

GUIDA AL COLLEZIONISMO

CITROËN PEUGEOT

4



La giusta protezione per le tue passioni



I dissuasori Hörmann sono sinonimo di robustezza, sicurezza e affidabilità. Grazie alla tecnologia esclusiva, rappresentano la soluzione ideale per proteggere ciò che ti appassiona.

Le soluzioni proposte, dall'estetica contemporanea e gradevole, sono disponibili anche nella versione automatica, azionabile a distanza.

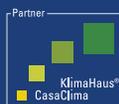
Trova ciò che fa per te su hormann.it.



SECURITY



HIGH SECURITY



www.hormann.it
info@hormann.it

HÖRMANN

Porte • Portoni • Sistemi di chiusura

VIVE LA FRANCE!

Due marchi molto diversi tra loro: uno innovativo, sbarazzino e controcorrente, l'altro elegante e quasi compassato. A unirli, oltre al fatto di far parte del medesimo gruppo, la grande attenzione all'heritage. Una marcia in più per l'appassionato

Testo di **Marco Di Pietro**

Tra due anni Citroën e Peugeot festeggeranno le nozze d'oro: 50 anni insieme. Un'unione tra due marche tanto diverse tra loro come approccio filosofico, costruttivo, tecnico e stilistico da poter essere collocate agli estremi opposti. Eppure il sodalizio industriale e commerciale ha funzionato alla grande. Anche nell'ambito del collezionismo Citroën e Peugeot hanno pochi punti di contatto, se non che l'heritage è curato dai brand quasi fossero una sola cosa. Prossimamente sempre più integrato sotto il grande cappello di Stellantis Heritage. Ruoteclassiche dedica questo quarto volume della serie "Guida al collezionismo" nell'edizione 2022 alle due marche francesi assieme. Questo ha imposto una selezione ancora più spietata dei modelli, che ha imposto l'esclusione di molte vetture pur meritevoli. Purtroppo ogni selezione comporta dolorose rinunce.

A guidarci è stato ancora una volta un budget di 40.000 euro, fissato come limite di spesa della nostra collana. Quindi abbiamo individuato alcuni dei modelli più significativi, proponendo le versioni consigliate, l'analisi e le tendenze di mercato, i club di riferimento e i punti chiave del restauro. In totale la redazione ha ottenuto una galleria di 26 modelli, con una leggera prevalenza per Citroën. Si parte dalla rivoluzionaria Traction Avant per passare alle ammiraglie DS, SM, CX e XM, alle utilitarie 2 CV, Ami, Dyane, Méhari, alle medie GS. Poi le versioni sportive di Visa, BX, AX e Saxo e infine l'originale Pluriel. Ordinate secondo la successione storica.

LEZIONI DI FRANCESE

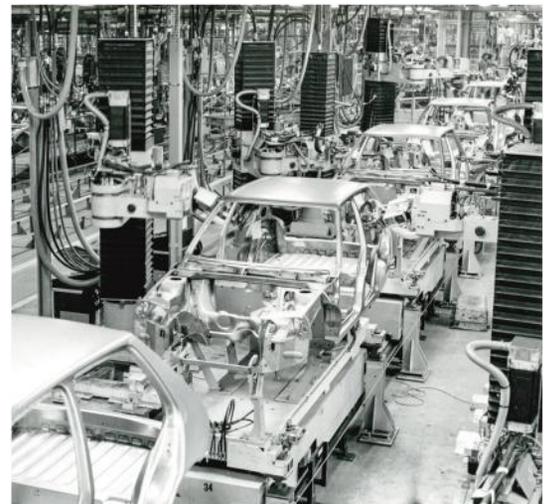
Per Peugeot siamo partiti dal dopoguerra, precisamente dalla 403 del 1955, che inaugura la lunghissima collaborazione con la Pinin Farina;

abbiamo proseguito con la berlina 404 e con le versioni coupé e cabriolet della 504 e 204 - 304. Ampio spazio alla 205 negli allestimenti GTI, Cabriolet e Rallye, alla splendida 406 Coupé e alle 206 GT, GTI e RC, per giungere alla sbarazzina 206 CC e alla 407 Coupé. Insomma: ce n'è per tutti i gusti. In comune Citroën e Peugeot hanno la massima attenzione da parte di molti collezionisti italiani, valori di mercato stabili o in crescita (in alcuni casi di alto livello), una buona disponibilità di quasi tutti i ricambi e molte facilitazioni nel restauro grazie all'ampia documentazione e bibliografia presente, alla quale oggi si aggiunge questo allegato. Il prossimo volume, abbinato a Ruoteclassiche di giugno, sarà dedicato alla Mercedes-Benz, un marchio che non ha bisogno di presentazioni e da sempre protagonista nel mercato delle automobili da collezione. Buona lettura. **RC**



Dietro le quinte

A sinistra, la catena di montaggio della DS presso lo stabilimento di Quai de Javel a Parigi. L'ultima "Dea" fu ultimata nel 1975, a vent'anni dal debutto. A destra, la linea robotizzata delle scocche della Peugeot 205 presso la fabbrica di Mulhouse.



RUOTECLASSICHE

CITROËN - PEUGEOT





SOMMARIO

3 EDITORIALE	78 SAXO VTR VTS - SPORT
6 INTRODUZIONE CITROËN	82 C3 PLURIEL
10 TRACTION AVANT	86 INTRODUZIONE PEUGEOT
16 2 CV	90 403
24 DS	94 404
30 AMI 6 - AMI 8	100 204 - 304 COUPÉ E CABRIOLET
34 DYANE	106 504 COUPÉ 504 CABRIOLET
38 MÉHARI	112 205 GTI - RALLYE
42 SM	120 205 CABRIOLET
48 GS - GSA	124 306 CABRIOLET
52 CX	128 406 COUPÉ
60 CHRONO GT - GTI	134 206 GT - GTI
64 BX	138 206 CC
68 AX SPORT GT - GTI	142 407 COUPÉ
72 XM	146 STORIA DEL LOGO

Galleria Ruoteclassiche

Numero 139 - Maggio 2022
periodico mensile

Direttore Responsabile David Giudici

Registrazione del Tribunale di Milano n. 85 del 11/02/2002

GUIDA AL COLLEZIONISMO CITROËN - PEUGEOT

A cura di Fabrizio Greggio

Testi di Alfredo Albertini, Marco Chiari, Marco Di Pietro, Marco Visani
Fotografie Citroën Communication, Marc Vorgers-ClassicarGarage.nl
Impaginazione Claudia Tatti, Massimiliano Lai

Fotolito Editoriale Domus

Stampa Elcograf S.p.A., stabilimento di Bergamo (BG).

EDITORIALE DOMUS S.p.A.

Presidente Giovanna Mazzocchi Bordone

Via Gianni Mazzocchi, 1/3, 20089 Rozzano (Milano)
Telefono 02 824721 - Fax 02 57500132 - redazione@ruoteclassiche.it
www.edidomus.it

Distribuzione per l'Italia
S.O.D.I.P. "Angelo Patuzzi" S.p.A.
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (Milano)
tel.02 660301, fax 02 6600320

Copyright © 2022
Editoriale Domus S.p.A. Rozzano (MI)

Titolare del trattamento dei dati personali raccolti nelle banche
dati di uso redazionale è Editoriale Domus S.p.A.

