

# XANTIA

## TIEN JAAR SPRINGLEVEND

*In dit nummer nemen we voor de verandering eens 'n recente klassieker uit de familie onder de loep: de Xantia. De auteur, trots bezitter van een uit 1994 stammende 1.6i berline met inmiddels 290.000 kilometer op de teller en kenner bij uitstek, vertelt u alle ins & outs.*

door Jan  
Matthijs  
Werkman

Het is alweer tien jaar geleden dat de Citroën Xantia op de markt kwam. Dit type markeert een verdere kwaliteitsverbetering voor het merk nadat de ZX, die in 1991 verscheen, ook een stap in de goede richting had gezet om Citroëns interessant te maken voor een groter publiek. Ten opzichte van de BX maakte de Xantia een sprong voorwaarts op het gebied van geluidsisolatie en een meer solide uitstraling van in- en exterieur.

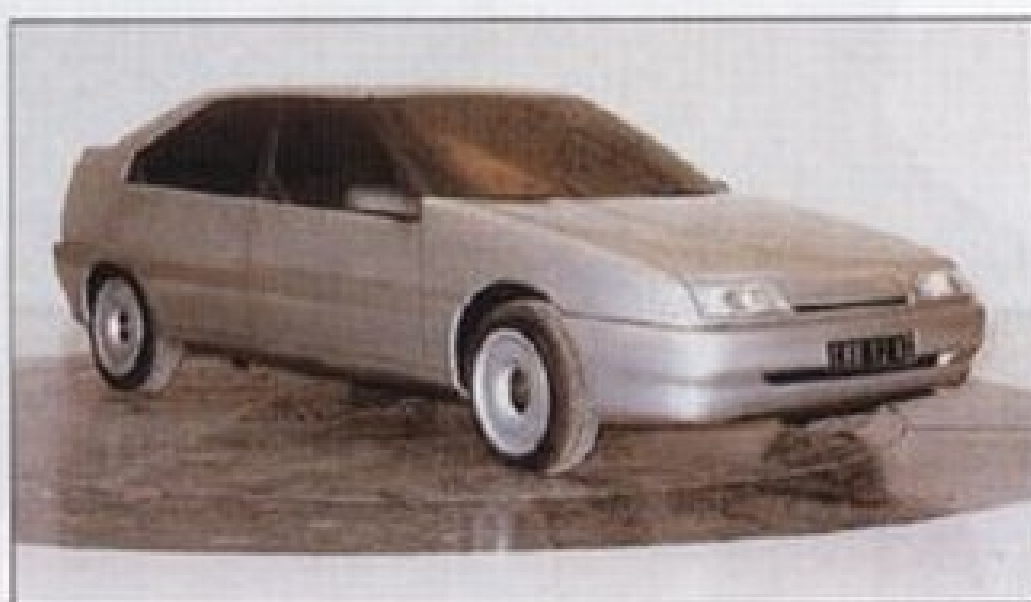
### Ontwikkeling

De Xantia kreeg de taak om de voor Citroën zeer succesvolle BX op te volgen. Al in 1987 werd onder leiding van Carl Olsen, de toenmalige directeur van de ontwerpafdeling van Citroën, begonnen met het ontwerp voor de auto die onder de codenaam X1 werd ontwikkeld. Voor het ontwerp van de Xantia werden maquettes gemaakt door de ontwerpcentra van PSA, Citroën en Bertone. Bertone heeft sinds 1972 ontwerpen voor Citroën gemaakt; de GS Camargue, BX, AX, XM, ZX en Berlin-



go kwamen mede tot stand dankzij deze Italiaanse studio. Tevens werd er onder de naam 'Project BX' een ontwerpwedstrijd georganiseerd waaraan 28 studenten van Art Center College of Design (Europe) in Zwitserland deelnamen. Deze wedstrijd resulteerde in veel tekeningen en een aantal schaalmodellen voor een auto die de BX zou kunnen gaan opvolgen. Op de Geneefse autotentoonstelling

van 1987 werd een aantal van de inzendingen getoond op de Citroënstand. De schets van Vahe Bouldoukian (die tegenwoordig bij de ontwerpafdeling van Peugeot werkt) toont een 3/4 aanzicht dat een sterke gelijkenis vertoont met het uiteindelijke ontwerp. De naam Xantia, die pas eind 1992 bekend werd gemaakt en die een



