

CITROËN ^ CX



Tillhör
SVENSKA CITROËNKLUBBEN



Citroën har alltid legat steget före när det gäller nytänkande. Man var först med framhjulsdriften t.ex. för serietillverkade bilar. Man introducerade den s.k. nollpunkt hjulupphängningen ett tjugotal år före alla konkurrenter, som först under de senaste åren gjort ett stort nummer av den säkerhetskonstruktionen. Den enekrade ratten kom långt före debatten om ökad trafik-säkerhet. Man var först — och är alltjämt ensam — om den unika gashydrauliska fjädringen som gör bilkörningen både säkrare och bekvämare.

Därför är det naturligt att nya stora Citroën CX ger både förare och passagerare en säkerhet som borde vara självskriven för alla bilmärken. När CX kom för ett par år sedan utsågs den till Årets Bil i Europa. Då presenterade Vi Bilägare den nya stora Citroën-modellen med omdömet: "Vad gäller säkerheten för de åkande torde CX tillhöra de absolut bästa bilar som byggs idag". Och 69 motorjournalister i Frankrike gav säkerhetspriset till Citroën CX.

CX innebär också ett nytänkande när det gäller en rad bekvämlighetsdetaljer som var för sig kanske vid en första blick kan förefalla lite överdrivna eller onödiga. Reglagens placering t.ex. eller instrumentbrädans ovanliga utformning. Men allt är konstruerat av Citroëns tekniker för att ge körningen maximal säkerhet. Det kommer du att upptäcka när du sätter dig bakom ratten för en provtur.

När Teknikens Världs testlag provkörde Citroën CX tyckte man att nya stora Citroën var "en av de bästa vägvagnar man kan leta upp". Och genom årtionden har alla varit överens om att Citroën gör överlägset vägsäkra bilar.

Framhjulsdriften har alltfler kopierat. Men den mer än 40-åriga erfarenhet som Citroën har ger ett försprång. Inte minst om man kombinerar erfarenheten med det unika gashydrauliska fjädrings-systemet. De fyra hjulen som är individuellt upphängda ger en sällsynt fin kontakt med vägen. Inte ens rejäla gropar i marken eller andra ojämnheter påverkar kursstabiliteten i någon

större utsträckning.

Styrningen är smidig, exakt och stabil. Och i kombination med fjädring och hjulupphängning betyder också det att en Citroën CX inte uppför sig som andra bilar på vägen. Prova själv!

Bromsarna är också berömda. Det är ett två-kretssystem med kraftiga skivbromsar både fram och bak, vilket hör till sällsyntheterna på standardbilar. Servoassistans gör att redan ett lätt tryck på pedalen ger effektiv verkan. Man behöver aldrig panikbromsa med maximal fotkraft i en CX. CX har också en slitagevarnare för de främre bromsbeläggen.

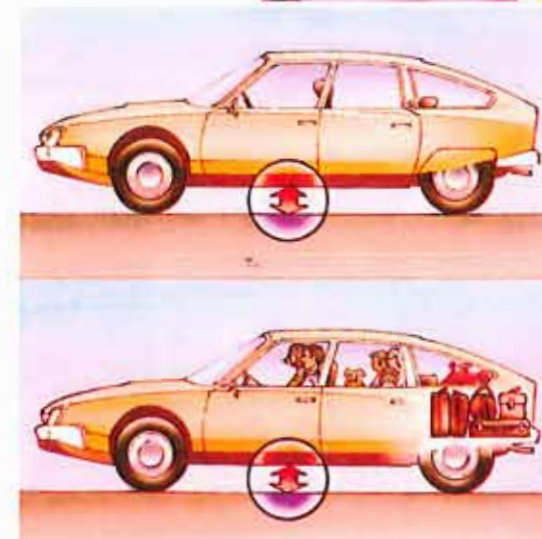
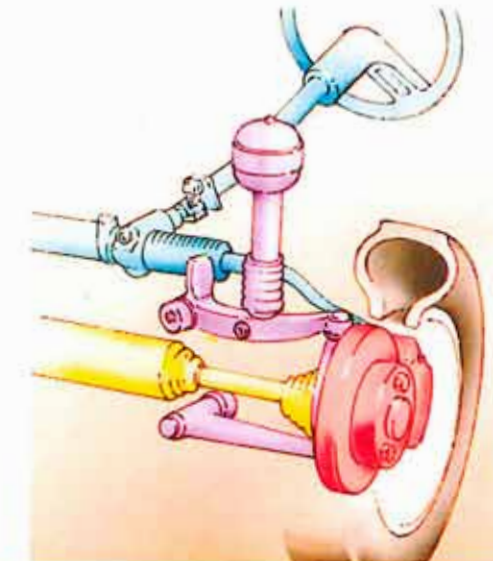


Citroën kom redan 1934 med framhjulsdift i serieproduktion, långt före alla andra. I dag har snart hälften av alla bilmärken gått över till framhjulsdift. Men Citroën har tillverkat fler framhjulsdifvna bilar än någon annan. Erfarenheten har gett ständigt förbättrade vägegenskaper. I synnerhet på regnhala vägar eller på vårt vintriga underlag ger CX framhjulsdift obestridliga fördelar.

Citroën CX kan aldrig lastas ner. Den geniala konstruktionen med gashydraulisk fjädring håller alltid bilen på samma höjd över marken. Inte ens om du hänger på en tung husvagn sjunker bakändan. Det klarar ingen annan bil i standardutförande.

