



DOSSIER GTI

Di Mario Siccardo

La questione va forse posta ad un livello più alto: può una Citroën idropneumatica essere (anche) una vettura sportiva?

No, diranno i miei quaranta lettori (o giù di lì).

La morbidezza delle sospensioni, la poca percezione che si ha del terreno che scorre sotto alle ruote, la leggerezza dello sterzo (anche quello ad indurimento progressivo) e le dimensioni generose, sono tutte caratteristiche in antitesi con la concezione ideale di vettura sportiva...o se non sportiva, almeno brillante.

Le Citroën idropneumatiche sono tipicamente creature che regalano altri piaceri al fortunato *gentleman-driver* che le possie-

de.

Egli non cerca la sgommata al semaforo, non si trastulla al bar con discorsi del tipo "sai-quanto-ci-metto-da-casello-a-casello" e men che meno ama sfidare gli amici in grottesche (ed illegali) gare autostradali.

Il Citroënista D.O.C. si nutre d'altre emozioni.

Adora contemplare incantato le forme sinuose della sua musa meccanica, come fosse al cospetto della sua donna nell'atto di svestirsi.

Novello fanciullino Pascoliano, gioisce come un bimbo al sollevamento della sua vettura, un prodigio che si ripete ad ogni accensione.

Conduce la sua Citroën con grazia ed attenzione, sfiorando appena i comandi, con rispetto, con amore, quasi con soggezione, come si conviene con una creatura dolce ed enigmatica, bella ed austera.

Dello scatto, della velocità pura gliene importa mediamente poco.

Fatta questa doverosa premessa relativa al nostro profilo psico-automobilistico, passiamo ad una ministoria delle Citroën idropneumatiche del passato con qualche cavallo in più.

Incalzando la concorrenza (soprattutto tedesca) a fine anni '60 la Maison pensò di dotare la sua vettura di punta, cioè la DS21, di iniezione elettronica.

Alimentata con tale sistema BOSCH, la DS21 Injection Electronique (per anno-modello 1970) guadagnò 125 CV (DIN) raggiungendo, grazie ad essi, i 185 Km/h.

La "concezione DS" originaria fu completamente stravolta.

La Dea non fu più la dolcissima gondola del 1956, con la quale affrontare nel morbido incanto dell'idropneumatica, lunghe traversate sulle statali della Francia (e della Val Padana), ma un'aggressiva belva da autostrada, in grado di sfidare sulla corsia di sorpasso le concorrenti dell'epoca, perlopiù teutoniche.

Poi venne la controversa acquisizione della Maserati (nel 1968), e la conseguente figlia di quella strana unione, la bellissima Citroën SM, poté finalmente dirsi vera granturismo.

Bella, bellissima con la sua falcata slanciata ed elegante: fascino da gran signora, temperamento da tigre.

Ma fu un flop...non fu capita?

Troppo Citroën per essere "vera sportiva"?

Troppo sportiva per essere "vera





Citroën”?

Ci sono molte ed autorevoli opinioni a riguardo.

Su questa rivista, due numeri fa, pubblicammo la più autorevole di tutte, l'opinione del suo designer: Robert Opron.

Secondo lui la SM fu funestata non tanto dai noti problemi meccanici, in quanto a ben vedere le grandi sportive difficilmente possono vantare una meccanica robusta, né dalla crisi petrolifera del 1973, poiché Porsche, Ferrari e altre performanti supercar dell'epoca non ne risentirono minimamente, quanto dall'impreparazione della rete di vendita a proporre un prodotto così particolare e ricercato.

Proprio per l'annata automobilistica 1973 (settembre 72), la DS 21 i.e. fu sostituita dalla DS23 i.e., nuovo alesaggio, altra addi-

zione di cavalli che arrivarono a 130 (DIN).

La Dea arrivò così al più alto traguardo velocistico della sua ventennale carriera: 188 Km/h.

E la nostra CX?

