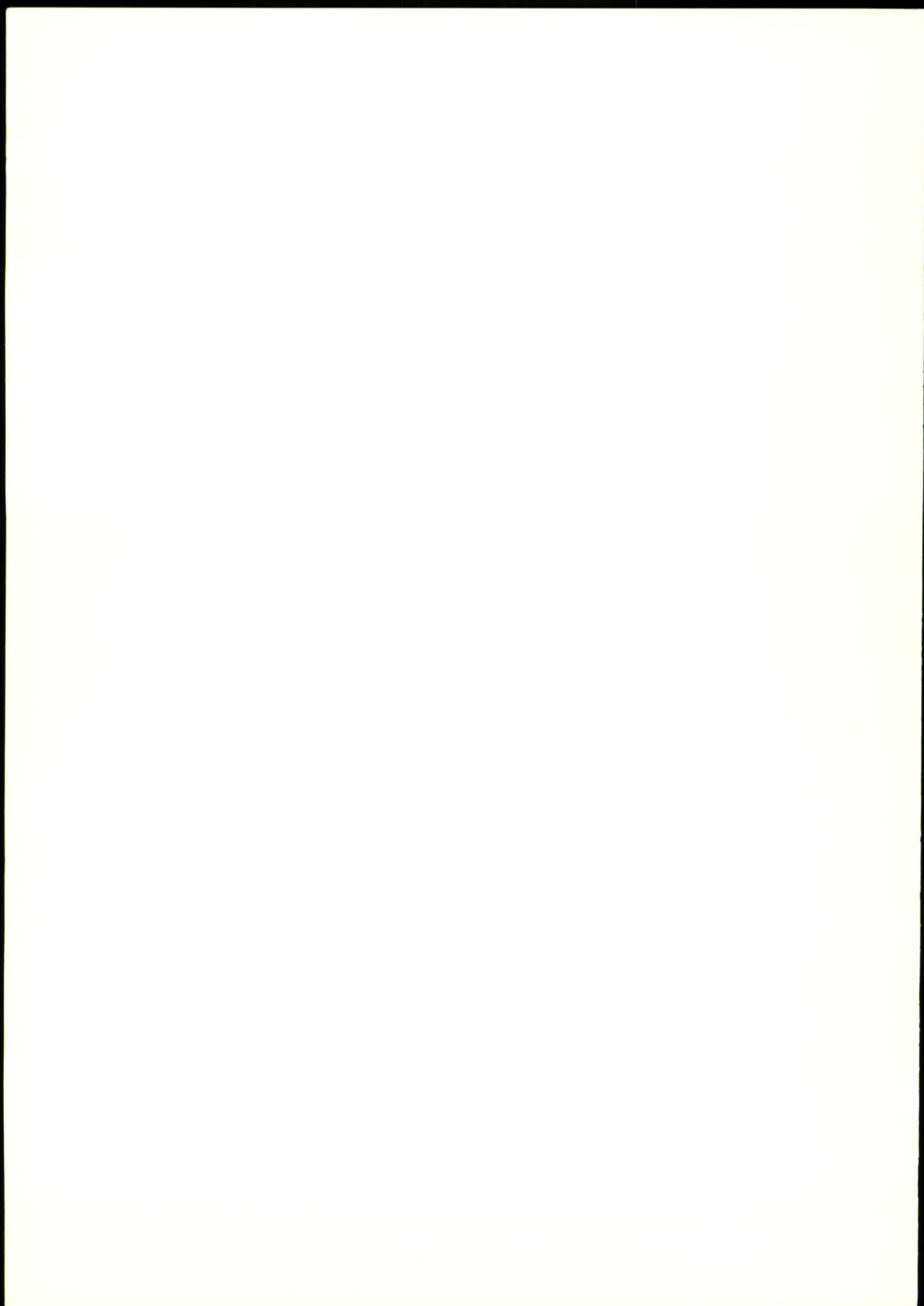


Xantia



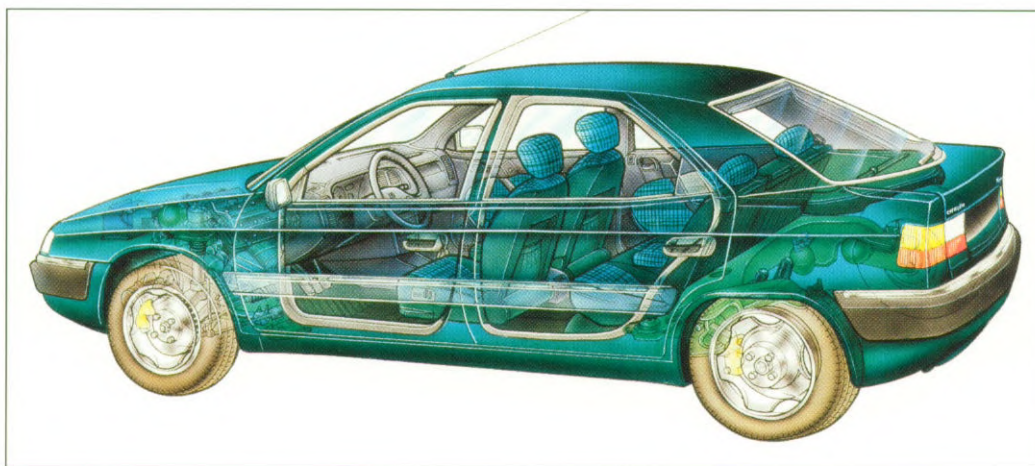
CITROËN presse



inhoud

- 3 Carrosserie**
Structuur, bescherming
- 7 Wegliging**
Assen, vering, wielen en banden
- 14 Stuurinrichting en remmen**
- 16 Motoren**
Inlaatsysteem, ontstekingsstelsel, koelsysteem
- 21 Transmissie**
Koppeling, versnellingsbak
- 25 Geluidsisolatie**
Echoloze kamer, galmkamers, modale analyse
- 27 Interieur**
Flexibiliteit, lichtinval, comfort, uitrusting
- 31 Veiligheid**
Actief, passief, verlichting
- 35 Bescherming van het milieu**
Vermindering van de luchtverontreiniging, recycling, nul-storting
- 38 Overzicht technische gegevens**
Afmetingen, gewichten, inhoud, aerodynamica, prestaties, verbruik

Uitgebreide technische gegevens



Bij de introductie omvat het Citroën Xantia gamma drie modellen, verdeeld in twee uitrustingsniveaus en drie motoren met benzine-injectie: 1,8, 2,0 l, 16 kleppen.

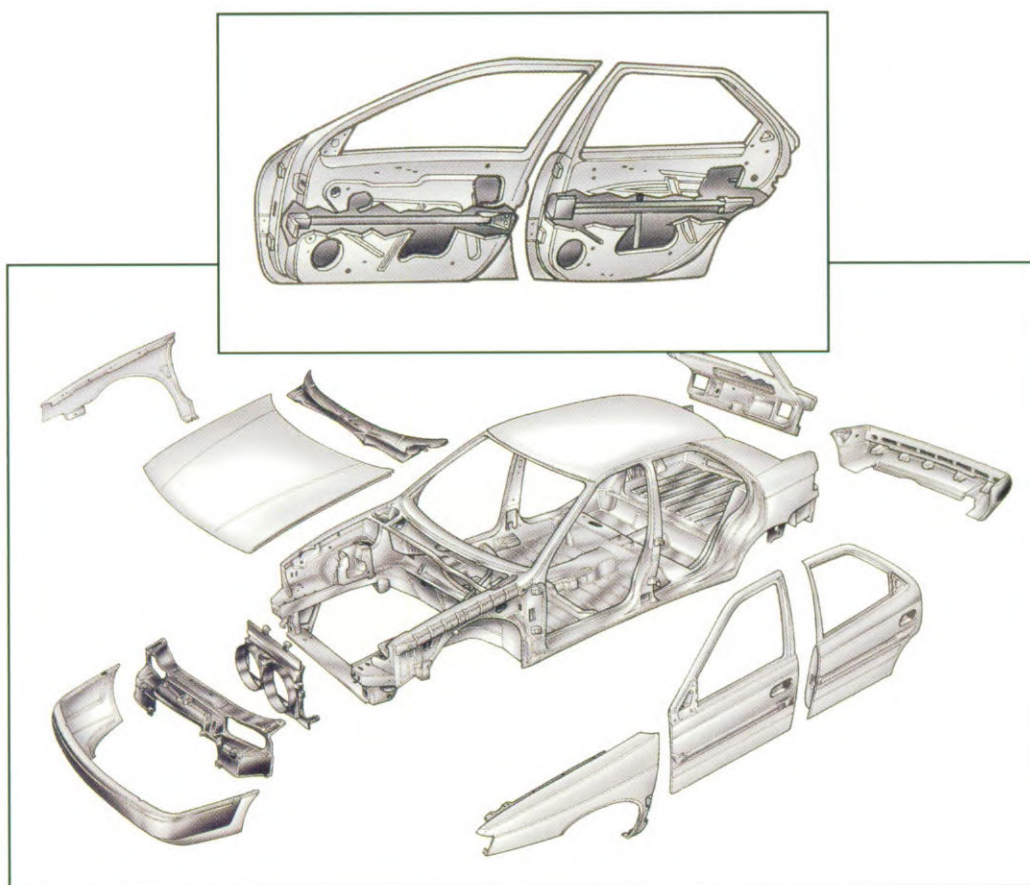
Gegevens		1.8L	2.0L	16V
Vermogen	EG (kW)	74	89	112
	DIN (pk)	103	123	155



Carrosserie

- Teneinde aan het ontwerp en de productie alle aandacht te kunnen besteden die nodig is om een hoge kwaliteit te bereiken, werd een model vervaardigd op ware grootte, Mapex genaamd (maquette voor presenteren van het exterieur). Daarmee kon, onafhankelijk van de indeling van het interieur, de assemblage van alle uitwendige delen worden ontwikkeld.

Om echter ook tegemoet te komen aan de verwachtingen van de cliënten op het gebied van de rij- en onderhoudskosten, zijn talrijke nieuwe toepassingen ontwikkeld met betrekking tot de structuur en de beweegbare delen van de carrosserie.



STRUCTUUR

- Gedurende de gehele ontwikkeling is op uitgebreide schaal gebruik gemaakt van uiterst moderne methoden, zoals het tekenen en ontwerpen per computer - "CAD". De structuur van de carrosserie is geheel bepaald aan de hand van computerberekeningen en statisch zowel als dynamisch getest (bots- en trillingsproeven), met als resultaat een aanzienlijk weerstandsvermogen tegen torsiekrachten/doorbuiging en tegen vervorming in geval van een aanrijding.

De torsiestijfheid en weerstand tegen doorbuiging van de Citroën Xantia beantwoorden volledig aan de zeer hoge eisen die binnen de groep PSA Peugeot Citroën worden gesteld. Dankzij het berekenen met kant en klare elementen is de weerstand geoptimaliseerd. Hiermee is een stijfheid van de structuur bereikt die meer dan tweemaal zo groot is als het huidige gemiddelde. Deze stijfheid beïnvloedt direct de kwaliteit van de wegligging, evenals het geluidsniveau in het interieur (door het ontbreken van rijgeluiden ten gevolge van vervorming van de carrosserie).

Het grote aantal geprogrammeerde puntlassen (4000 voor de carrosserie en de beweegbare carrosseriedelen) voor het samenstellen van de onderdelen van de carrosserie geeft duidelijk aan welke inspanningen de constructeur zich heeft getroost om een kwaliteitsprodukt te leveren m.b.t. de afdichting van de carrosserie, de betrouwbaarheid en het verminderen van geluiden.

Voorblok

- Bij het ontwerpen van een carrosserie speelt het voorblok een bijzonder belangrijke rol, omdat zich daarin zware componenten bevinden zoals het aandrijfaggregaat; bovendien moet het weerstand kunnen bieden aan lichte en middelzware botsingen en bestand zijn tegen trillingen en materiaalmoetheid. Bij zware frontale aanrijdingen moet het op nauwkeurig bepaalde wijze kunnen vervormen waarbij zoveel mogelijk botsingsenergie moet worden geabsorbeerd.

Het voorblok van de Citroën Xantia voldoet aan deze voorwaarden. Het wordt gevormd door:

- twee kokerbalken die geheel vooraan beginnen en langs het schutbord naar beneden lopen, zich daarna splitsen in twee langskokers die ver onder de bodemplaat zijn doorgetrokken. Deze langskokers verstevigen de bodemplaat en de dwarsbalken onder de zittingen;
- een voortraverse die deze kokerbalken stevig met elkaar verbindt en de krachten bij een frontale en schuin van voren ondervonden botsing verdeelt over beide balken;
- twee binnenschermen met toenemende doorsnede; dit zijn kokers met inwendige versterkingen waarin voorgevormde kreukelzones zijn aangebracht om vervormingen bij aanrijdingen te geleiden;
- een kort en robuust bruglichaam dat tegen de traverse voor de pedalensteun is aangebracht; de traversen daarvan, het stuurhuis en de stabilisatorstang die daaraan zijn bevestigd, vormen met elkaar een hindernis tegen het binnendringen van het aandrijfaggregaat in de passagiersruimte.

Bodemplaat

- De fors bemeten bodemplaat is praktisch onvervormbaar en biedt grote weerstand tegen botsingskrachten en indringingen van buitenaf, dankzij:



- de aanwezigheid van een traverse op het schutbord, waarmee de stuurkolom is verbonden. Deze is tevens d.m.v. een zeer sterke buis vast verbonden met de bodemplaat. Op deze wijze worden trillingen en het naar achteren komen van het stuurwiel verminderd;
- twee langskokers aan de zijkanten: binnenin de koker bevindt zich een verticale stalen plaat, die de vervormingsweerstand verdubbelt;
- de over zijn gehele lengte dubbel uitgevoerde middentunnel: een ware versterking van de bodemplaat tegen vervormingen;
- twee dwarsbalken waarop de zittingen zijn bevestigd en die de bodemplaat stabiel maken;
- holle ruimten met grote afmetingen die zich onder de pedalen bevinden. In combinatie met het subframe waarborgen zij een ongewoon grote weerstand tegen vervorming van deze zone.

De achterzijde wordt beschermd door twee dwarsversterkingen, één ver naar achteren geplaatst, de andere tegen de achterkant van de bodemplaat; beide zijn onder de kofferbodem vastgelast. Ze vormen de verbinding tussen twee langskokers, waarop eveneens voorgevormde kreukelzones zijn aangebracht om bij sterke botsingen tegen de achterzijde de vervormingen te geleiden.

Structuur van de carrosserie

- De structuur wordt gevormd door:
 - twee uit één stuk bestaande zijpanelen;
 - drie ringvormige ronde holle ruimten met grote weerstand tegen vervormingen, twee daarvan omgeven de zijpanelen en de andere bevindt zich in de opening aan de achterzijde;
 - een dak met een plaatdikte van 0,8 mm met een traverse in het midden (rolbeugel).

De carrosseriestructuur vormt samen met de bodemplaat een zeer stijf en sterk geheel ter bescherming van de inzittenden.

Portieren, motorkap, achterklep

- - De portieren zijn aan interieurzijde voorzien van versterkte, uit één geheel bestaande panelen, waardoor een grote stijfheid is bereikt in verticale richting zowel als langs de omtrek; hierdoor worden trillingen en geluiden zeer sterk verminderd.
 - De voorportieren en achterportieren zijn uitgerust met 'verstevigingsbalken' en beschermen de inzittenden nog doeltreffender bij botsingen van opzij.
 - De bijzonder robuuste motorkap biedt een goede geluidsisolatie.
 - De achterklep is van kunststof (BMC); langs de omtrek van de klep bevindt zich een zeer stijve holle ruimte die wordt gevormd door twee onder hoge druk gelijmde spuitgietstukken.

BESCHERMING VAN DE CARROSSERIE

- Zeer veel aandacht is besteed aan de bescherming van de carrosserie tegen botsingen, corrosie, en dergelijke (bijvoorbeeld binnendringen van stof).

Bescherming tegen kleine botsingen

- Hiermee worden lichte botsingen bedoeld die kunnen voorkomen bij stadsgebruik (parkeren, manoeuvreren ...); meestal worden deze beschadigingen niet vergoed door verzekeringsmaatschappijen (eigen risico).

Om de kans op deze beschadigingen te beperken, zijn alle modellen van het Citroën Xantia gamma uitgerust met een zeer doelmatige beschermlijst langs de zijkanten, die perfect is geïntegreerd in de vormgeving van de carrosserie. De lijst is vervaardigd van kunststof met een donkere kleur en is voorzien van een chroomstrip. Het profiel is juist voldoende om bescherming te bieden aan de gelakte vlakken van bijvoorbeeld de portieren, de voorbumper en het achterbumperpaneel.

Bescherming tegen corrosie

- Talrijke verschillende maatregelen zijn getroffen om met succes het ontstaan van corrosie te bestrijden: kwaliteit van het plaatstaal, plaatverbindingen en afdichtingen, bescherming van de holle ruimten, toegepaste lakmethoden ...

Voor de carrosserie inclusief de structuur wordt voor het overgrote deel (80%) gebruik gemaakt van voorbehandeld plaatstaal; 90% daarvan bestaat uit dubbelzijdig gegalvaniseerd plaatstaal en 10% is elektrisch verzinkt. Van dit laatste worden hoofdzakelijk horizontale delen (motorkap, dak ...) vervaardigd.

Ook de kwaliteit en het aantal van de puntlassen spelen een belangrijke rol bij de bescherming tegen corrosie. Door het grote aantal puntlassen - 4000 bij de Citroën Xantia - en het inkorten van de niet-dragende plaatwerkdelen is de kans op het binnendringen van vocht aanzienlijk verminderd.

De Citroën Xantia wordt geproduceerd in de fabriek in Rennes-la-Janais, waar men beschikt over zeer moderne en gerobotiseerde installaties voor het aanbrengen van carrosserie-afdichtingen en het lakken; ten behoeve van de kwaliteit zijn in 1989 omvangrijke investeringen gepleegd (1,25 miljard Franse francs). Het aanbrengen van het afdichtkit vindt met zeer grote gelijkmatigheid en nauwkeurigheid plaats.

Voor het laksysteem wordt een zeer dikke (30 micron) laag kataforese aangebracht.

Bescherming tegen binnendringen van stof

- Bij het vervaardigen van de carrosserie wordt thermoplastisch polyurethaan schuim aangebracht in de holle ruimten. Door de hoge temperaturen in de ovens zet dit schuim uit en verhardt. Met deze nieuwe technologie wordt een halt toegeroepen aan stof dat zou kunnen binnendringen in de holle ruimten en het interieur van de auto. Een ander voordeel van dit systeem is de geluiddempende werking, hetgeen het comfort in het interieur eveneens ten goede komt.