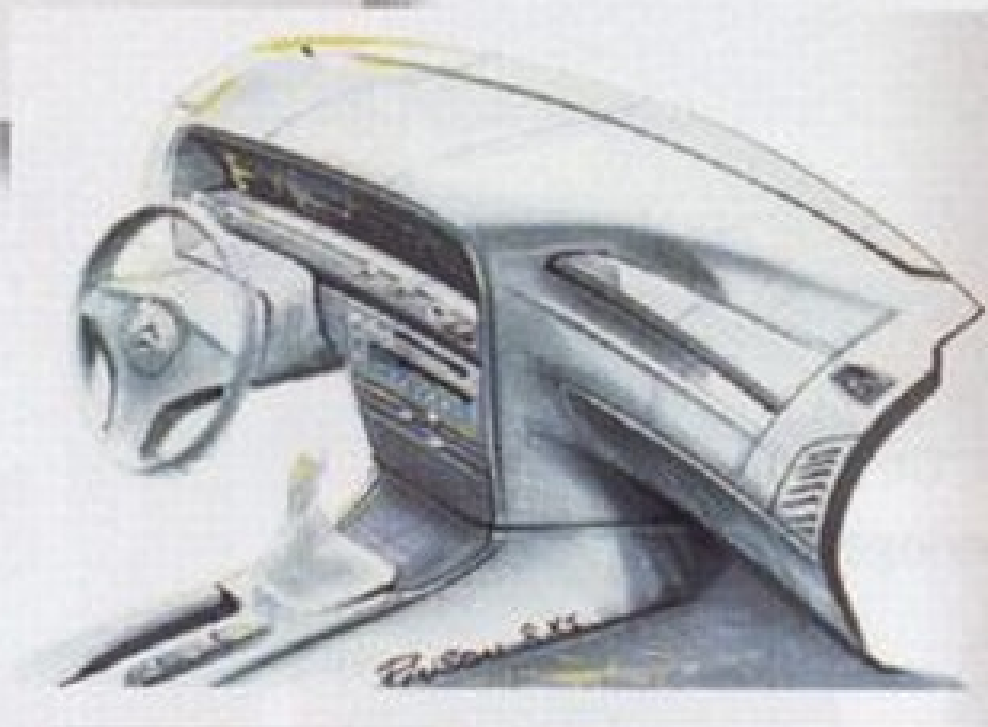
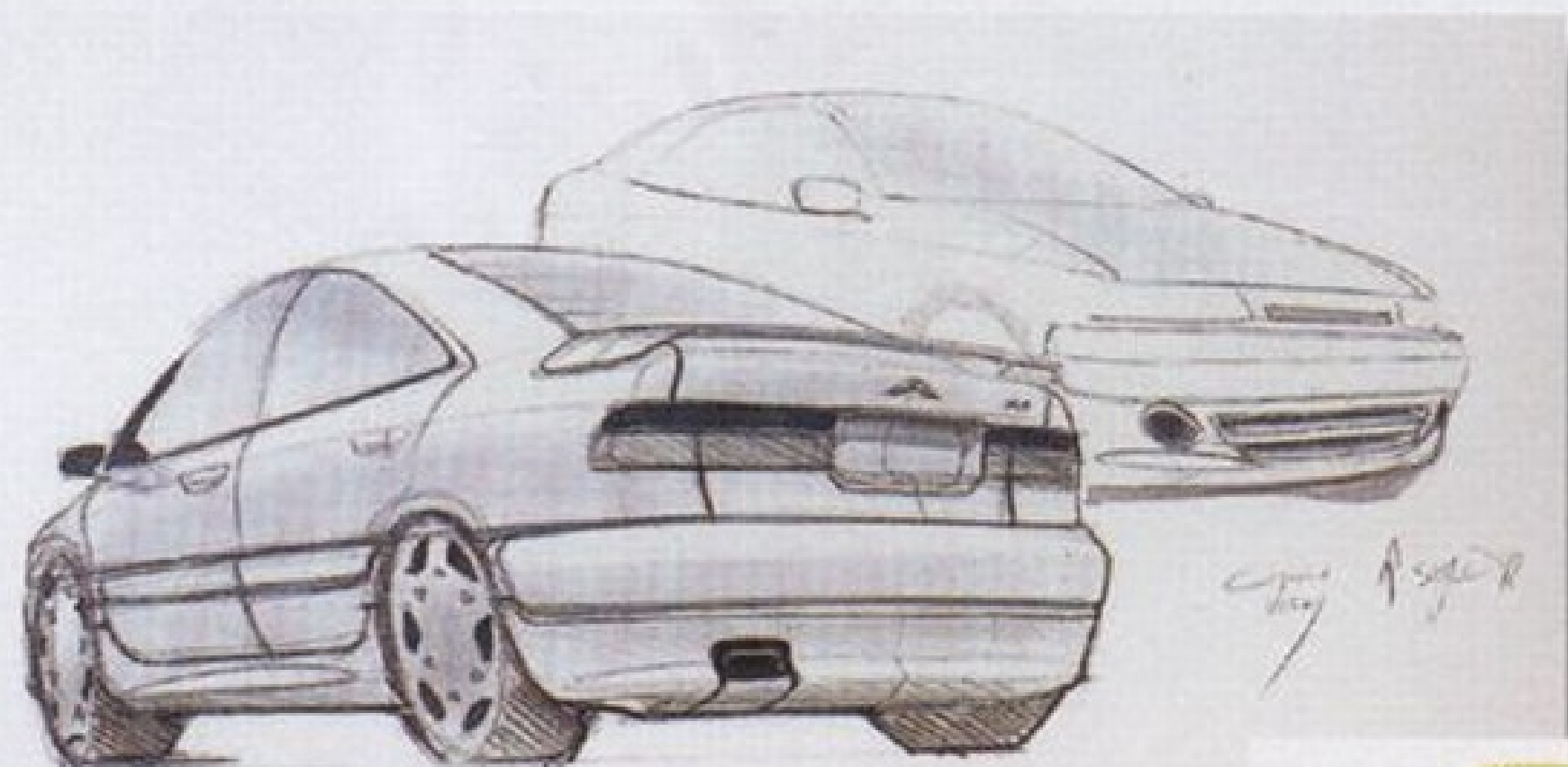
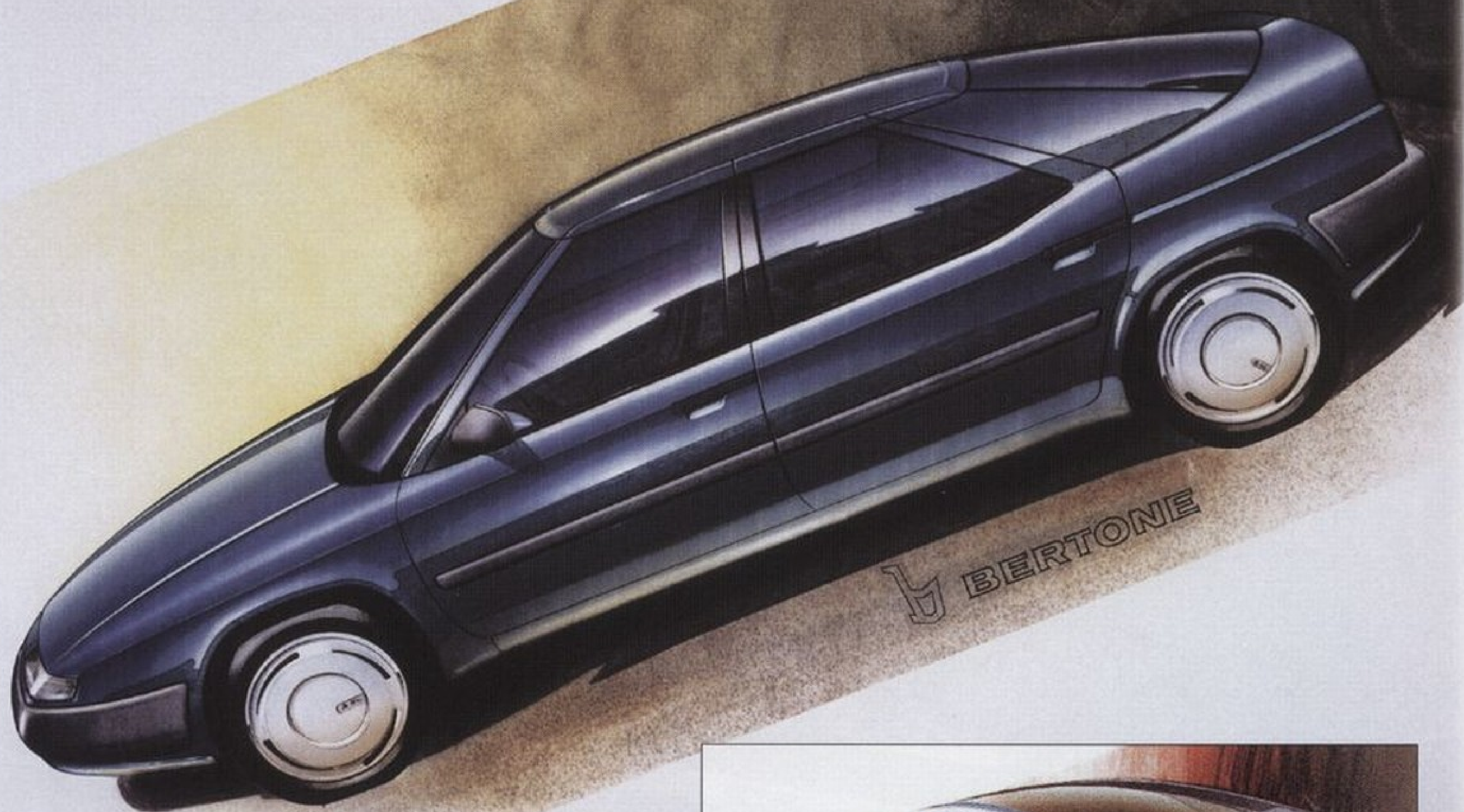


