

Ei hyytynyt

Ennen vanhaan dieselkäyttöisten autojen ja koneiden kanssa vaadittiin taitoa ja kekseliäisyyttä, jotta sai ne toimimaan kovilla pakkasilla. Ei myyty kunnollisia talvipolttoaineita. Öljy jämähti jo pikkupakkasissa, ja polttoaine hyhmääntyi suodattimiin. Tankkiin tiivistyvä vesi jäättyi letkuissa. Piti sulatella ja ilmata ruiskutuspumppua.

Mutta siperia opetti. Maataloissa sytytettiin traktorin mahan alle pieni nuotio. Joku nuoremista jätettiin vartioimaan tulta, ettei koko kone roihahtaisi. Vartitunnin lämmittelyn jälkeen nuhvetti starttasi vaikertaen. Kyllä niitä traktoreita taisi näissä hommissa muutama kärehtääkin.

Raskaiden työkoneiden käynnistäminen työmailla vaati myös tempunsa. Suurimmissa kuten katepillareissa oli tosin pieni pensamoottori, jolla järeä diesel käynnistettiin.

Konemiehillä oli omat konstinsa. Illalla vähän ennen moottorin sammuttamista öljyn joukkoon kaadettiin kannullinen petroolia. Se liukeni hyvin lämpimään öljyyn. Aamupakkasessa laimennettu öljy oli riittävän notkeaa, ja kone käynnistyi. Öljyn lämmitessä petroli höyrystyi pois, eikä öljyn voitelukyky kärsinyt. Ja taas seuraavaksi yöksi sama homma.

Dieseleidien käynnistämiseen myytiin myös sumutteita. Ne olivat ärtsyjä aineita. Nostettiin konepelti ja otettiin ilmanpuhdistajan kansi pois. Toinen starttasi ja toinen ruiskutti sprayta ilmanottoaukkoon. Hyvällä tuurilla moottori lähti kovasti rytisten käyntiin. Huonolla paukahti kunnolla, ja lieskat levisivät. Ei taideta suositella nykymoottoreihin.

Hiihtolomaviikolla tuli aikanaan lasketeltua Lapissa. Helmikuussa siellä yleensä pakkaneen paukkui. Tavallisesti matkustimme autojunalla. Autovaunuissa oli jo 80-luvulla mahdollisuus kytkeä auton lohkolämmitin junan sähköverkkoon. Pääteasemalla Kolarissa monelle koitti kuitenkin yllätys, kun auto oli täysjäässä.

Sähkörata loppui Ouluun. Siitä eteenpäin virtaa ei enää tullut, koska silloisten dieselvetureiden generaattorien teho riittänyt. No, Lapin pojat olivat valmiina. Asemalla parveili parikin pakettiautoa, jotka ajelivat junan sivulla ja antoivat pitkillä kaapeleilla virtaa. Joitakin kotsia jouduttiin hinaamaankin pois junasta.

Lapissa dieselin kanssa aina vähän jännitti. Paikalliset taksimiehet neuvoivat helpon konstin. Tankkaa autosi parikymmentä kilometriä ennen etelän lähtöasemaa. Kaada ensin tankkiin nelisen litraa kaksitahtipensaa ja lorota päälle arktiset dieselit. Puhdasta bensiiniä ei saa laittaa, koska se huonontaa ruiskutuspumppun voitelua.

Näin tuli tehtyä vuosikaudet, ja nokivasarani pelasi häiriöttä. Yhtenä vuonna tosin meni tiukalle, kun lämpötila pysytteli viikon ajan 40-45 pakkasasteessa. Silloin tuntui reteeltä antaa sähköä limusiineille.

Vanhanaikainen dieselmoottori ei tuntunut mitenkään kärsivän oudosta polttoaineesta. Luovuin rakkaastani haikein mielin, kun sen mittarissa oli 708 tuhatta kilometriä. Kärry pääsi onneksi hyvään kotiin ymmärtäväiseen hoitoon. Sillä taidetaan körötellä vieläkin, tosin vain kesäisin.

Tätä nykyä pikkuautoissakin on lämmitettävät polttoainesysteemit. Synteettinen öljy pysyy litkuna kaikissa lämpötiloissa. Autot on varustettu erilaisin lämmittimin. Ja polttoaineet, niitä on myös moneen lähtöön. Same ja suodatettavuus riittävät ainakin etelässä.

Mitähän nykydieselit tykkäisivät Lapin miehen konstista?

pajen