



CX FAMILIALE, COMMERCIALE E BREAK

Di Maurizio Venturino

Come fu un problema per i vertici della Citroën sostituire degnamente la DS berlina, altrettanto lo fu quando, ad un anno di distanza dalla uscita di produzione di quest'ultima, fu necessario creare una versione Break della CX.

La presentazione di tale esemplare venne annunciato nel settembre del 1975, con l'anno modello 1976, la sua introduzione sul mercato avvenne nel gennaio successivo.

A differenza di quanto avvenuto con la trasformazione della DS, dove si provvide a rinforzare il telaio, lasciandone il passo invariato, per la costruzione della CX Break si ristudiò completamente lo chassis.

Partendo dallo stesso principio costruttivo già adottato per la berlina, che utilizzava due elementi distinti: una scocca di acciaio fissata con elementi elastici ad un telaio a longheroni che ospitava gli organi meccanici, si ottenne un passo più lungo di venticinque centimetri (3,09 contro 2,84), che portava la lunghezza totale a 4,92 metri (contro 4,65), concedendo ai passeggeri posteriori moltissimo spazio per le gambe.

Tale metodo produttivo assicurava diversi vantaggi: innanzi tutto un confort superiore sia per la eccellente insonorizzazione dell'abitacolo che per il filtraggio delle vibrazioni prodotte dagli organi meccanici.

Inoltre un miglioramento della stabilità e della precisione di guida, dovuto alla superiore rigidità del sistema carrozzeria-telaio.

Infine, ma non meno importante, ne traeva vantaggio la sicurez-

za, perché in questo modo si creava un maggior grado di protezione della cellula abitativa in caso di urto.

Le dimensioni, seppur imponenti, erano minori di 10 centimetri rispetto alla sorella più anziana.

Tuttavia, grazie alla diversa disposizione degli organi meccanici (motore trasversale), i tecnici della Casa riuscirono ad ottenere una capacità di carico, sia in peso, che in volume, addirittura superiore!

Infatti, una volta abbattuto il sedile posteriore si ottiene un piano di ben 2,05 metri, con un volume di 2128 centimetri, 228 in più rispetto alla DS.

Non si creano problemi nello stivaggio dei vari colli grazie all'accesso agevolato dallo splendido portellone, sorretto da due molle ad aria, che si allunga a filo del piano di carico.

Esteticamente si ottenne una vettura riuscita, equilibrata nelle dimensioni, anche per l'allungamento della porta posteriore che slanciava la vettura nella vista di tre quarti.

Tecnicamente la differenza fondamentale che diversificava i modelli familiari rispetto alle berline, era la presenza, anche al retrotreno, di una coppia di dischi ventilati, montati allo scopo di smaltire nel migliore dei modi, dato il maggior peso trasportabile ammesso, il calore sviluppato in frenata.

Inizialmente ebbe due motorizzazioni: un quattro cilindri di 1985 benzina (tipo M 20/616) con una potenza di 102 CV DIN (telaio MA serie MD), ed un

quattro cilindri di 2175 Diesel, (tipo M 22/621) con una potenza di 66 CV DIN (telaio MA serie MH).

Quest'ultimo era derivato dal B 22/615 fino allora montato sul furgone C 35, inizialmente accoppiato con una pompa di iniezione Roto-Diesel, sostituita successivamente da una pompa Bosch.

Entrambe le motorizzazioni montavano un cambio a quattro marce.

Due versioni ambulanza, (MA serie MHA) la prima: Break Ambulanciable Comfort, la seconda Ambulance Normalisée Confort a tetto rialzato, entreranno in produzione a settembre del 1976, mentre, a completare la gamma, una Familiare ad otto posti in ottobre (quindi anno modello 1977).

Ricapitolando: dal **settembre 1975 all'agosto 1976** erano in listino solamente le versioni Break, con le due motorizzazioni, benzina e Diesel, negli allestimenti Confort e Super.

Nel **settembre del 1976**, in occasione del Salone di Parigi, la motorizzazione 2000 presenta il solo allestimento Confort, mentre vengono alla luce (tipo MA serie MF, MFA per le ambulanze), le versioni Break e Familiare, nell'allestimento Super dotate del motore di 2347 e 115 CV DIN, di derivazione DS (tipo M 23.623) con alimentazione a carburatore e cambio a cinque rapporti.

