

TAM

Koeajossa
CHRYSLER NEON

Käyttöttestissä
CITROEN XANTIA

12•95

Tekniikan Maailma
12. 7. 1995
Irtonumero 30,-

TAM

Autouutiset



■ CITROEN Xantian farmarimalli tulee Suomeen vuoden vaihteessa. Hinnasta ei vielä tässä vaiheessa ole tietoa, mutta Xantia tulee varmasti linjakkaalla ulkonäöllään lisäämään farmareiden kasvavaa suosiota. Pituutta on 22 senttiä viisto-peräistä Xantiaa enemmän, minkä ansiosta takaistuinten ollessa eteen käännettynä tavaratila on varsin pitkä, 186 senttiä. Tavallisesti 510 litran kokoinen tavaratila on kookkaimmillaan lähes 1,7 m³. Moottoriksi voi valita jonkun nykyisistä voimälähteistä tai uuden 16-venttiilisen kaksilitraisena. Myös XM-sarjasta tuttu kaksilitrainen matalapaineturbo tulee saataville Xantioihin.



Citroen Xantia 2.0 SX

»Sitrupuuna» on yksi Citroenin monista lempinimistä. Harvemmin se kuitenkaan on hapan ja Xantia on peräti makea. Sen ovat todenneet useat käyttäjätkin. Malli on menestynyt hyvin. 50 000 kilometrin TM-käyttötestin raportti kertoo lähemmin, onko Sitrupuuna aidosti makea ja miksi.

PEKKA AROMAA ja HANNU LINDELL

JARMO SUKAVA, moottorin mitaukset
HANNU HÄYHÄ, kuvat

Citroen on aina tehnyt persoonallisia autoja. Sekä perusajatukseltaan, muodoltaan että ennen muuta tekniikaltaan. Niin selkeästi erilaisia, että se on synnyttänyt vahvoja ennakkoluulojakin. Tulakseen hyväksytyksi Citroen vaatii ymmärtäjänsä – sitä ollaan »sitikkamiehiä» tai sitten ei.

Mitä mieltä Citroenista kokonaisuutena ollaankin, yhtä ominaisuutta siinä ei voida moittia. Citroen, iso tai pieni, on mukava auto ja oikein isolla M:llä. Myös niin sanottujen tavallisten asioiden toteutus Citroenissa on usein tehty hieman muista poiketen, ja tähtäimessä on silloinkin ollut toimivuuden ja käyttömukavuuden lisääminen.

Hieman alle 4,5-metrinen Xantia edustaa keskikokoista Citroenia. Se on BX-mallin seuraaja, ja edeltäjänsä tapaan Bertonen piirtämä. Italia-

laisstudio on Citroenin monivuotinen suunnittelukumppani. Tarkasti ilmoitettuna Xantian pituus on 4 440 millimetriä ja akseliväli mittavasti 2 740 millimetriä.

Korivaihtoehtoja on toistaiseksi vain yksi: viisiovinen monikäyttöauto. Farmari eli Break on kuitenkin luvassa kesän lopulla tai alkusyksystä 1995.

Tämän päivän Xantia-palettiin Suomessa kuuluu kuusi malliversiota: 1,8-litraiset X- ja SX-varustetasot, 2-litraiset SX- ja VSX-varusteet sekä 16-venttiilinen VSX-versio ja 1,9-litrainen turbodiesel, jonka varustetaso merkitään niin ikään kirjainyhdistelmällä SX. Tehtaan valmistusohjelmaan kuuluu lisäksi 1,6-litrainen bensiinimoottori sekä ahtamaton diesel, jotka eivät esiinny Suomen hinnastossa.

Vakiomalliston hintahaarukka alkaa 129 800 markasta ja ulottuu



Makea Sitrupuuna



195 800 markkaan. Käyttötestin Xantia oli kaksilitrainen SX-varusteininen, ja sen ohjehinta oli testin alkessa noin vuosi sitten 144 300 markkaa ja nyt hinta on 144 800 markkaa.

SX-varustetaso Xantian kohdalla merkitsee yleisesti ottaen kohtuullisen hyvää varustelua. Hyvä tarkoittaa tässä kohdin myös tarpeellista ja toimivaa varustelua, ei vain varusteiden määrää. Olennaisin tulee esille käyttökokemusten yhteydessä.

Citroenin oma radio on näppäimistöltään mallikohtainen eli se soveltuu vain Xantiaan. SX-varusteisen radiovalmiuteen kuuluvat antennin ja kuuden kaiuttimen sekä johdotusten ohella myös ohjauspyörän keskiköön asennetut radion säätimet.

Käyttötestiin autoon hankittu radio/kasettisoitin ansaitsee arvosanan erinomainen, mitä hieman yli 3 000 markan hintaiselta radiolta sopia odottaakin.

Muutoksia vuoden kuluessa on ollut vähän, niistä olennaisin on eturiviväöiden kiristin. Varustetarkastelussa on pysyttäytytty vakiovarusteissa ja ohitettu niin sanotut kampanjamallit, joita myynnin edistämiseksi on tuotu vain rajoitettuja erinä. Mallivuoden 1996 Xantiat ovat tämän raportin ilmestyessä jo myynnissä. Niissä on olennaisia muutoksia hieman enemmän. Muun muassa kaikki bensiinimoottorit ovat 16-venttiilisiä, kuljettajalla on turvatyyny vakiovarusteena, etuistuimen istuinosa on pidempi ja sen säätöä on parannettu.

Varsinaiseen aiheeseen palataksemme, TM:n käyttötesti-Xantiassa oli siis 1998 kuutiocenttim 89 kilowatin eli 123 hevosvoiman rivinelonen. Poikkittain edessä ja etuveto, kuten myös keskikokoluokan konsepti nykyään on. Suurin vääntö 176 newtonmetriä tavoitetaan 2 750 minuuttikerroksella.

Viisiovisen viiden hengen monikäyttökorissa on sivuikkunat ainoastaan ovissa, eli malkustamoon virtaa valoa kaikkiaan kuudesta ikkunasta. Takaisiin voidaan taittaa tavarankuljetusasentoon kahdessa erilevyssä osassa. Lisäksi keskikynnäröjen takaa avautuu pitkien kapeiden tavaroiden kuljettamista varten yhteys tavaratilaaan eli niin sanottu suksiluukku.

KÄYTTÖKERTOMUS

■ CITROEN Xantia on mallina verrattain nuori, mutta siitä huolimatta jo kohtalaisen monipuolisesti käsitelty Tekniikan Maailman sivuilla. Mallin esittely ja ensimmäiset ajotunnit olivat numeroissa 4/93 ja 6/93. Ensimmäisessä vertailussa oli Xantia 2.0i VSX numerossa 16/93. Varsinainen raskaan sarjan koeajo julkaistiin numerossa 20/93 versioista 1.8i SX.

Talvivertailussa 3/94 Xantia 1.8i SX nousi joukon kärkeen eli »Talvi-autoksi 1994». Dieselversiota 1.9 TD SX ajettiin numerossa 12/94, vertailussa 15/94 kesäolosuhteissa oli 1.8i

SX ja 8/95:ssä tutustuttiin Xantia Activaan eli aktiivisesti toimivalla kallistuksen vaimennuksella varustettuun versioon.

Käsitykset Xantiasta ovat selkiytyneet, mutta käyttötestin avulla haetaan kokemuksia ja tuloksia, joita ei muilla testimuodoilla saada. Myös Xantiasta paljastui 50 000 kilometrin käytössä piirteitä, joista muissa yhteyksissä ei ole voitu kertoa.

Kuljettajan paikalta

Kuljettajan paikalta alkaa monen asian arvostelu. Citroen on mittaris-

tossa ja hallintalaitteissa pitäytynyt tutuissa ratkaisuisissa ilman erikoisuuksia, mikä miellettiin mukavaksi piirteeksi. Muistellijoiden mielissä kangastelivat ehkä BX:n ensimmäisten versioiden numeronäyttöiset nopeusmittarit ja »satelliitteihin» sijoitetut katkaisinryppäät.

