

CITROËN CX



CITROËN CX

HET AANTREKKELIJKE IS DAT ZO'N DOORDACHTE AUTO QUA VORMGEVING TOT DE MOOISTE BEHOORT DIE ER MOMENTEEL WORDEN GEMAAKT

Ondanks alle ontwikkelingen die hebben geleid tot kleinere auto's, blijft er – met name vanuit de zakenwereld – altijd vraag naar modellen die ook lange afstanden moeiteloos overbruggen. Een vraag naar meer vermogen, comfort en onvermoeibaar rijgedrag. En dat betekent nog altijd grotere afmetingen, alleen al om voor de hand liggende redenen als binnenruimte, motorvermogen, besturing en wegligging. Maar om de extra kosten die daarmee gepaard gaan te rechtvaardigen, is het niet voldoende als een grote auto beter is dan een kleine, alleen maar omdat-ie wat ruimer is uitgevallen. Zou niet van de gelegenheid gebruik

moeten worden gemaakt om een auto te construeren die van begin af aan op zijn taak is berekend?

Niet alleen om verre ritten comfortabeler af te leggen dan in een kleine auto, maar ook om het echte lange-afstandswerk zo plezierig mogelijk te maken.

De Citroën CX-modellen zijn, méér nog misschien dan welke andere auto, voor dit doel ontwikkeld.

Dat begint al met de karakteristieke CX carrosserie. En hoewel het verleidelijk is om te blijven stilstaan bij het feit dat de CX een van de mooiste auto's is die er bestaan, heeft zelfs deze vormgeving een directe aanleiding.

BEGRIIP VOOR HET BELANG VAN AERODYNAMICA

Citroën heeft wellicht meer praktijkervaring met aërodynamica dan welke andere fabrikant – wat blijkt uit de luchtweerstandscoefficiënt van de CX, die toen het model op de markt kwam buitengewoon was, en dat eigenlijk altijd is gebleven. Bij het ontwikkelen van volgende generaties aërodynamische auto's zijn de ontwerpers van Citroën vertrouwd geraakt met de nauwelijks merkbare bijverschijnselen, waarmee rekening moet worden gehouden. Kennelijk heeft een goed aërodynamisch ontwerp invloed op het brandstofverbruik – wat vooral meetelt tijdens lange ritten met hoge kruissnelheid, waarin de CX zo goed is.

Maar ook is er vaak een duidelijk effect op de besturing bij hoge snelheden



doordat de neiging om te gaan "zweven" wordt onderdrukt, waardoor de besturing kan worden beïnvloed en de wegligging kan verslechteren. Het gevaar dat de auto door zijwind of bij het passeren van andere voertuigen van zijn rechte lijn afwijkt, wordt hierdoor eveneens verkleind.

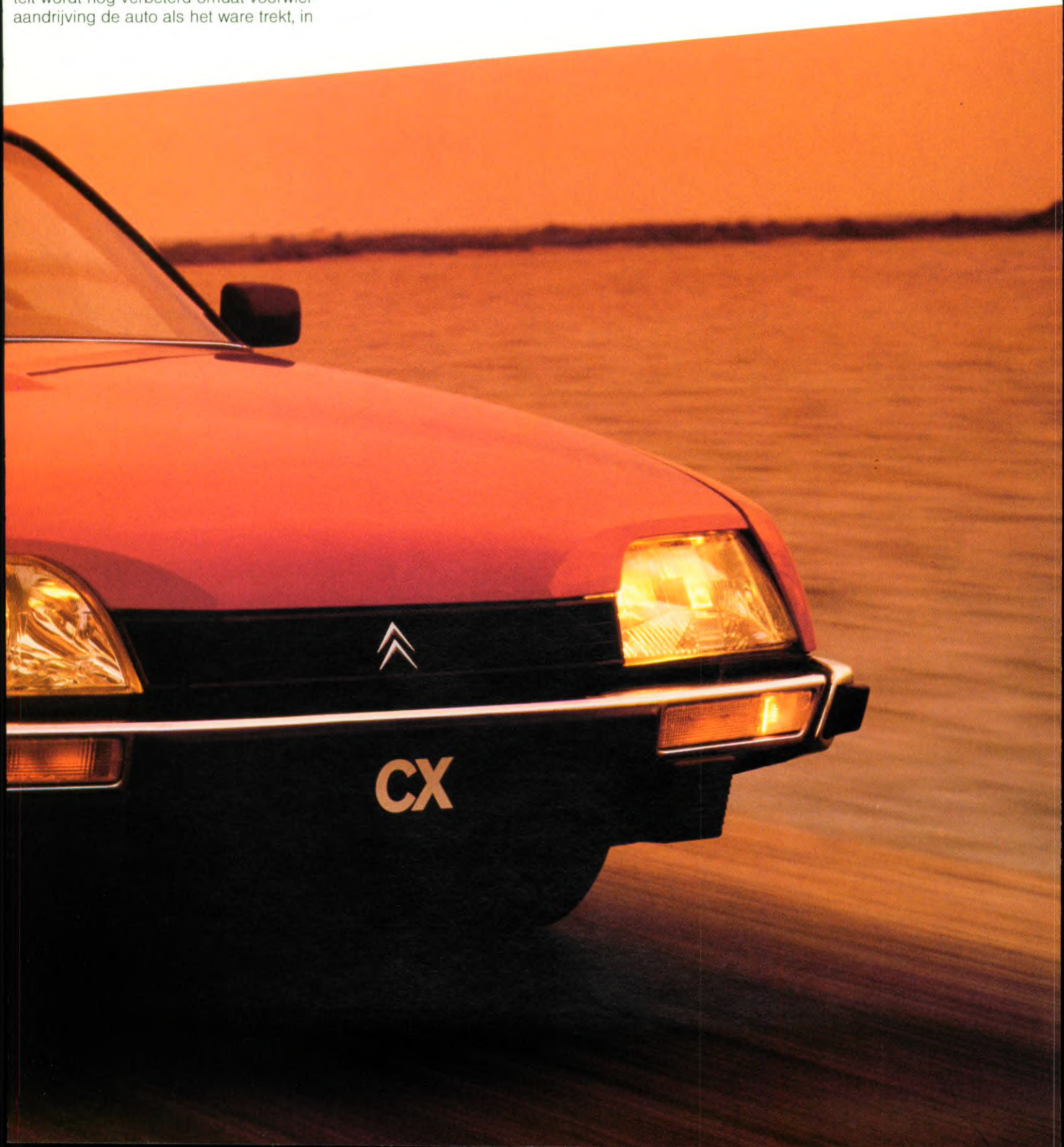
Dit laatste kan doorslaggevend zijn voor het totale ontwerp van een auto – omdat de aërodynamiek aangepast dient te worden aan de gewichtsverdeling. Voorwielaandrijving, nog altijd ongebruikelijk bij een wagen van deze afmetingen en klasse, geeft de CX een zwaartepunt dat ver naar voren ligt. En de richtingsstabiliteit wordt nog verbeterd omdat voorwielaandrijving de auto als het ware trekt, in

plaats van 'm van achteren te duwen. Proeven in de windtunnel hielpen bij het gladstrijken van uitwendige details, die de luchtweerstand zouden kunnen vergroten. Zij leidden ook tot de sterk gebogen voor- en achterraut, en de eendelige ruitewisser vóór, die een groter oppervlak bestrijkt en minder luchtweerstand oplevert.

Onderzoek heeft ook bijgedragen tot het traceren van luchtstromingen in en uit de auto, die nodig zijn voor koeling en ventilatie. Hierdoor was het mogelijk, de CX een radiator te geven met een luchtinlaat die optimaal efficiënt is bij een minimale luchtweerstand. De onderzijde

van de CX is ontworpen volgens dezelfde criteria. Door de voorwielaandrijving kan het aantal onderdelen waaruit de onderkant bestaat aanzienlijk worden beperkt, met weglating van aandrijf-as en toepassing van een gladde bodem. De luchtstroom onder de auto wordt benut voor ventilatie van de remmen. Ook de gebruikte gladde wieloppervlakken verminderen de luchtweerstand.

De achterspoiler bij alle modellen met brandstofinspuiting of turbodiesel is een stukje maatwerk, dat past bij de kenmerken van de betreffende auto.



DANK ZIJ DE UNIEKE BESTURING, VERING EN VORM RIJDT U IN EEN CX MOEITeloos ENORME AFSTANDEN

Het verbaast u wellicht dat de aërodynamische kwaliteiten van de CX ook worden bevorderd door het unieke hydro-pneumatische veersysteem van Citroën.

EEN BAANBREKENDE AANPAK VOOR DE VERING

Bij een auto met conventionele vering kunnen achterin zittende passagiers en

hun bagage er de oorzaak van zijn dat de auto zijn neus omhoog steekt en van achteren doorzakt. Dit levert een grotere luchtweerstand op dan wanneer de auto normaal wordt belast, zodat het aërodynamische rendement aanzienlijk wordt verminderd.

Hoewel de CX daarentegen wat zachter is geveerd, zakt de hydropneumatische

wielophanging niet door bij volle belasting van de auto, omdat het systeem de rijkhoogte automatisch aanpast. Hierdoor houdt het profiel van de CX steeds de juiste hoek ten opzichte van de wind. In de praktijk is het dan ook een van de meest aërodynamische auto's die er te koop zijn – omdat de waarden die in de windtunnel zijn behaald onder alle omstandigheden worden waargemaakt. Dank zij de hydropneumatische vering heeft de mate van belading geen effect op besturing en wegligging. De CX kan zodoende veel beter uit de voeten in situaties die de stabiliteit van de auto kunnen beïnvloeden, bijvoorbeeld bij het trekken van een caravan. Met behulp van een hendel naast de stoel van de bestuurder kan het hoogtecorrectiesysteem ook worden gebruikt om de rijkhoogte van de auto te vergroten voor het rijden over drempels of het vermijden van obstakels in ruw terrein. Op dezelfde manier kunt u de rijkhoogte ook verlagen, om in- en uitladen of het aankoppelen van een caravan te vergemakkelijken. Het veersysteem zorgt er samen met de stuurgeometrie ook voor dat de auto uitremt in een rechte lijn, zonder te "duiken". Zelfs als er plotseling een voorband springt, blijft de auto bestuurbaar zodat u 'm veilig tot stilstand kunt brengen.

EEN AKTIEVE BIJDRAGE AAN DE VEILIGHEID

Hart van het Citroën hydropneumatisch veersysteem is een voortdurend bekrachtigd reservoir dat druk levert voor veersysteem, remmen en stuurbekrachtiging. Dit resulteert in een direct remvermogen dat veel hoger is dan bij een conventioneel servosysteem. De maximale remdruk achter wordt automatisch geregeld door de mate van belasting van de vering, zodat de auto ook bij zware belading normaal remt. De CX heeft schijfremmen rondom, waarvan de voorremmen geventileerd zijn.

Het Diravi stuurbekrachtigingssysteem van de CX zorgt voor vingerlichte besturing bij lage snelheden, met slechts twee omwentelingen van aanslag tot aanslag. Wordt de snelheid echter opgevoerd, dan compenseert het systeem dit met een progressief toenemende weerstand. Zodat de besturing in de praktijk steeds hetzelfde zal aanvoelen.

Bij andere auto's met stuurbekrachtiging vermindert soms de controle bij hogere snelheden en doet de besturing weleens verwarrend licht aan.

Diravi besturing maakt de auto praktisch ongevoelig voor veranderingen in het wegdek. Plassen water of voorwerpen op de weg brengen de CX niet uit zijn koers. Het systeem voorkomt ook de natuurlijke neiging van het motorkoppel om de auto bij het optrekken te gaan "sturen". Dit probleem speelt met name sterk bij snelle auto's met voorwielaandrijving en kan de bestuurder behoorlijk in de war brengen.





DE BEKENDE VORM VAN DE CX TOONT WEINIG VAN HET VOORTDURENDE PROCES VAN VERBETERINGEN DAT IN ZIJN BINNENSTE PLAATSVINDT

Aëro-dynamisch rendement, vering, rembekrachtiging, stuurbechtiging en voorwielaandrijving maken de CX een klasse beter dan andere grote auto's. En met precies het comfort, het kilometers verslindende prestatievermogen en de zuinigheid die de koper van een grote auto echt nodig heeft.

