



# VELKÝ ELEGÁN

V létě 1974 představil Citroën nový typ vyšší střední třídy jménem CX, jenž v lednu 1975 získal evropský titul Vůz roku (COTY).

JAN TUČEK

Foto: Citroën

**C**itroën CX dostal za úkol nahradit po dvě desetiletí vyráběnou děsku (viz též AR 5/14) a její sourozence. Tým designérů, který vedl Robert Opron, dal novému vozu elegantní aerodynamické linie, jež ladily s jeho jménem. Však také hodnota součinitele čelního odporu vzduchu nepřevyšovala 0,375. Rozměrné čelní okno stíral jen jediný stěrač, zadní okno kabiny mělo konkávní tvar, takže z něj voda při jízdě sama odtékala.

Samonosná karoserie byla využita na pomocném rámě se dvěma robustními podélníky, s nímž byla spojena šestnácti pružnými body. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na přičních lichoběžníkových polonápravách, zadní na vleněných klikách. Samozfenzitost bylo hydropneumatické odpružení se samočinným udržováním světlé výšky a možností jejího nastavení do čtyř poloh.

Kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech ovládala vysokotlaká kapalinová soustava s oddělenými okruhy předních a zadních kol, zadní náprava byla opatřena omezovačem brzdného tlaku pracujícím v závislosti na jejím zatížení. Hřebenové řízení s bezpečnostním sloupkem mohlo za příplatek dostat posilovač. Čtrnáctipalcová koła nesla vpředu pneumatiky rozměru 185 SR 14, vzadu 175 SR 14. Náhradní kolo bylo vpře-



Předsériový vůz v Laponsku, ještě bez šípu na masce

Citroën CX měl součinitel čelního odporu vzduchu 0,375

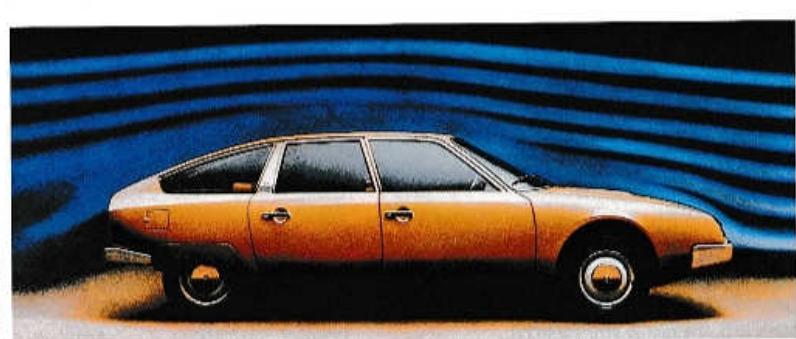
Rychloměr  
a otáčkoměr ve stylu ukazatele osobní váhy



(82 kW). Oba motory byly osazeny dvojitým karburátorem a spojeny se čtyřstupňovou manuální převodovkou.

Při rozvoru náprav 2845 mm a rozchodu kol 1474 mm vpředu a 1360 mm vzadu byl CX dlouhý 4630 mm, široký 1730 mm a vysoký 1360 mm. Palivová nádrž o objemu 68 l byla mezi zadními koly, zavazadlový prostor v zádi měl objem 475 l. Přístup k němu otvíralo poměrně krátké víko sahající od nárazníku po spodní okraj zadního okna. CX 2000 s pohotovostní hmotností 1265 kg dosahoval největší rychlosti 174 km/h a spotřeboval kolem 10,5 l benzínu na 100 km, o 20 kg těžší CX 2200 vykazoval maximální rychlosť 179 km/h a spotřebu 10,2 l.

Novináři se s novým automobilem seznámili v srpnu 1974 na severu Švédska, kde mohli naplně vychutnat jeho jízdní vlastnosti i komfort. Široké veřejnosti se Citroën CX představil počátkem října na pařížském autosalonu. Fanoušky značky potěšil nejen pohledný zevnějšek, ale také interiérem s osobitě řešenou palubní deskou. Přístroje a ovládací prvky byly soustředěny do oválného tělesa, přičemž stupnice rychloměru



i otáčkoměru byly digitální, ve stylu ukazatele osobní váhy. Tradition déesky připomínal volant s jedinou přičkou.