Mieluinen ajo-asento on löydettävissä. Tavanomaisten säätöjen ohella kuljettajalla on sekä istuimen että ohjauspyörän korkeudensäätö ja säädettävä ristiselän tuki. Mutta kaikki eivät ole olleet tyytyväisiä. Istuin soveltuu huonosti pitkälle kuljettajalle, sillä istuinosa on lyhyt. Lisäksi



MITTARISTOSSA ja käyttöviuissa ei esiinny enää »sitikkamaisia» erikoisuuksia. Selkeää ja helppokäyttöistä. Kierrosmittarin taulussa oleva ulkolämpömittari näytti järjestään pari astetta lämpimämpää kuin mitä lämpötila »virallisesti» oli. Radion säätimet ohjauspyörän keskiosassa ovat hyvät. Ollakseen erinomaiset niiden tulisi sijaita hieman lähempänä kehää, jotta niihin ulottuisi otetta irrottamatta peukalolla.



MYÖS takamatkustajat istuvat mukavasti kokonaan akselivälillä. Vaikka takaistuin rekisteröidäänkin kolmelle, se on muotoiltu selvästi kahdelle – kuten nykyautoissa useimmiten.



TAVARATILA on selkeä, mutta hattuhyllyn alla matalan tuntuinen. Tavaroiden kiinnityslenkit ja kumisilmukka pesunestepullolle noteerattiin käytännön huomaavaisuutena käyttäjää kohtaan.



MONIKÄYTTÖISYYS on järjestetty monipuolisesti. Takaselkänojassa on kaksi eri levyistä osaa sekä suksiluukku. Istuinosat nousevat »farmarimaisesti» pystyyn, joten laajennetun tavaratilan lattia on lähes tasainen ja istuin toimii samalla matalana väliseinänä.

joskus kurkkimaan pilarin taakse varmistaakseen tilanteen. Muuten kuljettaja näkee hyvin ulos, ja auton mitat on helppo arvioida. Vaikka perän kulma jääkin pimentoon, se on varsin lyhyt. Sen sijaan kääntävyyden arviointi ei aina onnistu, eli pysäköitäessä joutuu helposti korjaamaan. Xantian kään-



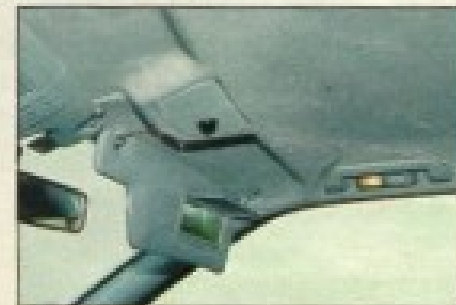
ISTUIMEN ja ohjauspyörän korkeutta voi säätää. Verhoiluun ptyysi todettiin miellyttäväksi ja kestäväksi, sen sijaan etuistuimen istuinosa koettiin lyhyeksi. Voivottelut ovat menneet perille, sillä 1996-malleissa istuin on pidempi.



JALKATILAA takana on varsin hyvin, mutta oviaukko on alhaalta ahdas, joten istuintakin on jouduttu vilistomaan voimakkaasti kulun helpottamiseksi. Istumamukavuutta viištous ei vähennä.



ISON takaluukun iso ikkuna on varustettu yhtenäisellä kaihtimella – paahteella paikallaan. Kokonaisuus toimii kitkattomasti luukkua avattaessa.



PALJON käyttökelpoista yhdessä kuvassa. Kartanlukuväli on vain apumiehellä. Melkkipeili on varustettu suojakannella ja samanlainen on myös kuljettajan aurinkolipassa. Keskellä oleva musta nasta on keskuslukituksen infrapunatoiminnan anturi.

virit kulkevan Xantian ympärillä sellaisia raitoja, että lasille ei pyörteile kuraa eikä pisaroitakaan. Taajama-ajossa pyyhintä sen sijaan tarvitaan.

Säilytystilaa matkustamossa on paljon, mutta käsinelokero on hankalan mallinen ja pieni – tosin valolta varustettu. Keskkonsolissa on pari

avointa lokeroa ja auton asiapaperille oma »salalokero» sulakettilan kannessa. Kovasti kiitosta ovat saaneet takaoviin sijoitetut lokerot sekä etuselkänojien säilytystaskut. Takamatkustajia on muistettu oikean perheauton malliin.

»Verraton matkavaunu»

Xantian ajo- ja matkustusominaisuudet ovat nousseet ajokirjamerkinnoissa ykkösjutuksi. Useimmiten kehujen ja myös moitteiden takana on Citroenin maavaran automaattisesti säätävä ja itsetasaava kaasunestejousitus ominaisuuksineen ja omituisuuksineen. Xantian kulku on todettu useaan otteeseen mukavaksi, jopa niin että se tuudittaa vauhtisokeuteen. Väliotsikkoon lainattu maininta löytyy ajokirjan sivuilta, kuten myös seuraava maininta: »Todella mukava auto – sen toteaa joka kerta, kun on välillä ajanut muita autoja.» Kaarekääntäytyminen on määritelty tasapainoiseksi.

Erävä mielipidekin on. Kulkua on moitittu epävakaaaksi. Alla olivat tuoloin talvirenkaat eli Bridgestonen nastattomat Blizzakit. Kuljettaja sanoi etupäästä löysäksi ja mainitsi sen olevan eri peria takapään kanssa. Analysoimme asiaa yhdessä ja päätelimme, että ohjauksen voimakas tehostus yhdistettynä mainittujen renkaiden elastisuuteen keventää keskialueen ohutta ohjaustuntoa entisestään.

Kaarteet tahtovat kesärenkaillakin muodostua kulmikkaiksi ja turhan tiukoiksi, kunnes ominaisuuteen tottuu, vieläpä melko nopeasti. Xantia väisti kevyttä otetta ohjauspyörästä ja maltillisia ohjausliikkeitä. Mainittakoon, että kyseinen kuljettaja siirtyi Xantian ohjauspyörän ääreen Saab 900:n jälkeen, jossa alustan ja ohjauksen toteutus on täysin toisen henkinen.

Ryppyä mukavuudenrakkauteen tuo myös jousituksen toiminta ylitteässä äkillistä terävää estettä – esimerkiksi kiskoja tai tien pinnoitteen karkeasti työstettyä poikittaista saumaa. Kaasunestejousi jämähtää äkisti jäykäksi, pyörä ei nousekaan holviinsa vaan koko auto tärähtää.

Omat omituisuutensa Xantian jousitus tarjoaa pysähdytilässä esimerkiksi liikennevaloisiin. Mikäli jarrua painetaan auton jousiyhdistyessä, jousitus pyrkii tasaamaan maavaran eli laskemaan perää. Jos samalla vapautetaan jarru, perä laskee kuitenkin, ja tunnistin antaa ohjeen uudesta korjauksesta. Keinunnaa täydentää hienoinen tasonkorjaus etupäässä. Liikehdintä ei häiritse, mutta alkuun se oudoksuttaa.

Testiraportin merkintä: »Ensimmäinen Citroen, joka on tukevan tuntuinen», on varsin tukeva mielipide. Xantia on maantiellä meluton auto, mikä tekee pitkistäkin ajoru-



VARAPYÖRÄ tavaratilan alla on tarvittaessa todennäköisesti varsin likainen. Käyttöautossa se oli vanhanmallinen Michelin MXL kesäpyörä kokoa 165/70 R 14. Renkaanvaihtotyökalut kotelossaan varapyörän keskellä eivät olleet likaantuneet.



ETURENKAAT osoittivat kulumistalipumusta keskeltä, vaikka rengaspaineet pidettiin suositusten mukaisina. Pölykapselit ovat hieman sisällä renkaan sivun suojassa pikkukolhuilta.



MOOTTORITILASSA vallitsee hyvä ranskalainen järjestys: kaikki mukana. Vihreät pallot takanurkissa ovat kaasunestejousituksen paine-elementtejä.

peamista leppoisia. Ajoviima ei suhise nurkissa eikä alustasta välity häiritseviä ääniä tai värinöitä. Pitkän päälle rupea tuntumaan oudolta, että pienemmällä nopeuksilla erottuva voimansiirron vonkua ei ole hioittu pois.