Gli interessati potranno esercitare i diritti previsti
dal D.Lgs. 196/2003 in materia di protezione dei dati
personali, telefonando al numero 0282472459
E-mail: responsabledati@edidomus.it

È vietata la riproduzione, totale o parziale, del contenuto
della pubblicazione senza l'autorizzazione preventiva dell'editore

Storica impronta

Ecco il noto ingranaggio a cuspidi di cui André Citroën acquistò il brevetto nel 1900, ben prima di iniziare la sua avventura di costruttore automobilistico. Proprio la particolare dentatura a "V" suggerì il logo del Double Chevron.



UN MONDO A PARTE

Molti sono collezionisti compulsivi, che custodiscono nei garage più modelli del Double Chevron. Una gamma di vetture che va dall'utilitaria 2 CV alla granturismo SM. Per i puristi le vetture da privilegiare sono quelle ante 1976, anno di nascita del gruppo PSA

Testo di **Alfredo Albertini**

Citronico. Neologismo coniato dagli appassionati del Double Chevron per definire tutto quello che riguarda la marca, ma, per estensione, anche ciò che è originale, diverso, complicato. E il mondo degli estimatori della Citroën è un mondo molto speciale e anche molto affollato, se si considera che queste auto francesi sono, numericamente, tra le più collezionate del pianeta. Molti ne possiedono più di una, diversi sono acquirenti compulsivi di vecchi modelli e hanno riempito box e interi capannoni di un numero impressionante di esemplari. Una famiglia allargata si può dire, perché il vero citroënista le ama tutte, dalle bicilindriche alle V6 passando per le GS e le Traction, e quando incontra per strada o a un raduno un altro esemplare di qualsiasi tipo e cilindrata è sempre una festa di clacson e lampeggi. A un raduno, del resto, è normale vedere vicine una malmessa 2 CV e un'impeccabile SM mentre i loro proprietari conversano amabilmente dei loro gioielli. Insomma, avrete capito che quello citronico è un ambiente molto speciale, composto sia da duri e puri che non comprendono come si possa possedere un'altra automobile, sia da appassionati aperti a mettersi in garage anche modelli della concorrenza.

IMPEGNO UFFICIALE

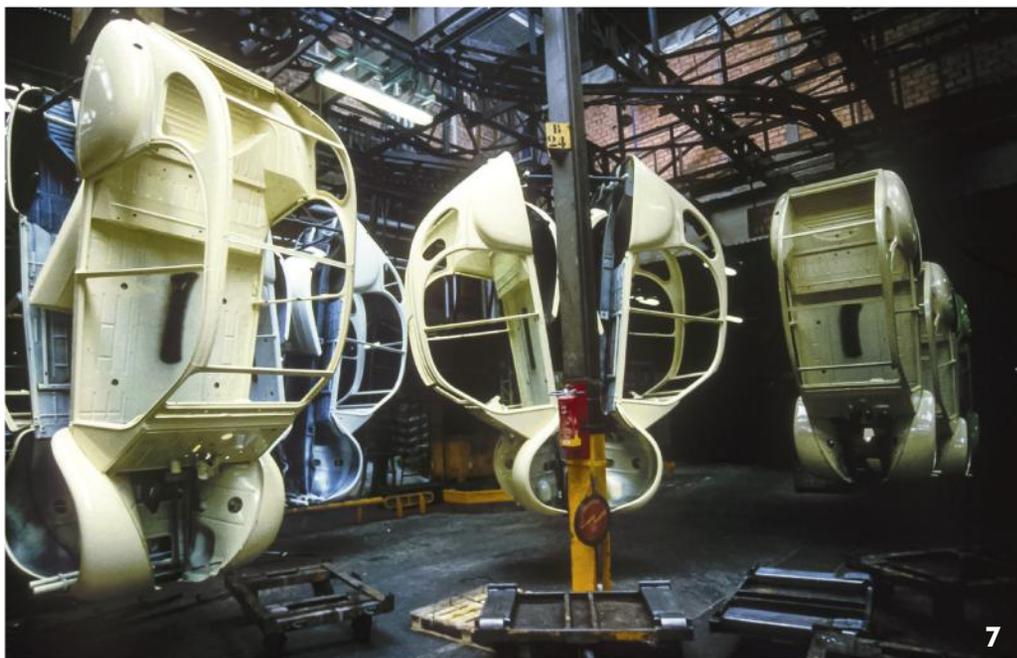
Dal canto suo, la Casa madre coccola i suoi fan attraverso una struttura ufficiale e sponsorizzando gli eventi internazionali più importanti. Dal punto di vista aziendale il punto di riferimento è l'Aventure Peugeot Citroën DS, nata come Aventure Peugeot nel 1982 e più recentemente allargatasi

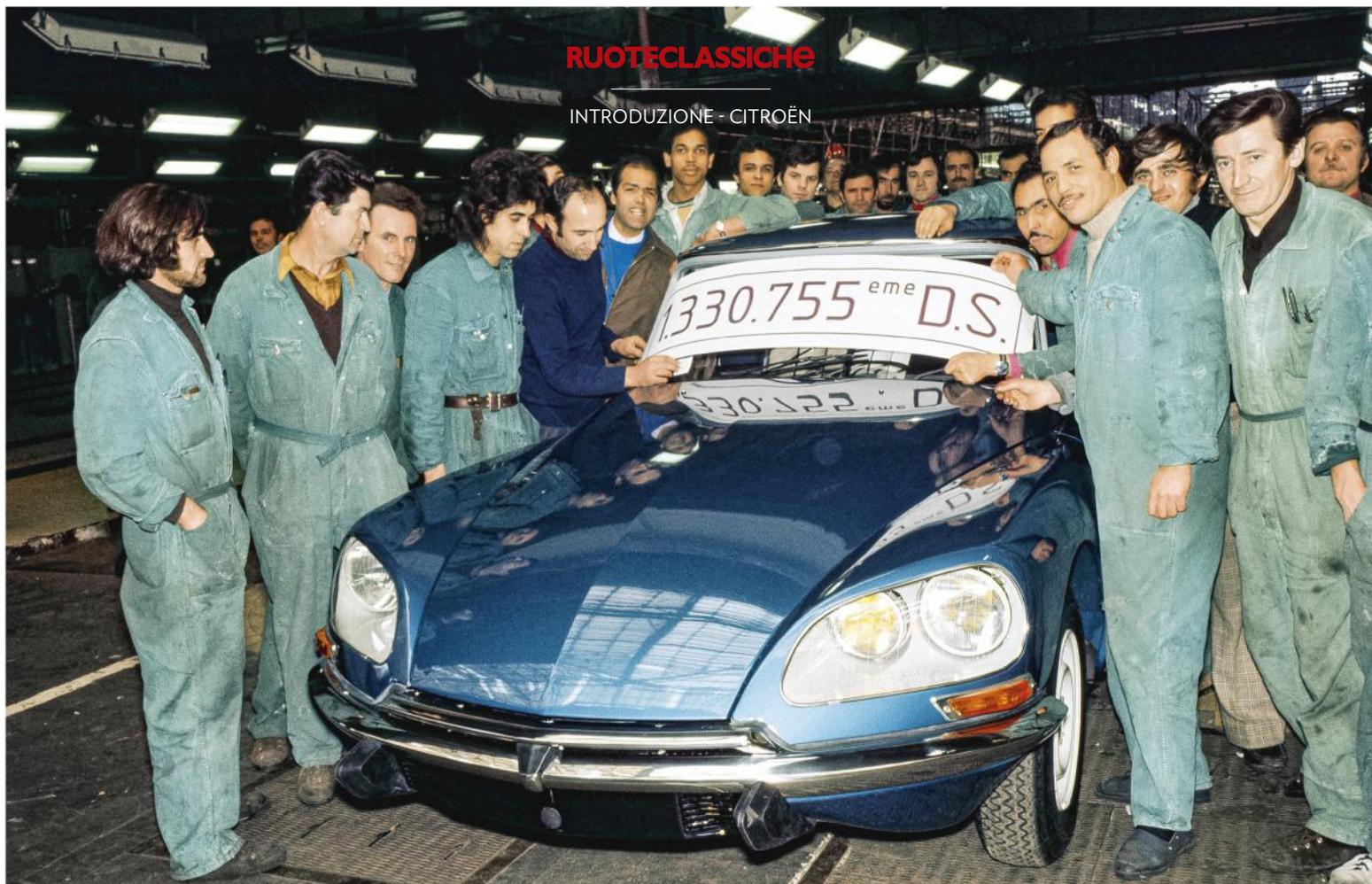
anche agli altri brand francesi del gruppo. Si tratta di un'associazione dedicata non solo a preservare la cultura della marca, ma anche al suo sviluppo e alla sua gestione: fornisce certificazioni ufficiali, aiuta nei restauri, si occupa dei ricambi e dispone di una ricca boutique. Il museo vero e proprio si chiama "Conservatoire" e si trova ad Aulnay-sous-Bois, poco distante da Parigi: aperto al pubblico, è stato fondato nel 2001 e contiene 240 veicoli tra modelli di serie, prototipi, vetture da corsa, mezzi commerciali e perfino un elicottero. L'evento clou al quale ogni citroënista non può mancare è invece l'ICCCR. (International Citroën Car Club Rally), giunto nel 2022 alla sua diciassettesima edizione e che si svolge ogni quattro anni in varie nazioni d'Europa attirando migliaia di appassionati. La sua organizzazione è supportata attivamente dall'Amicale ➔



