



KIITÄMME

- Ajomukavuutta
- Varustelua
- Meluttomuutta
- Kaukovalojen kantamaa

MOITIMME

- Istuinten muotoilua
- Vaihteensiirtoa



Elämänlanka

JARMO SUKAVA
HANNU HÄYHÄ, kuvat
JARI PITKÄJÄRVI, tekninen avustus

Ranskalainen koulukunta on aina edustanut autonvalmistuksessa omaperäistä linjaansa. Joskus paremmin, joskus huonommin tuloksin. Citroen Xantia on jo yli kymmenvuotiaan BX-mallin seuraaja. Siihen on panostettu paljon ja siltä odotetaan paljon.

Elettiin syyskuuta vuonna 1982, kun Citroen BX esiteltiin ja jo marraskuussa samana vuonna Tekniikan Maailmalla oli tilaisuus tehdä sillä perinteinen koeajo. Kelit olivat silloinkin kehnot, vaikka aina sanotaan, että ennen kaikki oli paremmin. BX:n paikka oli pienien Visa- ja GS-mallien sekä suuren CX:n välissä.

BX-Citican koko ei ollut sattumaa, sillä Euroopassa valtasivat alaa juuri tällaiset, noin 4,3-metriset perheautot. Visa ja GS eivät koskaan saaneet Suomessa kovin suurta jalansijaa ja CX jäi historiaan lähinnä erikoisuutena, mutta BX jaksoi kiinnostaa

ostavaa yleisöä aina viime vuosiin saakka. Etenkin korotetulla katolla varustettuja BX-pakettiautoja ilmestyi katukuvaan, ja sellainen on tavallinen näky edelleenkin. Mutta sitten laskeutui hiljaisuus Citroenin ympärille.

Varsinkin työsuhteautona erinomaisesti menestynyt Citroen BX ei enää jaksanut innostaa vannoutuneitakaan ranskalaismerkin kannattajia, ja leirinvaihtoja tapahtui muiden merkkien eduksi. Edes puheet siitä, että BX:n seuraaja on kohta tulossa eivät saaneet kaikkia viivyttämään auton vaihtoa.

Viime aikoina myydyin Citroen on ollut pieni AX, sitten »välikokoa»

edustava ZX ja suuri XM on edeltäjänsä CX:n tavoin jäänyt vain harvojen herkuksi. Näiden mallien myynnillä koko merkin tulevaisuus ei olisi näyttänyt kovinkaan ruusuiselta.

Bertonen piirtämä

Xantian ilmestyminen kauppoihin oli Citroenille kuin uudelleen löytynyt elämänlanka. Itse asiassa autoja oli jo ennakkoon tilattu enemmän kuin kukaan olisi uskaltanut etukäteen toivoa.

Ennakkoon osaltaan siksi, että valmistaja viivytteli mallin toimituksessa saadakseen mahdollisimman paljon aikaa viimeistelyyn.



Ranskassa Xantian myynti käynnistyi tämän vuoden maaliskuussa, monissa maissa myöhemmin keväällä ja Suomessa nyt syksyllä. Perinteisen kirjainyhdistelmän sijasta autolle annettiin kokonainen nimi, mutta jo perinteeksi muodostunutta X-kirjainta ei haluttu nytkään unohtaa. Se sai kunnian olla peräti ensimmäisenä.

Kuten BX-mallin korin kohdalla, vastuu tärkeistä muodoista on annettu Bertonen tehtäväksi. Lopputuloksena syntyi 4,44 metriä pitkä, hyvin pitkälle omanlaisensa näköinen korimalli, jota ei voi ainakaan syyttää jäljitelmäksi. Vaihtoehtoisia koreja ei ole, mutta kuten arvata

saattaa, esimerkiksi farmari on tulossa, ehkä pianikin.

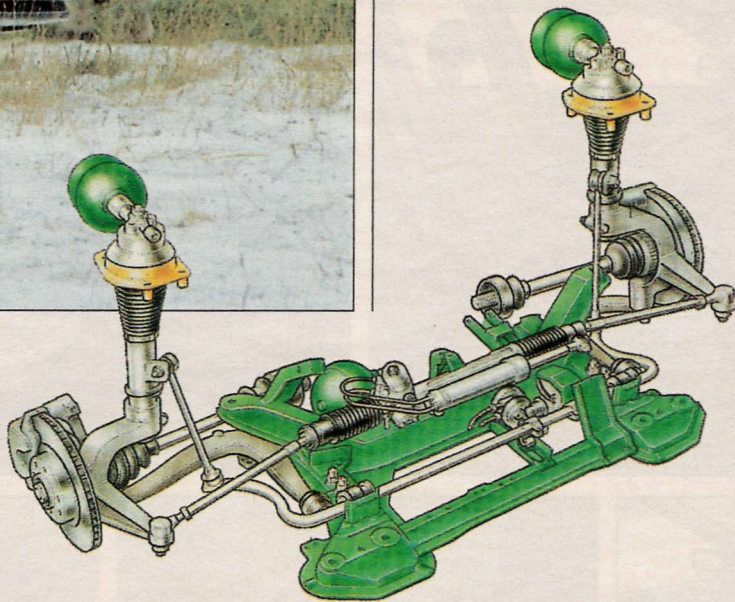
Erihintaisten versiot muokataan erilaisilla moottorivaihtoehdoilla, varustelulla ja Citroenin tavaramerkkinä – kaasunestejousituksen – kahdella sovellutuksella.

Koeajettu Xantia 1,8i SX on nousut meillä myydyimmäksi malliksi ja tästä syystä juuri se valittiin tarkasteltavaksi. Kovimmat kilpailijat ovat tuttuja merkkejä; Ford Mondeo, Toyota Carina, Nissan Primera, Opel Vectra ja varmasti myös juuri esitelty uusi Volkswagen Passat. TM 16/93 olleessa kaksilitraisten vertailussa olivat mukana myös Audi 80, Mazda 626, Mitsubishi Galant ja uusi Saab 900. Tiivistettynä voi sanoa, että Xantian hintaharukka hieman alle 130 000 markasta vähän alle 200 000 markkaan merkitsee sitä, että kilpailijoita löytyy lähes jokaiselta tunnetulta merkiltä niitä kaikkia tässä erikseen luettelematta. Helppoa ei siis tule olemaan.