Suuntavakavuus on hyvä, mutta voimakas sivutuuli vaatii tarkkaavaisuutta ja pientä korjausta. Xantiassa muissakin yhteyksissä todettua ohjauksen erilaista palautusta oikealta ja vasemmalta kokeiltiin käyttötestin aikana erilaisia renkaita vaihdellen neljän eri Xantian avulla, ja päädyttiin siihen, että kyseessä ei ole vika, vaan ominaisuus. Ero palautuksissa on niin hienoinen, että kaikki eivät tule edes kiinnittäneeksi huomiota siihen.

Polttoaineen syötön katkaisu on ikävän terävä. Siirryttäessä vetoalueelta moottorijarrutukseen moottori heilahtaa ja syntyy voimakas ja epä-mukava nykäys. Ei tosin joka kerta,

mutta usein.

Jarrutuksissa Xantia on hyvin käsisissä, perä ei kaarteissaan pyri sivulle. Sen sijaan etupyörät lukkiutuvat tarpeettoman herkästi. Painetta on ohjattu etupyörille sen verran runsaasti, että voidaan sanoa jarrutustehon kokonaisuudessaan kärsivän. Jarrujen tehostus on ohjauksen tapaan korostetun tuntuinen, poikimen liike on kevyt ja lyhyt, mikä vaikeuttaa jarrutusta eli vaatii totuttua.

Häilintalaitteet ovat kaiken kaikkiaan niin kevyet käyttää, että ajokirjaan on merkitty: »Autoa ajetaan kuin videopeliä. Toimii kuitenkin.»

Edellä on luettu monia epäkohdita. Kokonaisvaikutelmassa niiden painoarvo on kuitenkin häviävän pieni. Raportoinnissa on ilmeisesti käynyt kuten usein käy, että suurten linjojen olesse kohdallaan, pienet epäkohdat tulevat korostetusti esille. Xantia on ehdottoman mukava

auto sekä ajaa että matkustaa.

Moottorissa on ranskalaiseen tapaan runsaasti vääntöä laajalla kierrosalueella. Sitä on helppo ajaa harvakseen vaihdellen. Väilykset ovat kuitenkin sen verran tiheät, että Xantialla voi haluttaessa liikkua varsin piteästi.

Monipuolista monikäyttöisyyttä

Xantia on varustettu keskuslukituksen kanssa, mikä koettiin varsin helpottavaksi neliovisen auton ollessa kyseessä. Takaluukku ja poltonesteestäyttöaukon kansi kuuluvat lukituksen piiriin. Keskuslukituksessa oli myös infrapunasaitein toimiva kauko-ohjaus. Kaikki ovi-ikkunat toimivat sähköllä, ja kuljettajan ikkunas- sa oli lisäksi kertapainallustoiminta, mikä tuntuu turhalta mainita, mutta minkä kokee sujuvaksi tiemaksuja ja erilaisia kulkulupakortteja käytettäessä.

Tavaratilan monikäyttöisyys on laajinsä parasta antia. »Funtsittu kokonaisuus». Takaluukku on iso ja avautuu rellusti. Se myös pysyy tanakasti ylhäällä kahden pumpun turvin. Myös hattuhyllyn nousee mukana. Luukku on muuten muoviva, vaikka ei siitä vaikutakaan ja siinä on sisäpinnassa alusvetokahva.

Tavaratila on selkeä ja suhteessa 1/3 - 2/3 jaettu takaistuiniin toimii »farmarimaisesti» eli istuinosa kääntyy pystyyn ja selkänoja taittuu alas muodostaen laajennettuun tavaratilaan lähes tasaisen lattian. Hattuhyllyn voi tarpeen tullen irrottaa ja kynnämojan takaa avautuva suksiluukku kruunaa monikäyttömahdollisuudet. Muuntelu on vaivatonta »yhden käden hommaa».

Raskaista tavaroita kuljettanut käyttäjä mainitsee laskeneensa jousituksen aivan ala-asentoonsa pienentääkseen nostokorkeutta. Hyvä oivallus. Xantiassahan on ala-asennon ja normaalin jousituskorkeuden lisäksi huonoihin olosuhteisiin tarkoitettu ylempi ajosento sekä ylin pyöränvaihtoasento.

Ylempi ajosento lisää kyllä maavaraa, mutta pyörien joustot häiriintyvät samalla, joten niiden ote on heiveröisempi. Vain pientä nopeuksia suositellaan. Xantiassa voi tuki liikutella myös jousitus ylimmässä eli »tunkkiasennossa», mutta aivan kävelyvauhtia ja voimaa käyttämättä. Pyörien ote on tässä asennossa todella keho.

Utuna Xantiassa ajovalot ovat oikein säädettynä hyvät, mutta valaisukuvia on kapea ja pientareet jäävät pimentoon. Pistemäisillä kaukovaloilla pituusnäkyvä paranee, mutta nelivalojärjestelmästä huolimatta näkyvät eivät levene. Vakiovarusteena olevat sumuvalot täydentävät lähialueen valaisua huonolla kelillä.

Pikkusievää

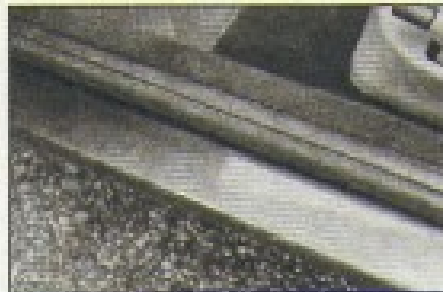
Monista merkkivaloista erityisenä huomaavaisuuden osoituksena pidettiin pesunesteen vähenemistä kertovaa valoa. Polttoaineen määrän merkkivalo sen sijaan herätti ärtymystä syttyessään varsin varhaisessa vaiheessa: polttoainetta riitti vielä ainakin 140-150 kilometrin maantiaaajaan.

Aurinkolampit kääntyvät myös sivuille ja kummassakin on mekkipeili. Ranskalainen on ajatellut, että Xantia sopii naistenkin ajettavaksi - kuten sopiikin. He ovat kertoneet pitäneensä auton kaikkinaisesta keveydestä ja tulojen toimivuudesta. Peilit on varustettu kansin, jolloin lipan alhaalla ollessa peilin kautta ei ekey häiritseviä heijastuksia kuljettajan tai matkustajan silmiin.

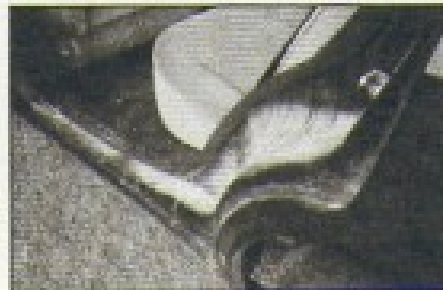
Missä peilin valo, kysyy pimeässä näköään tarkistanut. Xantian sisävalot on asennettu keskipeilireihin, mikä ei ole kaikkein paras paikka sisävalaistuksen suhteen, sillä etuistuinten niskatuet häiritsevät. Ylös apumiehen ovikarmiin on asennettu kartanlukuväli, joka toimii ainoastaan käyntivirrassa ollessa kytkettyinä. Tosi hyvä varuste, kun tarvetta ilmenee, eikä häiritse ajamista.

Varapyörää ei käytötestin aikana tarvittu. Se on sijoitettu tavaratilan lattian alle auton ulkopuolelle, jossa se tästä kuraantuu. Telineeseen sopii täysimittainen pyörä. Pyöränvaihtotyökalut ovat vanteen keskisyvennyksessä suojakotelossa.