Een van de sterkste kanten van de CX is juist, dat al deze kwaliteiten inherent zijn aan het ontwerp van de auto en geen extra's die erbij komen naarmate u meer geld te besteden hebt. Ieder model heeft dan ook hetzelfde CX karakter, al houdt de koper uiteraard altijd de mogelijkheid om zijn auto precies aan zijn wensen aan te passen – of het hem nu vooral te doen is om de prijs, de zuinigheid van een diesel, luxe op het hoogste niveau of uitzonderlijke prestaties.

Welk model u ook kiest, u krijgt altijd een zeer verfijnd en betrouwbaar product, waarin de resultaten zijn verwerkt van

een voortdurend proces van verbeteringen.

EEN EVOLUTIEPROCES

Constante kenmerken bij de ontwikkeling van het CX programma zijn tot op de dag van vandaag een vergroting van vermogen en prestaties bij zuiniger verbruikscijfers en lagere onderhoudskosten. De onlangs geïntroduceerde 2500 cm³ inspuitsmotor heeft een groter koppel waardoor accelereren sneller gaat, schakelen minder vaak nodig is en een eind-overbrenging met hogere opbrengst kon worden toegepast voor zuiniger rijden bij kruissnelheden.

Een CX met dieselmotor is al even zuinig. Deze diesels met turbocompressor leveren prestaties op benzine-niveau, maar met de verbruikscijfers van een diesel. Al deze motoren worden geproduceerd in een fabriek van Citroën die vergaand is geautomatiseerd ter verhoging van de

kwaliteit en vergemakkelijking van produkt-innovaties. Zo trekt een nieuwe, automatische machine de bouten in de cilinderkop van een diesel zo nauwkeurig aan, dat een routinecontrole bij de eerste onderhoudsbeurt achterwege kan blijven.

Alle CX motoren ondergaan op de proefbank een ongenadig strenge test. Om de kwaliteit van de productie veilig te stellen, wordt circa 5% van alle vervaardigde motoren uit de produktielijn gehaald om op deze "pijnbank" terecht te komen. Hier laat men ze o.m. 800 uur achtereen draaien met afwisselend maximaal vermogen en maximaal koppel, 300 uur bij maximale water- en olietemperatuur en 200 uur in een zeer lage omgevings-temperatuur.

Afgebouwde auto's gaan de testbaan op voor een opzettelijk zware tocht van 40.000 km non-stop. Het scala CX modellen is zó groot, dat rustig gesteld kan worden dat – terwijl u deze brochure leest – er ergens een CX bezig is aan een testrit over de weg of op de proefbaan.

Tests zoals deze hebben niet alleen waardevolle gegevens opgeleverd over produktkwaliteit en modelwijzigingen, maar vormden ook een aanwijzing voor versoepeling van de onderhoudsvorschriften, zodat het interval tussen onderhoudsbeurten nu is vergroot tot 20.000 km voor modellen met benzinemotor.

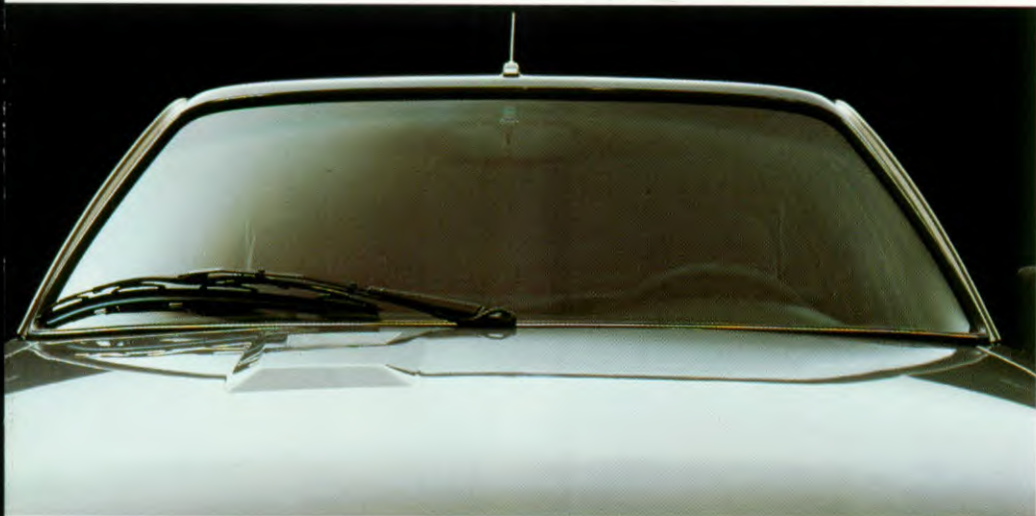
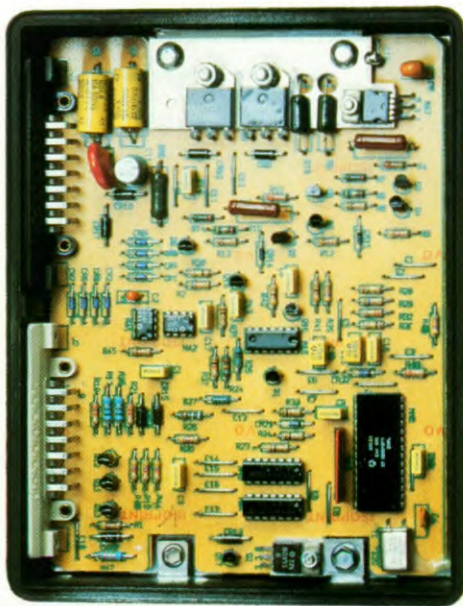
Gelijk opgaand met het hogere prestatievermogen geeft de ontwikkeling van de CX bijkomende verbeteringen te zien op het gebied van remspecificaties en fijnafstelling van de wielophanging, verbeterde interieuruitrusting en zelfs een betere bescherming tegen roest, plus andere maatregelen die de betrouwbaarheid vergroten.

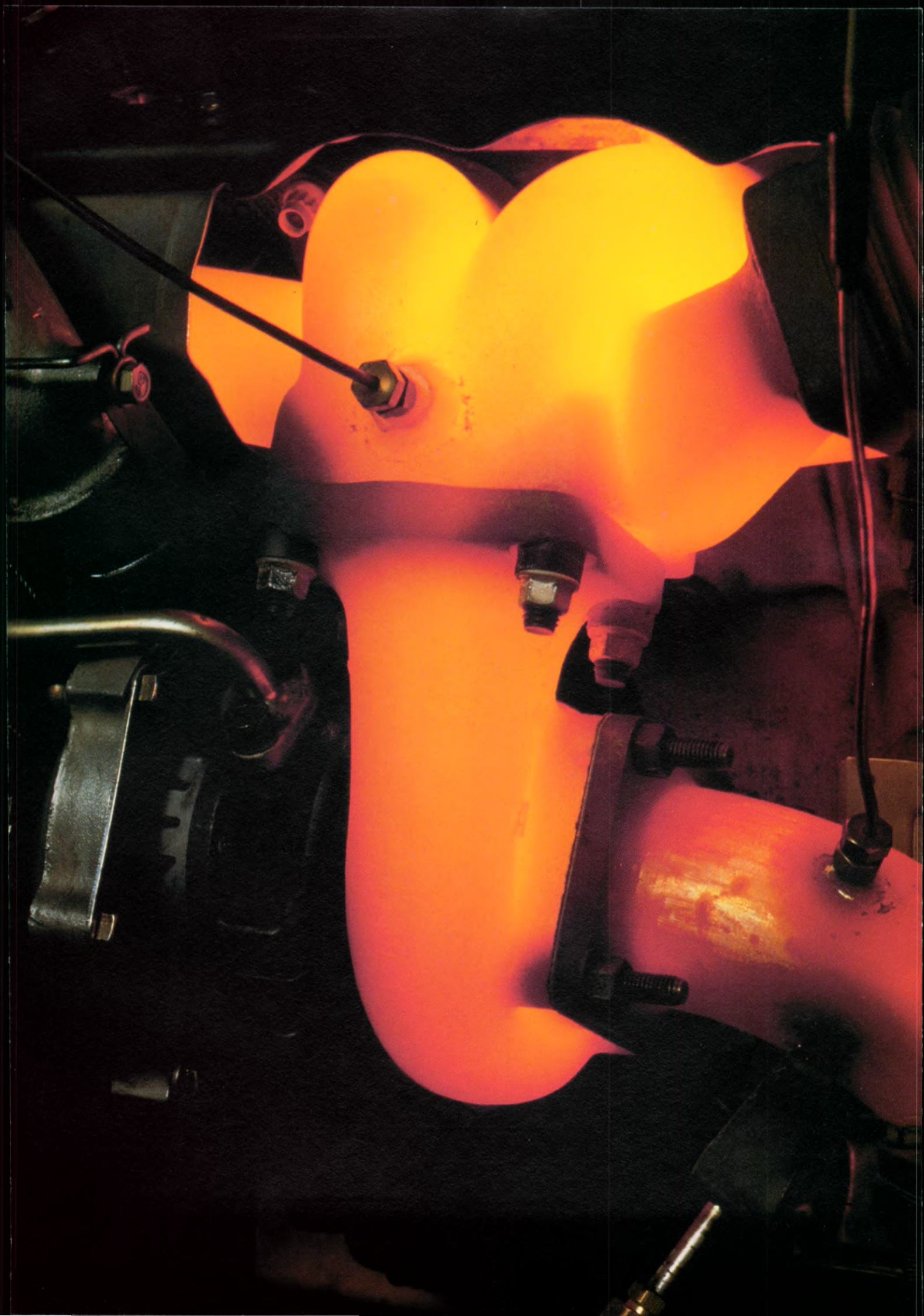
MOTORCONTROLE DOOR EEN MICROPROCESSOR

Alle CX modellen met brandstofinspuiting zijn nu voorzien van een nieuw microprocessor-gestuurd ontstekings-systeem, dat zuinigheid, prestatievermogen en koude start verbetert en onderhoud beperkt.

De geïntegreerde elektronische ontsteking zonder bewegende delen controleert voortdurend belasting en toerental van de motor en regelt automatisch de afstelling, met een nauwkeurigheid die geen elektromechanische transistor-ontsteking kan bereiken. De constante ontsteking – zelfs bij een laag of zeer hoog toerental – verhoogt het motorvermogen. Bovendien wordt het brandstofverbruik erdoor verminderd, evenals de uitstoot van niet verbrande, dus verspilde en milieuvervuilende koolwaterstoffen. Ook gaan de bougies langer mee.

Het systeem is praktisch ongevoelig voor kou of vocht. En omdat het ook functioneert bij gehalveerde accuspanning, garandeert het een goede start onder alle weersomstandigheden.





COMBINATIE VAN VERSCHILLENDE TECHNOLOGIEËN LEVERT SOMS ONVERWACHTTE VOORDELEN OP

In alle CX modellen is een hoog uitrustingsniveau heel gewoon. Veel aandacht is besteed aan het creëren van de juiste rijkhouding. De met stof beklede, wetenschappelijk gevormde stoelen steunen de wervelkolom vanaf het bekken tot aan de hals; de voorstoelen zijn voorzien van hoofdsteunen. De stand van de stoel is zowel voor- als achterwaarts verstelbaar voor precies de juiste afstand tot de bedieningsorganen. Vanuit die positie liggen alle belangrijke schakelaars op het unieke CX dashboard onder vingerbereik. Logisch gesitueerde knoppen en waarschuwingslichtjes zijn goed zichtbaar dank zij het eenspakige stuurwiel. Andere verstandige extraatjes die u standaard in de CX vindt, zijn: een gelaagde voorruit, achterrautverwarming, ruitewisser

met 2 snelheden, interval en geïntegreerde sproeier, van binnenuit verstelbare buitenspiegel voor de bestuurder, binnenspiegel met dag- en nachtstand, verstelbare zonnekleppen, kindersloten op de achterportieren en centrale deurvergrendeling, waarmee ook de brandstoftank wordt afgesloten.