Uutta ja entistä

Kokonaan uutta Xantiassa on kori ja siihen liittyvät yksityiskohdat sekä alustan mitoitus. Entistä eli muissa Citroen-malleissa kokeiltua moottorit, voimansiirto, jarrut ja jousitus.

Citroen on panostanut Xantian korisuunnitteluun tutun otsikon – turvallisuus – alla. Ja menetelmät ovat ainakin paperilla samoja, joita kilpailijatkin käyttävät. Kaikki on »entistä paremmin tehty ja entistä vahvempaa», mutta vertailukohta



KAASUNESTEJOUSITUKSESSA varsinainen »jousiaine» on paineistettu typpikaasu. Neste puolestaan on mineraalipohjainen öljy. Pyörän liike liikuttaa mäntää, mäntä puristaa öljyä ja öljy puolestaan typpikaasua, joka on joustintuen yläpäässä vihreässä jousipallukassa joustavan kalvon takana. Normaaliolosuhteissa typpikaasun paine on noin 50 baria (jousielementissä), kun suurin pumpun kehittämä paine on noin 160 baria. Jarrujen ja ohjaustehostimen vaatima paine otetaan tästä samasta verkosta.

on näissäkin tiedoissa jätetty mainitsematta. Lukuna mielenkiintoinen on maininta korin osien yhteen liittämisenä käytettävien hitsauspisteiden määrän lisäyksestä 2300:sta yli 4000:een.

Joka tapauksessa Xantian ovissa on erilliset putkimaiset sivutörmäysuojat, kattopelti on hieman muita pintapeltejä paksumpi ja takaistuinten alla on tuhdin näköinen poikittaispalkki, joka yhdessä koko matkustamon lattian pituisen, kaksinkertaisella pellityksellä varustetun keskitunnelin kanssa muodostaa törmäysvoimia sitovan ristikon.

Kenties erikoista on se, että paljon puhuttuja turvatyynyjä Xantiaan ei saa edes lisähintaan. Valmistaja myöntää niiden merkityksen kolariolanteissa, mutta korostaa turvallisuuden siltäkin olevan turvallisuuden kannalta kaikkein tärkeimmässä asemassa.

Ei mikään karvalakkimalli

Xantia 1,8i SX on malliston toiseksi halvin (135 800,-), mutta varustelultaan varsin monipuolinen. Siitä löytää joitakin sellaisiakin yksityiskohtia joita nykyisin tapaa yhä harvemmin.

Esimerkiksi kummankin etuistuinten selkänojoissa on tilavat lehtitasut, molemmissa takaovissa on kotelot pikkutarvikkeille ja kummassakin häikäisysojassa on melko kookkaat kannelliset ehostuspelit.

Irrotettavaan hattuhyllyn kuuluu koko takalasin levyinen rullaverho, jonka olemassaoloa – myötäauriongon paistaessa – ainakin takana matkustavat tulevat kiittämään. Takaistuinten selkänojoissa on taitettava kyynärnoja ja sen alla suksiluuku.

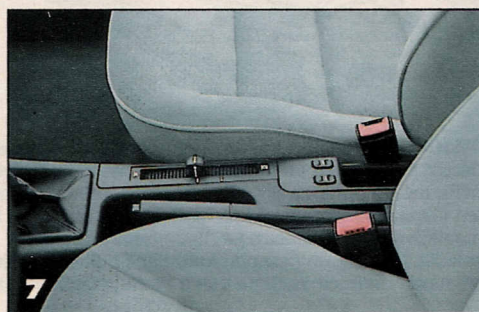
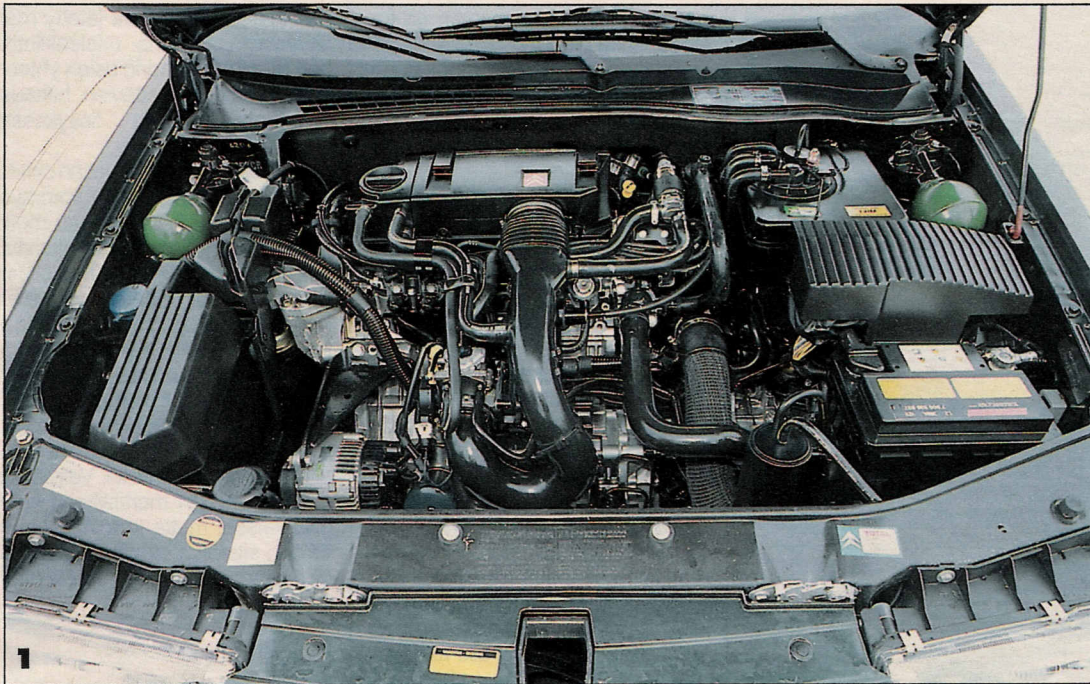
Ohjauspyörän sekä kuljettajanistuimen korkeutta voi säätää ja kuskilla on myös ristiselän tuki muunneltavissa. Kauko-ohjaimella varustetun keskuslukituksen piiriin kuuluvat ovien lisäksi takaluuku ja polttoainesäiliön kansi. Lasien nosto hoituu sähkötoimisesti kaikissa neljässä ovessa. Ulkopeilit säätävät ja lämpiävät sähköllä.

