



CX PRESTIGE: LA SUPREMA

Di Maurizio Venturino

Settembre 1974: la Citroën presentò la sua nuova berlina, la CX.

Negli anni codesta vettura incontrò indubbiamente un grande successo di mercato.

Tuttavia al suo apparire gli osservatori di ogni fede automobilistica non la giudicarono in grado di sostituire degnamente la DS nella sue funzioni ufficiali.

Dopo una versione Pallas, di buona fattura, il lusso ritornò realmente nella Marca con una berlina a passo allungato, cui venne dato il nome di catalogo Prestige.

Le prime CX rappresentarono un peggioramento rispetto alle DS.

Non per la loro concezione meccanica, neppure per le loro qualità stradali, degne della tradizione della casa del Double Chevron e neppure per la linea, innovatrice e piena di sottigliezze di stile.

Ma le finiture, se paragonate a quelle della serie "D" lasciavano

parecchio a desiderare.

Al punto che la CX nel 1974 apparve come intermedia tra GS e DS!

Si costituì addirittura un'associazione di consumatori fedeli clienti della Marca (ed alcuni al giorno d'oggi collezionisti), per incitare Citroën a rivedere la sua componentistica.

Si gridò allo scandalo!

Neppure la vasta possibilità di scelta di colori disponibili fu sufficiente a renderla più appetibile.

AUTO DELL'ANNO

Per essere giusti, le qualità intrinseche della CX, basate sulla aerodinamica, come indica il suo nome, (questa sigla definisce il coefficiente di penetrazione nell'aria), attirarono l'attenzione del mondo automobilistico.

La nuova Citroën fu eletta "auto dell'anno" nel gennaio 1975 da una giuria di 14 paesi

europei.

Essa portò innovazioni nell'ambito della sicurezza, come imponeva la migliore tradizione del Marchio.

Fornita di 4 freni a disco, venne concepita con un abitacolo rigido, indipendente, fissato su un falso telaio portante tutti gli organi meccanici e di unione al suolo, concezione più sicura dell'assemblaggio a pannelli della DS.

Infine, e per la prima volta nella storia della Casa, sotto il cofano anteriore si trovava il vecchio motore 4 cilindri montato però in posizione trasversale.

Su questa berlina due volumi nello stile, firmato da Robert Opron, tutto era originale.

A partire dal grande parabrezza molto convesso accompagnato da un tergicristallo con un'unica spazzola, al cristallo posteriore concavo, fino a quelle due linee della carrozzeria, una che parte dal parafrangente anteriore, l'altra dalla parte superiore del parafrangente posteriore che si perdono nel profilo della fiancata come se la matita dell'autore si fosse alzata in quel momento.



L'aspetto dell'abitacolo ricaverà la sua originalità dalla famosa "lunula" firmata da Michel Harmand. Questo cruscotto riuniva in una forma ovoidale molto futurista ed ancora insuperata tutti gli strumenti che contengono le informazioni necessarie al funzionamento della vettura.

DALLA PALLAS ALLA PRESTIGE

Nata 2000, affiancata subito da una 2200, la famiglia si completò, **nel settembre 1975**, con una berlina Pallas,



SPAC XZIO



che Citroën aveva raggiunto fin dagli anni 50 tra i ministeri e la presidenza della Repubblica.

Battezzata Prestige, la nuova berlina (telaio MA serie MK) riprese il nome dalle DS di rappresentanza equipaggiate con vetro di separazione interno.

La Prestige costituì l'ultima vera vettura di rappresentanza a quattro porte con carrozzeria berlina costruita di serie dalla Citroën, decisamente superiore alle precedenti DS ministeriali ed avvicinata alle vecchie Traction 15 six.

Entrambe con un passo di 309 centimetri, sebbene più corto di tre rispetto a quello della DS, furono le più comode berline della loro epoca.

Lo spazio dedicato agli occupanti posteriori era veramente straordinario.