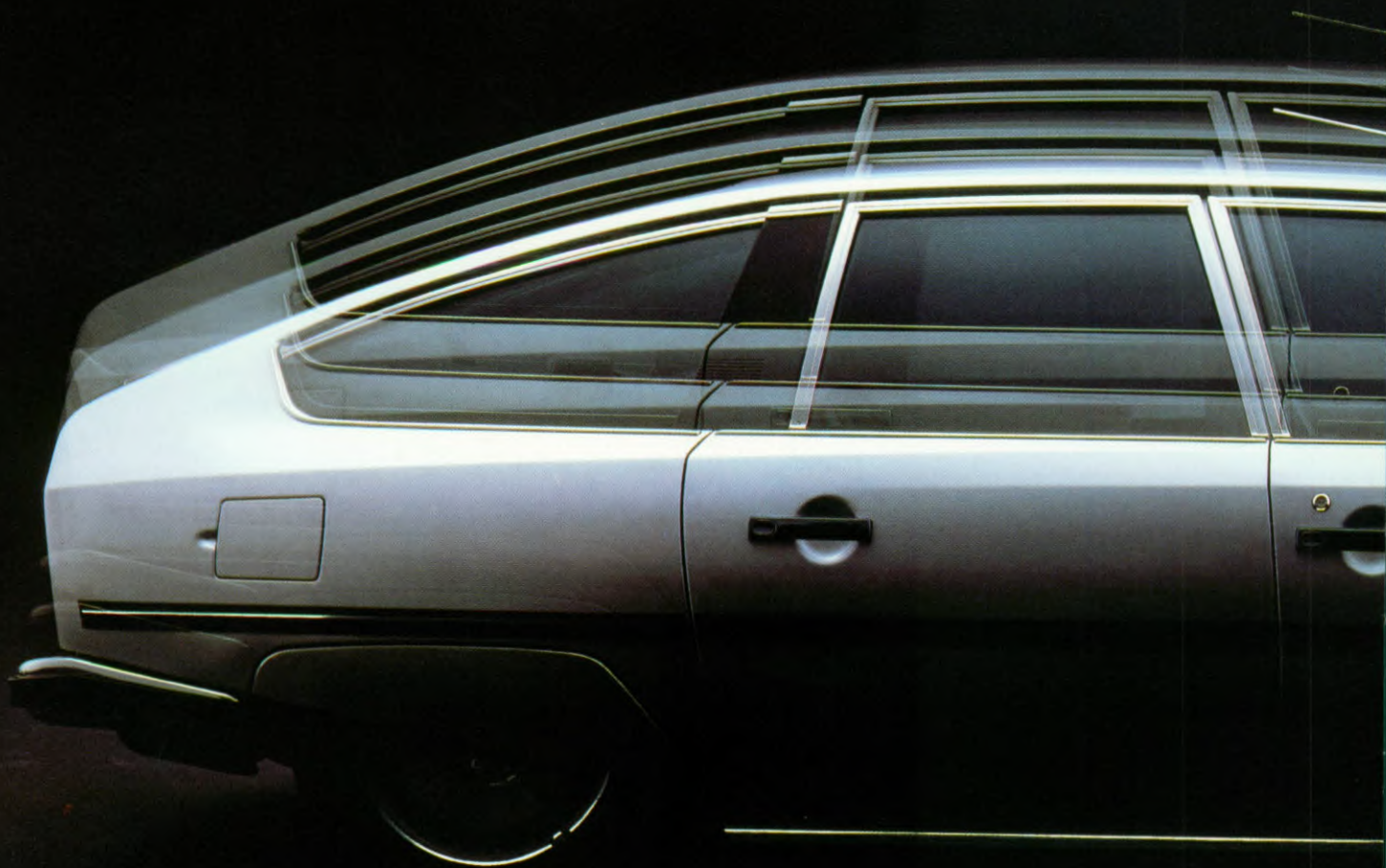
Elk van de verschillende motoruitvoeringen is ook verkrijgbaar met het uitrustingsniveau van de Pallas (de CX 25 GTi en CX 25 TRD Turbo bieden dezelfde luxe). Stijl en comfort van de Pallas worden verhoogd door o.m.: hoogpolig tapijt, getint glas, zonwering achter, kaartleeslampje, tweetonige claxon, contactslotverlichting en royale opbergvakken in de portieren.

De meeste modellen zijn ook leverbaar

in "isother" uitvoering, met o.m. getint glas, zonwering achter en een nieuw binnentemperatuur-controlesysteem dat de klimaatcondities in de auto verwerkt en de verwarming zonodig automatisch aanpast om de door u vooraf ingestelde temperatuur te handhaven.

EEN LIMOUSINE MET DE PRESTATIES VAN EEN CX

Als een van de weinige Europese auto's is de CX ook leverbaar met verlengde wielbasis. De CX 25 Prestige en CX Limousine Turbo zijn geen kostbare buitenmodel-versies maar normale seriemodellen. De 23 cm extra lengte vergroot het rijgemak, maakte het toepassen van extra brede achterportieren mogelijk en betekent meer hoofd- en beenruimte voor de achterpassagiers. Dit alles wordt niet bestraft met een veel hogere aankoop prijs of een hoger gewicht, noch met een compromis aan de prestaties. En het fraaie profiel van de CX





wordt er door de extra lengte alleen maar mooier op.

De CX 25 Prestige wordt aangedreven door een 2500 cm³ 138 DIN pk motor met benzine-inspuiting, de CX Limousine Turbo door een 2500 cm³ 95 DIN pk dieselmotor met turbocompressor.

Deze modeluitbreiding op basis van normale onderdelen, plus het gegeven dat de CX al zolang in productie is, betekenen dat u aanzienlijk meer auto krijgt voor uw geld, in welke prijsklasse u het ook zoekt.

De top van het CX programma biedt luxe en prestaties op een niveau dat alleen kan worden beconcurrereerd door veel duurdere auto's - terwijl aan de andere kant ook de laagst geprijsde CX door zijn techniek, carrosserie en rijstijl niet te vergelijken is met andere auto's in zijn prijsklasse.





CX





WELK MODEL U OOK KIEST, UW CX HEEFT ALLE KARAKTERISTIEKE EIGENSCHAPPEN

CX 20

Een prijsbewuste auto die alle belangrijke voordelen van de CX in zich heeft: uitstekende aërodynamica, hydropneumatische wielophanging, stuurbekrachtiging en rembekrachtiging. Lichtmetalen motor van 1995 cm³ met bovenliggende nokkenas, die 106 DIN pk levert en de CX 20 een topsnelheid geeft van 176 km/h. Voorzien van gelaagde voorruit, achterruitverwarming, ruitewisser/-sproeier met 2 snelheden plus interval en van binnen-uit verstelbare buitenspiegel voor de bestuurder.

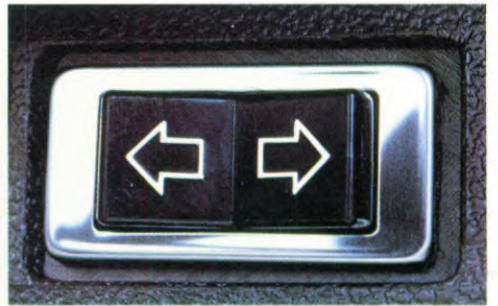
Zijn prijs doet niet vermoeden dat de CX 20 zo compleet is uitgerust: centrale deurvergrendeling, elektrisch bediende voorportieramen, stoffen bekleding, voorstoelen met verstelbare rugleuning

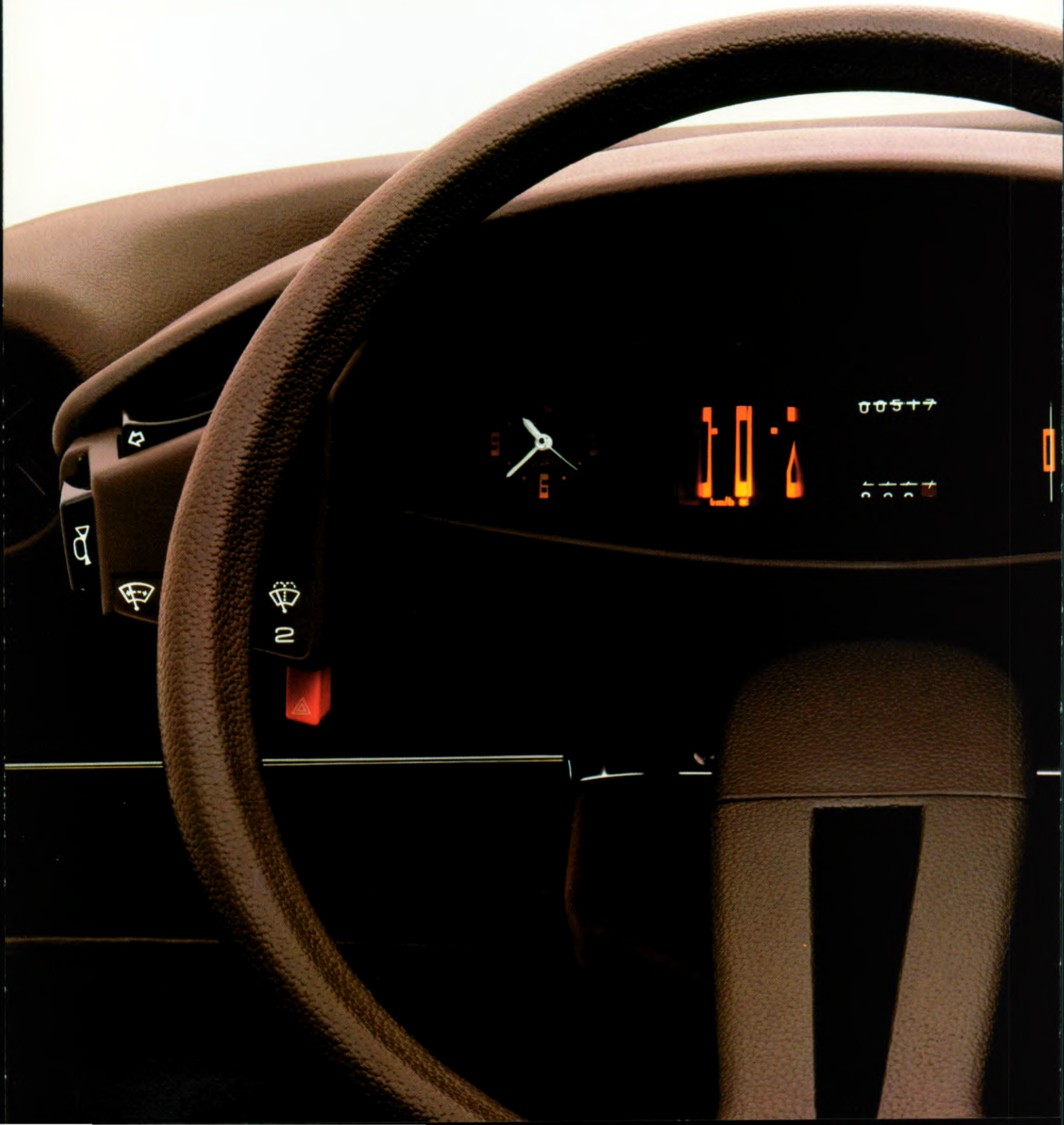
en in hoogte verstelbare bestuurdersstoel, verlichting in handschoenenkastje en kofferruimte, dak-antenne en twee luidsprekers. Jersey stoffen stoelbekleding. Voornaamste extra's: metallic lak. Elektrisch schuifdak. Lichtmetalen wielen.

CX 25 D

Briljante combinatie van de aërodynamische CX carrosserie met een zeer zuinige 2,5 liter dieselmotor. De CX Diesels bieden forse prestaties en een laag brandstofverbruik: 1 : 16,4 bij 90 km/h constant. De interieurafwerking van de CX 25 D is gelijk aan de CX 20 met benzine motor, inclusief stoelbekleding van nieuwe Jersey stof.

Voornaamste extra's: metallic lak. Elektrisch schuifdak. Lichtmetalen wielen.





