



CX PRESTIGE 25 I.E. AUTOMATIC: LA REGINA ASSOLUTA

Di Roberto Azzena

Come per molti Citroënisti della mia non più verdissima età, la mania idropneumatica ebbe origine grazie alla straordinaria DS, il cui primo folgorante incontro è ancora perfettamente vivido nella mia memoria, nonostante sia avvenuto più di 35 anni fa.

Il sogno di possedere una Dea, scaturito nella mente di un incantato bimbo di 9 anni, si è felicemente seppur brevemente realizzato in età adulta, ed è proprio da quel "brevemente" che vorrei partire per dare l'idea della vettura che vorrei presentarvi oggi nel dettaglio: la CX Prestige 25 Ie Automatic Serie II. Già, perché proprio lei è riuscita a scalzare dalla prima posizione dei desideri l'antico simulacro, l'idolo per eccellenza, l'icona dell'infanzia e il simbolo stesso dell'amato Marchio francese, quando, dopo aver trascorso un magnifico ma esagerato (per le

mie tasche) periodo, in cui potevo scegliere se utilizzare l'una o l'altra, mi trovai di fronte alla necessità di dover scegliere quale delle due tenere con me.

Avete perciò già capito che auto ospiti il mio box a tutt'oggi e spero di riuscire a farvi capire il perché di tale scelta, da molti considerata folle, attraverso un'analisi dei vari aspetti che ne definiscono l'indescrivibile piacere di guida, sulla traccia di quanto già esposto dal nostro Vicepresidente sul numero 13 di questa rivista, a proposito della BX 1.1, rinunciando in partenza ai pur degni propositi di imparzialità dichiarati allora dal mio predecessore, ma cercherò di sforzarmi.

LINEA *****

Alcuni puristi considerano le CX "allungate" come una sorta di tradimento della linea originale

del modello, un'alterazione difficilmente accettabile delle proporzioni di base e, detto che essendo una variante arrivata in seguito non può non essere di per sé una modifica dell'esistente, mi permetto invece di compiacermene in modo totale.

Quei 25 centimetri in più che rendono la Prestige una sorta di piccola Limousine, aggiungono quella maestosità che forse un po' manca nelle "classiche" ed esaltano ulteriormente lo slanciato profilo della creatura Oproniana, rendendolo splendidamente esagerato.

Nelle serie II che stiamo analizzando, il tetto è sempre rialzato e ben si sposa con le aumentate dimensioni del corpo, le cromature, seppur meno insistenti rispetto alla prima serie, ne sottolineano delicatamente le prospettive e il tocco di sportività aerodinamica tipico della CX, non viene affatto soffocato dalla maggiore mole e dalla superiore ricerca di eleganza rispetto alle versioni tradizionali.

Sulla quale qualcuno storce il





naso per la presenza del piccolo alettone nero presente sulla coda che, d'altro canto, consente proprio di mantenere quel pizzico di pepe di cui si accennava prima.

I paraurti di plastica danno un senso di compattezza e di uniformità, l'effetto vintage dell'acciaio viene sacrificato per proiettare la serie II verso confini temporali stilistici molto più vasti, al contrario dei pur splendidi gocciolatoi che accarezzano le curve discendenti del padiglione, tramite poetici baffi cromati. L'irrinunciabile carenatura delle ruote posteriori, è anch'essa una concessione all'epoca che fu, ma in questo caso non trasmette affatto sensazioni di antichità, tutt'altro!

Indispensabili a livello estetico sulle CX "lunghe", i famigerati cerchi TRX, una misura malefica di qualcosa in più dei 15", che obbliga il montaggio di gomme più care dello zafferano, ma che rispetto ai pur possibili cerchi da 14", completano sicuramente maggiormente la vettura secondo i suoi criteri di imponenza.

L'impatto generale è quindi quello di una Gran Signora Citroën, raffinata, affusolata, imponente, sportiva, futurista, la miglior fusione di tutte le caratteristiche proprie di ciò che un'ammiraglia Citroën dovrebbe possedere e che, non me ne vogliano gli estimatori delle altre colleghe, in nessun altro caso è stata raggiunta così brillantemente.

POSTO DI GUIDA *****

E' quello tipico della CX, non l'ideale per chi soffre di mal di schiena in fase di accesso e di discesa, ma incredibilmente confortevole e poco stancante sulle lunghe distanze.

I cuscini Prestige sono ben av-

volgenti e morbidi, raffinatissimi con le cuciture trapuntate, degne poltrone di osservazione verso la magnifica plancia, che resta un imperituro capolavoro di restyling dall'efficacia ineguagliabile e dalla bellezza incomparabile.

