



# Vikoja ja vikurointeja

Vuosien mittaan on monenlaista autoa kulkenut Tuulilasin ja siihen vuonna 1973 sulautuneen Moottoriviestin toimituksen kautta. Varsinkin 1960-luvulla tarjonta oli kirjavaa: osa autoista kärsi mitä eriskummallisimmista luotettavuusongelmista. Ja jos tekniikka pelasi, matka saattoi katketa metsähallituksen puolelle – ajo-ominaisuudet kun olivat paljon nykyistä laveampi käsite. Kaivoimme esiin muutaman kamaluuden historian syövereistä.

**Matti Järvi**  
*Kuvat Tuulilasin ja Moottoriviestin arkisto*

## ENNEN KERTOMATONTA TUULILASIN HISTORIAA MATTI JÄRVEN TESTAAMAT KAMALIMMAT AUTOT

**P**aljon on automaailma muuttunut ja kehitys kehittynyt. Mainio esimerkki tästä on kaikkien aikojen ensimmäinen riippumaton kestotesti maassamme. Moottoriviesti pani maantielle kolme silloisten markkinoiden kuumimmista pikkuautoista. Ne olivat Fiat 850, Skoda 1000 MB ja Simca 1000.

Kahdelle tuli matkan aikana totta-antainen moottorivaurio. Lisäksi Skodan pellin alle syttyi pieni tulipalo, joka osittain sulatti kaasuttimen. Skodassa vaihdettiin männät ja sylinterit, Fiatissa puolestaan katkesi kampiakseli.

Mutta viat korjattiin ja matka jatkuu.

Parhaiten selvisi loppujen lopuksi Simca 1000, auto, josta aikoinaan oli liikkeellä kaikkein eniten herjaavia huhuja. Kaipa jotkut vielä muistavat sen, että ”Turun maahantuontikat-sastusasemalla Simca Tonni hajosi ravistuskokeessa niin ja niin monessa sekunnissa.”

Kuitenkin moisia vaurioita pidettiin puoliksi luonnollisina ja olihan autoissa jo silloin takuu, joka korvasi – jos korvasi.



### Moskvitsh Elite: emme jaksaneet

Ensimmäinen Moskvitsh-kokemukseni on Moottoriviestin toisesta Kestotestistä. Autot testattiin tuolloin kolmen ryhmänä.

Ensimmäinen joukko oli saatu ajettua ja koottiin seuraavaa. Silloinen maahantuoja Konela pyrki tuomaan Mossea esiin, olihan nyt kyseessä uusikorinen, aidossa Neukulassa tehty Moskvitsh Elite. Niinpä se pääsi mukaan.

Se, miksi auton mallinimi oli näin elitistinen, ei koskaan selvinnyt. Ehkäpä Moskvitsh Stahanov ei olisi ollut tarpeeksi myyvä. Eipä voi muuta



kuin valittaa, että jo tuolloin pyhä aate myytiin käsittämättömän halvalla kapitalismin kannattajille.

Tämä Mosse on ollut koko Kestotestimme historiassa ainoa auto, jota ei jaksettu ajaa loppuun lukuisten, mahdottomiltakin kuulostavien vikojen takia. Testipäiväkierjasta löytyi mm. seuraavaa: 25 000 ja 31 000 kilometrin välillä käydään varsinaisessa huollossa kaksi kertaa, huollossa korjataan vesipumppu, korjataan katkenneet vaihdelaatikon kiinnityskorvakkeet, ajon lomassa vaihdetaan itse katennut tuulettimen hihna, vaihdetaan hihna uudelleen korjaamalla, kun maantien päällä ei onnistuttu samaan sopivaan, korjataan sulakkeita, todetaan, että penkin verhoilut hajoavat ja ovien tiivisteet repsottavat, korjautetaan maahantuojan korjaamalla venttiilikoneisto, säädätään kytkinmekanismi, todetaan, että käynnistinmoottorissa on jotain vialla ja takaluukun avausvaijeri on poikki, säädätään ohjauskulmat, todetaan, että kakkosvaihteen synkronointia ei enää ole, viedään auto 30 000 km:n huoltoon, minkä jälkeen korjataan jarrut itse.