Od září 1975 byly vozy CX 2000 i CX 2200 k mání také v luxusním provedení Pallas, jež se navenek odlišovalo poklicemi kol, ozdobnými lištami na bocích a pryžovým obložením rohů nárazníků. Sedadla mohla za příplatek dostat kožené čalounění. Od září do konce roku 1974 továrna v Aulnay-sous-Bois na severním předměstí Paříže opustilo necelých 12 tisíc vozů CX, v roce 1975 už jich bylo téměř 97 tisíc.

Během podzimu 1975 představil Citroën tři další provedení vozů CX, zákazníci se jich však dočkali až počátkem roku 1976. Adeptům naftového provozu, kterých po ropné krizi valně přibývalo, automobilka nabídla CX 2200 Diesel poháněný vznětovým čtyřválcem 2175 cm<sup>3</sup> o výkonu 66 k (48,5 kW). Dosahoval rychlosti 146 km/h, při 90 km/h spotřeboval jen 6,3 l a při 120 km/h 8,4 l tehdy levné nafty.

Diesel dostaly nejen sedany, ale i nové pěti-dveřové kombi CX Break. To mělo rozvor prodloužený na 3095 mm, jeho celková délka vzrostla na 4952 mm a vnitřnímu prostoru prospěla i lehce zvýšená střecha. V pětimístném uspořádání kombi nabízelalo ložnou plochu dlouhou 1,20 m a zavazadlový prostor 1160 l, složením zadní řady sedadel se tyto hodnoty zvýšily na 2,05 m a 2130 l. Zákazník si Break mohl pořídit i s dvoulitrovým zážehovým motorem.

Vrchol nabídky tvořil luxusní model CX Prestige, prodloužený sedan se splývavou zádí postavený na podvozkové plošině kombi. Měl rozvor 3095 mm a délku 4916 mm, přičemž přidaných 250 mm zlepšilo komfort cestujících vzadu. Hmotnost vozu vzrostla asi o 100 kg, což kompenzoval větší čtyřválec 2347 cm<sup>3</sup> o výkonu 115 k (85 kW).

V sezóně 1976 přibyl v nabídce příplatkové výbavy vozů se zážehovým motorem 2175 cm<sup>3</sup> poloautomatický systém C matic s dvoupedálovým ovládáním a s ručně řazenou třístupňovou převodovkou spojenou s kapalinovým měničem točivého momentu. V létě 1976 byla ukončena výroba modelu CX 2200 se zážehovým motorem 2175 cm<sup>3</sup>, v nových verzích CX 2400 Super a Pallas jej nahradil čtyřválec 2347 cm<sup>3</sup>, dosud montovaný jen do prodlouženého vozu CX Prestige. Tentýž motor, ale také vznětový 2175 cm<sup>3</sup> se na podzim 1976 objevil pod kapotou nové verze kombi CX



Typická záď  
Citroënu CX 2000  
na snímku  
z Laponie

CX v obležení  
publiku na  
pařížském  
autosalonu 1974



Familiale se třemi řadami sedadel a schopností přepravovat sedm až osm osob.

Milovníkům rychlé jízdy Citroën od května 1977 nabízel CX 2400 GTI vybavený čtyřválcem 2347 cm<sup>3</sup>, který s pomocí elektronického vstřikování paliva dával 128 k (94 kW). Spolu s pětistupňovou převodovkou vozu uděloval rychlosť až 190 km/h. Od léta 1977 se tentýž motor se vstřikováním a s pětistupňovou převodovkou montoval do sedanu Pallas i do prodlouženého modelu Prestige, u něhož byla zároveň lehce zvýšena střecha.

