

ONTDEK DE BX



CITROËN BX



BEREKEND OP RENDEMENT

De Citroën BX beantwoordt beter aan het ideale beeld dat u van een auto hebt – hij ziet er goed uit, trekt vlot op en heeft een directe besturing. Ook bij hoge snelheden is het een rustige, stabiele wagen, met een rotsvaste wegligging. De BX is bovendien meer de auto die u echt nodig hebt. Compact en aërodynamisch, een handige vijfde deur, royale binnerruimte, uiterst comfortabel, zuinig met brandstof, praktisch onverslijtbaar (modellen met benzinemotor hebben genoeg aan minder dan 2 uur onderhoud per jaar).

LAGE LUCHTWEERSTAND

De aërodynamische cijfers van BX zijn uitstekend, zonder dat dit ten koste gaat van zijn stijl of identiteit. Aandacht voor details, zoals de verzonken, gelijkde voorruit, beter aansluitende carrosseriepanelen en een gladde onderkant, levert de BX een perfecte luchtweerstandscoefficiënt op van 0,33 (BX14). De Cx_F-coëfficiënt van de BX, waarin de combinatie van profiel en frontoppervlak tot uiting komt, haalt de indrukwekkende waarde van 0,63 – zo'n 10% beter dan andere auto's in zijn klasse. Deze op-

gave is in de praktijk het best hanteerbaar, omdat een auto nu eenmaal een driedimensioneel voorwerp is. De vormgeving van de BX betekent een vermindering van het brandstofverbruik met maar liefst 5% bij kruissnelheid.

MEER RUIMTE

Nieuwe constructietechnieken en Computer Aided Design hebben geleid tot een uiterst aërodynamische carrosserie, die desondanks meer ruimte biedt dan menig minder aërodynamische auto. De voordelen zijn duidelijk. De ruimtelijke werking van het interieur zal u verbazen. Hoofd, benen en ellebogen krijgen de ruimte – als in een veel grotere auto.



MINDER GEWICHT

De nieuwe carrosserie van de BX bestaat uit 40% minder onderdelen en weegt circa 36 kg minder dan de ongeveer even grote Citroën GSA. Er zitten minder puntlassen in, waardoor het casco sterker is en beter bestand tegen corrosie. De portierstijlen vormen samen met de onderzijde van de auto een speciale, gewichtverdelende constructie, die het geheel versterkt en meer weerstand geeft tegen zijdelingse schokken. De compacte stijlen en portieren zijn gebogen om de binnerruimte te vergroten. Voor- en achterraut liggen verzonken en zijn vervaardigd van lichter glas, een gewichtsbesparing op een van de zwaarste onderdelen van elke auto.

NIEUWE MATERIALEN

De BX is de eerste grote-serie wagen waarbij moderne kunststoffen zijn verwerkt in grote, niet-dragende delen van het casco. Achterklep en motorkap zijn gemaakt van glasvezel en polyesterhars (het model met 62 DIN pk benzine motor en de BX diesels hebben een stalen motorkap). Deze eigentijdse materialen



vering werkt via horizontale draagarmen met dezelfde ingebouwde hydropneumatische units.

Stabilisatorstangen voor en achter beperken het overhellen van de carrosserie tot een minimum, terwijl voorwielaandrijving en directe tandheugelbesturing ook zorgen voor strak bochtenwerk. Het hydropneumatische veersysteem bevordert niet alleen een perfecte wegligging. Het is ongevoelig voor de belading van de auto, zodat deze steeds even goed bestuurbaar blijft en de carrosserie qua hoogte en hoek voortdurend een optimaal aëro dynamisch rendement levert. De aëro dynamische prestaties van de BX komen dan ook altijd overeen met de waarden die in de windtunnel zijn gemeten. Andere auto's mogen er in theorie misschien goed afkomen – in de praktijk is er echt geen vergelijking mogelijk.

Wanneer u eenmaal achter het stuur zit van een BX, zult u waardering hebben voor de wijze waarop alle belangrijke bedieningsorganen onder handbereik liggen, zonder dat u het stuur ervoor hoeft los te laten. De stoel voor de bestuurder is wetenschappelijk ontworpen teneinde de juiste hoek te verkrijgen ten opzichte van stuurwiel en bedieningspaneel. De stoel is op vele manieren verstelbaar, een gevolg van recent onderzoek naar de optimale lichaamshouding voor comfortabel autorijden. De knop voor het verstellen is ingebouwd in de voorzijde van de stoel.

Het oprolmechanisme van de veiligheidsgordels is weggewerkt in de deurstijlen en de gesp zelf is aan de stoel ge-

wegen circa 30% minder dan staal, zijn net zo sterk maar niet onderhevig corrosie. Een grote besparing op het totaalgewicht is bereikt door kunststoffen te gebruiken voor bumpers, brandstoklepje, brandstoftank, luchtinlaten en dakpanelen achterin.

Speciale extra-sterke of hoog-elastomere materialen zijn verwerkt in essentiële delen van de constructie, ter verbetering van de verhouding tussen gewicht en sterkte en het vermogen om de kracht van een botsing te absorberen. Het lage koolstofgehalte van de gebruikte staal-soorten vermindert de kans op roestvorming.

MAATWERK VOOR DE BESTUURDER

Laag gewicht en goede aëro dynamiek besparen niet alleen brandstof. Ze geven de BX ook een superieure acceleratie, besturing en topsnelheid.

Welke BX u ook kiest voor een proefrit, het levendige gedrag van deze nieuwe generatie Citroëns zal grote indruk op u maken.

In dit nieuwe ontwerp is het unieke hydropneumatische veersysteem van Citroën gecombineerd met de eenvoud van MacPherson veerpoten en draagarmen – zonder compromis aan het comfort. Voorin vormt het hydropneumatische systeem een compact geheel met de MacPherson veerpoten. De achter-

monteerd. Dat is niet alleen makkelijker, maar ook veiliger.

De slanke voorstoelen zijn zo gevormd dat de achterpassagiers meer beenruimte hebben.

Het goede ventilatiesysteem van de BX is ook een gevolg van de aandacht voor details. De topmodellen tellen in het dashboard niet minder dan zes ventilatieroosters, die ook de zijruiten ontwasemen. Warme lucht vormt als het ware een isolerend scherm op raamhoogte. In totaal zorgen 11 luchtroosters voor de circulatie van frisse of warme lucht op drie verschillende hoogten. Elke 15 seconden wordt alle lucht in de auto geheel ververs. Aparte luchtroosters achterin houden het comfort voor de achterpassagiers op hetzelfde hoge niveau.

De 1600 en 1900 cm³ modellen zijn nu ook leverbaar met airconditioning als extra.

UITERST PRAKTISCH

De BX geeft vijf inzittenden royaal de ruimte en neemt dan ook nog bijna 444 dm³ bagage mee – dat is heel wat meer bergruimte dan in sommige auto's met een aparte kofferbak. Met neergeklapte achterbank wordt de BX een veelzijdige auto met vijfde deur, die plaats biedt aan voorwerpen met een lengte van maximaal 1,43 m en met een laadvolume tot aan het dak van 785 dm³. De lage drempel maakt in- en uitladen makkelijker.



EENVOUDIG IN ONDERHOUD

De BX serie biedt keus uit vier prestatieniveaus op basis van dwarsgeplaatste watergekoelde motoren. Deze hebben alle een bovenliggende nokkenas en verbrandingsruimten met dwarsdoorstroming, voor een hoger thermodynamisch rendement en een lager brandstofverbruik.

FORSE PRESTATIES

In de BX 16 RS en BX 16 TRS zorgt een 1580 cm³ motor met 92 DIN pk voor een acceleratie van 0-100 km in 11,3 seconden en een maximum snelheid van 176 km/h. Een 5-versnellingsbak hoort in beide modellen tot de standaarduitvoering. Een compacte, lichtmetalen 1360 cm³ motor met bovenliggende nokkenas

biedt keus uit twee prestatieniveaus: 72 DIN pk met een 5-versnellingsbak of 62 DIN pk bij vier versnellingen. Daarmee trekken de 72 pk-modellen BX 14 E en BX 14 RE in 13,5 seconden op van 0-100 km/h met een top van 163 km/h, terwijl de BX met 62 pk vanuit stilstand de 100 km/h bereikt in 15,6 seconden en goed is voor een topsnelheid van 155 km/h.

