

## Kymppitonni käytetyllä: Citroën Xantia 1.8i vm. 1994

17.8.2005 Lähde: Tuulilasi

Teksti: Tapio Ketonen, Kuvat: Anssi Kienanen



**Käytettyjen autojen testaaminen jatkuu, ja nyt sen pitäisi edetä mukavissa merkeissä. Ostimme nimittäin ajokiksi kaasunestejousitetun Citroën Xantian. Saa nähdä, vastaako todellisuus odotuksia!**

### Pehmeää menoa

Henkilökohtainen mielipiteeni on ollut, että käytetyistä Citroëneista pitää pysyä mahdollisimman kaukana ja erityisen kaukaa pitää kiertää kaasunestejousituksella varustetut mallit. Mutta kerrankos sitä joutuu työssään tekemään sellaistaikin, mikä ei oikein miellytä.

Käytetyn Xantian osto oli kyllä ihan oma ideani. Xantia näet on käytettynä houkuttelevan edullinen, enkä ilmeisesti ole mielipiteineni yksin.

Tarjontaa on enemmän kuin kysyntää, joten hinta joustaa alaspäin aika nopeasti. Mieltä kiehtoi myös se, että ehkä Citikoiden joukosta on helpompi löytää halpa auto, joka ei ole vielä ruostunut puhki. Suosikkimalleissa halpa hinta ja mätä kori kuuluvat aina yhteen.

Xantioita oli tarjolla Autotalli.com -palvelussa aika mukavasti, ja erityisen sopivalta näytti hämeenlinnalaisen Auto-Kolmonen Oy:n kauppaama 94-mallinen 1,8-litrainen, josta pyydettiin vain 2 900 euroa. Kun Hämeenlinnaan oli muutakin asiaa, niin poikkesin katsomaan autoa.

Tummansininen Xantia seisoivat rivissä eikä edes näyttänyt pahalta, ellei oteta huomioon lokin tai muun linnun miltei täysosumaa vasempaan takapilariin ja sen alapuolelle. Auto näytti siistiltä, ja alla oli aika hyväkuntoiset Michelin 260 -nastarenkaat. Peräkontin suvikumeissa ei ollut kehumista, mutta lailliset nekin olivat.

Myyjä tuli paikalle ja kyseli, josko auto kiinnostaisi niin paljon, että haluaisin koeajolle. Mikäpä siinä, totesin, ja myyjä haki sisältä avaimet. Auto hyrähti heti käyntiin, ja kun se saatiin muiden takaa esiin, lähdin tien päälle.

Ajolenkki ei ollut pitkä. Kokeilin kaikki vaihteet, jarrutin ja kiihdytin. Suurempia nopeuksia ei Hämeenlinnan kaduilla viitsi kokeilla, ja moottoritielle olisi ollut turhan pitkä matka. Kokeilin vielä, että maavaran säätö löytää ylä- ja ala-asennon, ja palasin sitten liikkeen pihalle. Ohjauspyörä oli vinoissa merkiksi siitä, että etupäässä ei kaikki enää ollut kuin uutena.

Kojelaudassa oli alkuperäinen radio, jota voidaan ohjata ohjauspyörän painikkeilla. Sen näyttö oli viallinen, joten ohjelma piti valita kuuntelemalla.

Kuunneltavaa riitti myös hydraulikassa: järjestelmän painesäädin piti säännöllistä ja tiuhaa nakutusta.

Pihalla ryhdyin vielä kokeilemaan ovilukkojen toimintaa avaimella. Eiväthän ne toimineet - avain pyöri kaikissa lukkopesissä vaikka miten monta kierrosta. Myyjä totesi, että "jumissahan nuo, koska kaikki käyttävät tätä", ja naksautti kaukosäätimellä ovet

lukkoon. Seuraavaksi syntyi vähän hankalampi tilanne, kun säädin ei enää jaksanutkaan naksauttaa lukkoja auki! Lopulta lainasimme toisen Citroënin kaukosäätimestä paremmat paristot ja ovet avautuivat.

Kaupankäynti sujui sutjakasti. Kyselin, mitä tuosta pitäisi maksaa linnunläjineen kaikkineen. Myyjä esitti, että 2 500 olisi sopiva käteishinta. Totesin siihen, että arvelin hinnassa olleen viisisataa tinkivaraa, mihin myyjä totesi, että tehdään kaupat.

Konttorin puolella selvisi, että autoa ei omistanutkaan Auto-Kolmonen Oy vaan toiminimi Juhani Paalama. Paalamalla on oma työhuone Auto-Kolmosen tiloissa, ja myyjät kauppaavat asiakkaalle auton samalla tavalla, oli se kumman tahansa nimissä. Kätevää yhteistoimintaa!

