



Krásní vizionáři

Citroën vždy platil za technického inovátora, který do praxe přivádí netradiční technická řešení. Ztělesněním jeho průkopnictví bývaly vrcholné modely značky: legendárním Traction Avant počínaje a C6 prozatím konče. Významné výročí letos slaví jak CX (40), tak jeho nástupce XM (25).

Touha po inovacích přivedla automobilku k bankrotu a jejího zakladatele Andrého Citroëna do hrobu, naštěstí pro svět se ale vše v dobré obrátilo. Zrovna v době, kdy firmu Citroën zachraňoval gumárenský koncern Michelin, totiž světlo světa spatřil model 7CV, přezdívaný Traction Avant. Jednalo se o jeden z prvních sériově vyráběných automobilů s pohonem předních kol a samonosnou ocelovou karoserií.

Nový vlastník automobilky naštěstí dále podporoval inovátorského ducha. A tak konstruktéři Citroënu ve 40. letech pomáhali Michelinu s vývojem revoluční radiální pneumatiky, ve stejné době ale také vytvořili první hydro-pneumatický podvozek na světě. Sériově výroby se dočkal ještě v modelu Traction Avant v roce 1954, hned o rok později se ale představil legendární Citroën DS, který do hydraulické-

ho okruhu zařadil také posilovač řízení, spojku a posilovač brzd. Právě model DS, přezdívaný „bohyně“, založil tradici extravagantních velkých citroënů, která trvala po čtyři generace a alespoň pro zatím se uzavřela v roce 2012 s ukončením výroby řady C6.

Mezi DS a C6 stojí dva výrazné modely, které si zejména v případě staršího z nich již stihly získat punc atraktivních youngtimerů. Aerodynamický sedan CX vypadá dnes stejně nadpozemsky jako před čtyřiceti lety, kdy se poprvé předvedl na pařížském autosalonu. Hranatému liftbacku XM, jehož tvary navrhl studio Bertone, zase jen s přemáháním věříme, že letos v květnu oslavil 25 let od své premiéry ve francouzském Lyonu – tak nadčasová je jeho pětidveřová karoserie. Futuristické pojetí se vyplatilo: oba modely se ve své době setkaly s nadšeným přijetím, což dokládá i zisk titulu evropského auta roku 1975, resp. 1990, a dodnes neupadly v zapomnění, na rozdíl od mnoha dobových



Shodou okolností jsme jezdili po faceliftových modelech obou výrobních řad. Omlazení se výrazněji podepsalo na CX, které ztratilo elegantní chromové dekory vně i avantgardní interiér, u XM se značek přemístil na střed.



CITROËN CX 25 D TURBO (1986)

MOTOR

Řadový naftový čtyřválec napříč, skloněný o 30° dopředu, chlazený vodou, 5x uložená kliková hřídel, blok z litiny, hlava z hliníkové slitiny, ventilový rozvod SOHC poháněný ozubeným řemenem Pirelli RH, turbodmychadlo Garrett T03.

VRTÁNÍ x ZDVIH	93 x 92 mm
ZDVIHOVÝ OBJEM	2499 cm³
KOMPRESNÍ POMĚR	21,1 : 1
VÝKON	95 koní při 3700/min
TOČIVÝ MOMENT	216 Nm při 2000/min
PŘÍPRAVA SMĚSI	nepřímé vstřikování, čerpadlo CAV RotoDiesel DPC, tlak vstřikování 140 bar

PŘENOS SÍLY

Pětistupňová manuální převodovka uložená příčně vedle motoru vlevo.

SPOJKA	jednokotoučová suchá
ZPŘEVODOVÁNÍ	I.: 3,167; II.: 1,833; III.: 1,207; IV.: 0,882; V.: 0,674; Z: 3,154
STÁLÝ PŘEVOD	3,81
HNANÁ NÁPRAVA	přední

KAROSERIE/PODVOZEK

Samonosná ocelová čtyřveřová karoserie sedan.

PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé s pomocným rámem, dvojitá příčná ramena z oceli, tlaková koule místo tlumiče a pružiny, 23,9mm stabilizátor
ZADNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé s pomocným rámem, vlečená ramena z lehké slitiny, tlaková koule místo tlumiče a pružiny, 17,5mm stabilizátor
BRZDY	vent. kotoučové 260 mm / kotoučové 224 mm
ŘÍZENÍ	hřebenové s posilovačem Diravi
KOLA	14palcové lité disky
PNEUMATIKY	195/70 R14 Michelin

ROZMĚRY/HMOTNOST

ROZVOR	2840 mm
ROZCHOD VPŘ./VZADU	1510/1370 mm
D x Š x V	4661 x 1770 x 1359 mm
HMOTNOST	1391 kg

JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA

ZRYCHLENÍ	z 0 na 100 km/h za 13,3 s
NEJVYŠŠÍ RYCHLOST	176 km/h
SPOTŘEBA	udávaná 7,1 l/100 km

OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ

V letech 1974 až 1991 vzniklo přes 1,2 milionu CX všech variant.



Fotografie nedokáží věrně vystihnout kosmický dojem z kabiny CX. Do křesel se doslova zanoříte a zabouchnutí dveří vás s definitivní platností odřízne od pomíjivého dění za okny.

Vnitřek XM vypadal po faceliftu poněkud ordinárněji, jeho atmosféra naprostého komfortu je ale i tak zcela jedinečná a nesrovnatelná s jakýmkoliv dnešním autem včetně citroëňů.



Přístrojový štít CX s optimisticky cejchovaným rychloměrem vykazuje známky příbuznosti s vozy Peugeot, originální ztvárnění celé řady prvků na palubě se po omlazovací kúře našťastí vymýtí nepodařilo. Platí to o kolébkových spínačích blinkrů (známe z oltcitu – nevrací se), nastavování světlé výšky auta nebo regulaci topení. Turbodiesel nepřeslechnete, brzdou provozu s ním však nebudete ani náhodou a spotřeba se vtěsná do 7,5 litru.



konkurentů. Citroën CX se zrodil v době, kdy byla automobilka opět na kolenou. Firemní finance vysílily experimenty s Wankelovým motorem a odvážná eskapáda, kdy Francouzi na pár let převzali italské Maserati. Poslední kapkou byla ropná krize roku 1973, která zarazila prodej drahých modelů – a Citroën opět zkrachoval. Z těchto obtížných podmínek povstal nový vrcholný model značky, extravagantní a současně také poslední, který značka s ozubenými šípky ve znaku vyvinula před převzetím konkurenčním Peugeotem.

Výroba CX byla umístěna do nové továrny v Aulnay-sous-Bois, nedaleko Paříže. Původně se počítalo se zástavbou wankelu i V6 z Maserati, nakonec ale 4,63 metru dlouhý avantgardní sedan z pera Roberta Opronu vyjel do světa s dvoulitrovým benzinovým motorem. Postupně přibýly i jednotky 2,2 a 2,4 litru, model CX se ale nikdy nedočkal ničeho jiného než konvenčního řadového čtyřváce. Výrobce záhy do nabídky přidal praktickou karoserii kombi (1975) a o dva roky později také sportovní verzi 2400 GTi s elektronickým vstřikováním. V roce 1978 přibyla vzácná státnická varianta Prestige, prodloužená o 28 cm. Až po deseti letech výroby přišel facelift, který v souladu s dobovými trendy vyměnil decentní chromové nárazníky za výraznější oplastování.

Typ CX je uznáván nejen pro svůj styl a techniku, ale především pro vynikající pohodlí. Z modelu DS převzal hydropneumatic-

ké odpružení s konstantní výškou, díky čemuž nabídl vynikající jízdní stabilitu. Samozřejmě byl i posilovač řízení Diravi s proměnlivým účinkem podle rychlosti vozu s automatickým vrácením kol do původního směru, který oslavil premiéru v luxusním kupé Citroën SM s šestiválcem Maserati z roku 1970.

