

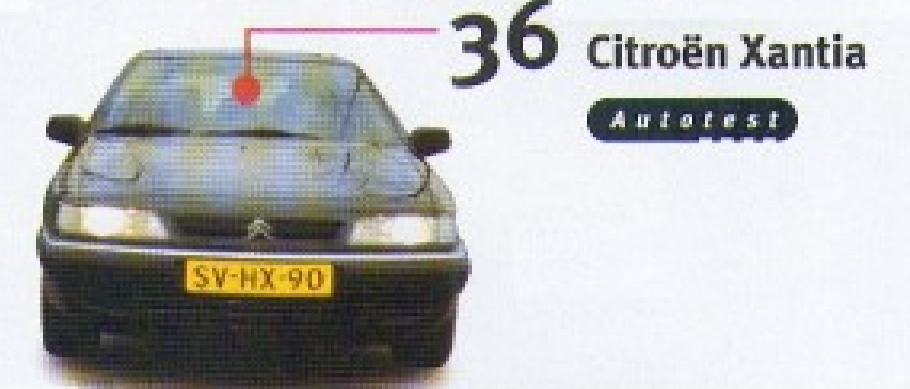
auto's in dit nummer

no.5 - los nummer f 6,50

6 - 19 maart 1998 - veertiendaags - verrassend - veelzijdig

AUTOKAMPIOEN

Autotest



Citroën Xantia Break 2.1 TD

Een gewelfde motorkap en een andere grille. Samen zorgen zij voor het nieuwe gezicht van de Citroën Xantia. Maar niet alleen de snoet is anders. Ook het interieur is gewijzigd en dat lijkt interessanter te zijn dan het uiterlijk. We testen de nieuwe Xantia uit aan de hand van een Break met 2,1 liter dieselmotor.

Tekst: Wim Ruberg Foto's: Thijs Tuurenhout



Door de extra welvingen ziet de motorkap er een stuk 'voller' uit.

Hét grote verschil tussen Xantia I en II zie je recht van voren. De motorkap is niet alleen gewelfder dan bij het voorgaande type, ook de grille zit er aan vast. Bij de vorige Xantia bleef de grille tussen de koplampen zitten wanneer je de motorkap opende, nu gaat hij dus mee omhoog. Het lijkt allemaal geen wereldnieuws, maar uit de vele (voor ons geheel onverwachte) reacties op onze testauto blijkt de facelift opvallend goed in de smaak te vallen. Tegelijk met het uiterlijk heeft Citroën ook het innerlijk van de Xantia aangepast. En daar zijn wij nu weer juist enthousiast over.

Hoera, twee dashboardkastjes
Een van de kritiepunten bij de introductie van de Xantia (zie AutoKampioen 5/1993) betrof het dashboard en zijn veiligheidsvoorzieningen, of liever gezegd het gemis daaraan. Het manco was de airbag voor de bestuurder. Gelukkig kwam Citroën al vrij spoedig met die ene airbag op de proppen. Op luchtzak nummer twee moesten we nog een tijd wachten. Bij het dashboardontwerp was duidelijk niet voorzien in een tweede airbag. Uiteindelijk hebben de latere Xan-

tia's, ten koste van het dashboardkastje, toch nog een airbag voor de bijrijder gekregen. Nu zijn ze bij Citroën begonnen met een inhaalslag. Elke Xantia heeft nu één airbag standaard. Rechts in het dashboard zitten twee kastjes. Het bovenste vervalt indien je een airbag voor de voorpassagier bestelt. Die is voor f 700,- leverbaar op de basisuitvoeringen, en is standaard op de duurdere versies. Op alle versies kun je nu ook zijairbags bestellen. Ze kosten eveneens f 700,- en zijn dubbel uitgevoerd, waardoor ze zowel hoofd als borstkas beschermen.

Hoera, geen startcode
Voor de centrale portierontgrendeling heeft elke Xantia afstandsbediening. Gemakkelijk als je de handen vol boodschappen hebt. Om de auto te starten hoef je niet langer meer een pincode in te toetsen. Deze - voorheen op bepaalde typen tegen meerprijs leverbare - startblokkering is nu in de sleutel opgenomen. Een stuk gebruiksvriendelijker, maar je moet natuurlijk wel zuinig op je contactsleutel zijn, want elke 'sleutelbezitter' kan er met je bolide vandoor gaan. Met de reconstructie van het dash-

board zijn er ook wat knopjes en schakelaars veranderd. Zo bedien je de claxon nu via de drukknop op het verstelbare stuurwiel en niet meer door een knop op de hendel van de richtingaanwijzers. De schakelaar van de achterruitverwarming is verhuisd naar de richtingaanwijzerhendel. Alle controlelampjes heeft Citroën nu ook keurig in het zicht geplaatst. Standaard heeft elke Xantia (op de 1.8 Deauville van f 38.990,- na) een temperatuurgeregelde airconditioning en een meter voor de buiten-temperatuur. De binnenverlichting schakelt vertraagd uit. Alléén links zit een kaartleeslampje. Dat zouden we liever aan de 'kaartlezerskant' (rechts) hebben.