Kuggstångsstyrning på Citroën CX är exakt och smidig. Den utsätts liksom alla andra säkerhetsdetaljer för en minutiös kontroll i Citroëns nybyggda fabriker där tillverkningen är högt automatiserad. Citroën CX kan också i Pallas-versionen fås med servostyrning.

Framhjulens bromsskivor är ventilerade. Och ju högre hastighet bilen har, desto mer kyls bromsarna för att alltid ha maximal effekt.



Man ska sitta skönt i en bil. Men också tryggt. Naturligtvis finns det inga skarpa eller vassa kanter i CX som man kan skada sig på vid en häftig inbromsning eller om olyckan skulle vara framme. De inre dörrhandtagen är t.ex. infällda i dörrarna. Instrumentbrädans form och material liksom den enekrade säkerhetsratten, handsfacket och andra detaljer har en form och ett material som bygger på säkerhetsforskning.

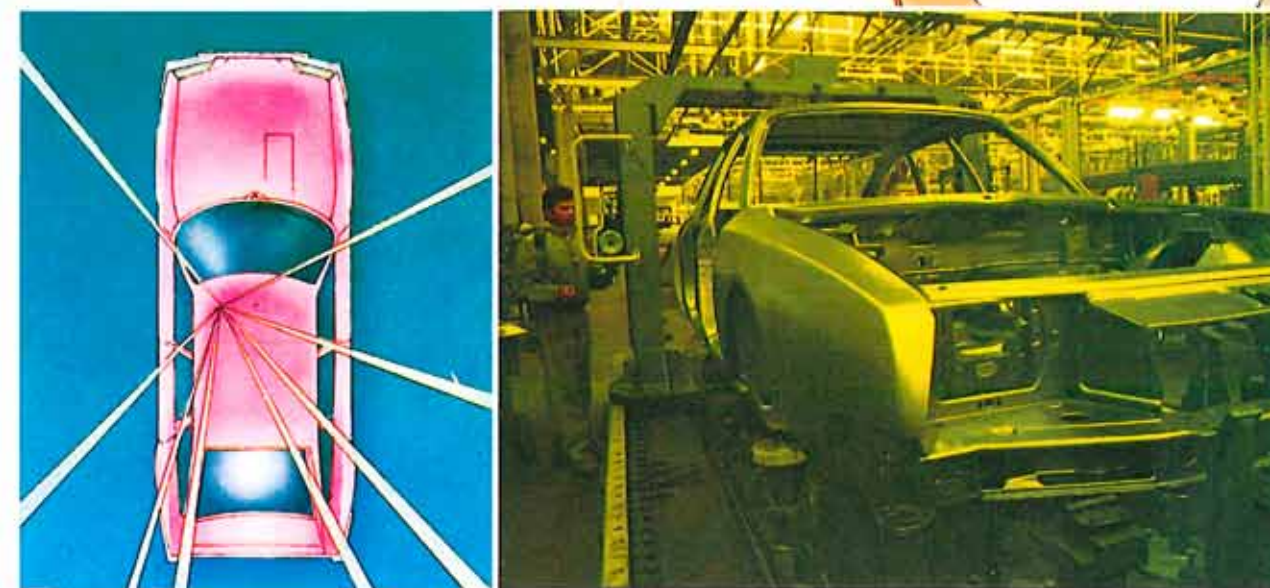
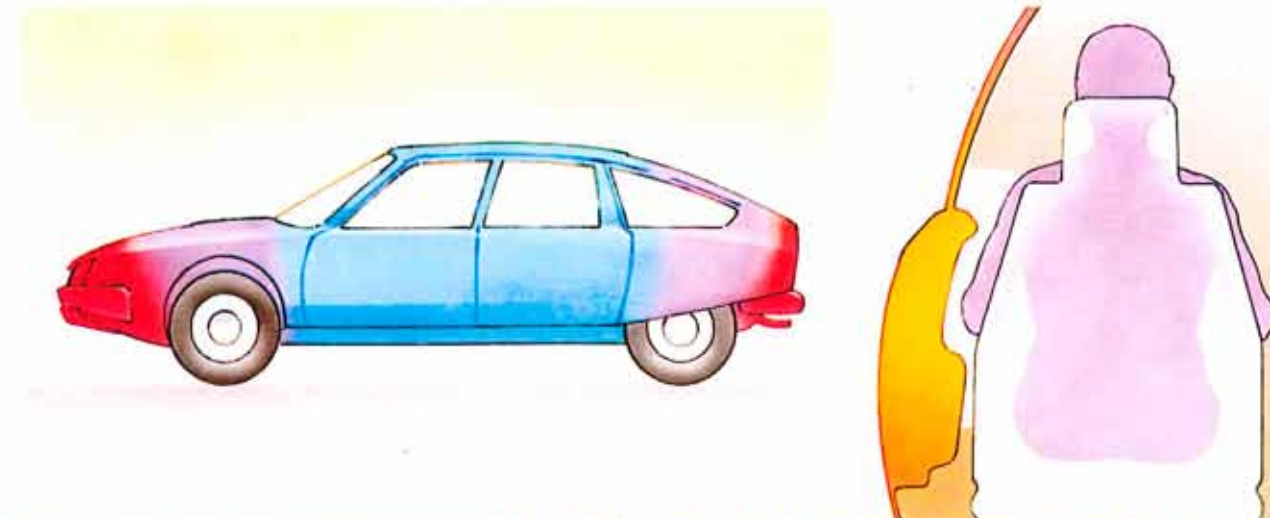
Men det väsentligaste är ändå själva karrosseri-konstruktionen som utgör ett skyddande skal av stål. Dessutom är karossen en särskild enhet som "satts" på en lätt ram där hjulställ, motor och kraftöverföring monterats. Den här konstruktionen tar upp och fördelar kollisionskrafter gynnsamt tillsammans med deformerbara buffertzoner fram och bak. Och den tvärställda motorn är så fiffigt monterad att den glider ner under bilen vid en krock.

