



## DOSSIER CX: 1980-1985

Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

### PREFAZIONE

Trattiamo in questo articolo la seconda parte degli Anni Modello relativi alla Serie 1, ovvero da AM 1980 ad AM 1985.

Ricordiamo ai nostri lettori, che la prima parte della Serie 1, ovvero da AM 1975 ad AM 1979, è stata trattata sul numero scorso, il 23, mentre la Serie 2 è stata analizzata sul numero 10, uscito nell'ormai lontana primavera del 2007.

Per quanto riguarda le caratteristiche delle versioni d'origine qui indicate come "invariate", occorre consultare il numero 23.

Ricordiamo che l'analisi è relativa alla gamma nativa propria del mercato francese e pertanto non contempla le varianti proposte su altri mercati.

\*\*\*

### LE BERLINE

#### AM 1980

Tutti i modelli adottano retronebbia e lampeggiatori di direzione nei paraurti anteriori di colore arancio.

Per tutte le CX, tranne la GTi e la Prestige che mantengono i propri, il retrovisore esterno cambia foggia ed è in plastica nera.

Il supporto porta targa del paraurti anteriore assume un aspetto più robusto.

Fa la sua prima apparizione su una Citroën la spia della riserva carburante.

Ancora presente solo per questo AM la "grenouille", il caratteristico posacenere a forma di ranocchia.

#### CX REFLEX – CX ATHENA

Nell'estate del 1979 (Quattroruote ne diede notizia

sul numero di Agosto) le CX 2000cc adottarono un nuovo propulsore di cubatura 1995cc frutto della sinergia tecnica e finanziaria tra Peugeot, Renault e Volvo, da cui il nome "PRV".

Si trattava di un motore già noto per essere stato montato sulla Renault 20 e che, negli stessi mesi, andrà anche sotto al cofano della coeva Peugeot 505. Molto spesso però nelle officine vi si riferiva come "motore Athena" proprio perché la CX "Athena", insieme alla più economica ed assai meno diffusa "Reflex", fu la prima CX ad adottarlo.

I pannelli di custodia presentano i loghi "Reflex" e "Athena".

La **Reflex** è la nuova "bas de gamme"; presenta un aspetto indigente e francamente inaccettabile all'alba degli anni '80 ed infatti sarà ben poco accettato: scarsamente venduto all'epoca, gli esemplari arrivati a noi sono pochissimi.

Niente vetri elettrici, niente servosterzo DiRaVi, cornici dei cristalli nere, niente profili e piccoli copri ruota in plastica grigiastra decisamente brutti... un passo indietro rispetto alla vecchia versione base dell'anno precedente con motore Citroën.

L'**Athena** ha invece un aspetto decisamente migliore, con i suoi bei copri ruota tipo Pallas, le cornici dei vetri cromate e le modanature sulle fiancate che ne rimarcano la linea filante.

Anche la guida e la vita a bordo sono rese ben più gradevoli dalla presenza del servosterzo DiRaVi, dai vetri elettrici anteriori, e dal retrovisore regolabile meccanicamente dall'interno,

inoltre sono presenti gli appoggiatesta ai sedili anteriori ed il pre-equipaggiamento stereo.

Il motore due litri PRV è generalmente giudicato più pronto del precedente (i CV passano da 102 a 106), ma più delicato.

La distribuzione passa da catena a cinghia.

Motore: 1995cc.

Cavalli: 106 DIN a 5500 giri.

Trasmissione: a 4 velocità (5 in opzione).

Pneus: 185 SR-14 ZX (AV) e 175 SR-14 ZX (AR).

Velocità Max: 176 Km/h.

#### CX 2400 PALLAS – PALLAS INJECTION

L'alimentazione ad iniezione del 2347cc diventa disponibile anche per la versione Pallas.

La leva del cambio diventa cromata, la selleria posteriore presenta la possibilità di adottare appoggiatesta mentre il padiglione cambia foggia adottando spot di lettura luminosi ed una grande plafoniera centrale, sempre disponibile in opzione il cambio semiautomatico C-Matic.

Il cambio opzionale a 5 velocità viene dotato di servoassistenza al pedale della frizione.