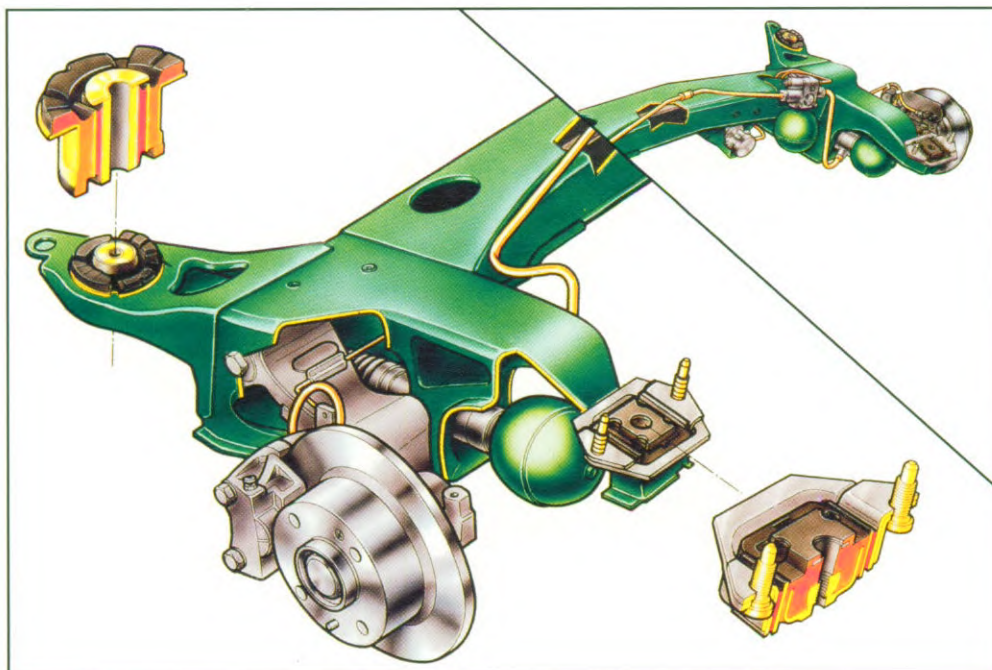
Wegligging

- Deze eigenschap van een auto wordt bepaald door de kwaliteit van het wegcontact en de richtingsstabiliteit. Op dit gebied wordt Citroën algemeen beschouwd als toonaangevend op het gebied van de actieve veiligheid, d.w.z. de doelmatigheid van de bescherming van de inzittenden.

De vooruitstrevende technologie, gericht op de uitgekiende combinatie van elektronische mogelijkheden en hydropneumatische techniek, is kenmerkend voor Citroën. Op deze 'hydro-elektronische' technologie, tot nu toe uitsluitend toegepast bij de topmodellen van het gamma, zijn twee belangrijke functies voor de wegligging van de Citroën Xantia gebaseerd: de vering en de remmen.

VOORAS EN ACHTERAS

- De kenmerkende eigenschappen van de vooras zowel als de achteras van de Citroën Xantia zijn verantwoordelijk voor het uitzonderlijke comfort en de bijzonder goede wegligging. Een dergelijke succesvolle combinatie van deze functies treft men zelden aan in dit segment.



Vooras: precisie en comfort

- De vooras wordt gevormd door twee hydraulische veerelementen van het type pseudo-Mac Pherson, en is verbonden met de besturing en een uitzonderlijk stijf subframe. Het geperste en gelaste subframe is op zes plaatsen stevig verankerd aan de carrosserie.

Een zeer nauwkeurige besturing in het belang van de veiligheid

- De Citroën Xantia dankt zijn uitzonderlijke koersvastheid aan de zeer nauwkeurige en permanent gecontroleerde geleiding van de wielen in elke stand (toespoor en vlucht) en is daarin uniek.

Deze stabiliteit berust zowel:

- op de stijfheid van de componenten van de vooras, bijvoorbeeld:
 - een gesmeed stalen wieldraagarm met ver uit elkaar geplaatste bevestigingen
 - een directe en stevige verbinding d.m.v. stangen, tussen de stabilisatorstang en de veerelementen;
- en op de elastische verbindingen van de wieldraagarmen aan het subframe.

Deze zijn zodanig geconstrueerd, dat de wieldraagarm als gevolg van oneffenheden in het wegdek zich naar achteren kan verplaatsen, waarbij de soepelheid van de lagering behouden blijft. De wielgeleiding is geheel afgestemd op deze verplaatsing van de wieldraagarm, zodat geen ongewenste stuureffecten optreden.

Meer comfort door betere trillingdemping

- Een goede trillingdemping, hetgeen bijdraagt tot meer comfort, berust in belangrijke mate op de eigenschappen van de draaipunten van de wieldraagarmen en het bovenste drukpunt van de veerelementen. Dit veerelement is geheel vernieuwd, met name voor wat betreft zijn omvang en functionele eigenschappen.

Meesturende achteras

- Citroën heeft op basis van de modernste technologie de meesturende achteras ontwikkeld. Bij deze achteras is het uitgesloten dat de achterwielen, onder welke omstandigheden dan ook, een uitslag vertonen die tegengesteld is aan de voorwieluitslag. Op deze wijze blijft het gedrag van de auto zeer stabiel.

Wegens het specifieke karakter van de Citroën Xantia, met name het gewicht, motorvermogen en achterarmgeleiding, zijn de functionele eigenschappen van de meesturende achteras enigszins aangepast. De wieluitslagen van de achteras zijn wat kleiner. Doel hiervan is ervoor te zorgen dat de oorspronkelijke statische wielstanden onder de zwaarste omstandigheden ongewijzigd blijven. Het meesturende effect blijft echter gehandhaafd. Onder minder gunstige omstandigheden sturen de achterwielen met de voorwielen mee, parallel aan de lengte-as van de auto, maar in geen geval zullen ze ook maar een moment in tegenovergestelde richting van de voorwieluitslag sturen.



Robuust ontwerp

- De achteras, met onafhankelijk geveerde wielen en getrokken wieldraagarmen, is uitgevoerd met een uitzonderlijk stevig frame waarop alle belangrijke onderdelen zijn gemonteerd: de veerbollen met schokdempers, de stabilisatorstang, de wieldraagarmen, de naven ... Dit gelaste frame is vervaardigd van dik plaatstaal. Tussen het linker en rechter deel van het frame van de achteras is een stalen buis bevestigd d.m.v. bouten die bijdraagt tot het realiseren van de beoogde stijfheid.

De "koerscorrigerende" wieldraagarmen zijn van gietijzer. Als gevolg van de stand van de assen van de wielen t.o.v. de draaipunten van de wieldraagarmen, bewegen deze bij het inveren zodanig, dat ze meesturen met de voorwielen (toespoor). Hierdoor kan de slag van de as beperkt blijven tot één graad. Dit wordt mogelijk gemaakt door de geprogrammeerde vervormbaarheid van de speciaal geconstrueerde rubber draagpunten.

Het frame van de achteras is d.m.v. 4 silent-blocs, cilindrisch aan de voorzijde en blok-vormig aan de achterzijde, bevestigd aan de carrosserie. Hoewel ze verschillen van vorm, zijn alle vier silent-blocs geconstrueerd volgens dezelfde technologie. De werking berust op het gebruik van speciale rubber-samenstellingen, waarvan de stugheid varieert afhankelijk van de grootte en de richting van de bewegingen welke zij moeten opvangen. Deze bewegingen worden beheerst d.m.v. afwisselende en onderling met elkaar verbonden lagen van metaal en rubber. Deze oplossing is verwant aan de silent-blocs van de Citroën ZX.

Permanente geleiding van het achterframe

- Met dit specifieke Citroën systeem worden alle bewegingen van het frame van de achteras perfect geleid:
 - bewegingen in lengterichting, in het belang van het comfort;
 - draaiende bewegingen in het horizontale vlak (bochten) in het belang van het weggedrag van de auto.

Vele en belangrijke voordelen

- De combinatie van de vervormbaarheid van de silent-blocs onder bepaalde krachten en de meesturende eigenschappen van de achter draagarmen resulteert in een toespoor van de achterwielen, waaraan de Citroën Xantia zijn uitstekende stabiliteit in bochten ontleent.

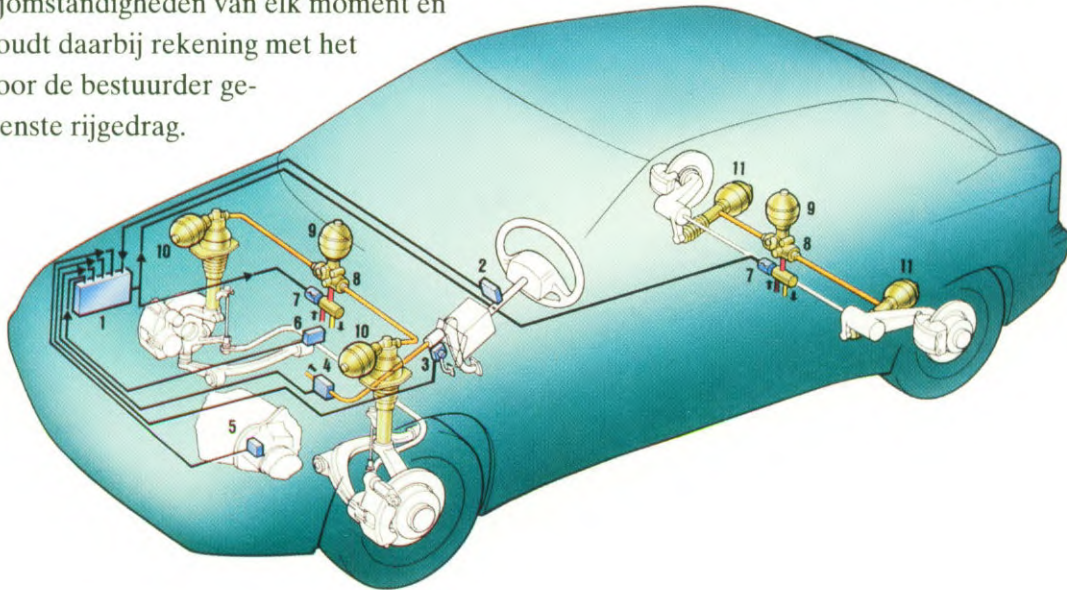
Verdere voordelen van de constructie van deze achteras zijn:

- een grote bagageruimte met vlakke bodem zonder de nadelen die zijn verbonden aan in verticale stand gemonteerde schokdempers;
- de doelmatige bescherming van de brandstoftank die vóór de as is geplaatst.

VERING

- De modellen van het Xantia gamma zijn uitgerust met het hydropneumatische veersysteem, waarmee onder alle belastingsomstandigheden de wagenhoogte en de stand van de carrosserie constant blijven. Bij een Citroën met hydropneumatische vering is de wagenhoogte bij volle belading gelijk aan die van een lege auto. Omdat bij deze constante wagenhoogte de meest gunstige wielstanden kunnen worden gekozen, draagt dit bij tot zijn bijzonder goede wegligging.

De Citroën Xantia wordt vanaf de 2.0i SX uitvoering geleverd met een nieuw type 'hydro-elektronische' vering: 'Hydractief II', een verdere ontwikkeling van het hydractieve systeem. In dit veersysteem van Citroën is de elektronica op efficiënte wijze gecombineerd met de hydraulica. De vering wordt geheel automatisch afgestemd op de rijomstandigheden van elk moment en houdt daarbij rekening met het door de bestuurder gewenste rijgedrag.



Hydractieve vering in het kort

- De vering wordt automatisch aangepast aan de weg, waarbij rekening wordt gehouden met de commando's van de bestuurder. Anders gezegd, de vering kiest zelf onmiddellijk de op elk moment vereiste instelling: grote flexibiliteit en minder schokdemping of flexibiliteit en stugge schokdemping.

Door de afwisselend soepele en stugge vering gaan comfort en rijplezier gepaard met een goed weggedrag en actieve veiligheid. De vering zorgt tegelijkertijd voor een variabele souplesse en schokdemping en bovendien voor een goede beheersing van de rolbewegingen in een bocht..

De hydractieve vering wordt gestuurd door een computer, die ogenblikkelijk (in minder dan 5/100 seconde) de karakteristiek van de vering automatisch aanpast aan de rijomstandigheden op dat moment en de rijstijl. Dit geschiedt op grond van de analyse



van door vijf sensoren geleverde informatie m.b.t.: verdraaiing en draaisnelheid van het stuurwiel, snelheid waarmee het gaspedaal wordt bediend, de remdruk, de snelheid en mate van de carrosseriebewegingen en de rijnsnelheid.

Hydractief II: een nieuwe ontwikkeling

- 'Hydractief II' is het veersysteem van de tweede generatie en heeft een computer die zijn voorganger vele malen overtreft.

De nieuwe programmering van de afstelling van de vering heeft tot doel een optimaal comfort te bieden, zonder afbreuk te doen aan het hoge niveau van rijplezier en veiligheid. Dit is bereikt door de carrosseriebewegingen te verminderen.

Onveranderd zijn de twee verschillende veer karakteristieken, volgens welke de vering afwisselend en onmiddellijk automatisch functioneert. Ook gebruikt de computer dezelfde parameters voor de verwerking van de informatie afkomstig van de sensoren.

Wat is het verschil?

- Dit bestaat uit de nieuwe mogelijkheden voor de bestuurder om naar eigen voorkeur te bepalen volgens welk veer karakter het systeem automatisch dient te functioneren (twee keuzemogelijkheden).

Het afwisselen van stugge naar soepele vering voltrekt zich volgens twee strategieën in plaats van één, die door de bestuurder worden gekozen.

Met behulp van een schakelaar op de middenconsole kan hij, zowel bij stilstaande als rijdende auto kiezen voor:

- een soepele vering, met de stand 'comfort';
- een stugge en meer sportieve vering, met de stand 'sport'.

Het verschil in de werking van het veersysteem in elk van de standen betreft niet de stugge en soepele veer karakteristieken, maar de frequentie van het automatisch overschakelen van de ene naar de andere karakteristiek. In de stand 'sport' vindt, op een willekeurige weg, het overschakelen naar een stugge vering eerder plaats, waardoor de stand van de carrosserie stabiel en de wegligging vaster worden bij onverminderd comfort, weer terugkerend naar een soepele vering zodra de noodzaak voor stugge vering zich niet meer voordoet.

Bijzonderheden

- Hydractief II kan het onderscheid vaststellen tussen één sterke oneffenheid (hobbel, kuil ...) en talloze oneffenheden van een in slechte staat verkerend wegdek. Op deze wijze wordt het ongemak vermeden van frequent automatisch overschakelen van soepele naar stugge vering.

Om de veerbewegingen van de carrosserie beter te stabiliseren, is er verschil in demping: bij het uitveren is de schokdemping sterker dan bij het inveren.

Model	Xantia SX		Xantia SX		Xantia VSX		
Motor	XU7 JP/Z		XU10 J2 C/Z		XU10 J4 D/Z		
Vering	Hydraulisch	Hydractief II		Hydractief II		Hydractief II	
		soepel	stug	soepel	stug	soepel	stug
VOOR							
Aantal bollen	2	3	3		3		
Inhoud van de bollen (cm ³)							
- van de wielen	400	400	400		400		
- extra bollen (hydractief)		500	500		500		
Druk in de bollen (bar)							
- van de wielen	70	50	50		50		
- extra bollen		70	70		70		
Flexibiliteit onbelast bij het wiel (mm/100 kg)	139	140 92	133 89		115 75		
Flexibiliteit belast bij het wiel (mm/100 kg)	77	88 57	85 55		84 53		
Frequentie van de vering, onbelast (Hz)	0,78	0,72 0,90	0,75 0,92		0,77 0,95		
Frequentie van de vering belast (Hz)	0,88	0,78 0,99	0,8 1,01		0,81 1,02		
Diameter van de stabilisatorstang (mm)	22	22	23		23		
ACHTER							
Aantal bollen	2	3	3		3		
Inhoud van de bollen (cm ³)							
- van de wielen	400	400	400		400		
- extra bollen (hydractief)		400	400		400		
Druk in de bollen (bar)							
- van de wielen	40	30	30		30		
- extra bollen		50	50		50		
Flexibiliteit onbelast bij het wiel (mm/100 kg)	227	271 173	271 173		228 145		
Flexibiliteit belast bij het wiel (mm/100 kg)	80	104 59	104 59		97 55		
Frequentie van de vering, onbelast (Hz)	0,76	0,68 0,86	0,68 0,86		0,71 0,90		
Frequentie van de vering belast (Hz)	0,96	0,83 1,10	0,83 1,10		0,85 1,10		
Diameter van de stabilisatorstang (mm)	21	21	21		22		



Wielen en banden

- De Citroën Xantia met 1.8 en 2.0 liter motor zijn uitgerust met 14 inch wielen; de uitvoering met 2.0 liter 16-kleppenmotor heeft 15 inch lichtmetalen wielen. De modellen met 1.8L en 2.0L motor kunnen op verzoek ook worden uitgerust met lichtmetalen wielen.

De Citroën Xantia met 1,8 liter motor wordt geleverd met het nieuwste type MICHELIN banden met de maat 175/70 R 14 MXT. Hij heeft zijn goede reputatie te danken aan zijn trekkracht, grip op droog, nat of besneeuwd wegdek, koersvastheid en geringe rijgeluiden.

MICHELIN MXV3 banden zijn gemonteerd op Xantia modellen met 2 liter motor. Deze band is ontworpen voor het rijden met aanhoudend hoge snelheden, maar uiteraard ook voor rustig rijden. Een band met een lange levensduur, bij uitstek geschikt voor de automobilist die onder alle weersomstandigheden comfortabel en veilig wil kunnen rijden met zijn auto.

De MICHELIN MXV3 presteert zeer gunstig op het gebied van aquaplaning op natte wegen. Indien gewenst kunnen ook op de Citroën Xantia 1.8L en 2.0L modellen banden met een breedte van 185 of 195 mm worden gemonteerd in combinatie met lichtmetalen velgen.

Gegevens	1,8i	2,0i	16V
Wielen			
Materiaal	Staal	Staal	Lichtmetaal
Maten (voor-achter)	5.5 J x 14 FH 4.18	5.5 J x 14 FH 4.18	6 J x 15 FH 4.18
Banden			
Maten (voor-achter)	175/70 R14 MXT	185/65 R14 MXV3	205/55 R15 MXV3
Laadindex	86	86	87
Spanning voor-achter (bar)	2,3-2,1	2,3-2,1	2,3-2,1
Belaste omtrek (mm)	1850	1815	1850
Lichtmetaal, extra	185/65 R14 MXV3	195/55 R15 MXV3	205/55 R15 MXV3
Reservewiel			
Wielmaat	5.5J x 14 FH 4.18	5.5J x 14 FH 4.18	6J x 15 FH 4.18
Bandenmaat	165/70 R14 MXL	165/70 R14 MXL	185/65 R15 MXL
Spanning (bar)	2,3	2,3	2,3
Plaats	Onder de kofferbodem		

Stuurinrichting en remsysteem

STUURINRICHTING

- Met behulp van de modernste technieken is bereikt dat de stuurinrichting van de Citroën Xantia onder alle omstandigheden licht en precies functioneert. De stuurinrichting is uitgerust met hydraulische bekrachtiging, die de auto bij gebruik in de stad zeer gemakkelijk bedienbaar en wendbaar maakt.