Ohjaustehostin, sävylasit ja radion asennusvalmius (mm. kuusi kaiutinta ja etäissäätimet ohjauspyörän keskiössä) kuuluvat SX:n varusteluun. Säädettyä maavarakorkeus on tietynlainen varuste senkin ja sellaisenaan perin harvinaisen.

Sumuvalot edessä voivat näyttää koristeilta, mutta paitsi että niistä todettiin olevan hyötyä, niin nekin kuuluvat vakiovarustukseen.

Alusta

Citroenin käyttämästä kaasunestejousituksesta on sanottu, että jos siitä olisi hyötyä, moni muukin val-



1. MOOTTORI ja voimansiirto ovat tuttuja entuudestaan. Sitkeyttä löytyy ja tiheät välilyökset vielä korostavat voimantunnetta, mutta vastapainoksi myös sapuska maittaa – tuttua ilmaisua käyttäksämme. Vihreät pallukat moottorin takakulmissa ovat kaasunestejousituksen paineakkuja.

2A ja B. XANTIAN tavaratila on muodoltaan selkeä ja helposti kuormattavissa, mutta hattuhyllyn kanssa matala. Selkänojan keskellä on kätevä saksiluukku. Tilan laajennus on Citroenissa helppoa, niin sanotusti yhden käden hommaa. Tavaratilan nurkissa on lenkit kuorman kiinnittämiseksi ja varoituskolmio puolestaan pysyy lattiasa näppärällä tarrakiinnityksellä.

3. ETUISTUIMET näyttävät runsasmuotoisilta, mutta toppausten paikka ei ole osunut kohdalleen. Istuimen ja ohjauspyörän korkeutta voi säätää, joten ajoasennon suhteen on vaihtoehtoja.

4. TAAKSE kulkiessa huomaa Xantian oviaukot kookkaiksi. Jalkatila on mukavasti, mutta jostakin syystä etuistuimen selkänojan säätöpyörä on osunut juuri kengänkärjen »ajolinjalle». Pääntila on enintään 180-senttiselle riittävä.

5. KOJELAUTA on – toisin kuin Citroeneissa joskus ennen – tavallinen. Aivan kuin jonkin euronormin mukaan tehty, mutta tämä ei tietenkään ole moite. Ohjauspyörän keskiosassa on säätimet radiolle ja ne ovat siinä joka tapauksessa, halusipa autoonsa radion eli ei. Tästä syystä äänimerkin painike on siirretty vasemman viiksikytkimen päähän, josta se löytyy jos vain muistaa paikan.

6. KAUKOVALOJEN kantama on todella hyvä. Vasempaan laitaan toivoisi hieman enemmän valoa myös lähivaloilla. Vakiovarusteisiin lukeutuvat sumuvalot antavat hyvän lisän lähialueiden valaisuun.

7. NELIASENTONIN maavaransäädin on etuistuinten välissä tuttuun tapaan. Etumainen asento on ns. huoltoasento – jousitusjärjestelmä on paineeton ja auto alhaalla. Seuraava on normaali ajoasento. Kolmantena on korkea maavara huonoille teille ja viimeisenä ns. renkaanvaihtoasento. Tällä »näkötorni»-asennolla voidaan ajaa lyhyitä matkoja hiljaisella nopeudella eli noin kävelyvauhtia.

8. CITROEN sisäänajoi BX-mallissaan muoviosien valmistusmenetelmän, jossa muoviseos ruiskutetaan muottiin. Tällä menetelmällä syntyivät tavaratilan kansi ja toisinaan myös konepeitto (niitä tehtiin myös teräspelistä). Xantiassa takaluukku on toteutettu samalla menetelmällä, mutta muovimateriaalista huolimatta siinä on aidon metallin tuntu. Sisäpuolelle upotettu vetokahva nousee kurakeilla arvoon arvaamattomaan.

9. PIENI hansikaslokeri kätkeytyy suuren kannen alle; onneksi säilytystiloja on muuallakin. Keskikonsolin sivussa alhaalla näkyvät suulakkeet, joiden tehtävä esitteen mukaan on takajalkatilan tuuletus. Tavallisesti nämä suulakkeet ovat hieman taaempana.

mistaja ottaisi sellaisen ohjelmistoonsa.

Asia ei ole näin yksinkertainen. Pyöräntuenta kaasunestejousituksessa on samanlainen kuin muissa autoissa, ei sen kummempi. Sitä vastoin jousitukseen itseensä liittyy niin paljon suurta koneistustarkkuutta vaativia venttiileitä ja erikoisosa, että niiden valmistaminen – jonkin toisen merkin toimesta – vaatisi yhtäkkiä suunnattomia kehitystä ja tuotantokustannuksia. On vaikea kuvitella, mikä olisi se autotehdas, jolta löytyisi tähän riittävästi varoja tai kuka saisi kaupaksi autoja sillä hinnalla, joka tästä seuraisi. No, yksi ainakin löytyy: Rolls-Royce on ottanut takajousitukseen kaasunestesysteemin, mutta tässäkin tapauksessa osat tulevat Citroenilta.