Tämän jakson aikana autoon lisättiin kaikkiaan kuusi litraa öljyä.

Olipa muuten unohtua: solenoidin korjattiin, pakoputken tiiviste hajosi ja puolan pienjännitejohto irtosi jatkuvasti, mikä siis aina pysäytti moottorin.

Huhhuh!

Todettakoon kuitenkin, että Mosse-ten testikumppanit, Datsun Bluebird ja Renault R 10 Major, olivat myös vierailleet korjaamalla muutenkin kuin huoltojen aikana. Mutta

vaikka Datsunista hävisi jäähdytysneste mystisellä tavalla ja Rellun ajoaloumpiot jouduttiin uusimaan, eivät ne kumpikaan mahtaneet Mosselle vikatiheydessä mitään.

### Moskvitsh Elite 1500 M: terästetty

Eikä niistä Mosseista noin vain eroon päästy. Aika meni eteenpäin ja kaupan edistämiseksi oli tehtävä jotain. Tuli entiseen koppaan uusi 1 500-kuutiainen moottori, jossa oli nokka-akseli kannessa ja imu- ja pakosarjat eri puolilla. Auto oli nimeltään Moskvitsh Elite 1500 M.

Autoa oli muutenkin ehostettu, se oli maalattu ja verhoiltu kokonaan uudestaan Suomen puolella. Alkuperämaasta ei äkkiseltään muistuttanut kovin selvästi muu kuin sisätilojen haju ja kummallinen rasva, jota oli roiskittu kaikkiin mahdollisiin paikkoihin polkimien niveliä sekä ovien saranoita ja lukkoja myöten. Mielestämme tämä töhnä muistutti enemmänkin koiranpaskaa ja haisikin voimakkaasti samalta.

Uusi lyhytiskinen moottori kehitti räväkät 75 DIN-hevosvoimaa – luultavasti enemmänkin, sillä takapyöristä mitattu raaka teho oli lähes 60 hv. Auto siis kulki kunnossa ollessaan sangen iloisesti.

Kulkupeli oli kuitenkin kauhistuttava ajettava: täsmälleen samat eväät kuin aiemminkin, mutta nyt olennaisesti paremman suorituskyvyn yhteydessä.

Jarrut olivat ensimmäinen säikähdyksen kohde. Ei ennen eikä myöhemminkään ole mikään auto



”Mosseen roiskittu töhnä muistutti koiranpaskaa ja haisikin voimakkaasti samalta”

pyrkinyt jarrumittauksessa niin livakasti poikittain ja tarvittaessa tekemään vaakapiruettia kuin tämä 1500 M. Autossa oli rummut edessä ja takana. Takajarrut lukkiutuivat kovin herkästi. Edessä taas kaksilla ensiökengillä varustetut jarrut puolsivat tilaisuuden tullen jompaan kumpaan suuntaan niin, että kun takapään ohjausvaikutus hävisi kokonaan, saattoivat etujarrut väantää auton poikittain joko oikealle tai vasemmalle täysin sattumanvaraisesti.

Mutta vähintään yhtä huikeata oli auton meno liki tasaisella tiellä. Mosse saattoi hypätä ilmaan ennalta varoittelematta vain hieman aavistusta suuremmista epätasaisuuksista – sellaisista, joita paremmat nyky-autot eivät edes huomaa.

Ajo- ja ohjausominaisuuksista ei siis juuri voinut puhua. Mutta hiljaisella nopeudella Mosse kulki hyvin sangen heikkokuntoisilla kelirikko-teillä.

Edellisen version tavoin oli tämäkin Mosse mekaanisesti huono: alkuperäisrenkaat lopuivat 16 000 kilometrissä, männänrenkaat olivat kappaleina 31 000 km:n kohdalla ja vaihteisto sai uusia sisäosia sekä takajarrut 16 800 km:n kohdalla. Pienempiä ongelmia olivat poltonestepumpun toiminnan loppuminen, korimekanismin hajoaminen, vaihteiston kiinnityspultin poistuminen sekä vaihteiston huihkuminen moottorin suhteen. Jatkuvat kaasutin- ja sytytysshairiöt olivat

# ”128:n moottori oli mitä moninaisimpien huolten pesä”



ongelmana koko matkan aikana.

