

10.4.2011

Rutinoffin kuski körötteli: Citroën DS4



Hesarin mainoksen uhrina päädyin pitkästä aikaa koeajamaan korvikeautoa. Onneksi koeajosunnuntaina sattui olemaan aurinkoinen kaunis kevätpäivä. Ennen koeajoa kävin tankkaamassa apparin kanssa juustokakkua ja kahvia, pitäähän sitä jaksaa ajaa. Koeajon kohteeksi valikoitui uusi Citroën DS4 THP 200 Sport Chic. Auto oli esittelykiertueella ja koeajolle pääsi hyvin vaivattomasti virallisen ajolisenssin esittämisen jälkeen. Koeajoaika ei ollut kovin pitkä, joten sekä kuvaamiseen, että ajamiseen jäi erittäin vähän aikaa.



Pienen odottelun jälkeen sain auton ja sen luovuttanut mieshenkilö neuvoi penkin ja ratin säädöt ja käsijarrun käytön. Olivat muuten jättäneet kahvan pois käsijarrusta ja tehneet siitä sähköisen. Testatessani sitä, se heitti auton näyttöön vaikka mitä tekstiä, se oli päällä, se ei ollut päällä, se oli jotenkin perusteellisesti päällä ja ööh, ties mitä. Ainakin jossain asennossa se jäi niin päälle, ettei lähtenyt pois kun yritti lähteä peruuttamaan.

Penkki oli hyvän tuntuinen ja säädöt löytyivät helposti. Ratin säätöihin en koskenut, se oli kohdillaan. Ensimmäinen huomio kiinnittyi keskikonsolin näyttöön, se oli iso – näkyy varmaan monta kanavaa, heh. Näytössä pyöri ajon aikana leffan sijasta kompassi ja alareunassa oli maininta näkyvissä olevista satelliiteista. Rutinoffin loogisten ohjainlaitteiden jälkeen en edes uskaltanut alkaa painella noita nappuloista, ties vaikka olisi lentoon lähtenyt koko aparaatti. Pistin vain turvavyön kiinni ja aloin peruuttaa autoa ruudusta. Edellinen koeajaja oli näköjään pelännyt peruuttamista ja ajanut ruutuun etuperin.

Peruuttaessa tuli ilmi muoti-ilmiö – näkyvyyden puute muotoilun ehdoilla. Olihan aika tympeä peruutettava noin äkkiseltään. Isot ja leveät takapilarit blokkasivat parin turistibussin verran näkyvyyttä. Parkkitutkat tuntuivat piipittävät joka kulmassa, joten se toi vähän turvallisuutta. Varovaisuutta noudattaen pääsin Vehon pihasta ilman vahinkoja.



Ensimmäinen huomio ajossa oli se, että radiossa soi joku ihan hanurista oleva asema. Hätäisempi ja herkempi sekä ennen kaikkea tarkempi koeajaja olisi jo palauttanut auton ja käskenyt pitää tunkin. En tehnyt sitä, mutta en myöskään vaihtanut radiokanavaa, kärsin kuin kuka hyvänsä korvikeauton ratin taakse joutunut.

Otin pihasta lähdön jälkeen varovasti kolmekymmentä mittariin ja annoin palaa. DS4 kelasi sen yllättävän nopeasti, ikään kuin hypähti siihen nopeuteen. Niin no, sen nopeuden määrittelemine tai löytäminen vei tovin. Edessä olevassa mittaristossa oli niin paljon lukemia, että kesti tovin tajuta, että ranskalaiset käyttävät säästöyistä nykyisin pitkän nopeusmittarin neulan sijasta sellaista punaista pätkeä mittarin ulkokehällä. Kohta varmaan patongitkin toimitetaan kolmen sentin pätkenä – ihan vain muodin vuoksi.

Mittaristossa vasemmanpuoleisin on kierroslukumittari, keskellä nopeusmittari ja kulutusinformaatiot ja oikealla polttoainemittari ja jäljellä olevat kilometrit ja ajatut kilometrit. Mittareiden alla olevat namiskuukkelit jäivät testaamatta tässä nopeassa koeajossa. Jotenkin jäin kaipaamaan vanhemmasta C4 mallista sitä isoa digitaalista nopeusnäyttöä. No, voihan se tietty saada jonkin näyttöön, siitä ei ole mitään tietoa.

Parin risteyksen ja liikkeellelähden jälkeen kävi erittäin hyvin selville se, että kaasua painettaessa Rutinoffin malliin tämä 200 hevosvoimainen patonkivankkuri liikkahtaa isolla L:llä.



