



Citroën Xantia

Syksyllä 1982 esitelty BX oli ensimmäinen täysin uusi malli Citroënin siirryttyä Peugeotin omistukseen. Tämä näkyi siinä, että pellin alla oli paljon yhteistä tekniikkaa. Uudet 1,6- ja 1,9-litraiset bensiinimoottorit ja etenkin 1,9-litrainen diesel otettiin innolla vastaan. Myös uusien vaihteistojen toiminta oli miellyttävää, enää vaihdekeppiä ei voinut moittia vaihteenarvontavivuksi.

Kun päästiin 90-luvulle, BX:n hallintalaitteiden erikoisuudet olivat pikkujalaa karisseet matkan varrelle. Enää ei vilkkuja tarvinnut etsiä oudoista paikoista. Xantia olikin sitten kuljettajan paikalta katsottuna jo aivan tavanomainen, aivan kuten muutkin autot.

Ainoa näkyvä erikoisuus oli etuistuinten välissä oleva vipu, jonka avulla auton maavaraa voidaan säätää. Se liittyy Citroënille tyypilliseen kaasunestejousitukseen. Jousina näet käytetään kaasutäytteisiä teräspalloja, joihin jousituksen liikkeitä johdetaan hydraulikkaneesten välityksellä.

Jousituksen tarvitsema korkeapainehydrauliikka antaa käyttövoiman myös ohjaustehostimelle sekä jarruille. Jarrujen toiminta poikkeaa tavallisesta sikäli, että polkimella vain ohjataan venttiiliä, joka päästää paineen jarruille.

Xantia tuli markkinoille vuonna 1993. Se syrjäytti jo yli kymmenen vuotta tuotannossa olleen BX:n.

Xantia jatkoi jo BX:n viitoittamaa tietä "tavallisempaan" suuntaan. Aikoinaanhan keskiluokan Citroënitkin olivat niin erikoisia autoja, että tavalliset ihmiset kokivat ne liian eksoottisiksi. Myös maine vikaherkkänä ja helposti ruostuvana autonä vieroitti monia. Xantia ei enää kärsinyt niin paljon tästä, BX paransi paljon mielikuvaa Citroënistä.

Matti Järvi ja Tapio Ketonen

Normaalistihan poljin käyttää suoraan pumppusylinteriä, tehosi antaa vain lisäpotkua.

Xantia tuli markkinoille vuoden 1993 lopulla. Moottoreina olivat 1,8- ja 2,0-litraiset bensakoneet sekä BX:stä tuttu 1,9-litrainen diesel.

Vuonna 1995 moottoripuolelle tuli täydennystä, mallisto kasvoi samankokoisilla mutta 16-venttiilillä bensiinimoottoreilla. Samaan aikaan tarjolle tuli myös farmarimalli Break. Lukkiutumattomat jarrut tulivat vakiovarusteek-

si.

Vuonna 1997 tarjolle tulivat myös kolmilitraisella V6-moottorilla varustetut mallit. Dieselmoottori kasvoi 2,1-litraiseksi.

1998 oli vuorossa kevyt kasvojenkohotus. Mm. sisustus uusittiin, ja myös tekniikka koki uudistuksia.

Vuonna 1999 Xantia sai keulalleen PSA-yhtymän uuden kaksilitraisen suoraruiskutusdieselin, jossa on elektronisesti ohjattu yhteispaineruiskutus.

Kori ja alusta

Xantiat ovat vielä niin uusia, ettei niiden ruostumisherkyydestä ole aivan selvää kuvaa. Joka tapauksessa auto ei liene tässä suhteessa aivan pahimpia, koska mitään tietoja ei ole tullut esiin. Ovien saranat näyttävät kuitenkin kuluvan herkästi aivan kuten edeltäjässä BX:ssä.

Niin ikään BX:n tapaan myös Xantiassa esiintyy usein hydraulikkajärjestelmän vuotoja. Niiden etsiminen on hankalaa, vaikkei korjaaminen sitä välttämättä olisi-kaan. On vain muistettava, että järjestelmään saa lisätä ainoastaan Citroënin alkuperäistä hydraulikkaneestettä.

Lienee perusteltua arvella, että myös Xantian hydraulikkajärjestelmään tulee aikaa myötä sama vaiva kuin muuhinkin Citroëneihin. Järjestelmässä on painevaraaja, joka antaa joustavuutta muuten joustamattomaan hydraulikkaan. Se on samantyyppinen kuin jousielementtikin, teräskuorinen kalvopainesäiliö, jossa paineistettu kaasu ja neste on erotettu toisistaan kumikalvolla.