Mutta sentään saatiin ajettua Kes-  
tötesti läpi! Terästetty (olikohan kä-  
sitteen taustalla jokin stalinisointi,  
sillä merkitsihän Josif Vissarionovitsh  
Zhukasvilin koodinimi ja sittemmin  
varsinaistunut nimi Stalin juuri teräksistä  
tai terästettyä) meni myyntiin vuoden  
1972 alussa – mutta eipä siitä paljoa  
rahaa lehden kassaan saatu.



## Plymouth Barracuda: moottoritiellä sivuluisussa

Amerikkalaiset autot tekivät 60-luvulla uutta tuloaan Suomeen. Syyinä oli se, että markkinoille tuli vähän pienempiä jenkkejä, kuten Mustangeja, Valianteja ja Ramblereita. Tosin pikkuisiin eurooppalaisiin verrattuna ne vaikuttivat tolkkuttoman suurilta. Yleensä nämä autot oli varustettu kohtuullisen kokoisilla kuutosmoottoreilla, mutta paremmat mallit saivat nenälleen periamerikkalaisen V8:n.

Näin oli laita myös Chrysler-yhtymän tuottamassa Plymouth Valiant Barracuda Formula S:ssä. Sen nokalla komeili 4,5-litrainen kahdeksikko, siis todellisuudessa aika pieni V-kone. Tähän aikanaan huomiota herättävän linjakkaan kuluneuvon koneeseen oli viritelty melkoisesti lisähevosia. Puhtia oli siis riittävästi, silloisen SAE-ilmoitustavan mukaan peräti 238 hv.

Ja kun kyseessä oli nimenomaan sporttimalli, oli vaihteistona nelinopeuksinen mekaaninen laatikko, jossa välitykset ovat tosi likellä toisiansa: ykkösen välitys oli 2,66:1 ja nelosen suora. Ykkösellä yliti kahdeksaankymppiin, nelosella pääsi vähän matkaa kolmattasataa.

Vaikka moottori oli selvästi vakioimallia kireämpi ja autossa oli oikein levyjarrut edessä, muu tekniikka oli toivottoman amerikkalaista: erillinen kaksin tukivarsin toteutettu

etujousitus ja lehtijousien varaan uskottu jäykkä, vetävä taka-akseli. Erikoisuutena edessä oli jousen rakenne. Yhtymä harrasti tuolloin väentösaavaa kierrejousen asemasta.

Leppoissa ajossa auto toimi – olihan siinä tehostettu ohjaus ja mukava jousitus, mutta varsinkaan tuolloin ei ollut paljoakaan paikkoja, joissa olisi voinut pitkään ajella leppoisasti.

Jarrutuskokeessa sain havaita, että vaikka levyjarrut edessä purivatkin, takapäässä tapahtui jotain kummaa: koko akseli alkoi pomppia. No, siitä selvittiin ja päästiin toiseen vaiheeseen, kiihdytykseen.

Kuten arvata sopii, alkeellisesti tuettu taka-akseli teki helposti omia tempujaan, mutta tosi pitkä ykkösövälytys – mikä siis tarkoitti samalla vähäisempää voimaa pyörillä – pelasti paljon. Kiihtyvyyttäkin sain mitattua alle 10 sekuntia sataseen.

Jo ennakolta olin suhtautunut autoon siten, että se sopi lähinnä moottoritielle. Näinhän se tunnotoman ohjauksen kanssa olikin. Mutta silti oli varsinainen yllätys, että keksintö lähti kummalliseen kiemurtelevaan ja pompahtelevaan sivuluisuun silloisen Hämeenlinnan moottoritiestä kaarteissa. Tosin vauhtia oli melkoisesti, mutta silti: eivät ne moottoritien kaarteet niin jyrkkiä ole, ettei niihin voisi kovaakin ajaa.

