



DOSSIER SERIE 2

Di Mario Siccardò, Responsabile Relazioni Esterne

PREMESSA

Nel luglio del 1985, al tempo della presentazione della Serie 2, la CX era ormai agli sgoccioli.

Infatti nel 1984 (la CX aveva già 10 anni buoni sul groppone) si cominciò seriamente a porre le basi al nuovo progetto di ammiraglia che avrebbe poi visto la luce 5 anni dopo sotto forma di XM.

Proprio per questo motivo, si evitò un restyling più radicale (e costoso) e si ripiegò su quello ben più lieve che tutti conosciamo.

Il restyling più impegnativo che venne rifiutato, prevedeva una revisione totale e profonda del corpo vettura che avrebbe visto eliminati i gocciolatoi, unico elemento della CX che oggi appare decisamente datato sebbene non antiestetico.

Gli interni furono comunque pesantemente attualizzati, in quanto le ultime Serie 1 presentavano aggiornamenti tecnici

agli anni 80 disseminati un po' ovunque in modo assolutamente irrazionale, col risultato finale di evidente posticcio.

Nonostante tutto, la "CX 2" ebbe un successo che, se forse è esagerato definire strepitoso, certamente non lo è definirlo molto soddisfacente... forse neppure Citroën se lo aspettava.

Soprattutto nelle versioni TURBO 2 (sia gasolio che benzina) diventò un piccolo mito tra i ragazzi amanti del motorismo sui 23-24 anni dell'epoca.

Quelli, per capirci, che compravano Quattroruote ogni mese il primo giorno di edicola e poi si incontravano da qualche parte per commentarne il contenuto.

Quando sfrecciava una Turbo2 in autostrada, erano esclamazioni e sguardi ammirati...e non soltanto da parte dei Citroënisti di provata fiducia.

Negli anni tra il 1988-89 e il 93-94, essere superati da una Turbo2 in autostrada non era cosa affatto rara.





Insomma: proprio al crepuscolo della sua vicenda, la CX ebbe forse il culmine della venerazione e degli onori, infatti nel 1987 le vendite furono addirittura superiori a quelle del 1986 e parliamo di ben oltre 20.000 pezzi ad un paio di anni dall'uscita di produzione!

Pensate alla XM nella sua stessa fase di vita (quindi 1998) prodotta in 7.500 esemplari.

Ecco a voi vita, morte, miracoli e misteri della CX Serie 2, presentata nel luglio del 1985 e prodotta fino a maggio del 1989 con una "coda" di altri due anni per le Break.

Sono quindi 4 anni-modello pieni più altri 2 per le Break. Il problema era se orientare la discettazione partendo dai modelli oppure partendo dall' Anno-Modello.

Ho scelto quest'ultima soluzione. Buona lettura.

LE BERLINE

AM 1986 CX 20 RE

La base assoluta sulla quale si poggia l'intera riorganizzazione della gamma CX.

Fu praticamente ignorata in patria, dove i Francesi le preferivano la più sveglia e meglio rifinita 22TRS quando non le 25. Il motore era il noto PRV 1995cc già visto su Serie 1 a partire da AM 1980; questa "entry-level" (come si direbbe oggi) aveva interni ed esterni semplificati: mascherina nera (non in tinta con la carrozzeria), scudi paraurti privi di filetto cromato (quindi con le apposite scanalature tristemente vuote) e niente modanature cromate lungo la linea di cintura.

All'interno niente finiture ai pannelli portiere (quelle finto legno o satinato o nere) quindi sca-

nalature vuote, rivestimento selleria in tessuto piuttosto modesto anche se dal colore in armonia con la carrozzeria, gradevole e "allegro".

Presente comunque il Diravi e i vetri elettrici anteriori.

Niente cinture di sicurezza posteriori.

Orientamento dall'interno dei retrovisori anche se meccanico.

Motore: 1995cc (Tipo 829-A5)
Cavalli: 106 DIN a 5600 giri
Trasmissione: a 4 velocità, 5 solo in opzione, incredibile ma vero.
Pneus: 195/70 R14 MXL (AV) e 185/70 R14 MXL (AR).

CX 22 TRS

Stesso motore PRV della 20RE ma alesato a 2165cc, finiture più curate comprensive di filetti cromati ai paraurti, mascherina in tinta, e modanature cromate giro linea di cintura.

All'interno tessuto selleria più robusto, finiture ai pannelli portie-



re, cinture di sicurezza posteriori. Possibilità di avere l'opzione cuoio.

Con questo allestimento, ma con motore 1995cc in Italia venne commercializzata la nota **CX 20 TRE**.

Motore: 2165cc (Tipo J6TA500).
Cavalli: 115 DIN a 5600 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: 195/70 R14 MXL (AV) e 185/70 R14 MXL (AR).

CX 25 RI

Ecco qua il buon vecchio 2347cc Citroën del DS23 alesato a 2500cc il quale fece la sua prima comparsa già sulla Serie 1 per l'AM 1984.

Stesse finiture della CX 22 TRS, ma in più la possibilità di avere l'ABS.

Motore: 2500cc (Tipo M25/659).
Cavalli: 138 DIN a 5000 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: 195/70 R14 MXL (AV) idem (AR).

CX 25 GTI

Stesso motore della precedente ma con la possibilità di avere la trasmissione automatica, pneumatici TRX, un regolatore di velocità e gli interni "Vip" tipo la Gti Turbo (vedi).

CX 25 Prestige

Come sopra, ma corpo vettura a passo lungo e trasmissione solo automatica.

Vetri elettrici anche posteriori (anteriore guida non sequenziale però) e regolazione elettrica dei retrovisori dotati di sbrinatoria elettrica, accendisigari nei pannelli porta posteriori.

Possibilità di avere il tetto in vinile nero.