Kävin hakemassa rahaa, ja sillä välin paikalta poistunut Paalama oli kirjoittanut nimensä rekisteröintitodistuksen luovutusosaan. Teimme myyjän kanssa paperit, ladin rahat pöytään ja lähdin ajamaan kotiin päin.

Matkalla ei ilmennyt oikeastaan mitään yllättävää. Etupyörän laakerin jurina oli tuntunut pienenä jo kaupunkinopeudessa, mutta maantiellä ääni oli jo miltei häiritsevä. Muuten meno oli mukavan pehmeää.

## Huoltomerkinnot

**18.10.1994** 3 075 km (Savonlinnan pikahuolto, Savonlinna)  
**4.5.1995** 16 200 km (Savonlinnan pikahuolto, Savonlinna)  
**3.5.1996** 26 254 km (epäselvä leima, Savonlinna)  
**19.8.1996** 35 518 km (ei merkintää tekijästä)  
**20.12.1996** 50 050 km (Autokorjaamo Linnan Soppi ky, Savonlinna)  
**22.5.1997** 64 490 km (Autokorjaamo Linnan Soppi ky, Savonlinna)  
**27.8.1997** 74 520 km (Autokorjaamo Linnan Soppi ky, Savonlinna)  
**23.1.1998** 87 866 km (Autokorjaamo Linnan Soppi ky, Savonlinna)  
**30.6.1998** 99 735 km (Autokorjaamo Linnan Soppi ky, Savonlinna)  
**30.11.1998** 115 961 km (MG-Motor Matti Grön, Savonlinna) - LHM-neste vaihdettu  
**26.3.1999** 123 323 km jakohihna ja kiristin (MG-Motor)  
**2.8.1999** 134 583 km (MG-Motor Matti Grön, Savonlinna)  
**12.3.2000** 143 705 km (öljynvaihto, ei tekijänimeä)  
**27.7.2000** 151 077 km (epäselvä nimikirjoitus) - uusittu pakoputkisto, ilmansuodatin vaihdettu  
**11.2.2001** 173 800 km etupallot vaihdettu (Ratapihan Auto)  
**11.1.2003** 204 477 km jakohihna vaihdettu (tarra moottoritilassa, ei tekijänimeä)

## Naksuttava hydrauliiikka

Lähempi tarkastelu kotiverstaan nosturilla osoitti ensiarvion korin hyvästä kunnosta oikeaksi. Vasemman etulokasuojan alareunasta oli muovinen kiveniskumaali alkanut kuoriutua pois, mutta sen alta paljastunut pelti oli vain pintaruosteessa, ei vielä mätää. Muualla ei esiintynyt mainittavia vaurioita. Helmakoteloiden alasaumoissa oli pientä pintaruostetta, joka kaipaisi teräsharjaa ja suojauskäsittelyä.

Moottorin takapuolella oli märkää. Ohjaustehostimen putkista näytti tihkuvan hydrauliiikkaöljyä, mutta maahan ei sentään jäänyt ihmeempiä lammikoita. Venttiilikopan reunus oli öljyinen, ja öljyä oli runsaasti öljytikun putken ympäristössä.

Pakoputki näytti vuotavan takapöntön etupäästä, ja sitä oli kittailtu umpeen pakoputkitahnalla. Muualta putkisto oli ehjä ja siisti aina siihen saakka, kun peruutin auton ulos verstaasta.

Pariovien alapään sulkemiseksi verstaan lattiassa on keskellä oviaukkoa reilun kahden sentin korkuinen terästappi, jonka halkaisija on noin tuuma. Peruuattaessani keskimmäisen äänenvaimentimen takareuna iski kiinni tuohon tappiin. Auto pysähtyi, mutta vaimennin meni rumasti kurttuun.

Olin tehnyt tottumattomalle Citroën-kuskille tyypillisen virheen. Lähdin autolla heti liikkeelle, vaikka sen pitäisi aina antaa käydä sen verran, että jousitus ennättää nousta normaaliasentoonsa.

Hydrauliikkajärjestelmän paineet olivat häipyneet jarruja paineltaessa ja jousituskin oli kokeiltaessa jäänyt ala-asentoon, joten oikean ajokorkeuden saavuttaminen olisi edellyttänyt minuutin tai kahden tyhjäkäyntiä.



Varsinaista vahinkoa törmäilystä ei aiheutunut. Takapönttö joudutaan kuitenkin uusimaan. Etupöntöstä tuleva putki oli puolestaan liitetty takapönttöön hitsaamalla normaalin pantaliitoksen asemesta, joten etupönttökin olisi joka tapauksessa pitänyt uusia.