De krachtige 4-cilinder dieselmotor (eveneens met bovenliggende nokkenas) met een inhoud van 1905 cm³, die u vindt in de BX 19D, en BX 19 TRD, ontwikkelt 65 DIN pk. Deze motor trekt soepel en rustig op van 0-100 km/h in 15,5 seconden en haalt een maximum snelheid van 157 km/h. Het hoge koppel

maakt rijden in stadsverkeer makkelijker, omdat u minder hoeft te schakelen.

Voor beide 1600 cm³ BX modellen is nu ook een onlangs ontwikkelde automatische versnellingsbak als extra leverbaar. Deze transmissie met 4 versnellingen zorgt voor een snellere acceleratie en lager brandstofverbruik, dank zij een gedeeltelijke blokkering van de derde versnelling en volledig blokkeerbare vierde. Deze nieuwste ontwikkeling op transmissiegebied betekent een effectieve combinatie van het gemak van een automaat met de prestaties en zuinigheid van een handgeschakelde versnellingsbak.

VEILIG EN BETROUWBAAR

De BX dankt zijn grote veiligheid mede aan het Citroën rembekrachtigingssysteem, dat de vier grote schijfremmen rondom een enorme, snel aangrijpende remkracht geeft. Op de modellen met 1600 en 1900 cm³ motor zijn standaard brede banden met laag profiel gemonteerd voor nog betere prestaties. Door zijn besturingsgeometrie en het hydropneumatische veersysteem remt de BX zonder te „duiken” en trekt de auto op zonder „lifteffect”. Dank zij de lage tailleijn, de smalle raamstijlen en het grote glasoppervlak is het uitzicht uitzonderlijk goed. De grote ruitewisser op de ver doorlopende voorruit van de BX reinigt een groter oppervlak dan de gebruikelijke twee kleine wissers en komt ook bij hoge snelheden niet zo vlug los van de ruit. De wisser met ingebouwde sproeier heeft twee snelheden plus interval. Alle modellen zijn voorzien van een van binnenuit verstelbare buitenspiegel aan de bestuurderskant; sommige modellen hebben er ook een aan de rechterzijde.



BX-000

De constructie van de BX omvat heel wat speciale trekjes, die de auto veiliger maken in geval van een botsing. De passagiers zitten beschermd binnen een speciale veiligheidskooi, omringd door progressief vervormbare kreukelzones. De voorruit is van gelaagd veiligheids-glas, de gelijkde achter- en zijruiten verhogen de sterkte van het casco. In het interieur zijn geen uitstekende delen en het oppervlak is gecapitonneerd.

LAGE KILOMETERPRIJS – SLECHTS TWEE UUR ONDERHOUD PER JAAR

Zelfs de snelste BX springt zuinig om met brandstof: slechts 1 : 17,8 bij 90 km/h constant. Maar ook in andere opzichten is de BX zuinig in het gebruik.

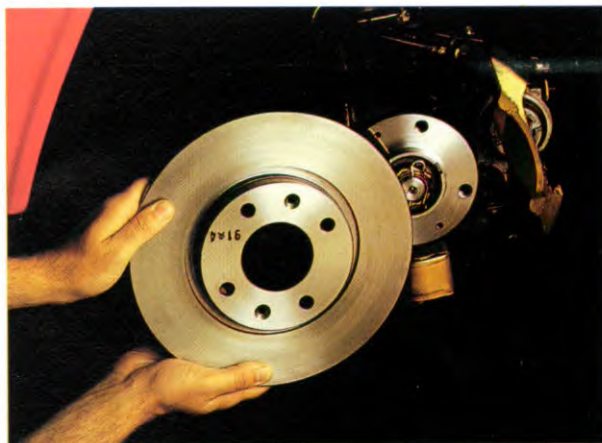
De BX is primair ontworpen en gebouwd als een auto die weinig onderhoud vergt: het interval tussen de onderhoudsbeurten is 20.000 km. Om de 10.000 km hoeft alleen olie te worden ververs, meer niet. Getransistoriseerde ontsteking beperkt het aantal bewegende delen tot een minimum door gebruikmaking van magneetbekerchtiging. Door deze en andere extraatjes, zoals het diagnosecontact, een zelfstellende koppeling en schijfremmen rondom, kon de onderhoudstijd voor BX-modellen met benzinemotor worden beperkt tot zo'n twee uur per

jaar. De remblokjes kunnen zonder gereedschap worden verwijderd, de schijven zelf zitten met slechts twee bouten vast. Het hydropneumatische veersysteem maakt een eind aan de regelmatige vervanging van schokdempers. Zekeringen en de voornaamste elektrische verbindingen zijn goed bereikbaar in een scharnierend paneel onder het dashboard.

Onnodige moeilijkheden worden ook voorkomen door de constructie van de tankdop, die één geheel vormt met het afsluitklepje – zodat u niet de kans loopt 'm ooit te vergeten. En voor de hele auto heeft u maar één sleutel nodig. Bij sommige modellen behoort centrale deurvergrendeling tot de standaarduitvoering.

De bumpers van de BX kunnen het stellen zonder metalen schokdempers. Ze zijn geheel van kunststof maar sterk genoeg om eventuele schokken tijdens het parkeren te weerstaan. In de bumpers zit geen verlichting die parkeerschade zou kunnen oplopen. Toch zijn de lampen ook zonder gereedschap makkelijk te vervangen.

De BX is erop gebouwd om lang mee te gaan. De carrosserie die minder lasnaden bevat en de uit twee delen samengestelde portieren geven roest minder kans. Het hele casco heeft een kataforese-behandeling ondergaan, aangevuld met een grondige galvanisering van strategische delen. Een uitgebreide behandeling met was en het gebruik van flexibele afdichtingen behoren tot de standaardafwerking, en een kunststof laag beschermt de wielkasten tegen steenslag. Het nieuwe synthetische materiaal dat wordt gebruikt voor motor-kap, achterklep en bumpers kan niet roesten, weerstaat indeuken beter dan staal en weegt nog minder ook.





BESTAND TEGEN DE ELEMENTEN



BX

De serie begint met de aantrekkelijk geprijsde BX. Een 1360 cm³ motor levert 62 DIN pk, wordt geschakeld met een 4-versnellingsbak en brengt de BX naar een maximum snelheid van 155 km/h. De luxueuze inrichting van het interieur omvat stoffen bekleding en op 2 manieren verstelbare voorstoelen. Op het gemodelleerde dashboard van de BX liggen alle belangrijke bedieningsorganen onder vingertopbereik.

Tot de standaarduitvoering van de BX behoren een gelaagde voorruit, gecombineerde ruitwisser/-sproeier met twee snelheden en interval, achterrautverwarming en van binnenuit verstelbare buitenspiegel. Eén sleutel voor ontsteking, portieren, achterklep en brandstoftank. Bagageruimte 444 cm³, met neergeklapte achterbank-rugleuning zelfs maar liefst 1455 cm³. Voornaamste extra: metallic lak.