Per questo ebbe larga diffusione tra i notabili francesi e tra gli uomini d'affari, che, spesso accompagnati dall'autista, avevano necessità di compiere rapidi spostamenti in tutto relax.

Aveva il motore di 2347 cc da 115 CV DIN, ripreso dalla DS 23, (M 23.623), sia per sopprimere al maggior peso, ma anche per offrire delle prestazioni de-

gne della sua razza, e poggiava su 4 gomme Michelin XVS 185 X 14.

Il disegno della Prestige non era originale: era derivato dall'allungamento della linea della CX di base, e, anche se possedeva le proporzioni che avrebbe dovuto avere la CX al suo debutto, il disegno subì un adattamento.

Le porte anteriori restarono immutate, il pannello di custodia e tutta la parte posteriore anche, la differenza interessò la porta posteriore, che era quella della break, allungata di 17 centimetri e dei sottili 8 centimetri aggiunti anteriormente al parafrangente posteriore.

Ma è all'interno che il termine di Prestige prese tutto il suo valore.

Gli allestimenti erano molto curati e degni di fare concorrenza alle vetture tedesche: specchietto esterno regolabile elettricamente, termometro della temperatura dell'acqua, fari retronebbia, aria condizionata, quattro vetri elettrici, appoggiatesta anteriori e posteriori, radio con quattro altoparlanti alloggiati nei pannelli delle porte, portacarte anche nei pannelli porta posteriori, due accendisigari ai posti posteriori, plafoniere supplementari, lampada per la lettura delle carte, poggia piedi posteriori, vernice metallizzata ecc.

Selleria in cuoio in opzione, mentre non era previsto il tetto apribile essendovi di serie il tetto in vinile.

Il suo fiore all'occhiello era rappresentato dallo spazio riservato ai posti posteriori che era immenso, più grande, ribadiamo, che nella DS, degno della passata 15 six, con un numero "sufficiente" di centimetri per allungare le gambe.

Le prestazioni erano paragonabili a quelle della Pallas.

Tuttavia l'aerodinamica restò la

nome ripreso dall'alto di gamma DS.

In effetti, la gloriosa DS lasciò le catene nell'aprile di quell'anno; la giovane CX doveva ora dare prova del suo carisma come leader della gamma Citroën.

Questa versione Pallas si distingueva principalmente per i grandi copri ruota a stella a sei branche ed i profili laterali cromati.

In opzione veniva offerta la selleria in cuoio.

Il listino si accrebbe infine con la presentazione di una versione indispensabile: la break, con un passo allungato di 25 centimetri.

Il suo telaio sembrava fatto apposta per approntare un modello veramente alto di gamma necessario per tramandare l'immagine di vettura ufficiale



preoccupazione primaria per cui essa rimase, per il momento, bassa di tetto, fatto che la farà rifiutare dalle persone di alta statura.

Nel settembre del 1976, al suo secondo anno di produzione, non si annunciarono rinnovamenti della gamma.

Le uniche modifiche furono quelle cui beneficerà il modello approntato specificamente per il Presidente della Repubblica francese Giscard d'Estaing. Infatti l'innalzamento del padiglione ed il montaggio di una accensione elettronica, (che sarà introdotta sulla CX GTI solo nel maggio del 1977) verranno disponibili ai comuni mortali solo successivamente.

Dal settembre 1977, (anno modello 1978) la Prestige subì un primo rinnovamento, sia meccanico, che estetico.

Dal punto di vista della meccanica fece il suo esordio la CX 2400 Prestige injection (telaio MA serie ML) dotata del motore tipo M 23.622 in grado di sviluppare 128 CV DIN, che poteva essere accoppiato, in opzione, alla trasmissione semiautomatica C Matic.

La velocità massima raggiungeva così i 190 chilometri orari (180 con la trasmissione semiautomatica).