Tale modello, introvabile in Italia perché all'epoca penalizzato da un'IVA del 38%, rimase in listino fino al 1981, guadagnando, nell'ultimo anno di produzione, 5 cavalli di potenza (quindi con cambio del riferimento del telaio: MA serie MW).

La gamma di quell'anno, come già detto, venne completata dalle versioni Familiare ed Am-

SPACXZIO



bulanza coprendo in questo modo tutte le richieste dei vecchi clienti DS.

L'anno modello 1978 vide un importante aggiornamento interessante le motorizzazioni Diesel: il 2200 fu sostituito dal più moderno, robusto, veloce e silenzioso 2500 (tipo M 25/629) con una potenza di 75 CV DIN.

Questo esemplare, siglato MA serie MN, manteneva le solite denominazioni commerciali Break (Confort e Super) e Familiare Super (MA serie MNF).

Invariata la gamma a benzina. L'allestimento Super proponeva in opzione i profili laterali tipo Pallas ed un profilo di protezione sul piano di carico posteriore e sulla parte posteriore della seduta e degli schienali posteriori.

I **modelli dell'anno 1979** (settembre 1978, agosto 1979), non presentarono grosse novità rispetto all'anno precedente.

Sulle Familiari fu previsto il montaggio di cinture di sicurezza con arrotolatore tanto ai posti intermedi che a quelli posteriori.

L'Ambulanza fu aggiornata con minime modifiche: aumento della corsa di regolazione del sedile di guida e piccole variazioni per consentire l'alloggiamento di un radiotelefono.

Si arriva dunque al **settembre del 1979**, tappa fondamentale nella storia della CX per l'abbandono del vecchio motore a benzina di derivazione DS da 1985, sostituito da un più moderno e leggero 1995 (tipo 829 A 500 per i modelli senza servosterzo e pompa HP monocilindrica, e tipo 829 A 501 per quelli dotati di servosterzo e pompa HP a sette pistoni) con potenza di 106 CV DIN.

Le sigle di fabbrica divenivano

MA serie MP per le berline, MA serie MR per le Break.