Incredibile il paragone con la serie I: nello stesso identico spazio, si è ottenuto il risultato di un'ariosità percepita almeno tripla, grazie a due semi archi che, partendo dal tunnel centrale, proiettano il cruscotto verso il parabrezza, al contrario delle oscenità moderne che sembrano investire e soffocare i poveri occupanti, per disegnare delle ampie culle nei due posti anteriori.

Il volante, rigorosamente monorazza, è regolabile e consente un discreto gioco per i più esigenti, il cambio, per quel poco che serve, è ben a portata di mano e, gioia delle gioie, se è presente il bracciolo anteriore (optional onestamente da riarrangiare un poco, essendo troppo alto nella sua versione originale), vi potrete concedere una posizione di guida estremamente meditata, rilassante ed elegante, col braccio sinistro a ruotare il DiRaVi e quello destro, libero dagli obblighi di cambiata, che sorregge il mento sfruttando l'appoggio del gomito: magia consentita proprio dalla a volte criticata posizione "sdraiata" CXistica e impossibile da ottenere con sedute più verticali.

I due pedaloni, tipici delle auto senza frizione, sono forse un pelino troppo ravvicinati e l'appoggio del piede sinistro, appendice inutile per qualsiasi operazione pratica, poteva essere studiato un po' meglio, come avverrà infatti su XM.

VISIBILITA' *****

La stellina in meno di questo paragrafo, è imputabile a tutti gli effetti alla visibilità posteriore.

Se per quella frontale e laterale non vi sono problemi di sorta, grazie all'amplissima superficie vetrata della CX, il lunotto risulta essere un po' angusto e con un'angolazione che dallo specchio retrovisore non concede chissà quale prospettiva, soprattutto nelle immediate vicinanze della coda.

Se poi consideriamo che spesso per proteggere la cappelliera dal sole, sulla nostra amata è quasi d'obbligo utilizzare tendine o la mitica griglia nera, la situazione di certo non migliora.

Ottima la situazione dei montanti che non danno nessun fastidio anche nelle manovre con angoli particolari.

ABITABILITA' *****

Eh... beh... qui ci vorrebbe una stelletta extra, suavia!

Chiedere per informazioni a chi ha avuto il piacere e il privilegio di salire nei posti posteriori di una Prestige: già detto del tipo di poltrone presenti sul modello a proposito del posto di guida, pregasi aggiungere uno spazio sconfinato dove poter distendere com-ple-ta-men-te le gambe (grazia concessa anche a soggetti non particolarmente brevilinei) e, volendo, servirsi dei caratteristici poggiapiedi (sì, sì, ci sono dei poggiapiedi DI SERIE).

Serve aggiungere altro, se non che il punto di forza di questo allestimento è proprio il carattere presidenziale, del resto non casualmente assai apprezzato dal Presidente della Repubblica francese dell'epoca?

Forse che sono presenti prese accendisigari 12 volt anche nei pannelli delle portiere posteriori, o che ci sono gli allacci per le cuffie al termine del tunnel centrale?



SPACXZIO



Nella (buona) norma invece la situazione di tasche, vani e portaoggetti, migliorabile con il già citato optional del bracciolo centrale che, essendo apribile, consente una buona soluzione aggiuntiva, con una pesante nota di demerito per i maledetti sportellini a molla della plancia, uno dei quali dovrebbe fungere da portamonete, che si rompono anche senza usarli.

STRUMENTAZIONE *****

Innanzitutto anche qui diamo la precedenza al lato estetico che è di livello assoluto.

Sulle CX la sola lunule con gli splendidi satelliti integrati vale il massimo punteggio; sulla serie II personalmente darei altre tre stelle in più solo per il comando di regolazione delle altezze: situato nella zona bassa della plancia, c'è un bellissimo rettangolino, per giunta illuminato adeguatamente, con un cursore che si sposta con un solo dito ed estrema facilità, nelle quattro posizioni di altezza previste.

Tutt'altra cosa rispetto alle leve da cantiere in stile ruspa, pre-

senti sugli altri modelli idro, ed è davvero incredibile che su XM si sia tornati a questo tipo di soluzione, abbandonando l'elegante e funzionale sistema della CX, col risultato di manopole rotte, estrema scomodità e blocchi della leva non certo rarissimi.

