

## Citroën Xsara Coupe Verstandshuwelijk

Autotest | Citroën was altijd synoniem met originaliteit en durf. In het huidige programma is daarvan nog maar weinig terug te vinden. Waar zijn de veerbollen en eenspaakssturen? Durft Citroën niet meer? In plaats daarvan een nieuwe middenklasser waarvan de vijf- en drie-deurs versie vrijwel gelijk zijn. Het lijkt alsof de twee achterdeuren slechts ruimte hebben gemaakt voor het predikaat "coupé". Als Citroën zich met die auto dan ook nog op het drukst bevochten marktsegment richt, kan het durf bij nader inzien toch niet ontzegd worden.

Een coupé kenmerkt zich door een oogverblindende vormgeving gekoppeld aan verminderde gebruiksmogelijkheden. Een beduidend hogere prijs dan soortgenoten die het zonder dit predikaat moeten doen, lijkt daarbij vanzelfsprekend. Een coupé wordt dan ook voornamelijk op emotionele gronden gekocht. En het moet gezegd worden, deze drie-deurs Xsara is een mooie auto.

### Praktijk

De Xsara blijkt echter ook een praktische auto. Zowel voor- als achterin kunnen niet al te lange volwassenen goed zitten. De bagageruimte is voor een auto uit deze klasse zelfs groot te noemen. Dus daar gaan de coupé dromen. Wie veel geld uit trekt voor een coupé wenst minder praktische mogelijkheden en daarmee meer exclusiviteit voor zijn of haar zuur verdiende geld. Citroën begrijpt dit en heeft er daarom voor gekozen de Xsara tegen een zeer vriendelijk bedrag op de markt te zetten. Deze testauto, een "Xsara Ligne Prestige TD1.9", verwisselt voor fl. 36.550,- van eigenaar.

Voor dat geld levert Citroën veel auto en veel luxe. Het interieur is echt Frans met zachte maar vooral goed zittende stoelen. Het dashboard is onmiskenbaar van kunststof zonder goedkoop aan te doen. De Xsara coupé heeft alle accessoires aan boord die heden ten dage van een middenklasser worden verwacht. Alleen de weinig enthousiast reagerende airconditioning in de testauto was extra.



De Xsara is rijkelijk voorzien van bakjes, vakjes, oogjes en bandjes. Wie zijn of haar auto gebruikt als tweede woning kan een riante inboedel meetersen. De knoppen van de elektrisch bedienbare ruiten zijn centraal in het dashboard geplaatst. Ongebruikelijk, maar goed bereikbaar. Bovendien bespaart het een knoppenwinkel in ieder portier. Op veiligheidsgebied doet Citroën niet kinderachtig met twee airbags, ABS en hoofdsteunen die tot op de juiste hoogte kunnen worden ingesteld.

### Vliegendtapijt

Het geluid van de 1.9 liter diesel is altijd aanwezig, maar blijft zo laag dat het niet storend is. De motor ontwikkelt 70 paardenkrachten waarmee de Xsara beduidend sneller is dan strikt noodzakelijk om mee te komen in het huidige verkeer, maar niet zo snel dat de

auto uitdaagt tot GTi gedrag. De pedalen zijn zo klein en dicht bij elkaar geplaatst dat het lijkt alsof Citroën hier anders over denkt.



In dit verder goed doordachte coupé-concept laat Citroën een steek vallen als het gaat om de versnellingsbak. De verhoudingen hiervan zijn ronduit onhandig gekozen. Bij de niet ongebruikelijke snelheid van 50 km/u maakt de Xsara in de derde versnelling onprettig veel toeren terwijl de auto in de vierde versnelling tegensputtert.

Bij precies 100 km/u rijdt de Xsara prima, maar dringt het gevoel zich weer op dat dit mooier had gekund. Aan versnellingsbakverhoudingen is altijd te wennen, maar de gemiddelde automobilist heeft geen invloed op de maximumsnelheden in ons land.

Bij iedere snelheid bewijst de Xsara zich een echte Citroën: zacht en comfortabel. Kleine oneffenheden ontgaan de bestuurder niet, zodat deze altijd een veilige snelheid kan kiezen. Verkeersdrempels kunnen genegeerd worden door de Xsara: de auto vlakt ze simpelweg uit voor de inzittenden. Ook als de auto doelbewust door gaten en over putdeksels in een industrieterrein stuurt, ervaart menig passagier nog steeds het comfort van een vliendtapijt.

Keerzijde van dit comfort is dat de Xsara iets overhelt in bochten. Bij een te snel genomen bocht of na een

uitwijkmanoeuvre zal de Xsara iets meer ervaring vragen om de auto weer neutraal te krijgen dan bij een conventioneel geveerde auto.

## Conclusie

De Citroën Xsara in de coupé variant is een auto die in eerste instantie op de emotie van de koper inspeelt. Maar dat is van korte duur. Deze coupé is evengroot als de vijf-deurs versie en is even praktisch, zodat de emotie al snel plaats maakt voor het verstand. En het verstand zal winnen.

De Xsara coupé diesel is met een royale uitrusting en onovertroffen Citroën-onderstel een fijne auto om mee onderweg te zijn. De vele slimmigheden maken de Xsara bovendien ook op een langere termijn een fijne partner. Met een prijs van nog geen veertigduizend gulden heeft Citroën niet veel durf nodig het op te nemen tegen de Volkswagen Golf, Ford Focus en Opel Astra. ■



# Specificaties

## Citroën Xsara Coupe 1.9 D Ligne Prestige

### Maten en gewichten

|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 417 x 170 x 140 cm |
| Wielbasis                 | 254 cm             |
| Gewicht                   | 1.072 kg           |
| Aanhanger                 | 625 kg             |
| Aanhanger geremd          | 1.100 kg           |
| Tankinhoud                | 54 l               |
| Bagageruimte              | 408/1190 l         |
| Bandenmaat                |                    |

### Motor en prestaties

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud              | 1997 cc           |
| Cilinders / kleppen      | 4/2               |
| Vermogen                 | 90 pk @ 4000 tpm  |
| Koppel                   | 205 Nm @ 1900 tpm |
| Aandrijving              | voorwielen        |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 17,2 sec.         |
| Topsnelheid              | 162 km/u          |
| Verbruik gemiddeld       | 6,7 l / 100 km    |
| Verbruik stad            | INF l / 100 km    |
| Verbruik buitenweg       | INF l / 100 km    |
| CO2 uitstoot             | n.b.              |

### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 19.830,- |
| Prijs instapmodel | € 15.755,- |