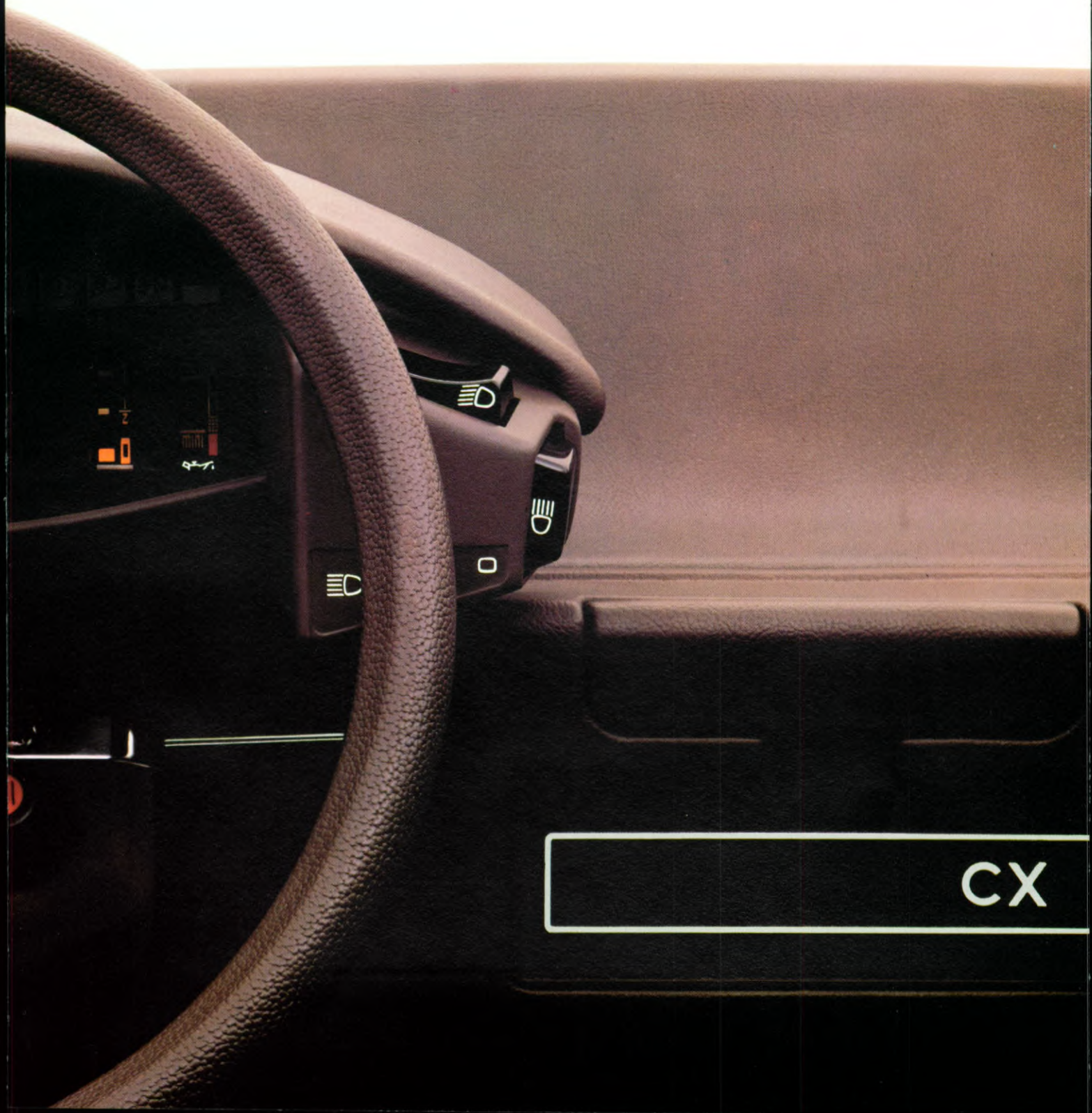
EEN CX HEEFT ALLES VAN EEN LUXUEUZE, UITERST KOSTBARE WAGEN... BEHALVE DE PRIJS

CX 20 PALLAS

Dit luxueuze model is technisch gelijk aan de CX 20, maar heeft in standaard-uitvoering een 5-versnellingsbak. Dat maakt de CX 20 Pallas opvallend zuinig in brandstofverbruik: 1 : 14,1 bij 90 km/h. De uitrusting omvat getint glas rondom, zonwering achter, kaartleeslampje en

een nog completer instrumentarium. Een tweetonige claxon hoort tot de standaard-uitvoering. De stoelen zijn afgewerkt met een nieuw materiaal in V-dessin, met veiligheidsgordels in een bijpassende kleur.

Voornaamste extra's: metallic lak. Schuifdak. Lichtmetalen wielen. Leren bekleding.



CX

DE CX DANKT ZIJN COMFORT AAN BETERE TECHNIEK, EN NIET AAN ONNODIGE VERSIERING

CX 25 PALLAS IE

De CX 25 Pallas IE biedt niet alleen een 2,5 liter motor met benzine-inspuiting, maar ook meer luxe en de keus tussen een handgeschakelde 5-versnellingsbak en een automatische transmissie met 3 versnellingen.

Standaard voorzien van o.m. digitaal kwartsklokje, watertemperatuurmeter, getint glas en zonwering achter, hoogpolig

tapijt, nieuw bekledingsmateriaal in V-dessin, opbergvakken in de rugleuningen van de voorstoelen, kaartleeslampjes voor- en achterin. Als aanvulling hierop kunt u kiezen uit een enorm veelzijdig pakket "extra's", waarvan de voornaamste zijn: leren bekleding. Lichtmetalen wielen met laag geprofileerde TRX banden. Airconditioning. Elektrisch schuifdak. Metallic lak. Cruise control.







SLECHTS WEINIG AUTO'S IN DEZE KLASSE BIEDEN DE VEILIGHEID VAN VOORWIELAANDRIJVING

CX25 GTI

Een nieuwe, sterkere 2,5 liter injectie-motor met 138 DIN pk brengt deze uiterst snelle, luxueuze wagen in slechts 9,2 seconden van 0-100 km/h. De topsnelheid is 201 km/h.

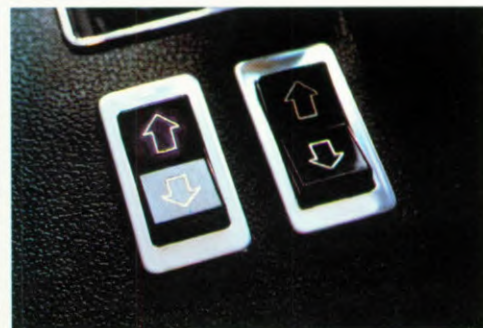
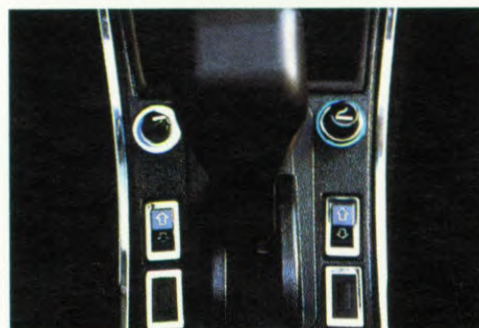
Een stuggere vering en aangepaste stabilisatorstangen zorgen samen met laag geprofileerde high grip TRX banden op brede, lichtmetalen wielen voor een rots-vaste wegligging.

Vóór zijn standaard mistlampen gemonteerd.

De speciale stoelen, die zijn afgewerkt met een nieuw tweed materiaal in diagonaal dessin, passen optimaal bij de verdere aankleding en hebben zowel voor- als achterin hoofdsteunen.

Alle portierramen worden elektrisch bediend.

Voornaamste extra's: metallic lak. Leren bekleding. Airconditioning. Elektrisch schuifdak. Automaat met 3 versnellingen.



DE SNELLE EN TOCH ZUINIGE CX TURBO DIESELS VERVULLEN TEGENSTRIJDIGE WENSEN

Als snelste diesels in hun klasse en misschien wel de zuinigste luxe wagens die er te koop zijn, bieden de CX Turbo Diesels fantastische prestaties en echte brandstofbesparing. De nieuwe Turbo Dieselmotor, die 30% meer vermogen heeft dan de gewone uitvoering, is goed voor een acceleratie van 0-100 km/h in 13,3 seconden, en een maximum snelheid van 174 km/h. Het brandstofverbruik bedraagt slechts 1 : 17,5 bij 90 km/h constant, en 1 : 13,7 bij 120 km/h constant. Maximaal vermogen en koppel worden bereikt bij een lager toerental, wat de acceleratie ten goede komt terwijl bovendien minder hoeft te worden geschakeld.

Als gevolg van het verbeterde maximum koppel en vermogen kon het bereik van de versnellingen worden verlengd, voor een nog zuiniger brandstofverbruik. De versnellingsbak van een CX Turbo Diesel is een echte 5-bak – en geen 4-bak plus overdrive; hun topsnelheid bereiken deze diesels dan ook in hun hoogste versnelling.

U zult niet snel het gevoel krijgen dat u toeren tekort komt (een bekend verschijnsel bij andere diesels), omdat er een grote afstand ligt tussen het maximum vermogen bij 3700 toeren/min. en de begrenzing bij 4625 toeren/min. Het geluidsniveau van de CX Turbo Diesels is verlaagd, als gevolg van het

lagere toerental, de vermindering van lawaai uit de uitlaat (de gassen zetten uit in de turbocompressor) en de toepassing van getande riemen bij de aandrijving van het klepbedieningsmechanisme en de inspuitspomp.

De motor heeft een versterkt carter, krukas, drijfstenen, zuigers en cilinderkop. Dank zij het maximum vermogen bij laag toerental gaat de motor langer mee en ligt het brandstofverbruik lager.

De wielophanging is met gewijzigde demping en dikkere stabilisatorstangen vóór in overeenstemming gebracht met de prestaties.

Alle CX Turbo Diesels hebben een bijzonder compleet instrumentarium, met digitaal klokje, toerenteller, turbocompressie-indicator en watertemperatuurmeter.



Plus de stuggere vering van de CX GTi en brede, laag geprofileerde TRX banden voor extra grip.

CX 25 RD TURBO

Voorzien van een nieuwe Jersey stof bekleding in fijn streepdessin, met keus uit 3 kleuren.

Voornaamste extra's: metallic lak. Elektrisch bediend schuifdak. Lichtmetalen wielen. Airconditioning. Cruise control.

CX 25 TRD TURBO

De CX 25 TRD is waarschijnlijk de best presterende diesel die er te koop is, met de extra luxe van de CX Pallas D en standaard lichtmetalen wielen. De aantoonbare brandstofbesparing wordt bereikt zonder concessies aan de turbo-prestaties.

Als u nog uw twijfels had over diesels, is dit de auto die u zal overtuigen. Nu uitgevoerd met stoelbekleding in V-dessin. Voornaamste extra's: metallic lak. Elektrisch bediend schuifdak. Leren bekleding. Airconditioning. Cruise control.

CX 25 LIMOUSINE TURBO

Dit model met verlengde wielbasis wordt aangedreven door de zuinige en toch sterke 2,5 liter Turbo Dieselmotor uit de CX 25 TRD Turbo, maar heeft een iets minder luxueus interieur, wat de prijs alleszins redelijk houdt. De Limousine is uitgerust met elektrisch bediende achterportieramen, aanstekers achterin, asbakjes en stoelbekleding van een nieuw materiaal in V-dessin. Voornaamste extra's: metallic lak. Automatische regeling van de verwarming. Airconditioning. Cruise control.



HOTEL JUL



**DE CX MET LANGERE WIELBASIS BIJDT MEER
BINNENRUIMTE MET BEHOUD VAN ZIJN
OORSPRONKELIJKE STIJL EN PRESTATIES**

In Nederland wordt de CX PRESTIGE zonder vinyl-dak geleverd.

CX 25 PRESTIGE

In de CX 25 Prestige met verlengde wielbasis gaat luxe samen met grootse prestaties. Deze maar liefst 250 mm langere modellen zijn speciaal gebouwd, met bredere achterportieren, meer beenruimte en nog meer hoofdruimte.

De luxe extra's van andere model-

len zijn standaard voor de CX 25 Prestige. Zoals voetsteunen die passen bij het moquette tapijt, metallic lak, 4 luidsprekers, gecapitonneerde velours stoffering, bergvakken in de portieren, hoofdsteun en leeslampje bij elke zitting en verwarmde, elektrisch verstelbare buitenspiegel voor de bestuurder.



