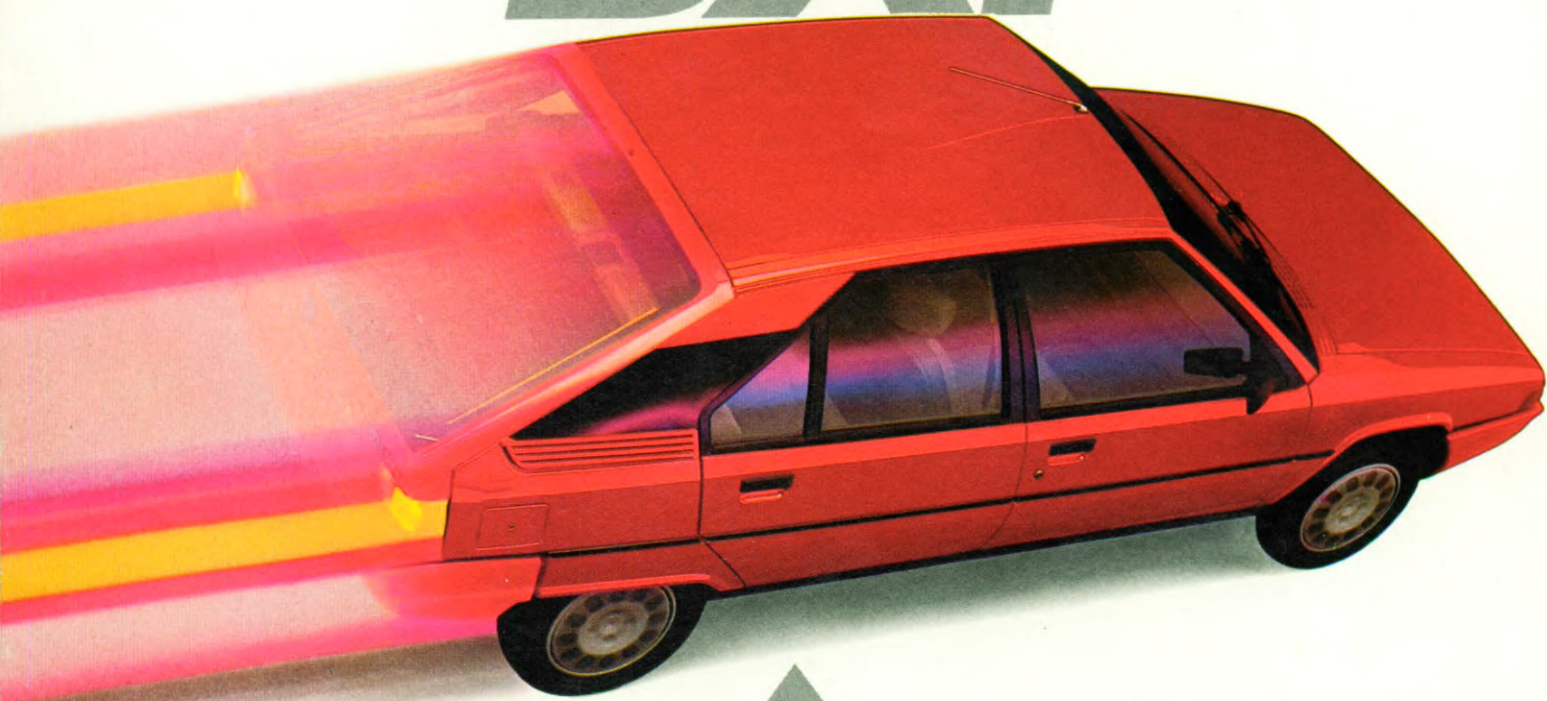


**DE  
NIEUWE  
CITROËN  
BX.**





# EEN GEHEEL NIEUWE AUTO.

Toen Citroën met het project BX startte, stelde zij aan haar technici een hele reeks eisen:

- I Een auto voor een breed publiek die nog meer biedt dan de traditionele Citroën kwaliteiten, zoals aërodynamica, wegligging, veiligheid, stijl en comfort.





- II Uitstekende prestaties: hoge kruissnelheid, felle acceleratie, nauwkeurige en directe besturing.
- III Compact van buiten, maar ruim van binnen.
- IV Een auto die toonaangevend is voor zuinigheid, goedkoop onderhoud en lange levensduur.
- V Een auto die zonder zijn karakter geweld aan te doen in een heel scala van diverse modellen kan worden gebracht, van het eenvoudigste tot het meest geraffineerde. Een haast onmogelijke opgave. En toch is dit pakket verlangens de basis geweest voor buitengewoon verrassende oplossingen en een belangrijke vooruitgang op het gebied van techniek en vormgeving.





# EEN BIJZONDER VOORBEELD

Ten eerste: de vormgeving. De Italiaan Bertone heeft het basisonwerp geleverd en dat heeft Citroën verder laten uitwerken en ontwikkelen door haar specialisten in aërodynamica. Het silhouet en de details werden verfijnd met als uitkomst: de sterk aflopende motorkap, de vorm van de luchtinlaat van de radiator, de verzonken en gelijkde voor- en achterraut, de afwezigheid van regengoten, strak aansluitende portieren en zijpanelen, verzonken deurkrukken, gestroomlijnde buitenspiegels, geprofileerde en verzonken koplampen, volkomen platte wioldoppen en nog vele andere in het oog springende kenmerken zoals de voor- en achterspoiler. Het resultaat? Een carrosserieprofiel dat een uiterst lage luchtweerstandscoefficient geeft: slechts 0,335 (bij de BX14).

## De verborgen factor.

Maar belangrijker nog dan de stroomlijn is een ander coëfficiënt waaraan door verschillende fabrikanten nogal eens wordt voorbij gegaan, namelijk de CxF. De enige juiste manier van meten, omdat de CxF niet alleen betrekking heeft op het profiel van het voertuig, maar ook op het feit dat het zich tegen de lucht in verplaatst en dat het onderhevig is aan de aërodynamische krachten op alle delen, zowel in de hoogte, de lengte en de breedte.

