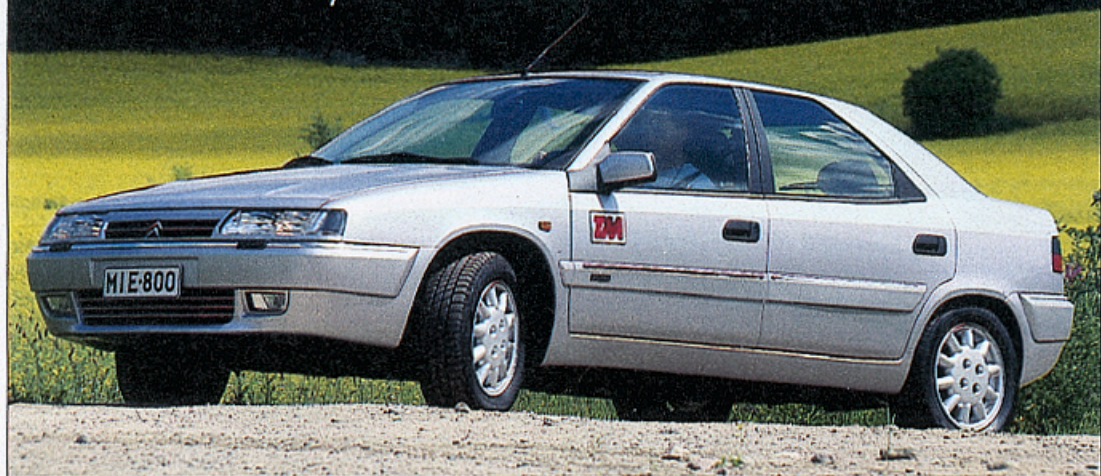


TM

Ajettua

Citroën Xantia 3,0i V6 Exclusive Aut.



Kovempi sitikka

Citroën Xantia -perheen huipulle on syntynyt kaksi 239 800 markan hintaista V6-moottorista jäsentä: Activa ja Exclusive. Kokeilimme jälkimmäistä.

VELIMATTI HONKANEN
HANNU HÄYHÄ, kuvat

Eröna näillä malleilla on se, että Activassa on käsivalintainen vaihteisto sekä kallistuksenestojärjestelmä eli eräänlainen aktiivijousitus, kun Exclusive puolestaan on varustettu uusinta tekniikkaa edustavalla neliportaisella automaattivaihteistolla.

Moottorina olevaa PSA-yhtymän kolmi- tai oikeammin 2,9-litraista (tarkka iskutilavuus 2946 cm³) V6:ta olemme ajaneet jo aiemmin Peugeot 406:een asennettuna (6/97 ja 11/97) ja ominaisuudet on todettu riittäviksi niin urheilu- kuin edustusautoonkin.

Xantia V6-malleista Exclusive on helppo mieltää mieluummin jälkimmäiseen ryhmään kuuluvaksi. Niin-

pä odotuslistalla on korostunut siikkamainen mukavuus. Kaasunestejousitus on kuitenkin viritetty jopa epämiellyttävän kovaksi ja siinä suhteessa mieleen tulee ennemminkin urheiluauto.

Epämukavuuden vastapainona ovat hyvät kaarreominaisuudet ja vähäinen kallistelu. Nopeaa mutka-ajoa kuitenkin vaikeuttaa ohut ohjaustunto, ja kaarteista tuppaa tulemaan kulmikkaita. Lisäksi ohjaustehostin ei kunnolla ehdi mukaan nopeisiin ratin liikkeisiin, vaan takertelu haittaa myös pysäköi-



mistä.

Vaikka tässä mallissa ei aktiivijousitusta olekaan, tuntuu takajousitus turhankin aktiiviselta. Perä nousee ja laskee esimerkiksi liikennevaloissa seistessä, kun hydraulineeste kulkee jarru- ja jousitusjärjestelmän välillä. Haitta on pieni, mutta voisi luulla, että moiset turhat vaeltelut kyettäisiin parin venttiilin avulla poistamaan.

