



CITROËN CX: 50 ÉVES A NÉGY KERÉKEN GURULÓ INNOVÁCIÓ ÉS KIVÁLÓSÁG

- Az elegancia és az aerodinamika megtestesülése: az 1974 augusztusában debütált Citroën CX idén ünnepli ötvenéves jubileumát.
- A modellből 16 éves gyártási ideje alatt több mint egy millió példány készült. Az 1975-ben Az Év Autójának választott CX a francia elnökök és a raliversenyzők körében egyaránt népszerű volt.
- A DS utódjaként számontartott CX kényelme és kivételes úttartása ma a Citroën C5 X-ben él tovább.

2024. szeptember 25., Poissy, Franciaország – 1974-ben álmodták meg tervezői a legendás Traction helyébe lépő DS utódját, a Citroën CX-et. A CX-re napjainkig a hetvenes-nyolcvanas évek emblematikus Citroën modelljeként emlékezünk. Két tekintélyes elődjéhez hasonlóan számos technikai újítás fémjelezte, amelyek gyártásának tizenhat éve során kivételes tulajdonságokkal ruházták fel, és még 2024-ben is különleges járműnek számít. Kivételesen elegáns, áramvonalas sziluettjének köszönhetően igazi legendává vált, amely nem téveszthető össze más modellekkel. A CX-et 1989 nyarán váltotta fel az XM, amelyet 1988. májusában mutattak be. Kombi változatai egészen 1991. nyaráig a márka kínálatában maradtak.

CX: a fejlesztések netovábbja

A CX-et hivatalosan 1974. augusztus 26-án, napra pontosan két hónappal az Automobiles Citroën és az Automobiles Peugeot egyesülését követően indították útjára. A sajtónak az előző év júliusában, Svédországban mutatták be azt a huszontét CX 2000 és CX 2200 modellt, amelyek a tesztelést követően a bámulatos, 3400 kilométeres, hat napos sarkköri túra (Raid Arctique 1974) keretében tértek vissza Párizsba, a Citroën Champs-Élysées-n álló szalonjába. A huszontét CX-modellt ugyanaz a huszontét fiatal sofőr vezette, akik egy évvel korábban 2CV modellekkel teljesítették az afrikai túrát (Raid Afrique 1973).

Az 1974. augusztus 26-án debütáló CX 2000 óriási feltűnést keltett az októberi Párizsi Autószalonon. A modellt a Citroën stand sztárjaként azonnal innovatív járműként ismerték el. Elődeitől megörökölte elsőkerékhajtását, hidropneumatikus felfüggesztését és nagy teljesítményű kétkörös tárcsafék-rendszerét, amelyek mára elválaszthatatlanok a Citroën márkától. A jövevényt azonban számos egyedi újítás is jellemezte. Ilyen volt például a jármű orrába keresztben és kissé billentve beépített négyhengeres motor, ami a tömegeloszlás és az úttartás további optimalizálást szolgált. A maximális kényelem érdekében az önhordó karosszériát tizenhat ponton rugalmas elemekkel egy segédvázhoz rögzítették, ami kiszűrte az első és hátsó felfüggesztés, valamint a motor és a váltó okozta zajokat és rezgéseket.

Aerodinamikus vonalvezetésén túl, amelyre a CX név is utal, a belső formatervezést is alapos kutatás előzte meg. A legemblematikusabb elem kétségkívül a félhold alakú műszerregység, amely egy hajó módjára ringatózik a műszerfalon. A tervezők az ergonómiáról és a passzív biztonságról sem feledkeztek el. Először is, a vezetéshez

elengedhetetlen funkciók, így a fényszórók, a jelzőlámpák, az ablaktörlők és a kürt vezérléséhez egy pillanatra sem kellett levenni a kezét a kormányról. A borítások és a belső tér minden eleme sima és áramvonalas volt. 1974-ben jelentős újdonságnak számítottak a visszahúzható első biztonsági övek is.