eind maakte aan de tweeletterige typenamen, was door Citroën al min of meer gereserveerd met het Xanthia prototype, een roadster op AX-basis, die in 1986 werd gepresenteerd. De naam Xantia was overigens al in gebruik bij een Zwitserse horlogefabrikant.

### Spionage

Het Italiaanse autoblad Quattroruote publiceerde in januari 1988 al een eerste schets en zelfs 'n foto van een (Bertone) schaalmodel van wat uiteindelijk de Xantia zou worden. In de Franse pers verschenen later dat jaar ook de eerste schetsen, gebaseerd op dit model. Het Franse Auto Hebdo toont reeds in zijn uitgave van 30 november 1988 het Bertone-ontwerp in schaal 1:5 als de opvolger van de BX. Het zal dan nog vier jaar duren voordat Citroën de Xantia voor het eerst toont. Op 18 november 1992 wordt de naam Xantia onthuld en worden de eerste foto's vrijgegeven. Veel Franse autobladen toonden in de tussentijd spionagefoto's en -schetsen van de Xantia.





## Introductie

Voor de introductie van de Xantia voor Citroënpersoneel van over de hele wereld werd van 26 februari tot 3 maart 1993 in de Acropolis in Nice "l'Evenement" georganiseerd. Tijdens dit festijn werd in een ambiance van zang en dans de Xantia voor het eerst aan ruim zesduizend mensen gepresenteerd. De Geneefse Autosalon later die maand vormde het toneel van de publieksintroductie. Voorafgaand hieraan was er in Genève voor Citroënpersoneel en familieleden een aparte voorpremière die door ruim 48.000 mensen bezocht werd. De verkoop van de Xantia startte in Frankrijk op 4 maart en de rest van Europa volgde snel. In Nederland stond de Xantia vanaf 17 april in de prijslijsten. Via radio en TV-reclames, billboards en advertenties in kranten en tijdschriften wordt vanaf half april het Nederlandse publiek op de hoogte gebracht van de nieuwe Citroën.

De Nederlandse introductie van de Xantia vond plaats in de Beurs van Berlage, op 25 en 26 april 1993. Dit evenement werd gecombineerd met de galapremière van de film Somersby. Voor deze première waren vele bekende Nederlanders, fleet-owners en potentiële klanten uitgenodigd. Buiten en binnen stond een Xantia opgesteld.

De Haagse dealer Le Vélo vond een plaats om de Xantia aan zijn klanten te introduceren in de Grote Kerk in Den Haag. Dit gebeurde samen met optredens van een orkest en een kamerkoor.

## Onderstel

De Xantia is het enige automodel ooit dat met drie verschillende veersystemen leverbaar is geweest: Hydropneumatisch, Hydractief en Activa (in combinatie met de 2.0i Turbo CT - motor, de V6 of - niet in Nederland - de 2.1 TD of 2.0 Hdi 110 pk). In Frankrijk is de Xantia Activa korte tijd leverbaar geweest met het eerste type 2.0i 16V - motor (150 pk). Evenals de ZX heeft de Xantia een passief meesturende achteras.

De Xantia werd net als de BX geproduceerd in de (toen nog

alleen Citroën-) fabriek in Rennes – la Janais in Bretagne. In deze fabriek zijn vele Citroëntypes voorgegaan: Ami, 2cv, Dyane, Méhari, M35, GS, GSA, Visa en XM. Voordat de productie van de Xantia begon, is flink geïnvesteerd in machines en training van de medewerkers om er zeker van te zijn dat de kwaliteit van de nieuweling optimaal zou zijn. Om deze grondig te testen werd er in de negen maanden voorafgaand aan de serieproductie door 323 testrijders (personeel van diverse Citroënvestigingen) met 140 Xantia's uit de voorseries ongeveer 3 miljoen kilometer afgelegd. De serieproductie van de Xantia startte in december 1992 om na de introductie vlot met leveringen te kunnen beginnen.

