

# Rutinoffin kuski körötteli Skoda Felicia combilla.



Vain viikko ensimmäisen korvikeauton koeajon jälkeen Andre otti jälleen yhteyttä. Hänen patonkipuodissaan asioi vanha Reetta-mummo jolla oli auton Skoda Felicia combi 1.3 LXI. Skoda oli otettu käyttöön vuonna 1998. Reetan opaskoira oli nähnyt Andren printtaaman Citroenin koeajoraportin ja haukkui Reetan mukaan koeajon pyörteisiin. Andre lupasi kysyä minun mielipidettä asiassa. Innostuin välittömästi kuullessani tästä ainutlaatuisesta tilaisuudesta. Reetta oli ajanut Skodalla vain kirkkomatkat, tosin joka päivä kaksi kertaa varmuuden vuoksi. Reetta oli nimittäin niin huononäköinen,

ettei nähnyt enää lukea seurakunnan ilmoituksia kirkonmenojen ajasta. Varmuuden vuoksi hän kävi kaksi kertaa päivässä tarkastamassa mahdollisen jumalanpalveluksen.

Reetan lievästi sanottuna epävarman ajamisen takia Andre toimitti Skodan minulle. Onneksi koeajopäiväksi sattui aurinkoinen ilma, inhoan nimittäin sateella suhaamista. Pihalle päästyäni olin pakahtua onnesta, tämä kaunotar oli todella Rutinoffin punainen, voih. Andren piti oikein potkaista minua, että sain kaivettua kamerani esiin kuvaamista varten. En halunnut ikuistaa tällaista urheiluautojen eliittiin kuuluvaa menijää kotipihalla, vaan vein sen arvoiseensa paikkaan kuvattavaksi. Lopulta kuvasimme Skodaa kahdessa eri paikassa, jotta se ei olisi päässyt pitkästymään yhteen paikkaan.

Aloitin jälleen tutustumisen auton sisältä, se tuntui vaan jotenkin luonnolliselta aloitukselta. Tällä kertaa minun ei tarvinnut edes miettiä käyttöohjekirjan lukemista, Reetta-mummon koira oli kuulemma safkannut sen aikoja sitten. Skodan mittaristo oli erittäin selkeä, josta annoin sille heti plussaa pari kiloa. Tosi menijä näytti olevan, mittarissakin lukemia aina kahteensataan asti. Tosin kierroslukumittarin puute pisti silmään. Tästä annoin miinusta, koska nyt joutui vaihtamaan korvakuulolla oletetulla punarajalla. Muuten Skodan nippelit ja nappelit tuntuivat olevan normaaleilla paikoillaan. Myöskään Skodalla ei tunnuttu harrastavan lampaantaljoja, vaan siinä oli penkinlämmittimet tai ainakin niiden katkaisijat. En nimittäin huomannut katkaisimien asennon vaikuttavan mihinkään muuhun, kuin katkaisen yhteydessä olevan lampun syttymiseen. Kivat tunnelmavalot joka tapauksessa.

Felicia oli urheiluautoksi todella hyvin varustettu, siinä oli jopa sisältä säädettävät peilit. Ne eivät tosin toimineet sähköllä, mutta sillä tavalla saadaan kaikki mahdollinen teho auton liikuttelemiseen. Ylimääräiset sähköhärpättimet tuppavat viemään tehosta terävimmän kärjen. Rutinoffikin meinaa sammua radion voimakkuutta lisätessä ja käynti aaltoilee aina vilkun tahtiin. Skodassa en sellaista havainnut, joten Tsekinmaan insinöörit olivat onnistuneet kaivamaan jostain tehokkaamman laturin. Tietysti se kostautui isommalla koolla ja sitä kautta liiallisella keulapainolla.



Hansikaslokeron toteutus oli aivan mahtava, olisin halunnut sen välittömästi mukaani. Andre alkoi taas nipottaa ja mutisi jostain toisen omaisuuden tuhoamisesta. Tämä Skodan hansikaslokeri olisi sopinut oikein hyvin yhteen niiden C3:n ovenkahvojen kanssa. Esimerkiksi joku koripalloilija saattaa ajaessaan harjoitella vaikka korien heittämistä Skodan hansikaslokeroon. Tästä hansikaslokerosta ei taatusti tule tavarat syliin kantta avatessa. Annoin taas plussaa Skodalle ja reilusti.

Tilat olivat mielestäni todella mainiot. Mahduin hyvin ratin taakse, vaikkei siinä ollut mitään säätöjä. Etutilojen tarkastamisen jälkeen kävin pikaisen visiitin takapenkillä. Totesin sen riittävän niille kännisille, joita takapenkeillä yleensä viikonloppuisin örisee. Lisäksi perheen pienoinen piltti mahtuu sinne vaikka miten päin.



Vaikka se kyseinen piltti ei vielä kiskoisikaan norttia, niin takaovissa oli kaukaa viisaana tuhkakupit. Tämä oli yllättävää, sillä monissa huipputuotteissa, kuten Rutinoffissa, ei ole takana omia tuhkakuppeja. Pyydä siinä sitten kuskilta ajon aikana, että karistaisitkos tämän nortin välillä sinne edessä olevaan tuhkakuppiin? Olin oikeastaan suunnattoman katkera tästä nerokkaasta oivalluksesta.