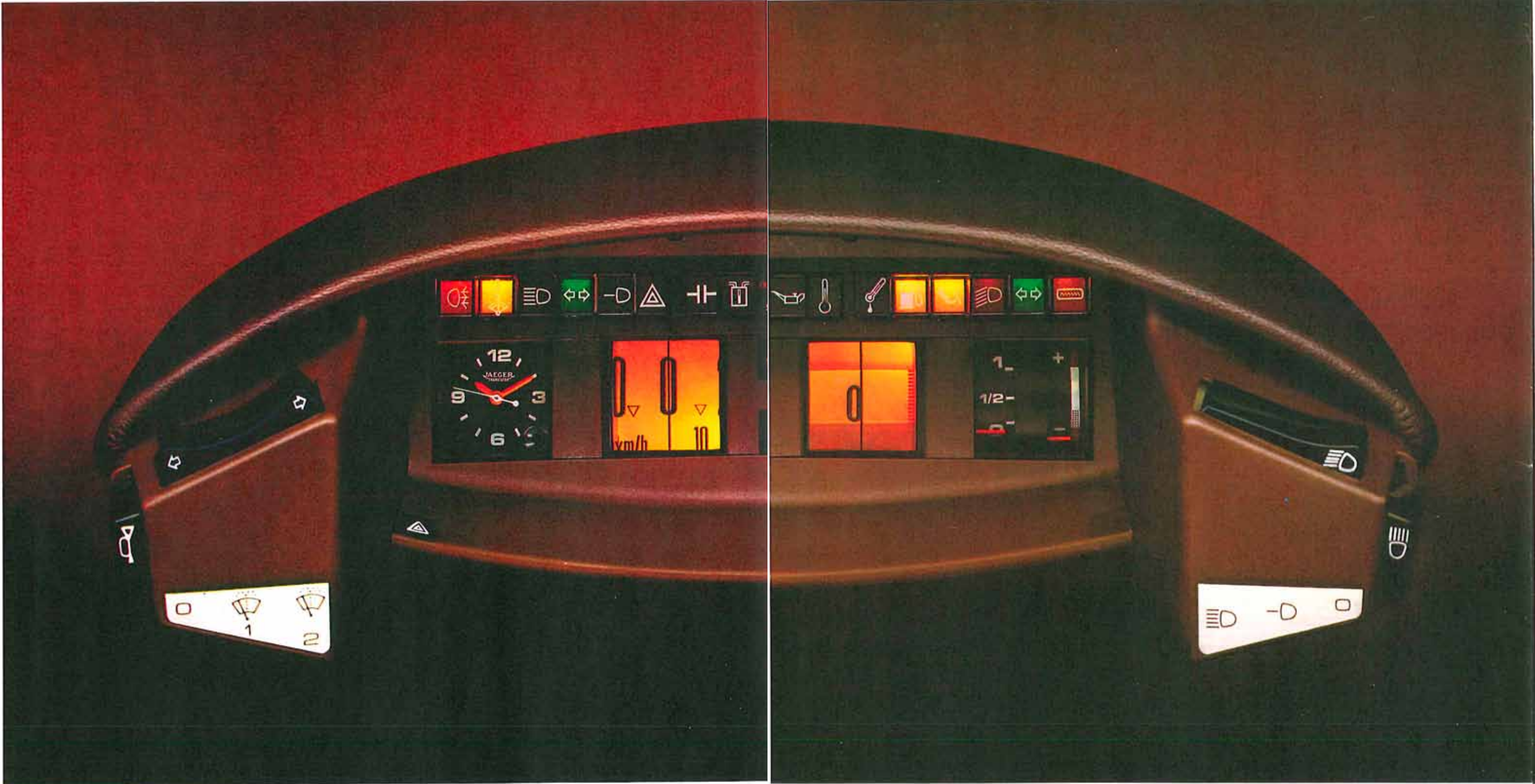
På Citroën CX är fram- och bakparti utformade som buffertzoner som ska ta emot de värsta stötarna vid en eventuell kollision. De deformerar och "ger efter" vid en kraftig krock så att stöten blir väsentligt reducerad innan den når själva kupén, som är utformad av stålplåt.

Säkerhetsnormer stipulerar att vid en kollision med t.ex. en betongmur i 50 km fart ska minst en av bildörrarna kunna öppnas efter krocken. Det har utförts otaliga kollisionsexperiment med Citroën CX. Vid 60% av försöken har 3 av bilens 4 dörrar kunnat öppnas. Dörrkonstruktionen sammanhänger med karoseriets separata placering på ramen och de deformerbara buffertzonerna.

Citroën CX har exceptionellt god runt-om-sikt, också det en säkerhetsdetalj av betydelse. De döda vinklarna har reducerats till ett minimum. Den sammanlagda glasytan i CX är nästan hela 3 m². Bakrutan är konkav, d.v.s. den välver sig inåt. Det ger både bättre sikt, färre reflexer och avvisar damm och smuts.

Citroën CX tillverkas i den nya fabriken i Alnay. Den togs i bruk så sent som år 1974 och innebär också ett nytänkande. All produktion och kontroll är högt automatiserad. Risken för s.k. "måndagsexemplar" på grund av den mänskliga faktorn är i det närmaste obefintlig. De många datastyrda kontrollstationerna upptäcker oövekligt dolda svagheter.