## Break

Over het verschijnen van de Xantia break is lang gespeculeerd, Citroën heeft zelfs even ontkend dat deze er zou komen. Eind 1993 worden al schetsen van de toekomstige stationcar getoond in Franse autobladen. Net als de BX break is ook de Xantia break geproduceerd bij Heuliez in Cérizay, waar tevens een deel van het ontwikkelingswerk werd verricht. Het grootste verschil van de aanpassing van de berline naar break ten opzichte van de BX is dat de Xantia specifieke achterportieren kreeg. Op motorengebied achtte men de lichtste motoren niet geschikt zodat de 1.6i (en zijn opvolger 1.8i 90 pk) alsmede de 1.9D-motoren niet in de break zijn toegepast. De introductie van de Xantia break vond plaats op de Frankfurter autotentoonstelling van september 1995. Het publieksdebuut vond al eerder plaats. Een van de Citroën-ontwerpers die betrokken was bij het ontwerp van de Xantia break is de Nederlandse Guido de Groot.

## Facelift

Voor modeljaar 1995 werd het uiterlijk van de Xantia licht gewijzigd door de chevrons die tot dan op de motorkap zaten, in de grille te plaatsen. Tevens werd bij deze gelegenheid de



▲ Bertone bij zijn creatie

standaarduitrusting uitgebreid met de achterraut-wisser en stuurbevestiging op alle versies. De grootste wijziging betrof echter het hydropneumatisch systeem. De hogedrukpomp voedt vanaf dan twee circuits, één voor de stuurbevestiging en één voor de overige onderdelen van het systeem. Omdat de opbrengst voor dit deel groter dan een kwart van het totaal is, wordt een anti-inzak voorziening toegepast. Die zorgt er voor dat de vering op druk blijft na het stoppen van de motor omdat het vanaf de laagste stand tot rijhoogte omhoogkomen veel langer duurt dan voorheen. Kort daarna is de Xantia (in Nederland, sommige andere landen waren eerder) verkrijgbaar met een bestuurders-airbag, voor de voorpassagier is deze vanaf december 1995 als optie verkrijgbaar en is de bestuurders-airbag standaard. Eind 1997 verscheen de Xantia in haar laatste gedaante, met gewijzigde koplampen, motorkap en achterlichten (alleen de kleuren). Ook de bumpers werden iets aangepast, waardoor de lengte van de auto met enkele centimeters toenam. Het interieur onderging tevens een aanpassing: Naast wijzigingen aan het dashboard (de bovenzijde werd iets boller en de 'stang' voor de voorpassagier verdween) kregen de portieren extra opbergruim-

▼ Het eerste type Xantia in actie



te. Ook onderhouds werden diverse aanpassingen doorgevoerd. In november 1998 werd het gehele gamma licht aangepast, met onder andere 4 airbags standaard.

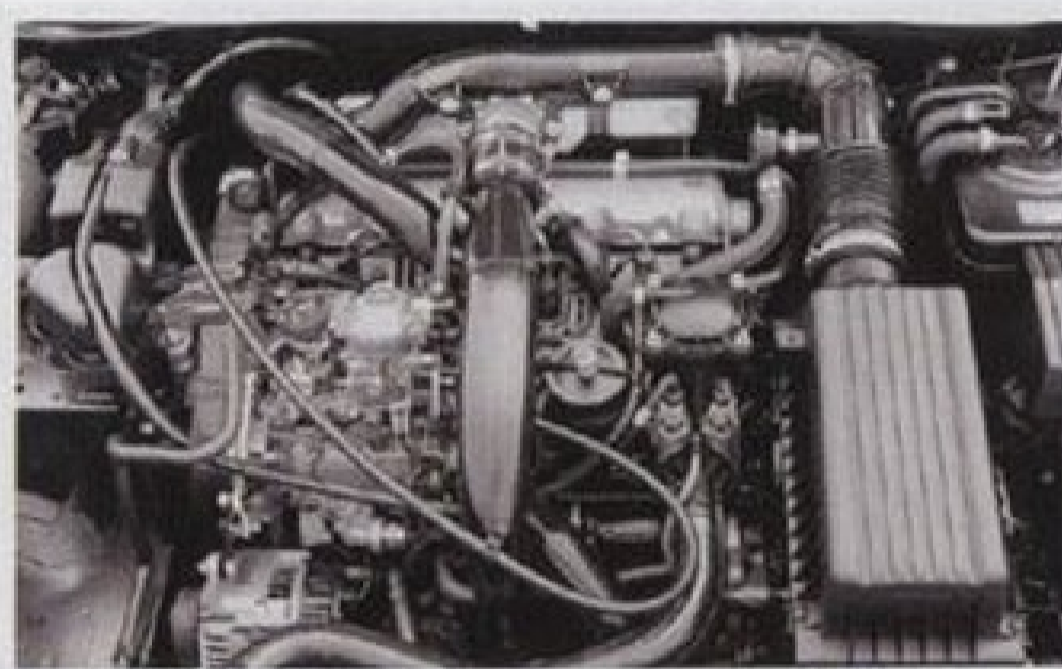
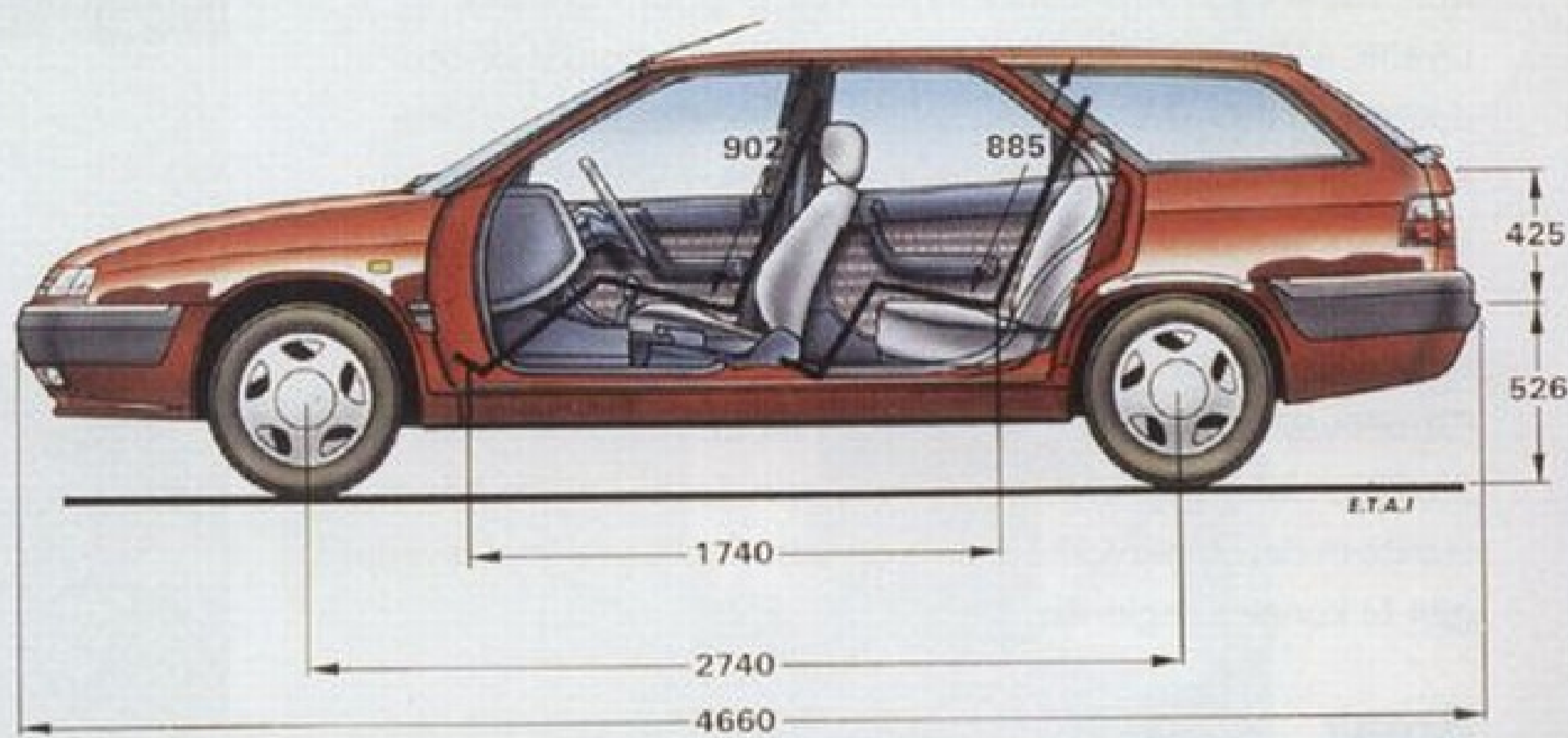
## Motoren