Innovazione e simpatia

Sopra, la Traction Avant, la rivoluzionaria vettura presentata nel 1934 con scocca portante e trazione anteriore. La produzione continuò per oltre due decenni, fino al 1957. Sotto, un'altra vettura iconica della Casa: la 2 CV, simpatica utilitaria svelata nel 1948 e assemblata fino al 1990.





→ Citroën Internationale, indipendente dalla Casa madre, che riunisce i club di marca dedicati ai tanti modelli prodotti dal 1919 ai giorni nostri. In Italia è attivo il Riasc (Registro Italiano Auto Storiche Citroën) che raccoglie sette club e offre la possibilità di iscrivere le vetture migliori all'Albo d'Oro. Il CDSC (Centro Documentazione Storica Citroën) di Sinalunga (Siena) è invece un'associazione che dispone di uno straordinario archivio storico e consente di ottenere certificazioni e schede tecniche per l'omologazione e la reimmatricolazione oltre a pubblicare libri e fornire qualunque tipo di documentazione per il restauro e per i media.

CRESCITA ESPONENZIALE

Un tempo, il cliente Citroën era assolutamente fedele al marchio: vendeva ogni due o tre anni la propria vettura e ne comprava una nuova, spesso identica o solo aggiornata nella motorizzazione o in qualche dettaglio estetico. Un tipo di cliente che al giorno d'oggi nessuna marca forse possiede più, ma che, nel caso del Double Chevron, ha lasciato in eredità un buon numero di vetture, specie della serie ID e DS, che sono relativamente facili da trovare sul nostro mercato ancora con la targa di prima immatricolazione. Negli ultimi vent'anni questo modello ha beneficiato



di una crescita di valore straordinaria, soprattutto nella versione cabriolet, che qui non consideriamo proprio per la sua quotazione molto elevata, ben oltre i 40.000 euro fissati come limite del nostro budget. Una crescita esponenziale spinta anche dal cinema, dalla letteratura e da una clientela d'élite che l'ha fatta diventare un'icona. E i prezzi sono saliti, con ragione per quegli esemplari originali, conservati o restaurati da professionisti, ma non certo per quelli

bisognosi di importanti interventi e di conseguenza troppo onerosi da recuperare. La SM, più rara, è un oggetto per pochi, che però, sempre parlando di numeri limitati, ha visto crescere l'interesse grazie al fascino senza tempo del motore Maserati a sei cilindri a V, mentre la CX, che comprende molte versioni interessanti, vuoi per l'equipaggiamento, vuoi per le prestazioni, sta rapidamente salendo nella lista dei desideri dei collezionisti.



Gamma variegata

Nella pagina accanto, l'ultima DS a uscire dalle catene di montaggio: era il 1975. La DS aveva debuttato nel 1955 con il compito di sostituire la Traction Avant. Sotto, la SM, coupé equipaggiata con un V6 realizzato dalla Maserati. Qui a sinistra, la Visa Chrono, versione sportiva in versione limitata: all'Italia ne furono destinate 400. In basso, a sinistra, l'ammiraglia XM; a destra, l'originale C3 Pluriel, che poteva essere trasformata in cabriolet smontando i montanti del padiglione.



UNO STILE DI VITA

Le bicilindriche, e con questo termine comprendiamo la gamma della 2 CV, delle Dyane, delle Méhari e delle Ami, sono alla portata di tutte le tasche e identificano non solo delle automobili ma anche un certo stile di vita, libero, ecologico, fuori dagli schemi. Anche per esse le quotazioni sono in ascesa e, in pochissimi casi, salite a valori impensabili fino a qualche anno fa. Alle aste si sono visti esemplari di 2 CV pressoché nuovi di zecca spuntare cifre superiori ai centomila euro, come è accaduto a marzo scorso quando una 2 CV Charleston del 1990 con 9 km è stata battuta per 120.000 euro. Ma anche la 2 CV 4x4, che qui non consideriamo perché ha una quotazione oltre i 40.000 euro, ha raggiunto cifre da capogiro, motivate peraltro dalla sua eccezionale rarità. I casi estremi delle aste non si devono tuttavia ritenere una regola, proprio per non stravolgere il prezzo di modelli come la 2 CV o la Dyane che sono stati prodotti in milioni di pezzi e di cui circolano a tutt'oggi tantissimi esemplari. Bisogna avere pazienza, cercare tra le numerose occasioni proposte dai siti specializzati e visionarne molti, partendo preparati per stare alla larga da eventuali bidoni, nascosti sotto una lucida e sottile vernice brillante. Questo ragionamento vale anche

per le Traction Avant, altro monumento nella storia della Citroën, che, come abbiamo spiegato nel capitolo a lei dedicato, è un tipo di vettura che nella sua lunga vita ha subito modifiche tali da alterarne l'originalità e che può non essere conveniente riportare alle condizioni iniziali considerando il prezzo ancora tutto sommato contenuto che hanno le berline (le cabriolet invece sono da tempo decollate verso cifre elevate).