Lekkere zit
Wat instap en binnenruimte betreft valt er niets nieuws te melden. De toegankelijkheid is zowel voor- als achterin nog steeds goed. Op alle zitplaatsen heb je ruimschoots voldoende hoofd-, been- en voetenruimte. De bestuurder heeft, als hij voor comfortpakket van f 1100,- kiest, een in hoogte verstelbare stoel. De achterbank is uiteraard omklapbaar. Het 1/3-2/3 gedeelte exemplaar is onderdeel

Meer dan een

NEUS CORRECTIE

De opvallendste verandering betreft de neus. De koplampen zijn anders van vorm en de grille zit nu vast aan de motorkap.

Motor

dwaars voorin geplaatste dieselmotor, 4 cilinders in lijn, indirecte inl., turbo-ja, cilinderinhoud: 2088 cm³, boring x slag: 85 x 92 mm, compressieverhouding: 21,5:1, 3 kleppen per cilinder, 1 bovenliggende nokkenas (een), vermogen: 80 kW bij 4300 r/min, koppel: 250 Nm bij 2000 r/min, v1000: 43,7 km/h

Aandrijflijjn en onderstel

handgeschakeld, 5 versnellingen, voorwielaandrijving, overbrenging 11/m³: 3,25/1,780/1,121/0,795/0,608, eindreductie: 4,344, wielophanging voor/achter: onafhankelijk/onafhankelijk, vering voor/achter: hydro/hydro, stabilisator: voor en achter, remmen voor/achter: gev. schijven/schijven, ABS: leverbaar, besturing: tandheugel, stuurbevestiging: standaard, omwentelingen stuurwiel: 3,00, draaicirkel: 12,0 m, bandenmaat: 205/60R15

Maten

lengte x breedte x hoogte: 471 x 176 x 142 cm, wielbasis: 274 cm, spoorbreedte voor/achter: 150/146 cm, massa volgens kenteken: 1429 kg, maximaal toegelaten massa: 2030 kg, maximale dakbelasting: 75 kg, inhoud brandstoftank: 65 l, breedte op schouderhoogte voor/achter: 143/140 cm, zitting tot dak voor/achter: 102/97 cm, bagageruimte breedte x diepte x hoogte: 113 x 105 x 43 cm, inhoud: - l

Caravan-informatie

beschikbaar vermogen bij 80 km/h in IV: 65 kW, maximaal trekgewicht: 1500 kg, maximale kogeldruk: 85 kg, maximaal treingewicht: 3440 kg, max. treingewicht bij wegrijden vanuit stilstand (op 1500m hoogte) bij een helling van 8%: 4440 kg, 10%: 4000 kg, 12%: 3640 kg, 14%: 3330 kg, 16%: 3080 kg, 18%: 2860 kg (theoretische waarden)

Service en garantie

olie vervangen elke 15.000 km of 12 maanden, servicebeurten elke 30.000 km of 12 maanden, garantietermijn: 12 maanden, carrosseriegarantie: 6 jaar, importeur: Citroën Nederland BV, Postbus 75895, 1070 AW Amsterdam

Modellenkeuze

De Citroën Xantia is er als Break (stationwagon) en Berline (sedan). Op uitrustingsniveau kun je kiezen uit drie versies: Basis, Exclusie en Activa. Laattiggenotie heeft een actief veersysteem. De Xantia is verkrijgbaar met de volgende benzinemotoren: een tweekleps 1,8, een zestienkleps 1,8, een 2.0i 16V, een 1.6 en een tweelturbo. Op dieselgebied is er een 1.9, een 1.9 turbodiesel en een 2.1 turbodiesel. Een automaat is op diverse uitvoeringen leverbaar.