Autotohtorilla ilmoitin, että nyt kannattaa varata kunnolla muistiinpanopaperia - pöytäkirjasta voi tulla pitkä. Kyllä siihen pituutta tulikin, ja silti jotakin saattoi jäädä pois. Mutta saimmehan alustavan työlistan, jonka perusteella voimme ryhtyä korjaamaan autoa siihen kuntoon, että se saadaan katsastetuksi ennen takarajaa eli elokuun 19. päivää.

Valovikojen jälkeen paneudumme naksuttavaan hydrauliiikkaan. Syy säätöventtiilin naputukseen lienee Citroënille tyypillinen painevaraajan kaasupaineiden häipyminen. Kun kaasu on karannut, varaajan käytössä oleva tilavuus pienenee. Tällöin hydrauliiikan paine ehtii nousta liian korkeaksi, ennen kuin pumppu kytkeytyy vapaakierrolle.

Nämä paineiskut rasittavat paikkoja, kuulemma jopa putket voivat pettää. Aikanaan meillä 10 vuotta sitten olleessa BX:ssä tämä samainen paukutus rasitti hydrauliiikkapumppua niin kovasti, että pumpun hihnapyörä petti.

Yritimme virkistää hieman loikkien toimivaa korkeudensäätöä voitelemalla takapään säätömekanismiin vivustoa - edessä se onkin koneesta ja ohjaustehostimesta roiskuvan öljyn ansiosta automaattivoitelun piirissä! Kiinnitimme myös oikean takapyöräjarrun putken, joka oli jossain vaiheessa jäänyt irti yhdestä kiinnikkeestään.

Jatkamme korjailua ja keräämme samalla käyttökokemuksia. Kerromme Xantiasta lisää, kun kilometrejä on saatu enemmän kokoon.



**Xantiamme on taittanut taivalta ilman suurempia kimmelluksia. Hydraulikka on vaatinut pientä korjailua, ja etujarrut on kunnostettu. Jäähdytysnesteen katoaminen kuitenkin huolettaa.**

### **Pientä virittelyä**

Muutaman sekunnin välein äänekkäästi naksuttava hydraulikan säätöventtiili on Citroënin käyttäjälle varoitusmerkki, jota ei kannata laiminlyödä. Se kertoo, että järjestelmän painevaraajan kaasut ovat karanneet. Tilanne on suunnilleen sama kuin vesijohtojärjestelmän painesäiliössä. Jos siitäkin pääsee joko vanhanaikaisen säiliön yläosan ilma tai kalvosäiliön ilmanpaine karkuun, pumppu käynnistyy ja pysähtyy vähän väliä.

Citroënissa pumppu pyörii koko ajan. Niinpä virtaus käännetään ohitusasentoon, kun paine nousee riittävän korkeaksi. Jos kaasulla aikaansaatu paisuntatila on liian pieni, paine nousee liian suureksi, ennen kuin venttiili ennättää toimia. Tämä voi johtaa pumpun tai putkiston vaurioitumiseen. Neste kun ei puristu kokoon.

Xantiamme piti samanlaista tiuhaa naksutusta kuin monet vanhat Citroënit tuntuvat pitävän. Niinpä ensimmäinen varaosaostoksemme olikin uusi painevaraaja. Sen vaihtaminen oli helppoa: ensiksi auto nosturille, sitten jousitus ala-asentoon moottori käynnissä. Kun auto oli laskeutunut, moottori sammutettiin. Sitten päästettiin loput paineet pois paineensäätöventtiin kyljessä olevaa ruuvia avaamalla.

Pallomainen painevaraaja sijaitsee paineensäätöventtiin yhteydessä moottorin edessä. Vanha pallo irtosi kevyesti, kun sen ympärille asetettiin ketjumallinen öljynsuodatinavain. Avausnykäyksen jälkeen se kiertyi auki käsin. Öljyäkään ei valunut sanottavasti ulos. Uusi pallo tiivisteineen kiinnitetään kuin öljynsuodatin, tiiviste kaipaa pintaansa voitelua. Vaikka ohjeissa neuvotaankin kiristämään pallo vain käsin, kiersin sitä kuitenkin kevyesti kiinnipäin työkalulla. Noihin näppivoimiin kun ei aina voi luottaa.

Edes vihreää LHM-hydraulikkaöljyä ei tarvinnut lisätä, sillä säiliössä oli sitä enemmän kuin tarpeeksi. Joku oli lisännyt öljyä varmuuden vuoksi oikein kunnolla. Nestetaso tarkastetaan jousituksen ylimmässä asennossa ilmaisimesta säiliön päällä.

Säätöventtiin äänekkäs napsutus loppui siihen paikkaan. Venttiili pitää ääntä pari sekuntia, kun se alkaa toimia. Virtaus näemmä kääntyy perin hitaasti ohitusasentoon. Tämä ääni ei kuitenkaan häiritse: sitä ei huomaa kuin erikseen kuuntelemalla.