TERRA DI YOUNGTIMER

Le Citroën prodotte dagli anni 80 e 90 sono ancora in una fase di stallo: non sono considerate a tutti gli effetti d'epoca, ma hanno comunque diritto a essere iscritte nei registri storici. Il caso più emblematico è rappresentato dalla XM del 1989, che alcuni definiscono, proprio per la sua eccentricità, "l'ultima vera Citroën" (per altri lo è la C6 del 2005, troppo giovane per essere compresa in questa guida). Le sospensioni idropneumatiche, la linea fuori dagli schemi, il superbo confort fanno della XM un modello desiderabile, purtroppo penalizzato da una certa inaffidabilità elettrica ed elettronica. Ma può essere un buon investimento, perché ancora diffusa come usato e perché ha quotazioni limitate, che nei prossimi anni tenderanno a salire, soprattutto per le versioni al top

della gamma. Le piccole di famiglia, in ordine temporale Visa, AX e Saxo, sono interessanti solo nelle versioni sportiveggianti, meno diffuse, che garantiscono prestazioni brillanti e una guida divertente a un prezzo decisamente contenuto. Un acquisto che, nel caso di esemplari completamente originali, sarà ricompensato da una crescita economica prossima futura. Più in generale, il citroënista più fedele preferirà modelli nati prima della nascita del gruppo PSA (1976) perché considera solo questi come compresi nel più autentico spirito del Double Chevron. Negli anni successivi Citroën è stata coinvolta in strategie commerciali nuove (vedi ad esempio la nascita del brand DS) che l'hanno portata a dover in parte limitare quell'originalità a tutti i costi che, se da una parte l'ha resa unica, dall'altra ha fatto soffrire più volte i bilanci. Il marchio, pur con la commistione con pianali e motori di provenienza Peugeot, ha comunque sempre saputo distinguersi, proprio per la sua consapevolezza di essere un mondo a sé stante, nel quale la clientela si identificava e si identifica completamente. Qualunque Citroën si scelga, berlina o break, economica o lussuosa, lenta o veloce, si entra in un mondo a parte, che vale assolutamente la pena di scoprire per poterlo apprezzare pienamente. **R/C**

ALL'AVANGUARDIA

Per la Casa francese è una sorta di manifesto programmatico. Stile innovativo, realizzato dal geniale Flaminio Bertoni, scocca portante e trazione anteriore. Nel 1934 non si erano mai viste tante primizie in una vettura costruita in serie

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Più che un'automobile, la Traction Avant, nome convenzionale per identificare tutte le versioni di questo modello, è un vero e proprio monumento. Fortemente voluta da André Citroën, ideata, progettata e realizzata in tempo da record, ha uno stile molto italiano. Il suo creatore è stato infatti il varesino Flaminio Bertoni che, per la prima volta nella storia dell'industria delle quattro ruote, elaborò non solo una serie di disegni, ma anche una versione tridimensionale che ne rivelasse esattamente forma e proporzioni. Questa "scultura" in gesso



venne mostrata al patron dell'azienda e alla moglie, che ne furono entusiasti. Ma una linea così originale e innovativa non bastava: a essa si abbinavano novità tecniche di prim'ordine, mai viste prima tutte assieme in un'automobile. E se la carrozzeria portante era già stata una prerogativa della Lancia Lambda,

la trazione anteriore in un modello di grande serie era una prima assoluta: scelta avveniristica e coraggiosa messa a punto da un tecnico geniale, l'ingegner André Lefebvre. Ma la Traction aveva anche sospensioni a barre di torsione con ammortizzatori idraulici a frizione e un motore a valvole in testa montato su supporti elastici. Il lancio avvenne nella primavera del 1934 e la gamma comprendeva anche una coupé e una cabriolet. Le cilindrata variavano da 1,3 a 1.9 litri e la carrozzeria poteva avere passo normale o lungo. I costi portarono purtroppo al passaggio della proprietà dell'azienda alla Michelin. André Citroën morì l'anno dopo, ma la Traction gli sopravvisse a lungo. Fino al 1957, quando già da due anni era in produzione la DS.



CITROËN 7A

QUOTAZIONI

Poiché le versioni cabriolet sono fuori dal nostro budget, ci limitiamo alle Traction berlina. Il modello più economico è la 11B - 11D Normale (1946-57) che ha una quotazione AB di 14.000 euro; la 15 Six H (con sospensioni posteriori idropneumatiche) è la più quotata: 25.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

14.000

25.000



2 RESTAURO

La lunga carriera della Traction Avant, protrattasi per oltre vent'anni, ma anche la sua robustezza, unita a una certa semplicità costruttiva, hanno fatto sì che gli esemplari sopravvissuti siano numerosi, anche se non sono molti quelli esistenti in Italia. Ma anche che le vetture esistenti spesso non siano conformi all'originale, con particolari appartenenti a serie precedenti o successive, a volte restaurate sommariamente per non superare il valore commerciale o della eventuale rivendita. Colori sbagliati o inesistenti, tappezzeria diversa da quella giusta, cerchi ruota verniciati in tinte non corrette sono gli errori più comuni. La scocca, in acciaio, non soffre particolarmente di ruggine, presente soprattutto sui fondi anteriori e alla base di tutte le portiere. Dal punto di vista meccanico sia il quattro cilindri sia il sei cilindri sono robusti, affidabili e in grado di percorrere moltissimi chilometri: le

Traction degli ultimi anni di produzione sono generalmente preferibili perché i difetti e le problematiche delle prime serie sono stati via via eliminati in fabbrica. Del resto il motore equipaggerà dal 1955 anche la nuova DS. Tuttavia, occorre porre attenzione alla corretta manutenzione che, confidando nella proverbiale affidabilità e robustezza della Traction, può essere stata trascurata nel tempo. Attenzione quindi ai documenti: in passato si usava, in Francia, recuperare la carta grigia da Traction demolite e usarla per far rinascere burocraticamente un altro esemplare, sano ma privo di documenti. Controllare quindi sempre la corrispondenza del numero di telaio punzonato sulla paratia motore con quello riportato sul libretto. La maggior parte dei ricambi si trova facilmente, molti sono stati ricostruiti, ma alcuni possono essere costosi, come i semiassi, che si usano se non vengono ingrassati a dovere, il cambio, un po' delicato, o la frizione. Introvabili, per esempio, i famosi cerchi Pilote del 1938, mai riprodotti.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

RADIATORE 11 BL	€ 626
COPPIA AMMORTIZZATORI	€ 153
MARMITTA E TUBO SCARICO	€ 610
PARABREZZA 11 BL	€ 350
MICHELIN 165X400 (UNO)	€ 220

● I club



Garage Traction Avant

Sito garagetractionavant.it

Email

garagetractionavant@libero.it

Telefono 345/3025632

La Traction Universelle

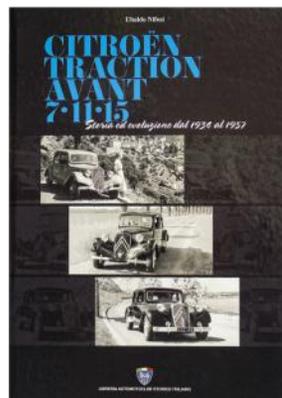
Sito la-traction-universelle.org

RIASC

Sito riasc.it

Email segreteria@riasc.it

● I libri



Segnaliamo in italiano due volumi scritti da Ubaldo Nifosi: "Citroën Traction Avant 7-11-15, storia ed evoluzione dal 1934 al 1957", Asi, e "Citroën Traction Avant Un fenomeno mondiale", Edizione Youcanprint 2019. In francese: "Traction Avant Citroën" di Olivier de Serres, Le Faune; "Le Guide de la Traction 11 et 15 Six 1945-1957" di Thierry Duval, Etai.

● Specialisti

Consigli sul restauro, ma anche ricambi originali, possono essere richiesti a Marzio Bonfante, tel. 336 551548, uno dei più grandi esperti in Italia di Traction Avant. In Francia la scelta di specialisti non manca.