Esteriormente la modifica più appariscente era quella che riguardava il padiglione, ora rialzato nella sua parte posteriore, con conseguente beneficio sull'abitabilità per i passeggeri superiori al metro e novanta.

Vi erano i nuovi coprimozzi piatti mutuati dalla Pallas, ed una serie di profili cromati, di gusto discutibile, andava-

no ad incorniciare i cofani anteriore e posteriore ed i parafranghi.

Mutava anche la grafica della scritta Prestige, ora in stile inglese sia posteriormente, che sui pannelli di custodia.

Era ancora disponibile la versione a carburatore.

Nel settembre del 1978 (anno modello 1979) le variazioni che apparvero su tutte le CX, interessarono soprattutto gli interni. Si notava la presenza di una nuova consolle che migliorava l'efficacia del riscaldamento e del raffreddamento.

Tale modifica comportò il riposizionamento del posacenere, non più situato al di sotto delle bocchette di aerazione, (con fastidiosa fuoriuscita di cenere qualora il ventilatore fosse posto al massimo) ma all'apice della consolle, con la controversa forma a palla (ranocchia).

Era prevista la chiusura centralizzata delle porte, del baule e del coperchio del tappo carburante.

Scomparve dal listino francese la CX Prestige 2400 carburato-

re.

Nel luglio del 1979 fecero il loro esordio i modelli della serie 1980.

A fronte di un notevole rinnovamento della gamma 2000, nuovi motori e nuove denominazioni commerciali, la gamma Prestige rimase invariata.

Va segnalata la nascita (sia detto senza offesa) della "Prestige della mutua": la Limousine (telaio MA serie MS) che accoppiava alla scocca allungata della Prestige un motore Diesel aspirato di 2500 cc sviluppante una potenza di 75 CV DIN (tipo M 25/629), associato ad un cambio a cinque rapporti.

Era dotata di finiture simili a quelle della Super e disponibile anche in versione taxi.

Dal luglio del 1980 iniziò l'anno modello 1981.

Le modifiche estetiche cui andò incontro la Prestige furono minime e comuni a tutta la gamma. Tra queste ricordiamo il montaggio del getto lavavetri sul braccio del tergicristallo, mediante un tubo clippato.

Ritornò in listino, più che altro per le richieste di alcuni mercati





SPACXZIO

esteri, la versione a carburatore, ma con una nuova denominazione d'officina: tipo MA serie MZ.

Montava il già citato motore da 2347 cc tipo M 23.623.

Anche la versione ad iniezione mutò la sua denominazione d'officina diventando tipo MA serie MV.

Inalterata la sigla e le caratteristiche del motore (tipo M 23.622).

La novità tecnica più importante era la possibilità di installare, in alternativa al cambio a cinque rapporti, una trasmissione automatica ZF.

Venne soppressa l'opzione del cambio semiautomatico C Matic.

Arriviamo al **luglio del 1981** con la presentazione dell'anno modello 1982.

Tali esemplari risultavano facilmente identificabili per i para-fanghi anteriori allargati al fine di soddisfare nuove normative europee e per ricevere (in opzione) i pneumatici ribassati Michelin TRX da 190, montati su cerchi in lega.

Da quell'anno venne introdotta una nuova denominazione

d'officina per la Prestige: tipo MA serie NE, mentre la vecchia sigla: tipo MA serie MV si riferiva ora alla versione automatica.

Esternamente si notavano i pannelli di custodia allargati (tipo GTI anno modello 1981) privi della scritta Prestige e la scomparsa dei profili cromati sul bordo dei cofani anteriore e posteriore.

Per ciò che riguarda gli accessori tra gli altri venne adottato un econometro ed un sistema di sbrinamento elettrico per gli specchi esterni, associato allo sbrinamento del lunotto.

A luglio del 1982 esordirono i modelli dell'anno 1983.