BX14E

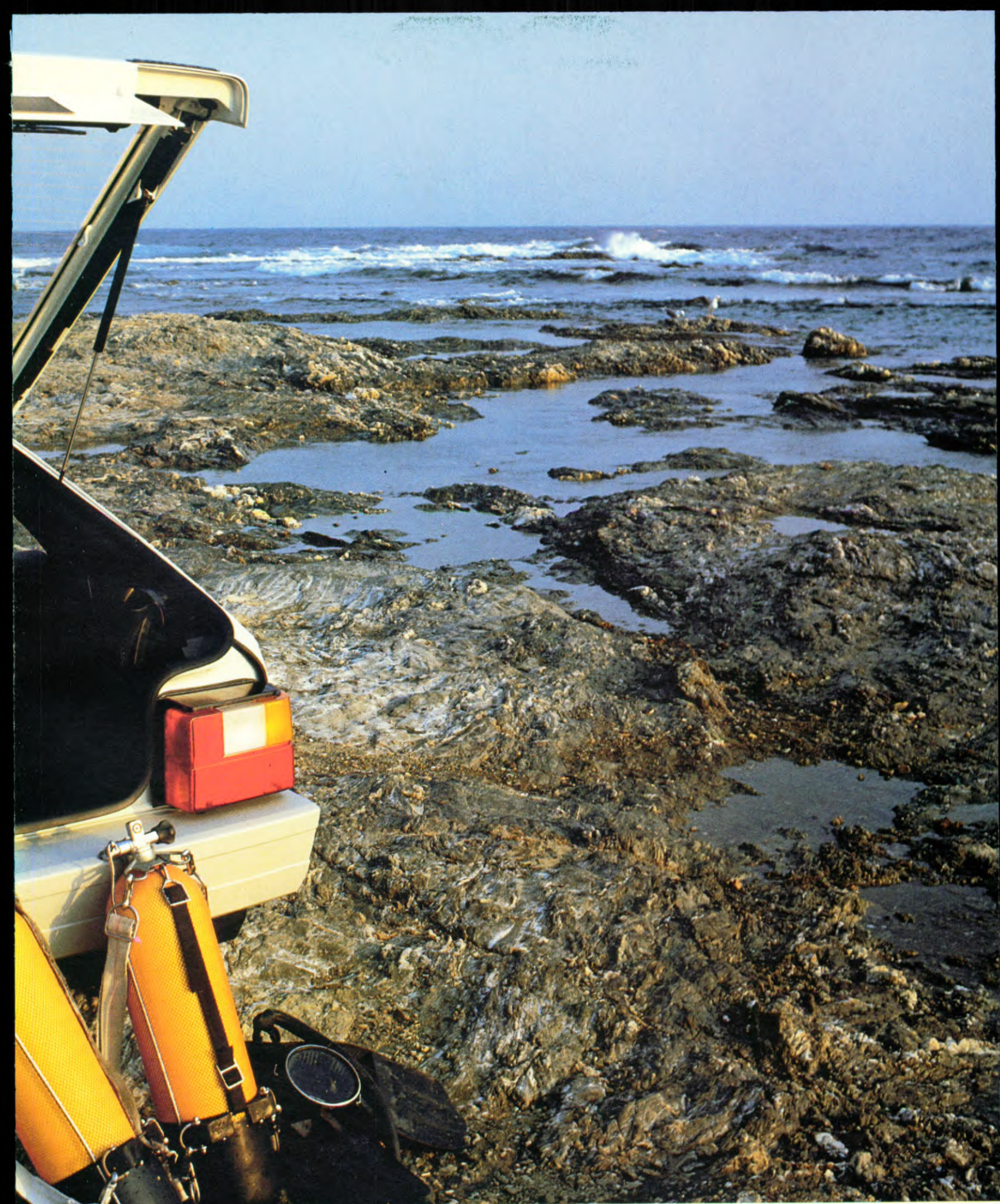
Een krachtiger 1360 cm³ 72 DIN pk motor en 5-versnellingsbak, goed voor een topsnelheid van 163 km/h en een vlotte acceleratie van 0-100 km in 13,5 seconden. Brandstofverbruik slechts 1 : 18,2 bij 90 km/h constant. Voornaamste extra: metallic lak.



SLIM EN HANDIG

BX 14 RE

Technisch gelijk aan de BX 14 E, maar nog completer uitgerust. Standaard zijn: beschermstrips op de flanken, kwarts digitaalklokje, radio-uitrusting bestaande uit 2 tweeters en 1 woofer in het dash-



board, bergvakken in de achterportieren. De zitting van de achterbank kantelt met de rugleuning zodat een vlakke laadvloer ontstaat. Voornaamste extra's: lichtmetalen wielen

(4). Getint glas en achterzonwering. Achterruitesproeier/-wischer. Metallic lak. Elektrisch zonnedak. Elektrisch bediende voorportierramen en centrale deurvergrendeling.

TECHNOLOGIE IN DE PRAKTIJK

BX 16 RS

Deze extra-pittige BX is een echte auto voor de liefhebber. Perfecte interieurafwerking is er in gecombineerd met opwindende prestaties.

De BX 16 RS heeft de royale specificaties van de BX 14 RE en de 1580 cm³ motor van het topmodel BX 16 TRS, die is voorzien van een automatische choke. In overeenstemming met zijn felle acceleratie en hoge topsnelheid zijn standaard laag geprofileerd extra-grip MXL banden gemonteerd en grote luxueuse wiel-doppen.

De BX 16 RS is nu ook verkrijgbaar met een nieuwe automatische 4-versnellingsbak. Een gedeeltelijke blokkering van de derde versnelling en een volledig blokkeerbare vierde zorgen voor een lager brandstofverbruik en snellere acceleratie. U beschikt zo over het complete gemak van een automaat met de prestaties van een handgeschakelde versnellingsbak. Voornaamste extra's: metallic lak. Lichtmetalen wielen (4). Geleurd glas en achterzonwering. Achterruitewisser/-sproeier. Elektrisch bediende voorpor-

tierramen en centrale deurvergrendeling. Airconditioning. Stuurbekrachtiging. Kantelbaar elektrisch zonnedak.





GESTROOMLIJNDE STIJL



BX 16 TRS

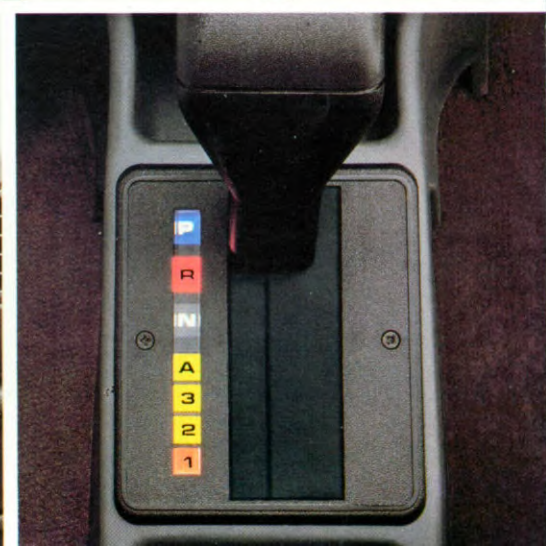
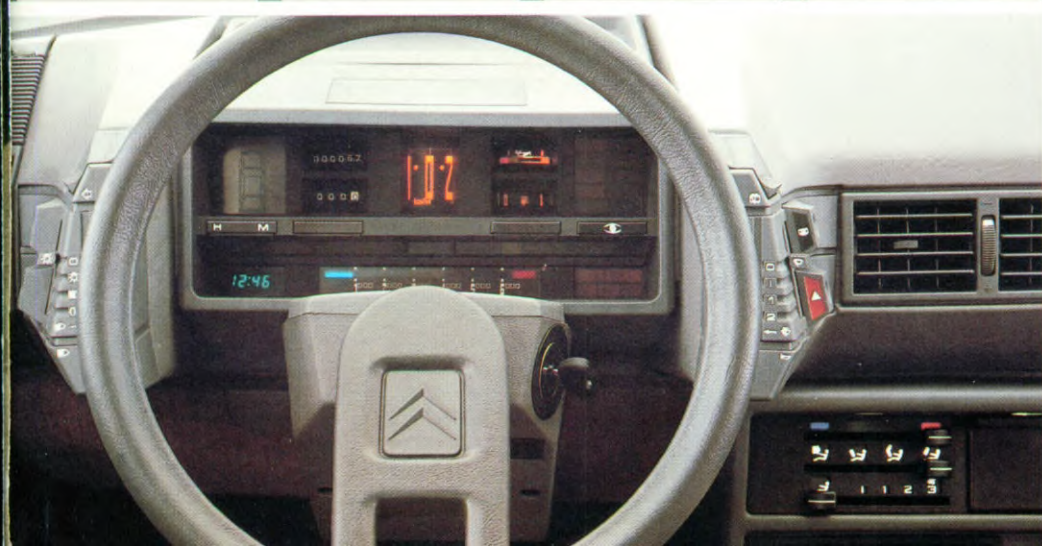
Deze snelle, luxueuze BX heeft een krachtige 1580 cm³ motor van 92 DIN pk, met een 5-versnellingsbak. Die brengt de BX 16 TRS naar een topsnelheid van 176 km/h, met een acceleratie van 0-100 km in slechts 11,5 seconden. Dank zij de uiterst aërodynamische carrosserie kan probleemloos met hoge kruissnelheden worden gereden zonder

zijwindgevoeligheid. Het brandstofverbruik bij 120 km/h constant bedraagt slechts 1 : 13,5.