Pièces Auto Traction 2D (Pat2D)

Sito pat2d.com

RackkaTrac

Sito rackkatrac.com

CITROËN 11 1934-1957

3 SU QUALE PUNTARE

A prima vista è difficile riconoscere una Traction Avant d'anteguerra da una del dopoguerra. La sua linea così inconfondibile è infatti rimasta quasi sempre la stessa e le modifiche di carrozzeria si sono limitate a dettagli estetici che non hanno mai stravolto il suo charme. Sarebbe tuttavia riduttivo affermare che "sono tutte uguali", perché nel corso della sua lunga storia, con 759.123 esemplari prodotti, di cui 50.602 a sei cilindri, la Traction ha beneficiato di molti affinamenti, soprattutto meccanici, che ne hanno incrementato l'affidabilità, la sicurezza e le prestazioni. Il purista preferirà senz'altro i modelli costruiti prima che la produzione si interrompesse a causa del conflitto bellico, per riprendere soltanto dopo il 1945. La prima versione, denominata 7A, era equipaggiata con un quattro cilindri di 1.303 cm³; introdotta nel mese di aprile, già nell'estate venne sostituita dalla 7B con motore di 1.529 cm³, subito affiancata dalla 7 Sport con cilindrata di 1911 cm³. Ci limitiamo alle berline a quattro porte in quanto le derivate faux-cabriolet e cabriolet hanno quotazioni superiori ai 40.000 euro. La gamma si modifica ancora alla fine del 1934: la 7 sopravvive nella sola versione C (con motore di 1.628 cm³), venendo quasi del tutto soppiantata dalla 11. Questo nuovo modello, con propulsore di 1.911 cm³ (derivato dalla 7S) è offerto a passo corto (291 cm), passo normale (309 cm), passo lungo (327 cm) e le versioni che si succederanno negli anni sono A, B, C (Commerciale) e D. La seconda lettera L nella sigla (AL, BL, DL, cioè Légère) indica i modelli di dimensioni più contenute. Meno aggraziata nella linea è invece la Familiare, che si riconosce immediatamente per il terzo finestrino laterale. Essa è ancora più lunga e arriva a 4,85 metri, pesando anche una settantina di kg più. Il sogno di ogni appassionato di Traction sarebbe però la 22 a otto cilindri a V con motore di 3,8 litri. Doveva essere il capolavoro tecnico dell'equipe di Lefebvre, con i suoi fari carenati, i doppi paraurti, la calandra più imponente, ma non vedrà mai la produzione, dopo essere stata la vedette del Salone di Parigi del 1934. Più interessante

CITROËN 15 SIX 1938-1956

commercialmente, e più appetibile per il collezionista, è invece la 15 Six, prodotta tra il 1938 e il 1956. Come dice la sua stessa denominazione, caratteristica principale del modello è il motore a sei cilindri in linea che ben presto le varrà il soprannome di “reine de la route”, regina della strada. Essa mostra un cofano anteriore allungato di 11 cm per poter ospitare il più ingombrante propulsore di 2,8 litri. Potendo scegliere, in un garage ideale, la 15 Six è la Traction perfetta, con una personalità spiccata, prestazioni adeguate al peso e una souplesse di marcia che nessun'altra versione può vantare. Nel 1954, esattamente vent'anni dopo la presentazione della prima serie, verrà dotata della famosa sospensione idropneumatica, anche se solo al retrotreno, che le consentirà un assetto sempre costante grazie al sofisticato e innovativo impianto idraulico. La nuova 15 Six ha 80 CV, corre a 130 km/h e prende il nome di 15 Six H (Hydropneumatique). Farà in un certo senso

MOLTO APPETIBILE È LA SIX, CON MOTORE A SEI CILINDRI IN LINEA. DAL 1954 MONTA LA SOSPENSIONE IDROPNEUMATICA

da cavia alla futura DS che uscirà appena un anno dopo. Se si vuole andare più sul sicuro, e anche beneficiare di un prezzo più interessante, le Traction a quattro cilindri del dopoguerra offrono infine un'ampia scelta di esemplari, facilmente reperibili soprattutto in Francia, ma anche in Italia, dove ne sono stati importati alcuni negli ultimi decenni. Le versioni costruite a partire dal 1946/47 sono tre, sempre con il cambio a tre marce posto al centro del cruscotto: la 11 Légère e la 11 Normale di 1,9 litri, oltre alla 15 Six a sei cilindri di 2,8 litri. Con il 1954 ritorna in catalogo anche la Familiare a 8 posti, affiancata dalla versione Commerciale. L'ultima Traction esce dalla linea di montaggio di Javel il 25 luglio del 1957. Una foto la ritrae accanto alla catena dove è allestita la DS, perfetto passaggio di testimone dal passato al futuro.



4 IL MERCATO

La Traction è sempre stata un cardine del collezionismo, ovviamente soprattutto in Francia, ma anche in Italia; robusta, affidabile, poco costosa e con un'efficiente rete di distribuzione dei ricambi, la prima trazione anteriore di grande serie è sempre stata apprezzata dai collezionisti, fin dagli anni 70-80. Merito di tale gradimento va ricercato nella singolare combinazione tra look anteguerra e guidabilità da auto ben più moderna, che consente un impiego frequente. Più diffusa nelle versioni prodotte dopo la guerra, è abbastanza facile da reperire a prezzi interessanti. Per un esemplare in buono stato (label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche) le quotazioni variano tra i 14.000 e i 18.000 euro (per le quattro cilindri), mentre per le 15 Six (motore a sei cilindri in linea) i valori sono compresi tra i 22.000 e i 25.000 euro. Le più diffuse sono le 11 dei primi anni 50,

preferite dai collezionisti nelle versioni a passo normale, che sono più agili. Le 15 Six hanno un'immagine superiore, da vera ammiraglia, e prestazioni quasi sportive. Il trend di mercato è di modesta crescita, conseguente a una domanda che è contenuta, come del resto accade per tutte le auto del periodo pre e post bellico (tranne ovviamente le sportive di alto lignaggio). Le Traction non sono mai state, né lo saranno mai, un crack del mercato, ma rimarranno sempre confinate in una nicchia costituita da specialisti e da appassionati di

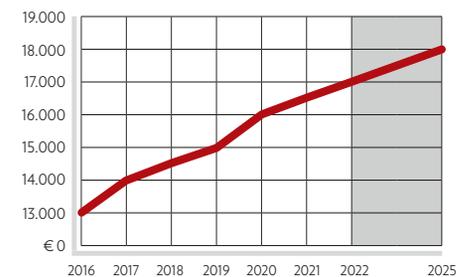
LE TRACTION SI MANTERRANNO STABILI NEI VALORI, CON LIMITATI RIALZI PER LE PIÙ PRESTIGIOSE SIX

storiche "vere". Il costo di un restauro integrale è basso rispetto a quello di altre vetture di pari epoca, ma non sempre il valore commerciale giustifica la spesa. Ecco perché quasi tutti gli esemplari in vendita si trovano in uno stato mediocre o buono, ma quasi mai perfetto. Spesso si tratta di automobili restaurate qualche decennio fa, che iniziano a presentare qualche magagna a cui bisogna porre rimedio. Attenzione allo stato di originalità: non è raro imbattersi in esemplari con motori appartenenti a serie differenti e tappezzerie o dettagli di epoche diverse. Prima di procedere all'acquisto vale sempre la pena approfondire la conoscenza di questa vettura: è un compito facile perché la documentazione e la bibliografia sulla Traction è molto ampia. Gli esperti del Comitato Prezzi non prevedono grandi cambiamenti nelle tendenze di mercato: le Traction continueranno a mantenersi stabili, con una modesta variazione al rialzo, soprattutto per le versioni a sei cilindri. **R/C**