Met de maten van 4,23 m (lengte), 1,66 m (breedte) en 1,361 m (hoogte) is de CxF 0,64. Dat wil zeggen 10% beter ten opzichte van de modellen die al vermaard zijn om hun efficiënte Cx waarde. Deze reductie van 10% betekent ook een vermindering in brandstofverbruik in de orde





# VAN TECHNISCH KUNNEN.

van 3 à 5% bij kruissnelheid. Een duidelijke stap vooruit.

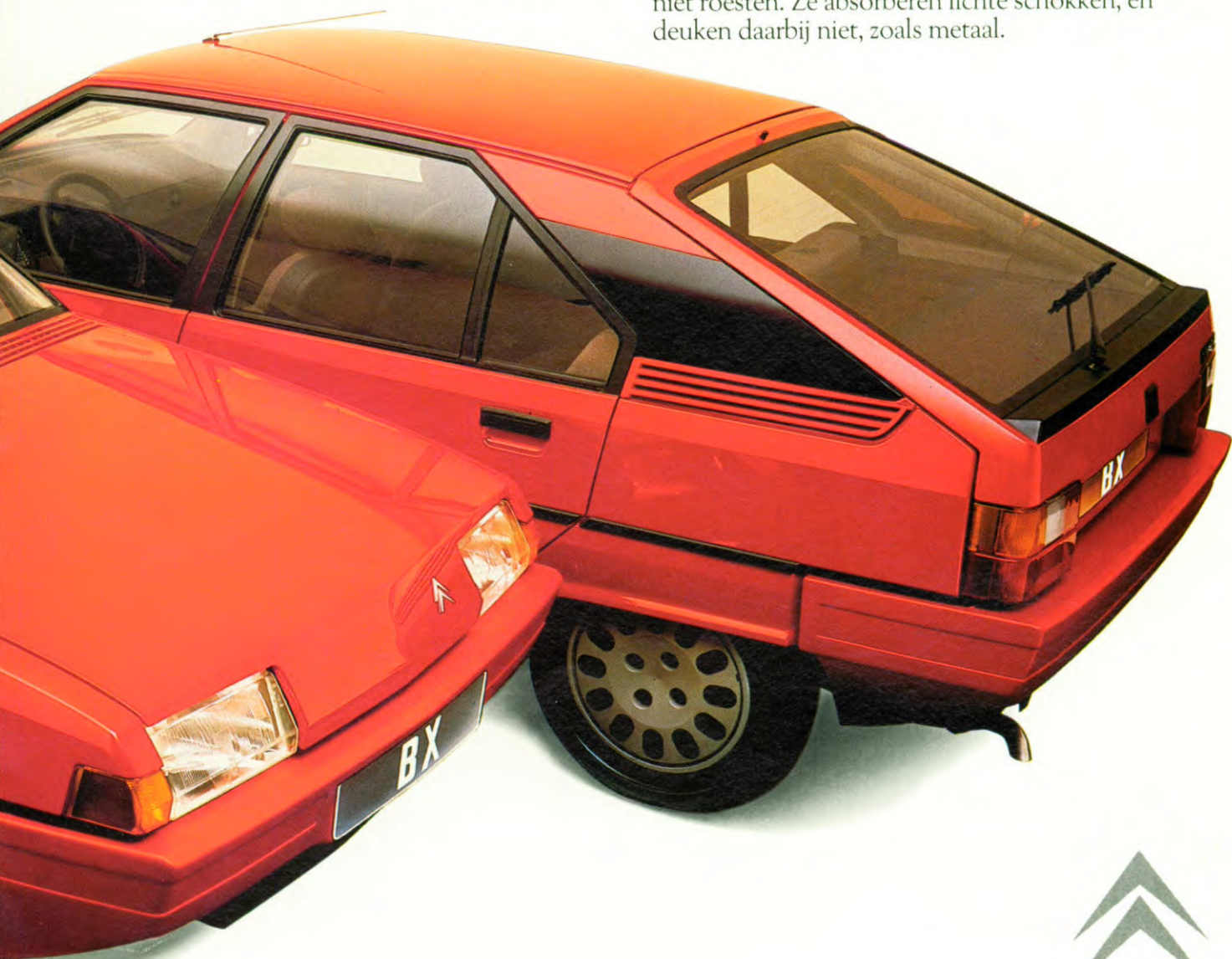
In het verleden had men voor het halen van een dergelijk cijfer slechts één oplossing: een kleinere ruimte voor de inzittenden. Citroën heeft met de BX een totaal andere oplossing gegeven: de meest gunstige CxF waarde gecombineerd met een interieurruimte die groter is dan de gemiddelde auto met een minder gunstige CxF waarde.

## Sterker bij minder gewicht.

De carrosserie van de BX bestaat uit  $\pm$  40% minder onderdelen en is 35 kg lichter dan bijvoorbeeld die van de Citroën GSA. Het aantal puntlassen is kleiner en toch is het koetswerk sterker. Portieren en hun stijlen zijn van een

nieuw ontwerp. Ze zijn sterker, lichter en vragen minder ruimte van het interieur. Bovendien is de gelaagde voorruit – gewoonlijk in rubber gevat – verzonken en gelijkmd, hetgeen bijdraagt tot de stevigheid van de carrosserie. Hetzelfde geldt voor de achterraut. Om kort te gaan, de BX carrosserie biedt meer ruimte, is lichter en toch sterker. Omdat er voor deze wagen minder puntlassen nodig zijn – en die dan ook nog voor het merendeel door robots zijn gemaakt – is de kwaliteit constant en de kans op roestvorming aanzienlijk kleiner.

De nieuwe BX is de eerste grote-serie wagen waarbij een aantal niet-dragende delen, zoals motorkap, achterklep en achterzijpanelen, van kunststof van hoge kwaliteit is gemaakt. Deze synthetische materialen zijn lichter en kunnen niet roesten. Ze absorberen lichte schokken, en deuken daarbij niet, zoals metaal.