A CX különleges tulajdonságai természetesen nem maradtak észrevétlenek: 1975. január 29-én (jóval a Volkswagen Golf, Audi 50, Fiat 131 és Volvo 200 előtt) elnyerte az európai szaksajtótól az Év Autója címet. 1975 júniusától a CX megörökölte az SM híres, Diravi fantáziánévre keresztelt kormány szervóját. Ez a rásegítés mértékét mindig az autó sebességéhez igazította és a vezetési körülményektől függetlenül kivételes kormányozhatóságot biztosított, száraz, nedves, havas időben is, a sebességtől függetlenül. Ez a technológia eredetileg opciós volt, később azonban már a teljes termékcsaládban alapfelszereltségnek számított.

Folyamatos fejlődés

Az évek folyamán a CX folyamatosan fejlődött: olyan újításokkal és technikai megoldásokkal gazdagodott, amelyek fél évszázaddal később már „alapnak” számítottak. Néhány példa ezekre az újításokra:

- 1975: légkondicionáló berendezés, elektromos ablakemelők (mind a négy ajtón), két belső vezérlésű külső visszapillantó tükör, hátsó ködlámpák;
- 1976: félautomata sebességváltó;
- 1977: üzemanyag-befecskendezéses benzinmotor, ötsebességű sebességváltó, elektromos működtetésű tetőablak, ködlámpák, elektronikus gyújtásrendszer és könnyűfém keréktárcsák;
- 1978: hátsó biztonsági övek és automata elektromágneses ajtózárok;
- 1979: elektromos olajsztintmérő a műszerfalon;
- 1980: ablaktörlőbe épített szélvédőmosó rendszer, üzemanyag-takarékos berendezés és automata sebességváltó;
- 1981: alacsony profilú gumiabroncsok és tempomat;
- 1982: a csomagtartót és az üzemanyag-töltő fedelét is irányító központi zárrendszer;
- 1983: turbófeltöltős dízelmotor és automata utastéri klímszabályozó;
- 1984: turbófeltöltős üzemanyag-befecskendezéses benzinmotor;
- 1985: blokkolásgátlóval (ABS) felszerelt fékrendszer, jegesedésérzékelő, kiégett izzókra, nyitott ajtókra utaló figyelmeztetés, elektromos működtetésű, fűthető, sötétített üvegű külső visszapillantó tükrök, bekapcsolt világitásra figyelmeztető hangjelzés, valamint távirányítású központi zár (a gyújtás egyidejű aktiválásával);
- 1986: a hátsó szélvédő automata jégmentesítése;
- 1987: turbófeltöltős dízelmotor levegő-levegő típusú hőcserélővel, és a kódolt indításgátló.

Legjelentősebb modellváltozatok

Pályafutása során a CX különböző modellek széles választékával és változatos motorpalettával jelentkezett. Néhány ezek közül különösen nagy feltűnést keltett, egyrészt sajátos arculatuknak, másrészt exkluzivitásuknak és műszaki kiválóságuknak köszönhetően.

CX 2000

Ez volt a legelső CX-modell. Megjelenése nagy szenzációt keltett az 1974. októberi Párizsi Autószalonon. Ezt a modellt négyhengeres, 1985 cm³-es, 102 lóerős motor hajtotta. A CX 2000-et 1975 januárjában a CX 2200, 1976 júliusában pedig a CX 2400 követte, majd 1979 júliusában átadta helyét a kétliteres, felső vezérműtengellyel ellátott könnyűfém motorral felszerelt CX Reflex és CX Athena változatoknak.

CX Prestige

A Traction és a DS modellekhez hasonlóan a CX is gyorsan népszerűsége tett szert a politikusok körében. Városatyák, országgyűlési képviselők, miniszterek és a politikai élet egyéb szereplői rajongtak elegáns megjelenéséért, kényelméért és biztonságáért. Természetesen a Francia Köztársaság miniszterelnöke és elnöke sem akart lemaradni róla... A Citroën hamar felismerte, hogy érdemes különös figyelmet fordítania erre a kiemelt ügyfélkörre, és 1976 februárjában piacra dobta a CX Prestige modellt. A csúcsmínőségű, elegáns fényezéssel, vinilborítású tetővel és rozsdamentes acél borítással ellátott CX Prestige 25 cm-rel megnyújtott tengelytávolságának köszönhetően sokkal nagyobb hátsó üléstérrel rendelkezett. 1978 szeptemberében még tovább növelték a jármű belső terét, a tetőt enyhén, négy centiméterrel megemelve. Bár a Prestige-t a legerősebb benzinmotorok hajtották, 1979 novemberében mégis megszületett a dízelmotoros változat, a CX Limousine, továbbfejlesztett CX Super kivitelben.