Tämän jälkeen lieneekin turha mainita, että samaisen auton ominaisuudet soralla olivat jokseenkin kaameat. Tuli sitten tekstissäkin mainittua, että Barracudalla ajaminen on elämys, ei kuitenkaan aina positiivisessa mielessä.

## Fiat 128: kiva ajaa, mutta...

Pitkästä rivistä erilaisia Fiateja on selvimmin jäänyt mieleen ensimmäinen varsinainen etuvetomalli, 128. Se oli kunnianhimoinen pyrkimys uuteen aikakauteen ja edusti kokonaan uutta tekniikkaa ja ajattelua. Kyseessä oli siis äärimmäisen kiinnostava auto heti 70-luvun alkuun.

Tuohon aikaan tehtaalla ei ollut olemassa modernia pientä nelosmoottoria, vaan sellainen oli keksittävä juuri tätä autoa varten.

Koska aivan alusta ei haluttu läh-

teä, otettiin sopiva perinneoottorin lohko. Siinä oli nokka-akseli sivussa, joka käytti tarpeellisia apulaitteita kuten jakajaa ja öljypumpua. Samaa konseptia toki käyttivät muutkin, hyvänä esimerkkinä VAG-yhtymä ja ensimmäiset Golfin moottorit.

Etuvetoisuutta itseään Fiat oli kokeillut yhtymän puitteissa toisella nimellä – Autobianchi taisi olla ensimmäinen harjoituskappale tällä tekniikan alueella.

128:n erittäin lyhytskuinen voimanlähde (strategiset mitat 80 x 55,5 mm) pyöri kauniisti, mutta oli loppujen lopuksi mitä moninaisimpien huolten pesä. Itse asiassa koko moottoria ei olisi sellaisenaan pitänyt lainkaan tuoda arktisiin olosuhteisiin. Meno keskeytyi nimittäin kahdesti siksi, että pakkasella lähinnä rautatankoja muistuttavat korkeajännitejohtimet väänsivät jakajan kannen siten vinksalleen, että pyörrin särkyi. Ja tämäkin vain siksi, että jakaja oli tungettu perinnepaikkaan, viistosti lohkon kylkeen.

Edellä mainittujen totaalisten syytyshäiriöiden lisäksi moottorissa oli voitelu-, jäähdytys- ja polttoneitejärjestelmissä monia vikoja. Päätyipä auto lopulta venttiiliremonttiinkin 28 500 km ajettuna.

Ongelmia oli myös alustan puolella. Takavaimentimet vuotivat ja toisen vetoakselin ulomman nivelen suojakumi oli kylmässä murtunut haitariuran pohjalta ja alkoi levitellä rasvaa ympärilleen. Se onnistuttiin vaihdattamaan ennen vaurioiden syntymistä. Akselien sisäpään kolmitappisista vakionopeusniveleistä toinen oli yhden tapin osalta purkautunut työnnettyään ensiksi lukorenkansa irti. Irronneet

osat löytyivät aikanaan vaihteiston pohjatulpan magneettipalasta.

Siis eipä juuri Mossea kummoi – paitsi että autoa oli kiva ajaa silloin kun se oli kunnossa.

Vähän myöhemmin lanseerattu 127 perinteellisine mutta alkeellisine moottoreineen oli suoranainen helmi 128:aan verrattuna. Tämä voimanlähde oli alun perin 600- ja sittemmin 850-mallista, joten sen suhteen lastentauteja ei juuri ollut.

Yllättävää sinänsä, että aivan viime aikojen Fiat Brava/Bravo/Stilo -mallistoissa on eräänä vaihtoehtona tuon alkuperäisen 128-moottorin jälkeläinen suoraan alenevassa polvessa.