Per ciò che riguarda la Prestige nulla cambiò rispetto all'anno precedente nei riferimenti del motore e del telaio: venne mantenuta la distinzione tra i telai delle vetture automatiche (tipo MA serie MV) rispetto a quelle dotate di cambio manuale (tipo MA serie NE).

Esteticamente si notava la diversa calandra ora con la base rivolta verso l'esterno.

Diverse novità comparvero **nel luglio del 1983** per l'anno modello 1984.

Innanzitutto vi fu la riunificazione delle sigle di telaio ora comuni per i modelli con cambio meccanico ed automatico: tipo MA serie NH

L'innovazione più importante dal punto di vista tecnico fu l'adozione di un nuovo motore con cilindrata aumentata a 2500 cc e basamento derivato da quello Diesel.

Siglato M 25/629, era un 2500 aspirato in grado di erogare 138 CV DIN e portare la velocità massima a 200 chilometri orari per le vetture dotate di cambio manuale e 194 per quelle con cambio automatico.

Alla dotazione di accessori venne aggiunto un dispositivo di regolazione automatica della temperatura dell'abitacolo.

L'anno modello 1985 risultò l'ultimo della serie 1 e, come consuetudine, iniziò **dal luglio del 1984**.

Immutate la serie (NH) ed il motore.

Gli accessori della Prestige vennero arricchiti dalla possibilità di avere in opzione il regolatore di velocità, nuovi cerchi in lega in grado di montare i pneumatici Michelin TRX 210 TR 390 ed il tet-

to in vinile, oltre, ovviamente, il cambio automatico.

La CX aveva già 11 anni, un'età ragionevole per una Citroën, ma che si trovava davanti all'ostacolo di una società sempre più consumistica e desiderosa di cose nuove.





Nel luglio del 1985 vide la luce così la Serie 2.

Allo stilista della casa Carl Oslen venne affidato il compito di modernizzare il lavoro compiuto dal suo predecessore Robert Opron.

Il lavoro di Oslen integrerà perfettamente la CX nei suoi tempi a scapito però della purezza del disegno originale.

Due grossi scudi in materiale sintetico, in tinta con la carrozzeria, rimpiazzarono i paraurti in acciaio, il parafrangente della ruota posteriore, divenuto orizzontale,

perse la leggerezza del primo.

La calandra, anch'essa rivista, era più prominente, ed inquadrava i fanali a doppia ottica.

Le bande di protezione laterale si fecero più alte, uno spoiler posteriore e dei retrovisori aerodinamici colorati permettevano di distinguere questa nuova generazione.

All'interno il cambiamento era più radicale, con una plancia di bordo completamente ridisegnata, che discendeva dolcemente fino alla leva del cambio, obbligando a piazzare il posto della radio in maniera longitudinale tra i passeggeri, come si fece sulla SM.

La lunula restava, ma dotata di strumenti rotondi più sportivi, che sostituivano i tamburi rotanti utilizzati fino allora.

I comandi furono invertiti rispetto alla generazione precedente, quelli dei fari e del tergicristallo passarono da sinistra a destra (e viceversa!).

I sedili, ridisegnati, erano notevolmente più avvolgenti, compresi quelli dei posti posteriori, dove ora vi erano due sedute ben distinte.

A tutte queste modifiche esteti-



che si associarono anche delle importanti innovazioni tecniche.

La gamma prevedeva quindi, oltre alla già nota CX Prestige (tipo MA serie NH), dotata del solito motore di 2500 cc tipo M 25/629 erogante 138 CV DIN, l'introduzione di un nuovo modello.

Si trattava della CX 25 Prestige Turbo.

Tale vettura era identificabile come tipo MA serie NP e montava il motore siglato M 25/662 già adottato dalla CX GTI Turbo, in grado di erogare 168 CV DIN elevando la velocità massima a circa 220 chilometri orari.

Per far fronte alla accresciute prestazioni queste versioni potevano ricevere in opzione il sistema di frenata ABS ed il computer di bordo.

