

Rutinoffin kuski körötteli Nissan Micralla



Tällä kertaa korvikeauton koeajovuorossa oli oikein miellyttävä tuttavuus. Merkki tai malli ei juuri sytyttänyt, mutta se koneen koko. Tässä korvikeautossa on aivan samankokoinen kone, kuin rakkaassa Rutinoffissani.

Kyseessä on siis Nissan Micra Avec vuosimallia 1998 ja koneena täysi litrainen tehopata tuplanokilla ja 16 venttiilillä. Tehoja tälle koneelle ilmoitettiin rekisteriotteessa huimat 40 kW. Kuulostaa aika kovalta lukemalta, koska Rutinoffissa on vain 35 kW.

Micrassa on painoa Rutinoffia enemmän, joten ne liikkuvat todellisuudessa varmaan aika tasatahtia.

Sain tämän auton koeajoon vihjeen itseltään Oskari Närältä. Olin juuri päivätorkuilla, kun kännykkäni alkoi piipittää saapuneen tekstiviestin merkiksi. Otin puhelimen käteeni ja luin saapuneen viestin:

”Mene Mellarin Esson takapihalle, silä Mikran romu. Haku se ja kehu samalla Corolla. T: O. Närä.” Minun piti oikein soittaa Närälle ja kysyä mitä hän viestillään meinasi. Selvisi, että hänen vanhalla koulukaverillaan on Micra ja Närä oli pyytänyt hänet tunnin päästä kyseiselle huoltoasemalle. Päädyimme viimein sellaiseen ratkaisuun, että Närä lähtee kuskaamaan minua Corollallaan sinne huoltoasemalle.

Saavuttuamme Essolle, oli sen takapihalla jo Närän koulukaveri odottelemassa valkoisen Micran kanssa. Harmittelin kovasti, etten tullut omalla Rutinoffilla, olisi nimittäin ollut kiva vertailla niiden kokoa keskenään. Omistaja oli hyvin ylpeä autostaan, hän kutsui sitä vaatimattomasti kuningas-Micraksi. Mielestäni ei ollenkaan paha kutsumanimi, Närä tosin repeili sille tyhmyyttään ihan ääneen.

Micra vaikutti päällepäin todella simppeiltä paketilta tylsän valkeassa kuosissaan. Takaluukussa komeili Avec-teksti. Jäin miettimään toviksi sen tarkoitusta ja tulin siihen tulokseen, että sen täytyi tarkoittaa, että voima on kanssamme. Muistaakseni avec tarkoitti jotain kanssa tai mukana. Kirosin taas mielessäni kaikki ulkomaiden kielillä laitettut tyypimerkinnot. Tämänkin auton mallimerkinäksi olisi voitu ihan hyvin antaa Micra mahtikone, eikä joku typerä Avec ja 16 V, kuten sen lokasuojiin oli laitettu.

Micra oli kaksiovinen, kuten Rutinoff, joten siitä plussaa vihkoon. Avasin sen takaluukun ja totesin pettymyksekseni sinne mahtuvan paljon enemmän tavaraa kuin Rutinoffin konttiin. Positiivista oli puolestaan se, että takapenkin selkänoja kaatui yhdessä osassa. Kuinka monessa autossa selkänojan saa kerralla nurin? Yleensä sitä joutuu kaatamaa kahdessa osassa ja se vasta rasittaa laiskoja ihmisiä, kuten meikäläistä.

Takakontissa oli jopa jotkut kiinnikkeet, joten juomakorit saadaan kunnolla kiinni. Tämä oli todella tärkeä seikka turvallisuutta ajatellen. Ikävä saada neljänkympin vauhdissa sitomaton kori takaraivoon, siinä voi katketa jopa ajatuksenjuoksu hetkeksi.



Takaluukun syynäämisen jälkeen menin tarkastamaan tämän kulkineen sisätiloja oikein suurennuslasin kanssa. Takapenkille kulku oli kaksioivisten autojen tapaan hieman voimistelua vaativaa. Eipä se pahemmin meikäläistä haittaa, istun nimittäin lähes aina etupenkillä autossa kuin autossa. Penkkien verhoilukuosi oli sanalla sanoen mielenkiintoinen. Toisaalta, jos takapenkillä sattuu jostain syystä olemaan kännisiä jotka ryynäävät penkille, ei sitä äkkinäinen edes huomaa tuollaisesta verhoilukuviosta. Pakko antaa pieni plussa kuosista.

Tämän yksilön penkki tosin näytti todella siistiltä, tuskin sinne oli vielä kukaan ryynäilty. En kuitenkaan alkanut tunkea itseäni sinne vaan päätin sen riittävän silmämääräisesti tilapäiseen kuljetukseen. Turvavyötkin siellä näyttivät olevan, joten eipähän tule jengi niskaan jarrutellessa huippunopeuksista.