*Takajousituksen korkeussäätöventtiin jumiutunut käyttömekanismi puhdistettiin. Itse venttiilikin kaipaa puhdistusta, koska se takeltelee.*

**Seuraava korjaus** kohdistui pakoputkistoon. Keskipönttö oli sangen uusi ja sinänsä hyväkuntoinen, mutta se oli liitetty takapönttöön normaalin pantaliitoksen sijasta hitsaamalla. Tämän lähinnä ammattitaidottomaksi tihutyöksi laskettavan korjauksen ansiosta ei harmittanut kovin paljon, että keskipöntön takapää tuli rypyttettyä peruuttamalla se verstaan oven lukitustappiin. Mädan peräpöntön lisäksi myös keskivaimennin oli joka tapauksessa pakko uusia.

Pakoputkiosat tulivat Koivusen varastosta Helsingin Varaosakeskukseen seuraavaksi päiväksi. Ostimme samalla myös uuden laakerin etupyörään, ja ajoimme Sitikan nosturille.

Keski- ja peräpöntön välinen putki oli katkaistava, mutta onneksi on tullut joskus hankittua pakoputkileikkuri, jossa on leikkaavia kiekkoja kiinnitettyinä ketjuun. Ketju kierretään putken ympärille, ja sen toinen pää liitetään lukkopihtimäiseen mekanismiin. Laite kiristetään putken ympärille, heilutetaan edestakaisin ja välillä kiristetään varressa olevasta ruuvista. Pakoputki katkeaa helposti ja nopeasti.

Sitten olivatkin irrotusvuorossa etupään liitospanta sekä kumiset kannakkeet. Vanhat pöntöt olivat parissa minuutissa romulaatikossa. Ei muuta kuin sovittamaan uusia paikoilleen.

Se ei ollutkaan aivan läpihuutojuttu. Peruutustörmäys oli näet taivuttanut myös etuputkea sen verran, että pöntöt olisivat tulleet liiaksi eteenpäin. Kannakkeiden kiinnitys olisi tuottanut tuskaa. Niinpä kuumensimme etuputkea katalysaattorin etupuolelta kaasuhitsauslaitteilla punaiseksi, tuimme sen etupalkkiin laudankappaleiden avulla ja taivutimme putkea vääntämällä takapästä alaspäin.

Laudankappaleet savusivat, mutta putki taipui nihkeästi. Kuumentamisen kanssa piti olla varovainen, ettei koko auto palaisi, joten lämpö jäi vähiin. Taipui se kuitenkin sen verran, että kannakkeet lopulta ulottuivat kiinnikkeisiinsä. Putkiliitosten pitävyys varmistettiin pakoputkiliitostahnalla.

Kumisista kannakkeista olisi ollut hyvä uusia ainakin yksi, mutta eipä sitä tietenkään tullut tilatuksi. Osin repeytynyt kannake on kuitenkin vielä toistaiseksi hoitanut tehtävänsä.

**Oikean etupyörän laakeri** oli alusta lähtien pitänyt rumaa jurinaa. Ääni vaimeni, kun autolla kaarrettiin vasemmalle. Olisi luullut, että ääni tulee vasemmalta, koska vasen pyörä kevenee kaarrettaessa vasemmalle. Mutta ei. Kuuntelulaite paljasti, että oikeassa laakerissa oli vikaa.

Laakerin vaihtamiseksi pitää irrottaa pyörän olkatuki. Työ alkaa vetoakselin kiinnitysmutterin avaamisella. Sekään ei ollut yksinkertaista, sillä Xantian pyöräkapselit ovat kiinni pyöränpulteilla. Autosta pitää siis ensiksi irrottaa pyöränpultit, poistaa kapseli ja kiinnittää pultit uudelleen. Sitten voidaan vetoakselin mutteri kiertää löysälle pyörän ollessa maassa.

Kun mutteri oli löysällä, asetin etupalkin alle nosturin, joka on ajosiltojen välissä. Seuraavaksi laskin jousituksen ala-asentoon moottorin käydessä. Sitten kone sammuksiin ja paineet pois paineensääätöventtiilin ruuvista. Nyt vain keula ylös ja oikea etupyörä irti.

Irrottamisvuorossa olivat seuraavaksi vetoakselin mutteri prikkoinen sekä jarrusatula. Ensiksi irrotin satulasta käsijarruvaijerin, jonka kuori näytti olleen rikki: olisi pitänyt uusia sekin! Sitten irrotin jarrusatulan. Lukitustappi irtosi helposti, mutta satula ei kääntynyt ylös. Jarrupalassa oleva ohjaintappi ei päästänyt satulaa kääntymään ylätapin ympäri. Irrotin ylätapin ja vedin satulan suoraan pois päin navasta.