Citroen on operoinut säädettyä maavaran kimpussa jo 40 vuotta ja hionut aihetta pikkuhiljaa nykyiseen muotoonsa eli kustannuksetkin ovat tasaantuneet melkoiselle aikavälille.

Kaasunestejousituksen pääosat ovat moottorin pyörittämä pumppu,

kaasunestejousit ja mineraaliöljypohjainen hydraulineneste. Mainittu pumppu kehittää myös jarrujärjestelmän vaatiman paineen eli jarrupolkimella vain ohjaillaan jo olemassa olevaa painetta. Tavallisestihan paine syntyy juuri poljinta painamalla.

Eikä siinä kaikki; ohjaustehostimen vaatima voima on sekin samasta alkulähteestä kotoisin.

Etuäänin ripustus ja jarrut ovat samanlaiset kuin BX-Citacassa, mutta taka-akseliston kumikiinnikkeet on suunniteltu tietokoneen avulla määrättyihin suuntiin joustaviksi. Tästä on syntynyt tulkinta, että takapyörät ottaisivat aktiivisesti osaa auton ohjaamiseen. Todellisuudessa ne ohjaavat juuri sen verran kuin etuvetoisissa autoissa yleensäkin, eivät enempää.

Ja ajettavuus

Citroenin ajettavuudessa ykkösjouksii nousee tietty vaivattomuus ja mukavuus. BX:ää moitittiin taajamissa hieman kankeaksi eikä näky-

vyys pysäköitäessä ollut paras mahdollinen, mutta Xantia on tässä mielessä eri maata.

Ohjauksessa on annos ylitehostusta, minkä vuoksi kaarteet tahtovat mennä alussa kulmikkaiksi ja liiaksi sisäkaarretta hipoen, mutta tähän oppii nopeasti. Kevyt ote ohjauspyörästä riittää. Kääntöympyrä on tavallista kokoa, noin 10,5 metriä renkaasta mitattuna ja ohjauspyörän kierroksia on niin ikään tehostetulle ohjaukselle tyypilliset 3,2 kierrosta laidasta laitaan.

Maantiellä Xantia osoitti olevansa tarkka renkaiden suhteen ja varmasti myös rengaspaineiden. Kapeat, pinnaltaan elastiset kitkarengaat veivät muutenkin hieman ohuesta keskialueen tuntumasta lopunkin terän pois. Kuljettajalle ei välity riittävää palautetta tien pinnasta, vaan yhteys katoaa jonnekin ohjauspyörän ja ohjaustehostimen välille.

Kesärenkailla tuntumasta voi taas puhua, vaikka kovin pönteä se ei ole vielä. Samassa suhteessa muuttuu Xantian suuntavakavuus renkaan tyypin mukaan välttävää huonompaan suuntaan.

Mutta näistä huolimatta Xantialla liikkuminen on mukavaa ja se on pitkälle juuri jousituksesta kiinni. Eräs positiivinen ominaisuus on pyörien pito liukkaalla pinnalla. Kaasunestejousituksen ansiosta pyörät seuraavat tarkasti tien pintaa ja liian kova yrittäminen saa keulan puskemaan määrätietoisesti ja rauhallisesti. Tietty progressiivisuus kuuluu mainittuun jousityypin ominaisuuksiin ja tämän huomaa ylitettäessä äkkinäistä terävää estettä. Jousi muuttuu nopeasti jäykäksi eikä pyörä pyrikään nousemaan pyöräholviin, vaan koko auton kulma ponnahtaa ylös äänekkäästi kumahtaen.

Sileällä ajattaessa jousituksen kyky niellä tärinöitä ja sitä kautta tieääniä on selvästi havaittavissa. Melumittauksen mukaan Xantia on todella hiljainen vaunu. Tärinä ja meluun ovat pitkällä matkoilla salakavalaa väsymyksen aiheuttajia: kun niihin on tottunut, ne vaikuttavat huomaamatta, mutta varmasti. Xantiassa niitä on vähemmän kuin tässä kokoluokassa yleensä.

Jarrujen tehostus on samaan tapaan korostunut kuin ohjauksenkin. Totuttelu vie muutamia päiviä ja pehmeät jarrutukset alkavat sujua. Seikka, johon harjoittelemallakaan ei voi vaikuttaa on se, että takapyörille on ohjattu hieman liian vähän jarrupainetta. Auto on kaarrejarrutuksissakin rauhallinen, mutta jarrutusmatkat venyvät turhan pitkiksi. Poljinpaineen lisäys lukitsee etupyörät ennenaikaisesti ja matka sen kun pitenee. Poljinvoiman annosteluun toivoisi vähän enemmän joustavuutta mukaan, koska epätavallisen lyhyt polkimen liike vielä lisää

vaikeusastetta optimijarrutukseen pyrittäessä.

Eräs ajamiseen liittyvä seikka on maavaran muutoksista aiheutuva nyökkäminen. Esimerkiksi liikennevaloihin pysähtyminen aiheuttaa korin nousemisen ja laskemisen hetken kuluttua riippuen siitä, painetaanko jarrupoljinta vai ei.

Jos jarrua painetaan vielä pysähtymisen jälkeen, perä jää ylös – korkeuden tunnistin antaa ohjeen tason korjaamisesta. Jos nyt samaan aikaan päästetään jarrupoljin vapaaksi eli perä laskee muutenkin ja auto nytkähtää hetkeksi aikaa aiotua matalammaksi, seuraa taas nopeasti uusi korjaus. Usein tähän vielä liittyy hienoista tasonsäätöä myös etupäässä. Koska paine jää järjestelmään joksikin aikaa, vaikka moottori sammutetaan, niin auton maavara muuttuilee tällöinkin, mikäli kuormausta muutetaan.

