



1



2



3

VLAJKOVÁ LOĎ

Na jaře 1989 vyjel Citroën XM, první sériový vůz s elektronicky řízeným plynokapalinovým odpružením...

JAN TUČEK

1 Citroën XM v posledním provedení z konce roku 1998

2 Neobvyklým prvkem bylo částečně prosklené zadní čelo karoserie

3 Marc Deschamps obdaril vůz osobitým dynamickým profilem (1989)

Citroën XM, vyvinutý a připravený do výroby za čtyři a půl roku pod kódovým označením Y30, byl výjimečným zjevem hned z několika důvodů. Na první pohled zaujal rázně střízenou karoserií s pátymi nahoru vyklápěcími dveřmi v zádi, jejíž dvouprostorové uspořádání se vymykalo zvyklostem příslušného segmentu. Čtrnáct let po ukončení výroby kupé SM se typ XM znovu dočkal motoru V6, tentokrát uloženého napříč. A pokud se na věc podívalé optikou velkých čtyřdveřových vozů, pak XM slavil návrat šestiválce po třiatřiceti letech, jež uplynuly od derniéry typu Traction Avant 15 Six. Typové označení se časem změnilo. Do léta 1994 se psalo coby XM, poté se na zádi vozů objevilo stylizované XM. Pro zjednodušení zůstaneme u druhé podoby, které dnes výrobce dává přednost.

Tvary Citroënu XM, vyráběného v Rennes-la-Janaise v Bretani, stejně jako řady jiných vozů Citroën z osmdesátých let, byly dílem turinského studia Bertone. Tým designérů tehdy vedl Belgačan Marc Deschamps, přičemž některé stylistické prvky se objevily na více kreacích. Pokud vám podélno prolis na boku XM něco připomíná, bude to tím, že prakticky stejný dostala nedlouho předtím Škoda Favorit. Citroën XM měl za úkol nahradit (a zároveň překonat) typ CX, jenž v létě 1974 navázal na tradici legendární DS a pyšnil se evropským titulem Vůz roku 1975. Dlouhá a silně se svážující příd XM kontrastuje s krátkou vysokou zádí, plovoucí střecha působí dojmem, jako by byla nesená okny. Sloupky jsou dovedně zamaskovány, zasklení kabiny čítá třináct dílů. Tím třináctým, zvenku neviditelným skleněným prvkem, je vnitřní zadní okno prostoru pro cestující. Snižovalo hluk a bránilo pro-