Nedílnou součástí nabídky byly naftové motory. Ten původní měl 2,2 litru a výkon 66 koní, od roku 1978 byl základem 2,5litru a jeho atmosférických 75 koní. Varianta Turbo přidala turbodmychadlo Garrett (95 k) a v provedení Turbo 2 přibyl i mezechladíč stlačeného vzduchu, výsledkem bylo 120 k. My jsme se rozhodli vyzkoušet slabší z přeplňovaných verzí, která občas vypouští děsivé obláčky černého kouře, zároveň ale dnes stejně jako kdysi překvapuje silným zátahem a nízkou spotřebou.

Na rendez-vous s majitelem stříbrného seladona přijíždíme trochu rozlámaní z cesty v běžném „dnešním“ autě, venku prší, takže nálada taky nic moc. Jak se ale pootevrou dveře garáže, začínají všechny smutky dnešního dne mizet do ztracena. Usednutí do interiéru CX skýtá zážitek podobný nástupu na palubu kosmické lodi. Z neuvěřitelně pohodlných a nízko položených sedaček se člověk na svět rázem dívá z úplně jiné perspektivy, nehledě na množství futuristických, ale zcela funkčních vymožeností všude kolem něj. Z originálních řešení bezesporu stojí za zmínku rádio umístěné mezi sedadly, ovládací moduly za jednoramenným volantem

JESTLIŽE JÍZDA SE SPORTOVNÍM AUTEM MÁ „KOULE“, SVEZENÍ S CITROËNY CX A XM JE MÁ TAKY, I KDYŽ ÚPLNĚ JINÉ. PODOBNĚ PLAVNÉ A POHODOVÉ SVEZENÍ DNES NEMÁ OBDOBY.



QUO VADIS, CITROËN? DNEŠNÍ SMĚŘOVÁNÍ TRADIČNÍ AUTOMOBILKY SE NESE V TROCHU VYUMĚLKOVANÉM POZLÁTKU MODELŮ DS. NĚKDEJŠÍ VLAJKOVÉ LODI ZNAČKY NÁZORNĚ UKAZUJÍ, V ČEM SPOČÍVAJÍ PRAVÉ HODNOTY.



Futuristické tvary obou vlajkových lodí neměly šanci zestárnout, což ostatně není u Citroënu žádné překvapení. Charakteristická roleta na zádi CX byla za příplatek a zakrývá pohled na konkávní tvar zadního okna, umožňující samočištění skla proudem vzduchu za jízdy.



Vybavení modelu XM nepostrádá nejnovější dobové komfortní vymoženosti, použitá řešení už jsou alespoň na oko konvenčnější než u CX. Platí to o přehledném přístrojovém štítu, kde nechybí ukazatel teploty oleje, nebo o ovládacím panelu klimatizace, který je shodný s vozy Saab 9000, Lancia Thema nebo Alfa 164. Starší přístrojovka byla avantgardnější.



nebo zadní okno konkávního tvaru. Vozy před faceliftem měly ještě výstřednější prostor pro cestující s futuristickými ukazateli rychlosti a dalších hodnot. Zásadní dojem v nás však zanechává hydro-pneumatické odpružení, které ze silnice smazává jakékoliv nerovnosti a činí jízdu nadoblačně pohodlnou. Ostatně, jak poznamenává majitel vozu: „Když vezu někoho vzadu, zpravidla do pěti minut od vyjetí usne.“ To asi nepotřebuje další komentář.

Nástupce působí výrazně moderněji. Štíhlé tvary posunuly aerodynamické vlastnosti na úroveň dnešních vozů a v interiéru se zabydlela moderní výbava. Pohon předních kol v případě exempláře z roku 1995 obstarává podmanivý třílitrový šestiválec spojený s manuální převodovkou, nabízel se ale i čtyřválcový dvoulitr a naftový motor 2,1, resp. 2,5 l. Podstatnou proměnou v zájmu lepší obratnosti prošel podvozek, hydrauliku u XM kontroluje řídicí jednotka, takže vůz na náhlé změny provozních podmínek – například průjezd ostrou zatáčkou nebo prudké přidání plynu – reaguje proaktivním přitvrzením podvozku. Současně s tím se vytratilo něco z nadpozemského komfortu CX, viníkem jsou ale hlavně moderní

sedadla XM, která nahradila někdejší měkoučké gauče. Přetlačtkovaný interiér navozuje dojem opravdové business class, ačkoliv s nástupem airbagů zmizel avantgardní jednoramenný volant s mnoha tlačítky a atmosféra v kabině se posunula více konvenčním směrem. Povznesenou náladu umocňuje na svou dobu výjimečně dobrá izolace posádky od vnějšího prostředí.