Asetin jarrusatulan jakkaralle, jottei letku vaurioituisi. Sitten piti vielä irrottaa satulan kiinnike, jotta jarrulevyn voisi irrottaa. Kiinnityspulteissa on Torx-kannat, mikä edellyttää työkaluvalikoimalta monipuolisuutta.

Jarrulevyn irrotuksen jälkeen irrotusvuorossa olivat alapallonivel, raidetangon pää ja joustintuen alapää. Alapää on puristettu olkatukeen pulttikiristeisellä haarukalla. Haynesin kirja neuvoo poistamaan pultin ja laittamaan haarukan väliin 8 mm kuusiokoloavaimen, jolla kiertäen kiinnitys löystyy. Neuvo toimi hyvin. Kun alapallonivel oli irti tukivarresta, vetoakseli lähti irti navasta. Sitten joustintuki irtosikin olkatuen haarukasta.

**Irrallinen olkatuki** oli helppo ottaa työpöydälle käsittelyyn. Laakeria pitelevä suuri seeger- eli lukitusrengas oli ruostunut uraansa, mutta naputtelu taltalla ja vasaralla irrotti sen.

Seuraavaksi löin pyörän navan irti laakerista asettamalla olkavarren ruuvipenkkiin napa alaspäin. Ei tarvittu kuin pieni napautus vasaralla puukapulan välityksellä, kun napa irtosi mukanaan laakerin sisäkehän ulko-osa. Laakerin ulkokehä on yksiosainen, sisäkehän puoliskot ovat erilliset.

Seuraavaksi löin irti sisäpuolen sisäkehän ja asetin sen ulkokehän paikalle. Kaivoin romukasasta sopivan laipan, jonka asetin sisäkehän sisään. Laipan sisään laitoin riittävän pitkän pultin, kokoa M16. Toiselle puolelle asetin järeän reiällisen raudan, työnsin pultin reiästä ja kiersin päähän mutterin.

Puomin ja olkavarren väliin oli vielä laitettava levykappale täytteeksi, jotta puomi tuli suoraan. Sitten vain ankaraa kiertä mistä isolla lenkkiavaimella.

Alku oli hankalaa, mutta kun pariin otteeseen kiristin mutterin niin kireälle kuin uskalsin ja löin sitten pultinkantaan napakan iskun pajavasarella, laakeri lähti liikkeelle. Sitten se tulikin jo siististi ulos. Aivan loppuvaiheessa, kun "ulosvetimen" liikevara jo loppui, naputtelin pelkästään vasaralla sitä pultinkantaa, kunnes laakeri irtosi.

Puhdistin laakeripesän huolellisesti. Sitten asetin uuden laakerin laakeripesän suulle. Vanhan laakerin ulkokehästä sain oivallisen työvälineen asennukseen. Naputtelin laakerin paikoilleen pitämällä vanhaa ulkokehää välikappaleena. Naputtelu oli varsin hiljaista, mutta anoin sitä tasaisesti joka puolelta. Laakeri menikin paikoilleen yllättävän helposti. Sitten vain uusi lukitusrengas paikoilleen.

Kokoaminen olikin sitten jo helppoa. Ainoastaan joustintuen alapään työntäminen olkavarren haarukan sisään vaati hieman miettimistä, mutta asia ratkesi, kun asetin pyörän navan alle pullotunkin ja nostin sillä hieman. Nyt joustintuen alapää loksautti paikoilleen pienellä heiluttelulla.

Jäljellä oli vielä jarrumännän kiertäminen sisään. Tähän pitäisi käyttää Citroën-erikoistyökälua 9011-T, mutta vanha suurikokoinen lattaviilla terävine reunoinen hoiti asian oikein hyvin. Mänät menevät molemmilta puolilta sisään myötäpäivään kiertämällä. Mäntä pitää jättää sellaiseen asentoon, että jarrupalan selässä oleva nystyrä osuu kolon kohdalle.

Lopussa oli taas vuorossa tutut pyöränpulttisuikeiset, eli pyörä kiinni ilman kapselia, pyörä alas, vetoakselin mutteri kiinni ja sokka paikoilleen, pyörä ylös, pultit irti, kapseli paikoilleen ja pultit kunnolla kiinni.

**Heinäkuun hellekaudella** Xantia osoitti ylikuumentumisen merkkejä. Jäähdytinneste tai siis pelkkä vesi väheni koneesta pikkuhiljaa. Yllätimme auton pari kertaa syöksemästä vettä maahan hukkaputken täydeltä.