Citroën Xantia 4-drs stationwagen

1.8i Break	f 42.740
1.8i 16V Break	f 43.740
2.0i Break aut.	f 50.340
2.0i 16V Break	f 47.240
2.0i 16V Excl. Break	f 56.740
2.0i 16V Excl. Break aut.	f 60.740
2.0i T-CT Break	f 62.575
1.9SD Break	f 46.340
1.9TD Break	f 49.240
1.9TD Break aut.	f 51.240
2.1TD Break	f 56.700
2.1TD Excl. Break	f 65.700

 = gteste auto

Leaseprijs (incl. BTW, excl. brandstof)

Citroën Xantia Break 2.1TD, looptijd: 36 maanden, jaarkilometrage: 40.000, leasebedrag per maand: f 1549,-

Voor 't zelfde geld

Mitsubishi Galant 2.0 GLS-TD Wagon	f 58.195
Opel Vectra 2.0Di 16V CDX SW	f 57.850
Peugeot 406 2.1 5Tdt Break	f 56.200
Renault Laguna RT 2.2dT Break	f 57.495
Volkswagen Passat 1.9 TDI 66 kw aut.	f 55.775
Volkswagen Passat 1.9 TDI 61 kw	f 54.595



van het voornoemde comfortpakket, maar ook 'los' leverbaar voor f 675,-. Die luxe zou standaard moeten zijn, vinden we. Hoe dan ook, met neergeklapte bank ontstaat er een riante laadruimte die goed van vorm is en een lage tildrempel heeft. De grote achterklep - met intervalwischer en sproeier - kun je alleen van buitenaf openen, wat

Heb je één keer een hydropneumatische Citroën gehad, dan zit je er eigenlijk aan vast.

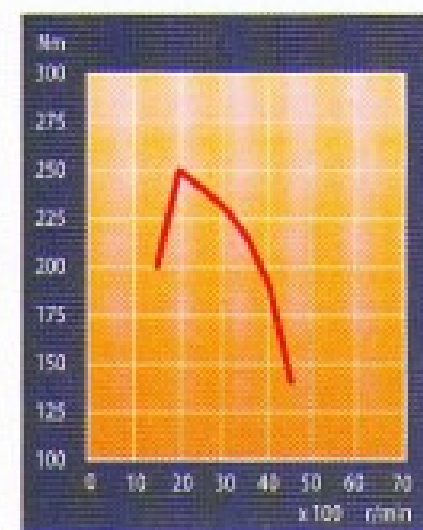
gegarandeerd vuile handen oplevert. De goede buitenspiegels - links handmatig bediend en asferisch, rechts elektrisch verstelbaar - bieden een prima zicht. Omdat de Xantia geen al te dikke stijlen

heeft, is ook het zicht rondom goed. Alleen wat er zich vlak achter de auto bevindt, is door de vrij hoog geplaatste achterraut niet zichtbaar.

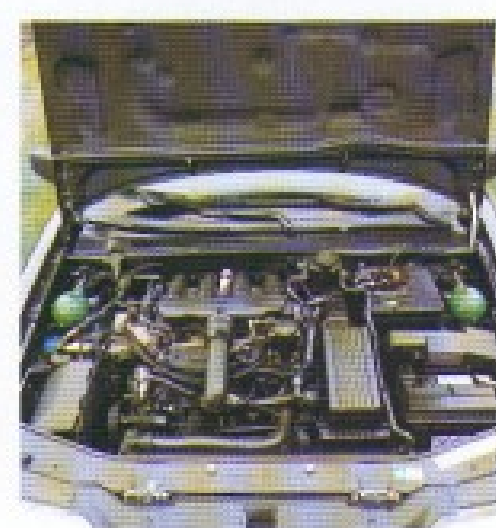
Twaalfklepper

In onze testauto hangt de 2088 cm³ grote viercilinder turbodiesel met twaalf kleppen. Een bekende motor

die in diverse andere PSA-producten - onder meer de Peugeot 406 - is terug te vinden. Het is een soepele en behoorlijk stille krachtbron met een vermogen van 80 kW (109 pk). Het koppelverloop (maximum 250 Nm bij 2000 toeren) is zodanig



Koppelkromme Citroën Xantia 2.1TD
Aan de koppelkromme is duidelijk te zien dat de 2.1TD onder de 2000 r/min over slechts weinig trekkracht beschikt.



dat de trekkracht tot zo'n 1700 toeren niet bijster groot is. Ook zijn er in dat toerengebied wat resonanties hoor- en voelbaar. Hou je de toerentellernaald rond 2000 r/min, dan reageert de diesel spontaan en sportief op het gaspedaal. De sprint vanuit stilstand verloopt vlotjes. Ben je eenmaal aan de enigszins gevoelloos werkende koppeling gewend, dan kun je - mede dankzij de goede schakeling - in 11,7 seconden naar 100 km/h trekken. Ook bij de inhaalsprints stelt de turbodiesel niet teleur. Om vanaf 60 naar 120 km/h te trekken, heeft de Xantia in de vierde versnelling 14,3 tellen nodig en in vijf 21,5 seconden. Het brandstofverbruik kunnen we, gezien de prestaties, ook netjes noemen. Het testgemiddelde bedraagt 1 op 13 (7,7 l/100 km).



