

26.1.2008

Rutinoffin kuski körötteli: Citroen C4



En voi sanoa, ettei vuotta ilman korvikeauton koeajoa, sillä edellisestä koeajosta on aikaa jo reilusti toista vuotta. Tähän ei ole syynä suinkaan huomattavan suuri laiskuuteni, vaan korvikeautoähky, jonka sain niitä enemmän ajeltuani. Oma Rutinoff alkoi jo vierastaa minua parkkipaikalla niin kovasti, ettei suostunut aukaisemaan ovea minulle. Se oli myös saanut korvikeautoähkyn minun ajamista korvikeautoista.

Tilanne rauhoittui vuoden odottelun jälkeen ja nyt olin pitkästä aikaa uuden korvikeauton kimpussa. Tilaisuuden esittäytyä sai nyt Citroen C4 110 HDi BMP robottivaihteistolla. Auto oli pätkä uusi ja vuosimalliltaan 2008. Väristä en sano mitään, koska se ei ole Rutinoffin punainen. Siitä miinusta välittömästi.

Koeajo aloitettiin rivakasti, hyppäämällä suoraan kuljettajan penkille ja auto tulille. Siinä autoon mennessä kolautin pääni oviaukon karmiin. Meinasin oikopäätä hakea kirveen ja muotoilla siihen päänmenevän kohdan, mutta armahdin uutta autoa ja omistajia tässä kohtaa, mutta miinusta tuli että kabiini raikui. Startatessa ei tarvinnut mitään puolentunnin hehkutuksia, vaan auto oli heti valmis käynnistettäväksi.

Heti alkuun luulin pellin alle unohtuneen räkätautisen sammakon, mutta konehan oli dieseli, joten ymmärsin äänen. Vaihteisto oli minulle outo, oikeastaan erittäin outo. Kuka tekee manuaalilaatikon, joka ei ole kuitenkaan manuaalilaatikko? No jaa, polkimia oli vain kaksi, joten säästyypähän vasen

jalka kytkimen painamiselta. Vaihdekepissä oli R, N, A ja M asennot, joista robottisitrupun sai menemään taaksepäin, jäämään vapaalle, ajamaa automaattisesti tai manuaalisesti eteenpäin. Otin käyttöön A vaihtoehdon, sillä se tarkoittaa automaattista etenemistä.

Ajaminen oli alussa outoa, nyökkähtelevää ja outoa. Rauhallisesti edeten vaihteisto toimi vallan jouhevasti ja kaasua vähän keventämällä vaihtoheikellä vaihtaminen oli lähes huomaamatonta. Kaasupohjassa en vaihtamista kokeillut, sillä kuka ostaa nokivasaran ajaakseen sillä automaattisesti kilpaa. Ajakoot kuka mitenkin, minä ajoin maksimissaan viittäkymmentä. Neljäkymmentä oli tavoitenopeus, mutta välillä lipsahti vähän yli. Vakionopeussäädin piti vauhdin kätevästi jopa alle viidenkympin nopeuksissa.



Jännitti niin tällaisella robottisitrupunalla ajaminen, että unohdin ottaa ajokuvan normaalisti. Sain sen silti kaapattua videosta. Kuten kuvasta huomaa, osaa Citroen mennä myös tasan viittäkymppiä. Valitsin koeajoreitin niin, että pääsin samalla testaamaan Vuosaaren sataman tunnelin. Se ei ollut pimeä aukko, vaan hyvin valaistu sateelta suojainen paikka. Tunnelin toisessa päässä piti hetken miettiä, että ajanko nelospatongin laivaan vai kuvaanko sitä ihan kotimaan kamaralla? Kotimaa voitti, joten ensimmäinen sopiva paikka ja auto seis siihen.

Paikka ei ollut millään tapaa kauneimmasta päästä, mutta kuvauspaikkana se oli mitä mainioin. Saimme olla täysin rauhassa ulkopuolisilta pälistelijöiltä, joita joskus aikaisemmin oli notkunut vierustalla haitaksi asti. Autoahan tässä kuvattiin eikä maisemia, joten se niistä maisemahöpinöistä.



Moottori on moottori kuulemma Sitikassakin, joten aloitin tutkimisen siitä. Patonkimaan insinööri oli tehnyt suomipojalle pienen jekun, eli konepellin tukikeppi ei ollutkaan kiinni itse autossa, vaan konepellissä. Lisäksi siitä oli tehty rautaa säästään niin lyhyt, että hukkaanhan tuollainen pätkä joutuu jossain vaiheessa auton elinikä. Lisäksi se paikka mihin tikku piti survoa, oli aivan syvällä, huh, huh. En meinannut sitä löytää, joten siitä miinusta.