Tuttu linja

Xantian moottorit ovat entuudestaan tuttuja joko suuremmasta XM-mallista tai Xantiasta pienemmästä ZX:stä. Myös Peugeot käyttää yhtiön omistussuhteiden mukaisesti samoja moottoreita omista malleistaan.

Tämä on järkevää voimien jakamista: vai kuka haluaisi nähdä kaksi teholtaan ja ominaisuuksiltaan yhdenmukaista ranskalaismoottoria, joissa ei olisi kuitenkaan yhtään samanlaista osaa.

Myös vaihteisto on tuttu. Sitä on käytetty muun muassa Xantian edeltäjässä BX:ssä (BX:ää valmistetaan vieläkin).

B-koodista tunnistettava vaihteisto on porrastettu pikkuautomaisen tiheäksi, ja sitä se on aina ollut.

Perinteisellä venttiilimäärällä varustettu 1761 cm³:n moottori on ranskalaisen kokulokunnan tyypillinen edustaja siinä mielessä, että sitkeyttä kuvaavan vääntömomenttiarvon huippu saadaan verraten matalilla kierroksilla. Nämä seikat yhdessä merkitsevät sitä, että vaihtamistarve on vähäinen, mutta vastapainona polttoaineen kulutus on hieman nykytasoa suurempi.

■ CITROEN Xantiasta voi hyvällä syyllä nimittää omaleimaiseksi autoksi. Vaikka näin onkin, niin sen hyväksyminen ei vaadi samaa määrää »ymmärtämistä» tai rohkeutta kuin joidenkin Citroen-mallien kohdalla on ollut aikaisemmin. Kuinka pitkälle autoa sitten pitäisi »ymmärtää», on tietysti makuasia.

Ei Citroen ole kuitenkaan kokonaan luopunut. Aivan kuin näytteenä omapäisyydestään ja siitä, että on »varaa», Xantiassa toteutuu ajomukavuus, joka puhuttelee varmasti kaikkia, mutta istuimet sitten sopivatkin vain joillekin vartalo-tyypeille. Tätä ei tohtisi moni tehdä. ■

Citroen Xantia 1,8i SX

Valmistaja: Automobiles Citroen, Rennes-La Janais, Ranska

Maahantuojat: Korpivaara Auto-Bon Oy, Mäkituvantie 3, PL 115, 01511 Vantaa, puh. (90) 851 821

Hinta: 135 800 mk (koeajoauton lisävarusteet: metalliväri 2900 mk)

Takuu: 12 kk, hydraulikkajärjestelmä 2 v/100 000 km

Ensihuoto: 1 000 - 2 000 km

Huoltokirja: 170 000 km saakka

Käsiokirja: 119-sivuinen, suomenkielinen

Liikennevakuutusluokka: 28

Autovakuutusluokka: 12

MOOTTORI

Sijoitus, toimintatapa ja muoto: eteen poikittain sijoitettu nelitahtinen rivimoottori

Sylinteriluku: 4

Sylinterimitat: halkaisija 83,0 mm, iskunpituus 81,4 mm

Iskusuhde: 0,98

Iskutilavuus: 1761 cm³

Puristussuhde: 9,25

Suurin teho: 74 kW (103 hv)/6000 r/min

Suurin vääntömomentti: 153 Nm (15,6 kpm)/3000 r/min

Keskimääräinen männännopeus: 16,3 m/s (6000 r/min)

Ominaisteho: 42,0 kW/l (58,5 hv/l)

Sylinteriryhmä: kevytmetallia

Kampiakseli: laakeroitu viidellä runkolaakerilla

Sylinterinkansi: kevytmetallia

Venttiilikoneisto: yhteen riviin sijoitetut venttiilit, kaksi venttiiliä sylinteriä kohden, sylinterinkanteen sijoitettu hammashihnakäyttöinen nokka-akseli, paininkupit

Öljynsuodatin: päävirtasuodatin

Jäähdytys: nestejäähdytys, paisuntasäiliöllä varustettu painejäähdytin, termostaatti, sähkötuuletin

Polttoainejärjestelmä: elektronisesti ohjattu polttoaineen monipistesuihkutus (Bosch MP 5.1 tai Magneti Marelli 08 P.10), happitunnistin, kolmitoimikalysaattori, oktaanitarve 95E

Sähkölaitteet: 12 V, elektroninen sytytysjärjestelmä (Bosch MP 5.1), Eyquem RFC 52 LS tai Champion RC 9Y CC -sytytysputkat, 300 A akku, 97 A vaihtovirtalaturi

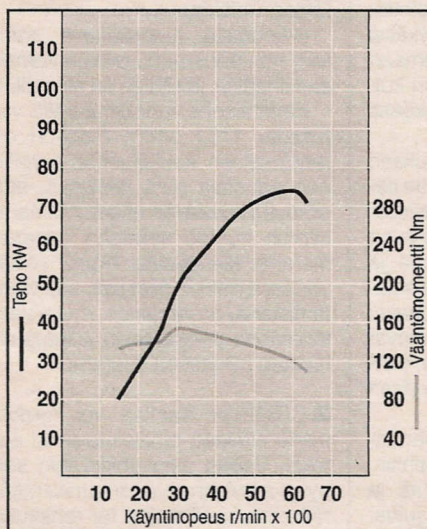
VOIMANSIIRTO

Kytikin: kuiva yksilevykytkin, lautasjousi

Vaihteisto: viisivaihteinen synkronoitu vaihteisto, lattialle sijoitettu vaihteenvalitsin, etupyöräveto

Vetopyörästä: lieriövetopyörät, välityssuhde 4,188

Kokonaisvälityssuhteet: I 14,470, II 7,830, III 5,696, IV 4,477, V 3,350 ja P 13,959



ALUSTA

Rakenne: itsekantava teräskori

Etujousitus: erillisjousitus, joustintuet, kolmiomaiset poikittaiset alaturkivarret, kallistuksenvaimennin, kaasunestejousit