Per il resto c'è tutto quello che l'epoca prevedeva, dal contagiri al livello dell'olio motore indicato in fase di avviamento, dai comandi per l'aria condizionata con tanto di possibilità di scelta della temperatura desiderata (allora non era così scontata), agli strumenti digitali per ora, temperatura esterna e temperatura dell'acqua (sulle Turbo è presente anche quella dell'olio motore), dal contachilometri parziale al ricircolo dell'aria interna, alla segnalazione delle portiere aperte sulla sagoma della vettura (in realtà più simile ad una BX!) posta a fianco del tachimetro.

Chiare e ben posizionate le varie spie, che segnalano ogni possibile allarme.

Tutti i finestrini sono ovviamente

elettrici e quelli posteriori sono governabili anche dai posti anteriori, pur se i tasti non sono comodissimi, gli specchietti retrovisori totalmente elettrici e riscaldati, l'illuminazione arancione dei tasti, rende ancora più spettacolare e incantevole guidare la Prestige nelle ore notturne: una vera consolle aeronautica!

Tutto perfetto, quindi?

Ehm... ehm... possiamo sorvolare sulla posizione della radio?

Così come già su GS/A e SM, la sistemazione parallela al sedile di guida e a "display in su", rende praticamente impossibile leggere qualsiasi informazione che l'apparecchio voglia gentilmente mostrarci, aumentando decisamente il rischio di pericolose distrazioni nel caso si volesse interagire con lo stereo di turno.

In questo caso il consiglio spassionato è di accostare e provvedere in tutta tranquillità ad auto ferma!

Come sarebbero serviti i comandi al volante...

CLIMATIZZAZIONE ***



Clamorosamente sottodimensionate sia la potenza della ventola interna, che la misura del radiatore, col risultato che il funzionamento dell'aria condizionata, in particolare, non risulti adeguato al prestigio e al comfort della vettura.

Il compressore funziona benone, perché l'aria raffredda ottimamente, ma con tale superficie vetrata e un motore non certo isolato alla perfezione dall'abitacolo, sarebbe servita almeno una ventolina con una marcia in più e delle bocchette un po' più generose.

Per carità, il clima è praticamente indispensabile e consente di viaggiare con un certo agio, ma quando mi metto al volante della XM, questo è l'unico fattore che rende di fatto tangibile la differenza di età e di tecnologia fra le due sorellone.

Per il riscaldamento e lo sbrinamento i difetti dichiarati si notano un po' meno, anche se il lunotto non è che si disappanni con una rapidità e un'efficacia straordinarie.

Interessante invece, come prima accennato, il comando per il riciclo interno dell'aria, che consente di ovviare un minimo a queste carenze, così come il raro sistema opzionale di "raddoppio" dell'impianto, adottato più che altro per il riscaldamento nei paesi particolarmente freddi, ma molto efficace anche per l'aria condizionata.

ACCESSORI ****

Innanzitutto i regali poggiatesta posteriori di serie, i già citati poggiapiedi "presidenziali", i braccioli posteriore ed anteriore (questo come optional), i montanti posteriori interni splendidamente trapuntati, cerchi in lega, chiusura centralizzata con telecomando, ABS, cambio automatico, accensione luce interna

dalle quattro portiere tramite plafoniera centrale, integrata da ulteriori faretti sia per i posti anteriori che per quelli posteriori, maniglie di cortesia in similpelle, alette parasole anche per i posti posteriori, tendina per lunotto, specchietti in tinta con la carrozzeria (metallizzata).

Più le altre delizie inerenti alla strumentazione elettronica citati negli altri paragrafi.

Si poteva fare decisamente meglio con le predisposizioni delle casse stereo, stranamente e imperdonabilmente troppo piccole di diametro nei pannelli delle portiere e incredibilmente mancanti nell'alto della plancia, come invece avveniva anche sulla GSA, di segmento inferiore e più vecchiotta della CX serie II.

Obbligatorio supplire con un subwoofer per avere un audio decente.

Tutto sommato, direi che per un'auto del 1986, comunque non c'è male.

BAGAGLIAIO ***

Molto basso e molto profondo, raggiunge una buona capacità di circa 680 litri, nessuna possibilità di comunicazione coi sedili posteriori, niente portellone: oltre la sufficienza ma nulla più.

MOTORE ****

Un bel robusto e affidabile Béchia 2499 cc a iniezione da 138 CV, siglato M 25/629, è il propulsore da 194 Km/h, invero non certo rivoluzionario, che alberga nel cofanone della nostra Regina.

Un altro pianeta, in ogni caso, se confrontato all'asfittico fratellino che lo precedette sulle versioni 2.0.

