

Rutinoffin kuski körötteli Volvo 240 farmarilla



Autoilun maailma on mielenkiintoinen, totesin itsekseni, seistessäni tämänkertaisen korvikeauton vierellä. Siinä oli kokoa niin paljon, että edellinen Micra olisi mahtunut sen takakonttiin vaikka poikittain.

Tämä yllättävä koeajettava tuli naapurin Volvo-miehen kautta. Omaan autoaan hän ei kuulemma anna ajettavaksi, kuin kuolleen ruumiinsa yli. Jotenkin minulla kävi samalla mielessä kirves, mutta annoin asian kuitenkin olla. Volvo-miehen eräällä sukulaisella on iso perhe ja auton viereisen kuvan auto.

Tapasin tämän Volvon omistajan eräänä maanantaipäivänä aivan lähellä paikkaa jossa itekin asustelen. Kyseinen Volvo oli malliltaan 240 GL farmari ja rekisteröity seitsemälle. Vuosimalli oli kuulemma 1990. Katselimme kolmestaan tätä valkoista autoa ensin päältäpäin. Volvo-mies ja hänen sukulainen alkoivat keskustella yllättäen Volvoista. Katselin autoa ensin ulkoa sisälle ja laskin istumapaikkoja olevan normaalimäärän. Vaikka kuinka montaa kertaa ynnäilin, en saanut niitä seitsemää paikkaa mistään, ellei sitten ruotsalaisilla ole tapana puolittaa etupenkin paikkoja. Viime Ruotsissa käynnistä oli niin paljon aikaa, etten muistanut, että istuuko siellä etupenkeillä neljä henkilöä kahden sijasta?



Sain viimein suuvuoron Volvo-friikeiltä ja kysyin, että ovatko etupenkit neljälle vai harrastetaanko ruotsalaisissa autoissa bussien tapaan seisomapaikkoja?

Nauramisesta ja pirullisesta ilkkumisesta päätellen eivät harrastaneet kumpaakaan. Olin jo laskea ilmat kostoksi Volvon renkaista, kun omistaja avasi takaluukun ja loihti sieltä esiin kahden istuttavan penkin. Nyt täytyi myöntää, että ensimmäistä kertaa näin tuollaisen systeemin lähempää. Lisäpenkistä annoin plussaa.

Systeemi vaikutti nerokkaalta, olisikohan Volvolla ollut aikoinaan töissä joku Rutinoff-tehtaan insinööri? Penkkien kanssa tavarankuljetuskapasiteetti oli aika vähäinen, tosin kyllä sinne muutama pullo juotavaa mahtui vielä mukaan. Kehotuksesta huolimatta en uskaltanut nousta testaamaan tuota penkkiä. Volvon omistajan mukaan heidän lapset tykkäävät istua siellä mielellään. Uskoin sen, sillä takaikkunasta on vallan kätevä irvistellä takana tuleville autoille vanhempien tietämättä.

Perään omistaja tosin kertoi, että Volvon lämmityslaite on ollut hajalla jo pitemmän aikaan ja varsinkin talvella siellä takana oli todella kylmä. Ihmettelin ääneen, että miksi sitä ei ole sitten korjattu? Korjaamattomuuteen oli kuulemma selvä syy. Lapset jäättyivät pakkasella penkkeihin kiinni ja pysyivät sitä kautta helpommin aloillaan. Heillä oli kuulemma aina mukana hiustenkuivain, jolla he kotona tai kauppakeskuksessa sulattelivat kohmeiset lapset irti penkeistä.

Kotona se onnistui kuulemma hyvin lämpötolpan takia, mutta joissain kaupoissa oli asia paljon heikommin.