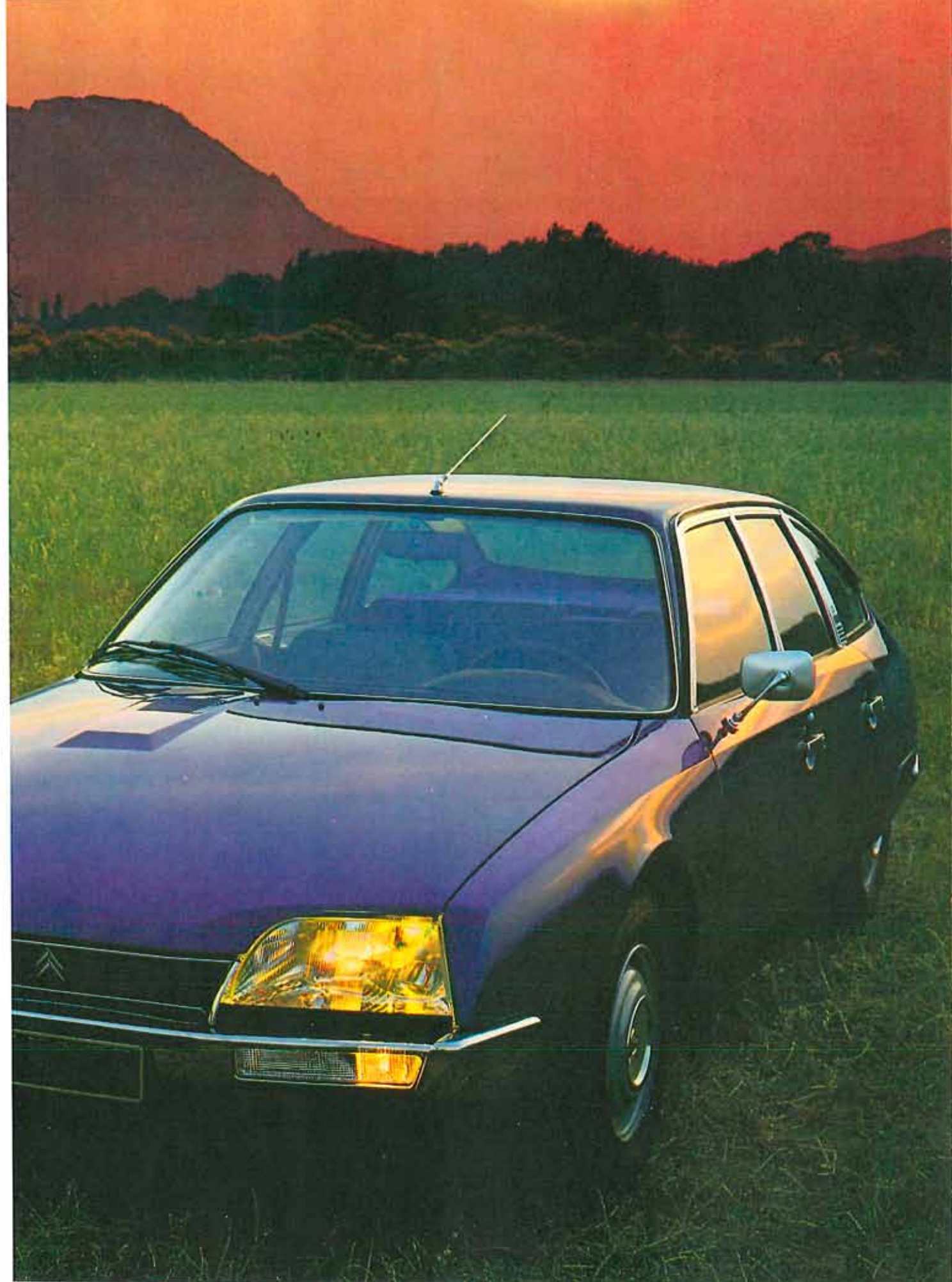
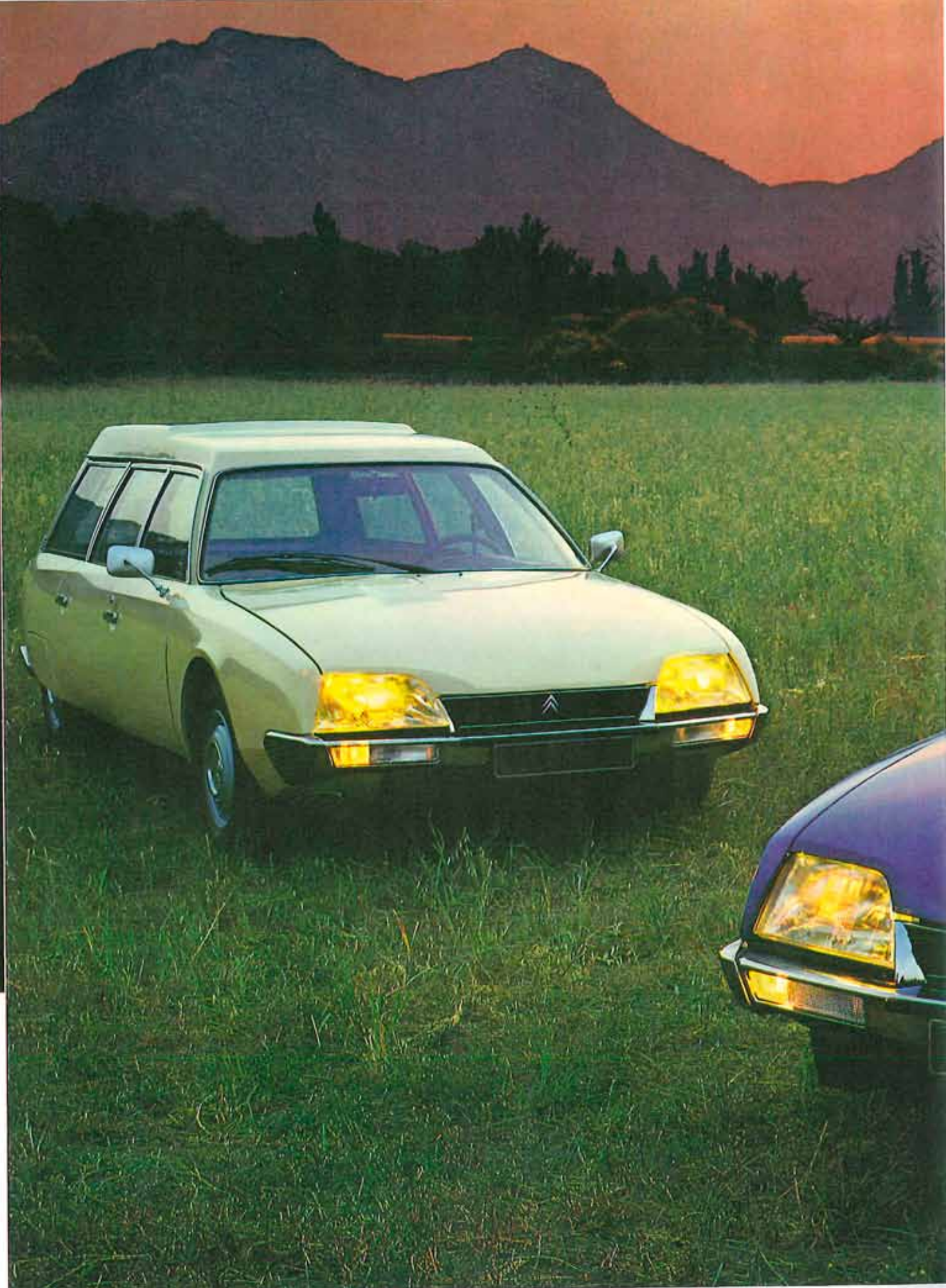