CITROËN 7A - 7B - 7S

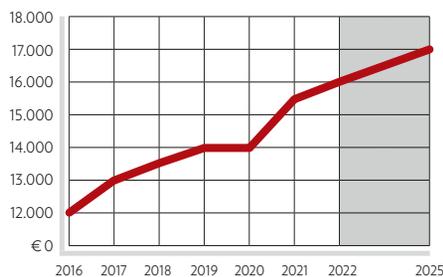
1934



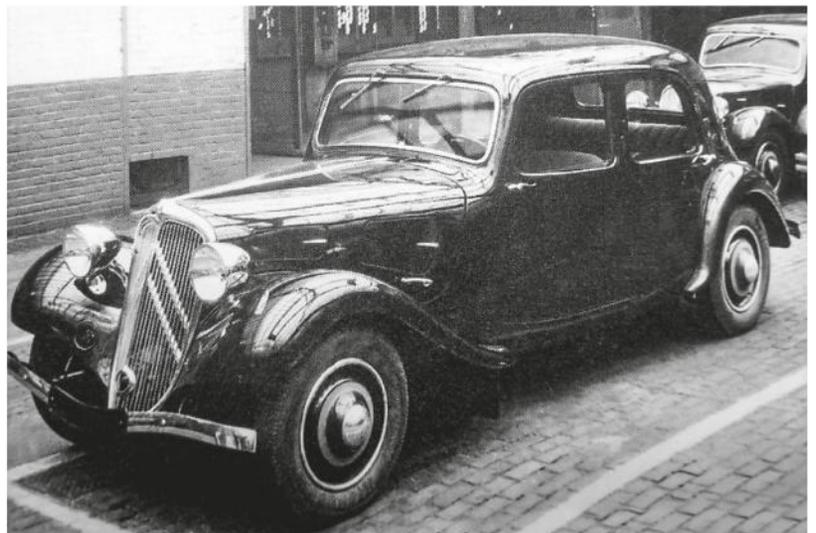
La Traction nel primo anno fu oggetto di continui affinamenti, dando origine a tre serie: oggi hanno le stesse quotazioni, ma la 7S ha prestazioni migliori e quindi è più ricercata.

CITROËN 7C

1934-1939



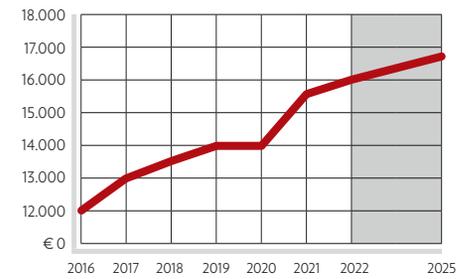
È la "Sept" definitiva dell'anteguerra: il suo valore è leggermente inferiore a quello delle precedenti edizioni perché più diffusa. La tendenza è quella di una rivalutazione modesta.





➔ CITROËN 11A

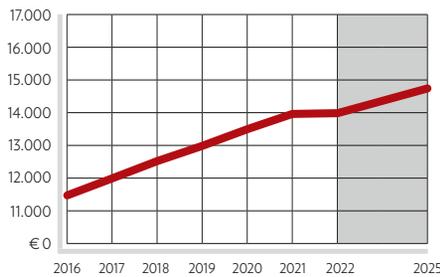
1934-1937



Ha quotazioni identiche a quelle delle "sorelle minori" 7C, ma è preferita da alcuni collezionisti perché il motore di 1,9 litri ha più potenza e dunque permette un utilizzo più frequente.

➔ CITROËN 11B - 11D NORMALE

1946-1957

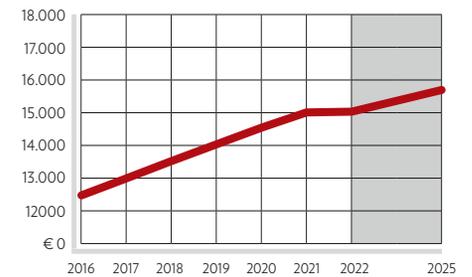


La Normale è la classica Traction del dopoguerra, molto diffusa (soprattutto in Francia), facile da reperire a prezzi interessanti. Se perfetta (caso raro) vale il 50% in più.



➔ CITROËN 11B - 11D LÉGÈRE

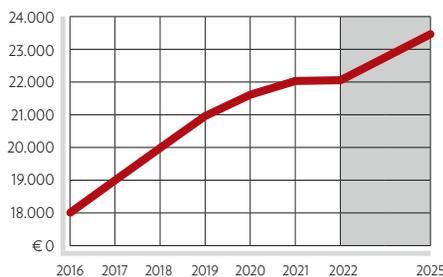
1946-1957



La Légère è la migliore delle Traction 11: molto agile (grazie al passo corto), affidabile e poco costosa. Si presta alla perfezione anche nell'utilizzo delle gare di regolarità.

➔ CITROËN 15 SIX

1946-1956



Vera ammiraglia, raffinata nell'allestimento e con prestazioni elevate grazie al sei cilindri di 2,8 litri. La rara H, con sospensioni posteriori idropneumatiche, vale circa il 15% in più.



TRAVOLGENTE DEUCHE

Non ha certo bisogno di presentazioni. La sua sagoma viene riconosciuta ai quattro angoli del mondo e la sua simpatia è contagiosa. Un simbolo del veicolo utilitario tuttofare, affidabile ed economico. Per godersi viaggi e panorami in modalità slowmotion

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



CITROËN 2 CV

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La 2 CV, insieme al Maggiolino e alla Mini, è una delle auto più longeve del Novecento. Prodotta ininterrottamente dal 1948 al 1990, ha accompagnato la vita di intere generazioni, passando da unica auto di famiglia nell'immediato dopoguerra a seconda macchina della upper class negli anni 70, fino a diventare icona della contestazione e degli ambientalisti. Ma come è potuto accadere? All'origine di tutto c'è un progetto all'avanguardia, nato prima negli anni 30, congelato, e ripreso solo una decina di anni più tardi. Esso

conteneva tutti gli elementi che saranno alla base del suo successo: un motore semplice e robusto con due cilindri contrapposti raffreddato ad aria, la trazione sulle ruote anteriori, quattro comodi posti, un tetto apribile in tela per godersi appieno la bella stagione e, non da ultimo, sospensioni ad ampia escursione,



morbide e confortevoli, e una tenuta di strada di prim'ordine. La linea, che le valse giudizi poco generosi da parte della stampa accorsa alla sua presentazione al Salone di Parigi il 7 ottobre 1948, era opera dell'italiano Flaminio Bertoni, già autore delle forme della Traction Avant e che, negli anni successivi, disegnerà anche la DS e la Ami 6. La sua evoluzione nel tempo non ne cambierà la forma, ma solo alcuni dettagli, tra cui il cofano anteriore, passato da ondulato a liscio, e l'apertura di un terzo finestrino. Meccanicamente il piccolo due cilindri crescerà invece di cilindrata, passando da 375 cm³ a 602 cm³. La 2 CV esce di scena, tra molti rimpianti, il 27 luglio del 1990, quando l'ultimo esemplare lascia la linea di montaggio della fabbrica portoghese di Mangualde.

QUOTAZIONI

La 2 CV Azam è la versione più apprezzata: 15.000 euro (22.500 se perfetta).