De BX 16 TRS heeft net als elke BX de voordelen van het stabiele hydro-pneumatische veersysteem en rembekrachtiging, plus in standaarduitvoering laag geprofileerde, high-grip MXL banden. Het uitgebreide instrumentarium van de

BX 16 TRS omvat een digitale toerenteller en een elektrische oliepeilmeter. Elektrisch bediende voor- en achterportier ramen en een achterrauwiswischer/-sproeier behoren tot de standaarduitrusting.

Als extra's zijn o.m. leverbaar: stuurbekrachtiging, lichtmetalen wielen en de nieuwe automatische transmissie zoals in de BX 16 RS.





GEMAAKT OM TE GENIETEN

BX 16 TRS

Het interieur van de BX 16 TRS is uiterst luxueus afgewerkt. Voor- en achterstoelen zijn in hoogte verstelbaar, die achterin zijn bovendien geprofileerd, met een uitklapbare armsteun in het midden. De veiligheidsgordels zijn uitgevoerd in een bijpassende kleur.

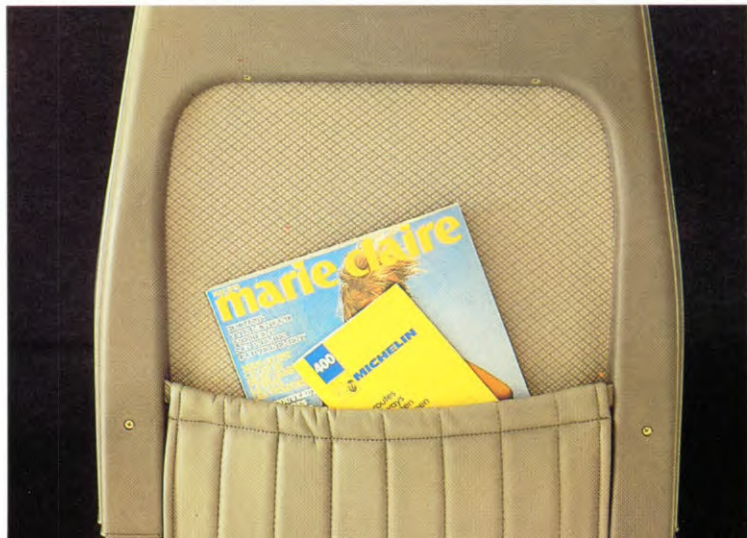
Het ventilatiesysteem bestrijkt de hele auto, via zes luchtroosters in het dashboard en een middenconsole voor het

comfort van de passagiers achterin.

Alle vijf deuren worden centraal vergrendeld en in het dashboard zit een waarschuwingslampje dat geopende deuren signaleert.

Voornaamste extra's: metallic lak. Automatische 4-versnellingsbak. Lichtmetalen wielen (4). Air conditioning.

Stuurbekrachtiging. Kantelbaar elektrisch zonnedak.





Neem de geavanceerde carrosserie van de BX. Zet daar een van de beste dieselmotoren in die er te vinden is. En u heeft het BX Diesel programma.

Levendig en plezierig om in te rijden: dank zij de voor een diesel onvergelyklijke kracht/gewichtsverhouding trekken ze van 0-100 km/h op in slechts 15,5 seconden. Deze BX Diesels lopen ook bij hoge snelheid soepel en gelijkmatig.

SNEL EN TOCH ZUINIG



Door hun superieure aërodynamiek en een motor die alom wordt beschouwd als de meest efficiënte diesel in deze klasse, halen de nieuwe BX Diesels ongekend lage verbruikscijfers: 1 : 21,2 bij 90 km/h constant. Ze zijn zeer handelbaar in druk verkeer – een koppel van 12,2 kg/m bij slechts 1850 toeren/min maakt veel schakelen overbodig. Standaard is een 5-versnellingsbak waarvan de hoogste versnelling een sterk overdrive-karakter heeft. Dat

spaart brandstof, rijdt stiller en beperkt motorslijtage bij kruissnelheid.

BX 19 D

Plezierig geprijsd maar toch goed uitgerust basismodel in de serie BX Diesels, met stoffen bekleding en op twee manieren verstelbare voorstoelen, compleet met hoofdsteunen. Gelaagde voorruit en ruitwischer met twee snelheden plus interval en geïntegreerde elektrische ruitesproeier. Achterruitverwarming. Eén sleutel voor ontsteking, portieren, achterklep en brandstoftank. Verlichte bagageruimte. Voornaamste extra: metallic lak.

BX 19 TRD

De allermooiste BX Diesel is motorisch gelijk aan de BX 19 D, maar met de extra uitrusting van de BX 16 TRS in benzine-uitvoering. Deze omvat een toerenteller, elektrische oliepeilmeter, open-deurdiagram, verstelbaar kaartleeslampje, krachtiger ventilatiesysteem, elektrisch bediende portierramen, centrale deurvergrendeling, van binnenuit verstelbare buitenspiegels, achterrautewisser/-sproeier, laag geprofileerde extra grip MXL banden en jersey stoffen bekleding. Radio-uitrusting met o.m. hoogwaardige luidsprekers. Voornaamste extra's: lichtmetalen wielen (4) met TRX banden. Metallic lak. Getint glas. Hi Fi Sound pakket.

serie □ extra △ accessoire ○

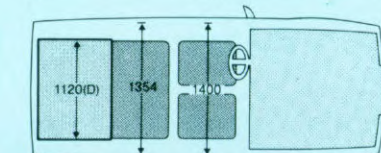
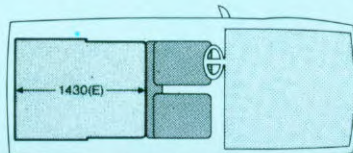
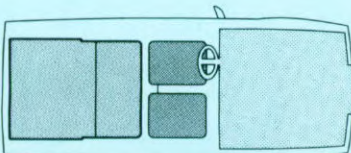
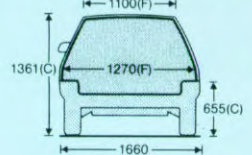
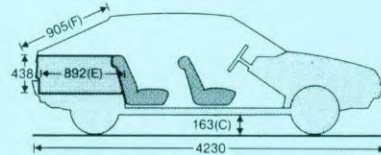
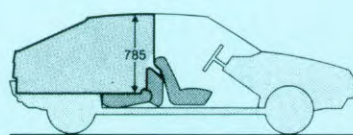
Uitrusting	BX	BX 14E	BX 14RE	BX 16RS	BX 16TRS	BX 19D	BX 19TRD
Instrumentenpaneel							
Kilometertotaalteller (6 cijfers)	□	□	□	□	□	□	□
Dagteller	□	□	□	□	□	□	□
Intensiteitsreg. verl. instr. paneel	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht acculaadstroom	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht mistachterlicht	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht verlichting	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht handrem	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht richtingaanwijzers	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht achteruitverw.	□	□	□	□	□	□	□
Contr. licht min. brandst. voorr.	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht koelwaterniveau	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht motoroliedruk	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht hydr. druk en remvloeistof met testknop	□	□	□	□	□	□	□
Contr. l. 'onmiddellijk stoppen'	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht alarmverlichting	□	□	□	□	□	□	□
Contr. l. slijtage voorremblokken	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht koelwatertemp.	□	□	□	□	□	□	□
Choke	□	□	□	□	□	□	□
	hand	hand	hand	autom.	autom.		
Toerenteller					□		□
Controlelicht voorgloeien						□	□
Econoscoop		□	□				
Open deur diagram					□		□
Elektrische oliepeilmeter					□		□
Instr. paneel met ronde klokken							
Bediening en veiligheid							
Lichtsignaal	□	□	□	□	□	□	□
Rol Gordels voor	□	□	□	□	□	□	□
Gelaagde voorruit	□	□	□	□	□	□	□
Verstelling van rijkhoogte	□	□	□	□	□	□	□
Ruitwischer voor (3 snelheden waarvan 1 met interval)	□	□	□	□	□	□	□
Wis/was schakelaar	□	□	□	□	□	□	□
Elektrische ruitesproeier	□	□	□	□	□	□	□
Mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□
Achteruitrijlampen	□	□	□	□	□	□	□
Halogeen dim- en grootlicht	□	□	□	□	□	□	□
Elektrisch verwarmde achterraut	□	□	□	□	□	□	□
Binnenspiegel met dag- en nachtstand	□	□	□	□	□	□	□
Van binnenuit verstelbare buitenspiegel	□	□	□	□	□	□	□
Kindersloten in achterportieren	□	□	□	□	□	□	□
Diagnosestekker voor elektronische controle	□	□	□	□	□	□	□
Afsluitbaar klepje tankdop	□	□	□	□	□	□	□
Ruitwischer/-sproeier achterraut			△	△	□		□
Mistlampen voor							
Stuurbechrachting				△	△	△	△
Automatische versnellingsbak				△	△		