Fu presentata nell'ottobre del 1974 con il vecchio, affidabile e un po' asmatico 1985cc ereditato dalla serie "D" di prossimo pensionamento.

In gennaio 1975 fu poi commercializzata anche con l'altrettanto vetusto 2175cc di provenienza DS21, forse per non perdere il cliente che dal posto di guida della DSuper5 iniziava ad osservare la neonata CX con un certo interesse.

Motori eterni e prestazioni, se non modeste, comunque appena all'altezza dei tempi.

Ci voleva qualcosa di più, un motore in grado di dare alla

CX lo status di ammiraglia *tout-court*, un motore che permettesse alla CX di non abbassare gli occhi, pardon i fari, al cospetto delle rapide berline tedesche. Per le stesse evidenti ragioni di budget ridotto che impedirono di dotare la CX di un nuovo motore dall'origine, anche in quest'occasione non fu progettato nulla di nuovo, ma si fece ricorso ancora una volta ad un motore della DS, cioè il 2347cc della sopraccitata DS 23.

La nuova CX (telaio MA serie ME) dotata di questo propulsore alimentato con un sistema di iniezione elettronica (sigla motore M23/622) fece il suo debutto nella primavera del 1977.

Sgargiante nella sua livrea azzurra metallizzata, un po' kitch con i sedili in pelle bicolori nero e crema, appellata con un po' anonimo "GTi" come tante sportivette in voga all'epoca, Golf Gti in primis.

E' bene ricordare che il motore 2347cc aveva già fatto la sua comparsa, alimentato a carburatori, sulla Prestige l'anno precedente.

Singolare il volante al quale fu aggiunta, nella caratteristica feritoia della razza, una barretta di alluminio forata a sottolineare la (presunta?) sportività del mezzo, mentre sul "tappo" soprastante venne riportato il logo "GTi".

Un logo che fece scuola, dal momento che fu adottato (sia nella forma "GT" sia in quella "GTi") anche da Visa, BX e AX.

Ovviamente anche i pannelli di custodia in metallo furono corredate dal logo (in rilievo), mentre la striscia del portello posteriore, satinata sugli altri modelli, fu qui verniciata di nero opaco con a destra la scritta "Citroën CX240-0" a sinistra il logo "GTi".

Per quanto riguarda le prestazioni, è necessario giudicare la vet-



SPACXZIO



tura non con l'odierna concezione di berlina veloce, ma con i parametri di quasi 30 anni fa.

I 128 CV del 2347 non fanno miracoli, ma sono in grado di portare la CX GTi di prima generazione a 189 Km/h di velocità massima con un'accelerazione 0-100Km/h di 10,5 secondi, un risultato raggiunto anche in virtù dell'ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica.

Quattroruote provò questa CX ad agosto del 1979 lodandone la comodità e (come sempre) criticando la particolarità del servosterzo DIRAVI, dispositivo invece amato da ogni CXista di provata fede e devozione.

Entusiasmante la tenuta di strada, ottimi gli spazi di frenata, tra i migliori in anni pre-ABS.

Poche se ne videro circolare in Italia a causa della nota forte penalizzazione fiscale che colpiva le vetture con motorizzazione sopra i 2000cc, ottimo invece il successo negli altri paesi europei dove le CX 2347cc (non solo GTi, ma anche Prestige, Super e

Pallas) vendettero molto di più che le 2000, costruite ormai esclusivamente per i paesi gravati da un fisco rapace (e stolto) come il nostro.

Con la presentazione della Gti, fecero il loro debutto i cerchi in lega "a cinque raggi", adottati in seguito anche su altre versioni fino alla fine della produzione della CX.

Negli anni-modello 1979 e 1980 la GTi seguì l'evoluzione della berlina "normale", adottando all'interno nuovo tunnel centrale con bocchette della climatizzazione quadrate, "ranocchia" posacenere e alloggi dell'autoradio frontale.

Mentre per l'anno-modello 1981, (telaio MA serie MT) fu eliminata la "ranocchia" per fare posto ad un più convenzionale cassetto posacenere e comparvero i pannelli di custodia neri in plastica nonché lo spoiler di gomma sul portello posteriore.

