

## Rutinoffin kuski körötteli: Citroën C5



Tulihan taas lähdettyä reissuun, ihan naapurikaupungin puolelle. Ellei joku vähemmän nokkela jo arvannut mitä varten, niin kerrottakoon se tässä.

Sain tuossa päivänä eräänä puhelinsoiton ja minulle tarjottiin mahdollisuutta tutustua Ranskan autoteollisuuden he-he-he-helmeen, eli Citroën C5 2.0 2004 automaattiin. Auto oli nostettu kasvoiltaan – face lift varmaan tutummin ilmaistuna.

Jahas, mitäpä tuohon noin äkkiä voisi sanoa? Väärä väri nyt pisti heti silmään. Olikohan se punainen väri käytetty aikoinaan Ladoihin, kun Rutinoffin lisäksi harva koeajettava korvikeauto piti yllään tuota jaloa väriä.

Kurvatessani Rutinoffilla melkein sivuluisissa tuon ajan saatossa tutuksi tulleen huoltoaseman pihalle, oli Citroën jo siellä parkissa odottelemassa malttamattomana tapaamista. Nousin ulos juuri lämpenemään alkaneesta Rutinoffista, olihan matkaa takana vaivaiset 25 kilometriä. Tervehdin auton omistajaa ja aloimme tutkia peliä päältä päin. Kieltämättä auton ulkomuoto oli muuttunut sitten edellisen mallin – johonkin suuntaan. Aikamoinen vaiva tuossakin hommassa, joten on tainnut ranskalaisilla insinööreillä jäädä muutama konjakkipullo väliin joutuessaan piirustuspyödyän ääreen viivoja ihmettelemään.



Kuten olin jo tuossa autoa kauempaa katsoessani pelännyt, oli tuo uusi luukki hieman arveluttava meikäläisissä olosuhteissa. Noiden Citroënin natsojen välistähän menee kunnan myräkässä lumet koneeseen.

Täytyy toivoa, ettei sieltä ole mitään yhteyttä sisälle ohjaamoon, muuten voi olla huopatossujen paikka ainakin etupenkkiläisillä. Annoin pientä miinusta tuollaisesta lumenkerääjästä auton keulassa. Onhan tuossa tietysti sellainen positiivinen seikka, että kahden samanlaisen keulan ollessa vastakkain, saa rakoihin vaikka laudan pätkät ja sitä kautta nerokkaat penkit tai ruokapöydän.

Plussaa tuosta retkeilymahdollisuudesta ei heru siltikään, sillä kuka nyt rakennustarvikkeita kuskaa tällaisella autolla. Vaikka korvikeautot ovat mitä ovat, on tavaroiden kuskamiseen omat välineensä. Kyllä konepellissä jotain hyvää oli, sitä ei tarvinnut nostaa ylös asti, se ikään kuin nousi itsestään. Mitenpä sitä patonki kädessä voi paljon molempia käsiä konepellin nostoon käyttää, joten ymmärsin tuon seikan vallan hyvin. Autoa takaapäin katseltuani minulla tuli mieleen, että siinä ei ole suunnittelija oikein osannut päättää, laittaako valot takaluokkuun vai takakulmaan. Varmuuden vuoksi pojat sitten päättivät näemmä laittaa molempiin. Molempi parempi vai?



Yksi asia tässä autossa teki kyllä vaikutuksen – auton alusta korkeuden säätö. Kokeilimme omistajan kanssa ajoasennon lisäksi ala- ja yläasennon. Näytin myöhemmin tätä viereistä kuvaa naapurin Honda-Hemmolle ja hän oli oikein mielissään siitä. Vielä kun keulalle olisi saanut Hondan merkin, niin isukki olisi kuulemma saanut keventää taas rahapussiaan. Mielestäni tämä nopeanajon look oli aika siistin näköinen. Tässä kun nuo taustapeilitkin ovat koria vasten, niin ei pääse ilmanvastus juurikaan jarruttelemaan menoa.

