



## LA CX 2000 SUPER 1977

Di Francesco Lucchetta

Nella seconda metà del 1974 la CX faceva il suo esordio quale nuova grand routière della Citroën.

I primi anni non furono facili, la crisi petrolifera incombeva minacciosa su qualsiasi nuovo progetto automobilistico e l'esigenza di fare economie di produzione andò a ripercuotersi direttamente sul prodotto finito: la scelta dei materiali per i singoli componenti non premiò la robustezza e la qualità percepita e, a progetto quasi completato, si dovettero ridurre anche le ambizioni motoristiche, ripiegando sui vecchi propulsori Becchia che già avevano equipaggiato la DS.

Alla sua uscita, la CX si presentava in un'unica poverissima ver-

sione e con due sole motorizzazioni, entrambe a benzina ed esclusivamente a carburatori; dopo qualche mese venne aggiunto un asfittico diesel.

Nessuna traccia di un cambio assistito, nessuna traccia del servosterzo, aria condizionata e vetri elettrici soltanto in opzione...

Il confronto con la Dea non era edificante: quest'ultima surclassava infatti la sua discendente diretta da ogni possibile punto di vista e, se paragonata alla CX nelle sue versioni di punta, la differenza era finanche imbarazzante.

\*\*\*

Il disagio di buona parte della clientela era palpabile e Citroën non faticò a capire che, per

non disperdere un progetto solido e potenzialmente fruttuosissimo, si doveva lavorare sodo sulla vettura: a partire dall'anno-modello 1976 fu disponibile anche per la CX con motorizzazione due litri il DiRaVi (il servocomando di sterzata a ritorno programmato che venne montato con risultati eccellenti già sulla SM) e si diede alla nuova ammiraglia una gamma articolata in più versioni.

\*\*\*

### LA SUPER

Il successo commerciale ottenuto con la Dea fu in larga parte dovuto alla sapiente diversificazione dei suoi modelli: la vera novità fu proporre la stessa vettura in due modelli differenti.

La versione base venne denominata ID, quella di punta DS; la differenza di prezzo e di allestimento permise di collocare i due modelli in segmenti di mercato separati, consentendo così





## SPACXZIO



di mantenere una distinzione tra di essi e di competere contemporaneamente con le medie e con le ammiraglie.

Con la CX si cercò di mantenere questa impronta e fu così che i due allestimenti "ID" degli ultimi anni di produzione vennero sostituiti con due equivalenti: la CX Confort fu il naturale seguito della DSpecial; la CX Super prese il posto dell'omonima DSuper.

Al vertice della gamma si posizionarono poi la versione Pallas, la GTI e la superba Prestige.

\*\*\*

L'allestimento Super ebbe sempre la possibilità di scelta tra due carrozzerie (berlina e break) e tre motorizzazioni.

Nel 1976 i propulsori a benzina disponibili erano il 1985 cc per la CX 2000 e il 2175 cc per la CX 2200; v'era poi il 2175 diesel della CX 2200 D.

Dal 1977 il 2175 venne sostituito

dal 2347 dell'ultima generazione DS e la denominazione passò da CX 2200 a CX 2400, parimenti il 2175 diesel venne soppiantato da un più prestante 2500 cc.

Tutte le motorizzazioni a benzina citate erano a carburatori e prevedevano di serie un cambio manuale a 4 marce.

Per quanto concerne gli accessori, la differenza sostanziale tra CX Confort e CX Super stava nella disponibilità del Di-RaVi: nel 1976 la prima non poteva averlo nemmeno dietro sovrapprezzo, per la Super invece esso era optional. Dall'anno-modello 1977 sulla Super divenne di serie e venne introdotto come optional anche sulla Confort.

Rispetto al modello base, la Super montava di serie contagiri, spia di arresto immediato con pulsante di test, spia del

freno a mano, indicatore pneumatico di livello dell'olio motore, alzacristalli elettrici anteriori, plafoniera centrale grande, predisposizione radio con antenna e altoparlanti nelle porte anteriori, cinture di sicurezza per tutti i posti con arrotolatori anteriori, tasche sui pannelli porta anteriori, moquette sulla cappelliera, regolazione in altezza del sedile di guida, banda di gomma paracolpi sul paraurti posteriore; era poi possibile completare la dotazione con vernice metallizzata, finiture di corda laterali, aria condizionata, luce di cortesia per i posti anteriori, tetto apribile elettrico e (solo per la motorizzazione 2400) cambio a 5 marce manuali o C-Matic.