serie □ extra △ accessoire ○

Uitrusting	BX	BX 14E	BX 14RE	BX 16RS	BX 16TRS	BX 19D	BX 19TRD
Comfort en afwerking							
Aanjager met 3 snelheden	□	□	□	□	□	□	□
Verdraaibare luchtmonden opzij en midden in dashboard	□	□	□	□	□	□	□
Aansteker met verlichting	□	□	□	□	□	□	□
Neerklapbare achterbank (1)	□	□	□	□	□	□	□
Uitneembare hoedenplank	□	□	□	□	□	□	□
Voorstoelen in lengterichting verstelbaar	□	□	□	□	□	□	□
Verstelbare rugleuning	□	□	□	□	□	□	□
Make-up spiegel in zonneklep	□	□	□	□	□	□	□
Verstelbare zonnekleppen	□	□	□	□	□	□	□
Stoffen stoelbekleding	□	□	□	□	□	□	□
Binnenverlichting bediend via voorportieren	□	□	□	□	□	□	□
Verlichting in kofferruimte	□	□	□	□	□	□	□
Verl. in handschoenenkastje	□	□	□	□	□	□	□
Moquette vloerbedekking	□	□	□	□	□	□	□
Asbak voor (verlicht) en achter	□	□	□	□	□	□	□
Hoofdsteunen voor (verstelbaar)	□	□	□	□	□	□	□
Hoofdsteunen achter			△	△	△		△
Centrale deurvergrendeling			△(2)	△(2)	□		□
Getinte ramen en rol gordijntjes achter			△	△	△		△
Tassen in rugleuning voorstoelen					□		□
Elektr. bedienbare portierruit			△V	△V	□V+A		□V+A
Hoogteverstelling voorstoelen					□		□
Radiouitrusting (antenne, 2 tweeters, 1 boomer)	△	△	□	□	□	△	□
Mediumspeakers + mengknop + hoofdtelefoonaansluiting + 12 V contact					△		△
Aflegvakken in achterportieren			□	□	□		□
Geverniste metaallak of zwarte lak	△	△	△	△	△	△	△
Verstelbare spot in dak					□		□
Centrale armsteun achter					□		□
Handgrepen voor achterpassagiers					□		□
Elektrisch schuifdak			△	△	△		△
165/70 R 14 banden, incl. grote wielop (3)	△	△	△	□	□	□	□
4 Lichtmetalen wielen met 165/70 R 14 banden			△	△	△		△

(1) BX, BX 14 E en BX 19 D alleen rugleuning, overige modellen rugleuning en zitting.

(2) In combinatie met getinte ramen en rol gordijntjes achter.



TECHNISCHE GEGEVENS		BX	BX 14E BX 14RE	BX 16RS BX 16TRS	BX 19D BX 19TRD
Motor		5-BAK AUT.			
Aantal cilinders		4 in lijn	4 in lijn	4 in lijn	4 in lijn
Cilinderinhoud in cm ³		1360	1360	1580	1905
Boring x slag in mm		75 x 77	75 x 77	83 x 73	83 x 88
Compressieverhouding		9,3 : 1	9,3 : 1	9,5 : 1	23,5 : 1
Koeling		Water			
Max. vermogen	ISO	44,6 kW 5500 tpm	51,8 kW 5750 tpm	67 kW 66 kW 6000 tpm	47 kW 4600 tpm
	DIN	62 pk 5500 tpm	72 pk 5750 tpm	92,5 pk 94 pk 6000 tpm	65 pk 4600 tpm
Max. koppel	ISO	106 Nm 2500 tpm	106 Nm 3000 tpm	129 Nm 135 Nm 3500 tpm	118 Nm 2000 tpm
	DIN	11 kgm 2500 tpm	11 kgm 3000 tpm	13,4 kgm 14,0 kgm 3500 tpm	12,2 kgm 2000 tpm
Aandrijving					
Versnellingsbak		Handgeschakeld		Aut.	Handgeschakeld
Aantal versnellingen		4	5	5 4	5
Koppeling		Enkelvoudige droge plaat, mechanisch bediend (beh. bij automaat)			
Snelheid in km/u bij 1000 tpm		29,57	30,89	33,97 34,08	36,13
Besturing		Tandheugel (1)			
Aantal omwentelingen stuurwiel van aanslag tot aanslag		3,76	3,76	3,76	4,38
Draaicirkel tussen muren (in meters)		10,90	10,90	10,90	10,90
Draaicirkel tussen stoepranden (in mtr.)		10,17	10,17	10,18	10,18
Remmen					
Schijfremmen op de vier wielen, met gescheiden circuits voor en achter. Hydraulische hogedruk bekrachtiging. Remkrachtbegrenzer achter lastafhankelijk. Aparte handrembediening op de voorremblokken.					
Vering					
Onafhankelijk op vier wielen, hydropneumatisch McPherson voor en hydropneumatisch met wieldraagarmen achter. Automatische hoogteregeling voor en achter. Torsiestangen voor en achter.					
Banden		145 SR14 MX	145 SR14 MX	165/70 R14 MXL	165/70 R14 MXL
Elektrische installatie					
Ontsteking		Transistorontsteking			n.v.t.
Accu		12V-175/35Ah	12V-175/35Ah	12V-225/45Ah	12V-300A/50Ah
Wisselstroomdynamo		675W-50A	675W-50A	675W-50A	675W-50A
Ruimte					
Aantal zitplaatsen		5	5	5	5
Inhoud bagageruimte (in dm ³)		444	444	444	444
met neergeklapte achterbank		1455	1455	1455	1455
Gewichten (in kg)					
Rijklaar gewicht		885	895	950	990
Maximum belading		495	485	480	490
Maximum aanhangergewicht					
zonder rem		450	450	475	495
met rem		1000	1000	1100	1100
Maximum dakbelasting		75	75	75	75
Inhouden (in liter)					
Brandstoftank		44	44	52	52
Motor- en versnellingsbakolie		4,5	5,0	5,0/1,4 5,9	4,6/1,4
Hydraulisch systeem		4,0	4,0	4,0	4,0
Koelsysteem		6,5	6,5	6,5	6,5
Verbruiken (liters per 100 km)					
Constance snelheid van 90 km/h		5,6	5,5	5,5 5,8	4,7
Constance snelheid van 120 km/h		7,5	7,1	7,0 7,6	6,2
Stadsverkeer		7,7	8,5	9,1 8,7	6,5
Verbruiken (1 :)					
Constance snelheid van 90 km/h		17,8	18,1	18,1 17,2	21,2
Constance snelheid van 120 km/h		13,3	14,0	14,3 13,2	16,1
Stadsverkeer		12,9	11,7	11,0 11,5	15,3
Prestaties					
Maximum snelheid (in km/u)		155	163	176 170	157
Acceleratie 0-100 km (in sec.)		15,6	13,5	11,3 13,8	15,5
400 m met staande start (in sec.)		19,5	18,7	17,7 19,3	19,6
1000 m met staande start (in sec.)		37,2	35,2	32,9 35,6	36,9

(1) Hydraulisch bekrachtigde besturing als 'extra' bij BX 16 en BX 19. Bij BX 19GT serie.

UIT BETERE IDEEËN ONTSTAAN BE

NIEMAND HEEFT MEER ERVARING MET AËRODYNAMICA

De afgelopen vijf jaar is een goede aërodynamica een steeds sterker verkoopargument geworden. Toch is bij één grote autofabrikant – Citroën – de aërodynamica allang het uitgangspunt bij elk ontwerp. Niet pas sedert de laatste vijf of tien jaar, maar al bijna vijftig jaar lang. Dit dateert dus van ver vóór de recente belangstelling voor brandstofbesparing waarbij – zoals andere fabrikanten inmiddels beginnen te ontdekken – ook veel bijkomende factoren een rol spelen als het om prestaties gaat. Wat op zijn beurt weer heeft geleid tot nieuwe ontwerpmethoden.