Motore: 2347cc.

Cavalli: 115 DIN a 5750 giri oppure 128 DIN a 4800 giri (iniezione).

Trasmissione: a 4 velocità (5 in opzione) oppure 3 velocità C-Matic.

Pneus: 185 HR-14 XVS (AV et AR).

Velocità Max: 181 oppure 190 Km/h (177 e 180 Km/h con C-Matic).

#### CX 2400 GTI

Caratteristiche specifiche invariate, inoltre:

leva del cambio cromata, cornice parabrezza inox, lo sforzo al pedale della frizione adotta una servo assistenza idraulica.



# SPACXZIO



Motore: 2347cc alimentato ad iniezione.

Cavalli: 128 DIN a 4800 giri.

Trasmissione: a 5 velocità.

Pneus: 185 HR-14 XVS (AV et AR).

Velocità Max: 190 Km/h.

## **CX 2400 PRESTIGE – PRESTIGE INJECTION**

Caratteristiche specifiche invariate.

Lo sforzo al pedale della frizione adotta una servo assistenza idraulica.

Motore: 2347cc anche alimentato ad iniezione.

Cavalli: 115 DIN a 5750 giri oppure 128 DIN a 4800 giri (iniezione).

Trasmissione: a 5 velocità oppure 3 velocità C-Matic.

Pneus: 185 HR-14 XVS (AV et AR).

Velocità Max: 181 oppure 190 Km/h (177 e 180 Km/h con C-Matic).

## **CX 2500 DIESEL SUPER - PALLAS**

Caratteristiche specifiche invariate, inoltre: leva del cambio cromata.

Motore: 2500cc a ciclo Diesel.

Cavalli: 75 DIN a 4250 giri.

Trasmissione: a 4 velocità (5 in opzione).

Pneus: 185 SR-14 ZX (AV) e 175 SR-14 ZX (AR).

Velocità Max: 147 Km/h (156 Km/h a 5 velocità).

## **CX 2500 DIESEL LIMOUSINE**

Sul telaio allungato della Prestige, viene montato il motore 2500cc a gasolio aspirato.

Le finiture sono di livello "Super" (inferiore a Pallas), ma sono presenti i vetri elettrici posteriori.

La quinta marcia è di serie.

Motore: 2500cc a ciclo Diesel.

Cavalli: 75 DIN a 4250 giri

Trasmissione: a 5 velocità.

Pneus: 185 SR-14 ZX (AV) e 175

SR-14 ZX (AR).

Velocità Max: 147 Km/h (156 Km/h a 5 velocità).

## **AM 1981**

Su tutti i modelli: viene modificata la console centrale con nuovo posacenere a cassetto.

Il dispositivo di diffusione del liquido lava vetro è solidale con il braccio tergitore in luogo dei tipici ugelli sul cofano.

Sono presenti condotti di riscaldamento per i posti posteriori.

Tutte le CX hanno il cambio a 5 velocità di serie tranne la Reflex.

Le Diesel, le GTi e le Prestige hanno nuovi rapporti di trasmissione.

Tutti i modelli a benzina a trasmissione meccanica adottano un "econoscopio" sulla lunule.

Chiusura centralizzata su tutte le CX.

**CX REFLEX – CX ATHENA**



La CX Athena ha il cambio a 5 marce di serie, la Reflex ha il servosterzo DiRaVi di serie. Pannelli di custodia metallici privi di loghi "Reflex" o "Athena".

## **CX 2400 PALLAS – PALLAS INJECTION**

La 2400 alimentata a carburatori incrementa la potenza da 115 a 120 CV DIN.

Prestazioni pressoché invariate.

Pallas: un cambio automatico ZF a tre velocità rimpiazza il vecchio semi C-Matic.

La posizione del selettore è visualizzata su un display luminoso alla base della lunule.

Pannelli di custodia metallici privi di loghi.

## **CX 2400 PRESTIGE – PRESTIGE INJECTION**

Identiche modifiche del modello 2400 PALLAS.

Modanature laterali di dimensioni maggiori.