De nauwkeurige besturing, bepalend voor de actieve veiligheid, is voor een groot deel te danken aan de gunstige veereigenschappen. Omdat bij de modellen van Citroën met hydropneumatische vering de wagenhoogte en de wielstanden constant blijven onder alle belastingsomstandigheden, kon een optimale stuurinrichting en wielgeleiding worden ontwikkeld.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Stuurbekrachtiging	Standaard	Standaard	Standaard
Diameter stuurwiel (mm)	382	382	382
Overbrenging	1/17	1/17	1/17
Aantal stuuromwentelingen van aanslag tot aanslag	3,19	3,19	3,00
Diameter draaicirkel (m)			
-tussen trottoirs	11,00	11,00	11,40
-tussen muren	11,30	11,30	12,00

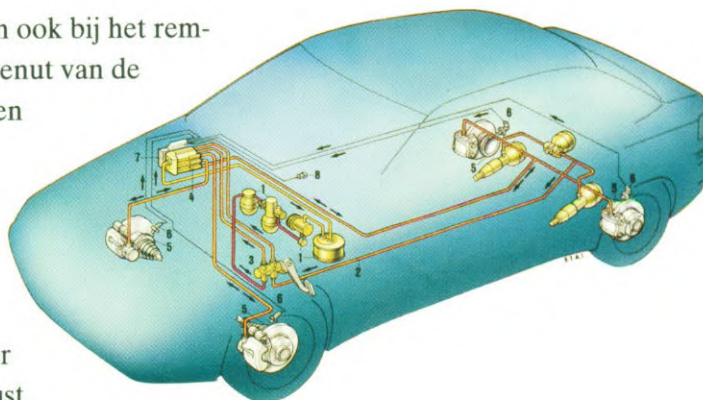


REMSYSTEEM

- De Citroën Xantia modellen hebben een zeer modern en doelmatig remsysteem met een I-gescheiden circuit met 4 remschijven, waarvan de voorste twee geventileerd.

Om de remdrukken voor de bestuurder te verminderen is hierbij gebruik gemaakt van de druk in het hydraulische systeem (140 tot 170 bar).

Evenals bij de vering worden ook bij het remsysteem de mogelijkheden benut van de combinatie van elektronica en hydraulica. Alle modellen kunnen worden geleverd met het Teves anti-blokkeersysteem met 4 sensoren. De Citroën Xantia met 16-kleppenmotor is hiermee standaard uitgerust.



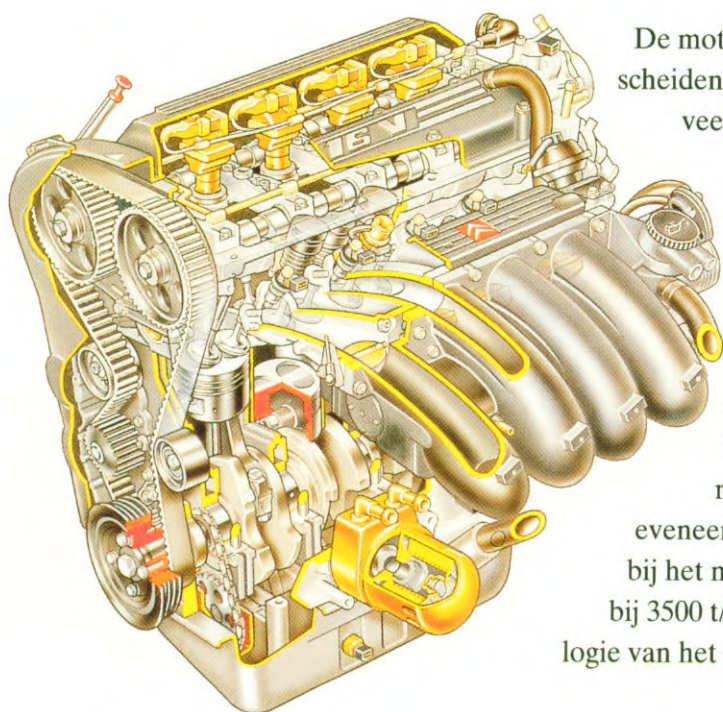
De handrem werkt op de voorwielen en wordt bediend vanaf de middenconsole. De vertanding of vergrendeling (afhankelijk van de toeleverancier) van de bediening is voor onhoorbaar gebruik behandeld met een kunststof materiaal.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Type voor/achter: D (schijf); Dv (geventileerde schijf)	Dv-D	Dv-D	Dv-D
Circuit	I+I	I+I	I+I
Bekrachtiging	Standaard	Standaard	Standaard
Diameter van hoofdremlinder (mm)	7,50	7,50	7,50
Remmen, voor			
Diameter van schijf (mm)	266	266	283
Dikte van schijf (mm)	20.40	20.40	22
Oppervlak van remvoeringen (cm ²)	164	164	192
Diameter van zuiger (mm)	54	54	54
Remmen, achter			
Diameter van schijf (mm)	224	224	224
Dikte van schijf (mm)	9	9	9
Oppervlak van remvoeringen (cm ²)	68	68	68
Diameter van zuiger (mm)	33	33	33
Handrem	werking op de voorwielen		
Anti-blokkeersysteem (ABS Teves)	Extra	Extra	Standaard

Motoren

- De Citroën Xantia modellen zijn uitgerust met opvallend moderne en pittige motoren.

De drie uitgebreid beproefde motoren hebben multipoint injectie, statische elektronische ontsteking, bovenliggende nokkenas met, in één van de uitvoeringen, hydraulische klepstoters.



De motoren van de Citroën Xantia onderscheiden zich door hun souplesse en bieden veel rijplezier. Daartoe draagt het vermogen in belangrijke mate bij. Dit bedraagt tussen 74 en 112 kW (103 en 155 pk), terwijl dit in het Europese autopark gemiddeld 68 kW (92 pk) bedraagt. Het maximum koppel van deze motoren is reeds bij zeer laag toerental beschikbaar, hetgeen het rijplezier ten goede komt. Dit geldt eveneens voor de 16-kleppenmotor, waarbij het maximum koppel al wordt geleverd bij 3500 t/min, dankzij een moderne technologie van het akoestisch variabele inlaatsysteem (ACAV).

Al deze motoren ontzien in grote mate het milieu: zij voldoen aan de nieuwe norm voor 1993 luchtverontreiniging.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Aantal cilinders/Plaatsing	4 in lijn/dwars	4 in lijn/dwars	4 in lijn/dwars
Boring-Slag (mm)	83-81,4	86-86	86-86
Cilinderinhoud (cm ³)	1761	1998	1998
Compressieverhouding	9,25/1	9,50/1	10,40/1
Vermogen EG (kW-t/min)	74-6000	89-5750	112-6500
Vermogen DIN (pk-t/min)	103-6000	123-5750	155-6500
Koppel EG (Nm-t/min)	153-3000	176-2750	182-3500
Koppel DIN (kgm-t/min)	15,6-3000	18,3-2750	19,0-3500
Specifiek vermogen EG (kW/l)	42,02	44,54	55,86
Specifiek vermogen DIN (pk/l)	58,49	61,56	77,58
Benzine-injectie	Multipoint	Multipoint	Multipoint
Brandstof	Motoren met katalysator: loodvrije benzine van 95 of 98 RON		



Motor XU7 JP/Z

- Motor met 1,8 liter cilinderinhoud, multipoint injectiesysteem, bovenliggende nokkenas en statisch ontstekingsstelsel; vermogen 74 kW (103 pk) bij 6000 t/min. Deze elastische motor met het belangwekkende koppel van 153 Nm (15,6 kgm) bij het lage toerental van 3000/min, maakt het gebruik van hoge toerentallen niet noodzakelijk voor het beleven van veel rijplezier.

Motor XU10 J2 C/Z

- Deze motor wordt getypeerd door zijn koppel van niet minder dan 176 Nm (18,3 kgm) dat hij al levert bij het gunstige toerental van 2750/min. Hij valt op door zijn soepele en stille werking, resultaat van de inspanningen die zijn aangewend om de geluiden bij belaste motor te verminderen.

Het maximum vermogen van deze 2,0 liter motor bedraagt 89 kW (123 pk) bij 5750 t/min.

Motor XU10 J4 D/Z

- Deze viercilindermotor heeft 16 kleppen en levert een vermogen van 112 kW (155 pk).

Deze motor is voorzien van een akoestisch variabel inlaatsysteem. Het maximum koppel (182 Nm/19 kgm) wordt reeds bij 3500 t/min bereikt en blijft hoger dan 17 mkg over het zeer grote toerengebied van 2500 tot 6500/min. De soeplesse van deze motor en het comfort van de sedan vormen een uiterst homogeen geheel.

TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

Motorblok/Draaiend gedeelte

- Deze drie motoren zijn geconstrueerd op basis van hetzelfde motorblok van de motor van de bekende en beproefde XU familie. Bij de (1,8 L) XU7 JP/Z motor is het blok van aluminium, terwijl bij de andere twee motoren, met een cilinderinhoud van 2,0 L, het blok is vervaardigd van dunwandig gietijzer. Bij de 16-kleppenmotor worden de zuigers gekoeld door oliesproeiërs.

Distributie

- Alle drie motoren hebben een door een riem aangedreven bovenliggende nokkenas die de kleppen direct bedient. De 16-kleppenmotor is uitgevoerd met twee nokkenassen, waarvan de ene de inlaatkleppen en de andere de uitlaatkleppen bedient. Bij deze motor zijn hydraulische zelfstellende klepstoters gebruikt, hetgeen de motorgeluiden en het milieu ten goede komt.

Gegevens	XU7 JP/Z	XU10 J2 C/Z	XU10 J4 D/Z
Nokkenas: Aantal	1 bovenliggend	1 bovenliggend	2 bovenliggend
Kleppendiagram			
• inlaat opent voor BDP	8,50	1,00	-1,56
• uitlaat opent voor ODP	43,30	40,00	45,88
• inlaat sluit na ODP	39,30	44,00	47,00
• uitlaat sluit na BDP	-5,50	5,00	-0,44
• Theoretische klepspel (mm)	1	1	1
Bediening van de kleppen	Direct	Direct	Direct
Klepstoters	Mechanisch	Mechanisch	Hydraulisch
Diameter van de kleppen (mm)			
• inlaat	41,60	42,60	34,70
• uitlaat	34,50	34,50	29,70
Lichthoogte van de kleppen (mm)			
• inlaat	9,70	11,00	9,20
• uitlaat	9,70	11,00	9,20
Klepspel (mm)			
• inlaat	0,20	0,20	0
• uitlaat	0,40	0,40	0

INLAATSYSTEEM

Inlaatlucht

- Op dit gebied vertoont elk van de motoren zijn eigen bijzonderheid:
 - de XU7 JP/Z motor (1,8 L) wordt aan de bovenzijde bedekt door een onderdeel van versterkt polyamide, dat meerdere functies vervult: het dient als kleppendecksel, voor de carterventilatie, als luchtfilter, als vulopening voor olie;
 - bij de 2 l XU10 J2 C/Z motor vervult hetzelfde onderdeel de functies luchtfilter en geluiddemper. Bovendien wordt het rijden in stadsverkeer vergemakkelijkt door de progressieve bediening van de gasklep;
 - de XU10 J4 D/Z motor (2,0 l-16 kleppen) beschikt over een akoestisch inlaatsysteem met variabele flux (ACAV). Door de lengte en de inhoud van de inlaatkanalen te wijzigen wordt een betere cilindervulling bereikt bij alle toerentallen. Deze techniek berust op de toepassing van akoestische eigenschappen voor de voortplanting van geluidsgolven in een bepaald volume.

Brandstofsysteem

- Met een inhoud van 70 liter biedt de tank een flinke actieradius. Hij is op een veilige plaats aangebracht en wordt bij aanrijdingen aan de achterzijde beschermd door de achteras. De drie motoren zijn uitgerust met een multipoint injectiesysteem en een drieweg-katalysator met lambda-sonde.



Bijzonderheden:

- Bij de 16-kleppenmotor is gebruik gemaakt van een sequentieel injectiesysteem met speciale 'bi-jet' verstuivers. Deze dragen bij tot een betere koude start, vermijden het ontstaan van natte bougies en verminderen de luchtverontreiniging doordat minder brandstof de cilinderwanden kan bereiken.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Type injectiesysteem	Elektronisch multipoint	Elektronisch multipoint	Elektronisch multipoint
Merk	Bosch-Magneti Marelli	Magneti Marelli	Bosch
Type	B/MP 5.1 MM/08 P.10	MM/08 P.20	B/MP 3.2
Stationair toerental (1/min)	850	850	880
Inh. benzinetank (l)	70	70	70

ONTSTEKINGSSYSTEEM

- Bij alle drie motoren geschiedt de ontsteking volledig elektronisch met statische stroomverdeling (ontstekingsstelsel zonder stroomverdeler).

Bijzonderheden:

- Bij de XU10 J2 C/Z motor (2,0 L) ontvangt de computer informatie omtrent de wagensnelheid via een sensor. Mede hieruit concludeert hij welke versnelling is ingeschakeld en bepaalt hij de waarde van de ontstekingsvervroeging voor het optimaal functioneren van de motor.

Bij de 16-kleppenmotor is op elke bougie een afzonderlijke bobine aangebracht, hetgeen het rendement, het milieu en de betrouwbaarheid ten goede komt.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Type ontstekingsstelsel	B/PM 5.1	MM/08 P.20	B/MP 3.2
Stroomverdeling	Statisch	Statisch	Statisch
Bougies:			
Eyquem	RFC 52 LS	RFC 52 LS	RFC 58 LS
Champion	RC 9Y CC	RC 9Y CC	RC 7Y CC

Elektrische installatie

Gegevens	XU7 JP/Z	XU10 J2 C/Z	XU10 J4 D/Z
Accu BSESA (Volt - Ampère)	L1-250	L2-300	L2-300
Wisselstroomdynamo: klasse	8	8	8
Startmotor: klasse (min.)	3	3	3

KOELSYSTEEM

- Bij de drie motoren is speciale aandacht besteed aan de circulatie van de koelvloeistof. Deze is geoptimaliseerd en getest m.b.v. transparante motoren van kunststof, waarmee zeer gunstige resultaten zijn bereikt m.b.t. rendement en vermindering van de luchtverontreiniging.

Gegevens	XU7 JP/Z	XU10 J2 C/Z	XU10 J4 D/Z
Inhoud koelsysteem (l)	7	7	8
Oppervlakte van radiator (dm ²)	23	23	25
Materiaal	Aluminium	Aluminium	Aluminium
Koelventilateur (1 snelheid): aantal	1	1	2
Vermogen van koelventilateur (W)	120	120	120
Aantal en diameter van de schoepen (mm)	7-305	7-305	7-305
Inschakeltemperatuur (°C)	97	97	97
Uitschakeltemperatuur (°C)	92	92	92
Inschakeltemp. verklikkerlamp in instrum.paneel (°C)	118	118	118
Temperatuur begin opening van thermostaat (°C)	89	89	89
Temperatuur geheel geopende thermostaat (°C)	101	101	101

SMEERSYSTEEM

- Bij de 16-kleppenmotor: oliekoeling van de zuigers d.m.v. sproeiers, anti-slingerschotten in het oliecarter, koelvloeistof/olie warmtewisselaar.

Gegevens	XU7 JP/Z	XU10 J2 C/Z	XU10 J4 D/Z
Type	Tandwielpomp		
Carterinhoud: motor + filter (l)	4,9	5,2	5,4
alleen motor (l)	4,4	4,6	4,7
Voorgeschreven olie	Total Quartz 7000 10W 40	Total Quartz 7000 10W 40	Total Quartz 7000 10W 40
Verversingsperioden (km)	10 000	10 000	10 000



Transmissie

Alle modellen van het Xantia gamma zijn uitgerust met de BE3 versnellingsbak.

KOPPELING

- De enkelvoudige droge plaat daifragmakoppeling wordt mechanisch bediend. Bij de 1,8 en 2,0 L motor geschiedt dit door een drukmechanisme, bij de 16-kleppenmotor met een getrokken mechanisme.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Type	Diafragma en droge plaat		
Bediening	Vork op as		
Diameter van voeringmateriaal (mm) } buiten	200	215	215
} binnen	137	147	147
Koppelingdruk (kg)	433	448	535

VERSNELLINGSBAK

- De handgeschakelde versnellingsbak is dwarsgeplaatst aan het eind van de motor. De olie hoeft niet te worden ververs, waardoor de versnellingsbak geen onderhoud vergt. De overbrengingsverhoudingen van deze BE3 versnellingsbakken verschillen per motortype. Ditzelfde geldt voor de differentieeloverbrenging. Voorgeschreven olie: TOTAL TRANSMISSION BV 75W-80W.

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Versnellingsbak: type	BE3/5M	BE3/5V	BE3/5W
Aantal versnellingen vooruit	5	5	5
Overbrengings- verhoudingen			
1e	0,2894	0,2894	0,2894
2e	0,5348	0,5348	0,5348
3e	0,7352	0,7352	0,7352
4e	0,9354	0,9354	0,9354
5e	1,2500	1,2500	1,2500
Achteruit	0,3000	0,3000	0,3000
Overbrengingsverhouding van differentieel	0,2388	0,2261	0,2343
Snelheid in km/h bij 100 t/min			
1e	7,67	7,75	7,52
2e	14,17	14,33	13,90
3e	19,48	19,70	19,12
4e	24,79	25,06	24,32
5e	33,13	33,50	32,50
Achteruit	7,95	8,04	7,80
Afrolomtrek van de banden (mm)	1850	1815	1850



Afmetingen-oppervlakken-inhouden

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Totale lengte (m)	4,44	4,44	4,44
Totale breedte (m)	1,755	1,755	1,755
Hoogte rijklaar (m)	1,380	1,380	1,387
Wielbasis (m)	2,75	2,75	2,75
Spoorbreedte, voor (m)	1,482	1,482	1,482
Spoorbreedte, achter (m)	1,442	1,442	1,422
Breedte op ellebooghoogte voor-achter (m)	1,466-1,425	1,466-1,425	1,466-1,425
Breedte op schouderhoogte voor-achter (m)	1,460-1,425	1,460-1,425	1,460-1,425
Ruitoppervlakte (m ²)	3,57	3,57	3,57
Inhoud bagageruimte (dm ³)	480	480	480
Max. laadvolume met neergeklapte achterbank (dm ³)	878	878	878

Gewichten

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Leeg, rijklaar	1176	1238	1325
Verdeling voor-achter (rijklar)	717-459	759-479	822-503
Totaalgewicht	1720	1800	1835
Laadvermogen	544	562	510
Toelaatbaar totaalgewicht	2870	2950	2995
Aanhangergewicht			
- onberemd	585	615	660
- beremd	1200	1200	1200
dakbelasting/trekhaakbelasting	50-75	50-75	40-75

Inhouden

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Benzinetank	70	70	70
Motorcarter (verversen + filter)	4,9	5,4	5,4
Motorcarter (alleen verversen)	4,4	4,6	4,7
Versnellingsbak (geen olieversening)	1,8	1,8	1,8
Koelsysteem	7,0	7,0	8,0

Aërodynamica

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
CX	0,30	0,30	0,31
S - SCx (m ³)	2,04-0,61	2,05-0,62	2,07-0,65
Cz: voor-achter	0,10-0,08	0,11-0,07	0,15-0,08

Prestaties

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
alleen bestuurder			
0-400 m (s)	17,80	17,10	16,80
0-1000 m (s)	33,00	32,00	31,10
0 tot 100 km/h (s)	11,00	10,10	9,60
Maximum snelheid	187	198	213

Verbruik

Gegevens	1,8L	2,0L	16V
Bij 90 km/h	6,1	6,2	6,4
Bij 120 km/h	7,6	7,9	8,2
Bij stadsverkeer	10,9	11,8	12,2
Gemiddeld	8,2	8,6	8,9



Verlichting

- Alle modellen van het Xantia gamma hebben dubbel optische koplampen. Deze hebben een zeer grote lichtopbrengst en bieden de volgende voordelen:
 - het dimlicht wordt gekenmerkt door de grote lichtopbrengst en breedte van de lichtbundel, hetgeen bijzonder prettig is op bochtige wegen;
 - het comfort bij overschakelen van grootlicht naar dimlicht: geen gewenningsmoeilijkheden voor de ogen, omdat de dimlichten ingeschakeld blijven bij grootlicht;
 - zeer grote lichtsterkte; dit biedt de mogelijkheid het koplampglas schuiner te plaatsen en de hoogte te verminderen. Aanzienlijke voordelen m.b.t. vormgeving en stroomlijn.