Kennelijk heeft de aërodynamica invloed op het vermogen en de acceleratie. Bij gelijkblijvend motorvermogen kan de topsnelheid toch worden verhoogd. Optrekken vanuit stilstand gaat wellicht iets vlotter, maar vooral inhalen kan aanzienlijk sneller (en dus veiliger) gebeuren aangezien de motor meer kracht in reserve heeft.

Aërodynamica heeft ook een gunstig effect op het rijgedrag van de auto; het vermindert de neiging om te gaan „zweven”, waardoor de besturing kan worden beïnvloed en de wegligging kan verslechteren. Het gevaar dat de auto door zijwind of bij het passeren van andere voertuigen van zijn rechte lijn afwijkt, kan hierdoor worden verkleind.

Dit is doorslaggevend voor het totale ontwerp van een auto – omdat de aërodynamiek aangepast dient te worden aan de gewichtsverdeling. Voorwielaandrijving garandeert dat het gewicht ver naar voren ligt. En de richtingsstabiliteit wordt nog verbeterd omdat voorwielaandrijving de auto als het ware trekt, in plaats van 'm van achteren te duwen. Behalve dat aërodynamisch onderzoek helpt bij het bepalen van de totale carrosserie-vorm, stelt het de ontwerper ook in staat kleine details glad te strijken die de luchtweerstand zouden kunnen vergroten en innovaties te introduceren zoals een verzonken liggende voorruit. Bijzonderheden zoals een spoiler vóór of achter kunnen de luchtweerstand verder verminderen of zweven voorkomen. Onderzoek kan ook bijdragen tot het traceren van luchtstromingen in en uit de auto, die nodig zijn voor ventilatie en koeling. Hierdoor was het mogelijk, de

BX een radiator te geven met een luchtinlaat die optimaal efficiënt is bij een minimale luchtweerstand. De onderzijde van de auto is volgens dezelfde kritische normen ontworpen als het deel dat u wél ziet – door de voorwielaandrijving kon het aantal onderdelen waaruit de onderkant bestaat aanzienlijk worden beperkt. Het schermen met aërodynamische waarden om de autoverkoop te stimuleren, heeft rond dit onderwerp nogal wat onduidelijkheid veroorzaakt. Lange, lage auto's hebben een profiel dat veel minder luchtweerstand biedt en daardoor spectaculaire cijfers oplevert. Zo'n zuiver "en profiel" gemeten waarde wordt aangeduid met Cx. Een auto is echter een driedimensioneel voorwerp met breedte- en oppervlakteweerstand (samen met de profielwaarde aangeduid als CxF). Een grote auto met een theoretisch gunstige profielwaarde kan in de praktijk dan ook een minder goede aërodynamiek opleveren. De meeste mensen rijden tegenwoordig in een kleinere auto. Om aan de vraag naar meer binnenruimte te kunnen beantwoorden, hebben zulke auto's bijna onvermijdelijk een minder goede profielwaarde. Maar in de praktijk kunnen ze een aanzienlijke besparing opleveren dank zij hun efficiënte oppervlakte-aërodynamiek. In de BX zijn doorsnee-af-

metingen, goede interieurruimte en een zeer efficiënte totale aërodynamiek met elkaar gecombineerd. De BX kan dan ook wedijveren met de waarden voor grotere auto's, die algemeen voor uiterst aërodynamisch doorgaan. En in sommige gevallen wint de BX zelfs royaal!

HYDROPNEUMATICA

Het zal u wellicht verbazen dat een van de effectiefste aërodynamische eigenschappen van de BX niet te maken heeft met de carrosserievorm, maar met het veersysteem. Het unieke hoogtecorrigerende hydropneumatische veersysteem van Citroën levert een grote bijdrage aan de aërodynamiek omdat het de hoogte en de stand van de carrosserie steeds gelijk houdt, ongeacht de belading van de auto.

Bij een auto met conventionele vering kan dit nogal flink variëren, al naar gelang de bestuurder er alleen in zit, of met vier passagiers plus bagage. Elke verandering kan de luchtstroming langs boven- en onderzijde van de auto opvallend beïnvloeden. De aërodynamische prestaties van een auto met conventionele wielophanging kunnen dan ook niet echt worden vergeleken met die van een Citroën, waarvan de aërodynamiek onder alle omstandigheden gelijk blijft. Door de



BETERE AUTO'S

hydropneumatische vering hoefde bij de BX alleen rekening te worden gehouden met comfort en trekkracht, omdat de auto niet doorzakt onder een zware last. Dat is vooral belangrijk voor wagens met een vijfde deur; zijn deze voorzien van conventionele wielophanging, dan is de vering altijd een compromis tussen doorsnee- en maximumbelading, wat voor geen van beide ideaal is.

De hydropneumatische vering zorgt er samen met de stuurgeometrie ook voor dat de auto uitremt in een rechte lijn zonder te „duiken”. Bovendien wordt het effect dat oneffenheden in het wegdek hebben op de besturing, erdoor gereduceerd. Hart van het Citroën hydropneumatisch veersysteem is een voortdurend bekrachtigd systeem dat hydraulische druk levert aan de hoogtercorrectie en de bekrachtigde remmen. Voor de remmen is die druk veel hoger dan haalbaar is met een conventioneel servo systeem – en bovendien voortdurend beschikbaar. Vandaar het enorme remvermogen!

Het hydropneumatische systeem heeft enkele bijkomende voordelen die eveneens goed van pas komen. De maximale remdruk achter wordt geregeld door de mate van belasting van de achterwielophanging, zodat de auto ook bij zware belading normaal remt. Het automatische hoogtercorrecterende veersysteem kan door de bestuurder worden beïnvloed met behulp van een hendel naast zijn stoel. De auto kan daarmee hoger worden gesteld bij het rijden over drempels, obstakels of ruw terrein.

50 JAAR VOORWIELAANDRIJVING

Citroën is de eerste geweest die in massaproductie voorwielaandrijving heeft ingevoerd. De voordelen ervan werden al snel ontdekt, zoals de gewichtsverlaging, omdat er geen lange aandrijf-as meer nodig was. Meer trekkracht omdat het gewicht van de motor boven de aangedreven wielen ligt, maar met een betere gewichtsverdeling dan auto's met achterwielaandrijving. Een veiliger besturing omdat de auto in scherpe bochten eerder een voorspelbaar onderstuur-

karakter toont dan plotseling overstuurd te raken. Dit effect ontstaat mede omdat de auto niet zozeer wordt geduwd als wel getrokken, wat ook de richtingsstabiliteit bij hoge snelheden ten goede komt. Voorwielaandrijving betekent ook meer binnenruimte, omdat er geen ruimte-



verslindende cardantunnel of differentieelkast nodig is. De motor van de BX is bovendien dwars gemonteerd, waardoor hij een betere bescherming biedt – deze opstelling van motor en versnellingsbak dringt bij een frontale botsing aantoonbaar minder vaak de passagiersruimte binnen.

RISICO-PREVENTIE

Hoe perfect een auto ook is, veiligheid begint bij de bestuurder. Goede ventilatie helpt hem alert te blijven. Ergonomische bedieningsorganen en een ontspannen rijkhouding zijn eerder noodzaak dan luxe. De BX was een van de eerste auto's met stoelen die zijn ontworpen overeenkomstig de uitkomsten van recent onderzoek naar de ideale zithouding tijdens het rijden. Ze kunnen dan ook op opgewoon veel manieren worden versteld. Een goede aërodynamische vormgeving reduceert de hinder van windgeruis en maakt de auto makkelijker bestuurbaar bij hoge snelheden.

Verbeterde vering en besturingsgeometrie betekenen ook een veiliger wegligging en groter remvermogen.

De ver doorlopende voorruit zorgt voor maximaal zicht en houdt het glas al enigszins vrij van regenwater, zodat kan worden volstaan met één grote ruitwischer, die een groter oppervlak schoonhoudt. In de wisser is tevens een sproeier ingebouwd, die de reinigingsvloeistof direct op het wisserblad spuit.

De hydropneumatische wielophanging zorgt voor een constant gelijkblijvende wendbaarheid, ongeacht de belading van de auto.