4



1. Citroën Xm
390 bodů

2. Mercedes-Benz SL
215 bodů

3. Ford Fiesta
214 bodů

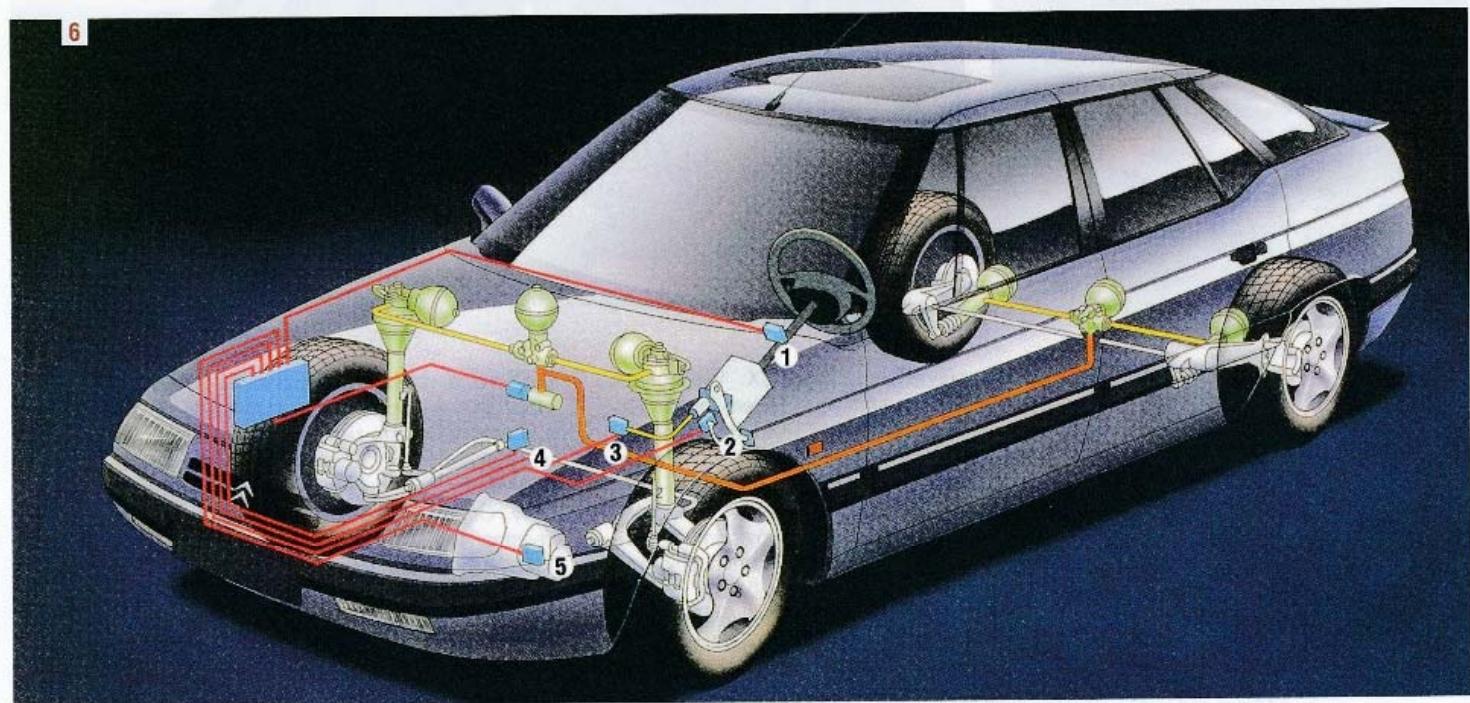


5

4 Citroën Xm
se čtyřválcovým motorem
v první podobě (1989)

5 Takzvaná plovoucí střecha
působila dojmem, jako by ji
nesly prosklené plochy

6 Plynokapalinové
odpružení Hydractive II:
1 – čidlo natočení volantu
a rychlosti jeho otáčení,
2 – čidlo akcelerátoru,
3 – čidlo brzdového pedálu,
4 – čidlo naklánění karoserie
na předním stabilizátoru,
5 – čidlo zařazeného
převodového stupně



Kresba Citroën

nikání průvanu a prachu po otevření nahoru vyklápěcích zadních dveří.

Prostorný interiér vybavený komfortními sedadly mohl být variabilní, zadní sedadlo dělené v poměru 1/3:2/3 umožňovalo postupně vytvořit ložnou plochu dlouhou 1,50 m a mezi zadními podběhy širokou 1,10 m. Z původních 455 litrů se tak prostor pro zavazadla zvětšil na 1020 l (měřeno po spodní hranu oken) až 1460 l (po strop). Zpočátku automobilka toto řešení nabízela za příplatek a nepočítala s ním u vozů s nejvyšší výbavou a koženým čalouněním, postupně se však stalo běžnou záležitostí. Podle prove-

dení vykazoval vůz součinitel odporu vzduchu $c_d = 0,28$ až $0,30$. Při rozvoru 2850 mm byl dlouhý 4708 mm, široký 1794 mm a vysoký 1390 mm. Dlužno ovšem podotknout, že plynokapalinové odpružení umožňovalo nastavení světlé výšky podle okamžitých podmínek, standardní byla 140 mm.

Citroën XM byl uveden na trh v květnu 1989 se dvěma zážehovými motory, čtyřválcem OHC 1998 cm³, jenž se vstřikováním paliva dával 130 k (96 kW), a šestiválcem V6 OHC 2975 cm³ o výkonu 170 k (125 kW), jehož zapalování i vstřikování paliva řídila elektronická jednotka Bendix. Motory byly spojeny

s pětistupňovou mechanickou převodovkou, pohon předních kol byl samozřejmostí. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na spodních přičních trojúhelníkových ramenech a vzpěrách McPherson, vzadu na vlečených klikách. Přední nápravu spolu s poháněcím ústrojím nesl pomocný rám. Čtyřválec s vyšší výbavou a šestiválec dostaly již zmíněné elektronicky řízené plynokapalinové odpružení Hydractive s možností volby mezi komfortnějším a tužším, sportovnějším režimem. Levnejší verze čtyřválce se musela spokojit s již používaným plynokapalinovým ►►►

► CITROËN XM (1989–2000)



