



Citroën Xsara Break

Allemansvriend

Autotest | De Citroën Xsara is al enige jaren op de markt. In die tijd heeft de auto drie facelifts ondergaan. De laatste generatie Xsara verschilt zo veel van de eerste, dat het na vijf jaar tijd is voor een hernieuwde kennismaking. In de loop der tijd heeft Citroën 1,4 miljoen exemplaren van de Xsara verkocht, waarvan de hier gereden Break de populairste uitvoering is. Een auto die zoveel mensen aanspreekt moet wel over goede contactuele eigenschappen beschikken!

Facelift

Een eerste indruk komt bijna altijd van het uiterlijk. Het is alsof deze nieuwe Xsara met een brede glimlach de wereld in kijkt. Na de facelift wordt de aanblik bepaald door grote koplampen, een verchromde grille en een fors Citroën-logo. Het logo laat er geen misverstand over bestaan dat dit een Citroën is en dat de auto daar trots op is. Tijdens de laatste facelift zijn ook de lamellen van de luchtinlaat onder de bumper verchromd. Onder de bumper zijn nu twee mistlampen te vinden die de vrolijk kijkende koplampen een extra accent meegeven.

een klokje was te vinden, is nu het display van die computer ondergebracht.

In het interieur zijn de verschillen vooral te vinden op ergonomisch vlak. Dit zijn echter de verbeteringen waar de huidige Xsara-rijder de grootste vooruitgang ervaart. Alle bedieningselementen zijn globaal hetzelfde gebleven, maar onderling zijn de onderdelen verschoven om tot een logischer geheel te komen. Zo is de bediening van de achterrautverwarming verhuisd van het uiteinde van de hendel van de ruitenwissers naar een aparte knop in de middenconsole. De knop op de hendel van de ruitenwissers wordt nu gebruikt om de boordcomputer te bedienen. Waar voorheen



Een aantal onderdelen zijn herkenbaar als typische standaard-componenten die ook in andere Citroëns worden gebruikt. De genoemde boordcomputer is compleet en eenvoudig te bedienen. Hetzelfde geldt voor de nu standaard gemonteerde radio/cd-speler (met bediening aan het stuurwiel) en cruise-control. Ook op het gebied van veiligheid is de Xsara weer helemaal van deze tijd met onder andere ABS en zes airbags op iedere uitvoering.

Bagageruimte

De ruimte voorin is als vanouds prima. De voorstoelen zijn, zoals dat hoort bij Citroën, iets zachter dan gemiddeld maar door de nadrukkelijke vorm ook heel comfortabel op lange afstanden. De stoelen van dit gereden model kunnen echter niet tippen aan de

zitzuwelen die in de sportievere uitvoeringen zijn te vinden. Beide voorstoelen zijn in hoogte verstelbaar. Wanneer de stoel in de hoogste stand staat, blijft de verstelhendel echter naar boven wijzen en kan dan hinderlijk in het dijbeen drukken bij in- en uitstappen. Heel prettig zijn de hoofdsteunen die niet alleen in de hoogte, maar ook in de hellingshoek verstelbaar zijn. Daardoor kan de nek desgewenst zacht tegen de hoofdsteun rusten zonder onnatuurlijk achterover te zitten.

De hoofdsteunen achterin mogen als niet meer dan een ornament worden gezien. Voor volwassenen zijn de achterste hoofdsteunen veel te laag en drukken alleen in de bovenrug. De hoofd- en beenruimte achterin is gemiddeld. De achterbank is gemakkelijk op te klappen, waarbij de hoofdsteunen op de plaats kunnen blijven. Wel moeten de voorstoelen iets naar voren worden geschoven, daarna kunnen ze weer in de oude stand worden teruggezet.



Het resultaat van deze procedure is een riante bagageruimte zonder tildrempel maar met een keurige vlakke laadvloer. De 1.412 liter metende ruimte is bekleed met een stevige duurzame stof en is voorzien van een bagagenet, bevestigingsogen, een afdekzeil en bergvakken in de zijwanden (met voldoende ruimte voor bijvoorbeeld een cd-wisselaar). Klein minpuntje is dat de gordels van de achterbank los blijven hangen en op slecht wegdek duidelijk hoorbaar tegen de zijwand tikken. De achterklep is hoog en breed en opent ver naar boven, zodat de bagageruimte optimaal bereikbaar is.

Techniek

Na de facelift in september 2000 werd op de Autosalon van Parijs een nieuwe motor voor de Xsara geïntroduceerd. Deze 1.6-liter 16v krachtbron doet z'n werk goed, maar toont in vergelijking met zeer recent geïntroduceerde nieuwe auto's iets minder verfijning. Desondanks zijn de prestaties prima en is de Break 1.6 op z'n tijd zelfs een verrassend vlotte auto. In de testauto is de motor gekoppeld aan een automaat. Opnieuw is de automaat geen toonbeeld van de laatste stand van de techniek (dat heeft Citroën aan de C3 besteed), maar doet ook de automaat z'n werk naar behoren. Bij koude motor is nadrukkelijk merkbaar hoe de auto in stadsverkeer terugschakelt en dan effectief remt op de motor.

Op dit moment zijn Citroën's legendarische gasveerbollen alleen te vinden op de C5. Het onderstel van de Xsara Break is meer conventioneel en bovendien iets minder zacht dan dat van de andere uitvoeringen met oog op het extra laadvermogen. Dat maakt de auto stabiel, maar nog steeds minstens zo comfortabel als de andere uitvoeringen.



Conclusie

In de loop der jaren is de Xsara voldoende met de tijd mee gegaan. De gefacelifte Xsara heeft een frisse en moderne uitstraling en ook het uitrustingsniveau is meegegroeid met de eisen van deze tijd. De Xsara is vooral een degelijke en functionele auto voor wie geen poespas wil, maar vooral probleemloos dagelijks vervoer. Als stationcar voegt de Xsara daar

een zee van ruimte aan toe die bovendien goed bruikbaar en toegankelijk is.

De rijeigenschappen verdienen een dikke voldoende, maar in vergelijking met de laatste generatie nieuwe auto's (waaronder die van Citroën zelf) is merkbaar dat een facelift niet alle verschillen kan wegnemen. Wat echter een groot verschil maakt is de prijs. Gezien de uitrusting, het veiligheidsniveau en het comfort is de prijslijst van de Xsara een garantie om nog vele nieuwe vrienden te maken. ■



Specificaties

Citroën Xsara Break 1.6i 16v Ligne Prestige automaat

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	437 x 171 x 142 cm
Wielbasis	254 cm
Gewicht	1.172 kg
Aanhanger	610 kg
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	54 l
Bagageruimte	517/1412 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1587 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	110 pk @ 5750 tpm
Koppel	147 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,6 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 21.855,-
Prijs instapmodel	€ 16.750,-