# EEN NIEUWE DIMENSIE.

De BX is in alle opzichten het voorbeeld van een moderne auto. De lage en compacte vorm zal u zeker aanspreken. Maar misschien bewondert u nog het meest het interieur. De indruk van ruimte is geen illusie maar realiteit. Let u maar eens op de breedte op schouderhoogte, de ruimte voor benen en hoofd. Van achter het stuur heeft u een panoramisch uitzicht dank zij een ver doorlopende voorruit en smalle

raamstijlen. De grote ruitewisser met ingebouwde sproeier verzekert u ook bij slecht weer een perfect zicht op de weg.

Het fraaie dashboard biedt u een scala van bedieningsorganen onder vingertopbereik. Het topmodel – de BX16TRS – bezit daarnaast een toerenteller, een elektrische oliepeilmeter en een controle op open portieren en twee buitenspiegels van binnenuit verstelbaar.







### **Frisse lucht naar behoefte.**

Het dashboard heeft zes grote luchtroosters met zijruitontwaseming (alleen de BX16TRS). In totaal zorgen maar liefst elf luchtroosters – op drie verschillende hoogten – voor frisse of warme lucht voor een aangenaam klimaat in de auto. Elke 15 seconden wordt alle lucht in de auto geheel ververs.

De bevestigingspunten van de veiligheidsgordels zijn in de deurstijlen onzichtbaar weggewerkt en de gesp zelf is aan de stoel gemonteerd. Daardoor is hij altijd onder direct handbereik ongeacht de positie van de stoel. De gordel zit comfortabeler en verschaft de grootste veiligheid bij een eventuele botsing. De rugleuning wordt versteld door een draaimechanisme aan de voorkant van de stoel, de meest voor de hand liggende plaats. In de BX16TRS zijn de voorstoelen ook in hoogte verstelbaar. Voor de achterpassagiers zijn de rugleuningen van de voorstoelen voorzien van opbergtassen.





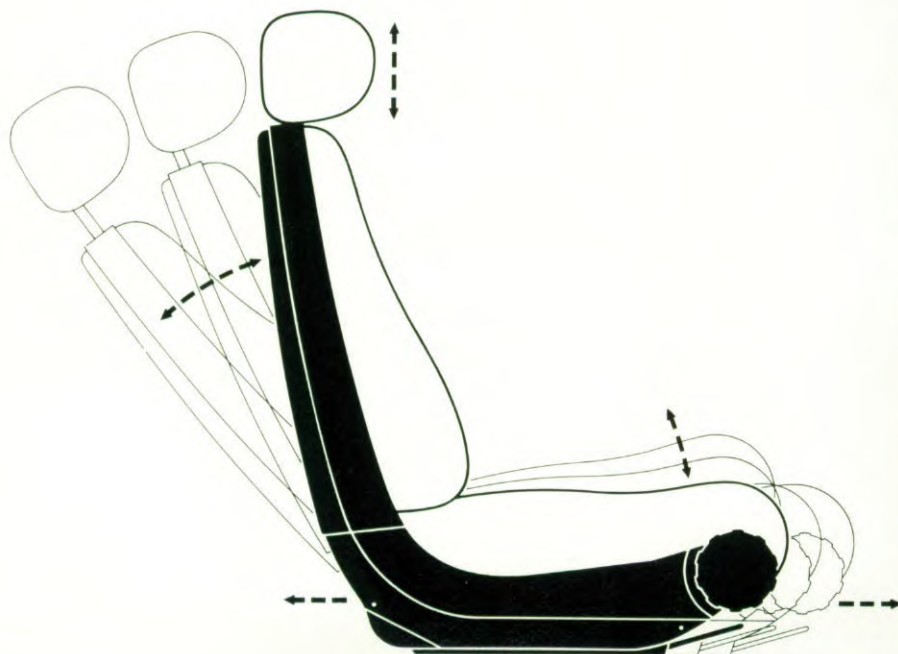
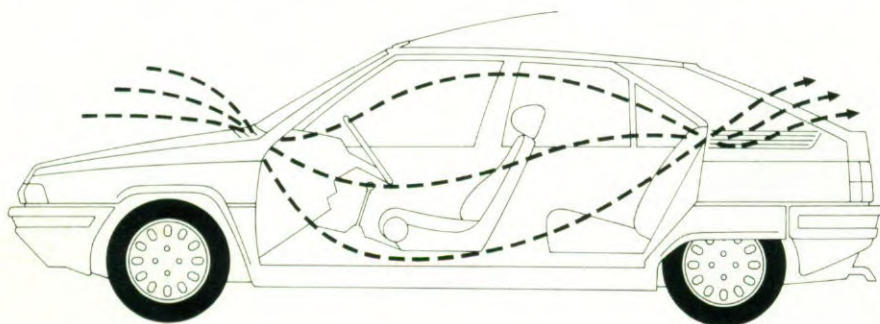
# EEN ECHTE SALON.

De voorstoelen zijn dusdanig gevormd dat de achterpassagiers een maximum aan knie- en voetruimte hebben. Zo wordt de achterraimte volledig benut voor het comfort van de passagiers. Dit comfort wordt nog versterkt door de voorgevormde achterzittingen. En zo kunnen in de BX vijf volwassenen comfortabel worden vervoerd en daarbij beschikken ze nog over een bagageruimte van 444 dm<sup>3</sup>. En dat is heel wat meer dan veel auto's die een afzonderlijke kofferruimte hebben. Dank zij de vijfde deur biedt de BX een ideale ruimtelijke indeling. Met neergeklapte achterbank is er een ruimte van 1455 dm<sup>3</sup> bij een vloerlengte van 1,43 m. De lage drempel maakt het in- en uitladen heel gemakkelijk.