Bij introductie van de Xantia was er keuze uit 3 motoren: 1.8i (103 pk), 2.0i (123 pk) en 2.0i 16V (150 pk). Kort daarna volgden uitvoeringen met 1.6i (90 pk) motor, een 1.8i en 2.0i automatic en twee diesels: 1.9 D (71 pk) en 1.9 TD (90 pk). In mei 1995 kwamen twee nieuwe motoren beschikbaar: de 1.8i 16V (112 pk) en de 2.0i 16V (135 pk). Deze vervingen de tot dan toe gebruikte achtkleps 1.8i en 2.0i – motoren, behalve voor de Xantia's met een automatische versnellingsbak: deze behielden de achtkleps motoren. In augustus 1995 kwam, tegelijk met de introductie van de Xantia break, de 2.0i Turbo CT (Constant Torque) – motor beschikbaar voor de Xantia. Kort daarna kwam de 2.1 TD12V- motor (110 pk, bekend uit de XM) ook beschikbaar. Eind

▼  
Voor de Xantia was een sportieve bodykit leverbaar

▼▼  
De Xantia Break is de rank gelijkende voortzetting van de berline met een zee aan bergruimte.

## Xantia version break



CITROËN XANTIA 1.9TD  
UNDERBONNET LAYOUT

CITROËN  
PUBLIC AFFAIRS  
0753 822130  
Mag. No. 834

1996 werd de 1.9 D vervangen door de 1.9 SD waar een turbocompressor zonder intercooler zorgt voor iets meer vermogen (75 pk) en een hoger koppel. Voor modeljaar 1998 moest de 1.6i het veld ruimen voor een 1.8i met hetzelfde vermogen (90 pk) en een iets hoger koppel. De 1.9 TD kwam ook beschikbaar

met automatische versnellingsbak. Vanaf begin 1998 wordt de Xantia Activa geleverd met een nieuwe 3.0i V6 motor met 192 pk. Later dat jaar kan ook voor een combinatie van de V6-motor met een nieuwe auto-adaptieve automatische versnellingsbak gekozen worden, echter zonder het Activa-veersysteem. Eind 1998 kwam de 2.0 HDi (110 pk) - motor beschikbaar voor de



Xantia. De 90 pk uitvoering volgde in de loop van 1999. Deze gegevens hebben betrekking op de in Nederland geleverde Xantia's. De 1.9 D is onder andere in Frankrijk ook leverbaar geweest met automatische versnellingsbak, een auto voor mensen die graag zeer ontspannen rijden. In sommige landen (Kroatië bijvoorbeeld) is de 1.6i ook nog geleverd in de gefacelifted Xantia en in onder meer Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk was de 3.0i V6 motor ook leverbaar in de break. In Frankrijk kan de Xantia 1.8i 16V vanaf juni 1997 tot eind 2000 standaard worden geleverd met een LPG-installatie. Ook in Engeland is vanaf 1999 onder de naam Dual Fuel een LPG-uitvoering leverbaar geweest die een gastank in plaats van het reservewiel had. Voor een eventuele lekke band werd een reparatiekitje meegeleverd.

## Uitrusting

Bij de introductie van de Xantia zijn er drie uitrustingsniveau's: X, SX en VSX. Bij het verschijnen van de Activa wordt dit als een apart niveau gezien. Tevens werd toen de aanduiding Exclusive (eerst een speciale serie) toegevoegd voor de meest luxe versie. Na de facelift eind 1997 verdwijnen deze aanduidingen en wordt de Xantia Deauville de basisuitvoering in Nederland. In andere landen zijn er verschillen in dit systeem, Engeland bijvoorbeeld kende de aanduiding LX tussen X en SX.