Smutnou pravdou ovšem je, že se Citroën XM stal němým svědkem sílící dominance německých značek ve vyšší střední třídě. Trio Audi, BMW a Mercedes-Benz postupně z trhu vytlačilo veškerou konkurenci s výjimkou Volva. Někteří za to zaplatili úplným ukončením výroby (Saab), jiní se raději vzdali rychle a dobrovolně (Ford). Citroën se pokusil o comeback, přestože XM se svými 330 tisíci prodanými kusy zaostalo za očekáváním automobilky. Nástupce C6 se do prodeje dostal až po pětileté pauze v roce 2005. Během následujících sedmi let se vyrobilo jen 23 000 exemplářů, proto je pravděpodobnost příchodu dalšího velkého citroënu pro nejbližší roky velmi nízká.

TEXT L. VAVERKA A M. BORSKÝ
FOTO ONDŘEJ KROUTIL



Ano, vidíte dobře. Zatímco model CX (vpravo) je navzdory tvaru karoserie nefalšovaným sedanem, XM nepostrádá obligátní charakteristiky liftbacku, funkční specialitou je ještě jedno „mezísko“. Dvousetkoňový třílitr V6 běží sametově, má hutný zvuk a udatně táhne už od nízkých otáček.

CITROËN XM 3.0 V6 24V (1995)

MOTOR

Vidlicový benzinový šestiválec, úhel sevrění válců 90°, 4x uložený kliková hřídel, chlazená vodou, hliníkový blok a hlavy, ventilový rozvod 2x SOHC poháněný řetězem.

VRTÁNÍ × ZDVIH	93,3 × 72,7 mm
ZDVIHOVÝ OBJEM	2963 cm ³
KOMPRESNÍ POMĚR	9,5:1
VÝKON	200 koní při 6000/min
TOČIVÝ MOMENT	260 Nm při 3600/min
PŘÍPRAVA SMĚSI	vícebodové vstřikování, řídicí jednotka Bendix Fenix

PŘENOS SÍLY

Pětistupňová manuální převodovka uložená příčně.

SPOJKA	jednokotoučová suchá
ZPŘEVODOVÁNÍ	I.: 3,17; II.: 1,74; III.: 1,18; IV.: 0,88; V.: 0,72; Z: 3,42
STÁLÝ PŘEVOD	4,31
HNANÁ NÁPRAVA	přední

KAROSERIE/PODVOZEK

Samonosná ocelová pětidveřová karoserie liftback.

PŘEDNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé s pomocným rámem, McPherson, tlaková koule místo tlumiče a pružiny, stabilizátor
ZADNÍ ZAVĚŠENÍ	nezávislé s pomocným rámem, vlečená ramena, tlaková koule místo tlumiče a pružiny, stabilizátor
BRZDY	vent. kotoučové 283 mm/kotoučové 224 mm, ABS
ŘÍZENÍ	hřebenové s posilovačem Diravi
KOLA	15palcové lité disky
PNEUMATIKY	205/60 R15
ZAJÍMAVOST	elektronicky řízený hydraulický podvozek Hydractive udržující stálou světlou výšku, součinitel aerodynamického odporu 0,28

ROZMĚRY/HMOTNOST

ROZVOR	2850 mm
ROZCHOD VPŘ./VZADU	1520/1445 mm
D × Š × V	4709 × 1793 × 1392 mm
HMOTNOST	1475 kg

JÍZDNÍ VÝKONY/SPOTŘEBA

ZRYCHLENÍ	z 0 na 100 km/h za 8,6 s
NEJVYŠŠÍ RYCHLOST	235 km/h
SPOTŘEBA	udáváná 10,2 l/100 km

OBDOBÍ VÝROBY/POČET KUSŮ

V letech 1989 až 2000 vzniklo 330 405 kusů Citroënu XM (včetně kombi XM Break).