Bij het nieuwe dashboard zitten de controelampjes op de juiste plaats. Voor een tweede airbag hoeft je maar één dashboardkastje op te offeren.

Voor eeuwig verk(n)ocht

Hét bijzondere van de Citroën Xantia is wel zijn onderstel. De hydropneumatische vering is werkelijk iets unieks. Heb je één keer een hydropneumatische Citroën gehad, dan zit je er eigenlijk aan vast, tenminste als het type vering je aanstaat. Want niet iedereen is gecharmeerd van het af en toe wat deinerige karakter van het onderstel en de ietwat stugge verwerking van korte oneffenheden. De soepele bewegingen van de auto vallen vooral 's avonds op. Zodra je maar een beetje gas geeft, schijnen de lichtbundels van de koplampen richting boomtoppen. Gas los en het zicht vóór je wordt meters minder. Hinderlijk voor tegenliggers en mensen die voor je rijden.

Verder niets dan goeds over het onderstel. De auto staat, dankzij de niveauregeling, altijd waterpas, ongeacht de belading in de kofferbak of een eventueel aangekoppelde aanhanger. Ook het vertrouwen gevende bochtgedrag - geen extreem overhellen - is prettig. Op het hydraulische circuit van de vering zijn ook de stuurbevestiging en het remsysteem aangesloten. Daardoor lijkt de besturing iets zwaarder dan normaal en voelt het rempedaal anders (hard) aan dan bij gangbare systemen. Het rempedaal is wat minder goed doseerbaar en daar moet je aan wennen. Eigenlijk adviseren we ABS, maar dat kost dan wel weer f 1500,- extra.



Prestaties en verbruik

merk	Citroën
type	Xantia
stfvoering	2.1TD Break
cilinderinhoud (cm ³)	2088
brandstof	diesel
vermogen (kW)	80

topsnelheid fabrieksopgave (km/h) 185

acceleratie (sec) vanaf stilstand	
0 - 60 km/h	4,7
0 - 80 km/h	8,0
0 - 100 km/h	11,7
0 - 120 km/h	17,6
0 - 140 km/h	25,2
0 - 160 km/h	-

vanaf 60 km/h in IV (sec - m) (bij automaten in Drive)	
60 - 80 km/h	4,5 - 87
60 - 100 km/h	9,0 - 198
60 - 120 km/h	14,3 - 364
60 - 140 km/h	22,0 - 641
60 - 160 km/h	-

vanaf 60 km/h in V (sec - m)	
60 - 80 km/h	8,8 - 169
60 - 100 km/h	14,7 - 316
60 - 120 km/h	21,5 - 523
60 - 140 km/h	30,4 - 847
60 - 160 km/h	-

verbruik volgens 93/116 (l/100 km) bij	
stadsverkeer	9,5
baanweg	5,7
gecombineerd	7,1
actieradius (km)	925

praktijkverbruik (l/100 km)	
minimaal	6,9
maximaal	8,3
gemiddeld	7,7

remweg (vanaf 80 km/h)	
remweg koud/warm (m)	29/29
pedaalcracht koud/warm (m)	16/22

Pluspunten	Minpunten
+Veersysteem met niveauregeling	-Manco's in uitrusting
+ Rijgedrag	

Conclusie

Uit de reacties rondom ons blijkt de Xantia-facelift in de smaak te vallen. Zelf vinden we het interieur er een stuk op vooruitgegaan. De Xantia is qua bedieningen en veiligheidsvoorzieningen weer helemaal bij de tijd. Het hydropneumatische veersysteem met zijn automatische niveauregeling blijft een uniek Citroën-item. Wat betreft uitrusting mag de Xantia, zeker gezien zijn prijs, wat meer standaard zaken meekrijgen. Zo zou een gedeeld neerklapbare achterbank een nuttige aanwinst zijn.