CX Diesel és CX Turbo Diesel

1975 decemberében a Citroën bejelentette, hogy a CX-re alapozva külön járműcsaládot fejleszt, és piacra dobta a CX 2200 dízelváltozatát. Ettől kezdve vált a CX (szedán és kombi változatban is) a francia autógyártás emblematikus szereplőjévé, amely megalapozta a dízelmotorok tekintélyét is. Az 1983 áprilisában megjelent turbódízel változat az 1987. márciusában bemutatott a CX 25 TRD Turbo 2 modellel ért fel a csúcsra: a modellt vadonatúj, 2500 cm³-es motorja a korábbi 95 helyett immár 120 lóerős teljesítménnyel, és 195km/órás végsebességgel dicsekedhetett.

CX Break Familiale és Entreprise – családoknak és vállalkozásoknak

A CX-paletta zászlóshajójának számító kombi változatot 1976 januárjában mutatták be. A hátsó üléseket lehajtva belső térfogata meghaladta a 2 m³-t, ugyanakkor a szedán változattól megszokott kényelemmel, úttartással és fékezési tulajdonságokkal büszkélkedhetett. 1976 októberében két extra hátsó üléssel megjelent a Break családi változata is, amely immár nyolc személy számára biztosított férőhelyet. Végül 1984 tavaszán megjelent a CX Entreprise, a kombi CX-ek utolsó és egyetlen haszongépjármű változata. Bár csak két első ülése volt és hátsó ajtóin nem volt üveg, mégis rekordméretű, 2,03 m hosszú és 2172 dm³-es hasznos belső térrel rendelkezett. A benzines és dízel változatban is kapható CX Estate gyorsan etalonná vált, és nem véletlenül esett a mentőszolgálatok választása is erre a modellre, amelyhez egészen pályafutása végéig, 1991 nyaráig hívek maradtak.

CX GTI, CX GTI Turbo és CX GTI Turbo 2

Egyértelmű volt, hogy a CX méltó utódja lesz a DS 23 IE-nek és elektronikus befecskendezéses motorjának. 1977 májusában elstartolt a 2347 cm³-es, L-Type Jetronic befecskendezéses motorral felszerelt CX GTI modell. A 128 lóerővel és ötsebességes váltóval megáldott CX GTI végsebessége elérte a 189 km/órát. Külső megjelenését tekintve a CX GTI-t különleges típusjelzéssel, matt fekete ablakkeretekkel, (kezdetben opcióként rendelhető) könnyűfém keréktárcsákkal, két ködlámpával és egy első légtérrelővel látták el. 1984 októberében a kínálat egy 2500 cm³-es turbófeltöltős, 168 lóerős motorral bővült, így született meg a 220 km/órás végsebességű CX GTI Turbo. A modell végül 1986 júliusában a CX GTI Turbo 2 nevet kapta, amikor motorját levegő-levegő típusú hűtővel látták el. Ez nem csupán a végsebességet növelte 223 km/órára, de az üzemanyag-fogyasztást is jelentősen csökkentette.

A CX versenyterepen: a pályák királynője

A CX alig 14 hónappal a Párizsi Autószalonon való bemutatását követően már versenyeken vett részt. 1975. december 16-án három CX 2200 is indult az Abidjan–Nizza ralin, amely verseny évekkel később Thierry Sabine motorversenyzőt -t egy hasonló, Párizstól Dakarig tartó futam megszervezésére inspirálta. A három Citroën 9246 kilométernyi, sár és kövek által nehezített földutas szakasz leküzdése után 4., 5. és 6. helyezést ért el a kétkerék-meghajtású járművek kategóriájában. Ettől kezdve az új Citroën modell kedvelt terepévé váltak az afrikai és a hosszútávú versenyek. Robusztus felépítésének és hidropneumatikus felfüggesztésének köszönhetően számos eseményen diadalmaskodott.