## **CX 2400 GTI**

Spoiler posteriore in materiale sintetico nero montato sul portello del baule: una caratteristica che nel corso degli anni verrà estesa pressoché a tutte le versioni fino alla fine della produzione della berlina.

Maniglie delle portiere nere.

Pannello di custodia di diversa foggia in plastica nera: a partire da AM 1982, verrà adottato su tutte le CX "corte".

## **CX 2500 DIESEL SUPER - PALLAS - LIMOUSINE**

Trasmissione a 5 velocità di serie.

Pannelli di custodia metallici privi di loghi.

Velocità Max: 156 Km/h.

### **AM 1982**

Da questo Anno-Modello non è più disponibile la versione a carburatore per il motore 2400.

I parafranghi anteriori sono più

larghi nei pressi della zona passa ruota per la presenza su alcune versioni dei pneumatici di maggiori dimensioni, i TRX 190. Nuove etichette di identificazione del modello sul posteriore.

Si tratta delle barrette nere con caratteri in rilievo cromati che caratterizzeranno tutte le Citroën degli anni '80 fino alla comparsa della XM che proporrà nuovi loghi.

I pannelli di custodia, tranne quelli della Prestige e della Limousine, sono conformi a quelli già visti sulla CX GTI: di plastica nera e di foggia più coprente.

## **CX REFLEX – CX ATHENA**

La CX Athena ha il cambio a 5 marce di serie.

## **CX 2400 PALLAS INJECTION**

La 2400 è disponibile solo ad iniezione con potenza di 128 CV DIN.

Prestazioni pressoché invariate. Regolatore di velocità in opzione.

Pneus: TRX 190 65HR390.

## **CX 2400 PRESTIGE INJECTION**

Identiche modifiche del modello 2400 INJECTION PALLAS.

Regolatore di velocità in opzione.

Pneus: TRX 190 65HR390.

## **CX GTI**

Vetri elettrici posteriori.

Regolatore di velocità in opzione.

Pneus: TRX 190 65HR390.

## **CX 2500 PALLAS D - LIMOUSINE**

Trasmissione a 5 velocità di serie.

La Limousine adotta accendisigari sulle portiere posteriori come la Prestige.

Velocità Max: 156 Km/h.

### **AM 1983**

La gamma CX è oggetto di una significativa ristrutturazione e di una revisione dei nomi commerciali in conformità alla nuova semantica apparsa a fine 1982 con la gamma BX.

La mascherina sul frontale è interamente nera e inverte l'inclinazione ora in raccordo con l'andamento del cofano.

A marzo 1983 i motori Diesel sono disponibili anche sovralimentati da una turbina Garrett.

Nuova grafica alle cifre della strumentazione di bordo arancio chiaro su fondo nero, detta "carré" per l'aspetto squadrato dei caratteri.

Chiusura centralizzata di serie su tutti i modelli, accensione elettronica su tutti i modelli a benzina.

Da questo Anno-Modello tutte le CX hanno il servosterzo DiRaVi di serie, alza cristalli elettrici almeno anteriori e pre-equipaggiamento stereo, retrovisori regolabili dall'interno e sedile guida basculante.

## **CX 20 – CX 20 TRE**

Sono i nuovi nomi commerciali delle vecchie "Reflex" e "Athena".

La 20 TRE gode però di una finitura pressoché identica al livello "Pallas", con la sola esclusione del battitacco cromato.

Attenzione: questa 20 TRE non va confusa con l'omonima 20 TRE su Serie 2, allestita solo per alcuni mercati tra cui quello italiano.

## **CX PALLAS IE**

Nuova denominazione commerciale anche per la 2400 Pallas Injection.

## **CX GTI**

Nessuna novità tranne quelle descritte nelle osservazioni generali.

## **CX PRESTIGE IE**



Nessuna novità tranne quelle descritte nelle osservazioni generali.

### **CX PALLAS D – LIMOUSINE D**

Nessuna novità tranne quelle descritte nelle osservazioni generali.

### **CX 25 RD TURBO – TRD TURBO**

Versioni presentate ad Aprile 1983.

Il motore a gasolio viene sovralimentato da una turbina Garrett T03.