Il confort della Prestige Serie 2 veniva garantito da una dotazione eccezionale; oltre agli accessori descritti in precedenza ricordiamo: il termometro della temperatura dell'olio motore, il termometro della temperatura esterna, le spie che segnalano il malfunzionamento degli stop e l'apertura delle

porte e del cofano, l'accensione della plafoniera con telecomando, il suo spegnimento automatico temporizzato, gli inserti di finitura in finto legno sui pannelli delle porte, le due prese di corrente a 12 volt sulla consolle dei posti posteriori, la presa per la cuffia, il pre-equipaggiamento radio con cablaggio per sei diffusori, la calandra anteriore cromata, lo spoiler posteriore (discutibile su una vettura di questa classe), ecc.

Insomma, viste le dimensioni più che una vettura un mini appartamento!

Da segnalare, a distanza di quattro anni, il ritorno della scritta Prestige con lettere dorate sui pannelli di custodia.

A luglio del 1986 arrivarono i modelli 1987.

Per quel che riguarda le CX Prestige con motore aspirato, che mantennero la sigla tipo MA serie NH (disponibili solamente con la trasmissione automatica e quindi denominate "Prestige Automatic") le modifiche apportate furono minime.

L'allestimento prevedeva, in aggiunta alla dotazione già presente, un sistema automatico di



sbrinamento del lunotto, ovviamente montato pure sulle versioni Turbo.

Queste ultime usufruirono di un nuovo motore siglato M 25/666 sviluppante una potenza di 168 CV DIN, accoppiato ad uno scambiatore aria-aria.

Questa motorizzazione, ribattezzata Turbo 2, consentiva un notevole risparmio di carburante, soprattutto alle alte velocità.

Tra le altre modifiche tecniche ricordiamo il miglioramento dell'accensione elettronica integrale (AEI), provvista di un monocaptatore.

L'estate del 1987, come consuetudine, presentò i modelli riferiti al 1988.

Le sigle di identificazione sia delle Prestige Automatic, che delle Turbo 2 restarono invariate, come le prestazioni e le dotazioni di accessori.

Ormai non si poteva più migliorare ciò che, da alcuni anni, aveva raggiunto la perfezione!

Quindi si notarono solo piccole modifiche come l'adozione, sul cofano del baule, di un nuovo monogramma "Citroën" dal quale scomparvero gli Chevron, che andarono a posizionarsi, bianchi su fondo rosso, sul volante (nuova immagine del Marchio Citroën).

L'ultimo anno di produzione delle Prestige si riferisce all'anno modello 1989: la gamma venne presentata **nel luglio del 1988**.

Nulla cambiò su una vettura che ormai aveva segnato un'epoca.

L'unica modifica degna di nota era che il sistema di frenata ABS venne fornito di serie per tutte le CX Prestige 25 Turbo 2.

Così uscì di scena il modello che seppe ben rappresentare la Citroën nel mondo delle vetture di grande prestigio (scusate il gioco di parole).

In quest'ambito fece decisamente meglio di quanto abbiano saputo e potuto fare sia la DS, che la XM, che, per quanto accessoriate, rimasero sempre delle vetture "normali".

Basti ricordare che della CX Prestige Turbo vennero prodotti solamente 1190 esemplari, meno di quante furono le tanto ricercate ed osannate DS cabriolet!

Senza contare che, derivando da un telaio di dimensioni diverse rispetto a quello delle berline normali, oggi sono falsificabili con maggiori difficoltà...

LE PRESTIGE SPECIALI

Di Maurizio Venturino

LE CX PRESTIGE PO-GE (PAESI D'OLTRE MARE, EQUIPAGGIAMENTO GRAND EXPORT)

Dal 1975 la Citroën propose una versione Grande Esportazione della CX, destinata alle Antille, all'America Centrale, all'America del sud, al Medio Oriente, all'Africa, all'Asia e all'Oceania. La Prestige non fu dimenticata.