Particolari questi ultimi, che a partire dall'anno-modello 1982

per i pannelli di custodia e da quello successivo per lo spoiler, avrebbero caratterizzato tutte le versioni della CX escluse le Break e le Prestige.

Con l'anno-modello 1982 (telaio MA serie NA) sparisce la striscia nera posteriore con l'identificativo del modello per fare posto a due targhette rettangolari nere di plastica con scritte argente in rilievo: a sinistra la scritta "CX GTi", a destra la scritta "Citroën" con tanto di chevron al seguito. Sistema d'identificazione che caratterizzò tutta la produzione Citroën degli anni '80, fino alla comparsa della XM nel 1989. Per l'anno-modello 1983, la mascherina anteriore fu resa più semplice, privata di barrette cromate e di finiture ai bordi di essa, a lato dei fari.

Al contrario delle 2000 che a partire dall'anno-modello 1980 cambiarono motore, la Gti restò con il 2347cc fino al luglio del 1983 (telaio MA serie NG) quando, per l'anno-modello 1984, adottò un 2500cc (sigla motore M25/659) che nient'altro era che il solito 2347cc Citroën con nuovo alesaggio, la CX GTi (come la Prestige) restò quindi priva di contaminazioni Peugeot fino alla fine della produzione.

I cavalli passarono quindi a 138 (DIN) e la velocità massima superò per la prima volta (anche se di poco) i 200 Km/h...la casa dichiarò, infatti, 202Km/h, mentre i 100 Km/h da fermo erano raggiungibili in 9,2 secondi.

Prima dell'uscita di scena della Serie I ci fu un'ultima evoluzione della GTi su questa base: nell'ottobre del 1984 per l'anno-modello 1985 fu presentata la CX25GTITURBO (telaio MA serie NK), il 2500cc fu dotato di Turbina Garret e portato a 168 CV (sigla motore M25/662), la velocità massima raggiunse i 223

SPACXZIO



Km/h, 0-100Km/h in 7,8 secondi!
Un risultato degno della SM.
In quell'occasione sparì anche la barra di metallo forata nella feritoia della rizza il cui gusto era, in effetti, discutibile.

I paraurti furono in tinta con la carrozzeria (stessa foggia di quelli in metallo), mentre la strumentazione abbandonò i caratteristici strumenti rotanti a scala mobile e indice fisso per adottare strumenti classici circolari, meno originali ma, ad onor del vero, anche meno inerti.

Il volante fu imbottito da una guaina nera morbida e lucida, invero un po' posticcia, che ne percorreva quasi tutta la circonferenza tranne la base della rizza che risultava scoperta.

L'effetto risultante dell'abitacolo così allestito fu, all'epoca, quello di una vettura degli anni '70 alla quale si cercava a tutti i costi di dare un'aria anni '80.

Ma nel 1985, va detto, l'impressione globale di "vecchiezza" degli interni era più che evidente.

L'orrido nuovo spoilerone sul portello posteriore (purtroppo presente fino alla fine della produzione e per fortuna solo sulle GTi) fu uno dei nuovi elementi stilistici



meno felici.

Da ricordare l'altrettanto pacchiana collocazione dei loghi "TURBO" e "T" ripetuti ben 15 volte: la scritta "TURBO" sulla targhetta posteriore, sul tappo del volante (al posto di "GTi") e sui due segmenti di modanatura posti sui parafranghi anteriori. Il nuovo logo "T", sui nuovi cerchi in lega (due ogni cerchio), sulla presa d'aria del cofano e sui due pannelli di custodia.

La GTi Turbo, al suo apparire, aveva consumi da Concorde e spazi di frenata inaccettabili, provvidenziale fu quindi la dotazione a partire dal febbraio 1985 del dispositivo antibloccaggio ABS.

Per i consumi si sarebbe posto rimedio più avanti, con l'adozione dell'intercooler.