Pyöränvaihdon hankaluudet koettiin talvi- ja kesäpyöriä vaihdettaessa. Pyörät ovat kiinni pulttein, eivät mutterein, joten niiden paikoilleen saaminen on työläästä, etenkin kun etunavoissa ei ole ohjaintappeja kuten takana. Pölykapselit ovat pyöränpulttien alla, mikä varmistaa niiden paikallaan pysymisen. Niitä ei kuitenkaan välttämättä tarvitse yrittää sommitella paikoilleen yht' aikan vanteen kanssa, vaan pidikkeet joustavat, ja kapselit saa voimakkaalla iskulla paikoilleen pulttien yli. Suositeltavaa se ei välttämättä ole, mutta



KYNNYKSIIN voi suosittelua suojalistoja, sillä kuljettajan ovelsa maali on kulunut puhki.



TAKAOVEN raami pyöräkotelon kohdalla on leveä ja siihen kertyy hanakasti likaa. Päitisi että se on ikävän näköistä, niin silinä saattaa tahrata vaatekassensa. Myös etuovien kynnyksiin kertyy likaa ja talvella tietysti lunta, joka saattaa hankalissa olosuhteissa muodostua jääksi. Xantian ovien ulkoreunoihin kannattaisi suunnitella tiivistimet, jolloin tieäänetkin vähenisivät entisestään.

näin säästy näpertelyn vaivalta.

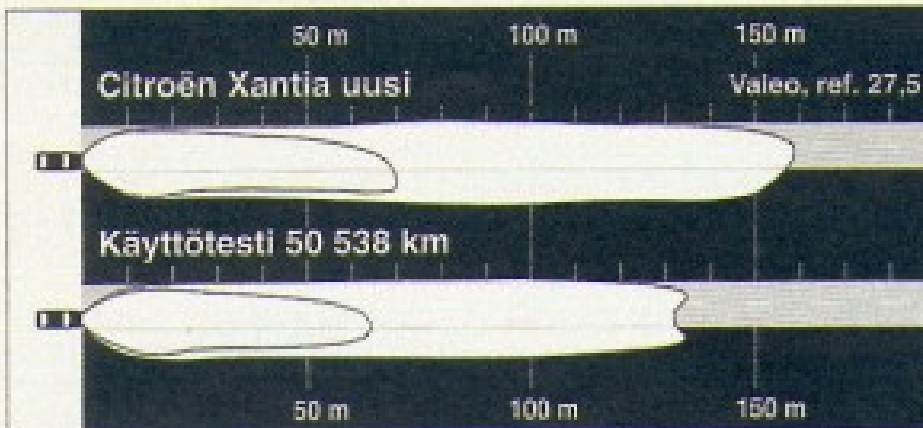
Oikutteleva i-puna-avain

Keskuslukituksen infrapunasäteillä toimiva kauko-ohjain alkoi oikutella kolmannen jakson lopulla. Aukaisu toimi ajoittain, ja lopulta paristot uusittiin pikahuollossa joutokäyntihäiriön ensimmäisen korjauksen yhteydessä.

Satunnainen toiminta uusiutui testin lopulla, jolloin sekä vastaanotin että lähitin uusittiin takuuna.

Käyntihäiriöitä

Heti viimeisen tarkastelujakson alussa moottorin joutokäynti katkesi aluk-



XANTIAN valovarustus on hyvä. Ajovalolissa on nelivalojärjestelmä. Lähivalot toimivat myös kaukovaloilla ajattaessa. Sekä lähivalojen että kaukovalojen valokotit ovat kapeita. Varustukseen kuuluvat myös etupuskuriin sijoitetut pienet sumuvalot. Testin aikana ajovalojen teho heikkeni ja näyttämä lyheni lasien sisäpinnalle kertyneen harmaan kalvon johdosta. Valojen korkeussäätö hoituu auton jousituksella, kunhan perussäätö on ensin saatu kohdalleen.

TEKNIKKAA

Moottori: nelisynterinen rivimoottori edessä poikittain. Iskutilavuus 1998 cm³, teho 89 kW (123 hv)/5750 r/min, vääntömomentti 176 Nm (17,9 kpm)/2750 r/min.
Voimansiirto ja alusta: visivahteinen vaihteisto, etupyöräveto. Edessä erillisjousitus, jousintuulet, kolmiomaiset poikittaiset alalukivarret, kallistuksenvaimennin, kaasunestejousit. Takana erillisjousitus, eteen suunnatut pitkittäiset, kallistuksenvaimennin, kaasunestejousit. Kaasunestejousituksen yhteydessä edessä ja takana. Kaksipiiriset nestejarrut (etu/taka), edessä tuuletetut levyjarrut ja takana levyjarrut, kuormituksen mukaan säätävä jarrupaine, etupyöriin vaikuttava mekaaninen seisontajarru. Tehostettu hammastanko-ohjaus.
Kori: viidelle rekisteröity visiovinen combi, itsekantava teräskori. Pituus 4 440 mm, leveys 1 755 mm, korkeus 1 380 mm, akseliväli 2 740 mm, raideväli edessä 1 482 mm ja takana 1 442 mm, omapaino 1 300 kg.
Polttoaineenkulutus (ECE): 90 km/h 6,2 l/100 km, 120 km/h 7,9 l/100 km ja kaupunkiajo 11,8 l/100 km.
Valmistaja: Automobiles Citroën, Ranska
Maahantuojat: Auto-Bon Oy, Vantaa
Hinta: 144 800 mk

HUOLTO- JA KORJAUSKULUT

Matkamittarin lukema km	Toimenpide	Työ mk	Osat mk	Yhteensä mk
488	Ensihuolto	280,50	328,10	608,60
10 409	10 000 km:n huolto	228,25	346,15	574,40
21 199	20 000 km:n huolto	584,00	453,60	1 037,60
	Takuutyönä tarkistettu ohjauksen keskitys, polttoaineensyöttö sekä korjattu takahattuhylyyn nostonaruja säästö.			
31 025	30 000 km:n huolto	310,20	456,90	767,10
40 212	40 000 km:n huolto	606,40	458,35	1 064,75
	Lisätyönä takajarru/parkkivalo-polttimon vaihto.			
42 500	Vasen ajovalopoltin (H1) sekä keskuslukituksen ohjaimen paristot uusittu. Samalla korjattu takuuna oikean takaisuimen niskanojan kiinnitys sekä vaihdettu moottorin käyntinopeustunnistin joutokäyntiongelmien vuoksi.	28,20	106,00	134,20
43 330	Takuutyönä uusittu joutokäynnin lisämaalust.			
49 663	50 000 km:n huolto	592,80	927,60	1 520,40
	Lisätyönä säädetty kytkinpokkimen korkeusasento ja uusittu etujarruparit. Takuuna uusittu keskuslukituksen vastaanotin ja lähettimet sekä etukallistuksenvaimentimen välitankojen ylempät nivelet.			
Yhteensä Huolto- ja korjauskulut 11,37 mk/100 km				5 687,05

POLTTOAINEKULUT

Tarkkailujakso	Todellinen ajomatka km	Keskikulutus l/100 km	Keskinopeus km/h
1. 30.3.1994 - 3.6.1994	10 126	9,26	69
2. 3.6.1994 - 6.8.1994	10 146	8,95	63
3. 6.8.1994 - 4.10.1994	10 139	9,02	63
4. 4.10.1994 - 16.1.1995	9 486	9,55	51
5. 16.1.1995 - 21.5.1995	10 103	9,37	48
Koko käyttötesti	50 000	9,21	59

Polttoainekulut 46,51 mk/100 km
(Laskelmassa on käytetty 95E-bensiinin hintana 5,05 mk/l)

RENGASKULUT

Kesärenkaat	Talvirenkaat
Michelin MXV 3 A 185/65 R14 86H Arvo 917,00 mk/kpl Keskimääräinen kuluneisuus 78 % Kulmiskustannus 0,78 x 4 x 917,00 mk	Bridgestone Blizzac M+S 185/65 R14 Arvo 950,00 mk/kpl Keskimääräinen kuluneisuus 40 % Kulmiskustannus 0,40 x 4 x 950,00 mk Asennukset ja tasapainotukset
	Yhteensä
	4 541,00

Rengaskulut 9,08 mk/100 km

si moottorin ollessa käyntilämmin ja sittemmin myös kylmänä. Sammutetaan moottori käynnistyi nopeasti, mutta vaati käydäkseen kaasun käyttöä.