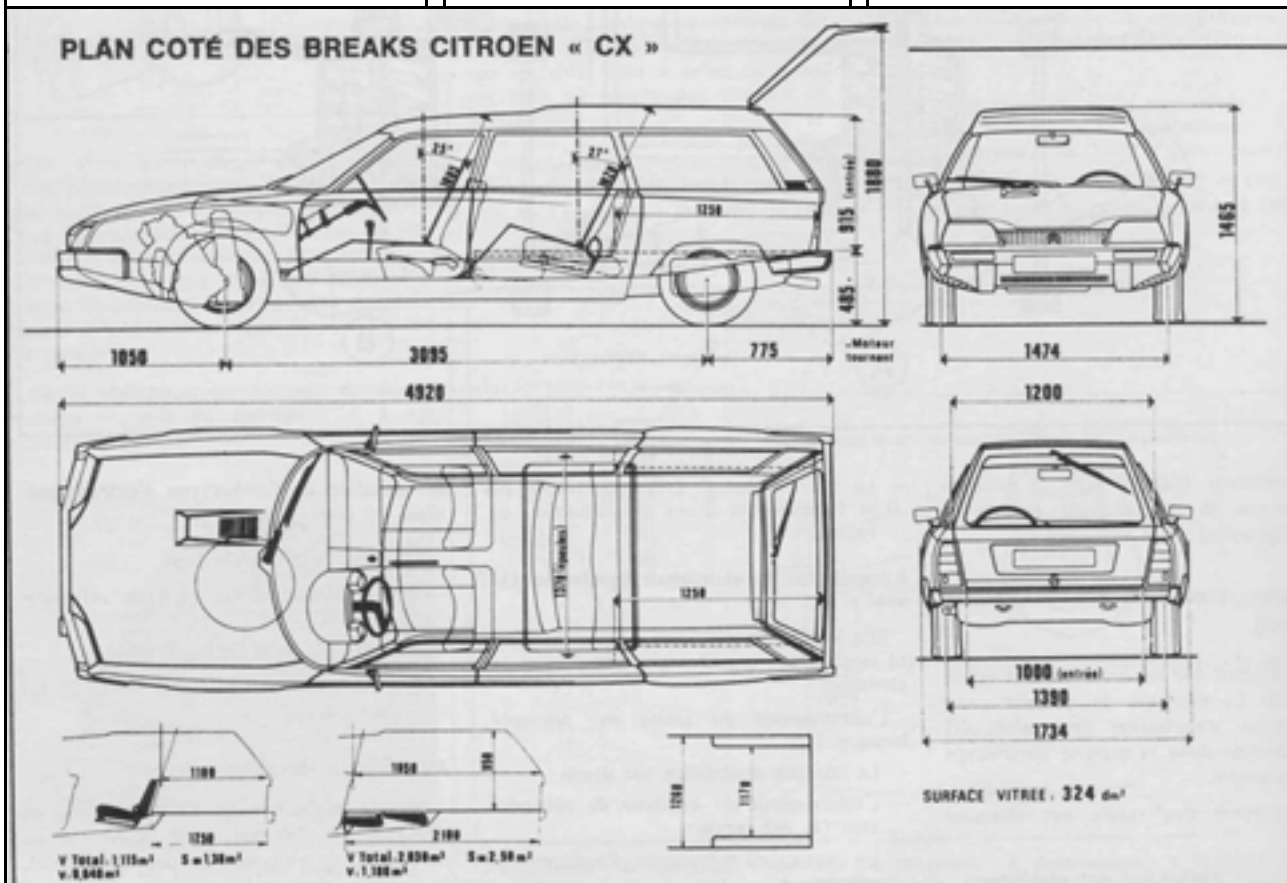
Per i modelli due litri cambia pure la denominazione commerciale, che diventa: Break Reflex. Invariati i Break Confort e Super e le Familiari Super sia con motore 2500 Diesel che 2400 benzina a carburatore.

Da segnalare l'introduzione di sei ganci nel vano bagagli per consentire l'ancoraggio dei colli.

Dall'estate del 1980 a quella successiva, l'unica novità, già ricordata, fu l'aumento della potenza del motore 2400 benzina, che raggiungeva così i 120 CV DIN (tipo MA serie MW).

Le versioni break Reflex erano ormai tutte disponibili con il servosterzo, mentre il condizionatore rimaneva in opzione.

L'anno modello 1982 (estate 1981, estate 1982), presentò la prima novità estetica di rilievo dall'inizio della produzione cioè





SPAC XZIO

la modifica dei parafranghi anteriori che vennero allargati al fine di poter ricevere le gomme Michelin TRX da 190 a profilo ribassato, montate inizialmente di serie solo sulle 2400 GTI.

Ovviamente detta modifica interessò anche i modelli Break e Familiari.

Fra le 2000 fu commercializzata una Break con allestimento Enterprise.

Dal listino scomparve la 2400 carburatore, anche nelle versioni Break e Familiare Super, sostituite dalle 2400 Injection con motore tipo M 23.622 da 128 CV DIN (telaio MA serie MX).

Pressoché invariata la gamma 2500 diesel.

A partire dall'estate del 1982 (**anno modello 1983**) vi fu il cambiamento di tutti gli identificativi commerciali.

Sono quindi in listino: con motore 1995 benzina le Break 20 e le Familiari 20, con motore 2347 iniezione le Break IE e le Familiari IE, con motore 2500 Diesel le Break 25 D e le Familiari 25 D.

Non cambiano tuttavia le denominazioni delle serie sui telai.

L'anno modello 1984 si può, per le motorizzazioni Diesel, anticipare all'aprile del 1983, allorché la CX 2500 Diesel fu dotata di un turbocompressore in grado di accrescere la potenza da 75 a 95 CV DIN (tipo M 25/648).

Tale modifica comportò l'aggiornamento dei motori diesel aspirati che vennero contraddistinti dalla sigla M 25/660.