Geluidsisolatie

- Bij de ontwikkeling van de Citroën Xantia is zeer veel aandacht besteed aan het voorkomen van trillingen en geluiden. De uitstekende resultaten op dit gebied zijn te danken aan de technisch zeer vooruitstrevende ontwikkelingstechnologie en methoden, toegepast door Citroën.

De echoleze kamer: een sterk wapen

- De groep PSA Peugeot Citroën heeft het voordeel te beschikken over de momenteel meest uitgebreide apparatuur voor het opsporen van geluiden: de echoleze kamer. In deze absoluut stille ruimte kunnen lagergeluiden, bromgeluiden, van buitenaf doordringende geluiden en geluiden in het interieur worden opgespoord en geanalyseerd. Tijdens dit onderzoek wordt de auto met stationair draaiende motor op een rollentestbank geplaatst. Het onderzoek strekt zich ook uit tot het geluid van het sluiten van de portieren en het functioneren van het aandrijfaggregaat.

Alle geluidsgolven met een frequentie van meer dan 70 Hertz worden door de wanden geabsorbeerd. Alle op de rollentestbank verkregen informatie worden in een zeer krachtige computer verwerkt en vastgelegd op magneetband.

Het analyseren van mechanische, laag- en middenfrequente geluiden geschiedt in een andere daarvoor bestemde ruimte.

De galmkamers

- In twee ruimten, waarvan alle vlakken geluidweerkaatsend zijn bekleed, wordt de doeltreffendheid van de akoestische isolatie van midden- en hoog frequente geluiden geanalyseerd van motorkap, schutbord, portieren en kofferruimte.

Vanuit de ene ruimte wordt een geluidssignaal gezonden naar de andere kamer via een zeer nauwkeurig bepaald venster. Het te onderzoeken onderdeel of deel van de carrosserie wordt in het venster geplaatst. Door het verschil van de akoestische niveau's van beide kamers te meten kan de isolatiekwaliteit van het onderdeel worden vastgesteld.

Met deze technologie kan men op doelmatige wijze van tevoren alle geluiddempende maatregelen ontwikkelen. Bij de Citroën Xantia is deze methode toegepast voor het onderzoeken van de isolatiematerialen, afdichtmiddelen, schuimmaterialen en kitprodukten.

Holle ruimten worden volgens een geheel nieuwe technologie gevuld met polyuret-
haan schuim om geluiden te isoleren.

Modale analyse

- Deze werd bij wijze van proef intensief toegepast voor de Citroën Xantia. Met behulp van een computer is het dynamische gedrag van de carrosseriestructuur onderzocht, hetgeen eveneens is gedaan voor enkele geassembleerde componenten zoals het dashboard of voor mechanische onderdelen zoals de assen ...

Zo heeft men in een laboratorium vastgesteld, dat ten gevolge van van buitenkomende onregelmatige invloeden (trillingen) in de structuur van de carrosserie in hoofdzaak twee soorten vervorming optreden: torsie en doorbuiging.

Om deze vervormingen te registreren zijn m.b.v. sensoren 1.500 metingen verricht. Op deze wijze is men erin geslaagd al deze trillingsverschijnselen volledig op te vangen d.m.v. doelmatige aanpassingen van de structuur van de auto en van de vering.

Sommige geassembleerde componenten hebben dezelfde tests ondergaan, zoals het dashboard, de stuurkolom en de bodem van de bagageruimte.



Interieur: gastvrije ruimte



- Gezien zijn mogelijkheden en afmetingen kan deze auto van het M2 segment gemakkelijk worden beschouwd als uw tweede 'thuis'. U kunt er tijdens lange ritten uren achtereen prettig verblijven, want geen moeite is gespaard om het interieur zo prettig en comfortabel mogelijk te maken.

Grote flexibele ruimten met een zeer verzorgde afwerking, goed verlicht en royaal uitgerust geven blijk van het aantrekkelijke comfort in de auto.

GROTE, FLEXIBELE RUIMTE

- Met zijn interieurlengte van 1,74 m (1,89 m tot rugleuning achterbank) en breedte op ellebooghoogte voor en achter van 1,47 m resp. 1,43 m, is de Citroën Xantia een van de ruimste wagens in zijn categorie. Deze ruimte komt zeer goed tot uiting bij de voorste zitplaatsen. Het comfort van de achterste zitplaatsen is nog toegenomen door de holle achterkant van de rugleuningen van de voorstoelen.

De flexibiliteit is te danken aan de mogelijkheid om 1/3e of 2/3e deel van de achterbank neer te klappen. Bij geheel neergeklapte achterbank komt een laadoppervlak ter beschikking met een lengte van 1,78 m en een bruikbare breedte van 1,13 m (maximaal: 1,34 m); de inhoud van de bagageruimte varieert, afhankelijk van de stand van de achterbank, van 480 tot 878 dm³.

VEEL LICHT IN HET INTERIEUR

- Het licht kan onbelemmerd doordringen tot in het interieur dankzij de ruim bemeten voorruit en achterraut (1,45 en 1,15 m²), evenals de lage taillelijn. Het totale glasoppervlak bedraagt 3,57 m².

Omgekeerd is hieraan ook, mede door het zeer laag geplaatste dashboard, het uitstekende uitzicht te danken. Door de nieuwe ronde vorm van de hoofdsteunen blijft ook voor de achterpassagiers voldoende uitzicht over.

EEN AANGENAAM INTERIEUR

De harmonieuze combinatie van kleuren en materialen bezorgen het interieur van de Citroën Xantia een lichte en warme sfeer.

Het gebruik van kunststof materialen met donkere kleuren vormt een smaakvol evenwicht met de lichtere kleuren van de bekledingsmaterialen. De kleur van de moquette vloerbekleding harmonieert uitstekend met de kleur van de carrosserie.

De stemmige kleuren van de bekleding van stoelen en achterbank zijn aangepast aan de kleuren van de carrosserie: een warme beige kleur, een rustgevende grijze kleur en een aantrekkelijke en moderne groene kleur.

Het velours past perfect bij het ontwerp van de stoelen. De op speciale wijze geweven stof is zeer goed bestand tegen verkleuring en is zeer duurzaam van kwaliteit.

WELDOORDACHTTE INDELING

Het dashboard is uit één stuk vervaardigd van compactschuim. Dit materiaal biedt vele voordelen, zoals het dempen van geluiden en trillingen en heeft een oppervlak dat veel overeenkomst vertoont met leer.

Een stylistische bijzonderheid vormt de handgreep aan de kant van de passagier, het resultaat van ergonomisch onderzoek. Zoals het stuurwiel voor de bestuurder, biedt het de voorpassagier een makkelijk hulpmiddel bij het verzitten. Ook bewijst hij zijn praktische nut bij het verplaatsen van de stoel, bij het in- of uitstappen of als men zich wil omdraaien.

Zij die de kwaliteit van de afwerking van een automobiel waarderen, zal een aantal details niet ontgaan, zoals:

- de grijze kleur (warm grijs) als achtergrond van de dashboardinstrumenten in plaats van het gebruikelijke zwart;
- de aansluiting van de voorruitstijlen aan de hemelbekleding;
- de naar de middenstijlen verplaatste interieurverlichting, waardoor de hemelbekleding is ontdaan van elk ontsierend uitsteeksel;



- het langzaam uitgaan van de interieurverlichting;
- de hoedenplank die zeer mooi aansluit op de vorm van de achterbank;
- de uit één geheel bestaande bekleding van de gehele kofferruimte bij alle modellen van het gamma;
- de kunststof beschermlijst op de laaddrempel van de kofferruimte;
- de eveneens door een kunststof lijst beschermde drempels van de 16V-uitvoering;
- de voetsteun voor de berijder;
- vier ringen voor de verankering van de bagage in de kofferruimte;
- bij de modellen met airconditioning het ventilatiefilter dat pollen, stof en zelfs sommige bacteriën tegenhoudt.

EEN UITRUSTING VAN NIVEAU

Zitcomfort

- Evenals bij het veersysteem, is ook aan het ontwerp van de stoelen zeer veel aandacht besteed met het oog op het comfort en vooral de veiligheid van de inzittenden. De stoelen hebben ruime verstelmogelijkheden voor ieder postuur.

Op de Citroën Xantia 16V kan als extra de elektropneumatische verstelling van de voorstoelen worden geleverd. Door middel van een schakelaar wordt het luchtvolume van in de stoelen ingebouwde kussens gewijzigd. Iedereen kan op deze wijze zijn persoonlijke comfort regelen voor wat betreft de zijdelingse steun, de steun voor de lende en de rug.

Audio à la carte

- Citroën biedt de keuzemogelijkheid uit twee typen stereo-installaties, ontwikkeld in combinatie met Blaupunkt.

Beide zijn volledig geïntegreerd in de middenconsole en beveiligd d.m.v. een anti-diefstalcode.

Eveneens zijn de toestellen uitgerust met afstandsbediening vanaf het stuurwiel voor de functies: volume, zendervoorkeuze, automatisch zoeken en geluid uitschakelen. Afhankelijk van de uitvoering zijn er nog meer mogelijkheden, zoals pauze-zoeken met de cassettespeler, of overschakelen naar het volgende of vorige muziekstuk met de CD-speler ...

De stereo-installaties hebben zes luidsprekers waarvan 2 tweeters en beschikken bovendien over een RDS systeem, waarmee de radio automatisch afstemt op de sterkste zender van een station met vermelding van de naam, en waarmee tevens een radio-uitzending kan worden onderbroken door verkeersinformatie. Dit laatste is eveneens het geval bij eventueel gebruik van de CD-speler.

De meest uitgebreide installatie, met een maximum vermogen van 4 x 20 Watt, kan worden aangesloten op een CD-wisselaar die zich in de kofferruimte bevindt. Met de tien CD's in de wisselaar heeft u meer dan 10 uur luistergenot.

EEN PRAKTISCH EN UITGEKIEND INTERIEUR

'Geprogrammeerde' buitenspiegel aan passagierszijde

- Als extra op de Xantia 16V VSX is een comfortabele handigheid bij de buitenspiegel aan passagierszijde leverbaar, die automatisch van stand verandert zodra de achteruitversnelling wordt ingeschakeld. Hij biedt op deze wijze zicht op het trottoir en achter de auto. Deze stand kan worden gewijzigd en vastgelegd in een geheugen. Na het uitschakelen van de achteruitversnelling komt de spiegel weer automatisch terug in zijn oorspronkelijke stand.

Verstelbaar stuurwiel

- Bij alle modellen kan het stuurwiel in verticale richting worden afgesteld. In combinatie met de in vele standen verstelbare stoel is het voor iedereen mogelijk een aangepaste zitpositie te vinden tijdens het rijden.

Handige opbergmogelijkheden

- In de arMLEuning van de 1/3-2/3 deelbare achterbank is een skiluk aangebracht. Behalve voor het vervoer van ski's biedt het uitstekende mogelijkheden voor het meenemen van hengelS of andere lange voorwerpen.

De zekeringkast bevindt zich aan de zijde van de bestuurder, onder het dashboard. In het deksel kan het instructieboekje van de auto worden bewaard.

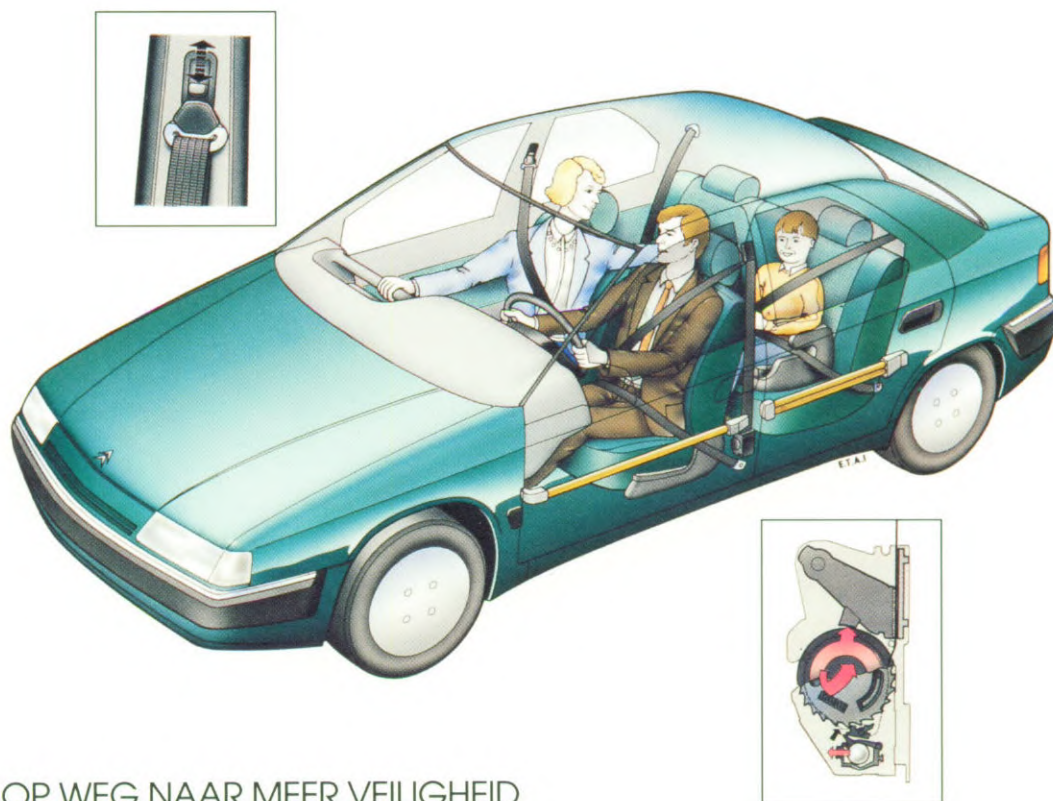
EEN GOED BEVEILIGD INTERIEUR

- De Citroën Xantia kan worden uitgerust met een doelmatig en schrikAanjagend alarmsysteem ter beveiliging tegen inbraak. Het systeem bestaat uit een omgevingsalarm en een volume-alarm. Eerstgenoemde waarschuwt d.m.v. een sirene zodra een portier wordt geopend; bij het andere systeem treedt de sirene in werking bij elke beweging in het interieur. Dit laatste systeem kan op eenvoudige wijze worden uitgeschakeld, bijvoorbeeld wanneer men een huisdier in de auto achterlaat.



Veiligheid

De veiligheid is tegenwoordig een onderwerp dat, evenals de kwaliteit, in toenemende mate de aandacht heeft.



OP WEG NAAR MEER VEILIGHEID

- PSA Peugeot Citroën heeft een onderzoek gestart getiteld 'Op weg naar meer veiligheid'. Het omvat vier thema's die betrekking hebben op de veiligheid van personen in het verkeer.

Ze zijn als volgt gedefiniëerd:

- Kennen : d.w.z. het onderzoeken van de ware problemen.
- Voorkomen : d.w.z. het ontwikkelen van de actieve veiligheid.
- Beschermen : d.w.z. het ontwikkelen van de passieve veiligheid.
- Voorkomen : d.w.z. de begeleiding van de bestuurder door geheel nieuwe oplossingen.

Kennen

- De groep PSA Peugeot Citroën heeft, samen met Renault, een laboratorium opgericht voor het onderzoeken van ongevallen en biomechanica. De opdracht is om vast te stellen hoeveel fysiek geweld de mens kan verdragen bij een ongeval, ongevals vormen en mechanismen en de oorzaken van verwondingen.

PSA Peugeot Citroën heeft op deze wijze zijn onderzoek gericht op de werkelijke problemen en is daarbij verder gegaan dan wettelijk is voorgeschreven.

Voorkomen of de actieve veiligheid

- Om ongevallen te voorkomen moet een auto zowel veilig als comfortabel zijn. Dit zijn echter twee criteria die tegenstrijdig zijn m.b.t. het contact met de weg. Maatregelen ter verhoging van het comfort verminderen over het algemeen de wegligging en omgekeerd. Men moet zich dan ook tevreden stellen met een compromis.

De meesturende achteras enerzijds, de 'Hydractieve' vering (en zeker Hydractief II) anderzijds spelen daarin een gunstige rol. Dankzij de combinatie van deze technieken, zoals bij de Citroën Xantia, is Citroën erin geslaagd deze tegenstrijdigheid op het gebied van de actieve veiligheid beter te overbruggen dan wie ook.

Om bij de Citroën Xantia de stabiliteit in een aanhoudende bocht te verbeteren, zorgt de meesturende achteras (Citroën-patent) ervoor dat de achterwielen in dezelfde richting worden gedraaid als de voorwielen, zonder nadelen voor het comfort.

Tijdens het rijden in een dergelijke bocht zorgt de computer van het 'Hydractief II' veersysteem ervoor dat de vering zich automatisch en tijdig aanpast. In minder dan 5/100e seconde wordt de vering overgeschakeld van comfortabel naar stug. Alle facetten van de vering - flexibiliteit van de veer, mate van schokdemping, rolstabiliteit - wijzigen om de bewegingen van de carrosserie tegen te gaan teneinde het gedrag van de auto veiliger te maken.

Het resultaat van de combinatie van deze twee systemen - meesturende achteras + 'Hydractieve' vering, die onlangs zijn gepatenteerd - in dezelfde auto bezorgen de Citroën Xantia een weergaloze wegligging.

Dankzij het hydropneumatische systeem, met name de hydro-elektronische vering, blijft de stand van de carrosserie en de wagenhoogte van een Citroën die daarmee is uitgerust constant, zelfs bij een geheel beladen auto. Het grote voordeel hiervan is dat de stuurgeometrie en de veerbewegingen met een zeer grote nauwkeurigheid kunnen worden bepaald. De Citroën Xantia heeft daarom een lichte en precieze besturing en een uitstekende wielgeleiding tijdens veerbewegingen.

De actieve veiligheid van de Citroën Xantia wordt nog vergroot door toepassingen zoals:

- de precieze en bekrachtigde stuurinrichting op alle modellen;
- het ruim bemeten remsysteem. Het bekrachtigde systeem met gescheiden circuits omvat vier remschijven, waarvan de twee voorste geventileerd. Een anti-blokkeersysteem voor de remmen kan worden geleverd en is standaard op de 16V uitvoering;
- koplampen met dubbele optiek op alle modellen, met dimlichten met complexe reflector. Dit betekent dat de totale lichtopbrengst van de lamp wordt benut en niet de helft, terwijl 'het zwarte gat' tijdens het overgaan naar grootlicht is opgeheven. Ook de mistlampen zijn uitgerust met een complexe reflector.