Citroën is steeds bezig geweest met het doorontwikkelen van het hydropneumatisch veersysteem. De prototypes Activa 1 (1988) en Activa 2 (1990) vormden de basis voor de Xantia Activa, die haar introductie beleefde op de Parijse Autosalon van oktober 1994. Deze Activa beschikt over het Hydractieve veersysteem, uitgebreid met stabilisatorstangen waarvan de stijfheid aangepast kan worden en hydraulische cilindres die actief het overhellen corrigeren. Dit alles geschiedt uiteraard computergestuurd. Het Activa-systeem geeft de Xantia een onnavolgbare wegligging, vergelijkbaar met of beter dan die van menig sportwagen. Het rijden met een zo'n model is een belevenis; hoge bochtsnelheden worden nauwelijks opgemerkt en de auto kleeft werkelijk aan de weg.

## Verkopen

In tegenstelling tot menig ander Citroënmodel uit het verleden, kende de Xantia een vliegende verkoopstart. In haar eerste jaar 1993 werden in Nederland ruim 6.500 Xantia's geregistreerd. Na het topjaar 1994 (9.216 stuks) daalden de verkoopaantallen langzaam waarbij opvalt dat de facelift niet heeft geleid tot een stijging in de aantallen. (1995: 6.911, 1996: 6.657, 1997: 5.549, 1998: 4.671, 1999: 4.323, 2000: 2.774, 2001: 857 en in 2002 werden de laatste 20 Nederlandse Xantia's op kenteken gezet. De Franse Xantiaproductie in Rennes liep snel ten einde toen de C5-productie in 2000 steeds meer ruimte vroeg. Tegenwoordig wordt de Xantia (alleen de berline) nog geproduceerd in Iran onder de vlag van Saipa. Deze productie is begonnen in 2001 en zal in ieder geval vijf jaar duren. De Xantia is een ideale auto voor de omstandigheden in Iran: warm weer en slechte wegen deren haar niet dankzij airco en het hydropneumatisch veersysteem.

De Xantia is geleverd in bijna alle landen waar Citroën actief is, dus bijvoorbeeld ook in Argentinië, Bulgarije, Brazilië, Chili, Egypte, de Golfstaten, Japan, Korea, Singapore, Taiwan, Thailand en Turkije. In China zijn weinig Xantia's verkocht omdat deze door importheffingen erg duur werden. Deze auto's wer-

## IN DE PRIJZEN!

*De Xantia is meer dan 60 maal onderscheiden.*

*Een kleine greep uit de titels:*

- Trekauto van het jaar. NL, 1993
- Best Towcar 1994. UK, 1994, Caravan Club
- Voiture de l'année. E, 1993
- Trophée du Design. F, 1993, l'Automobile Magazine
- Meilleure berline. P, 1993, Turbo magazine
- Troféu do automóvel cat. executives. P, 1993
- Plus belle voiture de l'année (prix public). F, 1993, Festival de l'Automobile Chamonix
- Gezinswagen van het jaar 1993 (1.8i SX). B, VTA/VTB magazine
- Auto Europe. I, 1994 (journalisten)
- Auto 1. NL, 1994 Autoweek
- Importauto van het jaar. E, 1994, Motor Mundial
- Car of the winter. SE, 1994
- Best family car (1.8i LX). UK, 1994, What Car?
- Best diesel (1.9TD LX). UK, 1994, What Car?
- Gouden stuurwiel. SLO, 1994
- Vrauto 1994 verkozen door 100 vrouwen na test voor Gazet van Antwerpen
- MKD award. DK, 1995 voor het Activa-veersysteem
- Gezinswagen van het jaar 1995 (1.9TD). B, VTA/VTB magazine
- Family Car of the year (1.9TD LX). UK, 1995
- Xantia, Best Car of 1995. UK, 1995, Fleet News
- Xantia Car of the Year. BR, 1995
- Towcar of the Year (2.0i TCT VSX). UK, 1995, Caravan Club
- Towcar of the Year (3.0i V6 Exclusive). UK, 1998, Caravan Club
- Towcar of the Year (2.1 TD SX). UK, 1998, Caravan Club



den gedemonteerd om als CKD (completely knocked down)-pakket te importeren.

## Techniek

De Xantia heeft zich in de loop der jaren bewezen als een betrouwbare auto. De modellen van vóór modeljaar 1995 (herkenbaar aan de chevrons op de motorkap) kenden nog wel wat problemen, onder andere aan de hogedrukpomp van het hydropneumatisch systeem, maar deze werden snel opgelost. Met een nieuw type pomp die twee aparte circuits voedt (één voor de stuwbekrachtiging en één voor de overige organen). In Franse onderzoeken eindigde de Xantia diverse keren in de top 3 van auto's met het laagste aantal defecten bij de Contrôle Technique. Vanaf de introductie in 1993 bood Citroën naast algemene accessoires, ook zaken aan die specifiek voor de Xantia ontwikkeld



THE NEW 1995 MODEL YEAR CITROËN XANTIA  
FEATURING AIRBAG AND RETIPAD IMMOBILISER  
FOR SAFETY AND SECURITY



zijn zoals gordijntjes, imitatiehouten dashboardkits en matten-sets. De verschillen per land in verkrijgbaarheid van accessoires waren meestal klein. In de Japanse accessoire-folders staan echter een paar bijzonderheden die je in andere landen niet vindt, zoals een gehaakte hoes voor over stoel en hoofdsteun en een parkeerhulp aan de voorzijde van de auto.

## Actiemodellen

Zoals bij Citroën gebruikelijk worden er regelmatig actiemodellen uitgebracht die de verkoop (dienen



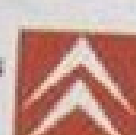
THE NEW 1995 MODEL YEAR CITROËN XANTIA  
MODEL SHOWN: XANTIA 1.9 TD LX

CITROËN  
PUBLIC AFFAIRS  
01753 822100  
Neg No. 959



CITROËN XANTIA ACTIVA  
NOT FOR PUBLICATION UNTIL 12 JANUARY 1996

CITROËN  
PUBLIC AFFAIRS  
01753 822100  
Neg No 1163



te) stimuleren. De uitvoering verschilt per keer; soms is de auto voorzien van een speciale bekledingstof, meestal is de standaarduitrusting uitgebreid en soms was er een kleur leverbaar die standaard niet op dat model verkrijgbaar was. De keuze aan motoren en kleuren is meestal beperkt. Een aantrekkelijke prijs zorgt er meestal wel voor dat het beperkte aantal beschikbare auto's vlot verkocht wordt.