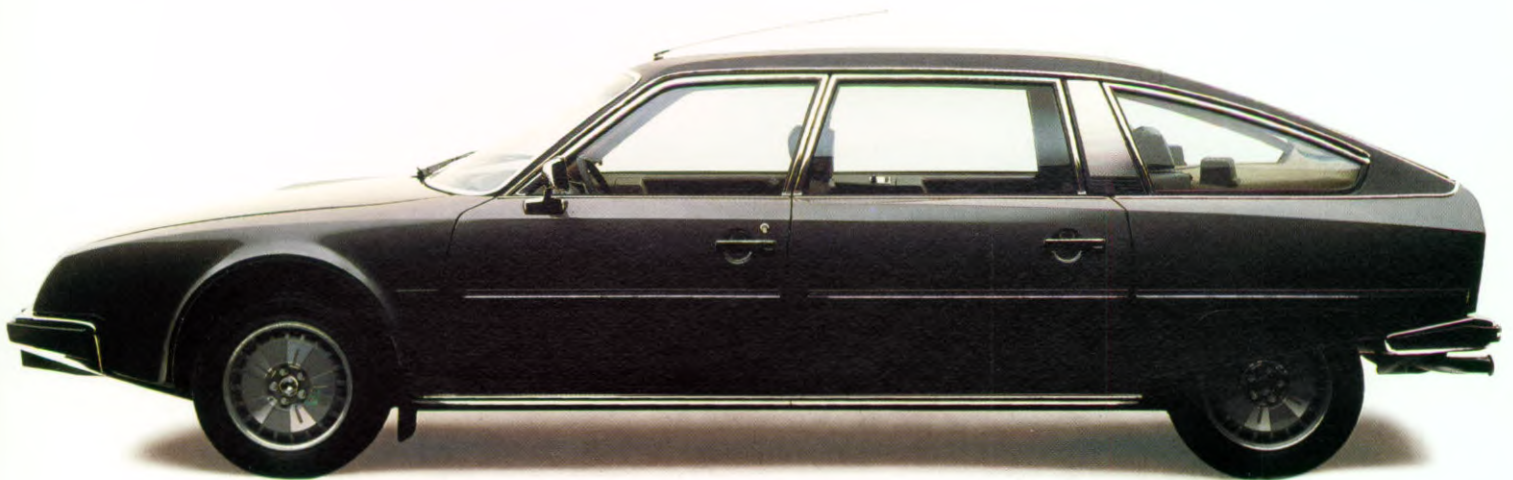


De standaarduitrusting omvat getint glas, airconditioning, zonwering achter en elektrisch bediende portierramen. De sterke, nieuwe 2,5 liter injectiemotor is goed voor al even indrukwekkende prestaties. De CX 25 Prestige is verkrijgbaar met handgeschakelde 5-versnel-

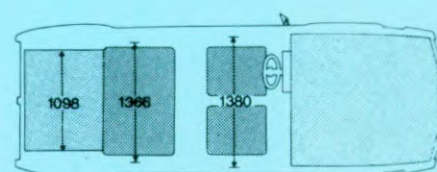
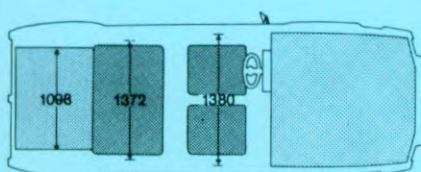
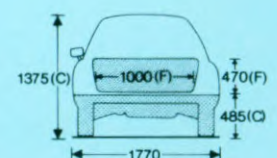
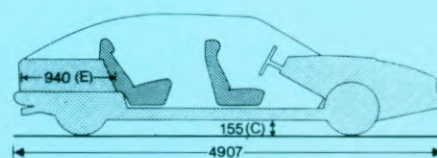
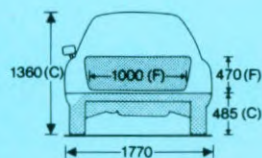
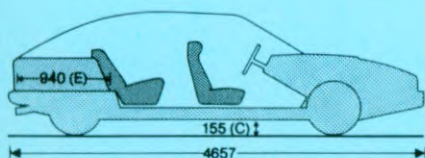
lingsbak en automatische transmissie met 3 versnellingen. De stoelen zijn bekleed met grijs velours. Voornaamste extra's: ieren bekleding in zwart of bordeaux. Lichtmetalen wielen met TRX banden. Cruise control.



In Nederland wordt de CX PRESTIGE zonder vinyl-dak geleverd.



TECHNISCHE GEGEVENS	CX BENZINE					CX DIESEL				
	CX 20 CX 20 Pallas		CX 25 Pallas IE	CX 25 GTI	CX 25 GTI Turbo	CX 25 Prestige	CX 25 D		CX 25 RD CX 25 TRD	CX 25 Limousine Turbo
CX BERLINES	4-bak	5-bak	5-bak aut.	5-bak aut.	5-bak	5-bak aut.	4-bak	5-bak	5-bak	5-bak
Motor										
Aantal cilinder	4 in lijn									
Cilinderinhoud (in cm ³)	1995	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500	2500
Boring x slag in mm	88 x 82	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92
Compressieverhouding	9,2 : 1	8,75 : 1	8,75 : 1	7,75 : 1	8,75 : 1	8,75 : 1	22,25 : 1	21 : 1	21 : 1	21 : 1
Maximum vermogen	ISO (in kW)	76,5	100	100	122	100	54	70	70	70
	DIN (in pk) bij t.p.m.	106 5500	138 5000	138 5000	168 5000	138 5000	75 4250	95 3700	95 3700	95 3700
Maximum koppel	ISO (in Nm)	163	206	206	290	206	147	210	210	210
	DIN (in kgm) bij t.p.m.	16,9 3250	21,5 4000	21,5 4000	30,0 3250	21,5 4000	15,3 2000	22,0 2000	22,0 2000	22,0 2000
Koeling	Door water en thermostatisch bediende ventilator(en)									
Overbrenging										
Versnellingsbak	mech. bed.	mech. bed.	aut.	mech. bed.	aut.	mech. bed.	mech. bed.	aut.	mech. bed.	mech. bed.
Aantal versnellingen	4 5	5 3	3	5 3	3	5 3	5 3	3	4 5	5
Pignon en kroonwiel	13x59	15x61	13x62	14x59	13x62	14x59	15x61	13x62	13x59	16x61
Stuurinrichting										
Type	Tandheugel bekrachtigd met automatische terugloop (Diravi)									
Aantal omwentelingen stuurwiel van aanslag tot aanslag	2,5									
Draaicirkelstraal tussen trottoirs (in m)	5,85	5,85	5,85	6,25	6,25	6,25	5,85	5,85	5,85	6,25
Remmen	Vóór: zelf-ventilerende schijven in de wielen. Achter: schijven in de wielen. Hydraulische hogedruk bekrachtiging. Circuits voor en achter gescheiden. Lastafhankelijke remkrachtbegrenzing.									
Ophanging	4 Onafhankelijke hydropneumatisch geveerde wielen. Stabilisatorstangen voor en achter. Hoogteregelaars voor en achter. 'Anti-reactie' voortrein.									
Elektrische uitrusting										
Accu	12 V 225/45 Ah	12 V 300/60 Ah	12 V 300/60 Ah	12 V 300/60 Ah	12 V 350/70 Ah	12 V 440/88 Ah	12 V 440/88 Ah	12 V 440/88 Ah	12 V 440/88 Ah	12 V 440/88 Ah
Wisselstroomdynamo	972 W-72 A	1080 W-80 A	1080 W-80 A	1080 W-80 A	1080 W-80 A	972 W-72 A	1080 W-80 A	1080 W-80 A	1080 W-80 A	1080 W-80 A
Afmetingen										
Aantal zitplaatsen	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Totaal glasoppervlak (in mm ²)	2,93	2,93	2,93	2,93	3,08	2,93	2,93	2,93	3,08	3,08
Inhoud bagageruimte (in dm ³)	507	507	507	507	507	507	507	507	507	507
Gewichten (in kg)										
Rijklar gewicht (excl. bestuurder)	1235	1370	1370	1385	1450	1370	1405	1450	1450	1450
Totaal belast gewicht	1780	1885	1885	1885	1910	1890	1905	1920	1920	1920
Nuttige belasting	545	515	515	500	460	520	500	470	470	470
Aanhanger gewicht onberemd/beremd	615/1300	685/1300	685/1300	685/1300	725/1300	685/1300	700/1300	725/1300	725/1300	725/1300
Maximum imperiaalgewicht (dak)	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Verbruiken (in liters per 100 km)										
Bij 90 km/h gestabiliseerde snelheid	7,9 7,2	7,4 9,2	7,4 9,2	8,0	8,1 8,6	6,5 6,1	5,7	5,5	5,5	5,5
Bij 120 km/h gestabiliseerde snelheid	9,7 9,2	9,3 11,4	9,3 11,4	9,9	9,6 10,5	8,7 8,1	7,3	7,5	7,5	7,5
Bij stadstraject	12,0 12,2	13,6 13,0	13,6 13,0	14,1	13,6 13,0	8,2 8,9	8,6	8,6	8,6	8,6
Inhoud brandstoftank (liters)	68	68	68	68	68	68	68	68	68	68
Verbruiken (1 :)										
Bij 90 km/h gestabiliseerde snelheid	12,6 13,8	13,5 10,8	13,5 10,8	12,5	12,3 11,6	15,3 16,3	17,5	18,1	18,1	18,1
Bij 120 km/h gestabiliseerde snelheid	10,3 10,8	10,7 8,7	10,8 8,7	10,1	10,4 9,5	11,4 12,3	13,6	13,3	13,3	13,3
Bij stadsrit	8,3 8,1	7,3 7,6	8,1 7,6	7,0	7,3 7,6	12,1 11,2	11,6	11,6	11,6	11,6
Prestaties										
Max. snelheid (in km/h)	176 176	200 194	201 194	217	200 194	147 156	174	174	174	174
400 m staande start (in sec.)	17,9 17,8	17,0 18,2	16,6 18,2	15,9	17,2 18,4	20,7 20,4	18,7	18,9	18,9	18,9
1000 m staande start (in sec.)	33,5 33,2	31,7 33,5	31,1 33,5	29,4	32,1 33,9	38,5 37,7	35,1	35,6	35,6	35,6
0-100 km (in sec.)	12,1 11,7	9,7 11,7	9,2 11,7	8,0	10,0 12,3	17,8 17,1	13,3	13,7	13,7	13,7



UITRUSTING Serie = □ Extra = △ Accessoire = ○	CX 20	CX 20 Pallas	CX 25 Pallas IE	CX 25 GTI	CX 25 GTI Turbo	CX 25 Prestige	CX 25 D	CX 25 RD Turbo	CX 25 TRD Turbo	CX 25 Limousine Turbo
Instrumentenpaneel										
Kilometertotaal- en dagtellers	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektrisch quartz klokje	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht minimum brandstofvoorraad	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor acculaadstroom	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelichten voor parkeer-, dim- en grootlicht	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor parkeerrem en voorremblokkenslijtage	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor knipperlichten	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor achterrauitverwarming	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor motoroliedruk	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlel. voor hydr. druk en remvloeistofpeil met testknop	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor waarschuwing 'onmiddellijk stoppen'	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor alarmverlichting	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor koelwatertemperatuur	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektronische toerenteller	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Controlelicht voor choke	□	□								
Koelwaterthermometer			□	□	□	□		□	□	□
Controlelicht voor voorgloeien							□	□	□	□
Elektrische oliepeilmeter		□	□	□	□	□	□	□	□	□
Econoscoop	□	□								
Turbodruk-indicatie					□			□	□	□
Bediening en veiligheid										
Lichtsignaal	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Rol gordels vóór	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Verstelling van rijkhoogte	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Enkelbl. ruitwissel met 3 snelh. waarvan 1 met interval	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Achterrauitrijlampen	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektrische ruitesproeier	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektrisch verwarmde achterrauit	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Gelaagde voorruit	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Diagnosesteker voor elektronische controle	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Binnenspiegel met dag- en nachtstand	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Intensiteitsregeling voor de instrumentenpaneelverlichting	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Kindersloten in achterportieren	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Stuurbekrachtiging met automatische terugloop (Diravi)	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Halogeen groot- en dimlicht	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Claxons met compressor	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Rol gordels achter	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5-Versnellingsbak	△	□	□	□	□	□	△	□	□	□
Automaat			△	△		△				
Mistlampen vóór				□	□					
Van binnenuit bedienbare buitenspiegel mechanisch (Elektrisch met ontdooiing)	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Gelijktijdige vergrendeling van 4 portieren achterklep en klepje tankdop met controlelicht in bestuurdersportier	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Comfort en afwerking										
Midden armsteun achter	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Luchtmond midden voor en aan zijkanten (verdraaibaar)	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Aansteker vóór met verlichting	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Beschermstrips op de flanken	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Rubberstrip achterbumper	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Afsluitbaar handschoenenkastje met binnenverlichting	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Asbakken vóór en achter	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Kofferruimteverlichting	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Make-up spiegel in de zonneklep van de passagier	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Verdraaibare zonnekleppen vóór	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Centr. plafonnier bediend door het openen van voorportieren (+A)	□	□+A	□+A	□+A	□+A	□+A	□	□+A	□+A	□+A
Kaartentasje in zonneklep bestuurder	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Luchtaanjager met 3 snelheden	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Gescheiden voorstoelen met verstelling in lengterichting en rugleuningsverstelling	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Moquette vloerbedekking	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Bergruimte in de voorportieren	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Elektrisch te bedienen voorportieruit (+A)	□	□	□	□+A	□+A	□+A	□	□	□	□+A
Bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Verlichting van het contactslot	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□
Aansteker achter										
Hoofdsteunen voor (+A)	□	□+A	□+A	□+A	□+A	□+A	□	□	□	□+A
Airconditioning (Isother verplicht)	△	△	△	△	△	□	△	△	△	△
Leren bekleding		△	△	△	△	△			△	
Bergtassen in rugleuningen voorstoelen		□	□	□	□	□	△	□	□	□
Isother (1)	△	□	□	□	□	□	△	□	□	□
Temperatuurregelaar (alleen in combinatie met Isother)	△	□	□	□	□	□	△	□	□	□
Spoiler achter				□	□			□	□	
Spots vóór en achter		□	□	□	□				□	
Radio-uitrusting antenne + 2 luidsprekers (□) antenne + 4 luidsprekers (*)	□	□	□	□	□	□*	□	□	□	□
Lussen aan de middenstijlen						□				
Verlichting van het motorcompartiment				□	□					
Lichtmetalen wielen (vier) met TRX-banden			△	□	□	△		△	□	△
Snelheidsregelaar			△	△		△		△	△	△
Geverniste metalic lak of zwarte lak	△	△	△	△	△	□	△	△	△	△