Takajousitus: erillisjousitus, eteen suunnatut pitkittäiset, kallistuksenvaimennin, kaasunestejousit

Iskunvaimentimet: kaasunestejousituksen yhteydessä edessä ja takana

Ohjausvaihte: tehostettu hammastanko, välityssuhde 17,0

Jarrut: kaksipiiriset nestejarrut (etu/taka), käyttövoima auton hydraulikkajärjestelmästä, edessä tuuletetut levy-

jarrut, takana levyjarrut, kuormituksen mukaan säätävä jarrupaine, etupyöriin vaikuttava mekaaninen seisontajarru, etujarrulevyn halkaisija 266 mm, takajarrulevyn halkaisija 224 mm

Pyörät: neljällä putilla kiinnitetyt teräslevypyörät, vanne-
koko 5,5 J x 14

Rengaskoko: 175/70 R 14

KORI JA VARUSTEET

Korimalli: viisiövinen combi

Rekisteröity Suomessa: viidelle henkilölle

Verhoilu: istuimet kangasta, ovet ja seinät kangasta ja muovia, katto kangasta, edessä ja takana kangasmatot, tavaratilassa kangasta

Lämmityslaitte: raitisilmälämmityslaitte, yksi katkaisin, kolme säädintä, nelinopeuksinen puhallin, kojelaudassa neljä suunnattavaa ja suljettavaa tuuletus- ja lämmitysuulaketta, huurteenpoistosuuttimet etusivulaseille, keskikonsolissa viistosti takajalkatilaan suunnatut lämminilmakanavat, mahdollisuus sisälman kierrättämiseen

Lasinpyyhkimet: kahdella nopeudella, kertapyyhkäisyllä ja tiheäajoituksella varustetut sähkökäyttöiset lasinpyyhkimet

Lasinpesulaite: kaksi kaksoissuutinta, pesu-pyyhinauto-matikka

Takalasinpyyhin: yksi pyyhin, jaksionopeus, kaksi pesu-suutinta, pesu-pyyhinautomaattikka

Ajovalojen pesimet: painepesurit

Mittarit: nopeusmittari (20-220 km/h), käyntinopeusmittari, matkamittari, satametriosoitusseläinen välimatkamittari, polttoainemittari, lämpömittari, ulkolämpömittari

Merkit ja varoitusvalot: lataus, öljypaine, öljymäärä, lämpö, polttoaine, seisontajarru, jarrujärjestelmä (hydraulinesteeseen paine ja määrä), etujarrupalat, moottori-elektronikka, STOP-yleisvaroitustila, suuntavilkut (2), nelivilkku, seisontavalot, lähivalot, kaukovalot, sumuvalot, takasumunvalo, pesuneste, takalasinlämmitin, taka-ovilasin turvakylkentä

Työkalusarja: nosturi, pyöränmutteriavain, pyöränkapselin irrotuskoukku

Muut vakiovarusteet: kaksi sivulle kääntyvää häikäisy-suojaa, kaksi kannellista ehostuspeiliä, valaistu hansikasklokeri, säilytystila autopapereille sulakerasian kannessa, keskikonsolissa kaksi avointa lokeroa, tavarahylly kojelaudan päällä, neljä ovilokeroa, lehtitaskut etuistuimien selkänajoissa, hattuhylly aurinkoverholla, viisi kynnärnojaa, neljä tukikahvaa, kaksi vaatekoukkuja, valaistu savukkeensytytin, edessä valaistu tuhkakuppi, tuhkakuppi takana, valomuisti, valosummeri, kaukovalovilkku, sumuvalot, takasumunvalo, kaksi peruutusvaloa, kaksi sisävaloa ovikytkimien (4 kpl) ja viiveellä, karttavalot, mittarivalojen säätö, matkatavaratilan valo, yksi-avainjärjestelmä, keskuslukitus infrapunakaukosäädöllä (ovat ja polttoainesäiliön täyttöaukon kansi), lapsilukot, portaattomasti säädettävät etuistuimien selkänajoja, kuljettajanistuimessa portaaton korkeussäätö ja portaaton ristiseläntuen säätö, etuturvavöiden yläkiinnikkeiden korkeussäätö, ohjauspyörän korkeussäätö, kolmitahoinen etuistuinlämmitys, edessä ja takana kahteen suuntaan säädettävät pääntuet, kahdessa osassa (60/40) alas laskettava takaistuimen selkänajoja ja ylös nostettava istuinosa, suksiluukku takaistuimen selkänajossa, tavaratilassa kiinnityslenkit varoituskolmiolle ja tavaroiden kiinnityshihnoille, sisältä sähköisesti säädettävät ja lämmitettävät ovipeilit, sähkötoimiset ikkunannostimet (4 kpl), kuljettajan ikkunan avaus ja sulkua kertapainalluksella, sävylasit, takalasinlämmitin, kello, radio-asennusvalmius (kaukosäätimet ohjauspyörässä, 6 kaiutinta, antenni, johdot), kaasunestejousituksen yhteydessä maavarsäätö ja automaattinen tasonsäätö, ohjaustehostin ja katsastuksessa vaadittavat varusteet

HUOLTO

Polttoainesäiliön tilavuus: 65 l

Jäähdytysjärjestelmän tilavuus: 7,0 l

Moottorin öljytilavuus: 4,9 l

Voimansiirron öljytilavuus: 2,0 l

Moottorin öljynvaihtoväli: 10 000 km

Voimansiirron öljynvaihtoväli: -

Alustan voitelu: -

Renkaiden ilmanpaineet: edessä 2,3 bar, takana 2,1 bar

MITAT

Akseliväli: 2740 mm

Raideväli: edessä 1482 mm, takana 1442 mm

Pituus: 4440 mm

Leveys: 1755 mm

Korkeus: 1380 mm

KOEAUTO

Matkamittarin lukema koeajon alkaessa: 9672 km

Koko koeajomatka: 995 km

Kesärenkaat: Michelin MXT 175/70 R 14 84T

Talvirenkaat: Bridgestone Blizzak WS-15 (kitkarrenkaat) 175/70 R 14 84Q

PAINOT	Omapaino	Koeajon aikana
Paino kg:	1255	1420
Tehopaino kg/kW:	17,0	19,2
Tehopaino kg/hv:	12,2	13,8
Painonjakautuma %:	61/39	60,5/39,5