Bij deze opsomming kan het uitstekende uitzicht worden gevoegd dat wordt geboden door het grote glasoppervlak (3,57 m²).

BESCHERMEN OF DE PASSIEVE VEILIGHEID

- De passieve veiligheid (beschermen) gaat een rol spelen op het moment waarop een ongeval zich voltrekt. In veel gevallen ontstaat een ongeval bij het tekort schieten van de factor 'voorkomen'. Welnu, auto's van ons merk verleggen deze veiligheidsgrenzen dankzij de kwaliteit van hun wegcontact (stuurinrichting - vering - remmen).

Aanrijding schuin van voren

- Dit type verkeersongeval komt ongetwijfeld het meest frequent voor en is derhalve representatief voor frontale botsingen. Om de inzittenden goed te beschermen en de interieurruimte zo goed mogelijk intact te houden, is het belangrijk dat de voorzijde van de auto kan vervormen en wel op een van tevoren bepaalde wijze en plaats. De functie van deze deformatie bestaat uit het absorberen van alle of een deel van de botsingsenergie.

Het voorblok

- Het voorblok van de Citroën Xantia is ontworpen volgens de finite-element-methode. Het voldoet uiteraard aan de wettelijke eisen en overtreft deze zelfs waar het zwaardere aanrijdingen betreft. Om deze botsingen te simuleren beschikt de groep PSA over een Cray YMP4 computer, terwijl daarna ter bevestiging de proeven worden herhaald met een model op ware grootte. Aanvullend wordt het gedrag van de auto, de testpoppen en de beveiligingsmiddelen geanalyseerd m.b.v. een zeer uitgebreid computerprogramma.

Bij de Citroën Xantia heeft dit geleid tot de volgende resultaten:

- de voortraverse draagt de botsingskrachten over naar de andere kant;
- binnenschermen met toenemende doorsnede en voorzien van voorgevormde kreukelzones;
- langsbalken die de krachten verdelen over de gehele bodemplaat;
- het subframe en de daarop bevestigde onderdelen die het aandrijfaggregaat tegenhouden.

De bodemplaat

- De bodemplaat met grote afmetingen is praktisch onvervormbaar. Hij biedt een doelmatige bescherming voor de benen van de voorste inzittenden, omdat bij een zware botsing het aandrijfaggregaat wordt tegengehouden door:
 - de traverse aan het schutbord, die bovendien de stuurkolom tegenhoudt en de achterwaartse verplaatsing van het stuurwiel beperkt;

- de over zijn gehele lengte dubbel uitgevoerde tunnel;
- twee langskokers in de zijpanelen van de carrosserie die een grote vervormingsweerstand bezitten dankzij de inwendige stalen kernplaat;
- de talrijke dwarsbalken en langsversterkingen van de bodemplaat.

Een gebogen versterkingsbuis waaraan de stuurkolom is bevestigd, is aan de linkerzijde verankerd aan de buitenste langskoker en aan de andere zijde aan de tunnel; doel hiervan is het tegenhouden van het stuurwiel en de verplaatsing naar achteren of omhoog te beperken.

De passagierskooi

- Twee holle kokers, eveneens voorzien van een stalen kernplaat, vormen de verbinding tussen de voorstijlen en de bovenste zijpanelen achter; samen met de bodemplaat is op deze wijze een homogene constructie ontstaan die perfecte weerstand biedt bij zware aanrijdingen.

Veiligheidsgordels: met 'gordelspanners'

- Het is van belang dat de passagiers bij een botsing zo effectief mogelijk worden tegengehouden, omdat de kooi nauwelijks vervormt. Het spreekt voor zich dat naarmate de vertraging (van het voorblok) geleidelijker verloopt de risico's afnemen. Bij de Citroën Xantia zijn een aantal maatregelen getroffen om het blokkeren te verbeteren. Ten eerste is de stijfheid van de bodemplaat zo groot, dat de voorzittingen en de rugleuningen niet in de richting van het stuur, het dashboard of de voorruit kunnen kantelen. Ten tweede kan de hoogte van de bovenste bevestiging van de veiligheidsgordel in veel standen worden ingesteld, zodat iedereen de gordel zo doelmatig mogelijk kan gebruiken. Bovendien zijn op alle Xantia modellen standaard dubbele blokkeerinrichtingen aanwezig op de veiligheidsgordels voor. Elke gordel beschikt derhalve over een dubbel blokkeersysteem, waarvan het ene systeem de riem terugtrekt op de rol voordat het andere systeem de rol kan blokkeren. Als gevolg hiervan kan het bovenlichaam zich ongeveer 9 cm minder naar voren verplaatsen.

Andere maatregelen die het gevaar voor verwondingen bij aanrijdingen moeten beperken zijn de oprolgordels en een middelste gordel voor de achterbank, de materiaalkeuze (schuimmateriaal) voor de bekleding van het dashboard en de binnenkant van de portieren ter hoogte van de taillelijn.

Aanrijding van achteren

- Bij het ontwerp van de Citroën Xantia is rekening gehouden met de mogelijkheid botsingen van achteren doelmatig te absorberen. De kofferbodem is versterkt d.m.v. twee langskokers die samenkomen met twee dwarsbalken. Ze zijn zodanig



geconstrueerd dat ze bestand zijn tegen lichte en middelzware aanrijdingen. Bij zware aanrijdingen moeten deze langskokers een deel van de kinetische energie omzetten door vervorming van de kokers. Ten behoeve hiervan zijn ze voorzien van voor- gevormde kreukelzones voor een gecontroleerde vervorming.

De brandstoftank bevindt zich onder de bodemplaat ter hoogte van de achterzitting, op een veilige plaats dankzij de aanwezigheid van de sterke achteras.

Aanrijding van opzij: versterkingsstangen

- Alle modellen van het Citroën Xantia gamma zijn uitgerust met versterkingsbalken die in de voor- en achterportieren zijn aangebracht. Doel hiervan is te voorkomen dat bij aanrijdingen van opzij delen van buitenaf kunnen binnendringen.

De bescherming van het milieu

- Bij de ontwikkeling van de Citroën Xantia is eveneens aandacht besteed aan het leefklimaat van nu en in de toekomst. Om het milieu te ontzien biedt de Citroën Xantia:
 - motoren waarvan het brandstofverbruik is verlaagd, waardoor minder luchtverontreiniging ontstaat;
 - toepassing van materialen die gemakkelijk opnieuw gebruikt of kunnen worden of geschikt zijn voor recycling (80% van de onderdelen).

VERMINDERING VAN DE LUCHTVERONTREINIGING

- Een eerste belangrijke stap vormen de katalysator en het geavanceerde injectiesysteem waarmee alle huidige auto's met benzinemotor zijn uitgerust. Het volgende ambitieuze doel dat onze ingenieurs binnen nog geen tien jaar denken te kunnen verwezenlijken is de aanzienlijke vermindering van het verbruik van auto's van Citroën tot een gemiddelde van 6 liter per 100 km.

Voor de motorspecialisten die het rijgenoegen en comfort van de motoren van de Citroën Xantia hebben ontwikkeld, is de zorg voor het milieu een belangrijk aspect.

HERGEBRUIK VAN MATERIALEN: NUL-STORTING

- In deze tijd hebben onze ontwerpers afgerekend met het gebruik van voor het milieu schadelijke materialen; zij gaan te werk volgens het duidelijke devies: nul-storting.

De auto voor de toekomst

- Ook voor de Citroën Xantia geldt de levenscyclus: ontwerp, productie, gebruik en einde.

Met andere woorden:

- ontwerp: het uitsluiten van het gebruik van materialen die nadelig zijn voor het milieu en stimulering van het gebruik van materialen die geschikt zijn voor hergebruik;
- productie: het toepassen van steeds schonere productiemethoden;
- gebruik: het bij de dealers inzamelen en voorbehandelen van gebruikte materialen;
- einde: industrieel en gericht verwerken voor hergebruik van alle onderdelen, verdeeld naar soort.

Dit streven blijkt duidelijk uit de actieve betrokkenheid van de groep PSA Peugeot Citroën bij grote onderzoekprogramma's, zoals RECAP' (Recycling of Automobiles Plastics) in het kader van het 'Eureka' programma.

Een moderne auto met recyclebare materialen

- Bij het ontwerpen van de Citroën Xantia is als één van de criteria gesteld dat voor hergebruik geschikte materialen moeten worden gebruikt. Meer dan 200 mechanische of carrosserie-onderdelen, zowel uitwendige als van het interieur, komen daarvoor in aanmerking en zijn van een markering voorzien. Het gebruik van schadelijke producten, zoals asbest of cadmium, is uitgesloten.

Voor hergebruik geschikte kunststoffen

- Behalve om redenen van stijl, veiligheid of onderhoud worden kunststof materialen ook toegepast om ecologische redenen: minder gewicht betekent minder verbruik en minder vervuiling.

Bij moderne auto's zoals de Citroën Xantia bestaat slechts 10% van het gewicht uit kunststof (3/4 deel betreft metalen); materialen die hergebruikt kunnen worden hebben echter de aandacht van de specialisten voor research en ontwikkeling m.b.t. het volgende:

- alle kunststof en soortgelijke onderdelen worden volgens een genormaliseerd systeem gemerkt ten behoeve van de verwerking voor hergebruik;
- deze componenten worden zodanig geconstrueerd, dat ze gemakkelijk gedemonsteerd kunnen worden voor hergebruik;
- standaardisering van de materialen naar functie:
 - polyamide voor onderdelen onder de motorkap,
 - polypropyleen voor de voorbumper en voor onderdelen die stoten moeten opvangen;



- beheersing van de recyclemogelijkheden van kunststof materialen zoals thermo-hardende plastics:
 - polyester achterklep die na vergruizing wordt gebruikt bij de fabricage van nieuwe achterkleppen met hetzelfde kwaliteitsniveau;
 - polyuretaan van stoelen, dat opnieuw gevormd en gebruikt kan worden;
- in toenemende mate gebruik maken van natuurlijke biologisch afbreekbare materialen: houtvezel voor bekledingspanelen voor de portieren, voor bepaalde isolatiedoeleinden ...

Hergebruik van metalen

- Via een aangepaste infrastructuur kunnen alle metalen worden verzameld voor hergebruik, met name de waardevolle metalen: aluminium van cilinderkoppen en motorblokken, rhodium of platina van katalysatoren.

INDUSTRIELE AANPAK

- Sedert 1991 ontwikkelt Citroën mogelijkheden voor hergebruik van gebruikte onderdelen en componenten van afgedankte auto's. Hierbij wordt samengewerkt met een metaal recyclingbedrijf (CFF) en een cementfabrikant (Vivat). Als resultaat hiervan werden in twee jaar enkele duizenden auto's verwerkt in een gemeenschappelijk proefproject in Saint Pierre de Chandieu, omgeving Lyon.

Inzameling van gebruikte onderdelen

- Door de Citroën dealers wordt momenteel 80% van de bij reparatie vervangen plastic onderdelen (bumpers) verzameld. Deze worden ter plaatse vergruisd (speciale rijdende installatie) en vervolgens verwerkt voor nieuwe toepassingen (ventilatiekanalen, bewapening in dashboard), hetgeen geschiedt in recyclingsstations.

De doelstelling van het systeem 'nul-storting'

- Dankzij de samenwerking van Citroën met zijn professionele partners voor hergebruik van materialen, kan tegenwoordig 80% van de onderdelen van afgedankte Citroën Xantia modellen worden gerecycled. Dit percentage ligt ver boven het gemiddelde.

Verder onderzoek is er op gericht een hergebruik van 100% te bereiken d.m.v.:

- hergebruik van onderdelen voor de oorspronkelijke functie;
- opnieuw vervaardigen van onderdelen d.m.v. mechanische of thermodynamische methodieken (vergruisde thermoplastische kunststoffen);
- opnieuw vormgeven d.m.v. chemische methodes;
- omzetten in brandstof: toevoegingen voor de cementindustrie (rubber, thermo-hardende kunststoffen, bepaalde kunstvezels ...).

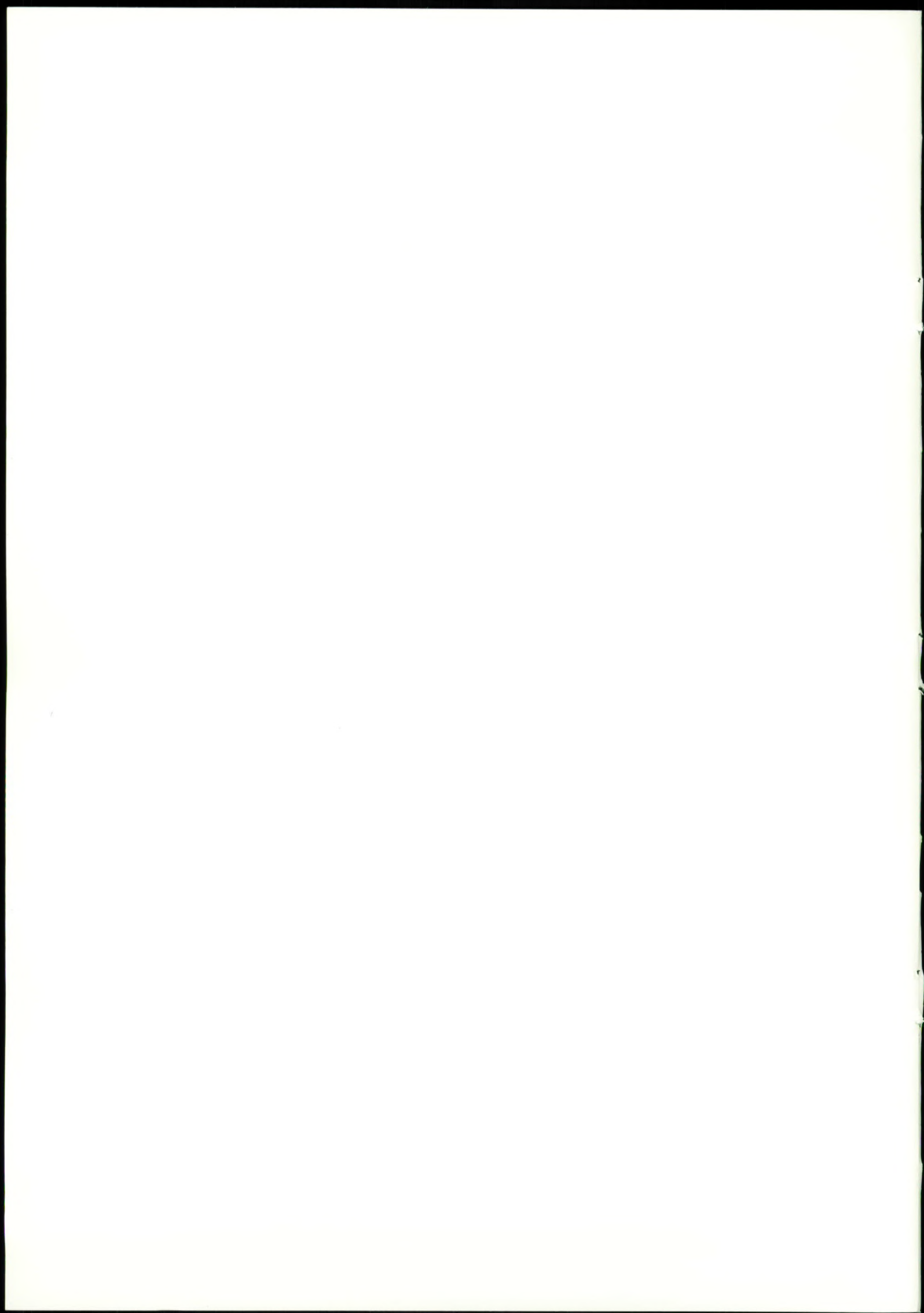
TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

Uitvoering	Xantia 1.8L	Xantia 2.0L	Xantia 16V
Motor			
Type	XU7 JP/Z	XU10 J2 C/Z	XUD J4 D/Z
Aantal cilinders	4 in lijn	4 in lijn	4 in lijn
Plaatsing	dwarsgeplaatst	dwarsgeplaatst	dwarsgeplaatst
Boring-slag (mm)	83 - 81,4	86 - 86	86 - 86
Cilinderinhoud (cm ³)	1761	1998	1998
Compressieverhouding	9,25/1	9,50/1	10,40/1
Max. vermogen kW-tpm)	74 - 6000	89 - 5750	112 - 6500
Max. vermogen DIN (pk-tpm)	103 - 6000	123 - 5750	155 - 6500
Max. koppel EG (Nm-tpm)	153-3000	176-2700	182 - 3500
Max. koppel DIN (kgm-tpm)	15,6 - 3000	18,3 - 2750	19,0 - 3500
Overbrenging			
	1e	7,67	7,75
	2e	14,17	14,33
Snelheid in km/h	3e	19,48	19,70
bij 1000 motortoeren/min	4e	24,79	25,06
	5e	33,13	33,50
	achteruit	7,95	8,04
Stuurinrichting	bekrachtigd	bekrachtigd	bekrachtigd
Overbrengingsverhouding	1/17	1/17	1/17
Aantal omwentelingen stuurwiel van aanslag tot aanslag	3,19	3,19	3,00
Draaicirkel tussen trotoirs-tussen muren (m)	11,00 - 11,30	11,00 - 11,30	11,40 - 12,00
Banden: voor/achter	175/70 R14 MXT	185/65 R14 MXV3	205/55 R15 MXV3
Bandenspanning voor/achter (bar)	2,3 - 2,1	2,3 - 2,1	2,3 - 2,1
Remsysteem	bekrachtigd	bekrachtigd	bekrachtigd
Voor-Achter (S:schijf - GS:geventileerde schijf)	GS-S	GS-S	GS-S
Vering	Hydraulisch	Hydractief II	Hydractief II
Maten			
Lengte-Breedte (m)	4,44 - 1,755	4,44 - 1,755	4,44 - 1,755
Hoogte-Wielbasis (m)	1,380 - 2,75	1,380 - 2,75	1,387 - 2,75
Spoorbreedte voor-achter (m)	1,482 - 1,442	1,482 - 1,442	1,482 - 1,442
Totaal glasoppervlak (m ²)	3,57	3,57	3,57
Inhoud bagageruimte (dm ²)	480	480	480
Inhoud bagageruimte met neergeklapte achterbank (dm ³)	878	878	878
Massa (kg)			
Rijklaar-Max. toel. massa	1176 - 1720	1238 - 1800	1325 - 1835
Verdeling voor-achter	717 - 459	759 - 479	822 - 503
Laadvermogen	544	562	510
Aanhangergewicht: ongeremd-geremd	585 - 1200	615 - 1200	660 - 1200
Inhouden (liter)			
Brandstoftank	70	70	70
Motorcarter	4,9	5,4	5,4
Versnellingsbak	1,8	1,8	1,8
Koelsysteem	7,0	7,0	8,0
Aërodynamica			
Luchtweerstandscoefficiënt	0,30	0,30	0,31
S-CxS (m ²)	2,04 - 0,61	2,05 - 0,62	2,07 - 0,65
Liftcoëfficiënt	0,10 - 0,08	0,11 - 0,07	0,15 - 0,08
Prestaties (alleen bestuurder)			
0 - 400 m (s)	17,80	17,1	16,8
0 - 1000 m (s) DIN (half belast)	33,00	32,0	31,1
0 - 100 km/h (s)	11,00	10,1	9,6
Maximum snelheid (km/h)	187	198	213
Verbruik (liter/100 km)			
Bij 90 km/h	6,1	6,2	6,4
Bij 120 km/h	7,6	7,9	8,2
Bij stadsverkeer	10,9	11,8	12,2
Gemiddeld	8,2	8,6	8,9



