

# KEKKIKOSEN

# KORHAJA KAHTS IHUAUTO



Teksti Klaus Bremer Kuvat Pekka Kuparinen, Juhani Kaarenmaa, Atte Matilainen



## HARKITSEMATONTA TURVATTOMUUTTA

Turvatekijöiltään presidentti Urho K. Kekkonen uusi Chrysler New Yorker täyttäneen tämän hetken amerikkalaiset määräykset. Tässä suhteessa se saattaa olla tasaveroinen Rolls Roycen kanssa olettaen että jenkkien on todella onnistunut rakentaa autoon jarrut, jotka vastaavat auton painoa ja suorituskykyä (mihin en usko ennen kuin siitä esitettään kistattomat koeajotulokset).

Presidenttimme auton ajotapa tunnetaan laajalti omassa maassamme — jopa maamme rajojen ulkopuolella — eikä se kelpaa esimerkiksi ainakaan liikennekulttuurin tavoitetta määriteltäessä.

Alkeellisin vaatimus olisi, että auto jossa presidenttimme ajaa täyttäisi ankarimmat turvallisuusvaatimukset. Tässä suhteessa Chrysler New Yorker on kuitenkin lelu esimerkiksi Mercedesin rinnalla. Daimler Benzin, Mercedesin valmistajan, turvallisuustutkimukset ja niiden toteutus ovat kaukana edellä kilpailijoita, joista Chrysler puolestaan pikemminkin edustaa häntäpäätä maailmassa. Tämä koskee kolariturvallisuutta yhtä hyvin kuin ajoturvallisuutta.

Chrysler New Yorkerin tyypillisiä »amerikkalaisia», itse asiassa varsin kehoja ajominaisuuksia vastaan Mercedes 600 Pullman asettaa koostaan huolimatta tasapainoisen käyttäytymisen ja hallittavuuden sekä fantasiset jarrut.

Presidenttimme uuteen Chrysleriin on joko ajattelemanmuudesta tai tietämättömydestä johtuen asennettu amerikkalaisien, Suomessa kiellettyjen valojen tilalle aivan »tavalliset» saunatuikku-Marchalit neljään valonheittimeen, sen sijaan että

niissä voisi — ja ehdottomasti pitäisi — käyttää mahdollisimman tehokkaita jodikvartsivaloja.

Täysin liikenneturvallisuuden vastaiselta tuntuu se tila, johon erikoisrakennettu Chrysler puristaa kuljettajansa, jotta matkustajilla olisi mahdollisimman paljon tilaa. Jos kuljettajalla sattuu olemaan lyhyet jalat, saattaa maksimietsäisyys polkimiin olla tyydyttävä. Ohjauspyö-

rä työnny kuitenkin kaikista säädyistään huolimatta niin lähelle kuljettajan rintakehää, että tuskinpa edes ihminen

James Bond kykenisi moisesta kynärkoukistusasennosta yltämään minkäänlaisiin todella vaativiin ajosuorituksiin, jos niitä matkan aikana yllättäen sattuisi tarvitsemaan. En suinkaan epäile etteikö presidentin autonkuljettaja Ragnar Lindblom olisi oikea hai aja-



Pakko on kumartaa presidentti Kekkonen uusinta peililehmää. Onhan se presidenttimme auto: 6,5 m pitkä, 2 m leveä ja 1,5 m korkea.



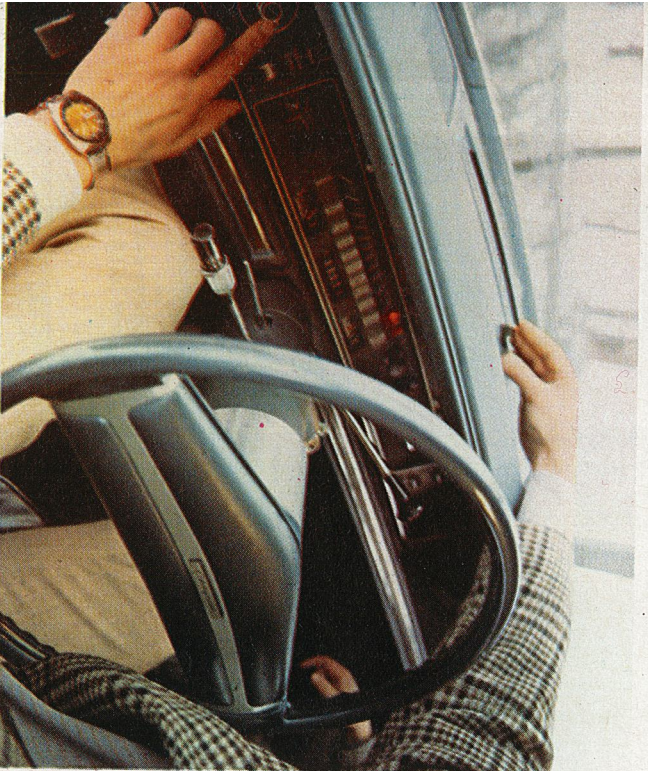
Valtavan suuri tavaratila (mitä presidentti niin suurella tavaratilassa muuten kulljettaa?) avataan vaihtoehtoisesti joko kuljettajan paikalta tai avaimella kannessa olevasta lukosta. Presidentin sukset eivät avan mahdu tavaratilaan, mutta suksitelinet mahuvat helposti.