1



2



3



4



5

Foto Citroën

1 Přístrojová deska Exclusive zdobená prvky z leštěného dřeva

odpružením, převzatým z typu CX. Vysokotlaká brzdová soustava s krátkým chodem brzdového pedálu ovládala čtyři kotoučových brzd, přičemž přední měly vnitřní chlazení; s odpružením Hydractive se standardně montovalo ABS. Řízení bylo hřebenové s posilovačem, šestiválcový XM dostal posilovač s proměnným účinkem, závislý na rychlosti jízdy. U čtyřválce volant mezi krajními polohami absolvoval 2,94 otáčky, u šestiválce 3,26.

Čtyřválcový Citroën XM dosahoval největší rychlosti 205 km/h a zrychlení 0 – 100 km/h zvládl za 11,5 s, špičkový šestiválec uháněl přes 220 km/h a na sto sprintoval za 9,7 s. V září 1989 rozšířil nabídku směrem dolů model s karburátorovou verzí čtyřválce 1998 cm³ o výkonu 115 k (85 kW), příznivci nafty uvítali XM D12 a XM Turbo D12. První dostal atmosféricky vznětový čtyřválec OHC se třemi ventily (dvaceti) pro každý válec, z objemu 2138 cm³ nabízel 83 k (61 kW). Druhý měl motor též konstrukce o objemu 2088 cm³, jenž s turbodmychadlem dával 110 k (81 kW). Všechny tři nové motory měly pětistupňovou převodovku; turbodiesel byl k mání i se špičkovou výbavou odpovídající šestiválci.

Od února 1990 mohl zážehový čtyřválec 1998 cm³ se vstřikováním a také třílitrový V6 dostat pětistupňovou samočinnou převodovku. V červnu 1990 debutoval špičkový XM V6.24, jehož šestiválec V6 se čtyřventilovým rozvodem dával rovných 200 k (147 kW) a spolu s pětistupňovou přímo řazenou převodovkou umožňoval jezdit rychlostí až 235 km/h a zrychlovat na sto za necelých devět sekund. Vůz ve specifickém provedení Exclusive se odlišoval tvarem litých kol a řadou prvků vnější i vnitřní výbavy. Od léta 1991 mohl mít také XM Turbo D12 čtyřstupňovou samočinnou převodovku.

V září 1991 slavil premiéru na Frankfurtském autosalonu XM Break, pětidveřové kombi dlouhé 4963 milimetrů. Zachovalo si rozvor 2850 mm, mělo však o 255 mm prodloužený zadní převis. Sklopením zadních sedadel bylo možné vytvořit ložnou plochu dlouhou 1,92 m a mezi podběhy širokou 1,12 m. Prostor pro zavazadla ze základních 720 l tak vzrostl na 1960 l (měřeno po strop karoserie). Kombi vzniklo ve spolupráci s karosárnou Heuliez, v jejíž továrně v Cerizay v kraji Vendée, asi 320 km jihozápadně od Paříže, probíhala finální montáž. Break prevzal většinu motorů sedanu včetně 3.0 V6, stranou zůstaly jen nejslabší (karburátortový 2.0) a nejvýkonnější verze (V6.24). Od léta 1992 se do kombi se zážehovým čtyřválcem 2.0 a s turbodieselem na přání montoval čtyřstupňový automat. Ve stejné době i základní provedení sedanu dostalo odpružení Hydractive.

Novinkou podzimu 1992 byly XM Turbo CT a XM Break Turbo CT, poháněné přeplňovaným zážehovým čtyřválcem 1998 cm³ o výkonu 145 k (107 kW), s nímž sedan dosahoval rychlosti přes 210 km/h. Od

2 Interiér verze Exclusive s jednoramenným volantem a koženým čalouněním (1991)

3 Přístrojová deska modernizovaného provedení s běžným čtyřramenným volantem (1998)

4 Nahoru vyklápěcí zadní stěna kombi měla práh 519 mm nadzemí

5 Pětidveřové kombi XM Break mělo prodlouženou záď (1993)

6 Modernizované kombi XM Break ročníku 1995 s novou maskou

7 Po poslední modernizaci z června 1997 (XM Exclusive)



února 1993 se tento motor dodával i se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou. V létě 1994, při nástupu modelového roku 1995, prošel Xm modernizací, jež se projevila novou maskou s dvojitým šípem uprostřed (do té doby bylo logo asymetricky vlevo). Vůz dostal novou přístrojovou desku zaoblených tvarů, základním motorem se stal zážehový čtyřválec DOHC 16V 1998 cm³, nalaďaný na 135k (99kW). Výkon přeplňovaného dvoulitru vzrostl na 150k (110kW), šestiválce zůstaly beze změn. Nabídku vznětových motorů obohatil přeplňovaný čtyřválec 2.5 Turbo D o objemu 2446 cm³ a výkonu 130k (96kW). Zdokonalené plynokapalinové jednotky pérování byly odolnejší proti únavovému efektu, déle odsta-