Zo nodig kan de auto dank zij de fameuze hydropneumatische vering in een hogere of lagere stand worden gezet. En dat is nog niet alles, want de BX behoudt een constante rijhoogte en dezelfde stureigenschappen ongeacht de belasting.

## Passagiers met alle zorg omringd.

Trouw aan haar traditie heeft Citroën ook bij de BX de veiligheid van bestuurder en passagiers voorop gesteld. De inzittenden bevinden zich in een echte veiligheidskooi. De carrosserie om deze kooi is zo ontworpen dat deze bij een botsing progressief vervormt, waardoor de kracht ervan een belangrijk minder effect heeft op de inzittenden. De gelijmde





voorraut kan niet loslaten en de stuurkolom is zo geconstrueerd dat hij van de bestuurder wegnikt. In het interieur zijn geen uitstekende delen – ook niet bij de portierophanging – en het geheel is royaal gecaptioneerd. Alles ter wille van de veiligheid.





# EEN NIEUWE RIJERVARING.

De BX serie bestaat uit twee reeksen modellen, de BX14 en de BX16, en drie prestatieniveaux op basis van dwarsgeplaatste watergekoelde motoren.

De BX16 heeft een volledig nieuwe motor van 1580 cm<sup>3</sup> geheel van aluminium, met een dubbelpoorts carburateur, een bovenliggende nokkenas met drijfriem en verbrandingsruimten met dwarsdoorstroming die een hogere thermodynamische werking verzekeren. Dit resulteert in een beter rendement en een zuiniger brandstofverbruik. Met de 5-versnellingsbak en de 1580 cm<sup>3</sup> motor van 90 pk komt de BX16 in 11,5 seconden van 0 op 100 km/h. De maximum snelheid is 176 km/h. De BX14 heeft een compacte lichtmetalen motor van 1360 cm<sup>3</sup> met geïntegreerde versnellingsbak, leverbaar met verschillende prestatieniveaux: 62 pk met 4-versnellingsbak en 72 pk met 5-versnellingsbak. De motor van 72 pk stelt de BX14E evenals de BX14RE in staat om in 13,5 seconden vanuit stilstand een snelheid van 100 km/h te bereiken. De maximum snelheid is 163 km/h. Voor de 62 pk-versie van de BX zijn deze cijfers respectievelijk 15,6 seconden en 155 km/h. Dit zijn alleen maar cijfers, ongetwijfeld interessant om te weten, maar zodra u achter het stuur zit en wegrijdt dan ervaart u de nieuwe stijl van rijden van deze geheel nieuwe Citroën.

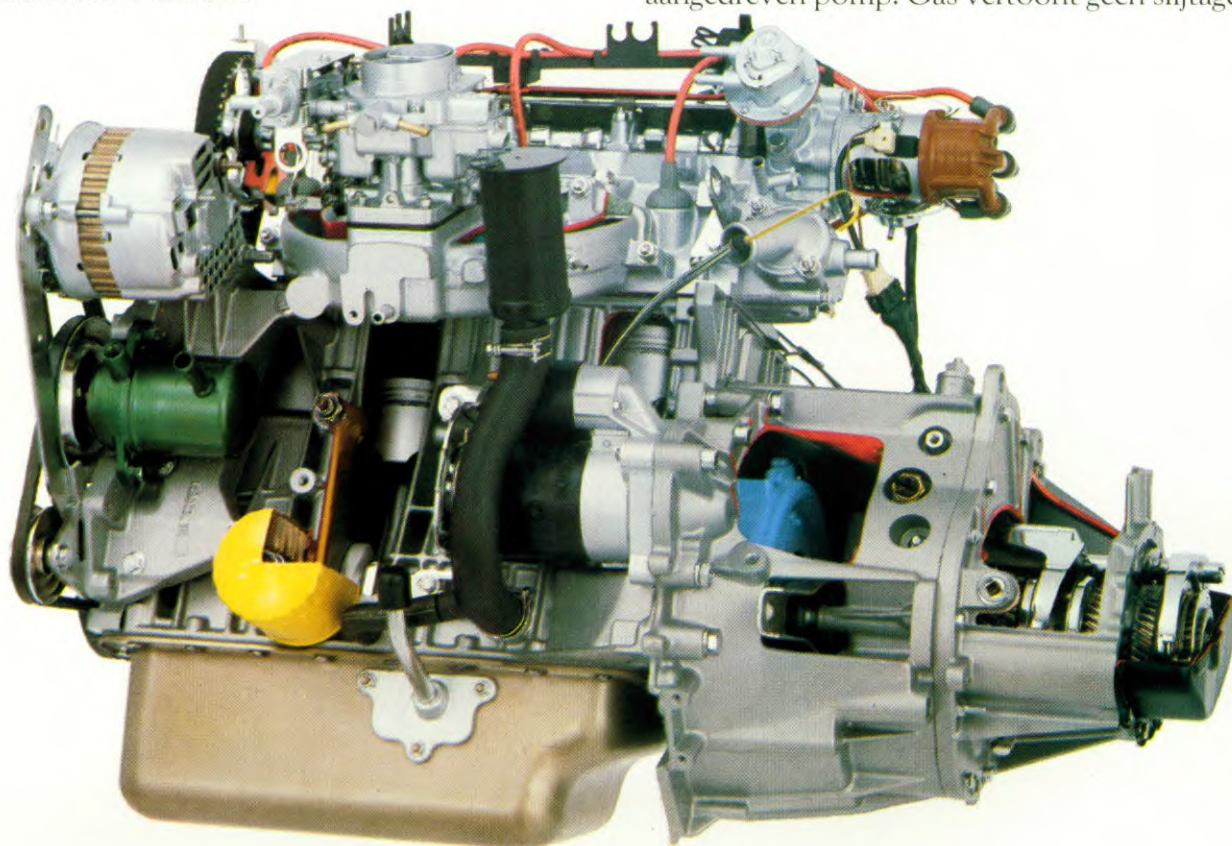
## Een sterke combinatie.