Volvon tavaratila oli normaaliasennossa todella valtava, kaljaa ja makkaraa mahtuisi mukaan vaikka kavereille asti. Lisäksi lattian alle sivuille mahtui jopa kokonainen työkalupakki. Työkalupakin kanssa oli vain tehty oikein kunnon emämoka, se oli metallinen ja täysin ruosteessa oleva. Valitettavasti ruoste ei ollut pysynyt pelkästään työkalupakissa, vaan se oli hiipinyt myös auton pelteihin. Tässä vaiheessa kiitin omaa nokkeluuttani, minulla ei nimittäin ollut edes kotona sisällä metallista työkalupakkia. Kehotin Volvon omistajaa hankkimaan pikaisesti sellainen muovisen työkalupakin, jos meinaa autoaan pitempään pitää.

Tutkailin vielä Volvoa päältäpäin ja totesin autosuunnittelun olleen tuolloin Ruotsissa aika suoraviivaista. Nähtävästi harpit olivat tulleet siellä kauppoihin vasta myöhemmin. Olihan tuosta muotoilusta toki hyötyäkin. Yritäpä esimerkiksi vaikka ruokailia jonkun uuden auton konepellillä, ei taatusti onnistu. Tämän Volvon konepeltiä voi pitää vaikka ruokapöytänä tarvittaessa.

Omistaja kiikutti tässä vaiheessa ylpeänä rekisteriotteen nähtäväksi, Volvo oli kuulemma juuri leimattu ilman yhtään huomautusta. Katselin rekisteriotetta ja totesin Volvolla olevan painoa Rutinoffiin nähden kivitalon verran. Halusin tietää sen tehot, mutta rekisteriotteessa oli tehojen kohdalla vain tyhjiä. Vilkaisin samalla keulalla olevia lisävaloja ja mieleeni tuli, että autossa oli tehoja rajattomasti. Kyllä noiden valojen ja tehomerkinän puuttumisessa täytyi olla joku yhteys.



Avasin tämän jälkeen kuljettajan oven ja syynäsin kynnyksen. Pettymyksekseni siinä ei ollut merkintää auton merkistä. Onneksi ainakin kuljettajan puoleisessa kumimatossa oli selvästi Volvo-sana. Nostaessani katseeni kumimatosta, silmiini sattui ovesa oleva varoitusmerkki. Miksi ihmeessä ovesa varoitettiin Volvovaarasta? Oliko se jotain hirvivaaraan verrattavaa kenties?

Tähän eivät Volvo-friikitkään osanneet sanoa mitään, joten jätin asian sikseen. Merkin jälkeen silmiini sattui kuljettajan ovesa oleva ruuvi. Kysyin asiaa ja sain kuulla sen pitävän kiinni ovesa olevaa kylkilistaa.

Annoin pienen harkinnan jälkeen miinusta sekä epämääräisestä varoitusmerkistä, että huonoista ruotsalaisista kylkilistaliimoista.

Tässä Volvossa oli menty ulkoisen värin suhteen siitä missä aita oli ollut matalin, eli se oli maalattu valkoiseksi. Sisusta oli puolestaan sininen jostain kumman syystä. Joko Volvon tehtailla oli ollut joku värisokea töissä tai sitten tämä oli värien puolesta joku Suomeen tuleva erikoismalli. Nähtävästi Ruotsissa näitä markkinoidaan keltaisina.

Ulkopuolen syynäämisen jälkeen istahdin sisälle Volvoon. Ensimmäisenä täytyi myöntää, että tilaa oli Rutinoffiin verrattuna todella paljon. Annoin ylimääräisestä hukkatilasta miinusta, sillä täällähän joutuu jopa huutamaan, että muut autossa olevat kuulevat. Koskakohan joku keksii laittaa näihin isoihin autoihin sisäpuhelimet eri istuinpaikkojen välille? Harmi, etten osaa ruotsin kieltä, olisin muuten voinut kilauttaa Volvon tehtaalle ja ehdottaa moista ideaa.