Arriva così a 95 CV e a 174Km/h. Il livello RD è un po' più povero, sprovvisto di modanature cromate lungo la linea di cintura, di cuscinetti ai braccioli delle portiere e dotato di maniglie nere.

Il livello TRD è assimilabile a quello della PALLAS IE a benzina. Rispetto alla versione Diesel aspirata, è presente una barra stabilizzatrice di diametro maggiore, spoiler posteriore tipo GTI e contagiri.

Sui primi esemplari la distribuzione è gestita da una catena di ingranaggi, molto presto viene adottata la classica cinghia.

Motore: 2500cc a ciclo Diesel.

Cavalli: 95 DIN a 3700 giri.

Trasmissione: a 5 velocità.

Pneus: TRX 190 65HR390.

Velocità Max: 174 Km/h.

### **AM 1984**

Viene pensionato lo storico 2347cc derivato dalla vecchia DS2-3.

In realtà il "nuovo" 2500cc altri non è che il solito propulsore con diverso alesaggio.

La denominazione per questi modelli benzina è caratterizzata dal prefisso "CX 25" già visto a fine AM 1983 per le Turbodiesel.

### **CX 20 – CX 20 TRE**

Caratteristiche invariate.

Ad Aprile 1984 viene lanciata la serie speciale "Leader" dotata di

un'accattivante livrea metallizzata bicolore ottenuta con due toni di grigio.

7000 gli esemplari costruiti.

Questa serie, su base 20, è dotata di quinta marcia di serie, vetri tinti, spoiler posteriore e copri ruota specifici.

A giudizio dello scrivente, si tratta di un insieme estetico molto riuscito.

### **CX 25 PALLAS IE**

Nuova cilindrata e nuova denominazione commerciale.

Motore: 2500cc alimentato ad iniezione.

Cavalli: 138 DIN a 4800 giri.

Trasmissione: a 5 velocità.

Pneus: TRX 190 65HR390.

Velocità Max: 202 Km/h (196 Km/h con trasmissione automatica ZF).

### **CX 25 GTI**

Nuova cilindrata e nuova denominazione commerciale.

Caratteristiche come PALLAS IE senza la trasmissione automatica in opzione.

### **CX 25 PRESTIGE IE**

Nuova cilindrata e nuova denominazione commerciale.

Caratteristiche come PALLAS IE.

### **CX 25 PALLAS D**

Da Marzo 1984 viene abbandonata la catena di distribuzione in favore della cinghia.

### **CX 25 RD TURBO – TRD TURBO – LIMOUSINE TURBO**

Cessa di esistere la Limousine aspirata, la versione "lunga" è proposta con sovralimentazione.

### **AM 1985**

Entriamo nell'ultimo anno-modello della Serie 1.

Le novità non mancano, in particolare assistiamo all'ultima evoluzione della CX prima della

presentazione dell'imminente Serie2: la straordinaria CX 25 GTI TURBO.

Su tutti i modelli viene adottato un indicatore livello olio temporizzato.

Ormai tutte le versioni tranne "CX 20", montano lo spoiler posteriore.

### **CX 20 – CX 20 TRE**

Caratteristiche invariate.

### **CX 25 PALLAS IE**

Caratteristiche invariate.

### **CX 25 RI**

Nuovo modello che associa all'allestimento della 20 TRE, la motorizzazione 2500cc iniezione propria della 25 GTI e della 25 PALLAS INJECTION.

Scarsamente venduta alla sua epoca, è praticamente introvabile ai giorni nostri.

### **CX 25 GTI**

Caratteristiche invariate.

### **CX 25 PRESTIGE IE**

Caratteristiche invariate.

### **CX 25 GTI TURBO**

Presentata ad ottobre 1984, si tratta dell'ultima grande evoluzione della CX su Serie 1.

Il 2500cc benzina viene sovralimentato tramite una turbina Garrett T3.

La potenza arriva a 168 CV DIN per una velocità massima raggiunta di 220 Km/h.

M o l t o c o m p l e t o l'equipaggiamento interno dotato di regolazione elettrica del retrovisore lato passeggero, rivestitura del volante in pelle, oltre a quanto già previsto per GTI aspirata.