De lichte aërodynamische carrosserie, motoren met hoog rendement en de uitzonderlijke veer karakteristiek geven de BX kracht en dynamisme. Zet de auto maar eens in een scherpe bocht en u zult constateren met welk een gemak hij deze neemt dank zij de tandheugelbesturing en de voorwielaandrijving. Overhellen wordt tot een minimum gereduceerd door de stabilisatorstangen voor en achter. Voor nog betere prestaties zijn de BX-en met een 1580 cm<sup>3</sup> motor standaard uitgerust met TRX-banden.

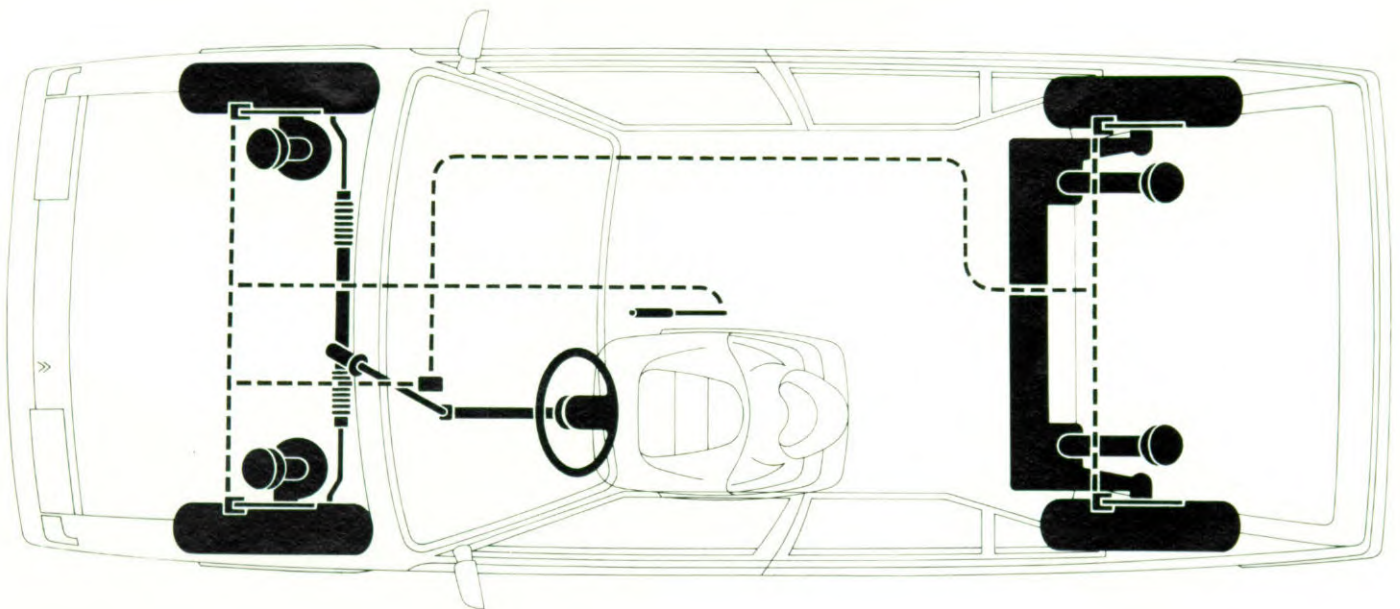
## Het hydropneumatische veersysteem nog overtroffen.

Met de BX is de ophanging nog beter geworden. De ingenieurs van Citroën zijn er in geslaagd de geavanceerde technologie van de hydropneumatica te combineren met de bekende voordelen van de Mc Pherson ophanging: weinig plaats innemend en licht.

Het is de hydropneumatische vering die de Citroëns hun legendarische reputatie van comfort, constante besturing en schokabsorptie heeft gegeven. De basis hiervan is een hoeveelheid gas die wordt samengeperst door een vloeistof die de veerbewegingen doorgeeft. De vloeistof wordt onder druk gehouden door een door de motor aangedreven pomp. Gas vertoont geen slijtage-







verschijnselen zoals bij een metalen veer. Het dempen van een schok vindt plaats door een dubbelwerkend ventiel dat in deze unit is ingebouwd. Vandaar de besparing op gewicht en ruimte als men dit geheel vergelijkt met de klassieke schokbrekers en veersystemen.

Bij de BX maakt de hydropneumatische unit deel uit van het geometrisch Mc Pherson-systeem, waardoor wordt geprofiteerd van de voordelen van beide systemen. De achtervering werkt via horizontale draagarmen waarin het hydropneumatische systeem is opgenomen. Door deze compacte ophanging kan de achtervloer van de BX volkomen vlak zijn, waardoor aan nuttige ruimte is gewonnen.

Het hydropneumatische systeem heeft bewezen een onvergelykbaar betere vering te zijn dan de conventionele systemen. In de BX is die verder ontwikkeld waardoor hij niet alleen het comfort van zijn voorgangers ten minste evenaart, maar bovendien nog preciezer en veiliger rijdt.

### Onveranderlijk rijgedrag.

Draagt de hydropneumatische vering al bij tot een perfecte besturing, dit komt nog eens te meer tot uitdrukking door de ongevoeligheid voor belading. Want hoe zwaar zijn belading ook

is, de BX reageert altijd op precies dezelfde wijze en blijft op constante rijhoogte, waardoor het aërodynamisch rendement optimaal blijft. Het is bekend dat van auto's met orthodoxe vering en die in theorie over een goede aërodynamica beschikken, de luchtweerstand echter in de praktijk beduidend groter wordt zodra ze beladen zijn of op een oneffen wegdek rijden. Immers hun vering is niet stabiel zoals die van de BX. En wilt u – comfortabel gezeten in uw bestuurdersstoel – de wagen hoger of lager stellen in verband met slecht terrein of in- en uitladen, geen probleem; u haalt een hendel over en het systeem doet zijn werk. En of dit nog niet genoeg is, het remsysteem benut de opgebouwde druk van het achterveersysteem waardoor de remmen onmiddellijk op de schijven kunnen reageren. De Mc Pherson veerpoten verzekeren door hun uitlijning te zamen met het hydropneumatische systeem dat de BX voortreffelijk remt zonder te 'duiken'.