Počátkem roku 1978 byl dosavadní vznětový motor nahrazen větším o objemu 2500 cm<sup>3</sup> a výkonu 75 k (55 kW). V kombinaci s pětistupňovou převodovkou umožňoval modelu CX 2500 D jet rychlosť až 156 km/h při průměrné spotřebě kolem 7,5 l nafty na 100 km.

V roce 1978 dosáhla výroba automobilů CX všech provedení rekordní výše 132 675 kusů, přičemž 36 % z nich poháněl vznětov-

vý motor. Ve Francii byl podíl dieselů na prodejích řady CX ještě vyšší: 45 % v roce 1978 a 56 % v roce následujícím.

V červenci 1979 byly dosavadní modely CX 2000 Confort a Super nahrazeny novými s označením CX Reflex a Athena. Poháněl je moderní zážehový čtyřválec OHC s blokem i hlavou z lehké slitiny, vyráběný ve spolupráci skupiny PSA a firmy Renault v severofrancouzském Douvrinu. Z objemu 1995 cm<sup>3</sup> dával výkon 106 k (78 kW). Modely Reflex a Athena se lišily výbavou a také tim, že první se musel spokojit se čtyřstupňovou manuální převodovkou, zatímco druhý dostal pětistupňovou.

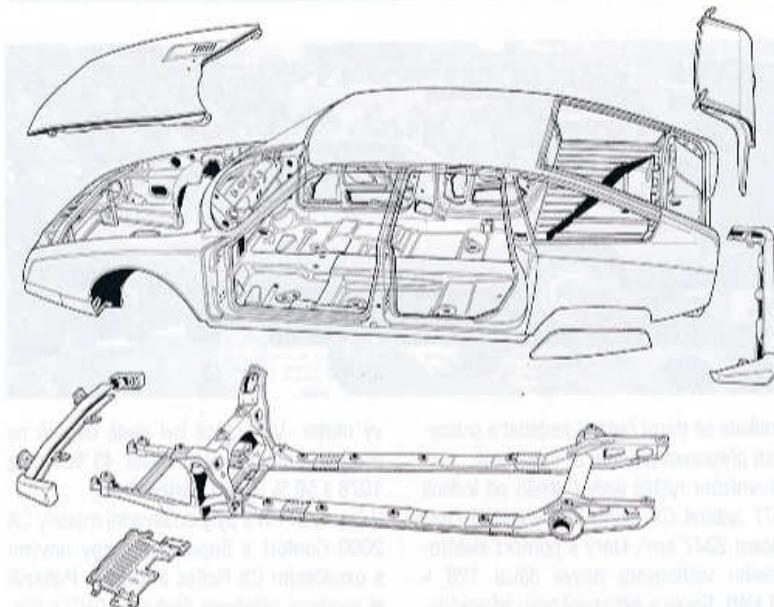
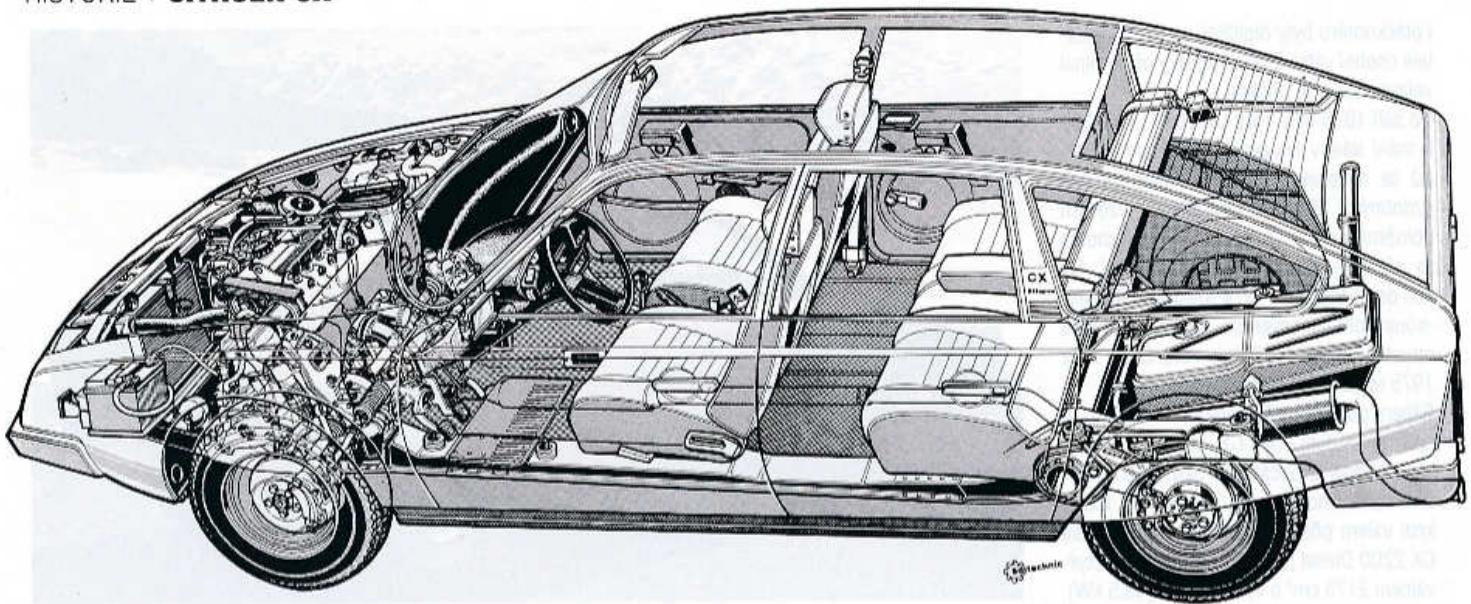
Novinkou léta 1979 byl i CX 2500 D Limousine, který vznikl montáží vznětového motoru 2500 cm<sup>3</sup> do prodloužené karoserie modelu Prestige, ovšem se skromnejší výbavou. V létě 1980 byl výkon karburátorové verze motoru 2347 cm<sup>3</sup> lehce zvýšen na 120 k (88 kW), jím poháněný sedan Pallas mohl nově dostat třístupňovou automatickou