Löytyihän se kolo vihdoin ja viimein, mutta toivottavasti ei tarvitse sitä toista kertaa alkaa etsiä. Omistajan kannaltahan tuo on sinällään se ja sama, ei siellä pellin alla osaa tehdä muuta kuin pissapojan nestettä lisätä. Yksi hassu juttu pellin alla oli ja se näkyy tuossa kuvassa vasemmalla puolen. Siinä kiellettiin harrastamassa painepesurilla pesemistä ja kehoitettiin paneutumaan kirjallisiin lukuharrastuksiin. Olisi mielenkiintoista tietää, että pitäisikö tässä alkaa lukea Väinö Linnaa vai Aku Ankkaa? Yksi ääni akkareille ja plussaa siitä, että ihmisiä kehoitetaan sivistämään itseään. Kyllä se sade sitten auton huuhtelee, ei siihen mitään painepesureita tarvita.



Takapenkki kiinnosti sen takia, että minusta on myös kiva istua toisten kyydissä. Mahduin istumaan hyvin itseni taakse, joten kaipa sitä tälläkin patonkiautolla useampi henkilö siirtyy paikasta toiseen patonkeja murustelemaan. Sähkölasit olivat myös takana, mikä oli hyvä sen takia, että pennut voi räkiä autosta ulos, ei jää räät sisäpuolelle sivulaseihin. Tämän saattoi kyllä tehdä mahdottomaksi kuskin oven napilla, jolla sai takapenkin sähkölasit toimimattomiksi ja ovet lapsiluktoon. Pysyväpähän känniäliötkin kyydissä, mikäli joku sellaisia viitsii uuteen korvikeautoon kyytiin ottaa. Oksennuspussiverkot olivat takana etupenkkien selkänojissa. Ei oksettanut, joten en kokeillut toimintaa.



Takakontti on tärkeä juttu, sillä pitäähän jonkun viedä mökille oluet ja makkarat. Tämän robottisitrunan takakontilla ei tilavuuskisoja voiteta juuri missään kahvipöydässä, mutta kyllä se

minulle riittäisi. Oikeastaan tilaa on yhdelle henkilölle jo liikaakin. Takakontissa oli kiva huomio, punainen varoituskolmiokotelo, sentään jotain Rutinoffin punaista tässä baskeripierrejen suunnittelemassa kulkiessa. Takana oli myös koukkuja ja joku ihme lokerikko, joka ei toiminut kaukalomaton vuoksi.



Takakonttia nuohotessani huomasin siinä isolla tekstin: CITROËN C4. Tuo oli loistava suoritus, sillä nyt makkaroitten konttiin lastaaja näki välittömästi, että minkä merkkiseen ja malliseen autoon niitä suosikkivihanneksia on tunkemassa. Lisäksi se voi herättää mieliteon ostaa konjakkia tai vaikka viiniä, kuka siitä liemestä sitten pitääkin.

Singahdin kärppänä tutkimaan myös etumattojen tekstejä, mutta siinä kohtaan tuli jäätä niskaan ämpäriäinen. Kumimaton teksti oli niin pientä, että luulin sitä ensin joksikin valuviaksi. Suurennuslasilla sain oheisen kuvan yläosan tekstin selville. Tuollainen merkitseminen on onnetonta, suorastaan ala-arvoista.

Takaluukku sulkiessani kiinnitin huomiota siinä olevaan AIRDREAM tekstiin. Jahas, onkohan tämä sitten joku lentäjien unelma-auto? Jos asia oli näin, niin miksei autossa lukenut ennemminkin GROUNDREAM, autollahan ajetaan maanpinnalla. Olin ollut joskus aikaisemminkin sekaisin näiden autojen merkintöjen suhteen, joten samaa linjaa tässä mennään yhä.

Muuten minulla ei ollut mitään moitittavaa takaluukun merkintöjen suhteen, sillä ne olivat tarpeeksi isolla ja luettavalla fontilla. Takana oleva kyllä tietää kuka meni ohi, edellyttäen, että dieselillä pääsee ohi. Sinällään en anna koskaan mitään plussaa nopeille ohittajille, sillä oma tarvis ohitella on lähinnä hitaimpien fillaristien ja rollaattorien kohdalla. Harvoin on tienpäällä sellainen auto, joka ajaisi Rutinoffia hitaammin.