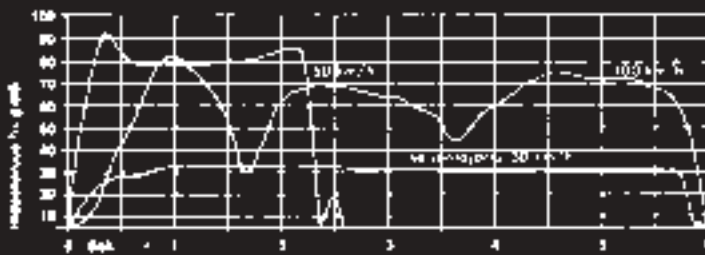
## Ford Anglia: ei pyöri, vaan vibreeraa

Ford Anglian voimanlähde oli ilmeisesti kaikkien aikojen lyhytskuinen käyttöauton moottori. Iskun pituus tonnisessa versiossa oli 48,4 mm luokkaa, sylinterin läpimitta vastaavasti 80,97 mm. Tämä siis pesee kirkkaasti myöhempien aikojen Fiat 128:n. Anglian 1 200-kuutioisessa versiossa iskun pituus oli sentään 58,17 mm, joka sekin on suhteessa aika lyhyt.

Ensimmäisestä Anglian moottorista totesi opiskeluaikanani autotekniikan yliopettaja Erkki Vii-

”Rajatilanteissa oli naurussa pitelemistä”

**Moskvitsh Elite 1500 M:n takapainoiset jarrut olivat kinkkiset: harvalla autolla pysähtyminen satasen vauhdista vie kuutisen sekuntia!**



tasalo: ”tuo moottori ei oikeastaan pyöri, vaan vibreeraa”.

Anglia oli kesällä 1967 – uutta Escortia odoteltaessa – vain lyhytaikaisessa koeajossa ja edusti tekniikkansa osalta yli kymmenen vuotta vanhaa brittisuunnittelua. Kori-suunnittelu tai paremminkin korin muotoilu oli erityisen omaleimaista.

Ajokokemus jäi mieleen monesta syystä: sitkeys puuttui tästä koneesta lähes yhtä täydellisesti kuin alkupe- räisestä 997-kuutioisesta. Auton sisällekään ei tahtonut mahtua, kunnon ajoasennosta puhumattakaan.

Varsinaisen sävöyksen antoivat kuitenkin jarrut, joiden toiminta oli salakavalan takapainoista. Aluksi tuntui hyvältä, mutta sitten etujarrut häipyivät ja takapyörät lukkiutuivat, milloin mitenkin. Kun jousitus oli paukkukova ja taka-akselin tuenta kovin alkeellista, oli rajatilanteissa naurussa pitelemistä – ellei siksi las- keta hysteeristä hihitystä, kun josta- kin yllättävästä tilanteesta oli selvitty enemmän onnella kuin taidolla.

Kun mainitsin jarruasiasta silloi- sille Fordin tiedotuspäällikölle, hän kysäisi hieman ihmetellen, että on- ko hän nyt hankkinut tyttärelleen vaarallisen auton. Siihen oli pakko vastata, että kyllä näin on.

Jäin ihmettelemään, että miten sii- hen aikaan jo julkisuudessa alkanut keskustelu jarrujen takapainoisuuden vaarallisuudesta oli voinut ohit- taa Fordin päämajan täysin. Ehkäpä kaikki informatio Fordista ja maail- masta tuli Dearbornin kautta eikä suoraan kotimaisesta lehdistöstä.

## Ford Taunus 15 M: ”viistoistametrinen”

Fordin ensimmäinen vaihe etuveto- maailman valloittamiseksi oli Tau- nus 12 M, jossa asioita oli yksinker-

taistettu niin pitkälle, että etujousi- tuksen alaturvat oli kiinnitetty suoraan vaihteiston kupeeseen. Meidän kohdallemme sattui sitten seuraava – ja pitkäksi aikaa viimei- nen – etuveto-Ford, Taunus 15 M. Siinä oli korjattu ensimmäisen ver- sion ongelmia, mutta saatu tilalle rutkasti uusia.

”Viistoistametrinen” oli kilpaili- joihinsa verrattuna iso auto: ennen kaikkea sen tavaratila oli mainio. Va- litettavasti auton alustaa ei ollut suunniteltu kestäämään oikeastaan minkäänlaista ylimääräistä räsitus- ta.