A CX, akár sztenderd, akár továbbfejlesztett változatban számos előkelő helyezést és kategóriagyőzelmet zsebelt be nála sokkal nagyobb teljesítményű autókkal szemben is a Marokkó-rali, a Rallye des Mille Pistes, a London–Sydney, az Acropolis-rali, az 5x5 Transafrica és a Párizs–Dakar ralik alkalmával. És minél hosszabb, minél erőt próbálóbb, minél keményebb volt a terep, annál kitartóbb volt a CX felfüggesztése és strapabírósága. Történelmi sikerét azonban a CX a Szenegálban megrendezett 9. Tour Automobile du Sénégal versenyen aratta, ahol a jármű már a Philippe Donati, a híres Camondo tervezőiskola képviselője által megálmodott, új francia-trikolor versenyzettjében tündökölt. A versenyen harminc autó vett részt, ezek közül öt CX 2400 volt. Négy szakasszal és a tikkasztó forráságban 3000 kilométerrel később mindössze hét autó lépte át a célvonalat 1977. november 1-én... Az öt gyári CX legendás sikert aratott, maga mögé utasítva egy Peugeot 504 TI és egy Renault 16 modellt is. A CX-ek az 1978-as és 1979-es Tour Automobile du Sénégalon is diadalmaskodtak.

Emellett a Párizs–Dakar ralik is hozzájárultak ahhoz, hogy a CX igazi ralilegendává váljék. 1979 őszén a Citroën azonnal meglátta a legendás eseményben rejlő lehetőséget, és Thierry Sabine főszervező rendelkezésére bocsátott négy Méhari terepjárót, valamint egy CX 2400 GTI modellt, mely utóbbi azután az esemény igazi zászlóvivőjévé vált. A CX könnyedén teljesítette a második Párizs–Dakar Rali terepbejárását. Ez lehetőséget adott a legendás Citroënnek arra, hogy lenyűgözze Thierry Sabine-t kivételes, nehéz terepen is feltűnő helytállásával. A Citroën ezt a következő évben is megismételte, ám a legjobb csak ezután következett. Az 1981-es ralin egy gyári CX 2400 GTI a tizenhatodik helyen végzett, megelőzve számos, sokkal nagyobb teljesítményű terepjárót, és a kétkerék-meghajtású járművek közül elsőként ért célba. Érdekes módon sokkal nagyobb médiavisszhangot kapott egy másik gyári CX 2400 GTI, amely örökre beírta magát az esemény történetébe és az emberek emlékezetébe. A jármű a Citroën Belgium nevezésében indult, pilótája az akkor még kezdő (később a 24 órás Le Mans négyszeres bajnoka) Jacky Ickx, másodpilótája pedig Claude Brasseur színész volt. A pálya elejét parádésan teljesítő páros hamar a verseny élvonalába került, egymás után halmozta a szakaszgyőzelmeket, és még a végső győzelemre is esélyes volt, amikor összesítésben a harmadik helyre került Gao városában. A CX két tízórás büntetést kapott, de ennek ellenére is kitartott. Az utolsó előtti szakaszon többször azonban felborult, ezért végül ki kellett szállnia a versenyből...

Még ugyanebben az évben, 1981. december 4-én az Al Nasr Motor Sport Club által az Egyesült Arab Emírségekben szervezett Dubai Grand Prix keretein belül került sor a látványos Citroën CX Celebrity Race versenyre. A különleges rendezvény keretein belül tizenhat CX 2400 GTI modellt bíztak a világ autó-motorsportjának elitjére, köztük Richard Attwoodra, Derek Bellre, Jack Brabhamre, John Fitzpatrickra, Dan Gurneyre, Phil Hillre, Denny Hulme-ra, Innes Irelandre, Stirling Mossra, Roy Salvadorira, Carroll Shelby-re, Patrick Tambay-re és John Watsonra. És elkezdődött a parádé... Már a második körben egymásnak feszültek a karosszériák, miközben a járművek a sikanok és a kanyarok többségét levágták. A tízkörös versenyen őrjöngve egymásnak feszülő tizenhat CX képe bejárta az egész világot. A CX ezzel a korát megelőző „Race of Champions” típusú megmérettetéssel reflektorfénybe került és a kamerák kereszttüzeiben zárta versenykarrierjét. Nem sokkal ezután átadta a stafétát a lendületes Visa modellnek, és az utódhoz fűződő sikerszériának.