Kurvailin Koivuhaan kauppakeskuksen pihalle ja reteesti kahteen ruutuun. Uusi hieno auto, niin onhan se muidenkin huomioitava. Kahden ruudun anastamisella saa yleensä paljon enemmän huomiota mitä yhteen ruutuun survoutumalla. Sunnuntaista johtuen tilaa oli kyllä yllin kyllin.

Auton sisusta oli tyylikkään vaalea, vaikka omaan makuun tumma sisusta on parempi. Penkit olivat erinomaiset. Eiväthän ne nyt Rutinoffin jakkaroita voittaneet, joista saattaa liukua ulos kuin tyhjää vaan. Citroënissa ei ollut käytetty juurikaan punaista väriä, mitä pidin pahana epäkohtana. Elättelen yhä toiveita, että sinisen mittariston värin voi muuttaa jostain menusta Rutinoffin punaiseksi – sillä Citroën saisi roimasti lisäpisteitä.

Ratissa oli myös nappuloita aivan tolkuton määrä. En koskenut yhteenkään, sillä auton lainannut mies halusi sen takaisin samana päivänä. Ratin keskiö pyöri nyt mukana, joten esimerkiksi kuvassa napit ovat ylösalaisin. Minulla ainakin tuli paha olo, kun yritin tuossa asennossa pää alaspäin tavata nappien tekstejä.



Takana vaikutti olevan tilaa ainakin kahdelle ihan mukavasti. En testannut takapenkkiä, sillä itselle siellä olevalle tilalle on hyvin vähän käyttöä. Takaovien kahvat olivat hyvin muotoiltu, jopa niin hyvin, että harkitsin hetken Rutinoffin uudelleen muotoilemista. Se muotoilu jäi sikseen kun muistin oman auton olevan kaksiovinen.



Seuraavaksi ryntäsin takakontin kimppuun, mutta en saanut sitä auki vaikka miten nyin sitä. Hetken kävi mielessä, että haa, ranskalaiset ovat säästäneet ja jättäneet takakontin rakentamatta. Sitten minulla välähti ja sammutin auton. Joissain autoissa ei takakonttia saa auki auton käydessä, ei ainakaan jos kuskin ovea ei ole avattu. Saatuaani avaimen käteen näin siinä symbolin jolla luukku avataan. Painoin napista ja hetkessä minulla oli avoin takakontti, joka oli rakennettu.

Takakontissa oli punaisen varoituskolmion lisäksi Denonin valmistama subbari ja jonkinlainen luukku. Luukku vaikutti koiraluukulta, jotta ranskalaisessa ruuhkaliikenteessä voi päästää jalat ristissä istuvan Fifin takakonttiin kuselle. Tuohon kangasmaton päälle kaukalomatto, niin hajuhaitta ei ole ikuinen – aika ovelia nuo ranskalaiset insinöörit.



Avasin myös konepellin ja sen avausvipu löytyi helposti. Kuvittelin peltiä nostaessani, että siinä on sellaiset pumput, jotka pitävät konepellin automaattisesti ylhäällä. Hyvä, etten löysännyt siitä otetta, sillä patongin murut, ei siinä mitään kaasupumppuja ollut. Vanhasta muistista etsin konepellin tukea oikeasta reunasta – tuloksetta. Se oli laitettu tällä kertaa vasempaan reunaan ja konepellin puolelle. Sen siitä saa kun antaa suunnittelutyön vasenkätisille, ei kukaan oikeakätinen sitä tuonne laita.

Moisesta käytännön pilasta harmistuneena en edes kokeillut tikun toimivuutta, vaan pidin konepeltiä auki käsin ja räpsäisin kuvan. Moottorissa kerrottiin selvästi mikä se on ja se lämmitti mieltäni. Eipähän rasvaripojan tarvitse luulla laittavansa rasvoja johonkin nuhapumppuun. Kateus on kaunista katseltavaa, kun sen näkee toisen naamalla. Tehokas moottori herättää varmimmin kateutta toisissa korvikeautoilijoissa. Itse olen päässyt moisen yli, 1.1 litrainen kone piisaa minulle hyvin.



Viimeisin kiinnostuksen kohde tällä erittäin nopealla aikataululla oli rengastus, siitähän ne tosimiehet tunnetaan. Leveät renkaat ja räyhäkkäät vanteet tekevät auton, näin olen kuullut huoltoaseman baareissa sanottavan. Tässä ajopelissä oli todella räyhäkkäät renkaat ja vanteet. Renkaat olivat tajuttomat 235 leveät 35 sarjalaiset ja 19 tuumaiset asfaltinrypistäjät. Noilla kun spurttaa, niin asfaltin rypistyminen näkyy vielä naapurikunnassakin asti.