Janoisena ihmisenä totesin harmikseni elintärkeiden juomapullojen tai juomatölkkien telineiden puuttuvan tästä keksinnöstä. Oliko tässä nyt ajateltu, että juomat haetaan aina takakontista jos alkaa janottaa? Olisi pitänyt palkata siihen japanilaisinsinöörien laumaan yksi amerikkalainen insinööri, niin olisi saatu auton laadun heikkenemisen lisäksi tusinan verran juomapullojen pidikkeitä ja telineitä ja vaikka mitä autossa ruokailemiseen liittyvää. Tästä puutteesta annoin miinusta.



Aikani sisustaa silmäiltyäni totesin autossa olevan muitakin puutteita, siinä ei ollut edes tupakansytytintä. Tätä en laskenut viaksi, sillä en itse tupakoi.

Oikeastaan sytyttimen puute oli todella mainio asia, eipähän kukaan pääse sillä polttelemaan pyöreitä palojälkiä auton riemunkirjaviin penkkeihin.

Tämän kuultuaan Närä oli jo menossa hakemaan omasta autostaan tupakansytytintä, mutta kielsimme Micran omistajan kanssa moisen yrityksen.

Sitä minä en vaan ymmärrä, että tuhkakuppi piti laittaa, olisivat jättäneet senkin pois.

Koska olin syynäilty Suomen talvessa niin tarpeellisia penkinlämmittimiä ennenkin, paikallistin myös tämän auton katkaisimen. Tässä tapauksessa tosiaankin puhuttiin vain yhdestä katkaisimesta. En vaan päässyt oikein käsitykseen, että lämpiääkö sillä vain kuskin penkki vai ovatko molemmat etupenkit samalla katkaisimella? En viitsinyt rasittaa turhaan auton moottoria kytkemällä sitä päälle. Tiesin nimittäin jo Rutinoffista, että turhat sähkölaitteet nostavat kulutusta ja vaikeuttavat auton käyntiä.

Suunnattomaksi yllätyksekseni totesin Micrassa olevan ratin korkeudensäädön, tosin silmämääräisen mitan mukaan säätövara oli vain noin kolme milliiä. Japanilaiset tuntuvat olevan tarkkoja noiden säätövarojen kanssa, mokomatkin pihtarit.



Keskikonsoli vaikutti pikaisen tutustumisen jälkeen kohtuullisen simppeiltä. Tuuletusaukotkin olivat kunnolla esillä ja ilman tymeitä vieraskielisiä tekstejä.

Lämmityslaitteen lämmönsäätimeen oli laitettu kivasti punaisia palleroita, niistä tuli välittömästi mieleen oma punainen autoni.

Ajovalojen korkeuden säätö oli laitettu mielestäni hölmöön paikkaan. Miten sitä valojen korkeutta voi säätää noin alhaalta? Jos pitää katsoa tuonne alas, niin eihän niitä valoja pysty näkemään samalla kertaa, elleivät sitten silmät harita ja kunnolla.

Vai oliko se niin, että tällaisessa Avec-autossa on aina apukuski mukana joka kommentoi esimerkiksi ajovalojen korkeusasentoa kuskin säätäessä? Yksineläjillä on kyllä vaikeuksia tällaisen mallin kanssa.

Pyysin auton omistajalta pikaisen opastuksen hallintalaitteiden suhteen ja päätimme lähteä pyörähtämään pienen lenkin. Närän jätimme purnaamisesta huolimatta kylmästi pihalle, emme kaivanneet hänen ”Toyota on paras” kommenttejaan. Halusin keskittyä ihan rauhassa tämän auton koeajoon.

Kone hörähti käyntiin todella vaivattomasti ja siellä oleva voima alkoi puhua. Vaihteet vaikuttivat napakoilta ja ne oli merkitty selvästi vaihdekepin nuppiin, joten matka saattoi alkaa. Jo huoltoaseman pihalla ihastelin Micran kevyttä ohjausta. Päästyämme tielle köykäinen ohjaustuntuma säilyi ja olin aivan myyty siitä. Kysäisin auton omistajalta, että voisiko hän myydä minulle sen tehostimen sopivalla hinnalla?

Omistaja katseli minua hetken aikaa silmät päässä seisten. Luulin jo sanoneeni jotain loukkaavaa, kun hän ilmoitti jonkun aikaisemman omistajan jo myyneen sen. Omistaja kertoili etsineensä itsekin ohjaustehostinta pellin alta ja sitä ei enää ollut siellä. Harmittelin huonoa tuuriani tehostimen suhteen ja keskityin taas ajamiseen. Matkan varrelle sattui useita risteyksiä, joten pääsin kiihdyttämään monta kertaa nolhasta neljäänkymmeneen.