(1) 'Isother' omvat thermische isolatie van het dak (behalve bij de 'extra' schuifdak), getint glas, twee rol gordijntjes op de hoedenplank, zonnekleppen boven de achterportieren en thermische isolatie onder de achterbank.

GEWOON DE BESTE BREAKS DIE ER BESTAAN

De CX Break en Familiale nemen in de autowereld een unieke plaats in. Hoewel de grote modellen van andere Europese merken ermee lijken te concurreren, mag toch zonder overdrijving worden gesteld dat geen ervan de CX kan evenaren. Geen enkele andere auto in dit genre biedt zo'n combinatie van stijl en luxe, snelheid en bedieningsgemak, zoveel absolute bruikbaarheid als de CX Break of Familiale. De CX ligt nu eenmaal lichtjaren voor op de cabine-plus-laadbak benadering, die gebruikelijk is bij het ontwerp van een stationcar. Een CX Break of Familiale mag dan de stijl, het comfort en het vermogen hebben van een CX Berline, de auto is bewust geconstrueerd om een grote lading te vervoeren. Vandaar de langere wielbasis, het zelfstellende hydropneumatische veersysteem en de sterkere, bekrachtigde remmen.

Het aërodynamische effect van deze CX is grotendeels gelijk aan dat van de CX Berline, met hetzelfde rustige, stabiele, moeiteloze weggedrag bij hoge snelheden. Het gedeeltelijk verhoogde dak levert wél meer hoofd- en laadruimte op, maar geen extra luchtweerstand. De totale aërodynamiek is dan ook beter dan bij veel gewone personenwagens. En dat kan van de meeste concurrenten niet gezegd worden!

Dank zij het hydropneumatische veersysteem van Citroën kan een nuttige lading van 700 kg veilig worden vervoerd. Dat is meer dan in vrijwel elke andere auto. Behalve in het gewone verkeer wordt de CX Break ook regelmatig gebruikt om een ongewone lading te vervoeren, bijvoorbeeld als tv-camerawagen, waarbij de legendarische souplesse en stabiliteit tot het uiterste worden beproefd. De bestuurder kan dank zij de hydro-



pneumatische wielophanging de rijkhoogte van de auto vergroten en verkleinen, voor makkelijker in- en uitladen, gebruik van een trekhaak of het vermijden van obstakels. De compacte achterwielophanging neemt geen laadvolume weg. Maar natuurlijk is dat nog maar de helft van het verhaal. Geen andere auto in deze klasse biedt zo'n wegligging, comfort en ongevoeligheid voor slechte wegen als de CX met zijn hydropneumatische systeem, dat deze auto zo'n moeiteloos, veilig rijgedrag geeft bij hoge snelheden.

DE ENIGE AUTO VAN DIT FORMAAT MET VOORWIELAANDRIJVING

Dit zijn de enige écht grote, multi-functionele auto's met de trekkracht, gewichtsverdeling en besturingsvoordelen van voorwielaandrijving. Ook wordt er laadvolume door gewonnen, omdat er geen cardan-as of aandrijfsysteem voor de achterwielen is gemonteerd dat vloer-ruimte wegneemt. De extra ruimte

achterin betekent niet dat de auto van achteren verder oversteekt. Ondanks de lange wielbasis – maar liefst 295 mm groter dan een standaard CX Berline – blijft de stabiliteit van een-wiel-op-elkehoek gehandhaafd, zodat het grootste deel van de lading binnen de wielbasis ligt. De besturing is hierdoor steeds gelijk, ongeacht de belasting.

DE CX BREAK IS BOVENDIEN EEN SNELLE, LUXUEUZE WAGEN

Ondanks hun afmetingen zijn de CX Breaks verrassend snelle, zuinige auto's. Ze zijn verkrijgbaar in verschillende prestatieniveaus, van extra zuinig tot extra snel. Of met alles in één, zoals de CX 25 TRD Turbo Break met 2,5 liter dieselmotor en turbocompressor: goed voor een topsnelheid van 170 km/h en een uitzonderlijk laag brandstofverbruik van slechts 1 : 16,1 bij 90 km/h constant. De 2,5 liter motor met benzine-inspuiting heeft een verbeterd koppel voor snellere

acceleratie – in minder dan 10,2 seconden van 0-100 km/h, met een topsnelheid van 194 km/h. Het flexibele koppellendement van de motor betekent ook dat u minder hoeft te schakelen in drukverkeer of met een zware lading. De injectiemotor is zowel leverbaar met handgeschakelde 5-versnellingsbak als met automatische transmissie. Deze auto's, die qua interieur gelijk zijn aan de CX Pallas Berline, horen tot de snelste, meest luxueuze modellen die er in deze klasse te koop zijn.

Andere types uit het programma zijn leverbaar met een moderne, zeer efficiënte 2 liter benzine-motor of een al even geavanceerde 2,5 liter dieselmotor. Elke Break of Familiale heeft rembekrachtiging met geventileerde schijfremmen vóór. De maximale achterremdruk is evenredig met de belading van de auto, zodat u er steeds normaal mee kunt remmen, ongeacht de mate van belasting.





ALS 'T OM LOUTER LAADVERMOGEN GAAT, HEEFT EEN CX BREAK GEEN ECHTE CONCURRENTEN

Het Diravi systeem van Citroën past de stuurbeheersing automatisch aan bij de rijnsnelheid. Zo houdt u ook bij hoge snelheden "gevoel" in het stuur, terwijl parkeer manoeuvres vingerlicht kunnen worden uitgevoerd. Voorwielaandrijving (waardoor het grootste deel van het onbeladen gewicht boven de aangedreven wielen ligt), verlengde wielbasis en hydropneumatische wielophanging zorgen ervoor dat de CX ook bij zware belading nooit zijn neus omhoog steekt. Dit bevordert de trekkracht en richtingsstabiliteit.

Of u nu personen of voorwerpen wilt vervoeren, het CX programma biedt u volop keus.

De Break heeft plaats voor vijf volwassenen, met een overblijvende laadruimte van bijna 1163 dm³ met vlakke bodem. Met opgeklapte achterbank wordt dit meer dan 2128 dm³. De CX 25 TRI Break en CX 25 TRD Turbo Break hebben een achterbank die ook voor één- of tweederde opklapbaar is, voor nog meer transportmogelijkheden. De Familiale heeft een extra rij zitplaatsen en biedt royaal plaats aan acht volwassenen, met een laad - volume van meer dan 458 dm³. Of aan vijf volwassenen met bijna 1062 dm³ bagage. Beide modellen zijn voorzien van brede achterportieren en een diep doorlopende achterklep, voor makkelijk in- en uitladen zonder hinder van hoge randen aan onder- of boven

kant. Denkt u over de aanschaf van een auto met extra laadruimte, kijk dan eerst naar de CX. Want dat is de beste norm voor de beoordeling van andere auto's in deze klasse.

CX 20 BREAK

De CX 20 Break is een uiterst efficiënte, prijsbewuste auto voor talloze toepassingen. Met een laadvolume van maximaal 2128 dm³ met opgeklapte achterbank en een nuttig laadvermogen tot 690 kg. Dank zij de verlengde wielbasis, de extra lange en extra hoge carrosserie, het hydropneumatische veersysteem en de krachtige schijfremmen kunt u een CX Break echt afladen. Aërodynamische vormgeving en 2 liter benzinemotor leveren de CX 20 een maximum snelheid op van 165 km/h, en een verbruik van slechts 1 : 12,8 bij 90 km/h constant. Ook deze bijzonder praktische auto is uiteraard compleet uitgerust. De interieurafwerking is gelijk aan de CX 20 Berlina. Voornaamste extra's: metallic lak. 5-Versnellingsbak. Getint glas. Lichtmetalen wielen.

CX 25D BREAK

Uitgerust als de CX 25 Break, maar met een efficiënte dieselmotor van 2,5 liter die soepel presteert en toch maar 1 : 16,1 verbruikt bij 90 km/h constant. Voornaamste extra's: metallic lak. 5-Versnellingsbak. Getint glas. Lichtmetalen wielen.





DE SNELSTE, MEEST LUXUEUZE BREAK DIE ER TE KOOP IS

CX 25 TRI BREAK

Enorme prestaties en luxe in een ongeëvenaard veelzijdige vorm. De 2,5 liter motor brengt de CX 25 TRI naar een topsnelheid van 194 km/h, en trekt van 0-100 km/h in slechts 10,2 seconden. Even comfortabel uitgerust als de CX Pallas Berline. Verkrijgbaar met handgeschakelde 5-bak of automatische versnelling. De CX 25 TRI heeft een tweedelige achterbank voor nog meer laadmogelijkheden. Tot de standaarduitrusting behoren een toerenteller, digitaal kwartsklokje, radio-uitrusting met 4 luidsprekers, centrale deurvergrendeling en vloerbedekking in de hele bagageruimte. Voor- en achterstoelen met hoofdsteunen. Elektrisch bediende portier ramen. Lichtmetalen wielen met TRX banden. Voornaamste extra's: airconditioning. Metallic lak. Cruise control.

CX 25 TRD BREAK

De optimale Diesel Break. Met een turbo-compressor voor een maximum snelheid van 170 km/h en een zuinig brandstofverbruik: 1 : 16,1 bij 90 km/h constant. En met het complete comfort van de Pallas. Als u op zoek bent naar een luxueuze wagen die een enorme lading aankan en nog sterk en zuinig is ook, dan vindt u die in de CX 25 TRD. Uitgerust als de CX 25 TRI Break, maar met een instrumentarium dat is aangevuld met voorgloeitwaarschuwinglampje en turbodruk-indicatie. Voornaamste extra's: airconditioning. Metallic lak. Cruise control.





DE PERSONEN-EXPRES

CX 20 FAMILIALE

De Familiale biedt plaats aan acht volwassenen met daarbij nog een geweldige bagageruimte. Of aan vijf volwassenen met bijna net zoveel laadruimte als de Breaks. De CX 20 heeft een 2 liter benzine motor en is uitgerust als de CX 20 Berline, maar bovendien met getint glas en zonwering aan de achterzijde. Ondanks de extra zitplaatsen bieden de Familiales een enorm laadvolume: 458 dm³ bij 8 inzittenden, 1062 dm³ met opgeklapte achterbank.

Voornaamste extra's: airconditioning. Lichtmetalen wielen (4). Metallic lak.

CX 25 D FAMILIALE

Uitgevoerd als de CX 20 Familiale, maar met een zuinige 2,5 liter dieselmotor die bij 90 km/h constant slechts 1 : 16,1 gebruikt.