Al voor haar eerste verjaardag werd er in Frankrijk een actiemodel van de Xantia geïntroduceerd. De Xantia Anniversaire verscheen in januari 1994 ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van het merk met de Double Chevron en is het enige actiemodel dat voor de eerste facelift gemaakt werd. Later in 1994 werd de Anniversaire ook met de nieuwe grille gemaakt. In de loop der jaren zijn er veel verschillende speciale Xantia's gemaakt met namen als: Prestige, Dimension, Allure, Tentation, Sensation, Harmonie, Audace, Athéna, Riviera, Collection, Stateside, Pallas, Elégance, Exclusive, Millésime, Plaisir en Forte. Veel van deze

namen zijn in verschillende landen toegepast, sommige slechts in één land. Vooral in Duitstalige regio zijn diverse speciale series van twee of meer Citroënmodellen uitgebracht zoals Edition, Chrono, Monaco, Ocean, Opéra en Plaisir.

## Schaal

Van de Xantia verschenen snel na de introductie al twee schaalmodellen, één in schaal 1:18 en één in 1:43 van Bburago. Van de eerste zijn drie kleurvarianten bekend (donkerrood, donkerblauw en metallic beige, alle uitgevoerd als 16 V VSX) en het Bburagomodel is in meer dan 10 verschillende tinten gemaakt plus een aantal speciale bestickerde uitvoeringen, onder andere ter gelegenheid van de introductie van de Xantia tijdens de gala-première van de film Somersby in de Beurs van Berlage, Citroën 75 jaar toekomst en voor Citer autoverhuur. Het Duitse Siku heeft zich ook gewaagd aan een model van de Xantia in schaal 1:55. Dit model is alleen bekend in blauw. Diverse andere fabrikanten (waaronder RR-models, Paradcar, Original Miniatures, Miniroute, Minia-Cars) hebben later Xantia modellen in 1:43 uitgebracht van de Xantia Turbo Rallycross 4 x 4 van Jean-Luc Paillet, de break en de gefacelifte Xantia.

In 1995 brengt Citroën Revue een serie massief-metalen 1:43 modellen van Citroëns uit, waaronder een Xantia berline en een break. Deze genummerde modellen zijn eenmalig in een kleine serie gemaakt en dus vrij zeldzaam.

## Sport

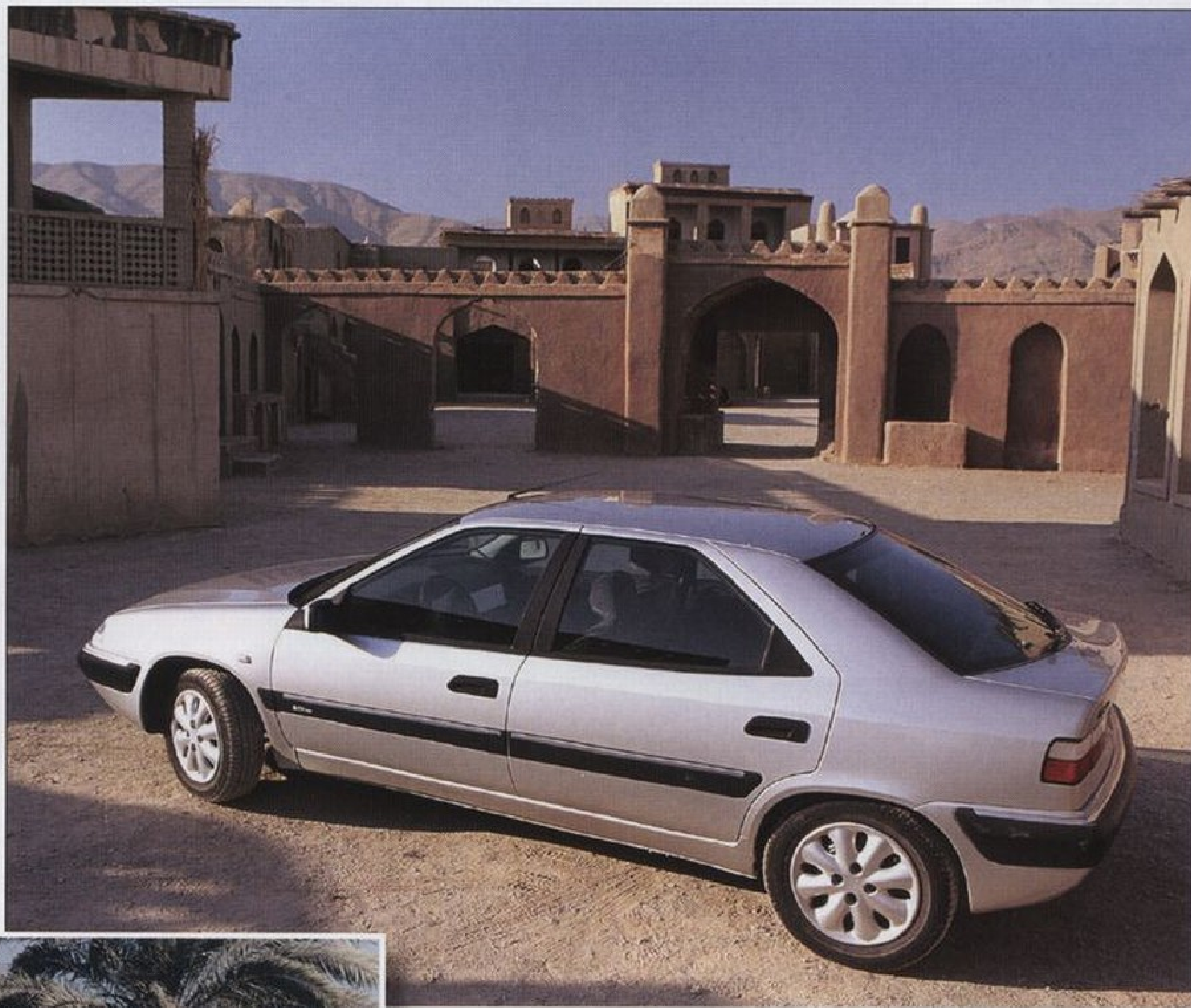
De Xantia lijkt op het eerste gezicht niet echt een auto voor rallycross. De Breton Jean-Luc Paillet, die al sinds 1976 ge(rally)crosst had met 2CV tot en met BX, verscheen in april 1994 met een flink bespoilerde Xantia die onderhuids weinig meer lijkt op het origineel, maar die wel het hydractieve systeem behield waarbij zelfs de druk in de veerbollen gevarieerd kan worden. Voor elk nieuw seizoen werd de auto verder verfijnd en aangepast. Het vermogen van de 1.9-liter 16V turbomotor van het type XU9J4 werd tot 525 pk en hoger opgevoerd. Jean-Luc behaalde met deze Xantia diverse Franse en Europese titels.