Xantia





Dashboard

- 1 - Luidspreker
- 2 - Luchtmond zijkant en ontwaseming zijruit
- 3 - Bediening autoradio
- 4 - Verstelbaar stuurwiel
- 5 - Centrale luchtmonden
- 6 - Ontvanger deurvergrendeling
- 7 - Autoradio
- 8 - Handgreep
- 9 - Dashboardkastje
- 10 - Keuzeknop veerstand: comfort/sport
- 11 - Hoogteverstelling
- 12 - Voetsteun
- 13 - Hendel voor openen motorkap
- 14 - Bergvakje voor zekeringen en onderhouds/instructieboekje
- 15 - Ruitbediening
- 16 - Elektrische verstelling achteruitkijkspiegels

Bestuurdersplaats

- 1 - Olietemperatuur
- 2 - Luidspreker
- 3 - Waarschuwingslampjes
- 4 - Watertemperatuur
- 5 - Toerenteller en buitentemperatuurindicatie
- 6 - Snelheidsmeter
- 7 - Diverse lampjes
- 8 - Brandstofmeter
- 9 - Ruitwischerbediening
- 10 - Klokje
- 11 - Temperatuursensor
- 12 - Autoradio
- 13 - Bediening airconditioning
- 14 - Bediening autoradio
- 15 - Verstelbaar stuurwiel
- 16 - Bediening claxon en verlichting

Xantia: veiligheid

Hydro-elektronische vering type Hydractief II

- 1 - Computer
- 2 - Sensor stuuruitslag
- 3 - Acceleratie/deceleratie-sensor
- 4 - Remsensor
- 5 - Snelheidssensor
- 6 - Senso veeruitslag koets
- 7 - Elektroklep
- 8 - Stugheidsregelaar
- 9 - Extra veerbol
- 10 - Voorveerbol
- 11 - Achterveerbol

Remsysteem met ABS

- 1 - Drukreserve voor voorremmen
- 2 - Veercircuit achter: voor achterremmen
- 3 - Remservo met compensatie
- 4 - Hydraulische klok
- 5 - Getand wiel
- 6 - Sensor
- 7 - Computer
- 8 - Waarschuwingslampje

Xantia: ghostview

Anti-corrosie bescherming

- 1 - Twee-zijdig gegalvaniseerd
- 2 - Verzinkt
- 3 - Anti-steenslag laag
- 4 - Kunststof

Schema 4 aanzichten

Interieurmaten

Exploded view carrosserie

Constructie

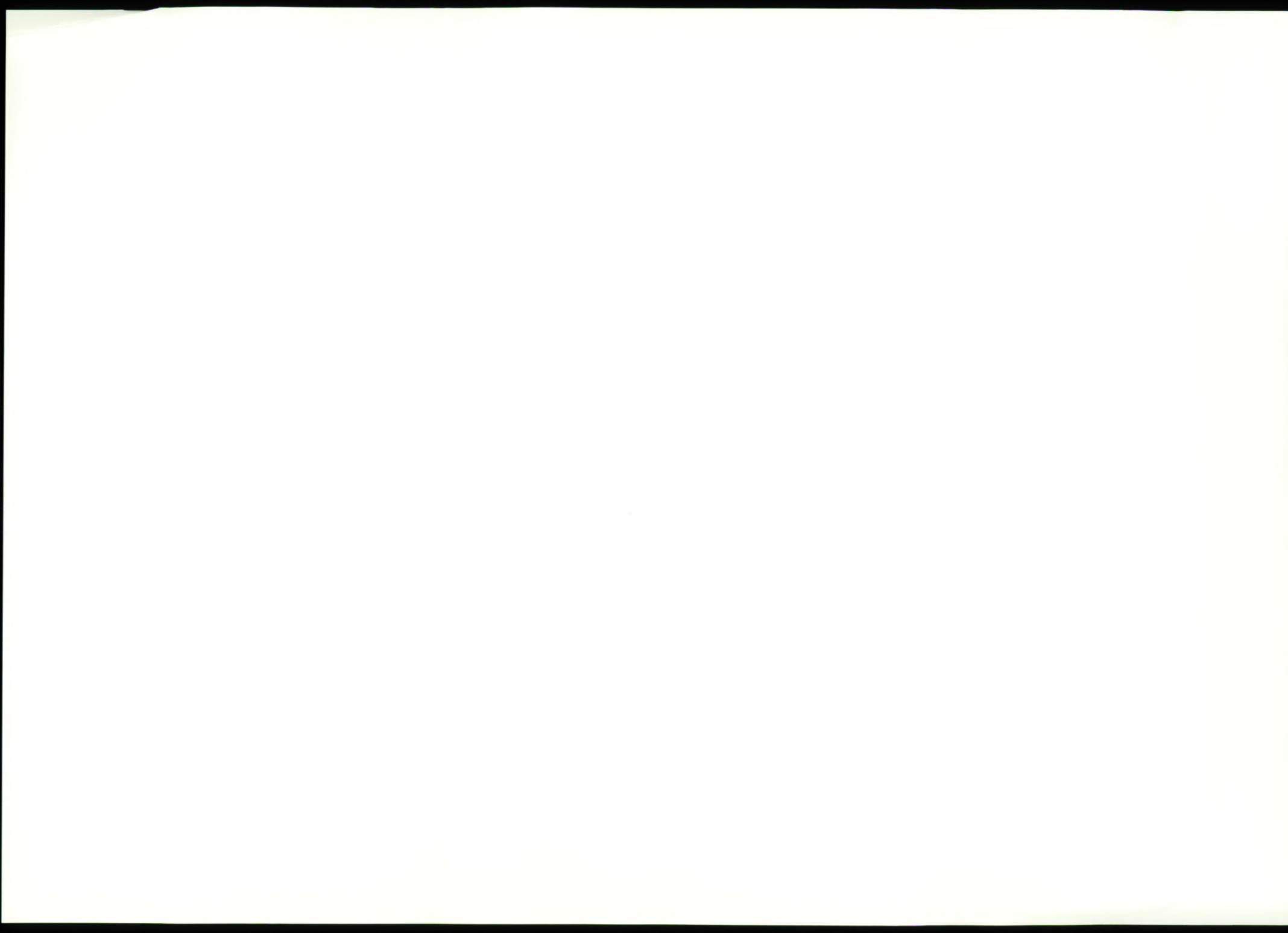
Vooras

Achteras

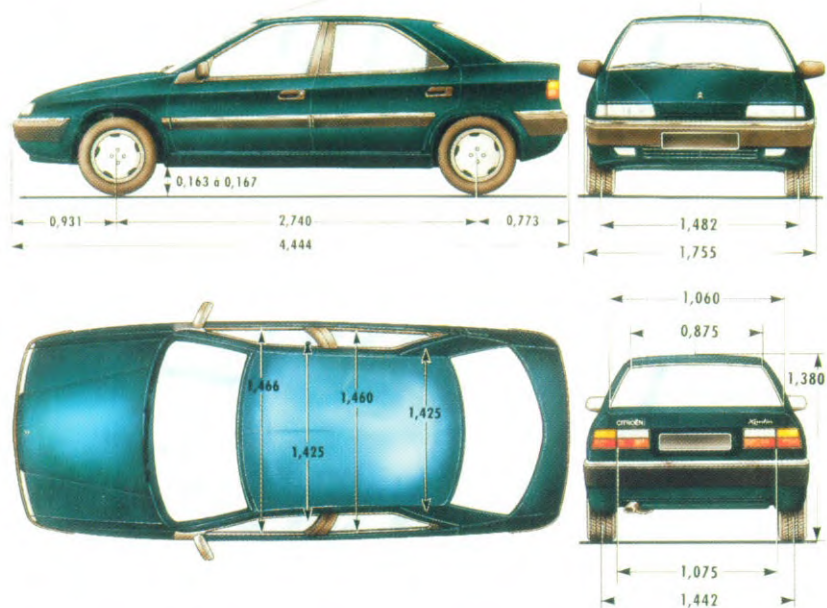
Versnellingsbak type BE3

2.0i (16V) motor type XU10 J4 D/Z

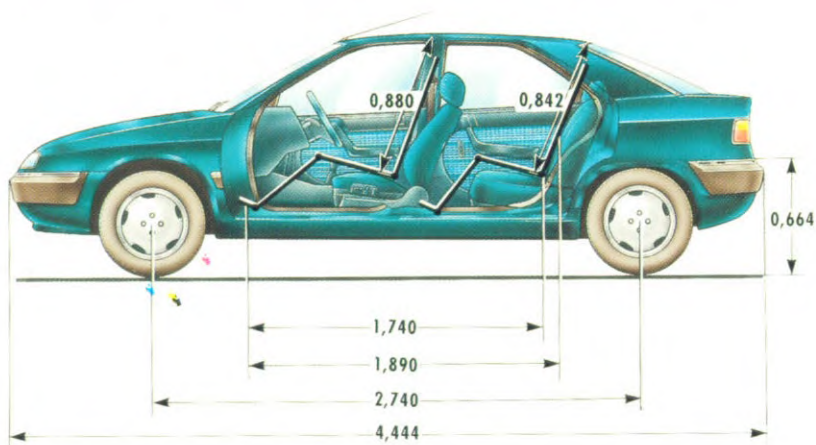




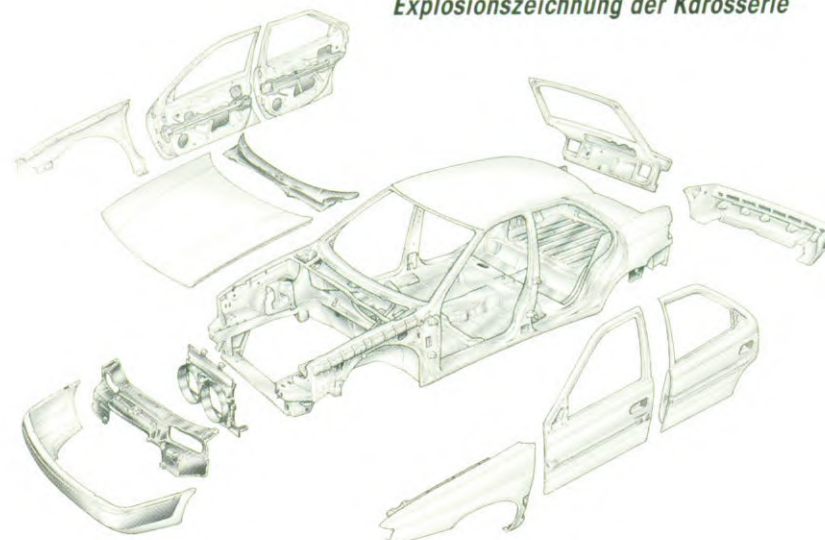
Plan 4 vues — Vehicle dimensions — Vier-Seiten-Ansicht



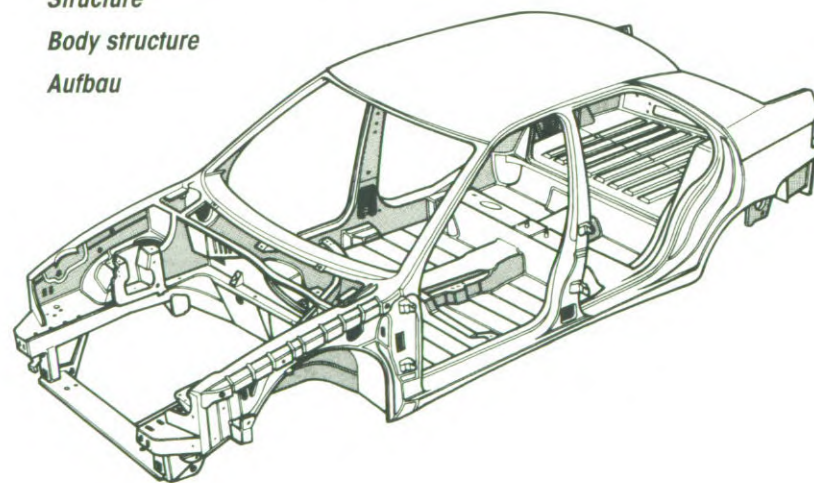
Habitabilité — Passenger compartment layout — Innenabmessungen

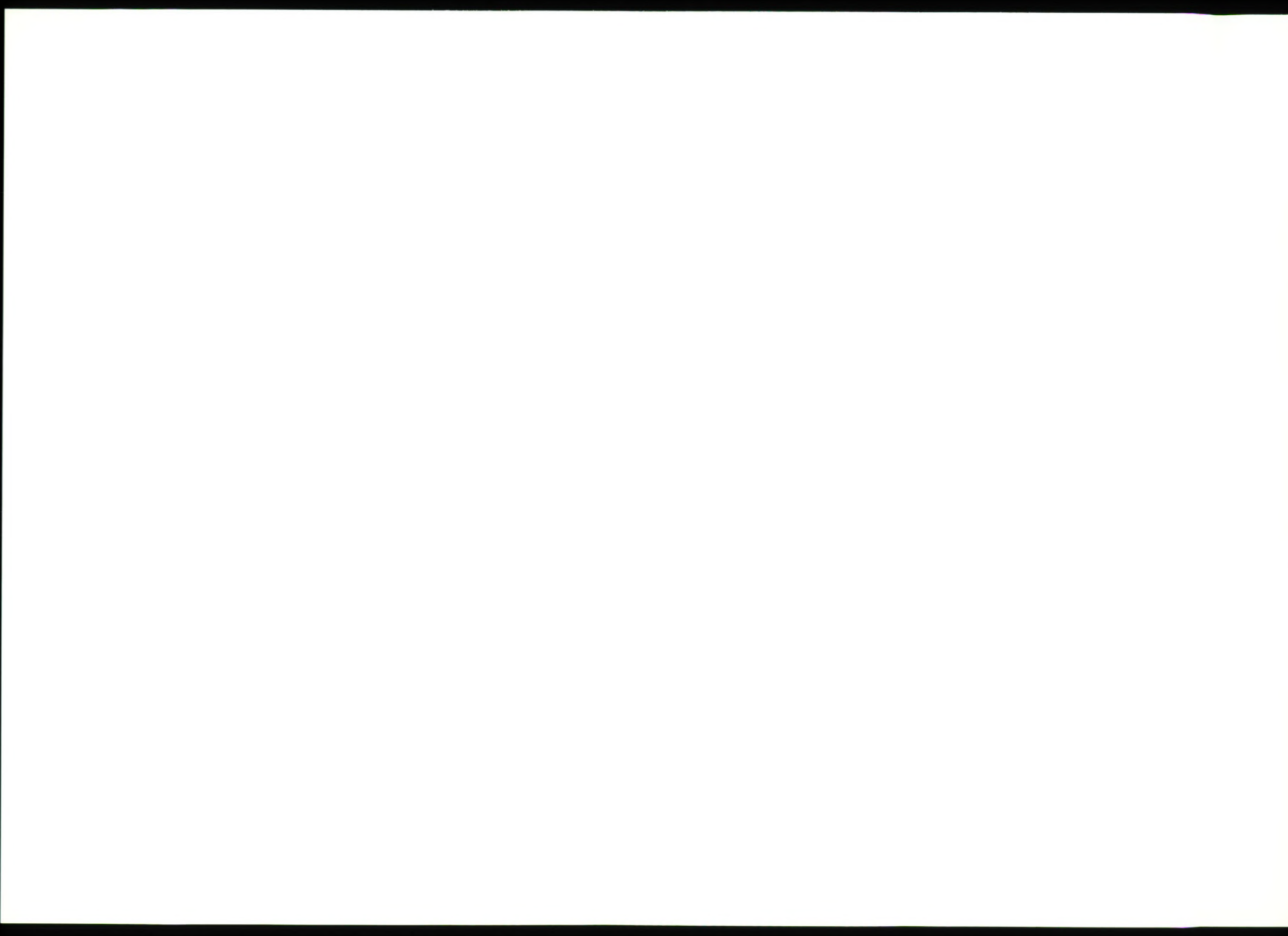


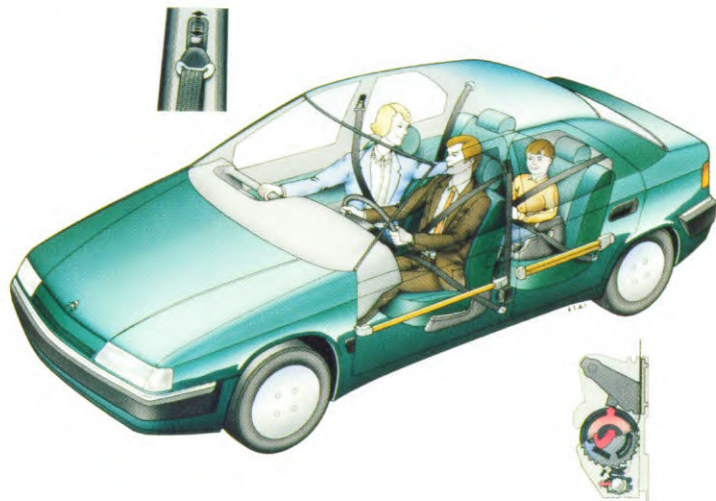
Eclaté de carrosserie
Exploded view of body panels
Explosionszeichnung der Karosserie



Structure
Body structure
Aufbau







Xantia : Sécurité
Xantia: Security
Xantia: Sicherheit

Suspension hydroélectronique : Hydractive II

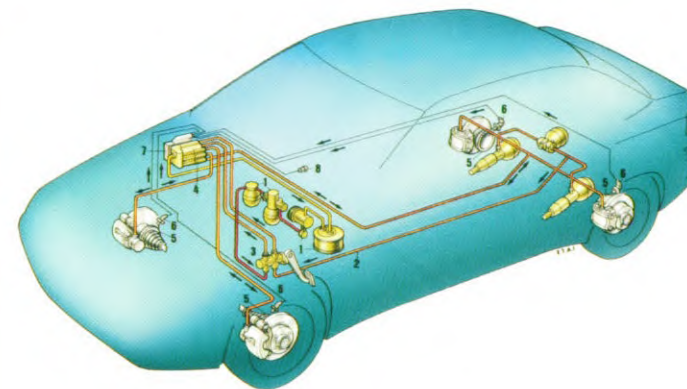
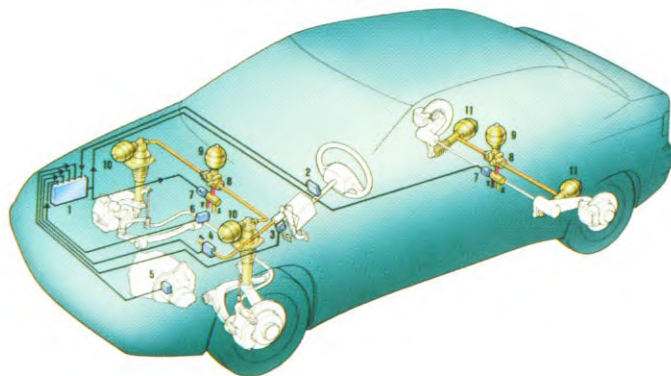
- 1 - Calculateur
- 2 - Capteur de volant de direction
- 3 - Capteur d'accélération et décélération
- 4 - Capteur de freinage
- 5 - Capteur de vitesse
- 6 - Capteur de débattement de caisse
- 7 - Electrovanne
- 8 - Régulateur de raideur
- 9 - Sphère additionnelle
- 10 - Sphère avant
- 11 - Sphère arrière