Instrumentbrädan i Citroën CX liknar ingen annan. Den och de olika reglagen är gjord för att skapa maximal säkerhet vid körning. Det borde t.ex. vara en självklarhet att man ska ha båda händerna på ratten när man kör. Men hur är det i de flesta bilar? Man måste flytta på någon hand för att komma åt de olika reglagen på instrumentbrädan.

I Citroën CX sitter emellertid knappar och kontakter på ömse sidor om instrumentbrädan så att man lätt kan manövrera dem med fingrarna utan att släppa något grepp om ratten. Det gäller blinkers, parkeringsljus, halv- och hel- ljus, ljusstuta, signalhorn, varningsblinkers, vindrutespolare, vindrute-torkare.

14 kontrollampor visar i en blink att allt är som det ska. Hastighetsmätaren är utformad som en "TV-ruta". Man ser exakt hastigheten utan att irriteras av en massa andra siffror. Plus den bromssträcka som är minimum vid den givna hastigheten.





Det är skönt med bekväma fätöljer och rejäl plats för benen. Men komforten är inte bara lyx, det är en detalj som betyder mycket för säkerheten. En förare får inte bli trött under en långfärd.

Citroën har alltid varit berömd för hög sittkomfort. I CX är sätena anatomiskt korrekt utformade. Bra inte minst för dåliga ryggar! De skålade ryggstöden och de kraftigt tilltagna sittdynorna ger det stöd som rygg och lår behöver för att man inte ska sitta spänd.

Du blir också förvånad över hur rymlig CX är inuti trots att vagnens yttermått är avpassade efter dagens täta trafik. De ökade innermåttarna har man bl.a. fått genom att tvärställa motorn. Och genom att bagageutrymmet är "inbyggt" under baksätet har man fått god lastkapacitet utan att yttermåttarna behövt ökas. Dessutom har man byggt in en kraftig skyddsplatta bak i bagageutrymmet för att förhindra tunga saker att tränga in i kupén vid en kollision.

Är Citroën CX Combi den vackraste combi-vagnen på marknaden? Det är naturligtvis en fråga om tycke och smak. Men nog är CX Combis yttre elegans påfallande.

Därtill kommer ekonomiaspekten. Genom att CX Combi har personvagnens aerodynamiska utformning blir luftmotståndet lågt. Och det betyder mycket för bränsleekonomin, när man kör med tung last.

Lastutrymmet är lättillgängligt tack vare en stor öppning, 120 cm bred och 91 cm hög. Lastytan är helt plan och mäter 1,38 m² och har en höjd på 95 cm, vilket ger en volym på 1,11 m³.

Baksätet fälls med ett enkelt handgrepp och med detta nere får man en lastyta som är 211 cm lång (125 cm med uppfällt säte) och med en yta av 2,5 m² och 2,03 m³ i volym.

Lättlastat alltså i bekväm höjd. Och ingen risk att bakändan sjunker ner. Det är en omöjlighet tack vare den gashydrauliska fjädringen som håller bilen konstant över marken. Även om man skulle försöka fylla bilen med mångdubbelt mer än det tillåtna. Det betyder mycket för säkerheten. Samma våghållning, samma bromsförmåga, samma smidiga styrning oberoende av belastning.

