
Im Rückspiegel: Citroën Xantia – der mit dem „Plopp“

Von Walther Wuttke, cen

Der Pressechef war begeistert. Jedes Mal, wenn die Tür des neuen Modells bei der statischen Vorstellung in Frankfurt mit einem satten „Plopp“ ins Schloss fiel, huschte ein Lächeln über sein Gesicht. „Haben Sie das gehört“, fragte Citroëns langjähriger Sprecher Gunter von Bülow die Journalisten immer wieder und konnte seinen Stolz auf das neue Modell nicht kaschieren.

Der „Neue“ war der Xantia, der vor 30 Jahren den in die Jahre gekommenen BX ablöste, bei dem keine Tür ein „Plopp“ von sich gab, und bei dem die Verarbeitungsqualität, nun ja, nicht mehr unbedingt dem Standard der Mittelklasse entsprach. Die Spaltmaße waren sehr individuell gestaltet und unterschieden sich von Modell zu Modell. Und nun kam der Xantia mit einem vollkommen neuen Design, dass sich der Formensprache in diesem Segment anpasste. Nur nicht auffallen war offensichtlich die Devise der Kreativen gewesen.

War beim BX die Kante Trumpf, so stand der Xantia als schnittige Limousine bei den Händlern und übernahm Elemente des größeren XM. Wie der BX kam auch der Xantia aus der Designschmiede von Bertone. Citroën war damals Teil des PSA-Konzerns, und offensichtlich verlangten die Verantwortlichen an der Spitze ein Styling, das sich mehr am Massengeschmack orientierte. Von Beginn an fuhren die Limousine und drei Jahre später auch der Kombi mit der hydropneumatischen Federung vor, die seit dem GS und GSA in der unteren Mittelklasse für einen in dieser Klasse unerreichten Fahrkomfort sorgte. Allein deshalb übersahen Citroën-Freunde gerne die Defizite bei der Verarbeitungsqualität.

Mit dem Xantia begann bei Citroën zudem eine kurze Ära mit vollständigen Modellnamen. Bis zur Vorstellung des Modells war Xantia höchstens Barkeepern ein Begriff, die Kirschenbrand, grüne Chartreuse und Gin zu einem Cocktail vereinten. In den Folgejahren mutierte der AX zum Saxo, und aus dem ZX wurde der Xsara.

Wäre es nach dem Willen der sparsam ausgerichteten PSA-Verantwortlichen gegangen, wäre die hydropneumatische Federung schon mit dem BX aus dem Angebot gestrichen worden. „Zu teuer“, hieß das Urteil, und erst der erbitterte und letztlich erfolgreiche Kampf der Citroën-Ingenieure um „ihre Federung“ beließ die Technik in den Modellen. Der Xantia startete mit drei Antriebsvarianten: Neben dem 1,8-Liter-Einspritzer, standen ein 2,0-Liter-Motor und ein ebenfalls zwei Liter großer 16-Ventiler im Programm. War die Basisversion X eher bescheiden ausgestattet, so kam die Variante SX immerhin mit Servolenkung, Drehzahlmesser, Uhr und Zentralverriegelung auf den Markt. In der Ausführung VSX spendierten die Manager der Marke den Kunden unter anderem eine Ölstandanzeige, ABS, die weiterentwickelte „hydractive“ Federung, Nebelscheinwerfer, getönte Scheiben und elektrisch einstellbare Seitenspiegel. Im Laufe der Jahre wurde die Antriebspalette um weitere Benzin- und Diesel erweitert.

Mit dem Xantia fuhr die Marke auch in eine neue Preisklasse. Begann die Preisliste für den BX 1991 bei überschaubaren 21.290 Mark, so stieg der Einstandspreis für den Xantia auf 31.100 Mark und endete bei 45.990 Mark. Damit lag das Modell auf dem Niveau der C-Klasse von Mercedes. Trotzdem entwickelte sich der Xantia auf Anhieb zu einer Stütze der Citroën-Verkäufe in Deutschland. In seinem ersten vollständigen Verkaufsjahr entschlossen sich 1994 insgesamt 10.983 „Citroënisten“ für die Limousine. Nur der kleine AX konnte mehr Kunden begeistern.

Im Jahr 1997 schließlich kam das Topmodell auf den Markt. Der Xantia V6 Activa wurde von einem 3,0-Liter-V6 angetrieben, der 190 PS leistete, die Limousine auf maximal 230 km/h beschleunigte und mit der hydractiven Federung ausgestattet war. 51.990 Mark verlangten die Händler für die Limousine, die deshalb eine Randerscheinung der Baureihe blieb. Später bekam auch der Kombi den Sechszylinder.

Bei den Citroën-Verantwortlichen hatte sich im Laufe der Jahre das durchaus berechtigte

Gefühl festgesetzt, von Peugeot benachteiligt zu werden, wenn es um die Einführung neuer Technologien ging. Bei der Übernahme des von Peugeot entwickelten Common-Rail-Diesels im Jahr 1999 erwies sich diese Konzern-Politik allerdings als Glücksfall für die Marke. Der Antrieb hatte sich bei den Peugeot-Modellen wegen Problemen mit den Hochdruckdüsen als unzuverlässig gezeigt, so dass die Citroën-Kunden die überarbeitete und zuverlässige Version des Antriebs bekamen.

Im Jahr 2001 endete schließlich die Xantia-Geschichte. Das Modell wurde vom C5 abgelöst. In seinem letzten Baujahr wurden in Deutschland nur noch 1343 Modelle abgesetzt. (cen/Walther Wuttke)

Bilder zum Artikel



Citroën Xantia 1.6i (1993).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën Xantia (1993).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Xantia (1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Xantia (1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Xantia (1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Xantia (1998).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën Xantia Break 2.0i Turbo (1995).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën Xantia Break 16V (1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Xantia (1998).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citroën



Citroën Xantia 4x4 Turbo (1996).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën



Citroën Xantia Activa V6 (1996).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Citroën