Hydropneumatic/electronic suspension: Hydractive II

- 1 - Computer
- 2 - Steering wheel sensor
- 3 - Acceleration/deceleration sensor
- 4 - Brake effort sensor
- 5 - Speed sensor
- 6 - Body displacement sensor
- 7 - Solenoid valve
- 8 - Regulator
- 9 - Supplementary spheres
- 10 - Front sphere
- 11 - Rear sphere

Hydroelektronische Federung: Hydractive II

- 1 - Rechner
- 2 - Lenkradsensor
- 3 - Beschleunigungs- oder Verzögerungssensor
- 4 - Bremssensor
- 5 - Geschwindigkeitssensor
- 6 - Sensor Karosseriebewegung
- 7 - Elektroventil
- 8 - Stellmechanismus
- 9 - Zusätzliche Federkugeln
- 10 - Vordere Federkugel
- 11 - Hintere Federkugel



Freinage ABS

- 1 - Réserve de pression vers les freins avant
- 2 - Circuit de suspension arrière : vers les freins arrière
- 3 - Doseur-Compensateur
- 4 - Bloc hydraulique
- 5 - Roue dentée
- 6 - Capteur
- 7 - Calculateur électronique
- 8 - Témoin lumineux

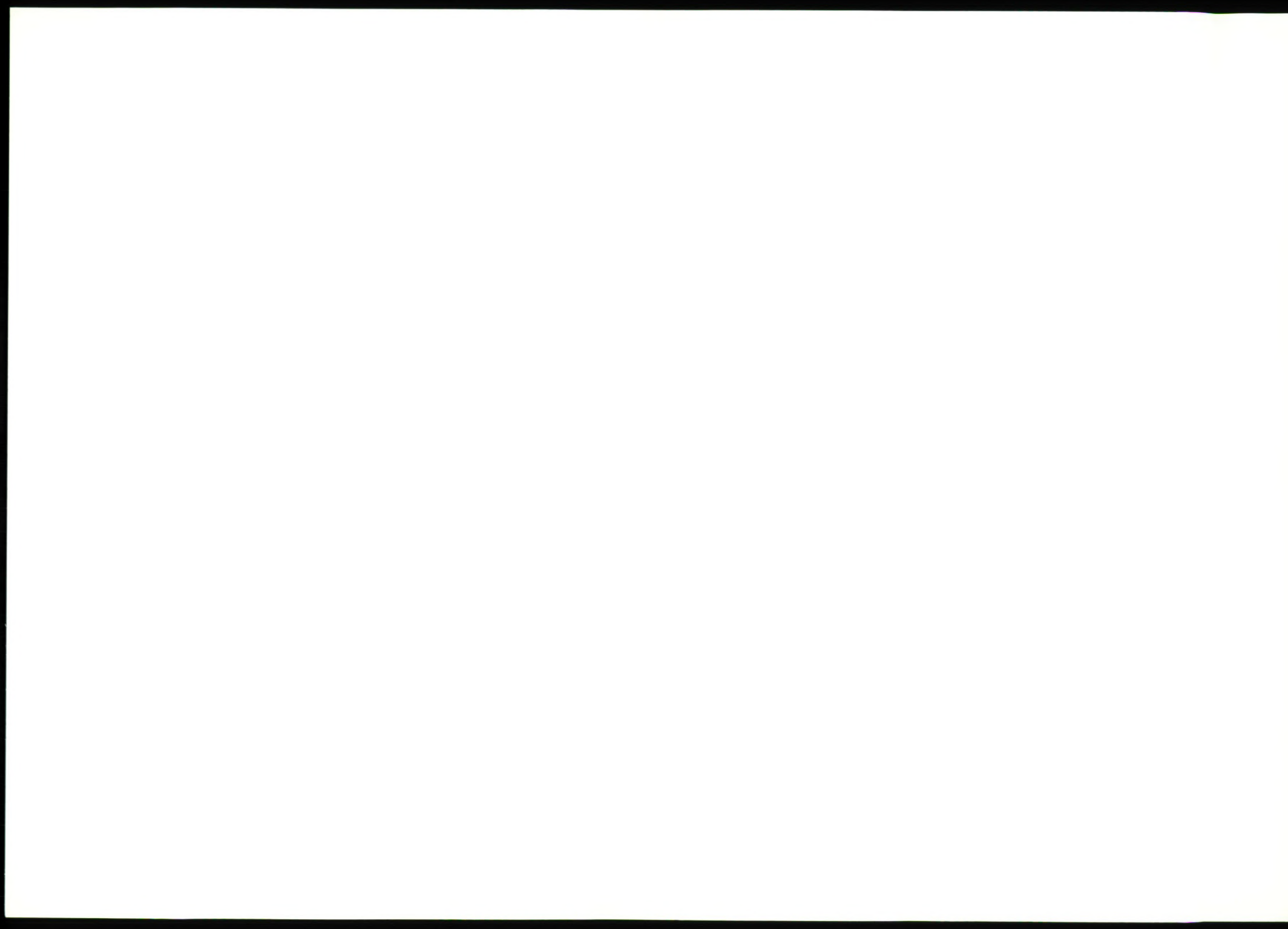
ABS Braking

- 1 - Pressure supply to front brakes
- 2 - Rear suspension circuit feed to rear brakes
- 3 - Brake valve and compensator
- 4 - Hydraulic control unit
- 5 - Toothed wheels
- 6 - Sensors
- 7 - Computer
- 8 - Warning light

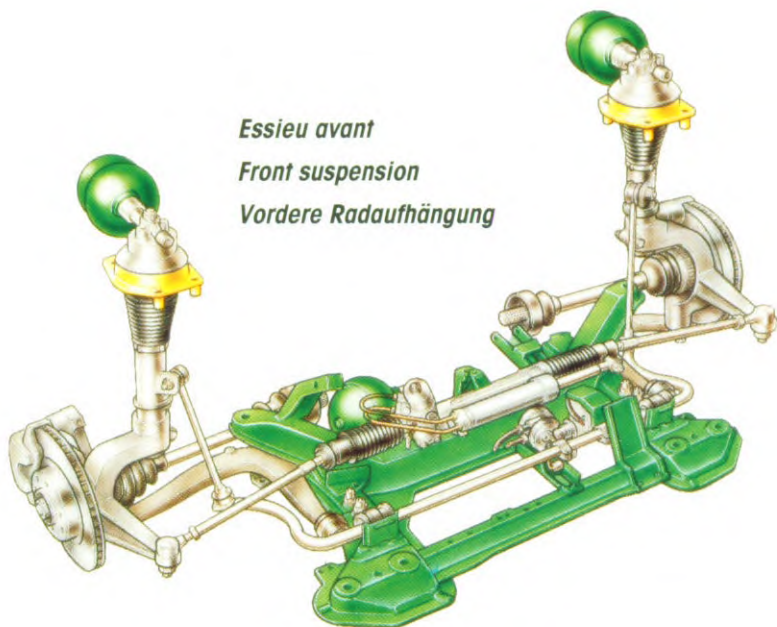
Antiblockiersystem

- 1 - Druckreserve: Versorgung der vorderen Bremsen
- 2 - Hinterer Federungskreis: Versorgung der hinteren Bremsen
- 3 - Bremsventil/Bremskraftregler
- 4 - Magnetventileinheit
- 5 - Zahnräder
- 6 - Raddrehzahlgeber
- 7 - Elektronisches Steuergerät
- 8 - Leuchtanzeige

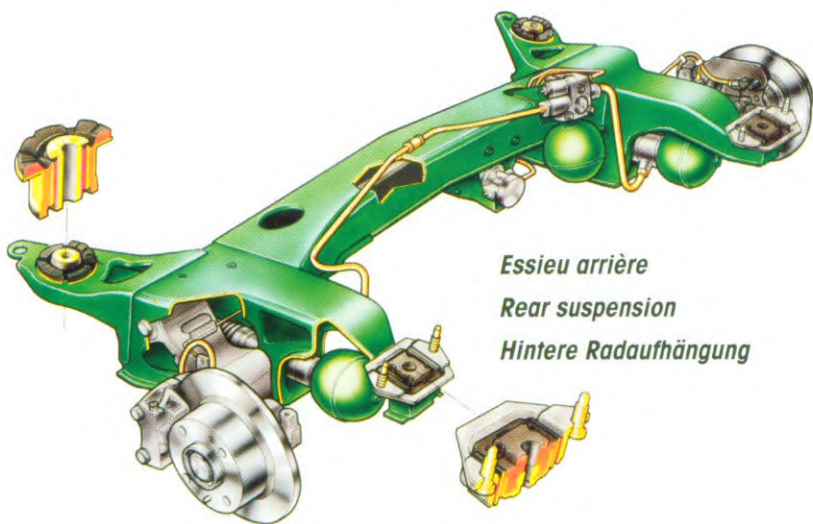




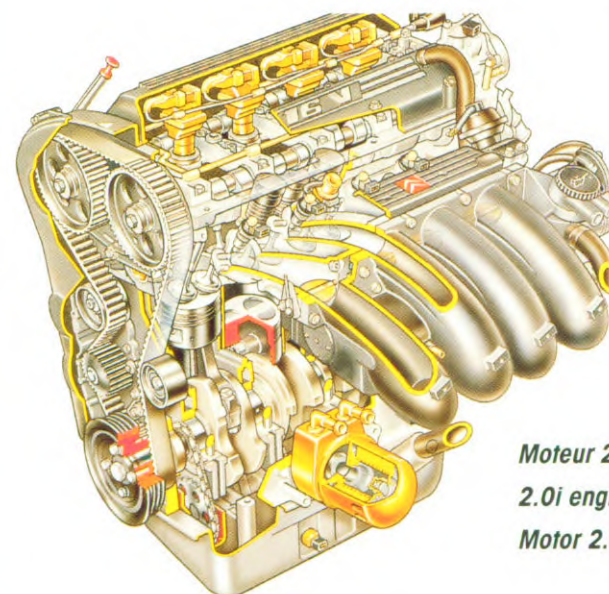
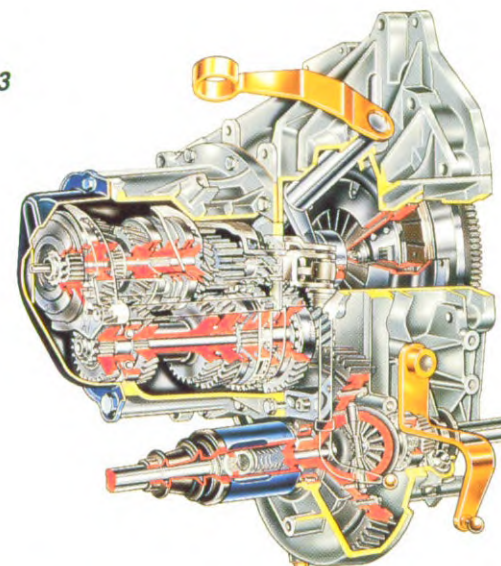
Essieu avant
Front suspension
Vordere Radaufhängung



Essieu arrière
Rear suspension
Hintere Radaufhängung

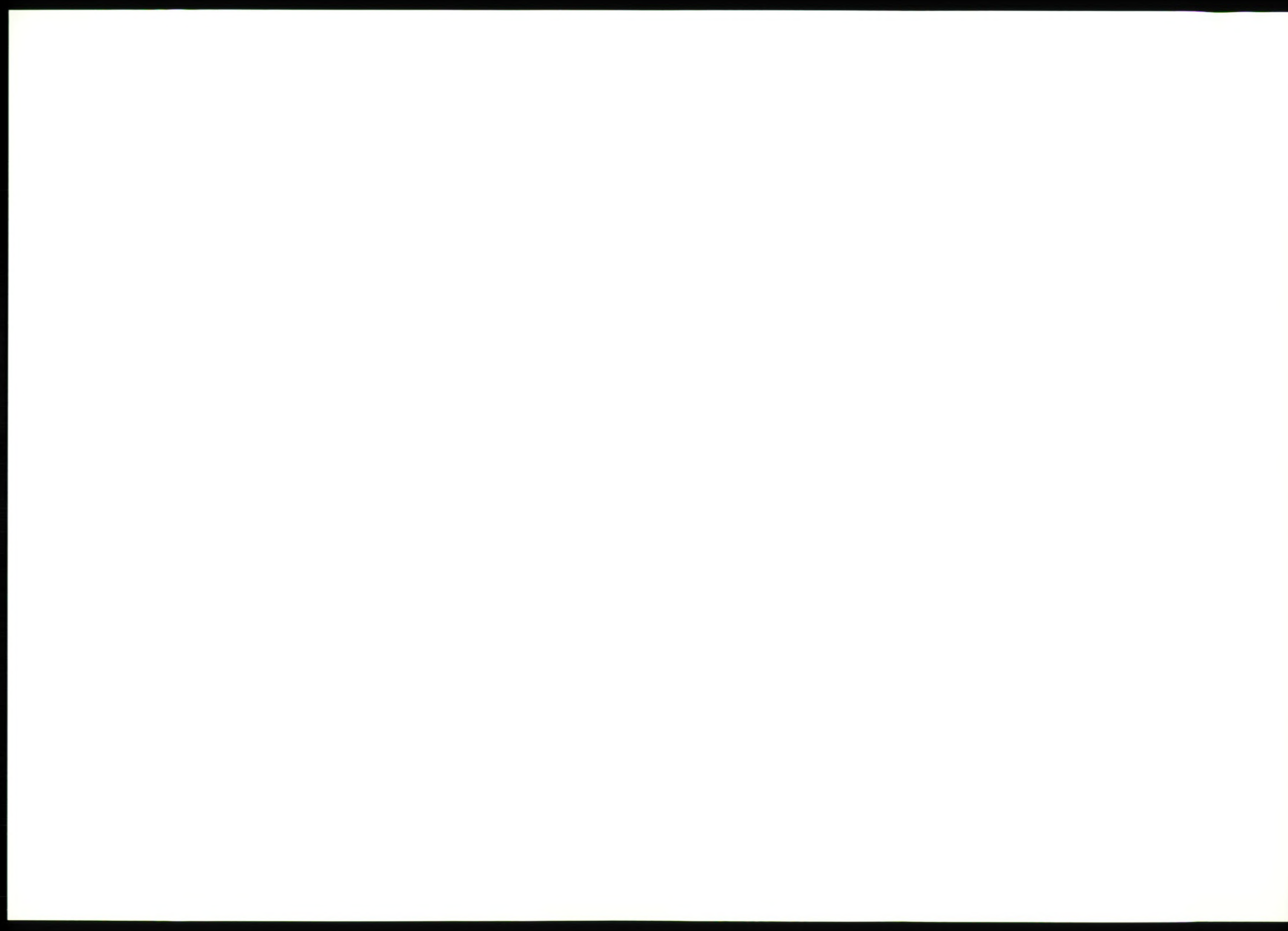


Boîte de vitesses : BE3
Gearbox: BE3
Getriebe BE3



Moteur 2,0i (16 V) : XU10 J4
2.0i engine (16V): XU10 J4
Motor 2.0i (16V): XU10 J4





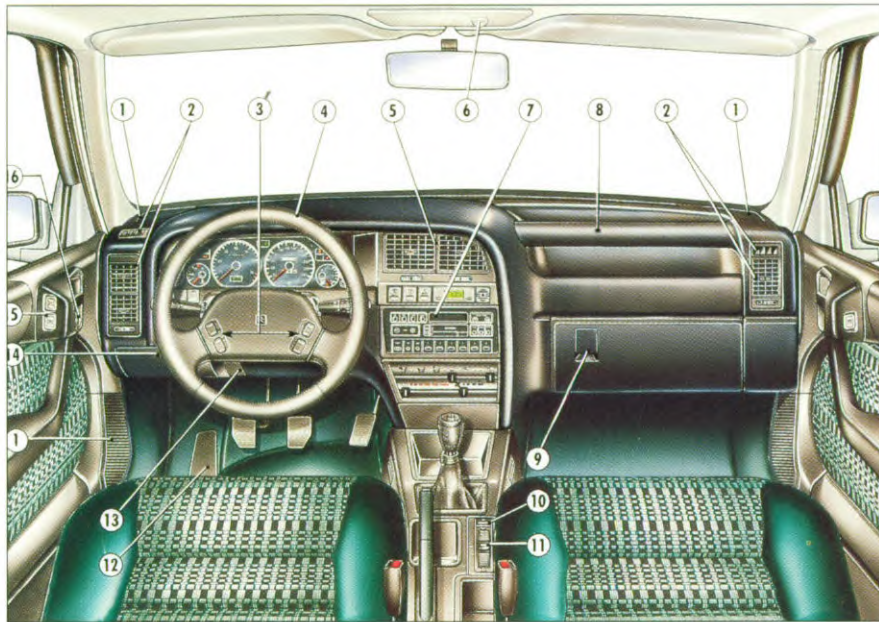


Planche de bord

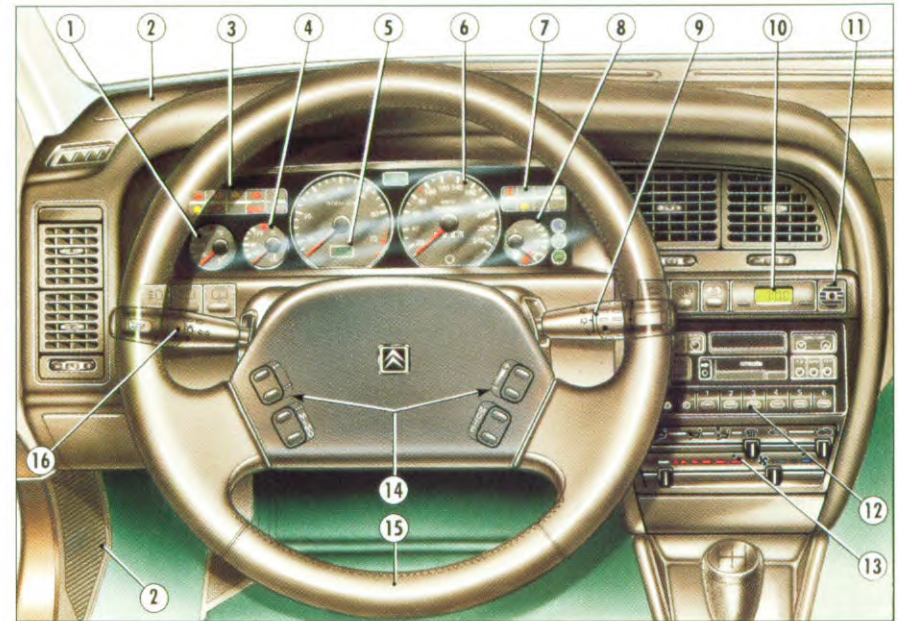
- 1 - Haut-parleur
- 2 - Aérateur latéral et désembueur de glace latérale
- 3 - Commandes d'autoradio
- 4 - Volant réglable
- 5 - Aérateurs centraux
- 6 - Récepteur de condamnation des portes
- 7 - Autoradio
- 8 - Poignée de maintien
- 9 - Boîte à gants
- 10 - Sélection du mode suspension : confort/sport
- 11 - Commande de hauteur
- 12 - Repose-pied
- 13 - Ouverture du capot
- 14 - Emplacement : fusibles/notice d'entretien
- 15 - Commande de lève-vitres
- 16 - Commande électrique des rétroviseurs