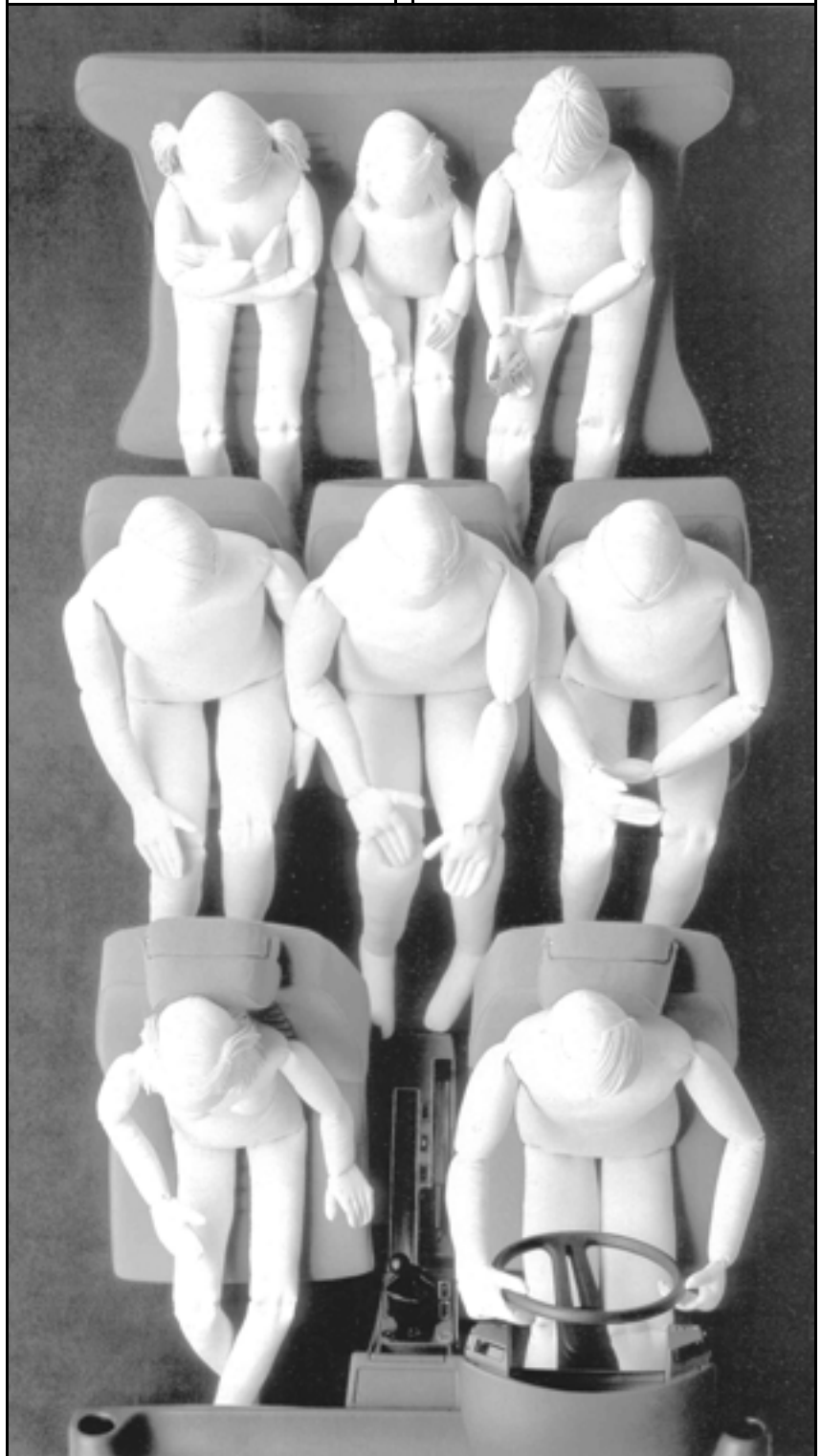
Dall'estate del medesimo anno furono migliorate pure le motorizzazioni a benzina, con l'introduzione di un nuovo motore con cilindrata aumentata a 2500 (tipo M 25/659) da 138 CV DIN.

La gamma disponeva pertanto dei modelli: Break 20, Familiare 20, Break 25 TRI (tipo MA serie NJ), Break 25 D, Familiare 25 D e

Break 25 TRD Turbo (tipo MA serie NC).