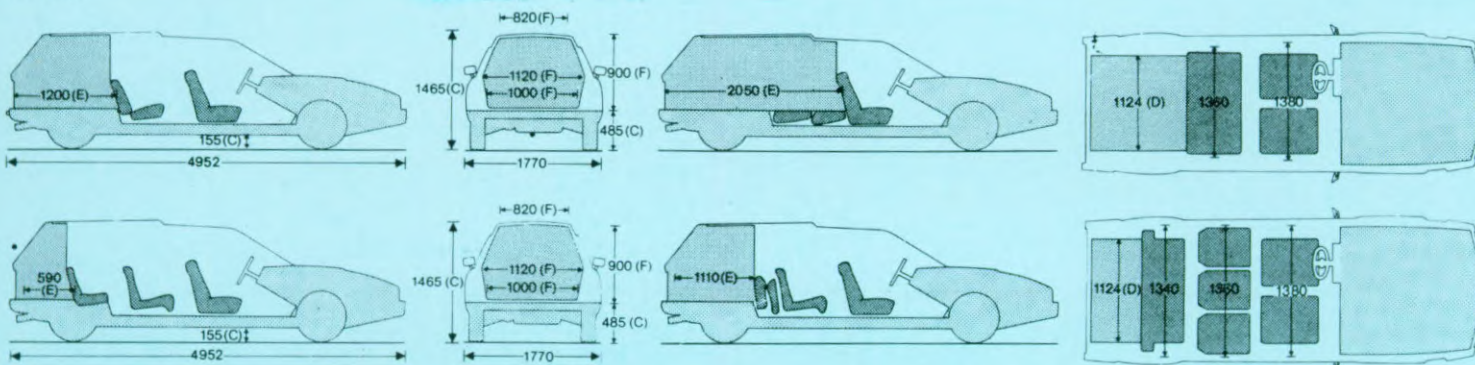
Voornaamste extra's: airconditioning. Lichtmetalen wielen (4). Metallic lak.



TECHNISCHE GEGEVENS
CX Breaks
CX Familiales

	CX 20		CX 25 TRI		CX 25 D		CS 25 TRD Turbo	CX 20	CX 25 D	
Motor										
Aantal cilinders	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Cilinderinhoud (cm ³)	1995	1995	2500	2500	2500	2500	2500	1995	2500	
Boring x slag in mm	88 x 82	88 x 82	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	93 x 92	88 x 82	93 x 92	
Compressieverhouding	9,2 : 1	9,2 : 1	8,75 : 1	8,75 : 1	22,25 : 1	22,25 : 1	21 : 1	9,2 : 1	22,25 : 1	
Maximum vermogen	ISO (in kW)	76,5	76,5	100	100	54	54	70	76,5	54
	DIN (in pk)	106	106	138	138	75	75	95	106	75
	bij t.p.m.	5500	5500	5000	5000	4250	4250	3700	5500	4250
Maximum koppel	ISO (in Nm)	163	163	206	206	147	147	216	163	147
	DIN (in kgm)	16,9	16,9	21,5	21,5	15,3	15,3	22,0	16,9	15,3
	bij t.p.m.	3250	3250	4000	4000	2000	2000	2000	3250	2500
Koeling	Door water en elektrische thermostatisch bediende ventilatoren									
Overbrenging										
Versnellingsbak	Mechanische bediening			Aut.		Mechanische bediening		Mechanische bediening		
Aantal versnellingen	4	5	5	3 ⁽¹⁾	4	5 ⁽¹⁾	5	5	5	
Pignon en kroonwiel	13 x 59	13 x 59	15 x 61	13 x 62	13 x 59	13 x 59	16 x 61	13 x 59	13 x 59	
Stuurinrichting										
Type	Tandheugel. Bekrachtigd met automatische terugloop (Diravi)									
Aantal omwentelingen stuurwiel van aanslag tot aanslag	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	
Draaicirkelstraal tussen troitours (in mm)	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	6,25	
Remmen	Voor: zelf-ventilerende schijven in de wielen. Achter: schijven in de wielen. Hydraulische hogedruk bekrachtiging. Circuits voor en achter gescheiden. Lastafhankelijke remkrachtbegrenzing achter.									
Ophanging	4 Onafhankelijke hydropneumatisch geveerde wielen. Stabilisatorstangen voor en achter. Hoogteregelaars voor en achter. 'Anti-reactie' voortrein.									
Elektrische uitrusting										
Accu	12 V 225/45 Ah		12 V 300/60 Ah		12 V 440/88 Ah		12 V 225/45 Ah	12 V 440/88 Ah		
Wisselstroomdynamo	972 W-72 A		1080 W-80 A		1080 W-80 A		972 W-72 A	1080 W-80 A		
Afmetingen										
Aantal zitplaatsen	5	5	5	5	5	5	5	8	8	
Totaal glasoppervlakte (m ²)	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	2,93	
Inhoud bagageruimte (dm ³)	1163	1163	1163	1163	1163	1163	1163	458	458	
Inhoud bagageruimte met neergeklapte achterbank (dm ³)	2128	2128	2128	2128	2128	2128	2128	1062	1062	
Gewichten (R.D.W.)										
Rijklar gewicht (excl. bestuurder)	1320	1320	1427	1445	1442	1442	1502	1371	1462	
Totaal belast gewicht	2080	2080	2165	2165	2190	2190	2200	2080	2190	
Nuttige belasting	760	760	738	720	748	748	698	709	728	
Aanhanger gewicht onberemd/beremd	695/1300		730/1300		755/1300		695/1300	755/1300		
Max. imporiaalgewicht (dak)	80	80	80	80	80	80	80	80	80	
Verbruiken (in liters per 100 km)										
Bij 90 km/h gestabiliseerde snelheid	8,1	7,8	8,0	9,7	6,6	6,2	6,2	7,8	6,2	
Bij 120 km/h gestabiliseerde snelheid	10,6	9,8	9,9	11,9	8,8	8,2	8,1	9,8	8,2	
Bij stadstraject	12,0	12,2	13,6	13,0	8,2	8,9	8,6	12,2	8,9	
Inhoud brandstoftank (in liters)	68	68	68	68	68	68	68	68	68	
Prestaties										
Max. snelheid (in km/h)	168	165	194	190	145	151	170	165	151	
400 m staande start (in sec.)	18,6	18,9	17,2	18,4	21,6	21,7	18,9	18,9	21,7	
1000 m staande start (in sec.)	35,0	35,3	32,4	34,1	40,0	40,2	35,8	35,3	40,2	
0-100 km/h (in sec.)	14,1	14,2	10,2	12,4	19,8	20,4	13,9	14,2	20,4	

(1) Extra.



(C) Draaiende motor. (D) Tussen de wielkasten. (E) Vloerlengte. (F) Breedte deuropening.

UITRUSTING	CX Breaks						CX Familiales	
	Serie = □ Extra = △ Accessoire = ○	CX 20	CX 25 TRI	CX 25 D	CX 25 TRD Turbo	CX 20	CX 25 D	
Instrumentenpaneel								
Kilometertotaal- en dagtellers	□	□	□	□	□	□	□	
Elektrisch quartz klokje	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht minimum brandstofvoorraad	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor acculaadstroom	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelichten voor parkeer-, dim- en grootlicht	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor parkeerrem en voorremblokkenslijtage	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor knipperlichten	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor achterrautverwarming	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor motoroliedruk	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor hydraulische druk en remvloeistofpeil met testknop	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor waarschuwing 'onmiddellijk stoppen'	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor alarmverlichting	□	□	□	□	□	□	□	
Controlelicht voor koelwatertemperatuur	□	□	□	□	□	□	□	
Koelwatertemperatuurmeter		□		□				
Turbodruk-indicatie				□				
Elektronische toerenteller	□	□		□	□			
Elektrische motoroliepeilmeter		□	□	□			□	
Controlelicht voor choke (benzine) of voorgloeien (diesel)	□		□	□	□	□	□	
Econoscoop					□			
Bediening en veiligheid								
Lichtsignaal	□	□	□	□	□	□	□	
Rolgordels vóór	□	□	□	□	□	□	□	
Verstelling van rijkhoogte	□	□	□	□	□	□	□	
Stuurbechrachting met automatische terugloop (Diravi)	□	□	□	□	□	□	□	
Ruitwisser met 3 snelheden, waarvan 1 met interval	□	□	□	□	□	□	□	
Mistachterlichten	□	□	□	□	□	□	□	
Halogeen groot- en dimlicht	□	□	□	□	□	□	□	
Achteruitrijlampen	□	□	□	□	□	□	□	
Elektrische ruitesproeier	□	□	□	□	□	□	□	
Elektrische verwarmde achterraut	□	□	□	□	□	□	□	
Gelaagde voorruit	□	□	□	□	□	□	□	
Diagnosesteker voor elektronische controle	□	□	□	□	□	□	□	
Binnenspiegel met dag- en nachtstand	□	□	□	□	□	□	□	
Intensiteitsregeling voor de instrumentenpaneelverlichting	□	□	□	□	□	□	□	
Kindersloten in achterportieren	□	□	□	□	□	□	□	
Afsluitbare tankdop	□	□	□	□	□	□	□	
Ruitwisser/sproeier op de achterraut	□	□	□	□	□	□	□	
Claxon met compressor		□		□				
5-versnellingsbak	△	□	△	□	□	□	□	
Automaat		△						
Veiligheidsgordels achter	○	○	○	○	○	○	○	
Van binnenuit mechanisch verstelbare buitenspiegels	□	□	□	□	□	□	□	
Comfort en afwerking								
Luchtmonden voor en aan zijkanten verdraaibaar	□	□	□	□	□	□	□	
Aansteker voor met verlichting	□	□	□	□	□	□	□	
Beschermstrips op de flanken	□	□	□	□	□	□	□	
Neerklapbare achterbank	□	□	□	□	□	□	□	
Inox-strips op de laadvloer	□	□	□	□	□	□	□	
Afsluitbaar handschoenenkastje met verlichting	□	□	□	□	□	□	□	
Matzwarte zijruitomlijsting	□	□	□	□	□	□	□	
Asbakken voor en achter	□	□	□	□	□	□	□	
Make-up spiegel in de zonneklep van de passagier	□	□	□	□	□	□	□	
Verdraaibare zonnekleppen voor	□	□	□	□	□	□	□	
Centrale plafonnier bediend door het openen van voorportieren	□	□	□	□	□	□	□	
Plafonnier achter	□	□	□	□	□	□	□	
Kaartentasje in zonneklep bestuurder	□	□	□	□	□	□	□	
Luchtaanjager met 3 snelheden	□	□	□	□	□	□	□	
Gescheiden voorstoelen met verstelling in de lengterichting en rugleuningverstelling	□	□	□	□	□	□	□	
Moquette vloerbedekking	□	□	□	□	□	□	□	
Bergruimte in de voorportieren	□	□	□	□	□	□	□	
Hoofdsteunen vóór	□	□	□	□	□	□	□	
Rubberstrip op achterbumper	□	□	□	□	□	□	□	
Stoelbekleding stof	□	□	□	□	□	□	□	
Pallas stoelbekleding en gedeelde achterbank		□		□				
3 Hoofdsteunen achter		□		□				
Airconditioning ⁽¹⁾	△	△	△	△	△	△	△	
Temperatuurregelaar (1)	△	△	△	△	□	□	□	
Isother ⁽²⁾	△	△	△	△	□	□	□	
Snelheidsregelaar		△		△				
Elektrisch te bedienen voorportierritten	□	□+A	□	□+A	□	□	□	
Centrale deurvergrendeling (vier)		□		□				
Geverniste metaallak of zwarte lak	△	△	△	△	△	△	△	
Radio-uitrusting (antenne + 2 luidsprekers)	□	□	□	□	□	□	□	
2 Extra luidsprekers achter		□		□				
Bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar	□	□	□	□	□	□	□	
Lichtmetalen wielen (vier) (met TRX-banden*)	△	□*	△	□*	△	△	△	

(1) Deze 'extra' verplicht in combinatie met 'Isother'. (2) 'Isother' omvat thermische isolatie van het dak, getint glas, zonnekleppen boven de achterportieren en thermische isolatie onder de achterbank en onder het dak.

UIT BETERE IDEEËN ONTSTAAN BETERE AUTO'S

RISICO-PREVENTIE

Hoe perfect een auto ook is, veiligheid begint bij de bestuurder.

Ergonomische bedieningsorganen en een ontspannen rijkhouding zijn eerder noodzaak dan luxe, zeker nu vermoeidheid van de bestuurder tot de meest voorkomende oorzaken van een ongeval behoort. Een goede aërodynamische vormgeving reduceert de hinder van windgeruis en maakt de auto makkelijker bestuurbaar bij hoge snelheden.