RISICO-BEPERKING

Het casco van de BX is ontworpen als een veiligheidskooi, omgeven door vervormbare kreukelzones. Hierbij werden computers gebruikt om de vereiste sterkte en elasticiteit van de gebruikte materialen te berekenen en botsproeven om te bevestigen dat de resultaten voldoen aan internationale normen. Brede middenstijlen leveren een doelmatige bescherming tegen zijdelingse schokken. De tandheugelbesturing is achter de motor geplaatst en ook de kruiskoppelingen helpen voorkomen dat de stuurkolom wordt opgeduwd in de richting van de bestuurder. Zou hij desondanks tegen het stuur worden gedrukt, dan knikt dit eenspakige Citroëntoets van hem weg, waardoor de schok wordt gedempt. Bij een heftige frontale botsing zal de dwarsgeplaatste motor minder makkelijk de passagiersruimte worden binnengedrukt.

De veiligheidsgordels van de BX bewegen mee met de stoelen voor optimale bescherming. De meeste modellen zijn standaard voorzien van hoofdsteunen, die de kans op nekletsel verminderen. De geprofileerde kunststof brandstoftank ligt beschermd tegen een schok onder een dwarsligger van het achtercasco en is progressief vervormbaar, zodat het gevaar van een explosie wordt vermeden.

BETERE CONSTRUCTIE-TECHNIEKEN

Net zoals de auto's van Citroën vaak de eerste waren met fundamentele verbeteringen in de auto-technologie, heeft ook het bedrijf enorme inspanningen geleverd om de kwaliteit van het productieproces te verbeteren. In de nieuwe motorenfabriek worden op grote schaal computers gebruikt bij het fresen en afwerken. Computergestuurd ontwerp heeft bijgedragen tot een rationalisering van het aantal afzonderlijke carrosserie-

delen (en daarmee het aantal lassen en de kans op roestvorming verminderd). Ook door het inzetten van lasrobots is de kwaliteit verbeterd.

De onderdelen van het BX casco worden gemaakt van diverse materialen, die speciaal zijn gekozen om hun constructieve functie en de kans op corrosie voor het betreffende deel van de carrosserie: bijzondere staalsoorten die weinig koolstof bevatten, gegalvaniseerd zink of gecoat staal en synthetische materialen. Een deel van de gebruikte bouten wordt gegalvaniseerd om corrosie tegen te gaan.

Iedere Citroën wordt bovendien gekatodiseerd en gegalvaniseerd, waarbij in totaal o.m. vijf harslagen worden aangebracht vóór de definitieve kleurlak (bij sommige kleuren volgt ook nog een lakfinish). Bovendien worden holle delen ingespoten met was, naden opgevuld met flexibele pakkingstrips en de onderzijde voorzien van een anti-steenslaglaag. Hierdoor kan Citroën een anti-corrosiegarantie geven van 5 jaar, waarvoor alleen twee herhalingsbeurten nodig zijn. Bij verkoop is deze garantie overdraagbaar.



LAGERE PRIJS PER KILOMETER

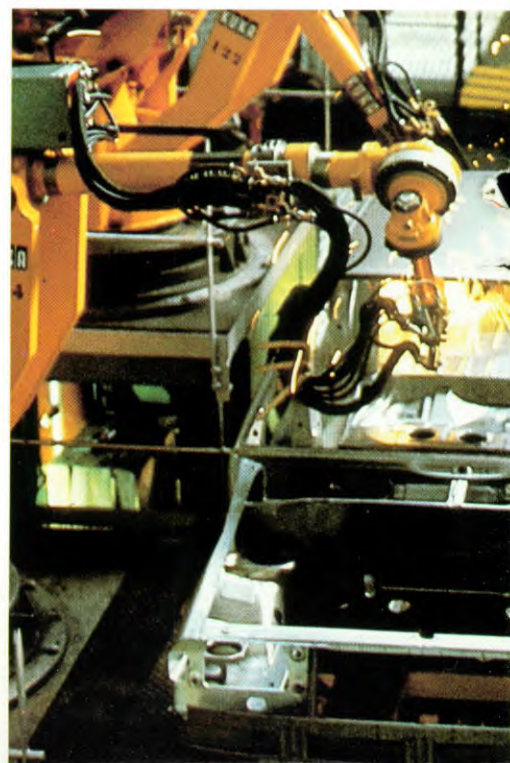
Als gevolg van de verder verbeterde kwaliteit kon onlangs een nieuw onderhoudsschema worden ingevoerd. Een Citroën met benzinemotor heeft nu nog maar eenmaal per 20.000 km een servicebeurt nodig, met tussentijds eenmaal olierversen. De diesels doen het ook prima, met een interval van 22.500 km en slechts twee verversingsbeurten tussendoor.

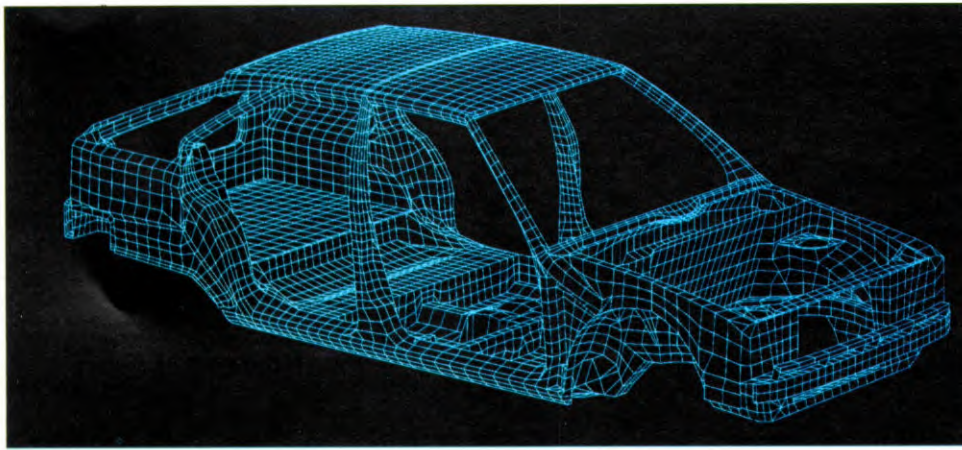
De kunststof bumpers en beschermende zijstrips van de BX voorkomen kleine maar kostbare reparaties als gevolg van parkeerschade. Veel carrosseriedelen zijn geschroefd, dus makkelijk te verwijderen en sommige onderdelen, zoals lampjes, kunnen zelfs zonder gereedschap worden vervangen. Remschijven en remblokken zijn eenvoudig te demonteren en snel te onderhouden. De hydro-pneumatische wielophanging kent geen conventionele schokdempers. En geen hoofdremcilinder die wegens slijtage moet worden vervangen.

Hoewel het theoretisch mogelijk is om een auto te construeren die na een botsing vrijwel onbeschadigd is, zouden hierbij op de inzittenden krachten worden uitgeoefend die onaanvaardbaar zijn. Het ontwerp moet de gulden middenweg zijn tussen beschermende stevigheid en absorberend vermogen om de snelheid van de auto te verminderen en deze krachten te reduceren. Computer Aided Design kan een aanwijzing geven over de noodzakelijk vereiste stevigheid, maar alleen uit praktijkproeven, waarbij gebruik wordt gemaakt van o.m. high-speed filmcamera's, en de daaruit volgende analyses kunnen het absorberend vermogen en de elasticiteit bij een botsing worden afgeleid. Veiligheids-botsproeven zijn een onderdeel van voortdurend onderzoek. Zodra er een nieuwe versie van een model is ontwikkeld, moet deze worden getest alvorens hij op de markt kan worden gebracht.

Citroëns worden verkocht in 107 landen over de hele wereld, waar ze worden blootgesteld aan de meest uiteenlopende weg- en weersomstandigheden. De auto die u koopt, is dan ook geconstrueerd om de slechte omstandigheden die hij kan tegenkomen, probleemloos te weerstaan.