A CX bölcsője: Aulnay-sous-Bois

Az 1973-ban megnyitott aulnay-i üzem 1974 júniusában kezdte meg a CX-ek összeszerelését. Ez volt akkor Európa legmodernebb autó-összeszerelő üzeme. Itt készült a karosszéria, a fényezés, a kárpitozás, és itt került sor az összeszerelésre is. A korabeli számítógépek és „robotok” alkalmazása lehetővé tette a különböző gyártási fázisok nagymértékű automatizálását, a karosszériaelemek ponthegesztésétől a raktár működtetéséig, ahonnan a fényezett karosszériaelemeket a gyártósor megfelelő részeire szállították. Az automatizálásnak köszönhetően a bonyolult munkafolyamatok leegyszerűsödtek. Az egymilliomodik CX modell 1987. október 23-án gurult le a gyártósorról. A CX gyártása 180 hektárnyi területen, egy 410 ezer m²-es üzemben, 8000 ember közreműködésével zajlott, egészen 1989 júliusáig. Ezt követően már csak a kombi változatot gyártották a cerizayi Heuliez karosszériaépítő cégnél.

Legendás CX-reklámok

A CX-reklámok mindig is nagy hatásúak voltak, akár visszafogott és elegáns, akár dinamikus és ütős képet festettek az adott modellről. Ezeket a híres RSCG reklámügynökség jegyezte, amelynek emblematikus igazgatója, Jacques Séguéla volt. Az 1980-as években jelentek meg az első reklámok, amelyekben – intimitást sugárzó, fekete-fehér háttér előtt – olyan korabeli hírességek és színészek nyilatkoztak elismerően a CX-ről, mint Françoise Hardy, Jacques Dutronc vagy Miou-Miou. A CX ugyanakkor igazán különleges reklámkampányokkal is büszkélkedhetett, amelyeken a neves fotós Jean-Paul Goude vizuális alkotásai és „műzsája”, Grace Jones modell és színésznő is megjelentek. A CX GTI Turbo 1984. októberi bemutatójára Goude agresszív és provokatív kampányt készített, amelynek szlogenje a CX GTI Turbót egyenesen „démoninak” nevezte. Közlekedésbiztonsági okokra hivatkozva hamar betiltották ezt a reklámot, amelyben központi szerepet kapott a turbófeltöltős motorral szerelt jármű 220 km/órás végsebessége... A korabeli közlekedési miniszter tiltása azonban csak még népszerűbbé tette az emlékezetes reklámot, amely aztán futótűzként terjedt.

A CX számokban

Az összes modellváltozatot összevetve 1974 és 1991 között több mint 1 millió (1042460 db) CX-et gyártottak. Ez 1974 és 1989 között 913375 darab (ebből 29380 darab hosszú változatú) szedánt, 1976 és 1991 között pedig 129085 kombi (köztük 900 Enterprise) változatú CX-et jelentett.

A CX 50. születésnapja

Két franciaországi CX-gyűjtői klub, az Agence CX és a CX Club de France összefogásával, közös szervezésben került sor a CX-jubileum megünneplésére. Az eseményre 2024. szeptember 13-án, 14-én és 15-én került sor a Montigny-Le-Ganelon birtokon (az Eure-et-Loir régióban). Franciaország és Európa egész területéről érkeztek vendégek a felejthetetlen eseménynek ígérkező rendezvényre. E három izgalmas nap során számos program került megrendezésre: 13-án pénteken például egy exkluzív teszttvezetésre került sor a La Ferté-Vidame tesztközpontban. Mint sok más Citroën-modellt, a CX-et is ebben a tesztközpontban indították útjára. Szombaton az eseményt a nyilvánosság számára is megnyitották.