\*\*\*

La Super insomma si poneva come l'esatta versione di mezzo: consentiva ai clienti un'ottima possibilità di personalizzazione,



senza partire da un allestimento troppo spartano e contemporaneamente senza far gravare nulla di "superfluo" sul prezzo finale. Fu una carta davvero vincente: questa versione fece la parte del leone, concentrando su di sé i numeri di vendita più interessanti di quegli anni.

V'erano Super in tutte le salse: alcune dotate dei soli accessori "tecnici", altre completamente accessoriate, altre ancora con le motorizzazioni di vertice ma col cambio 4 marce manuale... Insomma, piacque e fu estremamente diffusa, rimanendo a listino fino al 1979; a partire dall'anno modello successivo, insieme alla Confort dovette lasciare il posto alle nuove denominazioni commerciali studiate

per le versioni d'attacco: Reflex e Athena.

Si chiudeva così un importante pezzo di storia della Casa francese in quanto nello stesso anno modello venne definitivamente pensionato anche il vecchio Becchia da 1985 centimetri cubici, a listino ormai dal lontano 1965; a sostituirlo fu chiamato il 1995 cc PRV, primo motore Peugeot ad equipaggiare una vettura del Double Chevron.

\*\*\*

#### I NOSTRI GIORNI

Come sempre avviene per gli oggetti che s'incontrano con più frequenza, alla Super si finì per fare l'abitudine e ciò contribuì a decimare le vetture circolanti, a favore delle versioni

CX più prestigiose.

La situazione oggi non è rosea: purtroppo se ne contano pochissime, quasi tutte berline e quasi tutte 2000; non si ha addirittura alcuna notizia di versioni diesel o equipaggiate con C-Matic mentre possiamo ancora contare su qualche sparuta break.

Le quotazioni ancora relativamente basse non favoriscono il restauro delle superstiti da parte di professionisti del settore o di privati che vorrebbero procedere con la garanzia di poter recuperare parte del denaro da investire; eppure la Super è una vettura che, nel panorama CX attuale, ha ancora molto da dire.

Suoi punti di forza sono gli stessi che la fecero vincente nei suoi anni ruggenti, ovvero costi di gestione relativamente bassi e semplicità d'utilizzo ma senza rinunciare alle peculiarità di confort, sicurezza e unicità delle grandi stradiste idropneumatiche.

La reperibilità dei pezzi si mantiene ancora su buoni livelli e, tranne alcuni particolari specifici, è possibile rifornirsi di tutto l'occorrente presso bancarelle e stand delle manifestazioni di Marca; anche il commercio di ricambi via web offre molte possibilità di acquisto.

Insomma, la Super è destinata ad emergere alla distanza per oggettive questioni di rarità: chi volesse acquistare una CX e si trovasse di fronte a un buon esemplare di Super tra i 2000 e i 3000 euro, potrebbe davvero realizzare un buon affare.

\*\*\*

#### LA PROVA SU STRADA

Una CX ante agosto '79 è qualcosa di estremamente particolare.

Se bendassimo un appassionato del marchio all'accensione del





## SPACXZIO



mezzo, egli riconoscerebbe subito il rombo sordo e sonnacchiante di un motore DS; per riconoscere però la CX bisognerebbe consentirgli di aprire gli occhi e il primo impatto genererebbe stupore.

A rimettere ordine nelle percezioni ci penseranno gli acciai dei paraurti e l'assenza di plastiche esterne, che daranno la giusta sensazione anni '70.

Una Super è dotata di borchie ruota piccole, non possiede finiture laterali e non sa dell'esistenza degli acciai sottoporta: seguire il filo della linea di corda è un lampo, una vertigine di 4 metri e 67 centimetri che si conclude nella perfezione di un taglio alla Lucio Fontana sotto alla terza luce laterale.

Quella fiancata grida al vento come non ci sia bisogno di null'altro, come sia già tutto perfetto così; è presuntuosa come solo un'opera d'arte potrebbe

esserlo, e ne ha ben diritto!