Ensi hätään joutokäyntiä haettiin uusimalla moottorin käyntinopeustunnistin Itäkeskuksen Autotalon pikahuollossa. Koska vika ei poistunut, asiaan paneuduttiin perusteellisemmin Auto-Bon, Vihdintien Autotalon huollossa. Ilmiön aiheuttajaksi rajattiin joutokäynnin lisämaalustin käyttövirasto. Sijainnistaan johtuen se joutuu tekemisiin moottorin öljyhuuruisen huohotusilman kanssa ja pikeentyy. Mekaanista virhettä eivät testilaitteet paljasta, vaan kertovat asioiden olevan kunnossa. Luisti uusittiin, ja käyntiongelmät poistuivat.

Huollot ja korjaukset

Testiautomme on vuosimallia 1994, ja sen huolto-ohjelma alkoi 1 000 - 2 000 kilometrin välillä tehtävällä maksullisella ensihuollolla ja jatkuu 10 000 kilometrin välein tehtävillä öljynvaihdolla sekä 20 000 kilometrin välein toistuvilla määräraikaishuolloilla.

Mainittakoon, että mallivuodesta 1995 lähtien öljynvaihtoväli on 15 000 km ja huoltoväli 30 000 km.

Xantian TM-käyttötesti ei sujunut ilman takuukorjauksia. Joutokäyntihäiriöt ja niiden korjaaminen alle vuoden ikäiseen autoon katsottiin vielä takuun piiriin kuuluviksi, samoin keskuslukituksen vastaanottimen ja lähettimen uusinta.

Lähettimen uudet paristot sen si-

jaan katsottiin testikustannuksiksi, kuin myös vasen ajovalopoltin ja takajarruparkkipoltin.

Viimeisessä 50 000 km:n huollossa vaihdettiin loppuun kuluneet etujarrupalat. Toimenpide on viimeaikaisissa käyttötesteissämme poikkeuksellinen. Jarrupalojen tulla kestää huomattavasti pitempään. Syytä nopeaan kulumiseen ei löydetty, vaikka jarrujen äkinäisyyttä vahvasti epäiltiin vaikuttavaksi tekijäksi. Joka tapauksessa jarrupalojen vaihto lisäsi viimeisen huollon laskua 731,80 markalla, josta itse palojen osuus oli 478 markkaa ja työn 253,80 markkaa.

Samalla tehty kytkinpokkimen asennon säätökään eikuulunut huolto-ohjelmaan, vaan siitä veloitettiin 56,40 markkaa. Vaikka TM-käyttötestin aikana tehdyt korjaukset suurimmaksi osaksi kuuluivatkin takuun piiriin, kertyi lyhyistä öljynvaihto- ja huoltoväleistä johtuen Xantian huolto- ja korjauskuluiksi 11,37 mk/100 km. Lukuarvona se on tällä hetkellä selvästi keskimääräistä korkeampi kustannus tässä kokoluokassa.

Polttoainekulut

Citroën Xantia 2,0i SX on matka-ajossa painoisekseen taloudellinen ja kulkee keveällä kaasujalalla kohtuullisella kulutuksella. Vaikka testiauton pessimistinen polttoainemittari häytytti merkkivaloiltaan ennenaikaisesti juottopaikalle, 63 litran tankillisella saattoi luottavaisin mielin ajella 700 kilometriä ja jopa pitemmällekin.

Tankkausten mukaan mitattu pie-

nin keskilukutus maantieajossa oli vain 7,47 l/100 km, 67 km/h keskinopeudella, mutta noin 7,6 - 8,8 l/100 km, 70 - 80 km/h keskinopeuksilla ovat Xantialle ominaisimpia kulutuslukemia.

Tasaisessa matka-ajossa nopeuden nosto, vaihtelut tai talviset olosuhteet eivät nosta keskilukutuksia merkittävästi. Vielä 90 - 100 km/h keskinopeuksillakin kulutus asettuu 7,8 - 9,0 l/100 km haarrukkaan ja vieläpä moottoritienopeuksilla, yli 110 km/h, kulutukset pysyvät noin 9,0 l/100 km tasolla.

Kaupunki-ajo ei kulutusmielessä ole Xantian heiniä. Kulutukset nousevat selvästi. Siihen viittaa myös tehtaan ilmoittama ECE-lukema (11,8 l/100 km). Kesällä kaupunkikulutukset olivat noin 10,2 - 10,8 l/100 km tasolla, mutta talvella litran enemmän.

Keskilukutukseksi laskimme 9,21 l/100 km, mikä merkoiksi muutettuna antaa TM-käyttötestin polttoainekuluiksi 46,51 mk/100 km.

Kuluvat renkaat

Citroën Xantia rengaskoko on 185/65 R 14. Ensiasennusrenkaina alta löytyivät Michelin MXV 3A-renkaat. Talvirenkaiksi hankittiin samankokoiset nastattomat Bridgestone Blizzak-kiikarenkaat.

Syitä on monia. Keskikulutus, huolto-, rengas- ja vakuutuskulut ovat muita korkeammat. Kulujen näkökulmasta tarkasteltuna näyttääkin, että Citroën Xantian mukavuuden ylläpito maksaa keskimääräistä enemmän.

Xantian renkaat kuluvat tavan-

omaista enemmän. Eturenkaiden nopeakuluminen etuvetoautossa on tavanomainen ilmiö, mutta kulumisnopeuteen vaikuttavat myös renkaan ominaisuudet, liimeiset sekä Michelin MXV 3A että kiikarengas Blizzak ovat pehmeitä ja pitäviä renkaasmalleja, jotka kuluvat käytössä nopeasti.

Rengaskuluiksi laskimme 9,08 mk/100 km, joka on selvästi enemmän kuin muilla saman kokoluokan autoilla.

Kalliit käyttökulut

Citroën Xantia 2,0i SX:lle samankokoisiksi vertailukohteiksi voidaan aiemmista TM-käyttötestiautoista valita mm. Volkswagen Golf 1,8i CL (Vento), Opel Vectra 1,6 GLS, Seat Toledo GLX 1,9 TD, Opel Astra 1,8i GLS, Volkswagen Passat GL 1,8, Volvo 440 GII 1,7, Nissan Primera 2,0 SLX, Ford Mondeo 1,8 CLX, Saab 900 S 2,3i, Peugeot 406 GR ja Mitsubishi Galant 1,8 GLX DL, käyttö-kustannustensa mukaisessa järjestyksessä luetteluna.

TM-käyttötestin kokonaiskulullaan 89,93 mk/100 km Citroën Xantia 2,0i SX asettuu Peugeot 405:n ja Mitsubishi Galantin väliin. Vertailu osoittaa Citroën Xantia 2,0i SX:n Xantian käyttökuluiltaan kalliiksi koikeistensa seurassa.

Syitä on monia. Keskikulutus, huolto-, rengas- ja vakuutuskulut ovat muita korkeammat. Kulujen näkökulmasta tarkasteltuna näyttääkin, että Citroën Xantian mukavuuden ylläpito maksaa keskimääräistä enemmän.

LOPPUKUNTO

■ XANTIAN tekniset erikoisuudet rajoittuvat hydraulikkaa käyttäviin toimintoihin. Jousitus, maavaransäätö, ohjaustehostin ja jarrujärjestelmä saavat kanto-, käyttö- ja tehostusvoimansa hydraulijärjestelmästä. Vastaavat toiminnot voidaan saada aikaan myös erilisin laitteistoin kuten kilpailijoilla, mutta Citroën on kehittänyt keskitetyn järjestelmän näitä toimintoja varten. Pyöränripustuksen tukivarret, ohjauksen hammastanko sekä jarrulaitteet ovat perusrakenteeltaan tavanomaiset. Järjestelmässä ei havaittu vikoja tai puutteita vuoden käytön aikana eikä lopputarkastuksessaakaan. Toimintaan liittyvät totutusta poikkeavat ilmiöt on luettava ominaisuuksiksi.