Auton sisällä katseeni sattui ensin kuljettajan ovesa olevaan kaiuttimen sijoituspaikkaan. Tästä oli pakko antaa plussa. Kerrankin kaiutinpaikka oli suunniteltu korvia ajatellen, eikä kenkiä ja lahkeita

varten, kuten useimmissa autoissa oli tapana. Kaikesta päätellen ne potkivatkin todella kovaa, sillä ainakin molemmista etuovista oli muoviosat hajonneet bassojen vaikutuksesta. Volvon omistaja ehdotteli, että kuuntelisimme auton äänentoistoa. Peruin kuitenkin välittömästi tämän kokeilun kuullessani ainoan vaihtoehdon olevan ruotsalaista kansanmusiikkia kasetilta. Tyydyin vain nyökyttelemään päätä huimasta äänentoistosta ja vaihdoin puheenaiheen auton lämmityslaitteeseen.

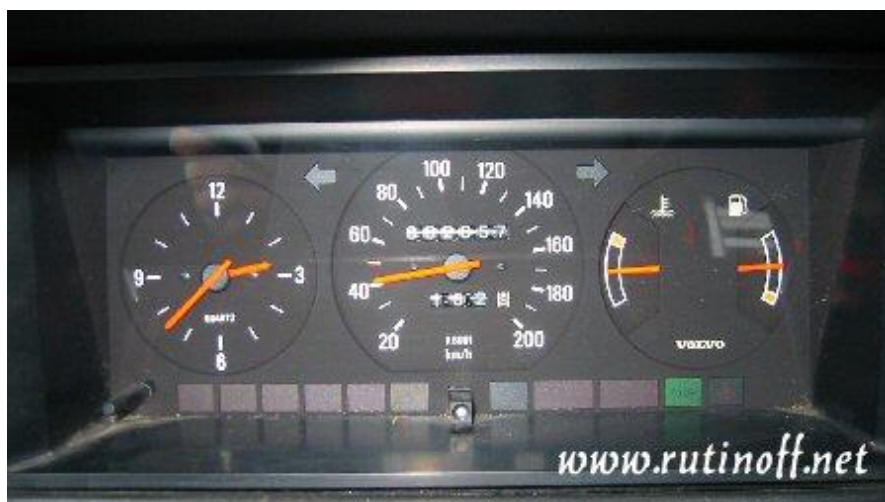


Koska se oli rikki, emme päässeet testaamaan sitä ollenkaan. Tutkailin kuitenkin sen säätimiä ja totesin niiden olevan edellisestä autosta poiketen vaakatasossa kulkevia säätimiä.

Tekstien mukaan autoon sai jostain myös mixattua ilmaa, mitä se sitten lieneekään? Olikohan taas kyseessä joku ruotsalainen erikoisuus, kuten ruotsalaisen ja paikallisen ilman sekoittaminen keskenään? Nähtävästi tässä autossa oli jossain joku säiliö ruotsalaiselle ilmalle, joka täytetään aina huollon yhteydessä. Annoin miinusta tuollaiselle omituiselle huoltokohteelle.

Auton sisustassa jatkui suoraviivainen tyyli. Ihme, etteivät olleet varustaneet tätä neliskulmaisella ratilla? Juomatelineitä ei Volvossa myöskään ollut, mutta jostain syystä se ei edes yllättänyt minua. Mielenkiintoisen yksityiskohta oli reiälliset niskatuet etupenkeillä, ne toivat autoon lisää avaruutta. Tosin vaikka etu- ja takapenkkien väliin olisi muurannut seinän, niin tilaa olisi ollut silti huomattavasti Rutinoffia enemmän. Myöskään mitään sähköhärpättimiä ei tästä autosta löytynyt. Tuo nyt oli oikeastaan vain positiivista.

Viimein tuli aika lähteä kokeilemaan tätä maantieläivää tienpäälle. Asettelin takapuoleni huolella penkille ja säätelin sen sopivaksi itselleni. Sain avaimet kouraani ja jäin tuijottamaan hölmistyneenä eteeni. Autossa oli jostain kumman syystä kaksi virtalukkoa. Toinen oli tupakansytyttimen vieressä ja toinen normaalilla paikalla ratin vieressä. Naapurini Volvo-mies hihkui jo malttamattomana takapenkillä, että käynnistäisi sulosointuisen Volvo-moottorin. Koska näitä ihmeellisiä virtalukkoja oli tullut vastaan aikaisemminkin, päätin nyt kokeilla suosiolla ratin vieressä olevaa virtalukkoa. Hyvä, että kokeilin, sillä auton omistaja alkoi naureskella jostain pösilöstä joka oli yrittänyt startata auton siitä toisesta virtalukosta. Se oli kuulemma hälyttimen virtalukko.