# CONTROLE VAN DE KOSTEN.

De BX is een betaalbare auto, die uw vertrouwen waard is en het niet zal beschamen. Afhankelijk van uw wensen en rijstijl kunt u een BX kiezen die precies bij u past. Welk model u ook kiest en over welk motorvermogen u wilt beschikken, u kunt er van op aan dat hij tot de beste in zijn klasse behoort als het gaat om brandstofbesparing. Het lichte gewicht en de doelmatigheid van de aërodynamica, de moderne motor, de 5-versnellingsbak, dit alles draagt er toe bij dat zelfs de 90 pk van de BX16 een brandstofverbruik oplevert van om en nabij de 5,6 l per 100 km bij een constante snelheid van 90 km/h. In het stadsverkeer verbruikt de BX van 62 pk slechts 7,7 l per 100 km.

	Verbruik in liters per 100 km				
	BX	BX14E	BX14RE	BX16RS	BX16TRS
constante snelheid van 90 km/h	5,6	5,5	5,5	5,6	5,6
constante snelheid van 120 km/h	7,5	7,1	7,1	7,4	7,4
stadsverkeer	7,7	8,5	8,5	8,9	8,9
gemiddeld	6,9	7,0	7,0	7,3	7,3

## Waardevast

De BX behoudt zijn waarde. De geavanceerde constructie van de carrosserie en de uit twee delen opgebouwde portieren verminderen het aantal puntlassen. Dit vermindert in gelijke mate de kans op roest. De carrosserie van de BX bestaat uit een weloverwogen combinatie van staalplaat dat een kataforese-behandeling heeft ondergaan, gegalvaniseerde delen en synthetische materialen. Bovendien zijn de holle delen getectyleerd en zijn de wielkasten door PVC beschermd. Allemaal doeltreffende maatregelen om roestvorming te voorkomen en een lange levensduur en waardevastheid te verzekeren.

## Onderhoud: minder dan twee uur per jaar.

Het uiterst zuinige karakter van de BX strekt zich ook uit tot andere zaken dan alleen maar een zuinig brandstofverbruik. De BX is er op berekend dat hij 40% minder tijd in de garage door-



brengt dan vele soortgelijke auto's van andere merken. Dit betekent een aanzienlijke besparing op uw onderhoudsrekening. Voor alle BX modellen ligt het interval van de onderhoudsbeurten bij 20.000 km, met slechts om de 10.000 km olie verversen en een routinecontrole. In de praktijk is dank zij de gemakkelijke bereikbaarheid van de motor met toebehoren, alsook het diagnosecontact voor elektronische controle, de zelfstellende koppeling, enz., het onderhoud tot minder dan twee uur per jaar teruggebracht.

De cijfers (1 uur en 57 minuten gemiddeld per jaar voor de BX14 en 1 uur en 48 minuten gemiddeld voor de BX16 modellen) liggen 40% onder het Europees gemiddelde voor auto's van dezelfde klasse. Kleine routine-reparaties zoals het vervangen van remvoeringen (een werkje van een half uur) of het vervangen van bougies nemen 30% minder tijd in beslag dan het Europees gemiddelde. De transistorontsteking zorgt er voor dat de auto altijd start en heeft geen onderdelen die regelmatig onderhoud nodig hebben. Het hydropneumatische veersysteem vraagt aanmerkelijk minder onderhoud dan de conventionele systemen. Met zijn draaicirkelstraal van 5,08 m is de BX makkelijk te parkeren en de met een veerkrachtige stof beklede bumpers beschermen de carrosserie tegen lichte schokken. De clignoteurs zijn zonder gereedschap te vervangen. En de spatborden zijn gemakkelijk demontabel omdat ze met bouten zijn bevestigd. De benzinevuldop is aangebouwd aan het luikje dat voorzien is van een slot. Op deze manier kunt u de vuldop nooit kwijtraken. Tussen twee haakjes, er is één enkele sleutel voor de tankdop, de portieren, de achterklep en het contact. De meest luxueuze uitvoering – de BX16TRS – heeft ook nog een centrale vergrendeling.





# CITROËN BX, ZIJN

## GARANTIE EN SERVICE.

### Een wijvertakt 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 BX 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.

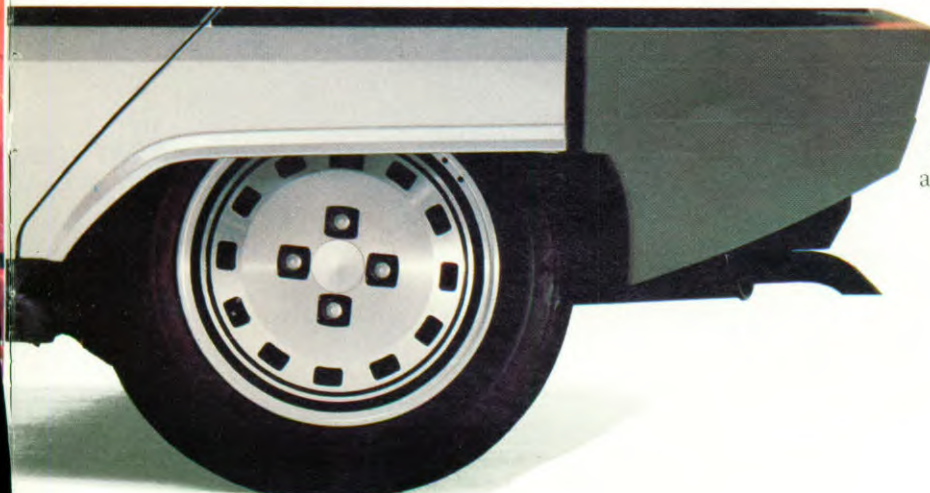
Citroën garandeert gedurende de eerste vijf jaar na aflevering van de nieuwe auto de roestwerende behandeling van de holle delen van uw auto, onder voorwaarde dat het daarbij behorende onderhoudsadvies wordt opgevolgd. Deze garantie dekt het risico van schade veroorzaakt door corrosie ontstaan aan de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