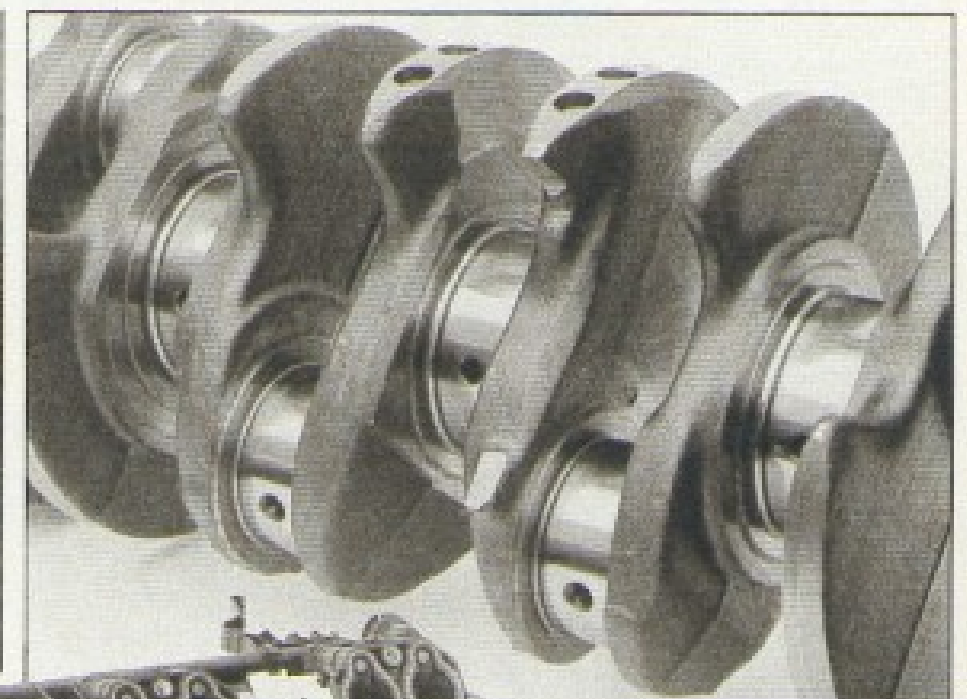
Hydraulijärjestelmän lisäksi Xantian SX-mallin muu teknikka ja varusteet onkin toteutettu tavanomaisemmin. Sähköiset ikkunoiden nostokoneistot, sähköllä säätävät ja lämpenevät ulkopellit, infrapunalla kauko-ohjattava keskuslukitus sekä

ohjauspyörään sijoitetuilla kaukosäätönapeilla varustettu mallikohtainen radiovarustus ovat tutumpia tekniikaltaan, mutta harvemmin nähtyjä eurooppalaisessa tämän hintaluokan autossa. Testin lopussa nekin toimivat moitteitta.

Xantian teknisen kunnan arvioimiseksi testipenkissä ja maantiellä tehtyjen mittausten perusteella auto oli 50 000 kilometriä ajettunakin hyvässä kunnossa. Kiihdytettäessä konehuoneesta kuuluneelle voimakkaalle imuaänelle ei löydetty lähdeitä paikallaan käydessä. Voimansiirrot ajossa kuulunut vaimea ääni antoi aiheen tarkastella vaihteiston kuntoa tarkemmin myös purettuna.

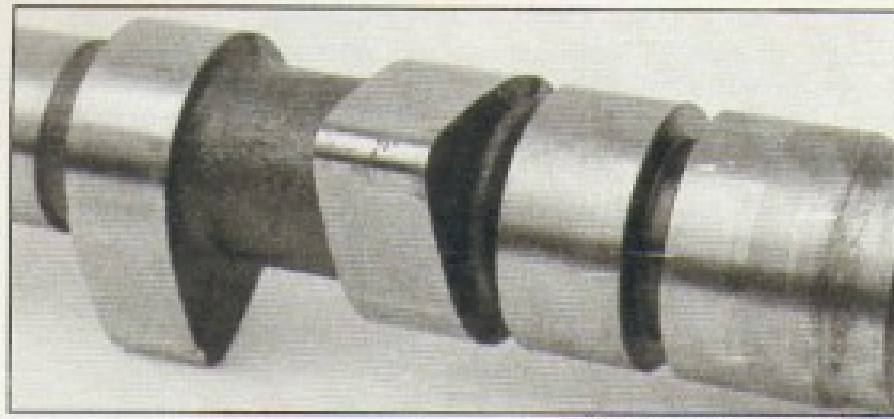
Kori ja maalipinta

Xantian vihreä metallimaalipinta oli uutenakin lievästi appelsiinimainen. Nyt vuoden pesujen jälkeen epätaisuus näkyi selvemmin, kun korkeammat kohdat ovat kuluneet ja harmaantuneet matalampien kohti-



KAMPIAKSELI on varustettu täysillä vastapainoilla. Akseli on rakenteeltaan tukeva ja täsmällisesti valmistajan tarkoittamissa mitoissa.

MUOVI on tullut moottorin osiin jäädäkseen. Citroenin imusarja on kevyt ja valupinnoiltaan tasalaatuisempi ja viimeisteltympi kuin metallivaluissa on totuttu näkemään.



MITTAUSTULOKSET Suorituskyky	10 000 km:n jälkeen	50000 km:n jälkeen
Kiihtyvyys		
0 - 400 m, aika s	17,7	17,6
Loppunopeus km/h	126	128
0 - 50 km/h, aika s	3,7	3,7
0 - 80 km/h, aika s	7,5	7,4
0 - 100 km/h, aika s	11,1	10,8
0 - 120 km/h, aika s	15,7	15,3
Sitkeys 60 - 120 km/h		
3. vaihte, aika s/matka m	11,8/308	11,8/302
4. vaihte, aika s/matka m	14,6/369	14,4/364
5. vaihte, aika s/matka m	22,1/561	22,0/557

MOOTTORI MITATTUNA	Uuden moottorin vakioimitat mm	Käyttötesti-Citroenin mitatut arvot, mm
Sylinterin halkaisija	86,000 - 86,018	86,020 - 86,030
Männän halkaisija	85,976 - 85,985	85,960 - 85,960
Männän välys	0,024 - 0,060	0,060 - 0,070
Männäntapin halkaisija	1)	3)
Kampilaskeritapin halkaisija	49,964 - 50,000	49,960 - 49,985
Runkolaakeritapin halkaisija	59,981 - 60,000	59,960 - 59,985
Venttiirivännen halkaisija		
Imuventtiili	7,969 - 7,984	7,980
Pakovalvuri	7,955 - 7,970	7,960 - 7,970
Männänrenkaiden katkosrajo		
1. puristusrenkas	0,20 - 0,40	0,40
2. puristusrenkas	0,15 - 0,35	0,45
Öljyrenkas	2)	4)

1) ja 2) Valmistaja ei ilmoita männäntapin halkaisijaa eikä öljyrenkaan katkosrajoa. 3) Männäntapit ovat kiertokangissa kiinni puristusvoiteella eli tappien irrottaminen männiltä vaarallista on vaikeaa. Tappien kuluneisuus arvioitiin merkitykselliseksi. 4) Öljyrenkaiden moniosaisen rakenteen vuoksi katkosrajoja ei mitattu.

TESTIPENKISSÄ		
Vetopyörätelo	2750 r/min 5750 r/min	43 kW 69 kW
Päästöt (Seosuhde/CO/HC)		
Joutokäynti		1,030,00 %/2 PPM
2000 r/min		1,020,00 %/2 PPM
4. vaihteella 60 km/h (2674 r/min)		1,020,05 %/5 PPM
Sähkölaitteet		
Akun napajännite		12,5 V
Käynnistysjännite		11,3 V
Käynnistysvirta		130,5 A
Latausjännite		13,9 V
Latausvirta		29,0 A
Jarrut (jarruvoima/poljivoima etupyörien lukkiutuksessa)		
- oikea etupyörä		2,72 kN/70 N
- vasen etupyörä		2,65 kN/70 N
- oikea takapyörä		0,82 kN/70 N
- vasen takapyörä		0,89 kN/70 N
Seisontajarruvoima		
- oikea etupyörä		2,23 kN
- vasen etupyörä		2,22 kN
Iskunvaimentimet		
- oikea etu		70 %/6 %
- vasen etu		75 %/6 %
- oikea taka		80 %/10 %
- vasen taka		67 %/10 %

MUUTAMISSA nokissa oli pieniä mustia pilkkuja. Näistä kohdista on irronnut mikroskooppisia murusia akselin metallista. Vikka ei vielä ollut merkittävä, mutta akseli vaihdettiin, kun se kerran oli sopivasti käsillä.

en olesse edelleen kiiltävän kirkkaat. Kivijalkia oli tavanomaisesti konopelin etureunassa ja lokasuojien etukulmissa vilkkujen ympärillä, muttei siirpistävässä määrin. Citroenin käyttämä väri ei liene arka naarmuille tai koihuille.