De Xantia is niet het type auto waarbij je direct denkt aan dubbele uitlaten, erg brede banden en verlagingssets (!). Toch bood Citroën in de accessoirelijst een complete body-stylingkit aan. De Duitse firma Musketier maakte het nog wat gekker. Zij boden diverse onderdelen aan om de Xantia extra stoer te maken met tot 4 uitlaten in een dikke achterbumper! Ook dubbele ronde koplampen en chromen wielkastlijsten behoorden tot de mogelijkheden. Ook Cituning had deze onderdelen in de prijslijst staan, evenals een achteraf te plaatsen lederen interieur in een kleur naar keuze. Op het gebied van lichtmetalen velgen bood Citroën een ruime keuze. Voor het verhogen van de prestaties van de motor zijn er mogelijkheden op het gebied van chip-tuning. Aangezien de garantie op de motor hierbij meestal vervalt, is dit iets waar de eigenaar vooraf goed over na moet denken.

## Speciale modellen

Van de Xantia zijn in de loop van haar bestaan diverse uitvoeringen gemaakt die duidelijk afwijken van de auto's uit de serie-productie.

Zowel in Frankrijk als in Nederland en sommige andere landen (België, Denemarken) werden service-uitvoeringen van de break geleverd die twee zitplaatsen hebben en daardoor in een lagere belastingklasse vallen. In Nederland diende dan nog wel het dak verhoogd te worden. Verschillende leveranciers van ambulances zagen de Xantia als goede basis voor hun werk. Gifa, de toenmalige dochteronderneming van Heuliez, was de eerste met de Xantia Procyon ambulance die vanaf augustus 1995 leverbaar was. De basis hiervoor was echter de berline en niet de break. Deze Xantia werd achter de achteras 45 centimeter verlengd en biedt daardoor plaats aan een brancard. De achterlichten voor deze ambulance werden geleend van de ZX break. Begin 1996 volgde Bernard Collet met de Xantia Océana, die slechts op details afwijkt van de Procyon. Petit, een andere bekende Franse ambulance-



bouwer, gebruikte als enige de Xantia break als basis wat leidde tot een mooier resultaat dan de twee eerder verschenen ambulances. Vooral het zij-aanzicht is duidelijk harmonieuzer. Ook werden hier de originele achterlichten gebruikt. Groot voordeel van deze ambulances is natuurlijk de hydropneumatische vering die aangepast werd aan de zwaardere omstandigheden. Het Spaanse bedrijf Bergadana heeft op basis van de Xantia berline een begrafeniswagen met groot ruitoppervlak gebouwd. Of deze ook in serie gemaakt is, is niet bekend. Ook in Nederland zijn een aantal bijzondere Xantia's geleverd. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken schafte eind 1995 zeven Xantia's berline en een break TD aan voor haar brandweer. Deze auto's waren uitgerust met sirene en zwaailicht en uiteraard uitgevoerd in de kleur Rouge Furio. Inmiddels zijn de Xantia's niet

meer in ministeriële dienst.

Al eerder, in 1993, liet Citroën Nederland een Xantia uitvoeren als politieauto, compleet met bestickering en lichtbalk. Deze is door diverse politieregio's uitgetoetst maar dit heeft niet tot een grote vloot van Nederlandse politie-Xantia's geleid. Er werden slechts een klein aantal Xantia's aangeschaft die onopvallend een controletaak uitvoer(d)en. Taxibedrijven en politiekorpsen op vele plaatsen in Europa waren - of zijn - trouwe klanten van deze Citroën. En carrossier Heuliez schetste ooit een cabriolet- en een coupémodel, maar dit zou niet leiden tot enige productie. In een volgende CITROExpert zullen we hier dieper op in gaan.

Bronnen: Citroën Presse, Double Chevron en PR, Gro HØEG, 60 ans de style et de prototypes (Roger Regis, 1993) Foto's: Citroën, Bertone SpA, archief JMW, CITROExpert

Gezien de gebleken kwaliteit en duurzaamheid van de Xantia lijkt het erop dat we nog lang kunnen genieten van deze Citroën in het straatbeeld. Er is nog geen Xantia-club opgericht, al zijn er wel activiteiten op internet die een club niet zouden misstaan ([www.xantiacub.net](http://www.xantiacub.net)). Ook XantiaWorld ([www.xantiaworld.cjb.net](http://www.xantiaworld.cjb.net)) is zeker een bezoekje waard.

#### DE CIJFERS

- De 250.000e Xantia werd geproduceerd op 18 april 1994.
- De 400.000e Xantia werd geproduceerd in maart 1995.
- De 500.000e Xantia werd geproduceerd op 4 juli 1995.
- De totale Franse productie bedraagt 1.244.183 stuks waarvan 148.296 breaks.
- De Iraanse productie van juli 2001 tot eind 2002 bedraagt 5578. Xantia's. Dit is behoorlijk lager dan de prognose van 18.000 stuks in het eerste jaar.