

Nesta série abordamos aquilo que pode ser considerada a história viva do automóvel: modelos que ainda se vêem com alguma frequência a circular nas nossas estradas, carros demasiado novos para serem considerados antigos mas que, pelas suas características excepcionais, merecem ser recordados



O primeiro Citroën CX chegou ao mercado europeu em pleno Verão de 1974

Numa oficina Citroën perdida na Bretanha, um mecânico deita as mãos à cabeça ao ver o motor do CX. Um sorriso nervoso nos lábios e as palavras: «Tipicamente CX, o motor sobreaqueceu. Aquela buzina!».

Foi assim que os primeiros CX acabaram a sua amizade com muitos dos seus simpatizantes. A Citroën nunca mais quis ouvir falar deles, devido a defeitos de construção, mais tarde modificados. Mas o que era aquilo da buzina a tapar a grelha de ventilação? Quem se terá lembrado disto na Citroën? Bem, a genialidade e o disparate são dois conceitos muito próximos...

Pode ser o resultado de um *laissez-faire* francês, ou seja, uma distração proposada que caracterizaria para sempre o CX. Hoje em dia, os principais males do CX são a ferrugem e a falta de peças. No entanto, para os seus fãs trata-se de um carro com uma construção única. A sua característica técnica mais marcante reside

nas suspensões hidropneumáticas, herdeiras do DS/ID – os lendários *boca-de-sapo*. Mas quem é que se lembra de uma direcção denominada de Diravi ou do fantástico coeficiente aerodinâmico (CX, claro!) pouco maior que 0.3?

Na altura, ainda a Citroën se caracterizava pelo seu *design* visionário. Numa altura em que ninguém falava de CX, a marca concebeu... o CX. Baixo e esguio como um carro desportivo, no formato de uma gota de água. Nem de propósito, a Citroën apresentou a sua *deusa* precisamente no início da crise do petróleo de 1974. Mesmo... em cheio!

O consumo de um carro nunca é um factor secundário. Todos sabemos também que quanto menor é o valor CX, menor é o consumo de combustível. Nesse aspecto, os condutores do CX viveram uma experiência única: com os motores dos antecessores DS/ID, o novo modelo era ainda mais económica e veloz. A designação de

CX foi tudo menos inocente...

Para os adeptos da marca, este não foi um carro muito consensual, havia quem o achasse muito monótono, demasiado a direito.

A culpa do dilema deve ser atribuída à grandiosidade do DS e à elegância do ID, as referências da marca na altura, além do 2 CV e do Ami 8.

O *boca-de-sapo* incorporava tudo o que a Citroën simbolizava. Comprimento (4,84 m), altura (1,47 m), conforto imbatível e, sobretudo, técnica *avantgarde*. Por isso, a herança DS/ID tornou-se demasiado pesada para o CX.

O seu comprimento, reduzido para 4,65m, fazia com que ele se colasse ainda mais à estrada. Os 1,36m de altura também não eram suficientes – afinal, esta é a altura de um Porsche 911! E o papel da *limousine* estatal? A Citroën estava pronta para o cumprir, vontade partilhada por *monsieur le président*, Giscard d'Estaing. Foi assim que a Citroën desem-

penhou um papel de relevo no transporte da *Grande Nation*...

O principal obstáculo para a perfeita concretização deste papel era a direcção Diravi, herdada do desportivo SM, aquele que tinha motor Maserati. As 2,5 voltas entre batentes podiam proporcionar grande conforto, mas não eram a melhor solução para estradas muito sinuosas ou pisos com buracos a evitar. Muitos nunca se habituaram à sua extrema leveza. Mas Diravi reservava ainda uma segunda surpresa: a reposição automática na posição inicial, mesmo quan-

do o carro está parado, graças ao funcionamento hidráulico.

Não se pode, todavia, culpar esta direcção pelos acidentes que o carro possa ter causado. Mais facilmente poderemos atribuir culpas à distração provocada no condutor... pelo habitáculo revolucionário, onde o elemento rei era o volante de três hastes. Concebido pelo arquitecto de interiores Michel Harmand, a ideia era revolucionar o conceito de funcionalidade. Apesar da sua tentativa, os mostradores do painel de instrumentos tinham uma leitura muito complicada. Tudo

tem um funcionamento estranho, até mesmo a activação das luzes de mudança de direcção. Havia um interruptor para este propósito (em vez da tradicional alavanca). Enfim, uma carga de trabalhos...

Aqueles que ainda não estavam familiarizados com a Citroën tiveram de ter paciência para se habituarem a uma marca que, na altura, fazia de facto a diferença no mundo automóvel. Um exemplo? Os pedais de alta pressão que não exigiam tanta força como era normal. Vários foram os proprietários orgulhosos que che-

gavam a casa com um carro novinho em folha... já com os travões gastos.

Nunca houve modificações relevantes nestas características... *sui generis*. Depois do *restyling* de 1985 os olhos do carro ficaram redondos, mas no CX Série 2 continuava-se a travar e a ligar os piscas da mesma maneira. Tudo continuou na mesma na berlina até 1989 e na *break*, dois anos depois. Mas são estes pormenores que ainda hoje fazem com que este seja um carro único.