Volvo käynnistyi vallon vaivattomasti ja piti käydessään outoa huminaa. Vilkaisin peilistä taaksepäin, mutta mitään savua ei näkynyt isosta kilometrimäärästä huolimatta. Otin nopsaan kameran esille ja mittaristosta pari koekuvaa. Mittaristo vaikutti pikaisen tutustumisen perusteella todella selvältä. Ainoastaan kierroslukumittarin puute ihmetytti tällaisessa lisävaloin varustetussa äärettömän tehon omaavassa autossa. Vilkkujen symbolit olivat todella selkeät, tässä autossa näki heti, että mihin suuntaan on kääntymässä. Joissain autoissa vilkkuu aina sama merkkivalo ilman nuolinäyttöä.

Kurvasimme tämän jälkeen pihasta tielle ja lähdimme pienelle koeajolenkille läheisille pikkuteille. Volvo vaikutti Rutinoffin jälkeen suorastaan panssarivaunulta. Tuli sellainen tunne, että tällä mennään mistä vaan ilman naarmun naarmua. Painosta huolimatta Volvo kiihtyi vallon helposti neljäänkymmeneen. Vähän oli fiilis niin kuin olisi jossain laivalla ollut. Kone tuntui vääntävän ihan kivasti ja kiihtyvyyksikin oli takapuolituntumalla aivan riittävä. Olin todella varovainen kaasupolkimen suhteen, koska enhän tiennyt minkä tehoinen kone siellä pellin alla oli.

Ajosta ei ollut oikeastaan mitään negatiivista sanottavaa, jopa omistajan ilmoittama 12 litran kaupunkiajokulutus oli mielestäni aivan kohdallaan kahden litran koneelle. Oikeastaan se oli hieman jopa alakanttiin, sillä söihän Rutinoffin litrainen kone helposti tuon saman kaupungissa. Ehkä se vaan on niin, että tuollainen optimaalinen kone syö vähintään noin paljon. Pienemmällä kulutuksella olevat autot ovat jotenkin kompromisseja. En nimittäin usko, että Rutinoffin tehtailla olisi tehty mitään kompromissia täydellistä autoa tehdessä. Luultavasti Volvo oli harrastanut teollisuusvakoilua päätyessään malleissaan samansuuruiseen kulutukseen.

Kurvailimme muutaman mutkan ja risteyksen kautta takaisin lähtöpaikkaamme. Nousin ulos autosta ja kiersin sen takapuolelle kuvatakseni Volvon vielä takaa. Näppäsin muutama takakuvan ja totesin samalla Volvon olevan myös urakkamiesten suosikkiauto. Päädyin tähän olettamukseen siksi, että takaluukun kahvassa oli kädensijat molemmille käsille. Yleensä kahdella kädellä tekee tuplaten sen mitä yhdellä.

Tässä vaiheessa molemmat Volvo-friikit vaativat tuomiota, siis autosta. Koska auto oli syynätty joka kantilta ja jopa ajettu, päätin kertoa mielipiteeni:

Mielestäni auto oli pilattu huonoilla värivalinnoilla, vaikkakin värit olivat suomalaisittain isänmaalliset. Volvo ei missään tapauksessa sovi pienen parkkipaikan omistajille ison koon takia tai huonokuuloisille puuttuvan sisäpuhelinjärjestelmän vuoksi. Volvon niskatuet olisin voinut kelpuuttaa jopa omaan Rutinoffiin, koska niistä oli kiva katsella läpi. Yritys irrottaa niitä sai aikaan niin paljon perkeleitä omistajan taholta, että homma piti jättää kesken. Mielestäni tämä auto sopii perheille, joiden lapset tykkäävät irvistellä takana ajaville tai vaihtoehtoisesti bongailia niiden rekisterikilpiä.



Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

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

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004