Och det gör CX Combi till en ovanligt bra dragbil för släp, trailer eller husvagn.

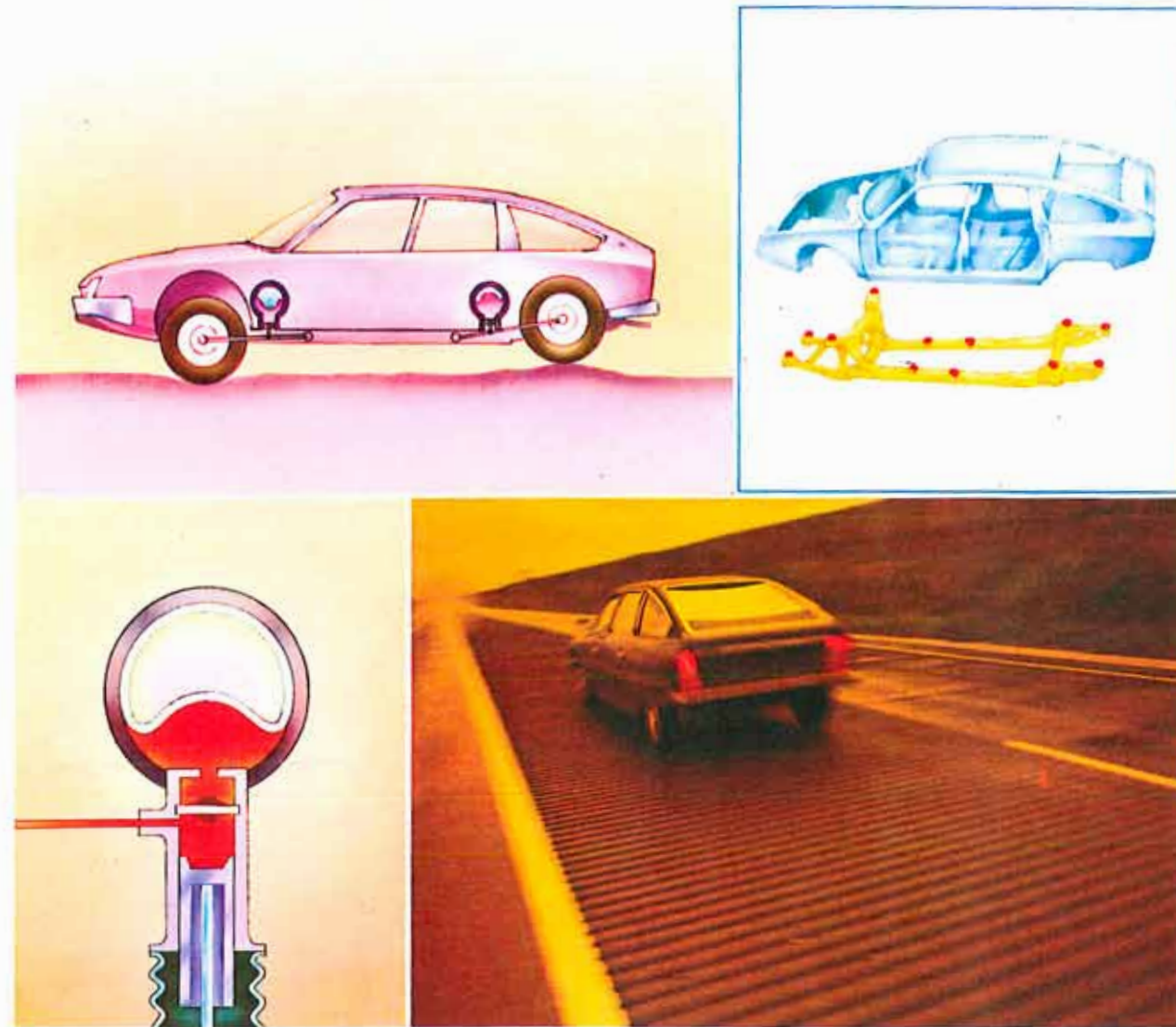


Den gashydrauliska fjädringen som ingen annan ännu lyckats kopiera, trots att Citroën haft den i tjugo år, betyder oerhört mycket, inte bara för våghållning, utan också för åk-komfort. Ojämheter i marken absorberas i stor utsträckning av den hydrauliska fjädringen som blixtnabbt justeras efter vägförhållandena.

Bullernivån i en bil bör vara så låg som möjligt för att föraren inte ska tröttna vid långfärder. I Citroën CX förenar ett antal elastiska gummblock karosseri och chassi. Dessa gummblock dämpar inte bara stötarna från vägbanan utan också motorvibrationer och skakningar.

Den gashydrauliska fjädringen som Citroën alljämt är ensam om har byggts in i mer än två miljoner vagnar. Det är en säker konstruktion. Hydraulik spelar ju stor roll överallt där man är beroende av säkerhet, t.ex. i alla flygplan. Alla bilar har hydrauliska bromssystem — vem skulle vilja ha tillbaka mekaniska bromsar!

Citroëns genialt enkla fjädring är också baserad på hydraulik. Citroën har en särskild provbana där man utsätter bilarna för enorma belastningar. Bland annat innehåller provbanan en särskild vibrationssträcka för att man ska kunna eliminera att detaljer skakar loss på dåliga vägar.



Citroëns formgivning har alltid varit unik. De karaktäristiska dragen har noga provats fram för att bilen ska få så bra aerodynamiska egenskaper som möjligt. Med andra ord ha minsta möjliga luftmotstånd. Det har självklart stor betydelse, inte minst för bränsleekonomin. Och inte helt oväntat har en jury, bestående av 107 designers,

tilldelat Citroën CX en utmärkelse för just formgivningen.