Sisätilojen jälkeen hyppäsin ulos autosta ja suunnistin takaluukulle. Tavaratila oli eläimellinen, muutenkin kuin koirankarvojen suhteen. Tilaa oli vaikka kuinka monelle juomakorille. Tänne ei tarvitse pulloja heitellä ilman koreja, todella siistiä! Lisäksi takapenkin sai kaatumaan kahdessa osassa. Kaikesta näki, että auto oli suunniteltu urheilukäytön lisäksi myös esim. muuttohommiin. Takaluukun jälkeen vilkaisin vielä konepellin alle. Andren mukaan se oli turhaa, en kuulemma ymmärrä autojen moottorista edes yhtä paljon, kuin se kuuluisa kala polkupyörästä. Ymmärsin minä sentään jotain. Siellä oli teksti ”Skoda 1.3 MPI”. Tiesin välittömästi mitä se tarkoitti; se oli selvästi lyhenne sanoista ”Skoda 1.3 Menee Pirun Innokkaasti”. Kaikesta päätellen Andre oli kanssani samaa mieltä, hän nimittäin nyökytteli päätään.



Vilkaisin vielä nopeasti Skodan alla olevan rengastuksen ja olin pudota perseelleni, siinä oli todelliset läskit alla! Tuumakoko oli myös urheiluautomaisen iso. Siinä oli insinöörien pitänyt laittaa parastaan, että olivat saaneet tuollaiset renkaat sopimaan Skodan alle. Lisäksi kaikki voimansiirto oli pitänyt mitoittaa huolellisesti isojen renkaiden tuoman rasituksen mukaan. Koko oli 155 / 70 R 13.

Syynättyäni auton sisältä ja päältä, hyppäsin ratin taakse ja käynnistin sen. Koneen käyntiääni kertoi minulle välittömästi huimista tehoista. Raaka käyntiääni kertoi jopa asiasta tietämättömille koneen raaosta tehoista. Andre luikahti hieman arastellen apukuskin paikalle ja sitten olimmekin jo menossa.



Skodan urheilullinen luonne innosti minut kiihdyttämään välittömästi hieman yli neljänsäntymppiin. Skoda lähti melkein kuin nappi paidasta, mitään ylimääräistä tahmaamista ei esiintynyt missään kohti. Muutamassa lähdössä onnistuin jopa sudittelemaan. Olin varmaan tosi ylpeän näköinen kaahatessani tällä vauhtihirmulla.

Muutaman kilometrin ajamisen jälkeen tosin putosin maanpinnalle. Olimme yksissä valoilla Honda Civic Type R:n takana. Olin nähnyt kisakusmien kaasuttelevan hermostuneena odotellen valojen

vaihtumista joulukuusessa. Minäkin pumppasin kaasua hullun tavalla ja odotin vihreitä. Lähdimme aika hyvin Type R:n perään, jäimme ensimmäisen metrin matkalla vain noin 80 senttiä. Tämän jälkeen Honda jotenkin pääsi karkaamaan ja kahdeksankymppiin nopeudessa minun oli aivan pakko luovuttaa. Tämä sen takia, etten halua missään tapauksessa polttaa korttia ajamalla yli nopeusrajoitusten. Tässä mentiin jo tuplanopeutta Rutinoffin normaaliin etenemisnopeuteen verrattuna. Honda-kuskillla oli kyllä aivan selvä etu puolellaan, sen auto oli juuri pesty. Puhdas auto on luonnollisesti likaista nopeampi, ainakin tällä kertaa.

Ajossa huomasin vielä yhden huippuominaisuuden Skodassa. Sen takalasin pesurista tuli kaksiosainen vesisuihku. Jälleen kerran sellainen oivallus, että menin sanattomaksi ja annoin reippaasti plussaa. Skodan ohjaus oli aika napakka kovassa vauhdissa. Parkkipaikalla se oli hieman jäykkä, mutta se on noiden alla pyörivien läskien syytä. Jos Skodassakin käytettäisiin Rutinoffin 135 leveitä renkaita, olisi sen ohjaus yhtä köykäinen. Teimme tällä kertaa Andren kanssa noin 20 kilometrin lenkin ja täytyy myöntää, että nautin joka kilometristä.

Palattuamme takaisin kotipihalle, Andre tiedusteli, että mitä mieltä olin ollut tästä korvikeautosta? Mielestäni tämä oli jo todellinen uhka Rutinoffin kaltaiselle maailman parhaalle autolle. Jos ne Tsekinmaalla vielä petraavat hieman, niin minulla saattaa olla suhde Rutinoffiin koetuksella. Onneksi ne eivät ainakaan vielä pystyneet horjuttamaan meidän yhteiseloa. Kaiken kaikkiaan tässä on ainesta jopa useamman vuoden korvikeautoksi.



*Rutinoffin kuski*

[www.rutinoff.net](http://www.rutinoff.net)

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004