Mukitelineet ovat autoilun suola, eli janonsammuttaja tarkemmin ilmaistuna. Pölyisessä autossa tulee herkästi jano ja missäs niitä juomia muualla pidetään kuin juomatelineissä. Takapenkkiäisille oli molemmille omat juomatelineet ja jopa juomapillien pidikkeet siinä laatikon reunamilla. Lisäksi tuossa oli juoman keräilyastia, mikäli Jaffa kaatuu sitä ryystäessä. Kolmatta ei kannata ottaa takapenkille, sille ei ole omaa juomatelinettä. Annoin vähän miinusta, sillä jos auto on viidelle rekisteröity, pitää jokaiselle olla oma juomateline käden ulottuvilla. Edessä sellainen löytyi käsijarrun ja vaihdevalitsimen välistä, mutta vain yksi kappale. En tiedä, piilossa saattoi olla jossain toinenkin, mutta ainakaan minun silmään se ei tökännyt.

Kolmantena kuvana tuossa kuvakokonaisuudessa on ulkopeilin kuva. Vilku on mielenkiintoisesti sen varressa. Onko tämä nyt sitä varten, että kun vandaali potkaisee peilin mäkeen, niin autosta katoaa sivuvilku ja ajot ovat siinä? Halutaanko tällä ihan tosissaan rajoittaa autoilua, häh? Peilin alla luki Citroen, joten kyllä se ainakin oikeassa automerkissä oli kiinni. Pisteet siitä, ikävä olisi ollut huomata, että kappas vaan, tässähän on Volgan peili.



Hyppäsin jälleen kuljettajan jakkaralle tutkailemaan mitä kaikkea tämä ranskatar olikaan syönyt sisuksiinsa tehtaalla. Kojelaudassa oli kivat pikku lokerikot molemmissa päissä. Keskikonsolissa olisin odottanut olevan vähän isomman lokerikon, mutta kun ei, niin ei. Lämmityslaite / ilmastointilaite oli mallia ristiveto, eli molemminpuolisilla lämpötilansäädöillä varustettu. Ihan kiva sinällään, mikäli toinen haluaa jäätyä ja toinen paistua. On aika mielenkiintoista mitä raja-alueella tapahtuu. Säädinsysteemi oli aika simppele, eli sitä ei tarvinnut pitkään opiskella.

Muuten auton informaatiotulvan kanssa meinasi tulla ähky, kun näyttöjä oli peräti kolme kappaletta. Ne antoivat osin jopa samaa informaatiota, mikä hämmensi alussa. Radion sai soimaan helposti omista napeista ja toimi se myös ratista. Lisäksi se toisti ämpäreitä, joten plussaa mp3-toiminnasta. Liitäntää ulkoisella soittimelle ei ollut, mikä ihmetytti ja siitä miinusta. Olisi ollut edes usb-liitäntä, niin voisi kuskata musan mukana tikulla. Hyvähän tämäkin jo oli, sillä nähtävästi ranskalaiset ovat juuri luopuneet c-kaseteista, näin ainakin ilkeät kielet kertovat.



Ratti, se ratti, voi, voi. Ensin kun katsoin sitä, pelkäsin loukkaavani kädet tai sitä, että sormet jäävät jumiin johonkin ja joudun viettämään loppuelämäni ranskalaisessa korvikeautossa. Tuo olisi aika julma kohtalo jo ihan kenelle tahansa. Näin ei kuitenkaan käynyt, kiitos siitä joko varovaiselle minälleni tai asiansa osaavalle patonki-insinöörille. Ratin takana härdelliä lisäämässä olivat robottivaihteiston vaihtovivut, jotka toimivat niin manuaali- kuin automaattiasennossakin. Vasemmasta vivusta nypitään pykälää alaspäin ja oikeasta ylöspäin. Ratin keskiö oli kiinteä, mutta minua se ei haitannut millään tapaa. Nappeja ja säätörullia siinä sen sijaan oli niin paljon, että jätin suosiolla niiden opettelun auton omistajalle. Äkkiseltään sekava systeemi, josta annoin miinusta. Säätöjen puolesta ratti oli hyvä, eli korkeus- ja etäisyysäättö löytyivät molemmat.