Control layout

- 1 - Loudspeaker
- 2 - Side air inlet and de-mister side windows
- 3 - Radio switch
- 4 - Adjustable steering column
- 5 - Centre air inlets
- 6 - (Door) dead locking receiver
- 7 - Radio
- 8 - Grab handle
- 9 - Glovebox
- 10 - Suspension mode selector: comfort or sport
- 11 - Ride hight selector
- 12 - Foot rest
- 13 - Bonnet release
- 14 - Fuse box and handbook location
- 15 - Electric windows switch
- 16 - Electric mirror control

Armaturenbrett

- 1 - Lautsprecher
- 2 - Seitendüse und Belüftungsdüse für Seitenscheibe
- 3 - Fernbedienung des Autoradios
- 4 - Verstellbares Lenkrad
- 5 - Mitteldüsen
- 6 - Sensor der Superzentralverriegelung
- 7 - Autoradio
- 8 - Haltegriff
- 9 - Handschuhfach
- 10 - Schalter Federungseinstellung: Komfort/Sport
- 11 - Bodenfremheit
- 12 - Fußstütze
- 13 - Öffnungshebel für Motorhaube
- 14 - Sicherungskasten und Bordpapiere
- 15 - Schalter für elektrische Fensterheber
- 16 - Schalter für elektrische Außenspiegel



Poste de conduite

- 1 - Température d'huile
- 2 - Haut-parleur
- 3 - Voyants d'alerte
- 4 - Température d'eau
- 5 - Compte-tours et température extérieure
- 6 - Compteur de vitesse
- 7 - Témoins divers
- 8 - Jauge de carburant
- 9 - Commande d'essuie-vitres
- 10 - Montre
- 11 - Sonde de température
- 12 - Autoradio
- 13 - Commande de climatisation
- 14 - Commandes d'autoradio
- 15 - Volant réglable
- 16 - Commande : avertisseur-éclairage

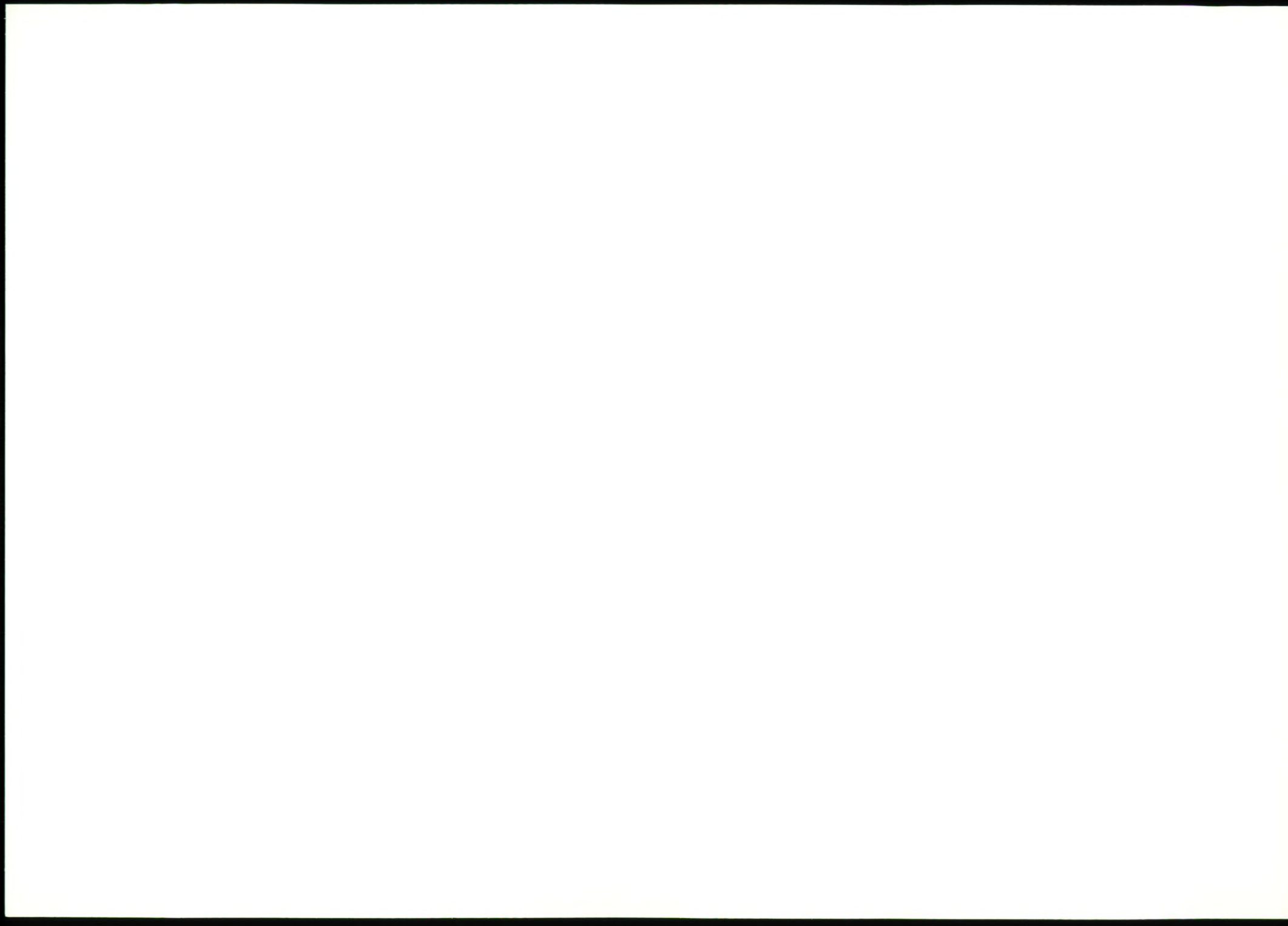
Driving position

- 1 - Engine oil temperature
- 2 - Loudspeaker
- 3 - Warning lamp
- 4 - Coolant temperature
- 5 - Rev counter and outside air temperature
- 6 - Speedometer recorder
- 7 - Warning device
- 8 - Fuel gauge
- 9 - Windscreen wiper switch
- 10 - Clock
- 11 - Temperature sensor
- 12 - Autoradio
- 13 - Air conditioning control
- 14 - Radio switch
- 15 - Adjustable steering column
- 16 - Switch: horn and spotlight

Fahrerplatz

- 1 - Öltemperatur
- 2 - Lautsprecher
- 3 - Warnleuchte
- 4 - Kühlwassertemperatur
- 5 - Drehzahlmesser und Außentemperatur
- 6 - Tachometer
- 7 - Verschiedene Kontrolleuchten
- 8 - Kraftstoffanzeige
- 9 - Scheibenwischerschalter
- 10 - Uhr
- 11 - Temperaturfühler
- 12 - Autoradio
- 13 - Klimaanlage
- 14 - Fernbedienung des Autoradios
- 15 - Verstellbares Lenkrad
- 16 - Schalter: Beleuchtung, Signalhorn

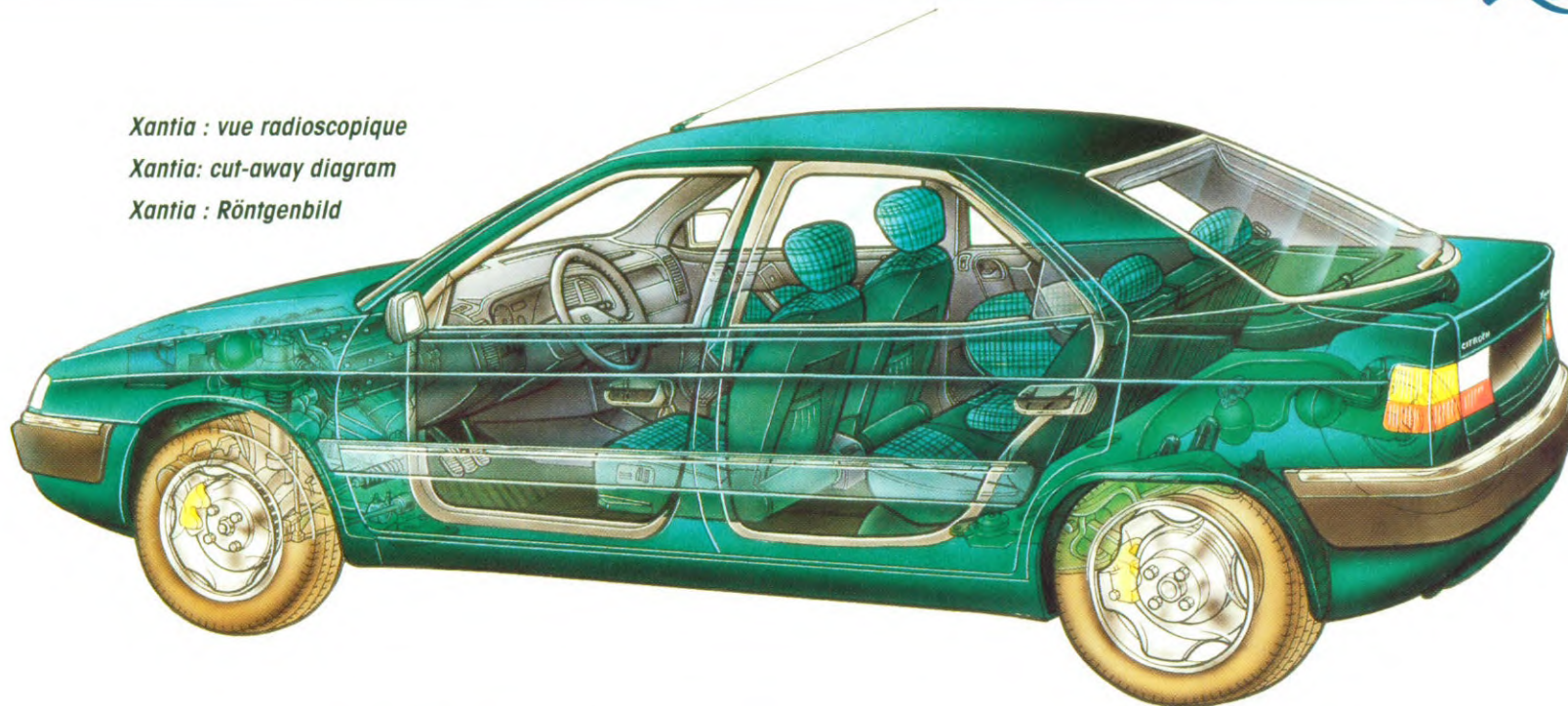




Xantia : vue radioscopique

Xantia: cut-away diagram

Xantia : Röntgenbild



Protection anti-corrosion

- 1 - Galvanisé sur les 2 faces
- 2 - Electrozingué
- 3 - Peinture antigraillonnage
- 4 - Matériau de synthèse



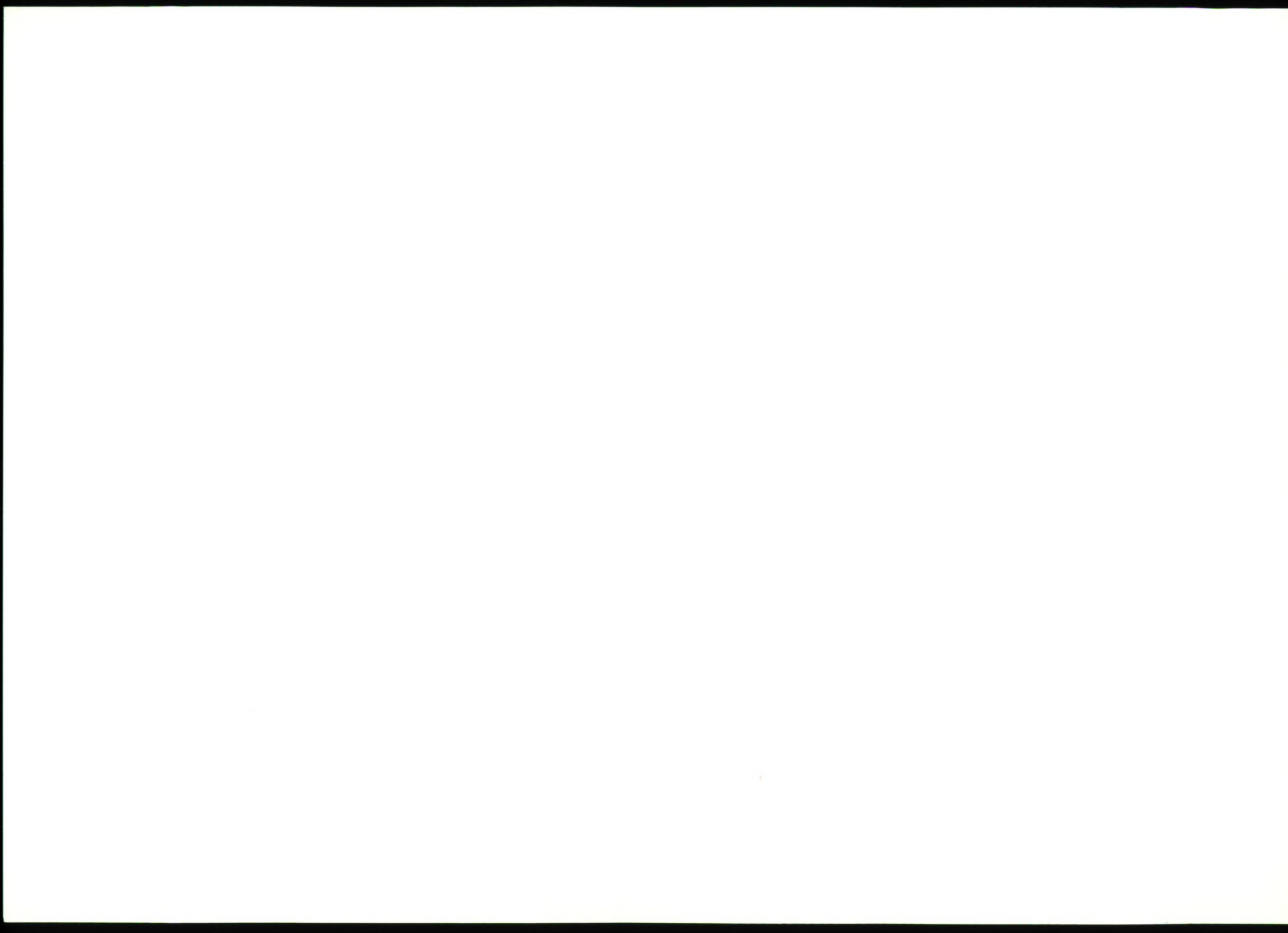
Corrosion protection

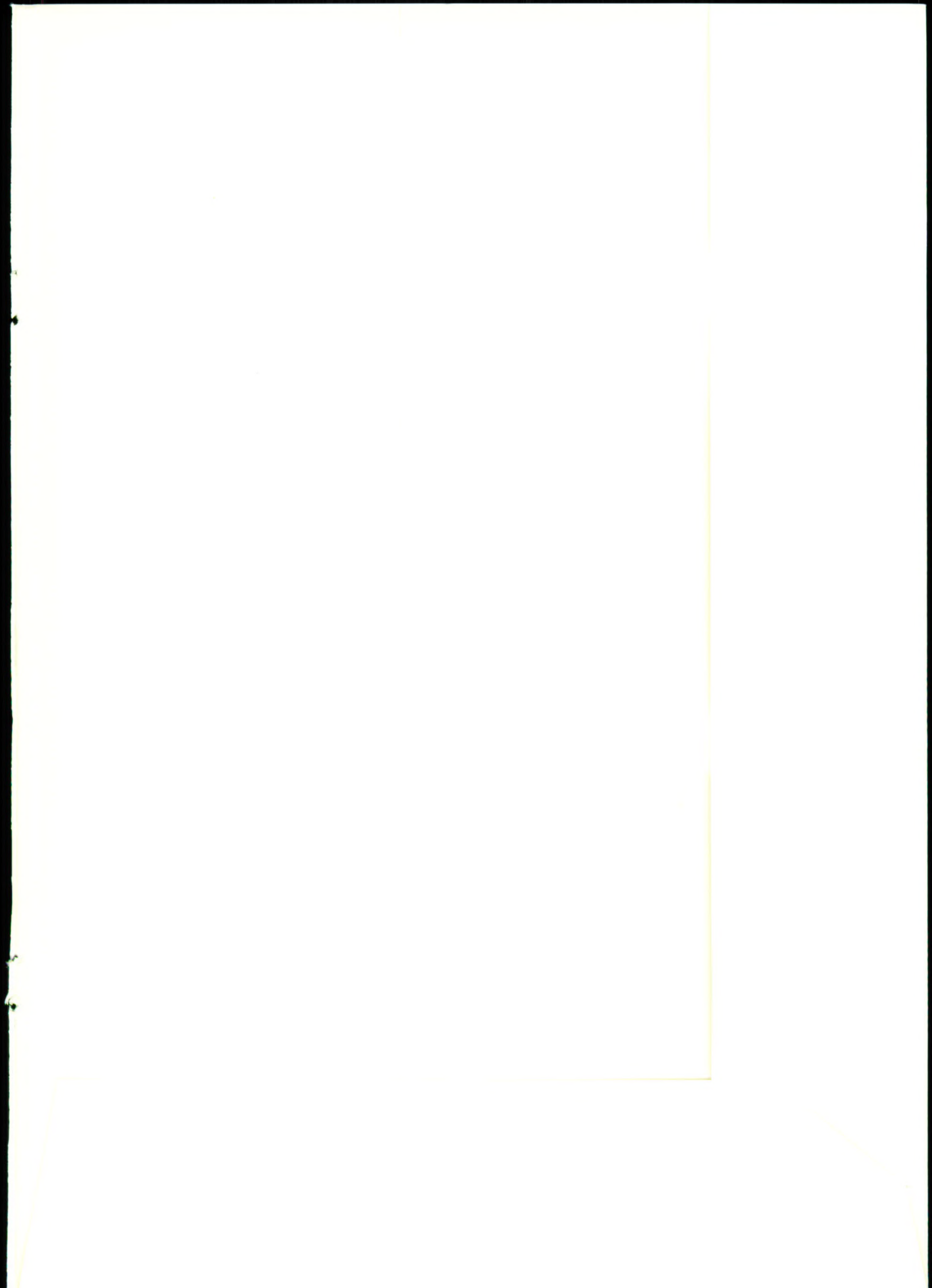
- 1 - Galvanised on both sides
- 2 - Zinc electroplated
- 3 - Anti-gravel painting
- 4 - Synthetic material

Korrosionsschutz

- 1 - Doppelseitig galvanisiert
- 2 - Elektroverzinkt
- 3 - Steinschlagschutz
- 4 - Kunststoff









Direction de la Communication

62, boulevard Victor Hugo - 92 200 Neuilly-sur-Seine

Tel : (1) 47 48 33 00