Koska lämpömittari näytti mielestämme korkeita lukemia, epäilimme termostaattia vialliseksi. Ostimme uuden termostaatin, mutta ennen sen asentamista päätimme kokeilla, miten auto toimisi kokonaan ilman termostaattia. Tämä toteutettiin käytännössä leikkaamalla vanhan termostaatin läppäosa pois, sillä laippaosan reunalla oleva tiiviste toimii samalla myös kotelon tiivisteenä.

Termostaatin poisto laski käyntilämpötilaa, mutta vettä katosi koneesta edelleen. Tosin katoaminen oli mielestämme vähäisempää, mutta jatkui kuitenkin. Tämä on huono merkki:

näyttää siltä, että kannentiivisteessä on vikaa. Voi olla, että joudumme avaamaan kannen ennen kuin pakkasnesteet voidaan laittaa koneeseen.

Jouduimme myös tekemään etupään jarruremontin, sillä jarrupalat ja -levyt olivat lopussa. Se kävi äkkiä: osat löytyivät suoraan Helsingin Varaosakeskuksen hyllystä. "Pösöissä on samat osat" oli selitys, kun ihmettelimme liikkeen varastoja.

Myös vaihto kävi äkkiä, olimmehan jo treenanneet jarrujen purun ja levyjen irrotuksen laakeriremontin yhteydessä. Kulumisen varoitusvalojen johtojakaan ei tarvinnut asentaa, sillä joku oli jo aikoja sitten leikannut liittimeltä eteenpäin menevät johdot pois.





*Jarrupalat ja -levyt olivat aivan lopussa, yhdessä palassa jo rauta hankasi levyyn. Uudet palat ja levyt saivat jarrut nappikuntoon.*

Jarruremontin jälkeen seuraava toimenpide oli katsastus. Menimme konttorille hieman epävarmoina, sillä autoa ei ennätetty käydä etukäteen lainkaan lävitse. Ainoa vika oli kuitenkin oikea etuparkkivalo, joka oli pimeänä. Myös etujarruletkut saivat moitteita murtumista, mutta ne hyväksyttiin evästyksellä: ”No, pinnassahan nuo murtumat vielä ovat, ja kaipa ne aika pian vaihtuvat?”

Kyllä, ne todellakin vaihtuvat aika pian – eli kunhan ennätämme käydä varaosaliikkeessä. Samalla ostamme myös uudet jousipallot taakse, sillä takajousitus on turhan pompottavassa kunnossa. Tämä on merkki siitä, että kaasupaineet ovat liian vähissä. Pallot voisi myös paineistaa uudelleen, mutta koska ne ovat paksussa ruosteessa ja tarvikeliikkeessä kohtuuhintaisia, emme ryhdy enemmälti askartelemaan niiden kanssa.

Toistaiseksi viimeinen remontti oli takalasinpesimen korjaus. Pesuneste tulee lasille pyyhkimen akselin läpi ja jatkaa siitä letkulla varteen kiinnitettyyn suuttimeen. Suuttimen liitosputki oli murtunut. Irrotimme pyyhinvarteen liimatun suuttimen, muotoilimme sen päähän smirgelillä putkimaisen osan ja liimasimme paikoilleen. Letku jäi lyhyeksi, joten haimme Etolasta pätkän silikoniletkua ja asensimme sen paikoilleen.

Pesin toimii, mutta sen rakenne on jo alun perin kelvoton, koska neste ei leviä kunnolla lasille. Onneksi Xantian takalasi ei kuraannu, ja sadevesi tai sumu lähtee ilman pesuainettakin.



### **Testipäiväkirja**

Ajettu ajalla 7.5.–22.8.2005 yhteensä 5 936 km. Polttonestettä on kulunut 494,67 litraa. Keskikulutus on ollut 8,3 l/100 km. Korjauksissa käytettyihin osiin ja tarvikkeisiin on kulunut 273 euroa. Aikaa on kulunut 12 tuntia.

### **239 334 km**

Yritetty saada ovilukkoja toimimaan puhdistamalla ja voitelemalla, mutta turhaan.

### **240 730 km**

Irritettu takajousituksen tasonsäätömekanismia ohjaava mekanismi, puhdistettu, voideltu ja asennettu takaisin.

### **240 837 km**

Uusittu hydraulikkajärjestelmän painevaraaja.

### **241 330 km**

Lisätty vettä 1,5 litraa.

### **241 488 km**

Lisätty vettä noin litra.

### **241 902 km**

Lisätty vettä noin litra. Uusittu pakoputken kaksi takimmaista vaimenninta. Säädetty takajousituksen korkeus.

### **242 337 km**

Havaittu, että kuumana moottori työntää vettä ulos jäähdytysjärjestelmän hukkaputkesta. Poistettu termostaatin läppäosa ja täytetty jäähdytin vedellä.