Clima di serie.

Non c'è la possibilità di avere tetto apribile elettrico.

CX 25 GTI TURBO

Stesse caratteristiche della 25 GTi, ma in più il noto e anelato "equipaggiamento VIP" di serie, ovvero: vetri elettrici anche posteriori, vetro anteriore guida an-

che sequenziale, accendisigari posteriori, retrovisori motorizzati e sbrinatori.

Computer di bordo, fendinebbia di serie.

Sovralimentazione mediante turbina Garret.

Motore: 2500cc (Tipo M25/662).
Cavalli: 168 DIN a 5000 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: 210/55 VR 390 TRX (AV) idem (AR).

CX 25 Prestige TURBO

Stesso allestimento e motorizzazione della 25 GTi TURBO su corpo vettura allungato della già descritta Prestige aspirata.

NOTA: in tutte le Turbo allungate o no, non c'è la possibilità di avere trasmissione automatica, per problemi di coppia. (D'altronde, ogni coppia ha i suoi problemi!).

CX 25 RD

Gasolio aspirato con finiture analoghe a CX 20 RE.

Motore: 2500cc (Tipo M25/660).
Cavalli: 75 DIN a 4250 giri.
Trasmissione: a 4 velocità, 5 solo in opzione.

Pneus: come CX 20 RE.

CX 25 TRD

Gasolio aspirato con finiture analoghe a CX 22 TRS.

Per il resto tutto come CX 25 RD ma trasmissione a 5 rapporti di serie.

CX 25 RD TURBO

Gasolio sovralimentato con finiture analoghe a CX 25 RI.

Motore: 2500cc (Tipo M25/648).
Cavalli: 95 DIN a 3700 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.

Pneus: come CX 25 RI.

CX 25 TRD TURBO

Gasolio sovralimentato con finiture e opzioni analoghe a CX 25 GTi.

Quindi può avere a richiesta "VIP interiors", cuoio ecc. ecc.

Pneus: TRX in opzione.

CX 25 Limousine TURBO

Gasolio sovralimentato a passo lungo tipo "Prestige" ma con

finiture e opzioni analoghe a CX 25 TRD TURBO.

Caratteristiche meccaniche: come CX 25 TRD TURBO.

Clima solo in opzione quindi.

NOTA: interessante notare come l'unica CX col clima di serie sia la Prestige aspirata e turbo.

Le altre l'hanno tutte solo in opzione compresa la GTi TURBO 2.

AM 1987

CX 20 RE

Caratteristiche invariate.

CX 22 TRS

Possibilità di avere in opzione i "Vip Interiors".

CX 25 RI

Caratteristiche invariate.

CX 25 GTI

Caratteristiche invariate.

CX 25 Prestige

Caratteristiche invariate.

CX 25 GTI TURBO 2

Dotate di intercooler da luglio 1986.

Da gennaio 87 il computer di bordo viene sostituito da un sistema antifurto a tastierina sulla quale si compone una combinazione.

CX 25 Prestige TURBO 2

Dotate di intercooler da luglio 1986.

CX 25 RD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD TURBO 2

Dotate di intercooler da marzo 1987.

Cavalli: 120 a 3900 giri.

CX 25 TRD TURBO 2

Come sopra.

CX 25 Limousine TURBO 2

Come sopra.

AM 1988

Fa la sua comparsa il "marchietto rosso" alla base della razza e spariscono gli chevron incisi sul tappo volante.

Spariscono gli chevron (chissà perché) anche dalla targhetta



posteriore "Citroën" sul baule. La CX 25 Limousine TURBO2 e la CX 25 Prestige aspirata hanno medesimo equipaggiamento e medesima rosa di opzioni. Sparisce la CX 25 RI. Sparisce la CX 25 TRD. (Diesel aspirato meglio rifinita, resta RD).

AM 1989

ABS di Serie su CX 25 GTi TURBO 2 e Prestige TURBO 2
Lunotto termico ad inserimento automatico su 25 GTi TURBO 2 e 25 Prestige TURBO 2.
Nessun'altra modifica.

LE BREAK E DERIVATE

AM 1986 CX 20 RE

La Base della Break.
Stesse finiture della berlina 20 RE, molto rara in quanto all'epoca non ebbe grosse vendite a causa del motore fortemente sottodimensionato.

CX 25 TRI

Allestimenti tipo berlina CX 25 RI,

stesso motore, in opzione anche automatica.

CX 25 RD

Tipo berlina CX 25 RD, stesso diesel aspirato.

CX 25 TRD TURBO

Tipo berlina CX 25 TRD TURBO, stesso diesel sovralimentato.

AM 1987 CX 20 RE

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRI

Caratteristiche invariate.

CX 25 RD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD TURBO 2

Segue l'evoluzione della berlina con l'adozione di intercooler e 120 CV a disposizione.

AM 1988-89 CX 22 RS

Sostituisce la Break con motore 1985cc.

Adotta il 2165cc. della berlina CX 22 TRS, ma le finiture sono quelle spartane della berlina CX 20 RE.

CX 25 TRI

Caratteristiche invariate.

CX 25 RD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD TURBO 2

Venduta solo nell'allestimento "Familiare", ovvero con la fila intermedia di strapuntini tra i sedili anteriori e quelli posteriori.

AM 1990-91 CX EVASION

Corrisponde alla vecchia CX 22 RS.

CX EVASION D

Corrisponde alla vecchia CX 25 RD.

CX EVASION TURBO

Corrisponde alla vecchia CX 25 TRD TURBO 2.

CX EVASION ENTERPRISE

E' la versione commerciale, con allestimenti semplificati e priva di parafanghini posteriori. Le CX prodotte da settembre 1990 (AM 1991) presentano sul volante il marchietto Citroën nero in luogo di quello rosso.