Se trovate un bravo meccanico in grado di effettuare una

messa a punto come si deve, di sicuro non rivaleggerete con le sportive pure, ma vi stupirà per fluidità e prontezza di accelerazione e anche la rumorosità è decisamente accettabile.

CAMBIO ****

L'automatico ZF a tre rapporti è sempre stato molto discusso proprio a causa della sua esiguità di cambiate, decisamente non paragonabile agli automatici moderni.

Il numero elevato di giri che comporta questa scelta, soprattutto a velocità autostradali, fa storcere il naso a molti, ma io sull'altro piatto della bilancia metto una morbidezza di innesto e una dolcezza di marcia che, spiacente, non ho ancora ritrovato nemmeno in super vetture attualissime. Dimentichiamoci quindi diavolerie elettroniche e interpretazioni dello stile di guida, modalità sport o neve, il nostro granitico (se ben mantenuto) ZF a tre rapporti, semplicemente, cambia le marce, punto e stop.

Ma lo fa con una delicatezza e una classe che... beh... vi rimando al paragrafo sul comfort!

CONSUMI **

Decisamente non economici, inutile nascondersi dietro a un dito.

Accettabili solo a velocità costante in tratti autostradali, dove si possono anche superare i 10 Km/l, mentre sul misto è normale non superare i 7-7.5.

Per l'utilizzo cittadino non ho fortunatamente esperienze in merito, ma credo sia meglio sorvolare...

Il bello è che la mia Prestige è l'unica vettura che non ho mai trasformato a GPL, ma l'utilizzo abbastanza parco alla quale è destinata, non è estraneo a questa personale eccezione.



SPACXZIO

STERZO *****

Qui parliamo di Sua Eccellenza DiRaVi, quindi potremmo anche fermarci alla sola citazione.

Per i più digiuni di questioni Citroniche, ricordiamo però che questo meraviglioso sistema di idroguida, montato anche su SM e alcune versioni top di gamma della XM, permette di governare lo sterzo col minimo sforzo, basta un dito davvero, ha un ritorno automatico al punto "0" delle ruote che avviene tramite un delizioso sibilo ed è a regolazione progressiva in funzione della velocità.

Piccolo neo, rispetto a ciò che avviene sulle XM, il DiRaVi della CX ha un raggio di sterzata decisamente più limitato.

FRENI *****

Semplicemente ottimi, i classici quattro freni a disco da idro di razza, modulabili con una pressione minima del piede sul pedale, arricchiti in questa versione anche dal dispositivo ABS.

Cosa volere di più?

TENUTA DI STRADA *****

Stesso discorso dei freni, eccel-

lente come da tradizione idropneumatica.

Le gomme termiche vanno montate solo per obbligo, perché la CX è in grado di ottime performance su qualsiasi tipo di fondo (verificato personalmente durante una tempesta di ghiaccio).

Certo, rispetto alle moderne e alla stessa XM, la rigidità delle sospensioni rimane sempre la stessa e quindi in situazioni estreme, la sensazione di stabilità non è la medesima avvertibile con le sospensioni idrattive, ma, per quanto mi riguarda, chi circola con questo tipo di vettura, certe avventure le evita come la peste.

COMFORT *****

Non ce n'è per nessuno.

Un autentico tappeto volante, dove la combinazione idropneumatiche/DiRaVi/cambio automatico, ottiene una miscela che rasenta davvero la perfezione per chi ama viaggiare in pieno relax e nella morbidezza più assoluta.

In questo contesto il motore e il cambio valgono una stella in più, perché la fluidità e la ro-

fondità vellutata di marcia della Presidenziale, non ha davvero eguali: non sarebbe la stessa cosa con nessun altro sistema motorio, anche il più moderno e sofisticato!

L'assorbimento delle asperità stradali unito ad un perfetto ondeggiamento da regale motoscafo, rimane il massimo che io abbia potuto verificare su qualsiasi Citroën di qualsiasi epoca, sia con sfere classiche che con le lussuose "comfort" (giusto per rimanere in tema), ancora più isolanti e morbide.

Piccolo neo, se proprio vogliamo cercare il pelo nell'uovo, la rumorosità dei retrovisori, che a partire da una certa velocità, convogliano vortici di aria decisamente avvertibili.

In conclusione, spero di non essermi lasciato prendere troppo dall'entusiasmo, credo di avere abbastanza onestamente dichiarato i difettucci e le varie pecche rintracciabili in tanta magnificenza, però credetemi: questa vettura è davvero una Regina Assoluta!