**Tasavallan presidentti Urho Kaleva Kekkonen ajelee taas uudella Chryslerilla. Miksi? Kunnan edustusautojen, Mercedes Benz 600 Pullmanin tai Rolls Royce Phantomin (H.J. Mullinerin korilla) rinnalla Chrysler on kuin leikkikaluu: korea päältä mutta sisällä on toisarvoista rihkamaa. Eikä se ole edes rahasta kiinni. On nautettava väittää että uusi Chrysler olisi maksanut veromaksajille vain 51 000 markkaa piden-nyksineen kaikkineen. Jos kerran ei valita todella korkean tason edustusautoa, otettakoon sitten esimerkiksiä Ranskasta. Siellä oman maan Citroen DS on kelvannut hienoimpiinkin valtiovierailuihin. Meillä vastaava olisi Saab 99.**





Presidentti Kekkonen uusi 4-ovinen Chrysler on sisältä köyhän näköinen verrattuna 4-oviseen Mercedes Benz 600:aan tai Rolisin Silver Shadowiin, 6-ovisesta Mercedes Pullmanista tai Rolisin Phantomista puhumattakaan.



Automaattisen valojenhimmenninlaitteen hermokeskus on kojeaudan päällä. Valon vähenemisen johdosta, esimerkiksi kun kädellä peittää pienen nystyrän, kytkyvät »pilkat» itsestään. Jos valoa lisätään, kytkee se automaattisesti »lyhyet» valonheittimiin.

Ohjauspylvästä vasemmalle työntyvä vipu on automaattisen nopeussääätimen vipu. Autoa ajetaan ensin halutulla nopeudella, sitten kytketään säädin toimintaan, ja auto jatkaa itsestään samalla nopeudella suorat, ala- ja ylämäet. Jarrun polkaisu kytkee laitteen toiminnasta.



Kuljettajan paikka ja samalla koko yhtenäinen etuistuin on säädettävissä korkeuden, etäisyyden ja kallistuksen suhteen. Maksimietäisyys on ajourvallisuuden kannalta riittämätön.

jäksi, mutta tyslikan lakeja ei hänkään pysty kumoamaan. Jos Ragnar saisi päivän kokeilla esimerkiksi Rolisin etupenkkiä, hän kieltäytyisi koskaan enää istuutumasta Chrysleriin.

#### PURKITETTUA KÖYHYTTÄ

Presidentti Kekkonen uuden Chryslerin lisävarusteita on selostettu lehdistössä laajasti. Ilmeilyttää ettei kukaan ole asettanut niitä kriittisen tarkastelun kohteiksi.

Mihin ihmeeseen presidentti mahtaa tarvita autossaan esimerkiksi automaattista nopeudensäädintä. Se on hyvä Eurooppaa hakovilla autobahnella, joilla voi ajaa esteettömästi, mutta Suomessa sitä ei voi käyttää muualla kuin kenties keskiyön jälkeen Kajani—Oulu välillä. Nopeudensäädin on tarpeeton ja kallis laite presidentin uudessa Chryslerissa.

Säädettäväksi lukuvaloaksi on sanottu komeasti sitä halvimista halvinta ralli- ja ST-autoissa sekä veneissä yleisesti käytettyä taipuvavartista lampua joka »koristaa» presidentin uusia miljoonakaraa.