Etutuenta oli edelleenkin ongel- mallinen, vaikka nyt alaturvat olivat kiinni korissa. Koko kolmio- tuki oli muotoiltu aika hennosta le- vystä, lähes pellistä, ja vaikka alatu- kivarsi oli poikkeuksellisen laaja, oli se myös hento. Siitä seurasi, että vä- hänkään näkyvämmän kuopan yli ajattaessa ohjaukskulmat kävelivät ties minne. Matka maalle kelirikko- aikana tiesi taatusti käyntiä korjaa- molla kulkia säädättämään.

Tässä autossa oli Fordin V-nelkku 1,5-litraisena ja 55-heppaisena. Sama moottori on sittemmin esiinty- nyt yleismoottorina ties missä – tun- netuin lainaaja lienee Saab. Mutta on moottori nähty leikkuupuimu- rissakin.

Taunuksen ongelmia oli muitakin. Hontelosta etupäästä johtuen renkaat hupenivat nopeasti – pari uutta jouduttiin hankkimaan kes- ken testin. Lisäksi voimansiirrosta hajosi pienen vetopyörän laakeri (il- meisimmin leka-avusteisen asenta- misen takia), jarrutkin hävisivät ko- konaan ja erilaiset käynti- ja käyn- nistyshäiriöt seurasivat mukana lä- hes koko testin ajan. Auton jakaja näet keräsi systemaattisesti kosteut- ta sisäpinnalleen. Epäilimme välillä, että moottorin huolto oli järjes- tetty jakajan kautta...

Testin loppuvaiheissa eräs ongel- miimme tutustunut lukija soitti ja kertoi, että tuuletusurien viilaami- nen jakajan kanteen auttaa. Oli oi-



keassa. Fordkin oli kuullut asiasta ja teki tuuletusurat, jolloin yksi auton rieroista väheni selvästi.

Eipä ihme, että Ford luopui etu- vetoautoista vuosikausien ajaksi.



## Vauxhall Viva GT: ikimuistettavin kokemus

General Motors toi 60-luvun alussa markkinoille uuden pikkuautomal- liston, joissa oli perinteinen konse- pti: moottori edessä, veto takana ja jäykkää taka-akselia pitivät paikoil- laan lehtijouset. Kyseessä oli oikeas- taan saman auton saksalainen ja brittiläinen versio: Opel Kadett ja Vauxhall Viva.

Aivan ensimmäiset versiot eivät oikein ottaneet tulta, joten kum- mastakin tuli hyvin pian ehostettu muunnos. Samalla autot alkoivat erota toisistaan. Opel sai tutut epäsuh- taiset linjansa, kun taas Vauxhallista onnistuti- ian luomaan sirom- man näköinen.

60-luvun loppu- puolella GM:n brittiläisellä osapuolella oli vielä innovatiivista suhtautumista autoihin. He toivat markkinoille uuden, oman mootto- rinkin, joka poikkesi perusteellisesti saksalaisten harrastamista voiman- lähteistä.

Yläpuolisella nokka-akselilla va- rustetusta moottorista oli 1,6- ja kaksilitraiset versiot, jotka oli pää- asiallisesti tarkoitettu Vauxhall Victoriin, eräänlaiseen Opel Rekordin rinnakkaismalliin.

Kaksilitrainen versio sovitettiin kuitenkin myös pienen Vivan kone- pellin alle. Autolle annettiin nimeksi Viva GT. Moottoria oli merkittävästi viriteltykin Vivaa varten: tehoja löytyi 106 DIN-hv, nykymitoissa 78 kW. Voimansiirto oli peräisin kol- mannesta Vauxhallista, suuresta Crestasta.

Auton tyhjäpainoksi ilmoitettiin 835 kg ja siitä ylivoimaisen suuri

osuus sijaitsi etuakselilla. Taakse jäi arvattavasti noin 300 kg, mikä ei to- dellakaan ollut kovin paljon. Kaiken lisäksi kokonaisvälytyksellä oli niin lyhyt, että huipputeho saavutettiin jo 149 km/h kohdalla. Niinpä auto ei saa- vuttanut kovin hirmuista nopeutta, sillä huippunopeuden tietämissä kierroslukumittari oli jo punaisen rajalla.