L'anno modello 1985 (a partire dall'estate del 1984) non presentò variazioni nel listino delle Break e Familiari.

La maggiore novità riferibile **all'anno modello 1986** nella gamma Citroën riguardò l'aggiornamento di tutti i modelli della CX con la comparsa della Serie 2.





buratore denominato J 6 TA 500, dotato di una potenza di 115 CV DIN, con telaio tipo MA serie NS), assieme alle Break 25 RD e Break 25 TRD Turbo 2.

L'anno modello 1989, a partire dall'estate del 1988, fu l'ultimo che vide prodotte sia le berline che le

Tutti i modelli di questa famiglia furono soggetti ad una cura di ringiovanimento.

Del resto, le leggi di mercato imposero, dopo dodici anni, un aggiornamento estetico più vistoso rispetto a quelli cui era stata sottoposta in passato.

A tale proposito esistono due scuole di pensiero: gli esteti, che non rinnegherebbero mai la Serie 1, ed i modernisti che accolsero con entusiasmo la Serie 2.

A mio modo di vedere si trattò di pura politica commerciale: le vendite cominciavano a calare: bisognava quindi provvedere dando una impronta nuova al modello.

Tutto sommato il risultato fu più che buono, inoltre, l'abbondante uso di profili in plastica, pur discutibili, avevano l'indubbio vantaggio di proteggere meglio la vettura in caso di piccoli urti.

Per quel che riguardava gli allestimenti interni vi fu un palese miglioramento: citiamo soltanto i pannelli delle porte, finalmente degni del veicolo.

Il cruscotto, pur aggiornato per la presenza di elementi circolari, non stravolgeva la sua identità, mantenendo l'originale forma a lunula.

L'occasione del rinnovamento della gamma portò a nuove denominazioni commerciali.

Ritroviamo così la Break 20 RE, la Familiare 20 RE, la Break 25 TRI, la Break 25 RD, la Familiare 25 RD e la Break 25 TRD Turbo.

Tuttavia, sia le sigle dei motori, che quelle dei telai restarono immutate.

L'anno modello 1987 portò una novità nel listino delle Break e Familiari.

Infatti, in concomitanza con il miglioramento tecnico, riguardante sia i propulsori a benzina, sia quelli Diesel, dovuto all'introduzione di un nuovo turbocompressore con scambiatore aria-aria (Turbo 2) venne lanciata la CX 25 Diesel TRD Turbo 2 (tipo MA serie MV) con il motore siglato M 25/669, che raggiungeva la potenza di 120 CV DIN.

L'anno modello 1988 vide una riduzione dei tutti i modelli in listino comprese la versioni Break.

Scomparvero infatti le versioni Familiari, e le motorizzazioni 20-00 benzina.

La gamma venne organizzata nel seguente modo: la inedita Break 22 RS, (equipaggiata di motore a benzina di 2165 car-

break CX.

Nella primavera del 1989 venne infatti lanciata la XM che avrebbe completamente sostituito la CX dall'estate del 1991 con la comparsa delle sue Break.

Comunque, quale canto del cigno, venne reintrodotta una Familiare nella versione 25 RD, mentre erano ancora disponibili le Break 22 RS a benzina, le 25 RD e le 25 TRD Turbo 2 la cui produzione si interruppe però nel maggio del 1989.

L'anno modello 1990 vide il cambio di denominazione: tutti i modelli sopravvissuti si chiamarono Evasion e vennero prodotti dal carrozziere Heuliez a Cerisy.

Ritroviamo quindi la CX Evasion 22 a benzina, (tipo MA serie NS), la CX Evasion 25 diesel Break, (tipo MA serie MN), la CX Evasion 25 diesel Familiare (tipo MA serie MN), ed infine la CX Evasion 25 diesel Turbo 2 (tipo MA serie NV).

Siamo all'epilogo: **l'anno modello 1991**, a partire dall'estate del 1990 fu l'ultimo di vita della CX nella versione Evasion.

La gamma rimase identica a quella dell'anno precedente ed uscì mestamente di scena facendo posto alla Break XM.