A luglio 1985, per l'annomodello 1986, venne in gran pompa, presentata la Serie2 scomodando ancora una volta la cantante Grace Jones (già testimonial della prima GTi Turbo) protagonista di uno dei primi memorabili video-clip Citroën: "CX 2, La Beauté Sauvage". In effetti, la bellezza della CX, con buona pace dei puristi, fu davvero salvata dal peso degli

anni.

Se è vero che la linea di fiancata era forse più snella nella Serie1, è opinione di chi scrive che invece il frontale originario tra lame, gomme, spoiler e tamponi vari, non fosse proprio il massimo della pulizia.

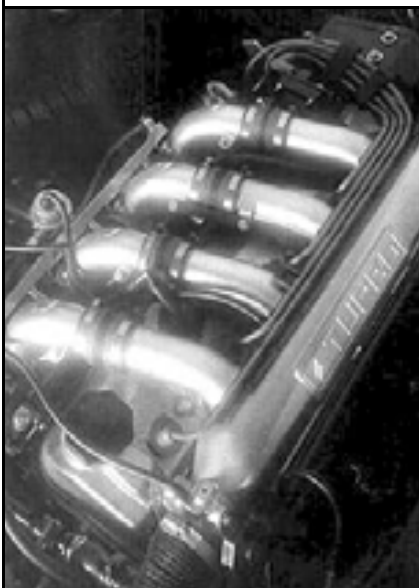
Lo scudo sintetico in tinta, semplice e lineare, ne attualizzò l'intenzione originaria.

Insomma il restyling poté dirsi riuscito, poiché nel suo penultimo anno di produzione (1988) furono vendute ancora circa 24.000 vetture contro le appena 2000 del penultimo anno di produzione della XM (1999), tanto per fare un confronto.

Gli interni della CX furono finalmente in sintonia con la propria epoca, armoniosi nel disegno, meno fragili e deteriorabili dei precedenti con la sola eccezione dei vanetti porta oggetti con tappo a molla, dalla vita assai breve.

La GTi aspirata restò in listino, ma quasi esclusivamente per soddisfare gli *aficionados* del cambio automatico, poiché esso non fu mai adottato dalle Turbo.

Nella primavera del 1987 l'adozione dello scambiatore di calore *intercooler* migliorò un





SPACXZIO



poco i consumi lasciando le altre caratteristiche invariate. La denominazione commerciale in seguito a questa variante fu "CX25GTi TURBO 2".

Sono a livello di curiosità filatelica le modifiche per l'anno-modello 1988 (settembre 87): compare al fondo della razza il marchio rosso Citroën (logo che fece la sua prima apparizione proprio in occasione della presentazione della CX Serie 2) mentre la targhetta "Citroën" sul portello posteriore viene, misteriosamente, privata di chevron al seguito. Le GTi Turbo su Serie2 presentavano una dotazione di serie davvero completa, costituita an-

che da poggiatesta posteriori, retrovisori motorizzati e riscaldati, vetri elettrici posteriori, vetro anteriore lato guida a discesa e salita automatica e accendi-

sigari alle porte posteriori, il così detto "equipaggiamento VIP".

La produzione della CX cessa a maggio del 1989.

A differenza di nonna e mamma (Traction e DS) non è al momento a noi noto quale sia stata l'ultima CX uscita dalla catena di montaggio, a me piace pensare sia stata proprio una GTi TURBO 2.

Le GTi in Italia sono forse più numerose oggi che negli anni della loro produzione, poiché gli appassionati in questi ultimi tempi (compreso lo scrivente) ne hanno "importato" parecchie dalla Francia, dalla Svizzera o dalla Germania, paesi nei quali ebbero vendite consistenti.

Insieme alla Prestige, la GTi è un classico della CX, parimenti ricercata come massima evoluzione del modello su telaio "normale" nei vari anni di produzione.

La guida all'acquisto delle GTi come d'altri modelli, sarà oggetto di un prossimo Dossier.