Tämän auton ajettavuus epäta- saisella ja mutkaisella soratiellä lie- nee ikimuistettavin kokemus koko autoiluhistoriani ajalta. Niinpä tulin kirjoittaneeksi, että soratiellä taka- pyörät eivät menetä otettaan pin- nasta, koska ne eivät ole koskaan saaneetkaan sitä otetta, jonka voisi menettää.

Hyväpintaisella asvaltilla Vivaa oli tosi mukava ajella, ainakin sen aikai- sen näkemyksen mukaan. Olihan alusta suhteellisen kehittyneet ja taka- akselin tuenta jäykäksi akseliksi asiallinen. Mutta jos kitka väheni, ero edeltävään tilanteeseen ja ajokäytök- seen oli todella dramaattinen. Siihen muutokseen en ikinä tottunut.

**”Nimismiehen- kihara oli autolle yli- käymätön paikka”**



## Morris 1300: silta kuoppien yli

Austin/Morris 1100/1300 oli tehty samalla reseptillä ja suuresti samoin komponentein kuin saman yhty- män Mini. Myös jousitus oli lainattu suoraan Ministä, mallisarjan ajalli- selta keskitaipaleelta.

## ”Moottori hajosi räjähdysenomaisesti muutamassa sekunnissa”

1960-luvun puolivälissä legendaariseen Miniin tehtiin ensimmäinen varsinainen tekninen muutos. Kuivat kumikartiojouset korvattiin pääosin kumista tehdyillä jousielementeillä, joiden sisällä oli neste. Saman puoleiset etu- ja takajouset oli kytketty yhteen.

Järjestelmä oli ns. tasausjousitus, jossa yhden pyörän liike vaikuttaa sekä etu- että takajouseen ja molemmat toimivat siis jousena. Kun tällaisessa tapauksessa neste virtailee edestakaisin, oli luontevaa tehdä autoon iskun- tai oikeammin sanottuna heilahtelunvaimennus asentamalla vaimenninventtiili tähän nestevirtaan. Järjestelmä oli kopsattu Citroën 2 CV:stä, jossa se oli toteutettu mekaanisesti. Mainosmiehet antoivat systeemille nimen Hydro-lastic. Mainosteksti kertoi, että se ”rakensi sillan kuoppien yli”.

Järjestelmä toimi, toden totta. Yksinäinen rypy tiessä meni aivan huomaamatta. Ehdimme jo ihastua laitteen toimintaan, kunnes kova kokemus opetti, että Hydro-lastic ei tosiasiaa suinkaan toiminut kaikissa olosuhteissa. Vaimennus oli aika vaatimaton, joustoliike lyhyt ja jousitus pyrki sekoamaan joissakin tilanteissa täysin. Niinpä nimismiehenkihara oli autolle ylikäymätön paikka.

Peräkkäiset routapainamat saattoivat joskus tuottaa karmeaa yllätyksen, kun etu- ja takapäälle sattui jousto samaan aikaan. Muutama heitto meni aivan moitteetta, mutta yhtäkkiä auto otti tiukan pompun – täysin ilman vaimennusta. Siinä oli joskus kylmä rinki ahterissa.

Siis se, mikä toimi 2 CV:ssä, ei toiminut brittiautoissa. Tätäkin keksintöä odotti loppujen lopuksi autohistorian roskatynnyri, kansi avoinna.



### NSU 110 SC: täystuho ja selitykset

Polku- ja moottoripyörien valmistajana aloittaneen NSU:n ensimmäiset sodanjälkeiset autot olivat takamoottorisia ja ilmajäähdytteisiä – aluksi kaksisylinterisiä Prinzejä, siten uudistetulla korilla varustettuna NSU Prinz 4 -malleja.

Sittemmin tehdas otti mukaan isompia neloskoneita ja maailmaan tuli NSU 1000. Se todettiin kuitenkin pian aivan liian ahtaaksi ja autoa jatkettiin niin, että takapenkillekin mahtui istumaan. Moottorikin kasvoi ja markkinoille tuli NSU 110. Tästä 1100-kuutioisesta kasvatettiin sitten 110 SC.