Olihan tässä autossa Rutinoffiin nähden tuplakokoinen kone, joten kyllä sen piti sitten liikkuaikin. Tuota virtaviivaisuutta katsellessani katseeni osui jälleen tuohon keulaan. Jos tuon keulan Citroën-merkin välisen reiän teippaisi umpeen, niin nousisikohan huippunopeus kuinka paljon? Seikka ei häirinnyt minua kuitenkaan kovin pitkään, sillä harvemmin ajoin itse yli neljäkymmentä.

Autoa takaapäin tutkiessani totesin siitä puuttuvan pakoputken kokonaan. Auton takaa ei tullut nimittäin näkösalille minkäänlaista putkea. Minun piti mennä ihan kontalleen auton taakse ja tarkastaa tilanne. Olihan siellä se pakoputki. Olikohan se vain jäänyt ajansaatossa mittojen kasvaessa hieman lyhyeksi? Tässä se taas nähtiin ihan omin silmin kuinka autotehtaat säästävät jossain paikassa. Toista se on rakkaan Rutinoffini kanssa, siihen ei tarvitse tehdä vuosikymmeniin mitään muutoksia – pysyy pakoputkikin näkösalilla vuosimallista toiseen. Rutinoffista on huomattavasti helpompi todeta putken olevan vielä mukana auton alla kuin tästä Citroënistä. Annoin miinusta jemmausta pakoputkesta ja sen huonosta huomioarvosta. Koska minulla ei ole kokemusta aikaisemmasta C5-mallista, en osaa sanoa, että oliko tuo jemmaaminen mallin tarkoin harkittu ominaisuus. Miinuksiin sillä ei ollut mitään merkitystä. Auton renkaiden koko oli jo sitä luokkaa, etten saanut sellaisia lukemia edes mahtumaan tähän tekstiin. Jos se kiinnostaa jotain lukijaa, niin käykää pysäyttämässä joku vastaava auto ja kurkatkaa rengaskoko, tulee samalla tehtyä pari voimisteluliikettä aivan huomaamatta.



Astuessani sisälle C5:een, totesin sen toivottavan autoon tulijat tervetulleeksi kynnysteksteillään. Annoin siitä välittömästi plussaa, sillä tullessa auton sivulta, oli tämä ensimmäinen Citroën-teksti mikä minun silmiini sattui. Lattiamatot olivat ilman merkintää. Johtuneekohan tuo ranskalaisten säästöpolitiikasta vai jostain muusta seikasta?

Koska suuta kuivasi, päätin katsastaa mukitelineen paikan ja löysin sellaisen ainakin käsijarrukahvan vierestä. Siinä oli mahdollisuus säilyttää kahta juoma-astiaa yhtä aikaa jos nosti keskellä olevan tuen yläasentoon. Sen alas painaminen mahdollisti esimerkiksi juomatölkin vaakasäilytyksen – mikä älytön idea sinänsä ja lisää liikkuvia osia, hyi! Patarautaa niiden pitäisi olla, niin eivät menisi rikki kovin helposti. Tuossa juomatelineen takaosassa oli kahdentoista voltin

pistoke – nähtävästi patongin lämmitystä varten. Tuo oli mielestäni todella hyvä ja plussan arvoinen oivallus, kylmää juotavaa ja vasta lämmitettyä patonkia, yes!

Seuraavaksi en voinut olla huomaamatta auton kojelaudan keskellä olevaa näyttöä. Omistajan kertoman mukaan sinne tulevat keskikonsolin säätimien näytöt, kuten radion, ilmastointilaitteen ja myös viiksen päästä näppäiltävän ajotietokoneenkin. Yritin tulkata tuota näytössä olevaa informaatiotulvaa ja sain tuosta kuvasta irti seuraavat tiedot: auton lähtöpaikasta 253 kilometrin päässä on 8,8 litran kanisteri jolla pääsee tunnin aikana 52 kilometriä. Jos joku on eri mieltä tästä, niin voi nostaa kotonaan käden ylös ja todeta olevansa hölmön näköinen siinä yksin tietokoneen äärellä viitatessaan.