Kombi CX 2400  
Familiale se třemi  
řadami sedadel  
(1976)



Jen v pěti exemplářích  
vznikl kabriolet  
CX Orphée (1983)





Rentgenový průhled vozem Citroën CX ročníku 1979 (nahoře). Samonosná karoserie CX spočívala na pomocném rámě (vlevo)

převodovku ZF. Stejná se montovala i do modelů Pallas a Prestige vybavených čtyřválcem 2347 cm<sup>3</sup> se vstřikováním a výkonom 128 k (94 kW).

Od léta 1981 dostaly všechny vozy řady CX měrně rozšířené přední blatníky, do nichž se vešly pneumatiky Michelin TRX rozměru 190/65 HR 390, standardně montované na vozy CX 2400 GTI a za příplatek na luxusní modely Pallas a Prestige. V téže době zmí-

zel z nabídky karburátorový motor 2347 cm<sup>3</sup>, i do kombi CX 2400 Break a Familiale se začal montovat motor se vstřikováním paliva. Novinkou z opačné strany spektra bylo kombi CX 2000 Break Enterprise, které na dvoumístný užitkový vůz přestavovala karosárna Gruau. Do modelového roku 1983 vstoupily vozy CX s novým označením a bohatší výbavou. Sedany Reflex a Athena nahradily modely

Rychlý, ale poněkud žiznivý Citroën CX 2400 GTI (1982)



CX 20 a CX 20 TRE se standardně montovaným posilovačem řízení, elektrickým ovládáním oken v předních dveřích a řadou dalších výmožností. Levnější CX 20 dostával pětistupňovou převodovku za příplatek, CX 20 TRE ji měl standardně.

Podobně pětimístné kombi CX 20 Break mělo standardně čtyřstupňovou převodovku, zatímco osmimístný model CX 20 Familiale se mohl pochutnat pětistupňovou. Všechny modely CX 20 měly pod kapotou čtyřválec OHC 1995 cm<sup>3</sup> o výkonu 106 k (78 kW). Automobily poháněné zážehovým motorem 2347 cm<sup>3</sup> se vstřikováním paliva byly nově označeny CX Pallas IE, CX GTI a Prestige, kombi byla přejmenována na Break IE a Familiale IE.