Sul gradino più basso troviamo le 2 CV Spécial (4 e 6) costruite dal 1976 al termine della produzione (nel 1990): valgono 5.000 euro; se immacolate arrivano a 7.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

5.000

15.000

2 RESTAURO

Semplice e complicata al tempo stesso, la 2 CV può facilmente ingannare l'acquirente sotto una vernice lucida e colorata. I guai si nascondono soprattutto nel telaio, che è separato dalla scocca, facilmente aggredito dalla ruggine che si insinua sotto la pedaliera, ma non solo, e che può raggiungere, invisibile dall'esterno, gli angoli più nascosti. La carrozzeria è anch'essa vittima di questo problema, soprattutto per i modelli costruiti nell'ultimo periodo di produzione. Più in generale, la 2 CV è sempre stata poco o per nulla protetta dagli acciacchi del tempo e dalle infiltrazioni di acqua. I punti più deboli sono la paratia tra motore e abitacolo, il piano del baule, la traversa dove si trovano le luci posteriori, la base del parabrezza con la presa d'aria dinamica, la lamiera sotto i tappetini di gomma. Riparazioni economiche, saldature male eseguite o trascuratezza nella manutenzione possono portare a danni

difficilmente recuperabili se non con costi elevati in rapporto al valore della vettura. Il motore è un mulo, tuttavia, se negli anni l'olio non è stato sostituito con una certa frequenza o non è stato sempre controllato il livello, può danneggiarsi e richiedere riparazioni anche importanti. Come altre Citroën, anche la 2 CV necessita per alcune operazioni di attrezzature specifiche e quindi, per il restauro, è bene affidarsi a personale esperto e non a un meccanico generico. Fortunatamente, la diffusione del modello, il numero elevato di esemplari in circolazione e la presenza di diverse aziende specializzate nei ricambi hanno fatto sì che qualunque pezzo sia facilmente reperibile a costi nel complesso contenuti, con la sola eccezione di qualche particolare relativo alle versioni dei primissimi anni di produzione. Il telaio, ad esempio, esiste anche zincato, risolvendo definitivamente il problema della corrosione, mentre la marmitta, altro elemento fragile perché in ferro e soggetta, per la sua lunghezza, ai danni causati dall'umidità, è disponibile in acciaio inox, una soluzione costosa ma di lunga durata.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

TELAIO (CATAFORESI)	€ 940
ALBERO MOTORE	€ 750
CAPOTE IN TELA	€ 230
SELLERIA CHARLESTON	€ 199
MICHELIN 125R-15 X (UNO)	€ 95

● I club



Club Citroën 2cv e Derivate Italia

**Club 2CV
e derivate Italia**

Sito
2cvclubitalia.com

Email
segreteria@2cvclubitalia.com

Club Italia Bicilindriche Citroën

Sito bicilindrichecitroen.com

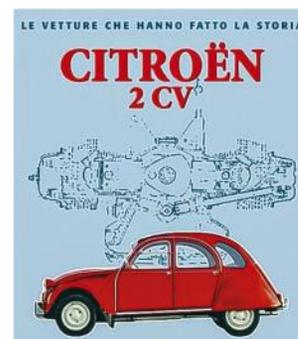
Email club.bicilindriche@libero.it

Riasc

Sito www.riasc.it

Email segreteria@riasc.it

● I libri



Tra i più interessanti ricordiamo "2CV" di Giancarlo Catarsi, Giorgio Nada Editore. Molti i testi in francese, ma anche in inglese: "La guide Citroën 2CV" di Fabien Sabates, Etai; "Sixty years of Citroën 2CV" di John Reynolds, The History Press Ltd; "Citroën 2CV 70 ans de popularité" di Bernard Saba, Etai; "Citroën 2CV, serie Top model" di François Allain, Etai.

● Specialisti

Assistenza 2CV Autocarrozzeria Grosso

Sito assistenza2cv.it

Email franco@assistenza2cv.it

Atelier 2CV

Sito atelier2cv.it

Email info@atelier2cv.it

NPM Citroën 2CV Service

Sito citroen2cvserviceonline.it

Email info@citroen2cvservice.it

3 SU QUALE PUNTARE

Qualunque 2 CV merita di essere acquistata o salvata, ma naturalmente ci sono versioni più interessanti da collezionare. I primi modelli, caratterizzati dal cofano in lamiera ondulata e dalla capote in tela che arriva sino al paraurti posteriore, sono quelli che hanno quotazioni più elevate, ma anche quelli meno utilizzabili. La limitata potenza del motore e la velocità di poco superiore ai 60 km/h ne impediscono di fatto un uso che va oltre quello a scopo radunistico. Un ottimo compromesso tra i modelli più anziani e quelli più recenti è costituito dalla Azam (serie AZ, tipo AM, Améliorée) con motore di 425 cm³ da 18 CV e velocità di 95 km/h. Introdotta nel marzo del 1963, si riconosce per le calotte copri ruota, le "banane" cromate ai paraurti per la protezione dai colpi, le cornici inox ai finestrini e al parabrezza, i profili in metallo al centro del cofano anteriore e intorno ai fari. All'interno sedili in tessuto più confortevoli, ripiano portaoggetti sotto al lunotto, volante Quillery grigio, due parasole, plafoniera con interruttore. L'adozione del terzo finestrino laterale, introdotta con il modello 1966, segna un prima e un dopo nella evoluzione di questa utilitaria. I puristi preferiscono i modelli con la lamiera chiusa nel montante posteriore, ma è indubbio che con gli anni 70 e il motore di 602 cm³ le prestazioni migliorano sensibilmente. In Italia, per non far concorrenza alla Dyane, le importazioni vennero sospese e per un lungo periodo la 2 CV non è stata più disponibile. Ritorna con la Spécial della seconda metà degli anni Settanta, che darà nuova linfa alle vendite. La Spécial è la più diffusa e la più facile da trovare, ma anche la più moderna, il che ne permette l'uso nei lunghi trasferimenti. Consigliabile puntare sugli esemplari con i freni a disco e non a tamburo, montati a partire dall'anno modello 1982, uscito a luglio del 1981, molto più performanti. Un discorso a parte meritano le numerose serie speciali introdotte con la Spot del 1976, derivata dalla 2 CV 4 (435 cm³), con verniciatura bicolore bianca e arancione e interni coordinati: solo 1.800 gli esemplari prodotti. Come le altre "speciali", essa

CITROËN 2 CV AZAM 1963-1967



CITROËN 2 CV6 CHARLESTON 1980-1990



servirà ad attrarre una clientela giovane e a riportare interesse verso un modello che viaggia già sulla trentina d'anni. La serie di maggior successo sarà comunque la Charleston, sempre ideata dall'artista Serge Gevin, commercializzata nel settembre del 1980 in una tiratura iniziale di 8.000 esemplari. Carrozzeria bordeaux e nera con decorazioni curvilinee e rivestimento dei sedili pied-de-poul nero e bianco piaceranno molto alla clientela, al punto che l'anno dopo la Charleston entra ufficialmente a listino per rimanerci sino alla fine, declinata anche nelle colorazioni a due toni di grigio (ha eleganti rivestimenti interni in panno grigio a rombi), ma anche gialla e nera. Piacevole da usare grazie al motore di 602 cm³ da 29 CV e 115 km/h, è anche bella da vedere. La Charleston è oggi una delle 2 CV più richieste, oltre ad essere facilmente reperibile sul mercato italiano. Altre "speciali" la seguiranno, tutte interessanti, alcune più riuscite ed altre

**SICURAMENTE
LA VERSIONE PIÙ
CONOSCIUTA
È LA CHARLESTON,
CARATTERIZZATA
DALL'ORIGINALE
LIVREA BICOLORE**

meno. Curiosa la serie 007 del 1981, gialla, ispirata a quella usata da Roger Moore e Carol Bouquet nel film di 007 "Solo per i tuoi occhi". Assemblata in appena 500 esemplari è stata ed è oggetto di numerosi "falsi" realizzati successivamente. Come detto, sono numerose le limited edition uscite nei vari anni: citiamo ancora, come interessanti da acquistare, le varie Dolly, a partire dal 1985, in più abbinamenti di colore: preferibile la prima tranches di 3.000 esemplari nei toni bianco/grigio, rosso/grigio, giallo chiaro/grigio. Per chi non vuole farsi mancare niente, ricordiamo l'ultima serie limitata, piuttosto rara da reperire: si tratta della 2 CV Perrier del 1988, mille esemplari di colore bianco con dettagli in verde e, all'interno, un piccolo frigorifero per contenere fino a sei bottigliette della famosa acqua minerale.