Auton omistaja tulkki minulle ystävällisesti tuon näytön, joten pääsin viimein tietämään noiden kaikkien omituisten merkkien ja lukemien tarkoituksen. Autossa oli hienoutena erillinen lämpötilan säätö molemmille puolille, joka kokemukseni mukaan alkoi olla jo kohtalaisen yleinen näissä kalliimmissa korvikeautoissa. Takapenkillä keskellä istuessa voi olla aika mielenkiintoinen tunnelma jos säädöt puolien kesken eroavat kovasti, toinen korva on sininen ja toista kuumottaa niin perhanasti. Tuohon näyttöön sai sellaisia tietokoneista tutuntuntuisia ikoneita, joten minulla heräsi epäily järjestelmän vakaudesta. Löytäessäni vielä keskikonsolista eiku-näpäimen, eli esc-näpäimen, pelkoni nousi yhä korkeammalle. Joutuisinko mahdollisesti buuttaamaan tämän auton jossain liikennevaloissa? Miten se tapahtuu ja likaantuuko siinä kädet?



Auton sisusta jatkoi punaisesta poikkeavaa linjaa aivan tyystin, mikä oli todella valitettavaa. Yksi hieno oivallus pisti silmääni, nimittäin apukuskin ja miksei kuljettajankin sivupeilausmahdollisuus. Tässä oli varsinkin apukuskilla mahdollista huulipunaa laittaessaan tarkastaa miltä korvikset näyttävät sivulta päin. Myös hieman itserakkauteen taipuvaiset ihmiset voivat hymyillä omalle kuvalleen sivuille katsoessaan. Annoin plussaa sivupeilien monikäyttöisyydestä.

Muuten autossa vaikutti olevan niin paljon kaikenlaisia nippeleitä ja nappeja, etten jaksanut alkaa selvittää niiden merkitystä. Halusin nimittäin kotiin vielä saman vuorokauden puolella. Ratin luona oli viiksiäkin

enemmän, mitä useimmilla kotikissoilla. Keskikonsolin nappulaviidakko soittimen alapuolella oli oikea kauhistuksen paikka. Onneksi yhdessä nappulassa luki "AUTO", muuten olisin luullut olevani jossain lentokoneessa tai muussa tekniikan ihmevempelleessä. Minulla oli todella helppoa tehdä päätös olla koskematta yhteenkään sen napeista. Yhdessäkin nappulassa luki "DARK", aika pimeätä tekstiä moinen, huh! Tiloiltaan C5 näytti ihan sopivalta, mahduin istumaan hyvin molemmille etupenkeille ja takapenkille, joten niistä ei sen enempää. Tavaratilan olin kurkannut jo aikaisemmin ja se oli valtava. En minä ainakaan yksin ajaessa tarvitse mitään verkkokellarin kokoista varastotilaa mukanani. Lieneeköhän ranskalaisinsinööreillä jotain taipuvuutta liioitteluun? Ottaisivat yhteyttä Rutinoffin insinööreihin, niin oppisivat tekemään juuri oikean kokoisia tavaratiloja.

Seuraavana oli vuorossa tämän auton koeajaminen lähistön pikkuteillä. En halunnut lähteä minnekään isolle baanalle, koska mahdollinen auton buuttaaminen moottoritiellä hermostutti jo ennakkoon. Polkimia oli vain kaksi automaattista johtuen, mikä oli kuulemma omistajan mukaan ainoa vaihtoehto vaihteistoksi. Voisin olla täysin samaa mieltä jos Rutinoffia tehtäisiin automaattina.



Vaihteistossakin näytti olevan jotain ihmeellisiä nappeja ja mahdollisuus vaihtaa vaihteita käsin. Päätin ajella kuitenkin ihan normaaliasetuksilla, niin pääsisin todennäköisesti vielä takaisin samalla kyydillä. Laittelin kameras valmiiksi ajossa tapahtuvaa kuvaamista varten ja valitsin D-asennon kepeistä. Auto lähti liikkeelle miellyttävän tuntuisesti ja onnistuin kiertämään huoltoaseman nurkat tarpeeksi kaukaa. Suuntasin keulan samalle reitille millä olin testannut aikaisemmin ranskalaisen taikamaton eli BX:n. Tämähän oli oikeastaan sen isosisko suoraan alenevassa polvessa. Olin liikkeelle lähtiessäni aivan varma, että tämä suorastaan leijuu kaikkien pienten ja vähän suurempienkin epätasaisuuksien ylitse.