Joku voisi luulla, että kun vanteen ympärille laittaa noin vähän kumia, olisi se halpaa. Mitä vielä, pikainen tarkastus Vehon sivuilta kertoi kyseisen rengassarjan normihinnan olevan 1332 euroa! Sillähän saa jo auton tai pari – renkaineen päivineen. Eikä se hinta sisältänyt edes vanteita. Ajosta voisi sanoa, että nuo renkaat olivat yllättävän hyvät ajaa suhteellisen tasaisilla teillä. Olin oikeastaan positiivisen yllättynyt, kun luulin ennen ajoon lähtöä edessä olevan hammaslääkäreissun pudonneiden paikkojen vuoksi. Olisi kiva testata tätä autoa Helsingissä Kauppatorin kulmilla.



Nopean nuohoamisen jälkeen oli vuorossa ulkokuvat. DS4 on korkea auto ja aika massiivisen näköinen ilmestys. Pyöräkoteloista katsoessa tulee mieleen, että autoon on laitettu vajaakokoiset renkaat. Niihin mahtuisi kumia paljon enemmänkin ja niitä tosimpien kaipaamia tuumia. Punaisena tuo olisi hiton nätti, nyt vain nätti.

Ulkokuvien jälkeen nousin nopeasti takaisin autoon ja reittisuunnitelman tekoon. Tein sen vieressä olevassa kiertoliittymässä. Suuntasin keulan Kehälle ja siitä Tuusulantielle. Kuvaaminen vei sen verran aikaa, ettei pitemmälle lenkille ollut enää mahdollisuutta. Kehällä ja Tuusulantiellä pääsin nostamaan vähän nopeutta ja kyllä kulki rivakasti.

Kokeilin mahdollisimman isoja vaihteita pienissä nopeuksissa ja auto vaan mennä mönki eteenpäin ilman mitään ongelmia. Kone väänsi tolkuttoman hyvin. Vaihteisto toimi todella täsmällisesti, mitä ei ole voinut sanoa kaikista ranskalaisista autoista. Tehoista huolimatta kytkin oli kevyt käyttää. Matkalla aloin kiroilla silmiin paistavaa aurinkoa, kun katossa oli lasia pitemmälle mitä olin tottunut. Huomasin sitä kiroillessa, että lasin eteen saattoi vetää suojaa ja näin tehtyäni kiroilu väheni lähes kuulumattomiin. Ajaessa huomasin myös jonkun törpön keskikonsolin lokeron etupuolella. Se näytti olevan painettuna pullotelineeseen, joten ainakin kuski saa mukaansa syliin kaadettavaksi kuumat kahvit.

Ajelin Citroënin takaisin Koivuhaan Veholle ja peruuttelin sen oikeaoppisesti koeajoautojen rivistöön, jotta seuraava pääsee lähtemään suoraan ajoon. Peruuttaminen oli yhtä haastavaa kuin ensimmäiselläkin kerralla heikon näkyvyyden vuoksi.



Auton sammuttamisen jälkeen jäi vähän sellainen fiilis, että kyllä tällä olisi voinut piipahtaa vaikka Rovaniemellä. Sillä matkalla olisin varmaan kerinnyt tutustua auton hallintalaitteisiin paremmin. Auto oli jämässä tuttavuus ja muotoilun osalta omiin silmiin onnistunut korvikeauto. IKE oli tehnyt positiivisen vaikutuksen meikäläiseen.

Tässä mielipiteeni Citroën DS4 THP 200 Sport Chic autosta:

Hinta ei ollut tiedossa, joten en osaa sanoa saako tässä rahalle vastinetta. Epäilen, että persaukiset eivät saa ja ne joilla on rahaa, saavat. 200 hevosvoimainen pieni perheauto kuulostaa hyvältä niin pitkään kun ei laske polttoainekuluja, joten kenellekään automenoista tarkkaa kirjaa pitävälle en menisi suosittelemaan tätä. Sen sijaan aina myöhässä -tyypeille tässä on oiva peli, olet kerrankin ensimmäisenä paikalla. Jos haluat herättää naapurikateutta, niin silloin tämä ei sovi sinulle. Autossa kun ei missään lue isolla, että pitää sisällään räjähtävää voimaa 200 hevosvoiman edestä. Kyltti pitää teettää itse.

Ja sitten loppuun vielä pieni huomautus, että ne vakavasti otettavat koeajot pitää mennä lukemaan jonnekin ihan muualle. Rutinoffin kuski on taatusti puolueellinen koeajaja ja vetää kotiinpäin niin paljon kun narua riittää.