Fin da quando venne commercializzata nel febbraio del 1976, la "bella allungata" ricevette ad Aulnay sous Bois tutti gli equipaggiamenti necessari alla sua commercializzazione a migliaia di chilometri di distanza.

La sua costruzione esigé i consigli e collaborazione di tutti i responsabili del progetto.

In effetti le CX Prestige PO furono un sapiente miscuglio di costruzione industriale e di modifiche che sfiorarono l'artigianale.

Alcuni equipaggiamenti obbligatori solamente nei paesi PO non erano previsti per l'Europa, così come alcuni allestimenti del vecchio mondo non erano ancora stati omologati a Riad, a Tokyo o a Camberra.

Ogni stato aveva le sue leggi. Inoltre bisognava tenere in conto lo stato delle strade e le condizioni meteorologiche locali.

Nello spesso catalogo degli allestimenti disponibili per i paesi esotici sulla CX Prestige PO si ritrovavano rinforzi specifici apportati all'avantreno o al retrotreno, l'impermeabilità migliorata dell'abitacolo e del vano motore, un filtro antipolvere nelle prese d'aria, dei motoventilatori stagni, il radiatore e/o il motore ad attacchi rinforzati, un filtro dell'aria speciale, un filtro sul serbatoio della benzina e la regolazione delle altezze modifi-





cata.

Si possono ricordare, ad esempio, i cavi elettrici specifici, la sonda di rilevamento di fuga di carburante ed i para sole senza intelaiatura metallica montati sulle CX australiane.

Una marmitta catalitica specifica fu approntata per le CX giapponesi degli anni 1976-1977.

All'opposto, l'iniezione elettronica, che comparve sulle CX europee nell'estate del 1977, sarà omologata in alcuni paesi PO solamente alcuni anni più tardi. Questa probabilmente è la ragione per cui la CX Prestige carburatore appariva nei listini fino al 1986, cioè nove anni dopo la comparsa della prima CX iniezione francese.

Il calore del deserto saudiano o l'umidità della baia di Tokyo, non erano che dei dettagli climatici: la maggior parte delle CX PO venivano equipaggiate con un apparato di climatizzazione maggiorato, con una pompa molto più potente, un alternatore rinforzato (oppure due sovrapposti), con un secondo evaporatore posto nella parte inferiore del vano motore ed unito alla pompa principale da grossi cablaggi che scorrevano sotto il telaio, e con quattro diffusori supplementari di aria fredda per i posti posteriori.

Ricordiamo inoltre che le CX Prestige PO non furono mai dotate di tetto in vinile: la colla non avrebbe mai tenuto in quelle condizioni climatiche.

Gli amatori ritrovano sulle strade di Yokoama la Prestige più ghiotta che vi sia.

Si tratta di un modello del 1979, giapponese, con il motore 2,4 carburatore, il cambio C-matic, la marmitta catalitica speciale, e la climatizzazione rinforzata, che si muove consumando 30/35 litri per 100 chilometri.



L'esotismo ha un prezzo!

Molte di queste CX PO non videro mai i paesi cui erano destinate.

Alcune furono vendute nuove in Francia.

La Citroën non volle mai produrre delle CX Turbo con climatizzazione rinforzata, non si è a conoscenza di CX Turbo PO.

Infine, quando in Francia le ultime Prestige Turbo 2 (aprile 1989) costavano 240.000 franchi, una Prestige PO nel paese di destinazione costava l'equivalente di 300.000.

LE CX PRESTIGE ALTA PROTEZIONE DI LABBÉ'

Quando adoperata dagli uomini politici, la CX doveva loro assicurare un elevato grado di protezione.

Quindi la Citroën decise di mettere in listino una CX Prestige denominata "Alta Protezione" dando l'incarico della trasformazione all'impresa Labbé. Citroën diffuse informazioni dettagliate sul modello: l'abitacolo era irrobustito da una lamiera d'acciaio "Vascogel", rinforzato a livello del padiglione e delle porte da numerosi strati di klevlar, i vetri in varie lamine passavano da uno spessore di 28 a 40 millimetri, e solo quello dell'autista risultava apribile.