»Viisas» automaatti

Automaattivaihteisto valitsee vaihtamisohjelmansa 12:n eri vaihtoehtoon joukosta käyttäen perusteenä kuljettajan valintoja, ajotapaa ja ajotilannetta. Vaihdot ovat sujuvia, ja useimmiten kytkettyneenä on oikea vaihde sekä kiihdytyksissä että jarrutuksissa, mutta aivan aja-

AUTOMAATTIVAIHTEISTO on ZF:n valmistama ja sisältää 12 erilaista vaihtamisohjelmaa.

Keskikonsolissa näkyy myös kaasunestejousitukselle ominainen maavaran säätövipu sekä katkaisin, josta voi säätää jousituksen kovuutta. Käytännössä asentojen välistä eroa on vaikea huomata. Ennen käynnistämistä ajonestolaitteelle on aina syötettävä numerokoodi.

tuksen tavoin laatikko ei pelaa. Esimerkiksi ohituksiin lähdeettäessä pienemmälle vaihto tuntuu välillä kestävä turhan kauan. Moottorin väännön ansiosta pienempää vaihdetta ei usein edes tarvita, mutta silti. Sport-asennolla puolestaan vaihteisto käyttää mielellään tarpeettomankin pientä pykälää.

Suorituskyky on joka tapauksessa normaaleihin ajotilanteisiin enemmän kuin riittävä, vaikka paikaltaan lähdeettäessä arvot eivät tehoon suhteutettuina olekaan häikäiseviä. Esimerkiksi käyttötestimme loppumittauksissa 1,6-litrainen Fiat Brava kiihtyi 400 metriä tasatahtia Xantian rinnalla.

Varustetaso ei juurikaan jätä toiveille tilaa. Ilmastointi, vakionopeussäädin (tosin hieman kulmikkaasti toimiva), kaksi turvatyynyä, radio ja kevytmetallivanteet kuuluvat kaikki perushintaan monien muiden tavanomaisempien varusteiden lisäksi.

■ Citroën ei koskaan ole yrittänyt-kään olla tavallinen auto. Niinpä viikon mittainen tutustuminen Xantia V6 Exclusiveen tuntuu liian lyhyeltä sen kanssa sinuiksi pääsemiseen. Ylivoimaista mukavuutta odottava todennäköisesti petetty, mutta lähes neljännesmiljoonan hinnalla saa silti nopean, hiljaisen ja hyvin varustetun matka-auton. Xantian hankkiminen vaatii kuitenkin tietynlaisia asenteita ja toiveita, joita muut samanhintaiset tai välttämättä kallimmat autot eivät kykene täyttämään. **STZ**

TEKNIKKAA

Moottori: kuusisylinterinen V-moottori edessä poikittain, sylinterikulma 60°, neljä venttiiliä sylinteriä kohden; iskutilavuus 2946 cm³; teho 140 kW (190 hv)/5750 r/min; vääntömomentti 267 Nm/4000 r/min

Voimansiirto: nelivaihteinen sähköisesti ohjattu automaattivaihteisto, etupyöräveto

Alusta: kaasunestejousitus, edessä joustintuet, poikittaiset alatukivarret ja kallistuksenvaimennin; takana erillisjousitus, pitkittäiset tukivarret ja kallistuksenvaimennin; edessä ja takana levyjarrut, ABS

Mitat: pituus 444 cm, leveys 176 cm, korkeus 139 cm, akseliväli 274 cm; omamassa 1560 kg; rengaskoko 205/60 R 15

Suorituskyky (valm.ilm): huippunopeus 225 km/h; kiihtyvyys 0–100 km/h 9,7 s; EU-kulutus (kaup./maant./yhd.): 17,2/8,4/11,6 l/100 km

Hinta: 239 800 mk

MITATTUA

Kiihtyvyys	
0–50 km/h	3,8 s
0–80 km/h	6,9 s
0–100 km/h	9,9 s
0–400 m	17,0 s
Loppunopeus	135 km/h
60–120 km/h	8,9 s