Alla nascita della Super, le targhe italiane erano finalmente adeguate agli standard d'oltre confine: l'incastro nel cofano baule è semplicemente perfetto per dimensione e per colore mentre all'anteriore il contrassegno piccolo non stona per nulla, seppur un po' largo nel dispersivo porta targa francese.

Il confronto con la CX Pallas non è realistico, sono due pianeti diversi: qui il minimalismo è una scelta, non un'imposizione. Nell'abitacolo ci si accorge di come talvolta Citroën non abbia saputo imparare dai propri errori: il delicatissimo Jersey tinta unita dei sedili è ancora lì, pronto a consumarsi e a strapparsi come già sulla DS.

Possibile che non si sia riusciti a trovare di meglio?

All'interno, nessuna lamiera a vista e un cruscotto totalmente

inedito a tamburi rotanti; ci vuole poco per sentirsi a proprio agio, le gambe s'allungano naturalmente negli spazi previsti per esse e assumono una posizione distesa che fa molto "poltrona da dentista".

Qualche preoccupazione viene destata anche dai pannelli porta, che non contribuiscono a dare una rassicurante impressione di solidità.

\*\*\*

Accendo il motore.

Ma... Che succede?

Chi s'aspetta che il posteriore si sollevi per primo rimarrà nuovamente sorpreso, la CX inizia a rizzarsi in lieve anticipo dall'avantreno e completa il sollevamento in contemporanea sui due assi; "tac", il congiuntore segnala che è possibile mettersi in marcia e io non aspetto altro.

Freccia a destra, gas, frizione e sono in strada; il primo rilascio del volante avviene bruscamen-

# SPACXZIO



te, a questo servosterzo bisogna fare un po' d'abitudine.

Prima, seconda, il Becchia è sempre lui: non chiedergli un solo dannatissimo scatto ma sulla distanza non ce n'è per nessuno.

Terza, guardo fuori dal finestrino e mi sento decisamente più basso che su qualsiasi altra Citroën; le sconessioni stradali mi arrivano al tatto ovattate come un'eco lontana, tra me e l'asfalto sembra esserci un abisso.

Quarta, questo motore sembra chiedermi un'altra marcia: mi spiace Becchia, ho già ingranchito l'ultima.

I suoi tremilacinquecento giri a cento all'ora stanno a dirmi che mi porterà dappertutto a prescindere, ma con un po' di disappunto.

In questo luglio torrido l'aria condizionata sarebbe apprezzatissima, accidenti; per fortuna è se-

ra, un po' di frescura non tarderà a mitigare il calore profondo e avvolgente che insiste da ogni direzione.

Giù il finestrino con un dito e via, come se quest'auto fosse sempre stata mia: nessuna difficoltà, si porta con una mano sola come se lei conoscesse già la mia prossima manovra.

Penso a una curva e lei è già in traiettoria, accenno un sorpasso e lei si presta docile a qualsiasi spostamento, il tutto in assoluta morbidezza.

Svolto secco in provinciale, la via si restringe ma alla CX non importa nulla; i fari illuminano il nostro percorso, tutto il materiale rotabile che incrocio mi appare così banale, così fuori luogo.

Avrei voglia di continuare a guidare per tutta notte ma è il momento di imboccare la strada di casa; al mio arrivo spengo il motore e sento forte il frini-

re dei grilli.

Per qualche ora tutto il mondo è rimasto fuori dall'abitacolo, me ne accorgo solo quando sto per aprire lo sportello.

Mentre la CX inizia ad acquattarsi in silenzio, chiudo la porta basculante del box con molta delicatezza: è il rispetto dovuto a un oggetto che s'è infilato tra le pieghe del tempo mantenendo inalterata la capacità di regalare forti emozioni.

Buonanotte, CX Super.

Fonti:

- La CX de mon père E.T.A.I.
- Centro documentazione storica Citroën
- [www.citronpaper.it](http://www.citronpaper.it)
- [www.generationcx.it](http://www.generationcx.it)
- Archivio R.I.A.S.C.

Si ringraziano Piero Perosino, Maurizio Marini e Ilaria Paci per la gentile collaborazione fornita.