Vozy vybavené vznětovým čtyřválcem 2500 cm<sup>3</sup> nesly nová označení CX 25 D (sedany a kombi Break a Familiale), Pallas D a Limousine (ta se obešla bez písmenka D). V dubnu 1983 nabídku rozšířila přeplňovaná verze dieselu o výkonu 95 k (70 kW). Dostaly ji sedany CX 25 RD Turbo a TRD Turbo, kombi CX 25 TRD Turbo a od léta také prodloužený model Limousine. S přeplňovaným vznětovým motorem dosahovaly vozy řady CX rychlosti 175 km/h a spotřebovaly 7 až 8 l nafty na 100 km.

Od léta 1983 byl objem zážehového motoru OHV s elektronickým vstřikováním paliva zvětšen na 2500 cm<sup>3</sup>. Nyní dával výkon 138 k (101,5 kW) a sedanům CX 25 GTI a CX 25 Pallas IE uděloval největší rychlosť přes 200 km/h. Nový motor převzal i prodloužený model CX Prestige.

V říjnu 1983 patřil k magnetům pařížské výstavy Equip'auto čtyřmístný dvoudveřový kabriolet CX Orphée, jejž ze sedanu přestavěl karosář Guy Deslandes z Trévolu, obce ležící u silnice č. 7 asi 250 km jižně od Paříže. Otevřený vůz se obešel bez ochranného oblouku, elektricky ovládaná textilní střecha se dala zcela skrýt v prohlubni za sedadly. Vpředu měl čtyři kruhové světlomety, svislá záď nesla obdélníkové svítidly z Citroënu Visa. Během tří let vzniklo jen

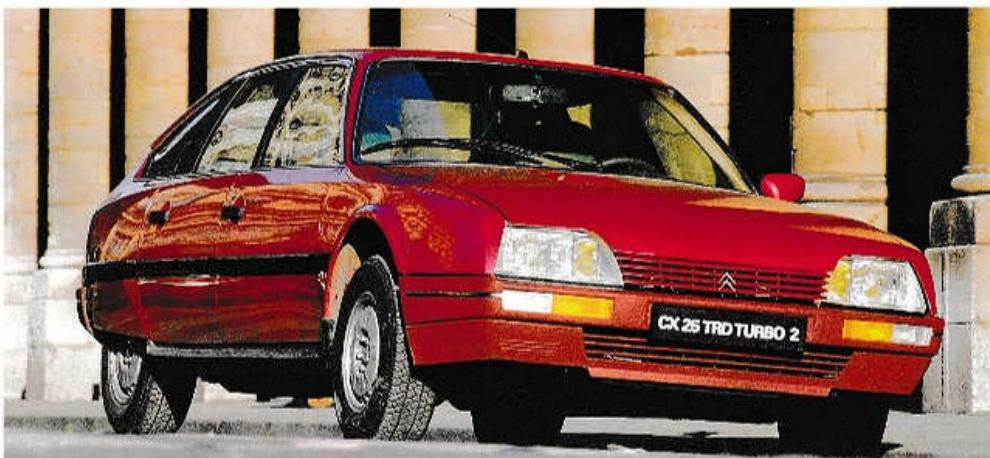
pět exemplářů tohoto kabrioletu, přestavba byla příliš drahá.

Koncem září 1984 debutoval sedan CX GTI Turbo, jehož přeplňovaný zážehový motor 2500 cm<sup>3</sup> dával 168 k (124 kW) a spolu s pětistupňovou převodovkou vozu umožňoval dosáhnout rychlosti 220 km/h. „Je to démon!“ hlásala o něm dobová reklama, kterou zdobila tvář zpěvačky Grace Jonesové. Od února 1985 byl model CX GTI Turbo prvním vozem své značky, jenž za příplatek nabízel protiblokovací zařízení brzd ABS. Přeplňovaný zážehový motor se alternativně montoval také do prodlouženého vozu Prestige.