vený vůz už taklik neklesal k zemi. V sezóně 1995 zmizel ze scény atmosférický diesel 2.1 D12, milovníci nafty mohli nadále volit mezi 2.1 Turbo D12 a 2.5 Turbo D.

Poslední výraznější změny zaznamenal Xm v červnu 1997, kdy dostal vylepšené plynokapalinové odpružení Hydractive II a boční airbagy. Nabídka se redukovala na dva stupně výbavy SX a Exclusive, její vrchol tvoril sedan se zcela novým šestiválcem s úhlem řad válců 60° (u dřívějšího V6 svíraly 90°), čtyřiadvacet ventilů a rozvodem DOHC. Vstřikování paliva a zapalování ovládala elektronická řídící jednotka Bosch. Šestiválec s hliníkovým blokem i hlavami válců dával z objemu 2946 cm³ výkon 194k (143kW) a mohl být spojen s pětistupňovou manuální

převodovkou, anebo s novou čtyřstupňovou samočinnou ZF, nabízející tři základní režimy (normální, sportovní, zimní) a celkem dvanáct samočinně řízených provozních programů. Do kombi Xm Break se šestiválec montoval pouze se samočinnou převodovkou. Xm V6 s novým šestiválcem a přímo řazenou pětistupňovou převodovkou dosahoval největší rychlosti přes 230 km/h a z 0 na 100 km/h zrychlil za 8,4 sekundy. Paleta čtyřválců se nezměnila, spolu se zážehovými dvoulity 2.0i 16V a Turbo CT ji tvořily turbodiesely 2.1 Turbo D a 2.5 Turbo D.

Výroba Xm Break skončila na podzim 1999, poslední sedany Xm opustily výrobní linku v červnu 2000. Podle statistik výrobce vzniklo 333405 automobilů Citroën Xm, z nichž 31035 mělo karoserii kombi. Citroën Xm sice nezaznamenal obchodní úspěch srovnatelný se svými předchůdci, přesto se výrazným způsobem zapsal do historie značky s dvojitým šípem. Nejen ve Francii, ale také v Belgii, Nizozemí, Německu, Švédsku a řadě dalších zemí má stále mnoho příznivců, kteří podlehli jeho osobitému kouzlu. Během dlouhé kariéry se Xm dočkal řady karosářských proměn, a to od specializovaných firem. Jejich výčet a popis by vydal na další článek, připomeřme jen jednu. Vznikla v roce 1993 ve spolupráci s karosárnou Labbé a zůstala unikátem, jenž se dochoval ve sbírce *Conservatoire Citroën*. Základem byl sedan Xm s motorem V6

8 Limuzína v úpravě karosárny Labbé na snímku z garáže (1995)

9 Prodloužený Citroën Xm v pozadí na nádvoří Elysejského paláce

10 Boky a dveře limuzíny Xm byly pancérovány, okna nepřistřelná

2975 cm³ o výkonu 170k (125kW) a samočinnou převodovkou. Rozvor byl prodloužen o 300 mm, délka vzrostla na 5,09 m. Mezi předními a zadními dveřmi přibyl boční panel s případným okénkem. Limuzína měla nepřistřelná okna a pancérovány dveře i boky. Ačkoliv vycházela z vozu ročníku 1993, dostala masku s dvojitým šípem uprostřed, připravenou pro modelový rok 1995. Modrou limuzínu dával výrobce k dispozici francouzské prezidentské kanceláři při příležitosti návštěv zahraničních osobností. Prodloužený Xm se tak objevil na nádvoří Elysejského paláce v říjnu 1997, když prezident Jacques Chirac přijímal Jásira Arafata, či v únoru 1998, kdy Paříž navštívil Kofi Annan, generální tajemník OSN.