Kokeilin jopa viitosvaihdetta tuossa neljänkymppin nopeudessa ja totesin koneen kiskovan Micraa aivan eläimen lailla vaihteella kuin vaihteella. Tällä korvikeautolla ajaessani tuli mieleeni, että mihin sitä ihminen oikein isompaa konetta tarvitsee? Taas kerran tuli todistettua, että Rutinoffin

tehtaan insinöörit olivat tosiaankin rakentaneet optimaalisen auton koneineen kaikkineen. Micran kohdalla japanilaiset insinöörit olivat vähän liioitelleet. Sen nopeusmittariin oli laitettu optimaalisesti huimia nopeuslukemia. Tuskin tämä Rutinoffia kovempi kulkija oli, joten tuosta olisi voinut jättää kaikki yli 130:n lukemat pois. Vaikka mittaristo oli kaiken kaikkiaan todella selvä ja helposti luettava, piti minun antaa sen turhien lukemien takia siitä miinusta. On se kumma miten nykyisin pitää joka asiassa liioitella.

Vielä kun olisivat vähän tiivistäneet tätä Micraa, niin kuljettaja voisi ottaa takaluukusta kylmää juomaa vain vähän kurottamalla. Olisivat voineet tätä seikkaa ajatella jättäessään juomatelineet pois. Micra yritti olla ajoltaan jopa Rutinoffia parempi, mutta huomasin pitkällä suoralla siinä sellaisen ominaisuuden, mitä ei Rutinoffissa ole. Micra puolsi hieman vasemmalle, muutaman sadan metrin suoralla se siirtyi useita senttejä sivusuunnassa.

Kyllä näin pieni puoltaminen täytyi olla joku ominaisuus. Jos auto kerran alkaa puoltaa, niin sen täytyy puoltaa kuin Rutinoffin, eli todella reilusti. Tuollaiselle viallehan vain naureskellaan rengasliikkeissä tai korjaamoilla. Rutinoffin ratista kun löysää otteen, niin se on välittömästi jommallakummalla puolen tietä, se on todellista puoltamista. Annoin miinuksen mokomastakin näennäisestä viasta. Kunnon vika olisi saanut puolestaan plussaa sen takia, että Rutinoffissa on vastaava vika.

Käännyimme eräässä kiertoympyrässä takaisin ja päästelin paluumatkan jo kovemmalla nopeudella. Sain houkuteltua Micran jopa kuudenkymppin huimaan nopeuteen. Hitto kun tämä olisi ollut punainen, niin menossa olisi ollut paljon enemmän fiilistä. Valkoinen väri jotenkin latisti tunnelmaa. Kurvasin Micran takaisin Esson takapihalle ja siellä seisovan Närän viereen. Veivasin ikkunan auki, kun Närällä vaikutti olevan jotain asiaa. Hän kysyi naureskellen, että olimmeko joutuneet molemmat polkemaan huoltoasemalle nousevassa ylämäessä? Mielestäni polkimia olin käyttänyt vai minä, joten annoin Närän jäädä vastausta vaille.

Avasin lopulta oven astuakseni ulos, kun Micra alkoi pitää halvatunmoista konserttia jollain ärsyttävällä pimpelipompeli-äänellä. Ensimmäisenä tuli mieleen kopauttaa sitä nyrkillä, mutta omistaja ehätti kertomaan valojen olevan vain päällä. Sammutin valot ja kirjasin miinuksen tästä ominaisuudesta. Närä alkoi tapansa mukaan taas kehua Toyotaa ja haukkui Nissanin japanilaiseksi rupautoksi, joita ostavat vain elämäänsä kyllästyneet vanhukset ja mahdollisesti niiden jälkeläiset. Lieneekö Närän kommenttien syytä, ettei hänen vanha koulukaverinsa montaakaan sanaa hänelle sanonut?



Omistaja halusi tietää mielipiteeni hänen kuningas-Micraastaan ja tässä tuomio:

Mielestäni tässä autossa on sitä jotain, ellei väriä otettu huomioon. Koneen koko on optimaalinen, mutta siinä on liikaa venttiileitä (8 riittää, kuten Rutinoffissa). Ei sovi ainakaan janoisille, koska juomatelineitä ei ole. Myöskään ei sovi autossa / auton polttajille puuttuvan tupakansytyttimen

takia. Muuten vallan toimivan oloinen pikkuauto, joka mahtuu pienempäänkin väliin. Sopii hyvin pienen auton tarvitsijoille, jotka eivät pelkää valoista muistuttavaa pimpelipompeli-ääntä.

Rutinoffin kuski
www.rutinoff.net

PS. Tämänkertainen koeajoauto on erään lukijan omistama. Kiitokset Ollille auton esittelystä ja koeajosta. Auton omistaja ei liity tekstiin mitenkään, vaan koeajotarina on keksitty omasta päästä.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004