Il pavimento, irrobustito, era antigranata, ed i pneumatici antiscoppio erano montati su

cerchi speciali imbullonati centralmente, dove le T di Turbo erano chiuse.

Nel vano motore la pompa HP come l'alternatore erano dotati di una lamiera di protezione.

Le sospensioni ed i freni erano rinforzati.

Malgrado l'elaborazione del motore consentisse di raggiungere i 200 cavalli, grazie all'azione permanente del turbocompressore, le prestazioni di queste CX Prestige Alta Protezione restarono limitate dal fatto che anche il peso era cresciuto di circa 500 chili.

La produzione di questo modello fu di soli 40 esemplari, così suddivisi: 13 per il governo francese, 19 per i paesi dell'est, ed 8 per clienti particolari.

LA CX PRESTIGE LANDAULET CHAPRON

Da molto tempo specialista delle trasformazioni Citroën, Henri Chapron offriva alla clientela delle CX degli allestimenti interni particolari.

Alla richiesta di Citroën il carrozziere costruì due CX Prestige Landaulet decappottabili sui posti posteriori.

Una di queste due vetture venne utilizzata quale carrozza del matrimonio del Granduca di Lussemburgo.

In quel giorno la parte scoperta sarà protetta da una lastra di plexiglas.



zare tre Limousine allungate sulla base della CX Prestige. Le prime due su serie 1 dal carrozziere svedese Nilsson, allungate di un elemento di 60 centimetri tra la porta anteriore e quella posteriore. La terza, nel 1989, dal carrozziere francese Tissier, specialista delle Citroën allungate (foto a pag. 10).

La costruzione di questo modello estrapolato dalla CX 25 Prestige Turbo 2, possedeva un elemento centrale che le faceva guadagnare 60 centimetri in lunghezza in modo da offrire 6 posti posteriori vis a vis in un vero salotto separato dal com-

partimento di guida.

Il carrozziere belga Pijpops realizzò anche lui una Limousine allungata con le stesse caratteristiche delle due precedenti.

LE BREAK EVASION DI HEULIEZ

Una Prestige break, era il modello costruito da Augereau, la branca del gruppo di carrozzieri Heuliez, costruttore originariamente di veicoli funebri, situato a Cerizay.

Sulla base del telaio del carro funebre allungato di 17 centimetri, con la modifica del portellone posteriore, i disegnatori di Augereau immaginarono una vettura nello stile break de Chasse all'inglese, lunga e molto lussuosa.

Essa beneficiava degli allestimenti della CX Prestige, e del montaggio dei motori 2400 GTI, vantaggi ai quali si aggiungevano delle opzioni di carrozzeria quali il tetto apribile trasparente, dei fari a lunga portata, una scelta di colori fuori catalogo ed il tetto in vinile.

LE CX AMERICANE

Una rarità.

E una curiosità.

Quando Citroën decise di abbandonare le esportazioni verso gli USA, l'importatore newyorkese, continuò la commercializzazione delle CX sotto la denominazione di CX A (la società CX Automotive situata a Lebanon nel New Jersey).

Un piccolo numero di CX 25 Prestige serie 2 furono così offerte al mercato americano nel 1986/1987, dotate di accessori indispensabili quali i catadiottri laterali, i fari senza vetro anteriore, e un tetto apribile.

I colori non erano proprio quelli del catalogo francese, così pure l'allestimento interno; se ne conosce un esemplare blanc nacré!

LE LIMOUSINE ALLUNGATE

L'anziano capo di stato dell'ex Repubblica Democratica Tedesca, Herich Honecker apprezzò enormemente le Citroën; aveva numerose CX nel suo parco auto, ma soprattutto si farà realiz-