La strumentazione all'interno della lunula è a classici elementi rotondi anticipando quella della Serie 2 (simile ma non uguale), i paraurti sono in tinta con la car-



rozzeria, i cerchi ruota in lega sono specifici di modello così come è specifico lo spoiler posteriore più grande di quello per le altre versioni.

Il "tappo" volante è attraversato da 2 filetti rossi e presenta la scritta "Turbo".

La "T" stilizzata di Turbo compare anche alla base della presa d'aria sul cofano motore e sui pannelli di custodia al posto del logo "GTi" tipico della versione aspirata.

Da febbraio 1985 è disponibile il sistema ABS in opzione.

Se le GTi Turbo Serie 1 sono assai rare essendo state prodotte per soli 8 mesi, quelle dotate anche di ABS sono forse le CX più rare in assoluto.

Lo scrivente non ha mai avuto occasione di esaminarne un solo esemplare.

Motore: 2500cc ad iniezione sovralimentato con turbina Garrett T3.

Cavalli: 168 DIN a 5000 giri.  
Trasmissione: a 5 velocità.  
Pneus: TRX 210 55VR390.  
Velocità Max: 220 Km/h.

### CX 25 PALLAS D

Caratteristiche invariate.

### CX 25 RD TURBO – TRD TURBO – LIMOUSINE TURBO

Caratteristiche invariate.

Nuovo indicatore sovra pressione turbo a spia luminosa in luogo dell'indicatore ad ago.

\*\*\*

### LE BREAK

Naturalmente le Break seguono le modifiche estetiche esterne comuni alle berline.

### AM 1980

Anche le Break benzina di bassa gamma adottano il nuovo propulsore PRV 1995cc.

Un solo modello adotta questo

motore, la **CX REFLEX**.

Proseguono ad essere prodotte le **CX 2400 SUPER** e le **CX 2500 SUPER D** alimentate a gasolio.

### AM 1981

Finalmente anche la Reflex viene dotata di DiRaVi.

In ottobre, esce una serie limitata di Break particolarmente accessoriate e denominate "Evasion".

Dotate di tetto apribile ed in vinile, nonché di ruote in lega leggera, hanno motorizzazione 2400 benzina iniezione oppure 2500 a gasolio.

### AM 1982

Scompare la denominazione "Super" anche dalle Break 2400 benzina e 2500 Diesel che adottano la denominazione "Reflex".

La 2400 Reflex può avere in opzione cambio automatico ZF.

### AM 1983



La nuova semantica interessa anche le Break: la Reflex Diesel diventa **CX 25 D**, la 2400 benzina **CX IE**, le benzina di bassa gamma **CX 20**.

#### **AM 1984**

La 2400 a benzina adotta il 2500cc e diventa **CX 25 TRI**.

Il propulsore diesel sovralimentato viene montato anche sulla Break che assume denominazione commerciale **CX 25 TRD TURBO**, la stessa della berlina.

A Marzo sono presentate due Break a vocazione utilitaria, le "**Enterprise**".

Sono motorizzate con il 1995cc PRV della CX 20 e con il 2500cc diesel aspirato della CX 25 D.

#### **AM 1985**

Nessuna novità di rilievo.

\*\*\*

#### **POSTFAZIONE**

Non è stato facile farsi largo nella sterminata giungla di modelli, versioni e denominazioni commerciali spesso ridondanti o pretestuose.

A fronte di dubbio, ho preferito omettere che non fare affermazioni che potrebbero essere false.

Ad esempio, sulla guida della rivista "Gasoline" è presente per gli AM da 1982 in avanti una CX 25 D berlina non Pallas, ma io non ne ho memoria alcuna e lo stesso testo "La CX de mon pere" non ne fa menzione esplicita.

Può essere possibile che in realtà nessuno ne abbia davvero memoria.

In ogni caso, in altra rivista europea di Club (non dirò quale) ho notato errori molto grossolani sicuramente assenti dalle pagine di "SpaCXzio".

Gli appassionati di CX italiani possono quindi dirsi fortunati...

\*\*\*