Hidastetöyssyt menivät ihan kohtalaisesti, mutta jotain tästä menosta tuntui puuttuvan. Automaatti huolehti menosta mainiosti, eikä moottorikaan nikotellut kiihtyvyydessä nolasta neljäänkymmeneen. Ensimmäisiin liikennevaloihin tullessa minulle alkoi valjeta karu totuus tässä asiassa. Ajoin hitosti BX:ää uudemmalla autolla, jonka jousitusmukavuus oli vain murto-osa siitä. Tokihan minulle ei tullut se yllätyksenä, että kaikki korvikeautot ovat nimensä mukaan vain korvikkeita tosiautolle, nimittäin Rutinoffille. Minua vain hieman yllätti se, että osa niistä oli jopa korvikkeita toisilleen. Pääsimme valoista isommalle tielle ja saatoin nostaa nopeuden uudelleen neljäänkymmeneen. Ennen valoja jousituksen läpi tulleet terävät kolahdukset olivat historiaa pinnan muuttuessa tasaisemmaksi. Kulku maittoi nyt oikein leppoisasti, automaatin vaihtaessa todella hienosti ja kaksilitraisen koneen puhistessa keulalla.



Auton vaalea mittaristo oli mielestäni ihan kivannäköinen, vaikka punaista oli ainoastaan viisareissa. Kierroslukumittarin ja nopeusmittarin synkronointi oli vähän sinne päin, mutta sitäkin se taitaa ranskalainen autoilu olla muutenkin, ainakin Andre Patongin juttujen mukaan. Nopeusmittarin lukemat pistivät taas ajattelemaan ranskalaisten liioitteluhaluja, sillä niitä riitti kahteen ja puoleen sataan asti. Sitten silmiini iski yksi seikka, joka pudotti mittariston miinuksineen pakkasen puolelle. Missä oli neljänkympin numerot? Siinä oli vain pelkkä viiva neljänkymmenen kohdalla, voi yhden kerran tätä vehjettä.

Matka jatkui puuttuvista numeroista huolimatta pienen tietyömaan ohitse, jossa totesin taas jousituksen päästävän läpi tietynlaiset terävät epätasaisuudet. Penkillä oli kiva istua ja pidin suunnattomasti sen kyynärnojasta. Kyllä monesta asiasta näki, että ranskanpoika on tottunut ottamaan rennosti matkustamisen. Käännessä autoa totesin siinä olevan aivan liikaa pituutta, kulmien arviointi oli vaikeata oudokseltaan. Palasimme viimein takaisin lyhyeltä lenkiltä ja sompailin auton takaisin parkkipaikalle. Onneksi piha oli tyhjentynyt, niin sain sen parkkiin aika helposti. Jätimme auton parkkiin ja menimme omistajan kanssa juomaan kupilliset kahvia huoltamon baariin.

**Tässä mielipiteeni autosta:** Citroën C5 sopii mielestäni vallan hyvin pitkää matkaa ajavalle lämpimän patongin ystävälle, joka asuu lentokentän kupeessa auton kääntämistä varten. Tavaratilaa tässä on niin paljon, että myös hyvin janoinen ja toisesta päästä Suomea kesämökin omistava henkilö voisi olla varteenotettava auton käyttäjä. Myös eri lämpötiloissa matkustamista harrastavat pariskunnat ovat potentiaalisia käyttäjiä. Sääliksi käy vain silloin takapenkillä keskellä istuvaa. En voisi suositella tätä autoa mitenkään yksinkertaisista asioista pitävälle ihmiselle, eikä varsinkaan tietokonekammoisille. Missään tapauksessa tämä ei sovi myöskään englanninkieltä taitamattomalle ja nippeleitä vihaavalle nakkisormelle.



*Rutinoffin kuski*  
[www.rutinoff.net](http://www.rutinoff.net)

PS. Paljon kiitoksia nimimerkille Nurmikko, niin auton esittelystä kuin koeajosta. Auton omistaja ei liity tekstiin mitenkään, vaan koeajotarina on keksitty omasta päästä.

Rutinoff ja korvikeautot [Facebookissa](#).

© Rauno Vääräniemi 2004