Sallitut perävaunupainot: jarrullisena 1500 kg, jarruttomana 585 kg

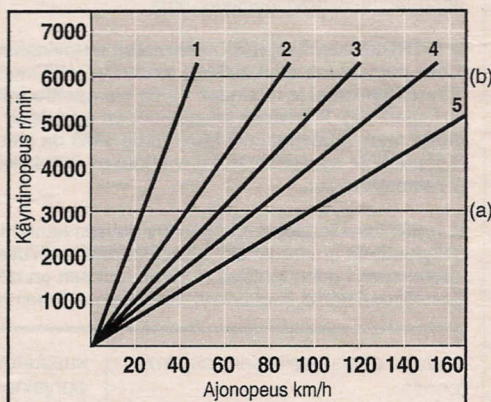
KOEOLOSUHTEET

Mittauspäivä:	04.11.1993
Lämpötila:	+1°C
Ilmanpaine:	1023 mbar
Suhteellinen kosteus:	73 %
Tuulen nopeus:	2 m/s
Ajorata:	kuiva asfaltti

NOPEUDET

TEOREETTISET NOPEUDET	(a)	(b)
r/min	1000	3000 6000
1. vaihte km/h:	7,6	22,7 45,4
2. vaihte km/h:	14,0	42,0 83,9
3. vaihte km/h:	19,2	57,7 115,3
4. vaihte km/h:	24,5	73,4 146,8
5. vaihte km/h:	32,7	98,1 196,1

a: suurin vääntömomentti, b: suurin teho



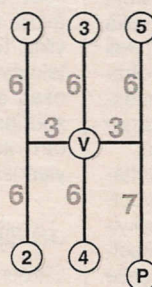
Ilmoitettu huippunopeus: 187 km/h, 5. vaihteella

Vastaava moottorin käyntinopeus: 5720 r/min

MITTARIVIRHE

Nopeusmittarin lukema km/h:	50	80	100	120
Todellinen nopeus km/h:	47	77	97	115
Matkamittarin virhe %:	+1,1			

Mittarivirhe on otettu huomioon saavutusarvoissa.



Vaihdevivun liikkeet ilmoitettu sentteinä

Nopeudet eri vaihteilla:	
1. vaihde km/h:	-49
2. vaihde km/h:	-89
3. vaihde km/h:	-122
4. vaihde km/h:	-
5. vaihde km/h:	-

KULUTUS

Valmistajan ilmoittama kulutus (ECE):

90 km/h: 6,1 l/100 km

120 km/h: 7,6 l/100 km

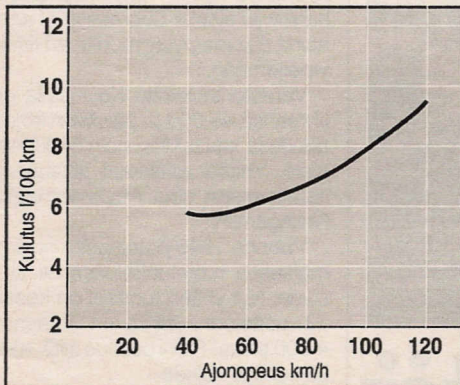
Kaupunkiajo: 10,9 l/100 km

Mitattu kulutus:

Mootoritie, keskinop. 112 km/h: 8,8 l/100 km

Suorahko kestopite, keskinop. 86 km/h: 7,4 l/100 km

Koeajon aikana keskimäärin: 8,9 l/100 km



Kulutus tasaisella nopeudella l/100 km:

40 km/h: 5,8 90 km/h: 7,2

50 km/h: 5,7 100 km/h: 7,9

60 km/h: 6,0 110 km/h: 8,6

70 km/h: 6,3 120 km/h: 9,3

80 km/h: 6,7

Mitattu tasaisella kestopiteellä, suurimmalla vaihteella.

OHJAUS

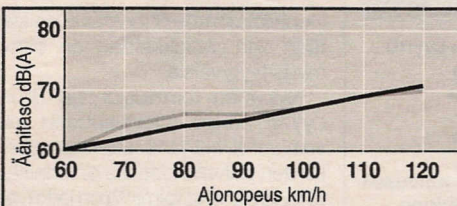
Ohjauspyörän läpimitta: 380 mm

Ohjauspyörä kääntyy: 3,2 kierrosta

Valmistajan ilmoittama kääntöympyrä: 11,3 m

Mitattu kääntöympyrä: renkaasta 10,65 m oikeaan ja 10,50 m vasempaan; puskurista 11,40 m oikeaan ja 11,25 m vasempaan

MELU



Melu edessä/takana dB(A):

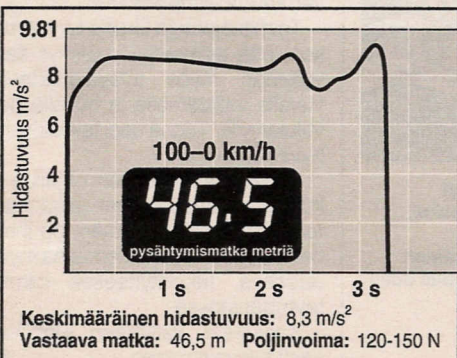
60 km/h: 60/60 100 km/h: 67/67

70 km/h: 62/64 110 km/h: 69/69

80 km/h: 64/66 120 km/h: 71/70

90 km/h: 65/66 Mitattu tasaisella kestopiteellä.