Ovien saranoissa ei havaittu klappeja, ja lukot sekä keskuslukitus toimivat moitteitta. Ovitiviisteet olivat ehjät, mutta ovien alareunaankin kaivattaisiin ulkoreunaan tiiviste. Nykyratkaisulla kynnykset ja varsinkin takaovien takareunat pölyntyvät tai kuraantuvat helposti ja runsaasti.

Lasit ja valot

Säilyttään vihertävä tuulilasi oli tavanomaista enemmän kulunut, ja kuljettajan puoleisen pyyhkimen kärki oli raapinut lasiin selvästi peilaavan kaaren.

Nelivalojärjestelmän ajovalolaseissa oli kiveniskemiä tavanomaisesti ja heijastimet olivat ehjät. Lasien sisäpinnoille oli kertynyt harmaa kalvo epäpuhtauksista. Vasemman ajovalon sisäpuolinen pölysuoja oli irti paikaltaan. Likakalvon vaikutus näkyy valomittauksissa.

Painepesurytyypiset ajovalonpesimet toimivat moitteitta. Valovarustukseen kuuluvat myös pienikokoiset kirkaslasiset sumuvalot, joissa valokuvio muodostetaan heijastimella. Ne toimivat, mutta eivät kuitenkaan pärjää tarkoitukseen tehdyille erikoisvalaisimille.

Oikeassa etuvilkun lasissa oli vielä pesun jäljiltä vesipisaroihin sisäpuolella. Haitta on lähinnä kosmeettinen, koska nykyiset muoviset heijastimet eivät ole arkoja hapettumille. Tiivisyksitys se silti on, vilkku voisi olla umpinainenkin.

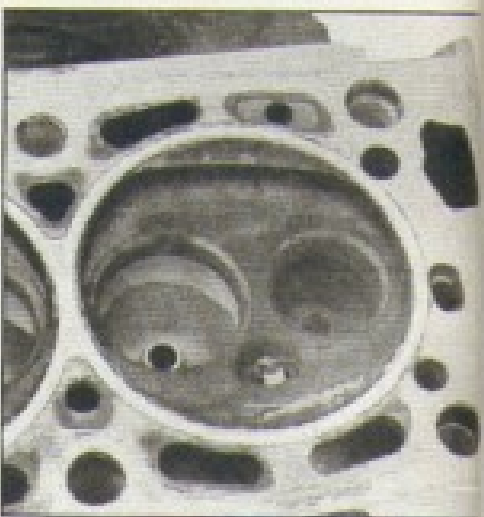
Moottori ja voimansiirto

Käyttötesti-Xantian moottori edustaa perinteistä kahdeksanventtiilistä koulukuntaa. Se on rakenteeltaan yksinkertainen, mutta kuitenkin ratkaisultaan moderni. Moottorin mitoitus on kautta linjan tukevaa tekoa, ja osat ovat toteutukseltaan juuri sellaisia kuin kaksilitraisesta voimansiirteestä odottaa löytävänsä. Ei liian kevyttä eikä liian raskasta.

Silmämääräinen tarkastus antoi Xantian moottorista ehjän kuvan. Vain nokka-akselin muutamissa nokissa oli kuoppautumaa. Metallit ei vielä ollut kulunut, vaan pinnasta oli irronnut pienen pieniä murusia. Kun akselin pinnassa oli öljyä, näitä «kuoppia» tuskin huomasi paljaalla silmällä tarkasteltuna. Puhdistuksen jälkeen ne näkyivät selvemmin. Akseli olisi ollut vielä käyttökelpoinen



MÄNTIEN helmoissa oli normaaleja jälkiä käytöstä, mutta ei mitään epätavallista kuluneisuutta tai muotovirhettä. Samoin männänrenkaat olivat vasta kuin totutusajon jäljiltä. Varsinaiset käyttökilometrit ovat niillä vasta edessä.



PALOTILOISSA oli karstaa normaalin tapaan. Venttiileiden istukkipinnoista ei löytynyt huomauttamista. Samoin venttiilinohjaimet olivat edelleen valmistajan ilmoittamissa alkuarvoissa.

ties kuinka pitkään, sillä tällainen pinnan irtoilu saattaa edetä hyvinkin hitaasti. Toisaalta tämä prosessi ei yleensä itsestään korjaannu, vaikka sellaisiakin tapauksia tunnetaan.

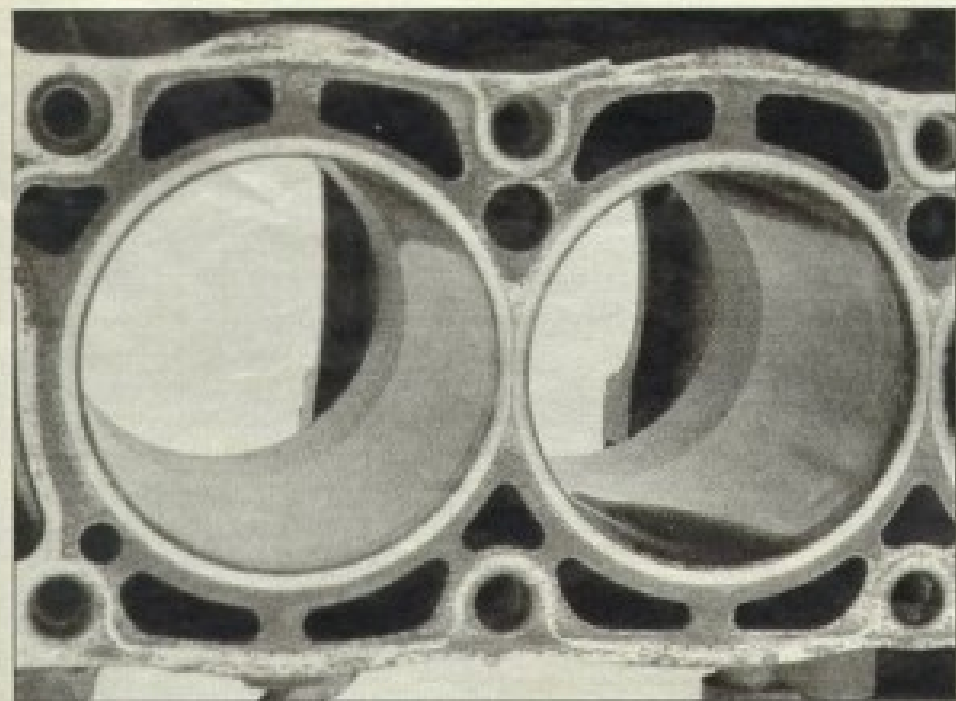
Kokonaisuutena Citroenin moottori oli kuitenkin erinomaisessa kunnossa. Sylinterit olivat mittatarkuudeltaan huippuluokkaa; niistä saadut mitat arvoit olivat täsmällisempiä kuin TM-käyttöttestien moottoreissa on yleensä ollut. Muutkin mitat vastasivat hyvin valmistajan antamia ohjearvoja.

Varmuuden vuoksi myös vaihteisto avattiin. Laakerointi ja synkronointi ovat tällä alueella eniten kuluvia osia, mutta nyt nekin todettiin virheettömiksi.