1) Door keuze van de juiste kwaliteit staal en toepassing van een strenge materiaalcontrole kan roestvorming al worden voorkomen vóór de laklaag wordt aangebracht. Bij de modellering van het staal wordt in de persen een oplosbaar smeermiddel gebruikt, dat daarna kan worden afgespoeld zonder dat daarbij



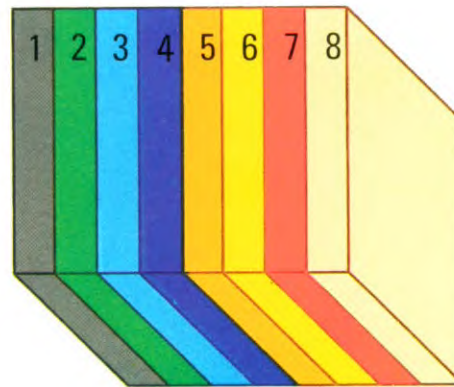
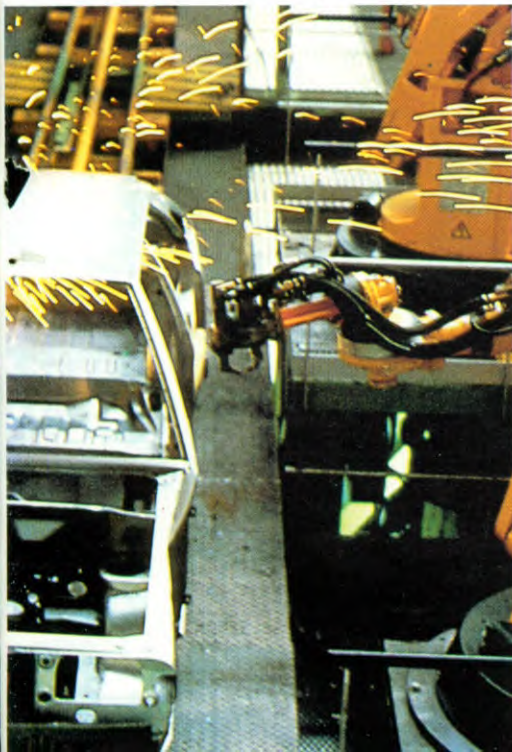


Voor strategische delen van de carrosserie worden materialen gekozen die passen bij de functie en de risico's waaraan bepaalde delen van de auto in de loop der tijd blootstaan.

1) Uiterst koolstofarm, lichtgewicht staal heeft een hoge kracht/gewichtsverhouding en kan zeer doelmatig worden verwerkt in de kreukelzones voor en achter in de auto. Het heeft een laag koolstofgehalte en is minder gevoelig voor roestvorming.

eventueel bijtend-zure reinigingsmiddelen nodig zijn.

2) Sommige delen van de carrosserie zijn al gevormd uit geanodiseerd staal, maar het hele casco wordt ondergedompeld in een oplossing van vloeibaar zinkfosfaat. Die wordt vervolgens tot 180°C verhit om te versmelten met het staal, zo-



dat een anti-corrosieve „drager” ontstaat waarop volgende lagen zich kunnen hechten.

3) Bij de kataforese-behandeling wordt gebruik gemaakt van elektrische stroom om de hele carrosserie te bedekken met een beschermende harslaag. De auto is de negatieve pool (kathode), zodat tijdens de behandeling geen zuurstof kan vrijkomen van het casco. – hierdoor is dit veel minder gevoelig voor oxidatie (roest) dan bij het ouderwetse positieve „anode” systeem. De hele carrosserie wordt ondergedompeld en in beweging gebracht zodat de hars ook tot in alle holle ruimten doordringt.

4) Met plastische spuitkit worden alle carrosserie-openingen afgedicht.

5) De hele onderzijde en kwetsbare delen van de wielkasten worden voorzien van een mastieklaag als bescherming tegen steenslag.

6) Een elektrostatische grondlaag wordt aangebracht door robot-verfspuiten en „gebakken” bij 140°C.

2) Gegalvaniseerd staal wordt op grote schaal in de constructie van de auto toegepast voor extra bescherming tegen roest op potentieel kwetsbare plaatsen.
3) Gekataforeiseerd staal, dat vooral in de buitenkant van de carrosserie wordt verwerkt, biedt dezelfde bescherming als gegalvaniseerd staal. Als de galvanische of kataforese laag wordt beschadigd, heeft deze de neiging om „terug te kruipen” over de kras en zo het staal weer tegen corrosie te beschermen.

4) De grootschalige toepassing van kunststoffen in de BX zorgt voor een vermindering van het gewicht – en natuurlijk zijn ze roestvrij. In de wielkasten beschermt een kunststof laag de carrosserie tegen steenslag.

7) Twee lagen acryl lak worden kruislings over elkaar aangebracht voor een gelijkmatige dekking. Vervolgens wordt deze tot 130°C verhit zodat een hard, hoogglanzend oppervlak ontstaat. Bij sommige kleuren volgt nog een extra laag transparante lak.

8) De was die wordt ingespoten in holle ruimten en onder de spatborden blijft flexibel en vormt zo een levenslange bescherming van deze delen van de carrosserie.

Elke auto wordt tussen twee fasen van de behandeling steeds grondig gecontroleerd en teruggestuurd voor een herhaalde behandeling als ook maar de geringste afwijking wordt geconstateerd. Als de auto's kant en klaar van de montagelijnen komen, worden er willekeurig exemplaren uitgepikt waarmee 10.000 km wordt afgelegd, ook door zout water om te controleren of de bescherming constant is.

Vervangende plaatwerkdelen voor alle modellen van Citroën ondergaan eenzelfde serie behandelingen, zodat zij precies passen bij de oorspronkelijke delen van de carrosserie.

Een wijldvertakt service-net.

De Citroën agentenorganisatie in Europa omvat bijna 10.000 officiële service-adressen en is daarmee een van de grootste!

Meervoudige service.

Boeken met tijden van reparaties en onderhoudswerkzaamheden. Deze boeken die met grote zorg zijn samengesteld en door Franse verzekeringsmaatschappijen als maatstaf worden gehanteerd, geven nauwkeurig de tijden aan van alle ingrepen die een auto kan ondergaan. U kunt deze boeken altijd raadplegen en om nadere uitleg vragen.

Citroën Kroongarantie.

Citroën voelt zich verantwoordelijk voor alle auto's die de showroom verlaten. En blijft zich verantwoordelijk voelen. Vandaar de Citroën Kroongarantie. Een royale garantie in de stijl die Citroën eigen is:

Arbitrage van ANWB.

De Citroën Kroongarantie laat geen enkele ruimte voor misverstanden. Toch zouden beide partijen om een of andere reden elkaar weleens een keertje niet kunnen vinden. In dat geval kunt u een beroep doen op de ANWB voor een bindende uitspraak. Citroën is daaraan gebonden, u ook. Een alleszins eerlijke regeling.

1 jaar totale garantie.

De garantie op uw nieuwe Citroën is een totale garantie. Dat wil zeggen op onderdelen zowel als op arbeidsloon. Twaalf volle maanden lang, ongeacht het aantal gereden kilometers.

2 jaar garantie op het hydropneumatische veersysteem.

Het hydropneumatische veersysteem van de GSA, BX en CX is uniek om het comfort dat het biedt, uniek door zijn technisch vernuft en uniek omdat het onverslijtbaar is. Citroën is dermate overtuigd van de bedrijfszekerheid ervan, dat u 24 maanden lang totale garantie krijgt tot een maximum van 100.000 km.

5 jaar garantie op de volgens de ML-methode getectyleerde delen.

Citroën garandeert gedurende de eerste vijf jaar na aflevering van de nieuwe auto de roestwerende behandeling van de holle delen van uw auto, onder voorwaarde dat het daarbij behorende onderhoudsadvies wordt opgevolgd. Deze garantie dekt het risico van schade veroorzaakt door corrosie ontstaan aan de binnenzijde van het betrokken deel.

Gratis hulp onderweg.

Mocht uw Citroën tijdens het eerste jaar, om de een of andere reden stil komen te staan, wegens een storing waarvan de reparatie door de garantie gedekt wordt, dan komt de dichtsbijzijnde Citroën agent u te hulp. U hoeft maar te bellen en het komt voor elkaar. Gratis. Waar u ook bent in Europa.

Leasing bij Citroën.

U kunt bij Citroën ook leasen. Het voordeel van leasing is dat u op de cent nauwkeurig weet wat uw kilometerprijs is. Ook dat is een aspect van veilig en comfortabel rijden. Iedere Citroën agent kan u alle informatie over leasing verstrekken.

Dealerstempel:

Deze folder is samengesteld in de zomer van 1984 en betreft derhalve de modellen 1985. Citroën behoudt zich het recht voor om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in de uitvoering van zijn auto's. De gegevens in deze folder kunnen dus nooit als bindend worden beschouwd.

N.B. De op diverse foto's afgebeelde veiligheidsgordels achter zijn in Frankrijk verplicht en behoren daar derhalve tot de serie-uitrusting. In Nederland worden zij niet standaard geleverd; zij zijn desgewenst als accessoire leverbaar.