Moottorin iskutilavuus oli nyt 1 177 cm<sup>3</sup> ja tehoa sen aikaisen mitapuun mukaan varsin mukavasti, 60 DIN-hevosta.

Ilmajäähdytteisen ja takamoottorisen auton aika alkoi kuitenkin olla ohi. Järjestelmä oli onneton talvikelillä ja suunnittelijat olivat tehneet moottorin suhteen muutaman perustavaa laatua olevan virheen. Koneessa oli nimittäin hihnakäyttöinen nokka-akseli kaneissa, mutta venttiilikoneiston voitelu oli suunniteltu kehnosti. Öljyä johti kanteen pitkä putki, joka sijaitsi sylinterin välissä, parhaassa jääh-



dytysilmavirrassa. Ja eihän NSU:n moottorissa mitään lämpötilan säätöä ollut.

Meillä se johti nokka-akselin ja keinuviipujen vähittäiseen vaurioitumiseen ja lopulta siihen, että moottori käytännössä hajosi lähes räjähdysenomaisesti muutamassa sekunnissa. Lopullisena syynä oli venttiilin katkeaminen väsymismurtumana, joka oli seurausta nokka-akselin kulumisesta monikulmaiseksi.

Jälkeenpäin saimme kuulla, että silloisen maahantuojaan huoltoporras oli tietoinen siitä, että autossa on kehittyvä nokka-akselivaurio. He kuitenkin ajattelivat, että kyllä se kestää tämän testin loppuun. Mutta kun ei niin ei.

”Otimme riskin ja hävisimme”, totesi silloinen korjaamopäällikkö reilusti.



### Wartburg 1000: ehostettu

Eisenacher Motoren Werke esitteli uusikorisen Wartburg 1000:n vuoden 1966 lopulla, jonka jälkeen se pääsi varsin pian Kestotestimme. Tuskin missään muussa ajamassamme autossa on alustan suhteen tehty yhtä kummallisia ratkaisuja kuin juuri 1000-mallissa, joka jossain vaiheessa tunnettiin myös Wartburg 353:na.

Auton ajokäytös on luonnostaan yliohjaavan sorttinen. Takapyörien tuenta muodostui kahdesta vinosta heilurista. Takajousitus sinänsäkin oli ainakin tuotannon alkuvuosina sangen korkea, niin että takapyörät olivat valmiiksi linkussa ja ikään kuin alle taivuttamassa kuin joissakin

50-luvun Skodissa tai ensimmäisissä kupla-Volkcareissa.

Takajousituksen yhteyteen oli sovitettu kallistuskensvakain, joka entisestään korosti takapään käytöstä ja auton railakasta yliohjautuvuutta. Minulle ei tähän päivään mennessä ole selvinnyt syytä siihen, miksi tuo vakaajatanko oli olemassa.

Warre jäi muistiin myös siksi, että siinä oli poikkeuksellisen paljon voimansiirto- ja apulaitevikkoja, mm. vaihteisto oli pariinkin kertaan rikki. Vauhtipyörän käynnistyshammaskehä jouduttiin vaihtamaan, samoin kaasutin. Erilaiset käyntihäiriöt seurasivat mukana koko testin ajan.

Mutta uusi kori – se oli todella hataraa. Edellinen malli – samalla uudella alustalla mutta vanhalla korilla varustettu Wartburg 1000 – oli tietyllä tavalla sympaattinen ja mikä tärkeintä, jotenkin tiivis. Uudessa mallissa sen sijaan oli joka saumassa melkoinen hölskymisvara ja mm. takaluukkua ei ikinä onnistuttu tiivistämään niin, ettei pöly olisi tunkeutunut sinne runsaana ja kaiken peittävä.

## ”Warre oli aikansa harakanpesä”

Ohjaamoon pölyä tuli hieman pienempinä määrinä niin avattavista luukuista kuin näennäisesti kiinteistäkin saumoista.

Se oli aikansa harakanpesä, yhtä altis vuodoille kuin jotkut vanhat engelsmannit – Roverit etunenässä. 