# EEN PRIMA KEUZE.

Alle BX-modellen hebben standaard H4 koplampen; ruitewisser met 3 snelheden waarvan 1 interval; elektrische ruitensproeier; gelaagde voorruit; van binnenuit verstelbare buitenspiegel; achterrautverwarming; afsluitbaar klepje van de brandstofvulopening; rol gordels voor; voorstoelen op twee manieren verstelbaar; stoffen bekleding; verstelbare zonneklep bestuurder en zonneklep passagier met make-up spiegel; binnenspiegel met dag- en nachtstand; verlichte aansteker; asbak en handschoenenkastje voor; asbakken in de achterportieren; compleet dashboard met controlelampjes voor ontsteking, lichten, handrem, richtingaanwijzer, achterrautverwarming, brandstofvoorraad, koelwaterniveau, koelwatertemperatuur, oliedruk, remblokkenslijtage, alarmverlichting, 'onmiddellijk stoppen', lage druk hydraulisch systeem en remvloeistofniveau in combinatie met testknop; bergvakken in de voorportieren; neerklapbare rugleuning achter met uitneembare hoedenplank; verlichting kofferruimte.

De BX 14RE is bovendien uitgerust met beschermstrips op de flanken, digitaal kwartsklokje, radio-uitrusting bestaande uit antenne, 2 tweeters en 1 woofer in het dashboard; tassen in de achterportieren; de zitting van de achterbank kantelt met de rugleuning.

De BX 16RS heeft dezelfde uitrusting als de BX 14RE, maar is standaard uitgerust met TRX banden.

De BX16TRS beschikt over gelijktijdige vergrendeling van de vier portieren en de achterklep, over een verklikkerlicht op het dashboard dat aangeeft wanneer een portier niet goed gesloten is, over een toerenteller, een elektrische oliepeilmeter, elektrisch te bedienen portierruiten voor, een verstelbare spot, verstelbare hoofdsteunen voor, hoogteverstelling van de voorstoelen, veiligheidsgordels in een op het interieur afgestemde kleur en rookglas in de achterstijlen. Verder is de ventilatie krachtiger en is er zijruitontwaseming, de achterbank heeft een centrale armsteun en de achterraut een wisser/sproeier.

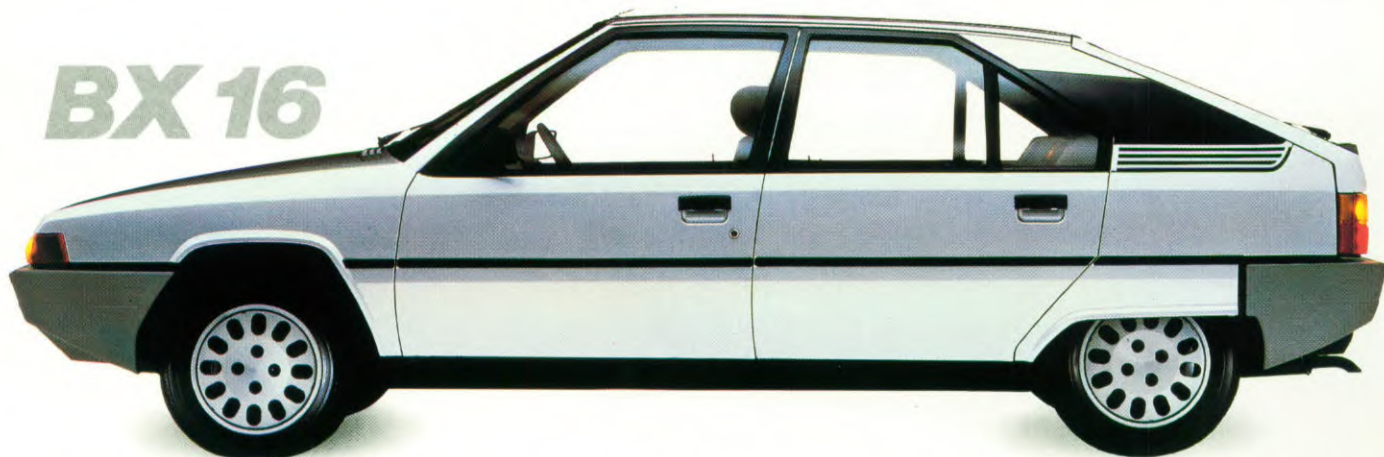
## BX 14



**Voornaamste extra's BX en BX14E.** Geverniste metaallak of zwarte lak; TRX banden en grote wioldoppen; radio-uitrusting (antenne, 2 tweeters en 1 woofer).

**Voornaamste extra's BX14RE.** Ruitewisser/-sproeier achter; 4 lichtmetalen wielen met TRX banden; elektrisch te bedienen portierruiten voor; getint glas en rol gordijntjes; geverniste metaallak of zwarte lak; TRX banden en grote wioldoppen; gelijktijdige vergrendeling van de 4 portieren en de achterklep.