Verbeterde vering en besturingsgeometrie betekenen ook een veiliger wegligging en groter remvermogen.

Een doordachte vorm van de voorruit zorgt voor maximaal zicht en houdt het glas al enigszins vrij van regenwater, zodat kan worden volstaan met één grote ruitwischer, die een groter oppervlak schoonhoudt. In de wisser is tevens een sproeier ingebouwd, die de reinigingsvloeistof direct op de gewenste plaats spuit.

De hydropneumatische wielophanging zorgt voor een constant gelijkblijvende wendbaarheid, ongeacht de belading van de auto.

RISICO-BEPERKING

Het casco van de CX is ontworpen als een veiligheidskooi, omgeven door vervormbare kreukelzones. Hierbij werden computers gebruikt om de vereiste sterkte en elasticiteit van de gebruikte materialen te berekenen en botsproeven om te bevestigen dat de resultaten voldoen aan internationale normen. De tandheugelbesturing is achter de motor geplaatst en ook de kruiskoppelingen helpen voorkomen dat de stuurkolom wordt opgeduwd in de richting van de bestuurder. Zou deze desondanks tegen het stuur worden gedrukt, dan knikt dit een-spakige ontwerp van hem weg, waardoor de schok wordt gedempt. Bij een heftige frontale botsing zal de dwarsgeplaatste motor minder makkelijk de passagiersruimte worden binnengedrukt.

Elke CX is standaard voorzien van hoofdsteunen, die de kans op nekletsel verminderen.

BETERE CONSTRUCTIETECHNIEKEN

Net zoals de auto's van Citroën vaak de eerste waren met fundamentele verbeteringen in de auto-technologie, heeft zij ook enorme inspanningen geleverd om de kwaliteit van het productieproces te verbeteren. In de nieuwe motorenfabriek worden op grote schaal computers gebruikt bij het fresen en afwerken. Computergestuurd ontwerp heeft bijgedragen tot een rationalisering van het aantal



afzonderlijke carrosseriedelen (en daarmee het aantal lassen en de kans op roestvorming verminderd). Ook door het inzetten van lasrobots is de kwaliteit verbeterd.

Sommige delen van het casco worden gemaakt van diverse materialen, die speciaal zijn gekozen om hun constructieve functie en de kans op corrosie voor het betreffende deel van de carrosserie. Een deel van de gebruikte bouten wordt geëgalvaniseerd om corrosie tegen te gaan. Iedere CX wordt bovendien gekataforiseerd en geëgalvaniseerd, waarbij in totaal o.m. vijf harslagen worden aangebracht vóór de definitieve kleurlak (bij sommige metallic kleuren en zwart volgt ook nog een lak-finish). Bovendien worden holle delen ingespoten met was, naden opgevuld met flexibele pakkingstrips en de onderzijde voorzien van een anti-steenslaglaag. Hierdoor kan Citroën een anti-corrosiegarantie geven van 5 jaar, waarvoor alleen twee herhalingsbeurten nodig zijn.

LAGERE PRIJS PER KILOMETER

Een CX met benzinemotor heeft, sinds onlangs een nieuw onderhoudsschema werd ingevoerd, nog maar eenmaal per 20.000 km een servicebeurt nodig, met tussentijds eenmaal olierversen. De diesels doen het ook prima, met een interval van 22.500 km en slechts twee verversingsbeurten tussendoor. Elke CX is voorzien van een diagnosecontact voor lagere onderhoudskosten. Alle CX modellen met brandstofinspuiting hebben een gloednieuw geïntegreerd

elektronisch ontstekingsstelsel, dat geen bewegende delen bevat en nooit hoeft te worden bijgesteld. De hydropneumatische wielophanging kent geen conventionele schokdempers. En geen hoofdremcilinder die wegens slijtage moet worden vervangen.



Hoewel het theoretisch mogelijk is om een auto te construeren die na een botsing vrijwel onbeschadigd is, zouden hierbij op de inzittenden krachten worden uitgeoefend die onaantvaardbaar zijn. Het ontwerp moet de gulden middenweg zijn tussen beschermende stevigheid en absorberend vermogen om de snelheid van de auto te verminderen en deze krachten te reduceren.

Computer Aided Design kan een aanwijzing geven over de noodzakelijk vereiste stevigheid, maar alleen uit praktijkproeven, waarbij gebruik wordt gemaakt van o.m. high-speed filmcamera's, en de daaruit volgende analyses kunnen het absorberend vermogen en de elasticiteit bij een botsing worden afgeleid. Veiligheids-botsproeven zijn een onderdeel van voortdurend onderzoek. Zodra er een nieuwe versie van een model is ontwikkeld, moet deze worden getest alvorens hij op de markt kan worden gebracht.

Voor strategische delen van de carrosserie worden materialen gekozen die passen bij de functie en de risico's waaraan bepaalde delen van de auto in de loop der tijd blootstaan.

1) Gegalvaniseerd staal wordt op grote schaal in de constructie van de auto toegepast voor extra bescherming tegen roest op potentieel kwetsbare plaatsen.

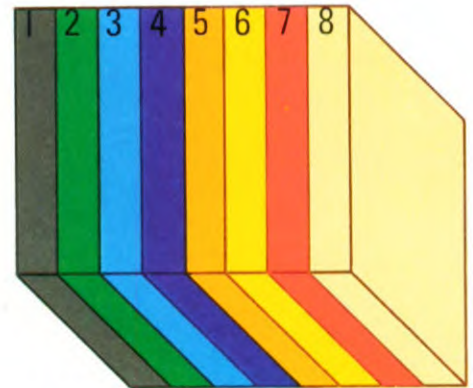
2) Gekataforeiseerd staal, dat vooral in de buitenkant van de carrosserie wordt verwerkt, biedt dezelfde bescherming als gegalvaniseerd staal. Als de galvanische of kataforese laag wordt beschadigd, heeft deze de neiging om "terug te kruipen" over de kras en zo het staal weer tegen corrosie te beschermen.

Citroëns worden verkocht in 107 landen over de hele wereld, waar ze worden blootgesteld aan de meest uiteenlopende weg- en weersomstandigheden. De auto die u koopt, is dan ook geconstrueerd om de slechtste omstandigheden die hij kan tegenkomen, probleemloos te weerstaan.

1) Door keuze van de juiste kwaliteit staal en toepassing van een strenge materiaalcontrole kan roestvorming al worden voorkomen vóór de laklaag wordt aangebracht. Bij de modellering van het staal wordt in de persen een oplosbaar smeermiddel gebruikt, dat daarna kan worden afgespoeld zonder dat daarbij eventueel bijtend-zure reinigingsmiddelen nodig zijn.

2) Sommige delen van de carrosserie zijn al gevormd uit geanodiseerd staal, maar het hele casco wordt ondergedompeld in een oplossing van vloeibaar zinkfosfaat. Die wordt vervolgens tot 180°C verhit om te versmelten met het staal, zodat een anti-corrosieve "drager" ontstaat waarop volgende lagen zich kunnen hechten.

3) Bij de kataforese-behandeling wordt gebruik gemaakt van elektrische stroom om de hele carrosserie te bedekken met een beschermende harslaag. De auto is de negatieve pool (kathode), zodat tijdens de behandeling geen zuurstof kan vrijkomen van het casco – hierdoor is dit veel minder gevoelig voor oxidatie (roest) dan bij het ouderwetse positieve "anode" systeem. De hele carrosserie wordt ondergedompeld en in beweging gebracht zodat de hars ook tot in alle holle ruimten doordringt.



4) Met plastische spuitkit worden alle carrosserie-openingen afgedicht.

5) De hele onderzijde en kwetsbare delen van de wielkasten worden voorzien van een mastieklag als bescherming tegen steenslag. Vervolgens vindt er nog een ML-behandeling plaats.

6) Een elektrostatische grondlaag wordt aangebracht door robot-verfspuiten en "gebakken" bij 140°C.

7) Twee lagen acryl lak worden kruislings over elkaar aangebracht voor een gelijkmatige dekking. Vervolgens wordt deze tot 130°C verhit zodat een hard, hoogglanzend oppervlak ontstaat. Bij sommige kleuren volgt nog een extra laag transparante lak.

8) De was die wordt ingespoten in holle ruimten en onder de spatborden blijft flexibel en vormt zo een levenslange bescherming van deze delen van de carrosserie.

Elke auto wordt tussen twee fasen van de behandeling steeds grondig gecontroleerd en teruggestuurd voor een herhaalde behandeling als ook maar de geringste afwijking wordt geconstateerd. Als de auto's kant en klaar van de montagelijnen komen, worden er willekeurig exemplaren uitgepikt waarmee 10.000 km wordt afgelegd, ook door zout water om te controleren of de bescherming constant is.

Vervangende plaatwerkdelen voor alle modellen van Citroën ondergaan eenzelfde serie behandelingen, zodat zij precies passen bij de oorspronkelijke delen van de carrosserie.



Een wijdvertakt service-net.

De Citroën agentenorganisatie in Europa omvat bijna 10.000 officiële service-adressen en is daarmee een van de grootste!

Meervoudige service.

Boeken met tijden van reparaties en onderhoudswerkzaamheden. Deze boeken die met grote zorg zijn samengesteld en door Franse verzekeringsmaatschappijen als maatstaf worden gehanteerd, geven nauwkeurig de tijden aan van alle ingrepen die een auto kan ondergaan. U kunt deze boeken altijd raadplegen en om nadere uitleg vragen.

Citroën Kroongarantie.

Citroën voelt zich verantwoordelijk voor alle auto's die de showroom verlaten. En blijft zich verantwoordelijk voelen. Vandaar de Citroën Kroongarantie. Een royale garantie in de stijl die Citroën eigen is:

Arbitrage van ANWB.

De Citroën Kroongarantie laat geen enkele ruimte voor misverstanden. Toch zouden beide partijen om een of andere reden elkaar weleens een keertje niet kunnen vinden. In dat geval kunt u een beroep doen op de ANWB voor een bindende uitspraak. Citroën is daaraan gebonden, u ook. Een alleszins eerlijke regeling.

1 jaar totale garantie.

De garantie op uw nieuwe Citroën is een totale garantie. Dat wil zeggen op onderdelen zowel als op arbeidsloon. Twaalf volle maanden lang, ongeacht het aantal gereden kilometers.

2 jaar garantie op het hydropneumatische veersysteem.

Het hydropneumatische veersysteem van de GSA, BX en CX is uniek om het comfort dat het biedt, uniek door zijn technisch vernuft en uniek omdat het onverslijtbaar is. Citroën is dermate overtuigd van de bedrijfszekerheid ervan, dat u 24 maanden lang totale garantie krijgt tot een maximum van 100.000 km.

5 jaar garantie op de volgens de ML-methode getectyleerde delen.

Citroën garandeert gedurende de eerste vijf jaar na aflevering van de nieuwe auto de roestwerende behandeling van de holle delen van uw auto, onder voorwaarde dat het daarbij behorende onderhoudsadvies wordt opgevolgd. Deze garantie dekt het risico van schade veroorzaakt door corrosie ontstaan aan de binnenzijde van het betrokken deel.

Gratis hulp onderweg.

Mocht uw Citroën tijdens het eerste jaar, om de een of andere reden stil komen te staan, wegens een storing waarvan de reparatie door de garantie gedekt wordt, dan komt de dichtsbijzijnde Citroën agent u te hulp. U hoeft maar te bellen en het komt voor elkaar. Gratis. Waar u ook bent in Europa.

Leasing bij Citroën.

U kunt bij Citroën ook leasen. Het voordeel van leasing is dat u op de cent nauwkeurig weet wat uw kilometerprijs is. Ook dat is een aspect van veilig en comfortabel rijden. Iedere Citroën agent kan u alle informatie over leasing verstrekken.

Dealerstempel:

Deze folder is samengesteld in de zomer van 1984 en betreft derhalve de modellen 1985. Citroën behoudt zich het recht voor om tussentijdse wijzigingen aan te brengen in de uitvoering van zijn auto's. De gegevens in deze folder kunnen dus nooit als bindend worden beschouwd.

N.B. De op diverse foto's afgebeelde veiligheidsgordels achter zijn in Frankrijk verplicht en behoren daar derhalve tot de serie-uitrusting. In Nederland worden zij niet standaard geleverd; zij zijn desgewenst als accessoire leverbaar.