Men det är inte bara utanpå som CX är en ovanligt lyckad blandning av skönhet och praktiska egenskaper. Hela instrumenteringen och inredningen i övrigt är genomtänkt och funktionell. Vilket gör bilen körsäker och bekväm.

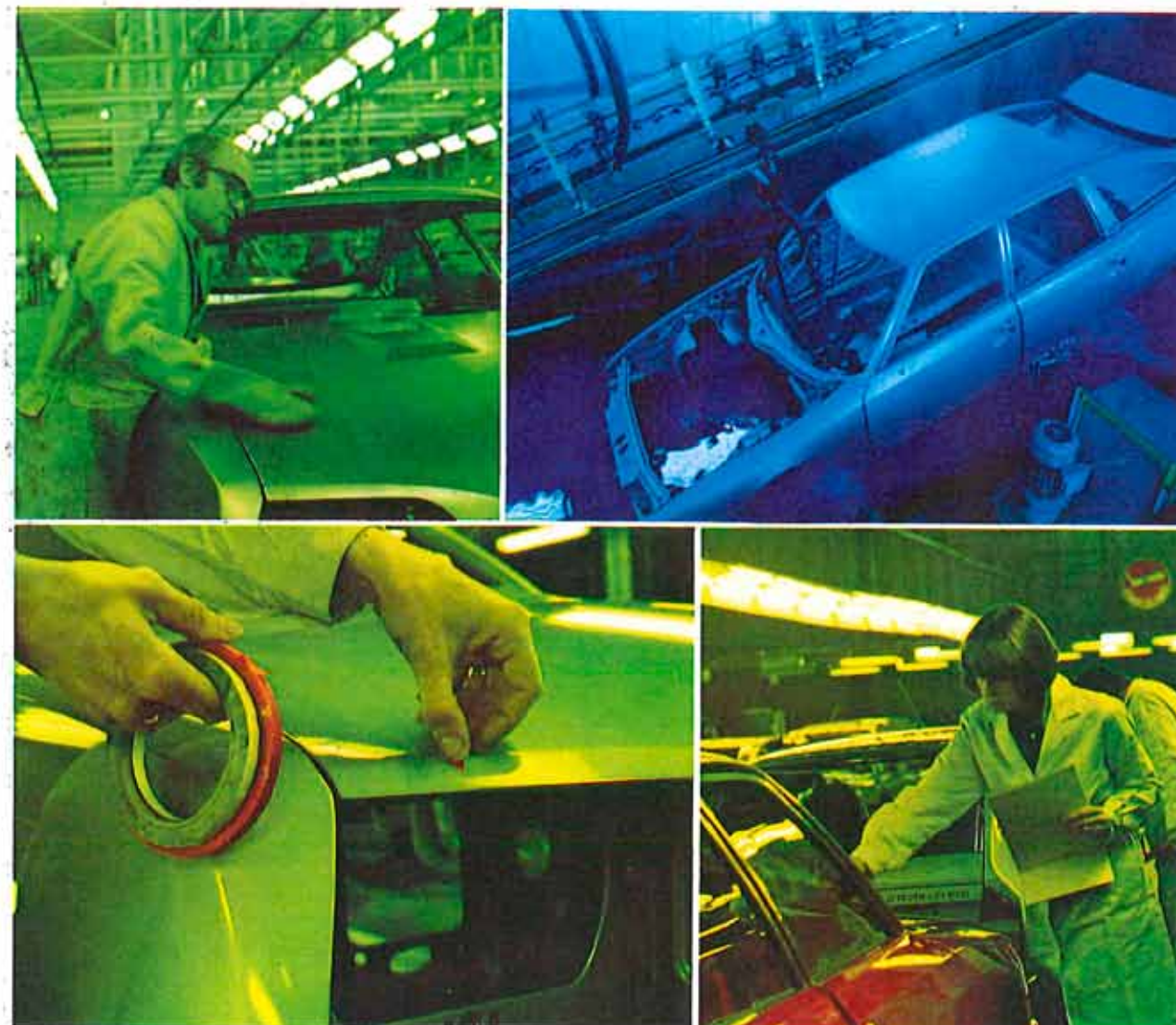


Citroëns karosser är värda ett kapitel för sig. De genomgår en lång rad processer och kontroller för att vara hundra procentigt felfria när bilarna lämnar fabriken.

Det börjar med att plåten, efter ett antal förkontroller, får en fosfatbehandling. Därefter rostskyddas den genom en speciell metod som kallas elektrophores. På så sätt skyddas varje kvadratmillimeter effektivt mot rostangrepp.

Sedan behandlas karossens underrede med ett lager underredsmassa. Därefter lackeras den med två lager grundfärg och fyra lager lack.

Till sist granskas hela karossen av särskilda specialister. Och innan den får godkänt har inte mindre än 197 olika punkter kollats.



