ankkaa. Punaisen värin käyttö oli järkyttävän vähäistä, sitä ei juuri ollut.



Jotenkin jäin kaipaamaan pyöreitä lämmityslaitteen säätönuppeja. Että miksi? No siksi, koska tässä autossa ei ollut sellaisia, höh!

Tuuletus autossa vaikutti ainakin ilma-suuttimien puolesta toimivan, elleivät ne ole tukossa vanhoista koivunlehdistä ja muusta jätteestä. Autossa oli apumiehen puolella hansikaslokeron yläpuolella kaksi ilmanvaihtosuutinta.

Oikeastaan hieno varuste näin stressin luvattuna vuosisatana. Ei tarvitse kotona aamulla föönata, vaan voi pyytää kuskaa pistämään puhalluksen täysille ja tukka taipuu varmasti takapenkille asti.

Jos apukuskilla olisi vain yksi ilma-suutin, niin voisi tulla hieman toispuoleinen kampa. Annoin tuosta loistavasti insinööriyön helmestä pienen plussan. Plussat ovat pieniä sen takia, että tuo auton ikävä punaisesta poikkeava väri häiritsi yhä vallan vietävästi. Juomatelineitä en autosta löytänyt, mutta mitäpä niillä olisi tässä laitteessa tehnytään. Autosta nimittäin puuttui humppakone aivan tyystin, eikä autossa oli kiva ruokailla ilman musiikkia.



Autossa istuessani minulle tuli sellainen fiilis, että joku tuijottaa minua aina välillä. Ne hetket olivat aika nopeasti ohimeneviä. Aloin jo epäillä pitkästä ajasta kohdalle sattuneen aurinkoisen päivän tehneen tepposet, kun huomasin vilkaista auton kattoa tarkemmin. Tässä autossa näytti olevan jonkinlainen kattoikkuna ulkopuolisen lintuelämän seuraamista varten. Ne ohimenevät tuijotus tuntemukset tulivat varmaan auton yli lentävistä linnuista, mokomatkin kyttääjät.

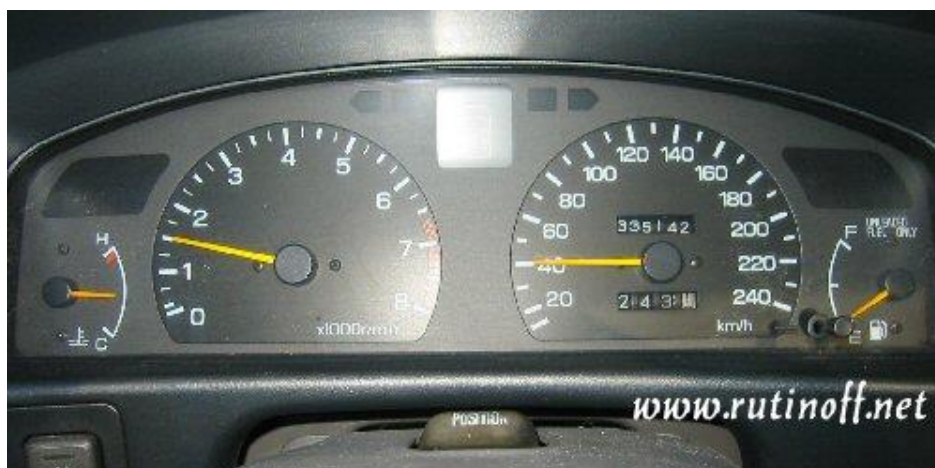
Tuo lintuikkuna oli vallon loistava keksintö, vaikkakin tähän oli laitettu virheellisesti sellainen himmeämmällä pleksillä varustettu versio. Talvella kun katolle laittaa lintulaudan, niin saa oivallisen mahdollisuuden tarkkailla lintujen ruokintaa sammakkoperspektiivistä. Tosin ajatus talitintin tortunväännön katselemisesta noin läheltä, sai aikaiseksi pienen inhon tunteen. Annoin siitä huolimatta plussia lintuikkunasta. Kovalla pakkasella kun pitää auton käynnissä ja suuntaa kaiken lämmön ylös, niin linnutkaan eivät palele niin pahasti. Tässähän jää vielä naapurin Volvo toiseksi linnunruokintapaikkana.