AUTO BILD

Citroën CX

Uma ideia divina

Genial, celestial e gigantesco. Velho e... ferrugento. Dois significados para um modelo único – o Citroën CX



Divino: o antecessor do CX foi o DS/ID que era ainda bastante alto. A primeira maravilha aerodinâmica dos anos 70, o CX era, para uma grande berlina, extremamente baixo



Versão CX para o conselho de estado, com uma terceira fila de bancos



Capitão Futuro: bonito de ver, mas os instrumentos do CX têm um funcionamento muito complicado. Velocímetro (à esquerda) e conta-rotações fazem reflexo sempre que a luz invade o habitáculo

Cronologia

1974 – Agosto: Introdução no mercado do CX 2000 (102 cv);

1975 – Janeiro: CX 2200 (112 cv). Setembro: versão de luxo Pallas. Dezembro: CX 2200D (66 cv);

1976 – Janeiro: CX 2000 e 2200 Break. Fevereiro: CX Prestige (2.4l, 115 cv). Julho: CX Super e Pallas recebem o motor do Prestige. CX 2200 a gasolina sai de circulação. Outubro: CX Break Familiarie;

1977 – Maio: CX GTi com 2.4l e 128cv;

1978 – Fevereiro: diesel de 2,5 litros (75 cv);

1980 – Julho: motor com carburador 2.4 de 120 cv;

1981 – Julho: motor com carburador 2.4. Guarda-lamas mais largos para todos os modelos;

1982 – Julho: CX 25 D, CX 20, CX 20 TRE (no lugar dos modelos Reflex D, Reflex e Athena);

1983 – Abril: CX 25 RD Turbo e CX 25 TRD (95 cv). Julho: 2,5 litros no lugar do bloco 2.4;

1984 – Julho: introdução do CX 25 GTi Turbo (168 cv);

1985 – Julho: CX Série 2 com os modelos CX 20 RE, 22 TRS (115 cv, novo motor), 25 RI, 25 TRI, 25 GTi Turbo, 25 Prestige, 25 RD, 25 RD Turbo, 25 limousine Turbo.

1987 – Introdução do CX 25 TRD Turbo 2 (120 cv). Em Outubro é fabricado o milionésimo CX;

1989 – A berlina deixa de ser fabricada e é substituída pelo XM. A break é produzida na Heuliez até 1991.



Para cima... elevação da suspensão hidropneumática. Na consola (foto em baixo) estão os comandos de variação da distância ao solo: normal, meia elevação (passar eventuais obstáculos) e elevada (troca de pneus, inspecções) ... e para baixo: o CX nunca deve andar nesta posição. Os CX mais antigos assumem esta posição quando estão estacionados durante muito tempo



Características técnicas das principais versões CX

Modelo	CX 2000	CX 2200	CX Prestige 2400	CX 2500 D	CX 2500 TRD Turbo	CX 25 TRI Break
Anos de construção	1974-83	1974-83	1976-83	1978-85	1983-85	1985-91
Cilindros	R4 horizontal					
Cilindrada	1 985 cc	2 175 cc	2 347 cc	2 500 cc	2 500 cc	2 500 cc
Potência	102 cv	112 cv	115/130 cv	75 cv	95 cv	138 cv
Caixa	4 velocidades	4 velocidades	5 velocidades	5 velocidades	5 velocidades	5 velocidades
Suspensão	Independente em cada roda, suspensão hidropneumática					
Comprimento	4,660 m	4,929 m	4,660 m	4,660 m	4,660 m	4,916 m
Largura	1,730 m	1,770 m	1,750 m	1,750 m	1,750 m	1,734 m
Altura	1,360 m	1,465 m	1,360 m	1,360 m	1,360 m	1,357 m
Dist. entre eixos	2,845 m	2,845 m	3,095 m	2,845 m	2,845 m	3,095 m
Vel. máxima	174 km/h	179 km/h	180/190 km/h	156 km/h	174 km/h	198 km/h
Consumo	9,5 l/100 km	9,0 l/100 km	11,6 l/100 km	7,1 l/100 km	7,1 l/100 km	10,4 l/100 km



Na consola central estão os comandos da ventilação (esquerda) e do sistema hidropneumático. Os manípulos de correr emperram com os anos, mas não deixam de funcionar

Política condicionou lançamento em Portugal

Carrinha revolucionária

Lançado em 1974, o Citroën CX vê adiada a sua entrada em Portugal: os momentos revolucionários não são politicamente correctos para berlinas topo de gama... Só em 1976 a primeira de muitas siglas com X cá aparece, timidamente e sob a forma... de carrinha. Na altura, as breaks nada tinham de lazer, eram carros de trabalho, logo perfeitamente aceitáveis num ambiente político que começava a desanuviar.

À sua maneira, a CX Break 2200 D também seria revolucionária no mercado interno: foi das primeiras carrinhas a ser desviada do trabalho para o lazer; foi das primeiras versões diesel de elevadas performances, agora tão na moda. Resultado: alguns problemas



A CX Break entrou em Portugal em 1976 e, graças ao espaço e ao conforto proporcionados, alcançou um sucesso assinalável

de sobreaquecimento quando se puxava demasiado por ela... A que se juntavam, por vezes, certas dores de cabeça com o motor de arranque.

A CX Break tornou-se num grande sucesso no nosso país. Por que era extremamente espaciosa, com uma mala enorme, e relativamente barata: com um preço em torno dos

360 contos, ficava claramente abaixo do DS23 que tinha vindo a substituir!

O best-seller deste modelo seria, contudo, a versão 2500 D, à venda na transição da década de 70 para a de 80. Foi só nessa altura que a Citroën passou também a comercializar a berlina, numa série especial designada por Athena, com

mais equipamento. Com este carro, principalmente na sua versão Prestige (20 cm mais comprida), a Citroën chegou a ter clientes famosos: Ramalho Eanes, Presidente da República, e Mário Soares, Primeiro-Ministro, fizeram-se transportar nestas enormes berlinas francesas.



O CX também conheceu grandes sucessos nos ralis, principalmente nas provas africanas