Varaaja pehmentää pumpun aiheuttamia iskuja. Jos se lakkaa joustamasta, hydraulipumppu saa vastaansa kiviä iskuja, ja aikaa myöten se vaurioituu. Vika kuuluu terävänä naputuksena auton käydessä.

Totesimme Auto-tohtorin raporttien perusteella, että pakoputken vuotaminen on likimain tyyppivika. Myös takapyörien laakeissa on ilmennyt vikoja.

Moottori

Xantian 1,8-litraisissa moottoreissa on ollut voiteluongelmia. Niiden johdosta nokka-akseli, venttiilien keinuviivat ja männät saattavat olla kuluneita. Jos moottorista kuuluu naputtava ääni sen ollessa kylmä mutta ääni häipyy lämpimänä, männät saattavat olla kuluneet. Nokka-akselin ja keinuviipujen kunto selviää avaamalla venttiilikoneiston kansi. Merkkikorjaamolla on keinot korjata vika.

Moottoreissa esiintyy varsin yleisesti öljyvuotoja, ja myös vesipumppu vuotaa usein.

Voimansiirto

Voimansiirron pahin ongelma ovat öljyvuodot. Myös vetoakselien nivelten suojuskumien kunto on syytä tutkia, BX-malleissa ne olivat jonkin asteinen riesa.

Vuosien 1991 ja 92 tilastot ovat BX-mallista, ne näyttävät joka kohdassa punaista. Xantian etuakselistossa näyttää katsastustilastojen perusteella olevan melkoisen pahoja ongelmia. Myös seisontajarru on ollut usein katsastuksessa kompastuskivenä.

Jarrut

Xantiassa kuten BX:ssäkin käsijarru vaikuttaa etupyörien levyjarruihin. Sen lisäksi, että levyjarruun vaikuttava käsijarru on yleensä heikkotehoinen, Citroëniissa ovat vielä kiusana heikot käsijarrun vaijerit. Kun niiden suojavaippa rikkoutuu, vaijerit jumittuvat. Vaijereiden sisään tahtoo päästä kuraa muutenkin, joten ne ovat kulutustavaraa.

Osin käsijarrun takia, osin muusta syystä etujarrut laahaavat turhan usein. Myös takapäin levyjarrut kiusaavat, niin kuin niiden tapana on. Jarrusylinterit ja -satulat jumittuvat, ja vähäisen käyttötarpeen takia jarrulevyt ruostuvat.

Jarrujen kunnon tarkastaminen on hankalaa. Se ei oikein onnistu muuten kuin irrottamalla pyörät.

Akselistot ja ohjauslaitteet


Xantian akselistoista ei ole vielä syntynyt tarkkaa kuvaa, koska viat esiintyvät selvemmin vanhemmissa autoissa. Normaalit välystarkistukset on kuitenkin syytä tehdä.

Kaasunestejousituksessa ei ole luontaista kallistusjäykkyyttä, kallistelua täytyy hillitä kallistuksenvakaimilla. Niinpä niiden kiinnikkeet ja kiinnikekumien kunto on hyvä tarkistaa aivan varmuuden vuoksi. Taka-akselistosta on hyvä tarkistaa tukivarsien laakeroinnin tila sekä akseliston apurungon ja korin välisten kiinnityskumien kunto.

Muuta

Ajonestolaitteiston tultua pakolliseksi Xantiaan tuli aluksi erikoinen laitteisto. Keskikonsoliin asennettiin laskukonenäppäimistö, josta syötettiin sisään nelinumeroinen koodi. Tämä on etenkin pätkäajossa äärimmäisen hankala. Lisäksi laitteistossa on ollut jonkin verran vikoja.

Vuonna 1998 tehdyssä malliuudistuksessa laskukone poistui, ja sen korvasi tavanomaisella avaimen perään sijoitetulla transponderilla varustettu järjestelmä.

BX:n virtalukko saattoi kiukutella, eikä ollut harvinaista, että avain katkesi sinne. Ei ole vielä tiedossa, jatkaako Xantia perinteitä tältä osin. 

VARAOSAHINTOJA mk

BX 1.6/Xantia 1.8	-91	-96
konepelti	1 790	2 267
etupuskuri	895	2 000
etulokasuojat	755	1 200
etujarrulevyt	295	690
etujarrupalat	295	395
vesipumppu	295	695
laturi	890	1 380
käynnistinmoottori	895	990
täydellinen pakoputkisto (ilman kat.)	942	1 390
katalyysaattori + etuputki	2 950	3 710
kytkin (levy, asetelma, painelaakeri)	995	935
ajovalonheitin täyd.	361	995
takavalot täyd.	395	425