Citroenin moottori ja voimansiirto selvisivät akutaipaleeltaan siis hyvin arvosanoin. Ainoa miinus tuli nokka-akselista, joka sekään miinus ei vielä ollut kovin pitkä.

Alusta, jarrut ja pakoputki

Citroen Xantian alustassa löytyy runsaasti erikoisia ja omaperäisiä rat-



CITROENIN sylinterit olivat harvinaisen hyvin mitoissaan. Ei soikeutta, ei kartiokkuutta eikä kuluneisuutta.

kaisuja. Varsinkin taka-akselisto on monimutkainen laitos verrattuna esimerkiksi Peugeotin vääntösauvoilla toteutettuun pitkittäishelikseliin, vaikka toimintatapa onkin sama. Hydraulikalla toimivat maavaransäästö ja jarrujärjestelmä lukuisine putkineen, jakopisteineen ja paineakkuineen antaa sokkeloisen ja monimutkaisen näköisen vaikutelman. Niin edessä kuin takana pyöränripustukset olivat moitteettomassa kunnossa.

Alustassa johtoreitit on suojattu muovikoteloilta, hydraulikat oikealla puolella, muut vasemmalla. Pa-

koputkitunnelissa lämpöpelti eristää koria lämpösäteilyltä. Suojat olivat tukevasti paikallaan.

Alustan suojamassaus oli kauttaaltaan ehjä, mutta polttoainesäiliö on saanut lievän maakosketuksen. Automaattinen maavaransäästö ei ole riittänyt kaikissa tilanteissa.

Etujarruissa ei ole sisäpuolisia suojakilpiä, mutta takajarruja suojaavat navan kokoiset kilvet kuralta. Jarrut olivat kunnossa ja toimivat moitteitta. Jarrulevyt olivat vain hie-man kuluneet ja uusissa etujarrupaloissa oli vielä materiaalia runsaasti jäljellä. Pakoputkisto oli ehjä ja tiivis.

PROFIILI	Heikko	Vaihtava	Tyydyttävä	Hyvä	Kiitettävä
Toimivuus				●	
• sisätilat			x		
• hallintalaitteet				x	
• kuljettajan ergonomia			x		
• matkustusmukavuus				x	
• tavaratila				x	
• lämmitys ja ilmanvaihto			x		
• valot ja näkyvyys				x	
• suorituskyky				x	
Ajettavuus				●	
• kesäilä				x	
• talviilä			x		
Taloudellisuus			●		
• polttoainekulut			x		
• huolto ja korjaukset		x			
• rengaskulut			x		
• vakuutukset		x			
Luotettavuus			●		
• kori ja alusta				x	
• moottori ja voimansiirto			x		
• hallintalaitteet ja varusteet				x	
Loppukunto				●	
• maalipinta				x	
• ovet ja lukot				x	
• tuulilasi ja valot		x			
• istuimet ja verhoilut				x	
• sisustus ja matot				x	
• alusta, jousitus ja jarrut				x	
• moottori ja voimansiirto				x	
• päästöt				x	



TÄLLÄ hetkellä imuventtiileiden karstoituminen on erittäin vähäistä, jos verrataan tilannetta joitakin vuosia taaksepäin. Pakovalvuriin lautasissa näkyi pieniä pisteitä, mutta ne ovat tavallisia kaikissa moottoreissa.

Sisustus ja hallintalaitteet

Sisustuksen materiaaleiksi valitut tumma muovi ja vaalea plyysi anta-

vat laadukkaan vaikutelman. Vaalea istuinmateriaali on tosin arka liikaantumaan. Istuimissa ei havaittu venymiä, vain ahterin alla painunut nukka kertoo pitkistä istunnoista matkojen taittamiseksi.

Lattiamatto on tukevaa pitkäkarvaista materiaalia. Matossa ei havaittu kulumia edes kynnyksissä tai takajalkatilan pakoputkitunnelin korotuksessa. Materiaali osoittautui yllättäen helpoksi puhdistaa jopa kotipölynimurillakin.

Mittaristo, merkkivalot, hallintalaitteet ja varusteet olivat täydessä käyttökunnossa ilman puutteita. Samoin valinnaisvarustukseen kuuluva radio ja sen ohjauspyörään asennetut kaukosäätimet. Ohjauspyörässä ja vaihdekeppissä ei kulumia havaittu edes otekohdissa.

Citroen Xantia 2,0i SX oli vuoden käytön ja 50 000 kilometrin ajon jälkeinen hyväkuntoinen. Erikoisuudet rakenteissa toimivat suunnitellulla tavalla, ja poikkeavat toiminnot muuttuivat pidemmän käytön myötä ominaisuuksiksi.

YHTEENVETO

■ CITROEN Xantia 2,0i SX on toimiva kokonaisuus vähäisin, erikoisuuksiin kohdistuvien varauksin.

Omistaja tottuu äkinäiseen ohjaukseen ja jarruihin ilmeisen nopeasti, eikä koe nopeaa ja tunnettomaista vaikuttavaa ohjaukseen harrilliseksi. Nopea toiminta jarruja oppii käyttämään kevyellä jalalla, jolloin tuntumaa oppii arvostamaan, joskin äkkilianteissa etupyörien lukkiutuminen saattaa yllättää.

Korimalttaan viisiovisena Xantia toimi hyvin monipuolisena perheautona, joskin korin mataluus haittaa kookkaampia matkustajia - tavaratilaan sijoittuvat koirat mukaanlukien.

Tehokas ja vääntävä moottori luojous-tavuutta matkantekoon. Ajoltaan Xantia on helppo hallitava, kun ominaisuuksiin tottuu. Tehostettu ohjaus on kevyt ja nopea. Xantia on kesäkeleillä maantienä tukevan tuntuinen, mutta talvikeleillä oh-

jaustuntuma kevenee selvästi.

Parhaimmillaan Xantia on maantieajossa, jolloin matkustamon alhainen melutaso antaa mahdollisuuden esimerkiksi musiikin kuunteluun. Kohtuullisen painavana auton se kulkee suuntaava-kaasti myös huonoilla keleillä ja hankalissa olosuhteissa. Korotettava maavara auttaa huonoilla teillä liikuttaessa.

Taajamissa riukakko näkyvyys taakse hankaloittaa pysäköintiä. Lisäksi moottorin ja vaihteiston yhteispeli ei ole parhaimmillaan nykyaikaisessa ajossa, jossa myös polttoaineenkulutus on turhan suuri.

Xantia on auto, johon alkututusteluun jälkeen on helppo ihastua, ja josta sen jälkeen on vaikea luopua. TM-käyttöttestikulultaan Citroen Xantia 2,0i SX on kallis kokoisekseen, mutta hankintahinnaltaan kokoluokassaan keskitasoa. 82

TESTIN KULKU

TM-käyttöttesti: alkoi 30.3.1994 ja päättyi 20.5.1995. Kesto-aika 416 vuorokautta, keskimääräinen vuorokausimatka 120 km, keskinopeus 59 km/h.

Kilometrijakauma: koko käyttöttesti 50 000 km, josta taajama-ajoa 11 645 km (23 %), maantieajoa 23 610 km (47 %) ja moottoritietä 14 745 km (30 %). Kokonaismatkasta ajettiin kesärenkailla 33 236 km (66 %) ja talvirenkailla 17 057 km (34 %).

Mittarivirheet: nopeusmittarin näyttämä/todellinen nopeus km/h 50/46, 80/73, 100/92, 120/110. Matkamittarin virheeksi mitattiin kesärenkailla +2,6 % ja talvirenkailla +2,7 %.

KULUT (50 000 km/2,5 vuotta)	Yhteensä mk	Mk/100 km	Osuus %
Polttoaine	23 255,00	46,51	52
Huollot ja korjaukset	5 687,05	11,37	13
Öljynsäilykset 0,7 l	39,35	0,08	0
Renkaat	4 541,00	9,08	10
Liikennevakuutus, luokka 29	3 411,10	6,82	7
Autovakuutus, luokka 12	8 035,00	16,07	18
Kokonaiskulut	44 968,50	89,93	100

TM-käyttöttestikulut 89,93 mk/100km