Lopuksi vielä kurkistus hansikaslokeroon. Se oli kooltaan iso, oikeastaan jopa yllättävän iso. Rutinoffissa sinne sopii vain hansikkaat, tähän vaikka pieni hansikkaiden käyttäjä. Lisäksi siellä oli ilmasuutin, joten rekkariotteella ei tule hiki kesälläkään. Ei hikoilevalle rekisteriotteelle plussia. Toinen positiivinen seikka oli huoltokirjan paikka hansikaslokeron oikeassa yläkulmassa. Nyt ei muu roju ja roipe nuhjaa auton tärkeitä papereita. Hansikaslokerossa oli myös paketti ranskalaista parfyymia, eli tämän neiti Citroenin hajustetta. Hajustepatruuna laitetaan pikkukuvassa olevan rullan yläpuolelle. Autossa tuoksui kyllä joku, ennyttiedämikähaju, mutta ihan kiva ja raikas se oli tuoksultaan. Apukuskin turvatyynyn sai myös pois hansikaslokeron luukun takaa, mikä voi joskus olla tarpeen. Näiden kytkimien kanssa veivaaminen on toisaalta aika vaikeaa. Rutinoffin tehtäillä asia on ratkaistu niin, ettei siinä ole mitään turvatyynyjä. Kukaan ei voi itkeä, että miksi niitä ei saa kytkettyä pois.



Auto oli tutkittu läpi, joten matka takaisinpäin saattoi alkaa. Hyppäsin taas kuskiksi ja annoin rieselille apetta rouskuteltavaksi. Kurvailimme Itäkeskuksen kauppakeskukseen, sillä halusin kokeilla kattorampilla, että jaksaaako vääntäväksi kehuttu diesel-moottori vääntää auton katolle saakka? Jaksoi ja hyvin, ihan ilman työntämistä. Matkalla huomasin tuulilasipyyhkiminen huitovan miten sattuu, aivan ristiin rastiin. Nostin pyyhkimiä vähän lasista ja totesin, ettei niissä ole mitään ryhtiä, repsottivat aivan rentoina. Tämähän oli tosi velto vehje tällä kertaa. Ihan selkärangattomat pyyhkijät autossa oli ainakin. Veltous ei ole joka paikassa pahasta, joten annoin rennoista pyyhkijöistä plussaa.

Tutkailin parkissa hieman äänentoistosysteemiä ja totesin ämpärisoittimessa olevan erilaisia äänitiloja eri musiikkilajeille. Kyllä se minun mielestä soi ihan riittävästi, että sieltä humpan erotti uutistenlukijasta ja päinvastoin.

Auto oli kivantuntuinen ajaa, jopa ison auton tuntuinen, ollen kuitenkin suhteellisen pieni tämän päivän korvikeautoksi. Rutinoffiin verrattuna robottisitikka oli jättiläinen, mutta niinhän ne kaikki nykyaivot ovat. Jousitukseltaan se oli aika kova ainakin kahden hengen kuormalla. Parkkipaikalla veivaaminen oli yllättävän helppoa. Paksu b-pilari esti ikävästi näkyvyyttä vinosti taakse kurkkiessa. Pikkiriikkiset sähkön voimalla parkissa koria vasten vääntäytyvät sivupeilit olivat mielestäni onnettomat taakse katsomista varten. No, nehän olivatkin vain lähinnä sivuvilkkujen pidikkeinä. Lopetin oman koeajo-osuuteni Itäkeskuksen katolle, siis huipulle!



Tässä mielipiteeni autosta: Citroen C4 HDi BMP on kiva laiskan miehen auto. Sitä ei tarvitse työntää voiman loppumisen takia ylämäkeen eikä rasittaa vasenta jalkaa kytkimellä ja myös oikea jalka saa levätä välillä vakionopeussäätimen avulla.

Tämä voisi olla hyvä ratkaisu pelin uuvuttamalle potkupalloilijalle. Pelin jälkeen voisi jättää polkimien potkimiset muille ja keskittyä vaikka ämpäreiden (mp3) kuunteluun. Voisin myös olettaa, että joku olevinaan muita hienempi voisi ajaa tällä tuoksuja vaihdellen nenä siinä ilmasuuttimessa josta tuoksut tulevat. Henkilön on mielellään oltava pitkänenäinen.

Tätä ei voi suositella millään muotoa sellaiselle henkilölle joka haluaa tehdä naapurit kateelliseksi. Ehei, se ei onnistu harmaalla autolla, siihen vaaditaan punainen väri. En voi suositella tätä myöskään sellaiselle henkilölle, jonka mielestä on vain kaksi tapaa keittää kahvia. Tässä autossa on yksinkertaisuus kaukana jo monen infonäytön vuoksi. Lisäksi tässä voi tehdä asioita monella tapaa, kuten vaihtaa vaihteita.

Ja ei sitten oteta liian vakavasti tätä koeajojuttua. Vakavahenkiset koeajoreportit pitää mennä lukemaan muualle.

P.S. Paljon kiitoksia Ässälle ja Ärrälle uutukaisen auton koeajosta ja esittelystä.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).