TEKNISK SPECIFIKATION CITROËN CX

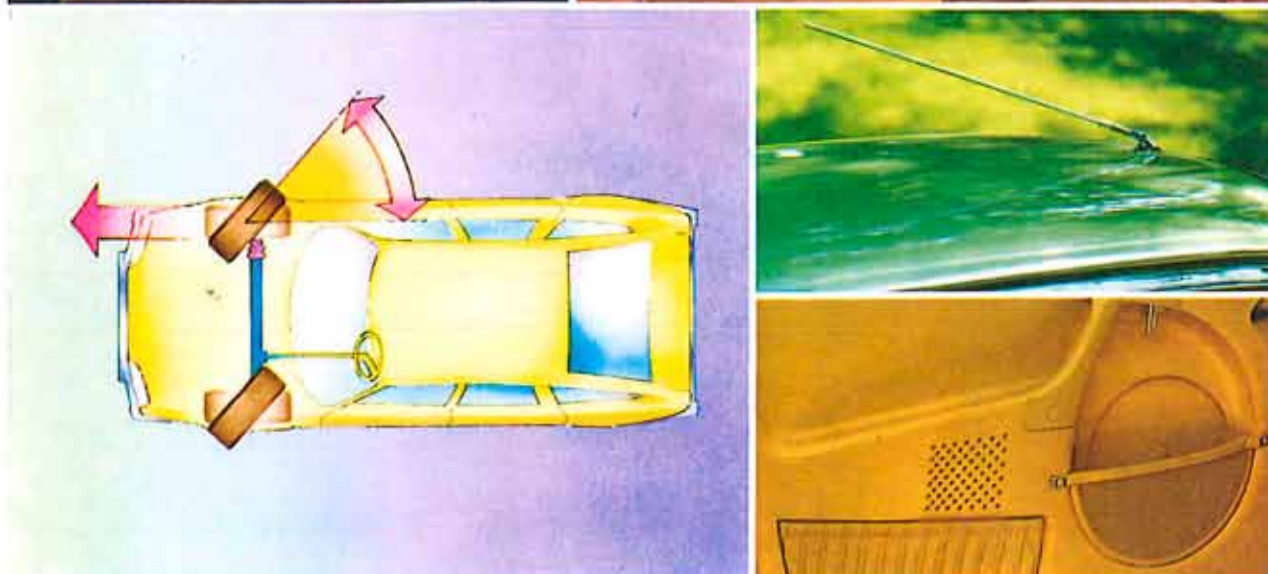
Reglerbara nackstöd finns i alla modeller av Citroën CX. Bekväma att ha framför allt på långresor. Och dessutom en viktig säkerhetsdetalj.

CX Pallas är utrustad med färgade rutor runt om. Extra isolering i taket och utrymmet under baksätet. Två rullgardiner för bakrutan och solskydd vid bakdörrarna (s.k. Isother-utrustning).

Citroën CX Pallas har servostyrning som gör körningen mycket bekväm. Speciellt i stadstrafik.

Det beror på att servoeffekten anpassar sig helt efter bilens hastighet. Vilket innebär att bl.a. fickparkeringar och andra liknande manövrar underlättas betydligt. Bara två och ett halvt varv på ratten ger maximalt utslag på hjulen från vänster till höger.

CX 2200 och CX Pallas har också standardutrustats med takantenn och två högtalare. En i varje framdörr.



Motor. Tvärställd 4-cylindrig, vattenkyld, radmotor. Topplock av lättmetall.

CX 2000, CX 2000 COMBI. Slagvolym 1985 cm³. Kompression 9. Max. effekt DIN 72 kW vid 91,7 r/s. 98 hk vid 5.500 v/m. Max. vridmoment DIN 152 Nm vid 50 r/s. 15 kpm vid 3000 v/m.

CX 2200, CX 2200 PALLAS. Slagvolym 2.175 cm³. Kompression 9. Max. effekt DIN 78 kW vid 91,7 r/s. 106 hk vid 5500 v/m. Max. vridmoment DIN 166 Nm vid 58,3 r/s. 16,3 kpm vid 3500 v/m.

Kraftöverföring. Framhjulsdrift. Helsingkroniserad växellåda, 4-växlad. Golvväxelspak. Vibrationshämmande tripoidknutar vid växellådan, dubbla drivknutar vid hjulen.

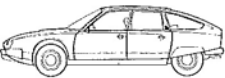

Fjädring. Gashydraulisk. Individuell hjulupphängning. Höjdregulator fram och bak håller karossen på konstant markfrihöjd oberoende av belastning.

Bromsar. Skivbromsar på fram- och bakhjul, de främre ventilerade. Servoassisterade. Bromseffektfordelning i förhållande till belastning. Parkeringsbromsen verkar på framhjulen med separata backar.

Styrning. Kuggstångsstyrning. Rattaxel med dubbla leder.

Elsystem. Växelströmgenerator 1.008 W. Batteri 70 ah.

Däck. Michelin Radial 185 x 14.

MODELL	STANDARDUTRUSTNING
 CX 2000	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, cigarettändare, varvräknare, textilmattor.
 CX 2200	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, cigarettändare, varvräknare, textilmattor, elmanövrerade sidorutor fram, inbyggda högtalare i framdörrarna, takantenn, justerbar förarstol i höjdlid.
 CX 2200 PALLAS	Nylonjersey-klädsel mönstrad, elektrisk klocka, helljussignal, cigarettändare, varvräknare, tjocka textilmattor, elmanövrerade sidorutor fram, inbyggda högtalare i framdörrarna, takantenn, justerbar förarstol i höjdlid, kartläsningslampa med spiralsladd, utvändigt skyddslist på karossidan, stora navkapslar, färgade rutor och progressiv servostyrning.
 CX 2000 COMBI	Nylonjersey-klädsel, elektrisk klocka, helljussignal, cigarettändare, varvräknare, torkare/spolare på bakrutan.

OBS! Bilderna i broschyren kan i vissa fall visa bilar som ej är likadant utrustade som de med svensk specifikation. Kontakta närmaste Citroën-återförsäljare för närmare information.