Löysin autosta yhden mielenkiintoisen oivalluksen. Tosin vasta omistaja sanoi minulle, ettei se ole teleskooppipamppu kanssa-autoilijoiden ojentamista varten, vaan penkinsäätövipu. Yritin nimittäin ensin kiskoa tuota teleskooppia irti kaikin voimin. Olihan tuollaisesta pitemmästä varresta huomattavasti helpompi säädellä, mitä lipsuvin sormin jostain hikisestä säätöpyörästä.

Tässä välissä halusin nähdä tuon kovasti mainostetun bokserikoneen, sitä kun ei ihan joka autossa ollutkaan tarjolla. Nousin autosta ja menin omistajan avaaman nokkapellin alle ihmettelemään tätä tekniikan ihmettä. Kovasti näytti siinäkin olevan venttiileitä, ihan 16 kappaletta, kuten muissa venttiileillä hulluttelevissa autoissa. Toki Subarun isoon 1.8 litran koneeseen oli helpompi survoa tuollainen määrä venttiileitä, mitä Rutinoffin litran koneeseen. Ei ollut punaista moottoria tässäkään vehkeessä, ainoastaan punainen akunnavan suoja, joka yksistään ei riittänyt värin suhteen mihinkään, tavallaan vaan sääliitti tuollainen. Moottori sinällään oli normaalista poikkeavan näköinen, mutta nähtävästi aivan toimiva, koska auto oli tuotu ajamalla koeajopaikalle.

Katselin autoa vielä ulkoa päin ja totesin sen katonrajassa kulkevan mustan raidan, joka meni etutolpasta takatolppaan. Lieneekö tuolla jotain tekemistä tuunaamisen kanssa? Nykyisin kun nuoriso tuhertelee uusissakin autoissa konepeltejä mustiksi, niin tässä mallissa muoti oli jo ennakoitu omalla tavalla. Toisaalta toinen varteenotettavampi vaihtoehto on linjalla ollut sokea maalari. Nähtävästi tämä auto on maalattu tehtaalla käsityönä ja joukossa on ollut yksi, joka ei ole joko nähnyt värejä oikein tai sitten jääripäisesti maalaili aina kaiken mustaksi. Tällä kertaa tuolle tyypille oli sattunut tuo katonreuna ja tolpat maalattavaksi. Haluaisinpa nähdä sen auton, missä kaverille on sattunut kohdalle jonkun oven maalaaminen.

Istuin takaisin autoon ja laitoin virrat päälle, halusin tarkastella sen mittaristoa tarkemmin. Auton mittaristo oli aika huomaavaista sorttia, se pyysi esimerkiksi tarkastamaan moottorin olemassaolon ”check engine” huomautuksella. Joko näistä varastetaan koneita normaalia enemmän tai sitten tuo oli japanilaista tarkkuutta. Pieni plussa tulee koneen tarkastamisen huomautuksesta. Katselin mittaristoa ja totesin autolla olevan takana jo 335 tuhatta kilometriä. Aika kunnioitettavan tuntuinen kilometrimäärä japanilaiselle autolle. Lisäksi se ei edes käryttänyt omistajan siirtäessä sitä parkkipaikalla toiseen kohtaan. Pyysin omistajaa autoon ja käynnistin tuon omituisesti säksättävän moottorin.



Auto reagoi koneen äänistä huolimatta kaasuun ihan mukavasti. Sain ensimmäisessä alamäessä todella helposti kaksikymmentä rikki. Auto jopa tuntui vielä kiihtyvän siinä vaiheessa. Tosin kyseessä oli kyllä alamäki ja mahdollinen myötätuuli. Seuraavassa ylämäessä olin valmis vaihtamaan takaisin ykköselle, mutta auto vaan kiipesi ylös asti, ilman mitään kenkkuiluja. Tässä vaiheessa minulla piti jo myöntää itselleni, että kyllä tuo kone perhana vie tätä autoa eteenpäin ihan normaalisti. Koska ikkuna oli auki, eikä ovesa ollut edes karmeja fiilistä haittaamassa, niin laitoin reteesti kyynärpään ulos ja annoin palaa täyttä neljäkymmentä. Auton mittarissa oli vain hieman ylimääräisiä lukemia. Mielestäni tuollainen liiallisten lukemien laittaminen oli vain maalin tuhlaamista ja auton painon lisäämistä. Miinusta liiallisista nopeusmittarin lukemista. Samoin mittariston synkronisointi ei ollut oikein kohdallaan ja bensamittari näytti melkein tyhjää tankkia. Kierroslukumittaria katsellessani selkäpiitä kulkivat kylmät väreet, punainen alue alkoi vasta kuuden ja puolentuhannen kieppeillä. Mahtaa olla maailma täynnä bokserin osia jo noilla kierroksilla.