CX-jubileum

E-mail: information@jubilecitroencx.net

Weboldal: www.jubilecitroencx.net

C5 X, a méltó utód

Bár több évtized választja el őket egymástól, a CX méltó utódra talált a C5 X-ben, amely osztozik a CX merészségében és ambícióiban a stílus, a kényelem és technológia terén. 1974-es megjelenésekor a szakma nagyra méltatta a CX-et innovatív, aerodinamikus formatervezése, áramvonalas sziluettje és alacsony felépítése miatt. A karcsú C5 X remekül ötvözi a limuzin eleganciáját, a kombi dinamikáját és praktikusságát, valamint egy SUV biztonságos és robusztus felépítését. Mindkét modell nagy hangsúlyt fektet a kényelemre, amely a Citroën identitásának központi eleme. A CX mindig híres volt hidropneumatikus felfüggesztéséről, amely kényelmes és csendes járást biztosított, még a legnehezebb terepen is. Progresszív hidraulikus ütközőinek köszönhetően a C5 X is folytatja ezt a hagyományt, visszaadva azt a bizonyos repülőszőnyeg-érzést, amely olyan kedves és fontos a Citroën számára. A Citroën Advanced Comfort ülésekkel és optimális hangszigeteléssel ellátott C5 X derűs utazásra invitál. A CX saját korában számos újítást vezetett be, például a Diravi kormány szervót és a vezetőközpontú műszeregységet. A C5 X ugyanezen az úton halad tovább: olyan modern technológiai

megoldásokat kínál, mint a hologramos kivetítő, a fejlett vezetéstámogató rendszerek és számos modern konnektivitási funkció, amelyek megkönnyítik a mindennapi vezetést. Ezek a hasonlóságok bizonyítják, hogy a Citroën hű tudott maradni értékeihez és ugyanazt a szemléletet képviseli a vezetési élmény terén.

Kiadja: Hajdu Nóra, marketingigazgató, C Automobil Import, nora.hajdu@c-automobil-import.hu



A segédanyagok elérhetőek itt:

[Pictures 50 years CX](#)

Kapcsolat:

BENJAMIN DEMOZAY

Termékkommunikációs vezető

benjamin.demozay@citroen.com

TEL.: +33 (0)6 17 69 91 43

Citroën

A Citroën 1919 óta készít autókat, technológiai és közlekedési megoldásokat azzal a céllal, hogy megfelelő választ adjon a társadalom folyamatos változásaira. Merész és innovatív márkaként a Citroën a kellemes, derűs utazást állítja az ügyfélélmények középpontjába, széles modellkínálata a városi elektromos autózásra született különleges Amitól az ötajtósokig, a SUV-ig és a kishaszongépjárművekig terjed, amelyek többsége már elektromos vagy hibrid változatban is elérhető. A Citroën az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatások és egyedi figyelem terén is úttörő a márkák közt, 101 országban összesen 6200 kereskedésben és márkaszervizben várja ügyfeleit.

Bővebb Citroën-információkért látogasson el az alábbi weboldalra: <https://fr-media.citroen.com>

A Citroën-kaland

A L'Aventure Citroën egy non-profit egyesület, amely egy 1901-es francia jogszabály alapján jött létre. Küldetése, hogy a Citroën márka örökségét gondozza, fejlessze és népszerűsítse. A L'Aventure a franciaországi Sochaux-ban (Doubs régió) végzi a régi (old timer) autókkal kapcsolatos dokumentációs, karbantartási és restaurálási tevékenységeit az egyesület tagjai és a márka szerelmesei számára, valamint velük együttműködve. Az egyesület továbbá weboldalán veterán és youngtimer autókhoz tartozó pótalkatrészeket, valamint kapcsolódó termékeket is értékesít: www.boutique-laventure-association.com.

Ha Ön is rajong a Citroën múltjáért, vagy szeretne hozzájárulni a Citroën kivételes örökségének megőrzéséhez, csatlakozzon az egyesülethez: <http://www.laventure-association.com>