### **242 349 km**

Vaihdettu oikean etupyörän laakeri. Todettu samalla, että jarrupalat ja -levyt ovat kuluneet ja oikean käsijarruvaijerin kuori on rikki.

### **243 563 km**

Vaihdettu etujarrulevyt ja -palat, jotka aivan lopussa.

### **244 523 km**

Jonkin aikaa seisseen auton takajarrut jäivät pari kertaa jumiin risteyksestä lähdetäessä.

### **244 941 km**

Matkustajan oven päällä oleva kahva toisesta päästä irti ja toisesta löysällä. Kiristetty ruuvit. Takajousituksen korkeussäätö toimii loikkien. Jos säädetään yläasentoon ja lasketaan normaaliin, perä painuu aivan alas.

### **244 985 km**

Käyty katsastuksessa. Jousitus toimi ok, ainoat moitteet pimeästä oikeasta etuparkista ja murtumista jarruletkujen pinnassa.

### **245 136 km**

Tarkistettu takajousituksen säätö, perä tuntui olevan liian alhaalla. Uusittu etuparkkivalon polttimo ja termostaatti. Korjattu takalasin pesimen suutin ja uusittu sen letku.



**Ennakoimme viime raportissa, että Xantiaan joudutaan vaihtamaan kannentiiviste. Ja niinhän siinä kävi, että tähän ikävään työhön oli pakko ryhtyä.**

Kannentiivisteiden vuoto alkoi tuntua kesällä ilmeiseltä, kun auto kulutti runsaasti jäähdytysnestettä. Lisäsimme hupenemisen havaittuamme jäähdyttimeen pelkkää vettä, joten kustannuksia ei aiheutunut, mutta jatkuva huolehtiminen nestemäärästä kalvoi mieltä. Auton janokin alkoi lisääntyä: se kulutti vettä ”kuin kameli keitaalla”, kuten eräs kuljettaja totesi päiväkirjaan.

Lopullinen varmuus kannentiivisteiden vuodosta saatiin, kun ryhdyimme tutkimaan, miksi moottori alkoi taas käydä poikkeuksellisen kuumana. Avasimme lämmityslaitteen letkussa ja termostaattikotelon päällä olleet ilmausruuvit. Kummastakin tuli runsaasti ilmaa. Kun ruuveista alkoi tulla vettä, suljimme ne. Nyt lämmöt pysyivät taas kurissa.

Vuoto ilmeni vain kuormituksen aikana. Tyhjäkäynnillä jäähdytysjärjestelmän paisuntasäiliön nestepinta ei kuplinut – tämä olisi ollut selkeä merkki tiivistevuodosta. Nestettä ei liioin mennyt öljyn joukkoon. Lopulta syksy alkoi olla niin pitkällä, että autolle oli pakko tehdä jotakin. Niinpä parkkeerasin Xantian kotiverstaan nosturille, laskin jäähdytysnesteet pois ja aloin suunnitella, miten hommassa pitäisi edetä.

Olen tuntenut luontaista epäluuloa ranskalaisten autojen luotettavuutta kohtaan, ja Citroën on ollut tässä suhteessa jonkin verran muita edellä. Xantian konehuonetta tarkastellessa syy vastenmielisyyteen palautui selkeästi mieleen. Korjaajan kannalta ranskalaiset eivät ole kovin miellyttäviä.

Vaikuttaa siltä, että Xantian suunnittelijat ovat pitäneet korjaajia henkilökohtaisina vihamiehinään. Suunnittelussa on ajateltu remonteja harvinaisen vähän. Esimerkiksi jos halutaan irrottaa pakoputki pakosarjasta, venttiilikoneiston kansi on ensin poistettava. Tämä siksi, että ilmansuodattimen kotelo on samaa muovista valmistettua kappaletta venttiilikannen kanssa. Silti rintapellin ja moottorin väliin jäävä tila on hankalan ahdas.

Lisähankaluutta irrotukseen toivat pakoputken kiinnityspultit. Ne olivat ruostuneet, eivätkä suostuneet avautumaan. Vain kulmat lähtivät.



*Katkenneen pultin katkoskohta oli ruosteessa. Siinä oli siis jo valmiiksi ollut murtuman alkua.*

Toinen ikävä purettava on jakopää. Hammashihnan suojuksen yläpää on helppo irrottaa. Alapäähen pääsee käsiksi vasta, kun oikean lokasuojan sisältä on irrotettu suojamuovikotelo, löysätty nesteletkujen välistä moniurahihnan kiristimen kiinnitysruuvit, säädetty hihnaa löysemmälle, poistettu hihna ja kiristin sekä irrotettu keskiosan suojuksen kaksi kiinnityspulttia ja kampiakselin hihnapyörä.