## BX 16



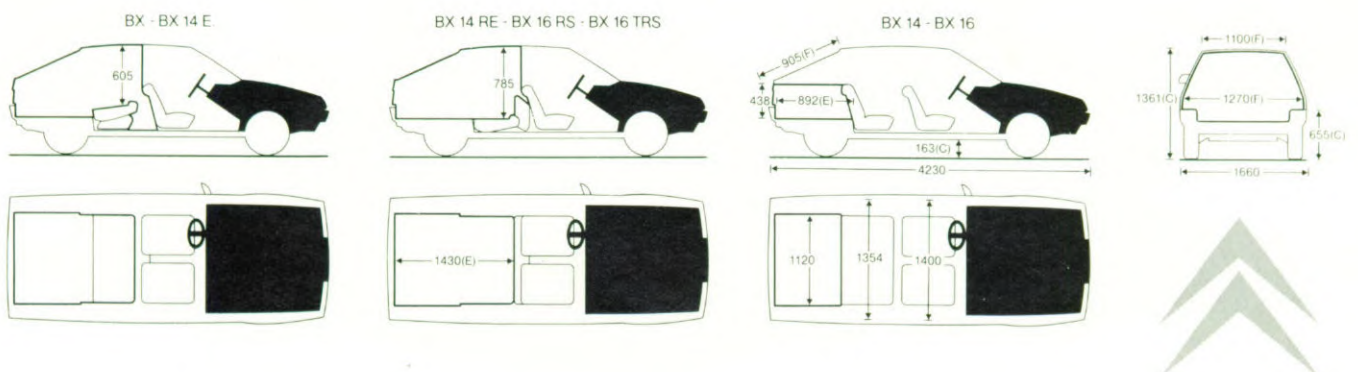
**Voornaamste extra's BX16RS.** Ruitewisser/-sproeier achter; 4 lichtmetalen wielen; elektrisch te bedienen portierruiten voor; getint glas en rol gordijntjes achter; geverniste metaallak of zwarte lak; gelijktijdige vergrendeling van de 4 portieren en de achterklep.

**Voornaamste extra's BX16TRS.** 4 lichtmetalen wielen, elektrisch te bedienen portierruiten achter, getint glas en rol gordijntjes achter, geverniste metaallak of zwarte lak, extra mediumspeakers + mengknop + hoofdtelefoonaansluiting + 12V contact.



TECHNISCHE GEGEVENS	BX	BX 14E	BX 14RE	BX 16RS	BX 16TRS	
<b>MOTOR</b>						
Aantal cilinders	4 in lijn, 72° achteroverhellend			4 in lijn, 30° achteroverhellend		
Cilinderinhoud in cm <sup>3</sup>	1360	1360	1360	1580	1580	
Boring x slag in mm	75 x 77	75 x 77	75 x 77	83 x 73	83 x 73	
Compressieverhouding	9,3 : 1	9,3 : 1	9,3 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1	
Koeling	Water					
Max. vermogen	ISO	44,6 kW 5500 tpm	51,8 kW 5750 tpm	64,7 kW 6000 tpm	64,7 kW 6000 tpm	64,7 kW 6000 tpm
	DIN	62 pk 5500 tpm	72 pk 5750 tpm	90 pk 6000 tpm	90 pk 6000 tpm	90 pk 6000 tpm
Max. koppel	ISO	108 Nm 2500 tpm	108 Nm 3000 tpm	127,5 Nm 3500 tpm	127,5 Nm 3500 tpm	127,5 Nm 3500 tpm
	DIN	11 mkg 2500 tpm	11 mkg 3000 tpm	13 mkg 3500 tpm	13 mkg 3500 tpm	13 mkg 3500 tpm
<b>Aandrijving</b>						
Versnellingsbak	Handgeschakeld, een geheel met motor			Handgeschakeld, naast motor		
Aantal versnellingen	4	5	5	5	5	
Koppeling	Enkelvoudige droge plaat, mechanisch bediend					
Snelheid in km/u bij 1000 tpm	29,57	30,89	30,89	33,98	33,98	
<b>Besturing</b>						
Tandheugel						
Aantal omw. stuurwiel v. aansl. tot aansl.	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8	
Draaicirkel tussen muren (in meters)	10,90	10,90	10,90	10,90	10,90	
Draaicirkel tussen stoepranden (in meters)	10,17	10,17	10,17	10,17	10,17	
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 wiellaagarmen achter. Automatische hoogteregeling voor en achter. Torsiestangen voor en achter.					
Banden	145 SR 14 XZX of MX	145 SR 14 XZX of MX	145 SR 14 XZX of MX	170/65R 365TRX	170/65R 365TRX	
<b>Electrische installatie</b>						
Ontsteking	Transistorontsteking met diagnosecontact					
Accu	12V-175/35Ah	12V-175/35Ah	12V-175/35Ah	12V-175/35Ah	12V-175/35Ah	
Wisselstroomdynamo	750W-50A	750W-50A	750W-50A	750W-50A	750W-50A	
<b>Ruimte</b>						
Aantal zitplaatsen	5	5	5	5	5	
Inhoud bagageruimte (in dm <sup>3</sup> )	444	444	444	444	444	
met neergeklapte achterbank	1455	1455	1455	1455	1455	
<b>Gewichten (in kg)</b>						
Rijklar gewicht	885	895	895	950	950	
Maximum belading	495	495	485	480	480	
Maximum aanhangergewicht zonder rem	450	450	450	475	475	
met rem	1000	1000	1000	1100	1100	
Maximum dakbelasting	75	75	75	75	75	
<b>Inhouden (in liter)</b>						
Benzinetank	44	44	44	52	52	
Motorolie/versnellingsbak	4,5/-	5,0/-	5,0/-	5,0/1,4	5,0/1,4	
Hydraulisch systeem	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	
Ruitespoeier	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	
<b>Prestaties</b>						
Maximum snelheid (in km/u)	155	163	163	176	176	
Acceleratie 0-100 km (in sec.)	15,6	13,5	13,5	11,5	11,5	
400 m met staande start (in sec.)	19,5	18,7	18,7	17,8	17,8	
1000 m met staande start (in sec.)	37,2	35,2	35,2	33,6	33,6	
Verbruik: zie pag. 12						

(C) Draaiende motor (E) Lengte van de vloer (F) Opening van de achterklep





Deze folder is samengesteld in het najaar 1982 en gaat derhalve over de modellen 1983. Citroën behoudt zich het recht voor om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in de uitvoering van haar auto's. De gegevens in deze folder kunnen dus nooit als bindend worden beschouwd.