On kerrottu että presidentin uudessa Chryslerissä olisi mukaa stereolaite. Se mikä presidentin autossa on, ei ole koskaan oikeata stereota nähtykään. Kuljettajan puolella on kovaääninen ja presidentin puolella matkustamossa toinen. Välissä on sähkötoiminen välilasi, joka tehokkaasti vaientaa etummaisesta kovaäänisen tehon. Tavallinen autoilija sanoo kylä usein ylpeillen stereoksi sitä, kun hänellä on autossaan kaksi kovaäänistä — mutta hänellä ei silloin olekaan välilasia tiellä.

Sanovat myös, että presidentillä on uudessa autossaan ilmastointilaitte matkustamon puolella. Saisipa Kekkonen kerrankin nauttia esimerkiksi Mercedes 600 Pullmanin Klimma-Anlagesta! Se ei puhalla, ei suhise, ei aiheuta vetoa.

# KEKKOSEN AUTO



Sitä ei huomaa. Mutta se pitää sisätilat tasaisen lämpiminä, vaikka ulkona olisi vuorotellen —40° ja +40°C. Eikä tarvitse säädellä ja muuttella vimpaimia kuin kerran. Tietäisi silloin, mitä on todellinen ilmastointilaitte.

Chryslerissä on lisäksi sähkötoimiset ovilukot. En tunne niiden jäätymis- ym. vikaherkkyttä. Ehkä ne ovat OK. Tavalliset mekaaniset ainakin olisivat, ja paljon halvemmat. Nauhuri kuuntelua ja sanelua varten sekä tulossa oleva radiopuhelin ovat varmasti päteviä ja tarpeellisia laitteita presidentin autossa. Taittuva kirjoitusalusista sitä vastoin puuttuu. Takaikkuna ei tainnut olla edes lämpölasia, presidentti ei itse voi paikaltaan säätää mukavasti ilmastointia ja lämpöä, eikä hän näe paikaltaan ajonopeutta eikä voi ilmoittaa toivomuksensa kuljettajalle matkan aikana muuten kuin avaamalla välilasin ja huutamalla. Autossa ei ole jääkaappia eikä TV:tä, jotta sentään alkavat kuulua tavallisten liikemiestenkin autojen vakiovarusteisiin.

Presidentti Kekkonen uuden Chryslerin putelista on pitkä. Presidentti ei voi edes säätää takaistuimen asentoa, nojaa ja korkeutta. Se illo on Chryslerissä varattu kuljettajalle, jonka istuin nousee ja laskee ja muuttuu sähkötoimisesti kolmesta-kin napulasta. Siitä huomaa, että Chrysler on tarkoitettu omistajan ajettavaksi eikä edustautoksi. Takaistuimen säätö kuuluu nykyään alkeellisimpien edustustautojen varustukseen.

Uuden Chryslerin »erikoisrenkaat» ovat valkoisvuiset (siitä kaiketi »erikois»-nimitys) tavalliset Uni-Royalit, joissa on 300 nastaa rengasta kohti. »Erikoisiskunvaimentimet» ovat toistaiseksi vielä vakiovalmentimia, mutta suunnitellaan Konien asentamista. Suositteleen presidentin autoon kaasuvaimentimia ennen Konia.

Verhous tekee kuvissa huomman vaikutuksen kuin luonnossa. Se näyttää kovin pra-

mealta koristekoukeroineen. Todellisuudessa se on siisti ja ilmeisesti käytännöllinenkin. Uuden Chryslerin sisustuksen värit ovat mielestäni riittävän mukavat. Sininen sopii hyvin Suomen presidentin auton sisäväriksi. Ja onhan jalkojen alla upea kokolatiamatto.

Lopuksi vielä lasaista: elkönyt jokin Suomen lukuisista kansainvälisiä arvontantoa nauttivista autolasitehtaista olisi voinut tehdä Chryslerin uuden tuuli- ja takalasin — samalla vaikkapa häikäisyä ja jäätymistä estäväksi — jotka yletyisivät korotetun katon rajaan saakka. Auton alkuperäiset lasit näyttävät korimuutoksen jälkeen vähän kuin poteron ampumatai tiirialuaukoilta.