V červenci 1985 prošel Citroën CX omlazovací kúrou. Modernější vzhled mu dodaly velkoplošné plastové nárazníky a nová maska, interiér dostal nové čalounění a sedadla, na palubní desce se objevily klasické kruhové přístroje. Paletu motorů rozšířil zážehový čtyřválec OHC 2165 cm<sup>3</sup> o výkonu 115 k (85 kW), opět pocházející z Douvrinu. Sedan CX 22 TRS s ním uháněl rychlosťí přes 185 km/h.

Novinkou léta 1986 byl model CX 25 GTI Turbo 2, jehož přeplňovaný motor byl doplněn mezichladičem, díky němuž se snížila spotřeba paliva při vysokých rychlosťech. Podle údajů výrobce jezdil sedan s křídlem na zadní na litých kolech obutých do pneumatik 210/55 VR 390 TRX rychlosťí až 223 km/h.

V únoru 1987 dostal mezichladič i turbodiezel 2500 cm<sup>3</sup>, jehož výkon díky účinnějšímu turbodmychadlu vzrostl na 120 k (88 kW). Maximální rychlosť sedanu CX 25 TRD Turbo 2 díky tomu vzrostla na 195 km/h, stejný motor se montoval i do prodlouženého modelu Limousine a do pětimístného kombi Break. V letech 1986 a 1987 poklesl odbyt vozů Citroën CX k hranici 35 tisíc ročně, navzdory tomu automobilka v modelovém roce 1988 nabízela čtrnáct různých verzí této řady. Sedm sedanů se standardním rozvozem (CX 20 RE, 22 TRS, 25 GTI, 25 GTI Turbo 2, 25 RD, 25 RD Turbo 2 a 25 TRD Turbo 2), tři prodloužené vozy (Prestige Automatic, Prestige Turbo 2 a Limousine), tři pětimístná kombi Break (22 RS, 25 RD a 25 TRD Turbo 2) a jedno sedmimístné kombi Familiale (25 RD).



S velkými nárazníky: CX 25 TRD Turbo 2 ročníku 1987



Konec výroby se však neodvratně blížil, poslední sedany CX opustily výrobní závod v květnu 1989, aby uvolnily linky pro nový typ XM (viz AR 12/14). Finální montáž kombi s novým pojmenováním CX Evasion byla převedena do karosárny Heuliez, která již dříve nabízela svoji vlastní verzi kombi a stavěla několik modelů sanitních vozů CX. Největší z těchto sanitek s označením CX Médicale měla rozvor prodloužený na 3,69 m, celkovou délku 5,52 m a výšku i s majákem 2,16 m.

Prakticky stejnou délkou se mohla pochlitbit i sedmimístná limuzína CX 25 Prestige Turbo 2, kterou v roce 1989 přestavěla francouzská karosárna Tissier pro šéfa východoněmecké komunistické strany SED Ericha Honeckera (1912 – 1994). Hromadný útěk občanů NDR na Západ a následný

Kombi Citroën CX 25 RD Familiale v podobě z roku 1987

Sanitní Citroën CX se zvýšenou střechou z roku 1985

pád Berlínské zdi i celého režimu způsobili, že objednaný vůz už východoněmecký možipán nestihl převzít. Už od roku 1984 se však s oblibou nechával vozit v několika exemplářích CX Prestige.

Vráfme se ale k sériovým vozům Citroën CX. Podle statistiky výrobce jich v letech 1974 až 1991 vzniklo téměř 1,2 milionu, včetně 128 tisíc kombi a devíti stovek užitkových verzí. Několik tisíc kombi přitom posloužilo k přestavbám na sanitní automobily. ■



Prostorná, 5,52 m dlouhá sanitka CX Médicale ročníku 1987



Prodloužená limuzína CX Prestige Turbo 2 pro Ericha Honeckera (foto: Jan Tuček)