Ajelin hissukseen neljäkymmentä ja keräsin heti mahtavan jonon taakseni. Ensimmäisissä liikennevaloissa tempaisin reteesti vasemman kaistan, sillä olihan Subaru ralleista tuttu auto ja menevän pelin maineessa. Oikealle kaistalle tunki välittömästi joku hermostuneen oloinen tila-auton kuski, mokomakin tavis. Painelin vähän kaasua valoissa ja oikein aistin tämän reilut kolmesatkoa menneen auton kyltymättömät menohalut. Vastoin tapojani tempaisin heti nopeuden tuonne viiteenkymmeneen. Bokseri tuntui vääntävän yllättävän kivasti heti alhaalta ja kytkin otti erittäin miellyttävästi. Ei tullut minkäänlaista tuntemusta siitä, että auto olisi meinannut sammua tai nikotella lähtiessä.

En tiedä johtuiko aurinkoisesta päivästä vai jostain muusta, mutta oikea kaista tuntui vetävän meidän ajamaa kaistaa paljon nopeammin. Sitä pitkin ajavat autot vain suhahtelivat ohitse, vaikka kohdalla oli viidenkymppin nopeusrajoitus tietyön takia. Luulin hetken noiden nopeiden ohitusten johtuvan auton käryttämisestä, mutta ei se mitään käryä puskenut näillä kovilla nopeuksillakaan. Omistajan yllytyksestä minun oli pakko suunnata auton keula vähän nopeammalle baanalle ja tempaista hetkeksi satanen tauluun. Oli se jännä tunne, kun auto meni melkein suoraan. Ihan vähän vaan puolsi oikealle. Tosin paljon vähemmän, kuin Rutinoff. Tekivätköhän Subarun tehtaot myös junia?

Palasin takaisinpäin vähän pienempiä teitä, sillä tuollainen kaahaaminen alkoi hermostuttaa minua kovasti. Auton alusta tuntui miellyttävän pehmeältä. Olin odottanut sen olevan jotain Toyotan luokkaa. Närän Corollan jousitus oli tähän verrattuna kuin kivireen. Ei Subarun alusta mitenkään löllö ollut, vaan sellainen mukava. Taisivat käyttää Rutinoffin tehtaot tekemiä jousia tässä keksinnössä. Katselin vielä ajon päätteeksi autoa ulkoapäin ennen tuomiota. Yksi plussa minulla piti vielä antaa, auton omistajalla oli nimittäin punainen liina päässään. Tässä koeajossa on edes jotain punaista.

Tässä tuomioni: Tämä rallipolkujen kulkija on jotenkin kovin huomiota herättämättömän oloinen valkovarpuunen, mitä ei tule juuri toista kertaa liikenteessä vilkaistua. Tällä perusteella autoa voisi suositella vaikka menestyvälle muusikolle keikka-autoksi. Ei pyöri teinityttöjä jaloissa riesaksi asti, kun kukaan ei muista millä autolla tähti ajaa. Lisäksi tätä voisi suositella säksättävistä äänistä ja osittain mustasta autosta pitävälle tuhertajalle. Missään tapauksessa en voi suositella tätä ehjäkattoisesta autosta pitävällä lintujen vihaajalle. Enkä suosittelisi tätä myöskään ikkunankarmiin nojaamaan tottuneelle lökäpöksylle. Voi tulla nenu pipiksi jos nojailee vanhasta tottumuksesta.



Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

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

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004