Haynesin kirjan mukaan alemman suojuksen pitäisi irrota yläkautta vetämällä, mutta käytännössä se mahtuu tulemaan vasta kun moottorin oikean pään kannake on irrotettu.

Nosturilla kannakkeen irrotus oli periaatteessa helppoa. Auton keula nostettiin akselikeventimellä ylös, keventimen rungon ja nosturin etupalkin väliin asetettiin pari lankkua ja niiden päälle sopivan mittainen pölli. Sitten keulaa laskettiin sen verran, että moottori jäi öljypohjastaan pölliin varaan.

Kannakkeen irrottaminen moottorista toi taas mieleen ilkeämieliset suunnittelijat. Kiinnityspultteja on kolme – kaksi sylinteriryhmässä ja yksi kannessa. Kaikkien kannat ovat syvällä kannakkeen poimujen uumenissa. Holkkiavain ei sinne sovi eikä lenkki ulotu. Onneksi 16 mm nivelhylsy mahtui juuri ja juuri, ja sillä saatiin tehdyksi alkuvaiheen irrotus. Loppu piti kiertää lenkillä, koska korin etuosa oli niin lähellä, ettei nivelhylsy enää mahtunut tulemaan ulos. Kun pultit saatiin irti, oli kannake nostettava pulteineen pois. Yhtään liikaa tilaa ei etuaisan ja moottorin väliin jäänyt.

**Citroënin moottorissa** on toki hyviäkin puolia. Jakopäässä on erittäin hyvät kohdistusmerkit. Kampiakselin hihnapyörässä on 8 mm reikä, ja myös sylinteriryhmässä vastaava kolo. Nokka-akselin hammashihnapyörässä on 9,5 mm reikä ja kannessa vastaava kolo. Ajoitus on kohdallaan, kun molempiin menee sopiva tuurna – Haynes suosittelee poranteriä.



*Näkymät kannen alla olivat kauniit. Vaikka mittarissa on yli 240 000 kilometriä, sylintereissä ei ole lainkaan kulumaa. Hoonausjäljet näkyvät vielä sylintereissä!*

Käänsin ennen jakopään purkamista merkit kohdalleen. Sitten poistin moniurahihnapyörän ja sen alla olleen hihnasuojuksen, löysäsin hammashihnan kiristimen ja otin hammashihnan pois.

Seuraavana vuorossa oli muovisen imusarjan irrotus. Samalla lähti kaasuläppäkotelo. Letkuja ja sähköliittimiä on paljon, mutta onneksi ne on helppo tunnistaa. Myös imuilmaputki sytytyspuolien alta piti irrottaa, koska se on kiinni kannessa yhdellä mutterilla.

Koska pakoputken etuosa oli edelleen kiinni pakosarjassa eikä pakosarjaakaan mahtunut paikalla irrottamaan, irrotin pakoputkiliitoksen katalysoittorin takaa sekä lambda-anturin johdinliittimet. Irrotettaviin kuului myös öljytikun ohjainputken yläpään kiinnitysruuvi.

Sitten oli vuorossa kannen irrotus. Se on alumiinikoneessa aina jännä paikka. Muut pultit irtosivat napakasti napsahtuen, mutta eturivin keskimmäinen ei aluksi napsahtanut. Sitten napsahdus olikin ikävemmän oloinen. Poikkihan se meni. Murtokohdassa oli ruostetta: viallinen pultti siis. Pätjän mittailu toi kuitenkin helpotuksen. Katkoskohta oli tuuman verran tiivistetason yläpuolella.

Asetin pari laudanpätkeä keulapellin ja sylinteriryhmän väliin. Nostimme avustajan kanssa kantta ja työnsimme laudanpäät kannen alle. Sitten vedimme kantta katalysoittoreineen eteenpäin. Nyt syntyi sen verran tilaa, että pakoputken kiinnityspultteihin pääsi pienellä kulmahiomakoneella käsiksi. Katalysoittori jäi pian avustajan käteen.

**Kannen tarkastelussa** ilmeni, ettei mitään suurempia ongelmia ollut – mitä nyt yksi pakosarjan vaarnaruuvi oli joskus katkennut. Irrotin sytytyspuolat ja termostaattikotelon kannen päästä ja toimitin kannen koneistamoon. Pyysin oikaisemaan tiivistetason, korjaamaan vaarnaruuvien ja hiomaan sekä säätämään venttiilit. Palasäädöt ovat kotioleissa hankalat.

Vuoto oli tapahtunut tiivisteen ja kannen välistä kakkossylinteristä nestetilaan. Vuotojälki oli pieni mutta selvä. Koneistamon painekoe varmisti, että pienistä pintasäröistä huolimatta kansi oli ehjä. Venttiilien ohjaimet eivät vaatineet uusimista, ja venttiilien varret saivat uudet tiivisteet.