## HINTAMUNAUS

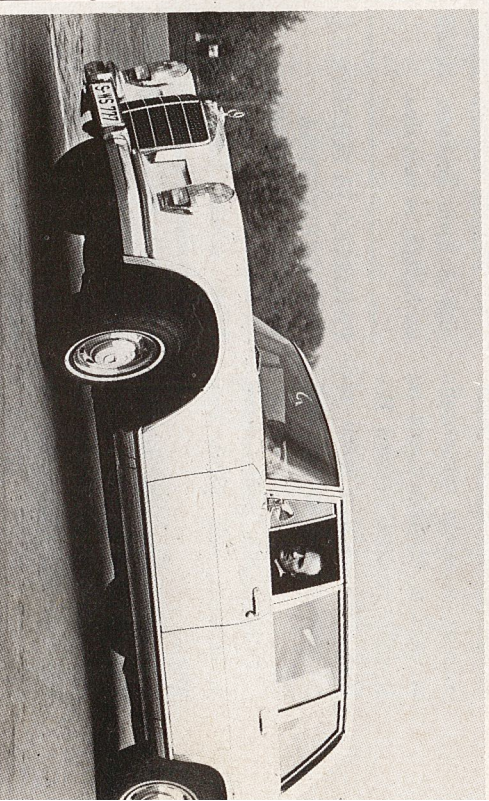
Julkisuudessa on väitetty, että Kekkonen uusi Chrysler New Yorker olisi muka maksanut vain 51 000 markkaa veronmaksajien rahoista — presidentti kun ei kuulemma maksa autovero.

Ensiksikin en ole ollenkaan varma, että sen tiedon toittaminen, että presidentti ei maksa autoveroa, on omaan lisäämään presidentin kansansuosiota. Enkä ole varma siitä, onko se lainkaan edes hyväksyttävä asia niin kauan kuin tuhansia suomalaisia kuolee vuosittain liikenteessä mm. poliisin autopulan vuoksi — poliisilla kun ei ole varaa ostaa autoja, koska sen on maksettava korkeaa autoveroa. Eihän presidenttimme ole edes rampa eikä halvaantunut eikä muutenkaan invalidiin tai muhun autoveroheipotusta nauttivan verrattava.

Toiseksi ilmoitetusta hinnasta on tainnut jäädä pois mahdollaisen erikoisverstaan tekemä korin pidennys- ja korotustyön veloitus kokonaan. Veikkaan että pelkän muutostyön arvo nousee lähelle 60 000 markkaa. Ruotsissa käsiyö on



Kokeiliin Rolls Royce Silver Shadowta (kuvassa) ja Mullinerin Rolls Royce Phantom V:tä Englannissa 1968. Presidentti Kekkonen uusi Chrysler on 40-prosenttinen auto verrattuna 7-hengen Phantom V:een, ja Silver Shadowkin on vielä 30 vuotta vanhana arvokkaampi edustusauto kuin Chrysler New Yorker uutena. Tehtaan hinta SS:siä oli silloin n. 40 000 markkaa.



Kokeiliin Mercedes Benz 600:aa Saksassa 1968. Presidentti Kekkonen uusi Chrysler on 10-prosenttinen auto verrattuna siihen. Mercedes Benz 600 Pullman oli siihen aikaan mm. Egyptin presidentti Nasserin, Albanian hallituksen, Jugoslavian presidentti Tiron ja Kiinan kansantasavallan hallituksen edustusajokkina. Tehtaan hinta oli 56 000 markkaa. MB Pullman edusti ja edustaa yhä autoalan kiistatonta huippua. Sen hienompaa ja parempaa ei ole.

tunnetusti hyvin kallista, eikä muutostyötä taideta tehdä alle 600 tunnissa. En liioin usko,

että Suomessa tehdyt työt ja varusteiden asentamiset mahdollistavat ilmoitetun 51 000 markkaan.

Uskallan arvela, että kunnan edustustautoista arvokkaimmat — sekä Mercedes Benz 600 Pullman että Rolls Royce Phantom VI H. J. Mullinerin korilla — olisivat olleet veronmaksajille halvempia ratkaisuja kuin uusi Chrysler New Yorker kaikkien muutostöiden jälkeen. Ainakin ne olisivat tarjonneet presidentille paljon arvokkaampaa matkaa paljon asiallisem-

min ja monipuolisemmin ja paremmin varustein.

Kun kerran ei ole katsottu aiheelliseksi valita kunnan edustustautoa, presidentin kanslian olisi mielestäni pitänyt noudattaa Ranskan valtiopäämiesten ylipäätä kansallista linjaa valitsemalla oman maan tuotteen, Saab 99:n. Siitä voisi tulla tosi upea laite pidennettynä ja korotettuna ja varustettuna edustuskäyttöön. Se koituisi samalla verrattomaksi kansainväliseksi mainokseksi omalle autoalallemme ja sen vientimarkkinoille. Sitä me tarvitsemme.