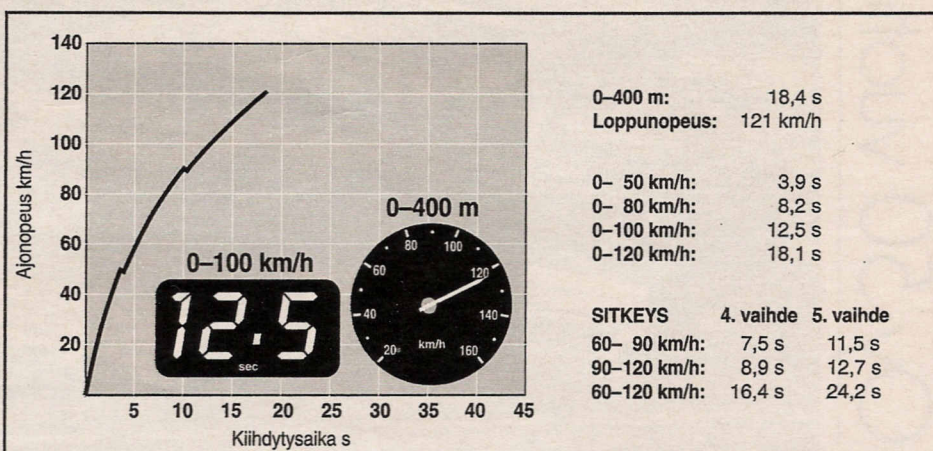
JARRUT



Keskimääräinen hidastuvuus: 8,3 m/s²

Vastaava matka: 46,5 m Poljinvoima: 120-150 N

KIIHTYVYYS



0-400 m: 18,4 s

Loppunopeus: 121 km/h

0- 50 km/h: 3,9 s

0- 80 km/h: 8,2 s

0-100 km/h: 12,5 s

0-120 km/h: 18,1 s

SITKEYS 4. vaihde 5. vaihde

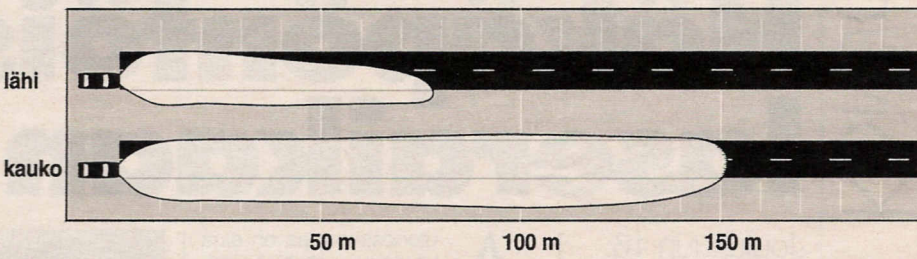
60- 90 km/h: 7,5 s 11,5 s

90-120 km/h: 8,9 s 12,7 s

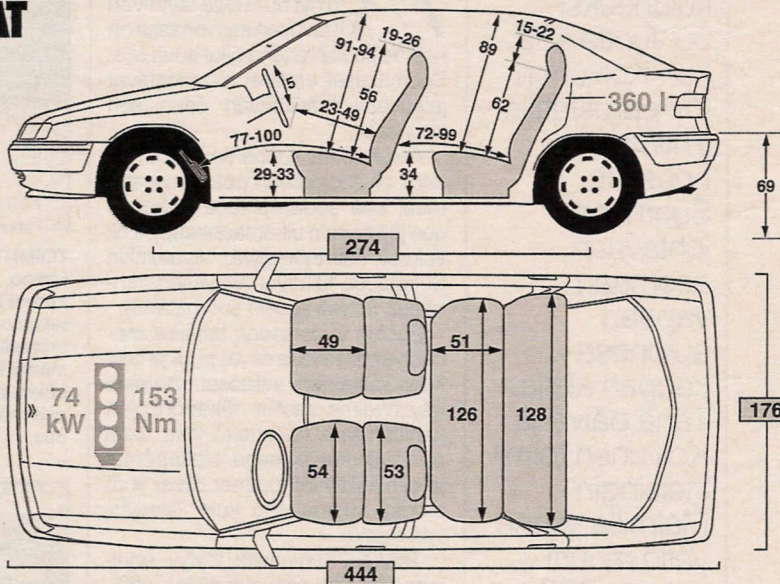
60-120 km/h: 16,4 s 24,2 s

VALOT

Mitattu 10 metrin päässä auton edessä. Valokuvio on piirretty lähi- ja kaukovalojen 5 luksin raja-arvoista. Kuvioiden reunalla valovoimakkuus on 5 luksia ja sisäpuolella enemmän. **UMPIOT:** Valeo, referenssiluku 27,5



MITAT



Vertailun vuoksi

		Citroën Xantia 1,8i SX	Ford Mondeo 1,8i CLX 5-ov.	Seat Toledo 1,8 GLX	Toyota Carina E 1,6 GLi 4-ov.
Hinta	mk	135 800,-	140 800,-	107 900,- ¹⁾	139 900,- ³⁾
Iskutilavuus	cm ³	1761	1796	1781	1587
Suurin teho	kW (hv) r/min	74(103)/6000	85(115)/5750	65(88)/5250	85(115)/6000
Pituus/paino	mm/kg	4440/1255	4481/1300	4321/1075	4530/1140
Huippunopeus (valm. ilm.)	km/h	187	195	182	195
Kiihtyvyys 0-400 m	s/km/h	18,4/121	17,6/127	18,3/122	17,6/127
Mitattu kulutus					
90/120 km/h	l/100 km	7,2/9,3	7,0/9,0	7,0/8,7	6,6/8,4
Koeajo TM:n numerossa		20/93	6/93	9/93 ²⁾	11/92

¹⁾ Seat Toledo 1,8 GL Class ²⁾ Käyttötesti ³⁾ Toyota Carina E 1,6 XLI 5-ov. 137 200,-