NOI CE L'ABBIAMO

Difficile resistere alla sua simpatia; e infatti spesso gli estimatori della 2 CV ne posseggono più di una, come ci confida Meroni. E sempre l'affidabile utilitaria diviene un membro della famiglia, una compagna fedele di viaggi, da fare con ritmi rilassati.



GIANFRANCO DODARO

2 CV AZL

1959

Fu immatricolata in Francia nel 1959 e venduta scontata perché della serie precedente: "Questo spiega - conferma Gianfranco - la 'L' di Lusso aggiunta a penna sul libretto. Il concessionario applicò poi i listelli cromati a quella che era una AZ, trasformandola nella successiva AZL".

MARCELLO SANDI

2 CV AZAM

1965

Si tratta della versione più elegante mai prodotta su una 2 CV, racconta Marcello, farmacista di Milano.

"È stata immatricolata all'epoca in Italia e monta sul coperchio del baule il tegolino con la luce della Fiat 500, un particolare utilizzato dalla filiale Citroën per poter illuminare la nostra targa quadrata dell'epoca".



STEFANO SARRECCHIA

2 CV6 SPÉCIAL

1982

Stefano cercava un'automobile scoperta,

in quanto la sua ragazza di allora, diventata poi sua moglie, stava prendendo la patente: "Per caso mi venne presentata questa 2 CV6 Spéciale del 1982, lasciata quasi abbandonata al suo destino e meritevole di essere salvata. Era il 1990 e la portai subito a casa per restaurarla completamente in ogni dettaglio. Ora fa parte integrante della famiglia e ci accompagna sempre alle gite e ai raduni di auto storiche".

MICHELA MARIA GIAVERI

2 CV6 SPÉCIAL

1983

"Quando la uso - racconta Michela Maria - questa piccola utilitaria suscita sempre simpatia.

Si chiama Azzurrina, è del 1983 e me l'ha regalata mio papà Davide, da sempre appassionato delle bicilindriche Citroën. Con lei ho compiuto eroiche avventure sui colli della Toscana, ma anche all'estero, riportandola nella sua patria d'origine quasi quarant'anni dopo che vi era nata grazie a un viaggio sulle Alpi francesi".

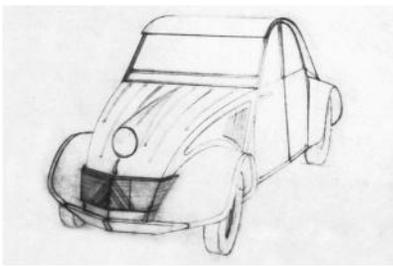


ENRICO MERONI

2 CV6 DOLLY

1985

Restaurata nel 2013, è la terza 2 CV che Enrico possiede. "Amo moltissimo il suono inconfondibile del suo bicilindrico, che si riconosce subito anche a distanza. La manutenzione la eseguo personalmente. Utilizzo questa Dolly anche per andare in vacanza, grazie alle sue buone prestazioni che permettono di viaggiare a lungo anche a 100 km/h grazie al radiatore dell'olio".



1948

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Tra le tappe principali indichiamo il motore di 425 cm³ che prende il posto del 375 cm³ (settembre 1954); il cofano a cinque nervature (dicembre 1960); il nuovo cruscotto con tachimetro davanti al pilota e non più nell'angolo sinistro del parabrezza (settembre 1962); il terzo finestrino laterale (settembre 1965); la mascherina in plastica; i motori di 435 cm³ e di 602 cm³ (febbraio 1970).

● Anno di nascita

● Totale esemplari prodotti

3.868.364

● Totale esemplari prodotti per serie

2 CV SERIE A (E DERIV.)
1948-1959

540.556

2 CV SPOT
1976

1.800

2 CV CHARLESTON
1980

8.000

2 CV DOLLY
1985-1986

5.000

● I principali modelli



2 CV A
1948-1959

Motore di 375 cm³, 9 CV: è la capostipite. Cofano ondulato e calandra grande.



2 CV4 - 2 CV6
1970-1979

Meglio rifinite e con nuovi motori di 435 cm³ da 24 CV e di 602 cm³ da 26 CV.

2 CV AZ (E DERIVATE)
1954-1970

Cilindrata di 425 cm³, potenza da 12 a 18 CV. Frizione centrifuga optional.



2 CV6 SPÉCIAL
1979-1990

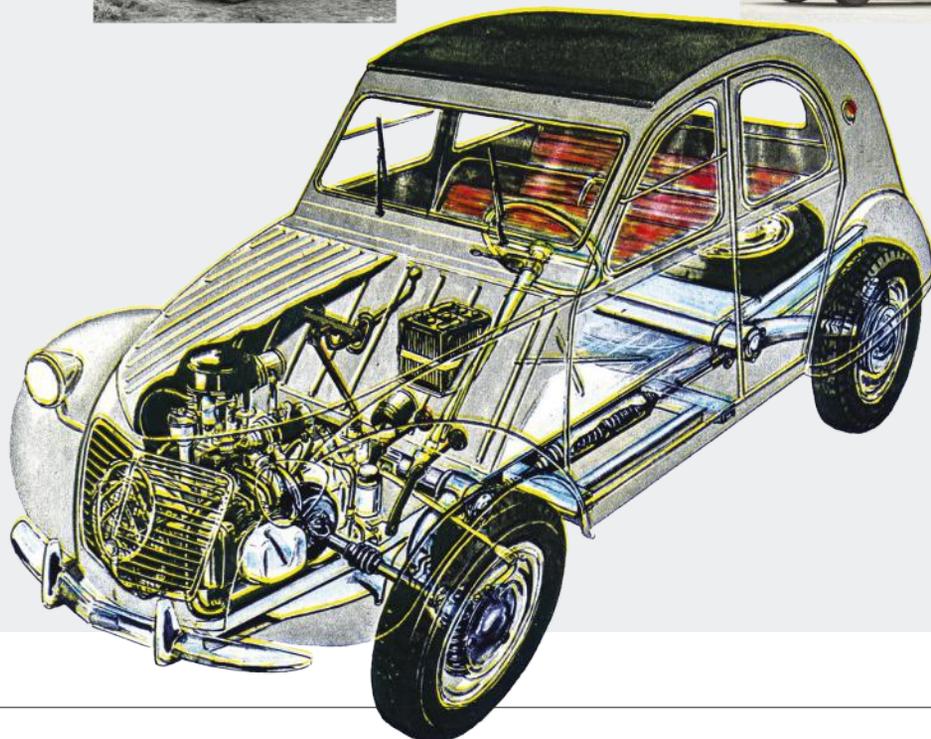
Versione semplificata di 602 cm³. Potenza elevata a 29 CV.



● Tecnica

Cuore generoso

La 2 CV monta un piccolo motore a due cilindri orizzontali contrapposti raffreddato ad aria collocato a sbalzo sulle ruote motrici anteriori, con distribuzione ad aste e bilancieri e albero a camme centrale comandato da ingranaggi. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti interconnesse lateralmente. La scocca, in acciaio, è separata dal telaio a piattaforma.



4 IL MERCATO

Il mercato delle 2 CV è molto vivace, con un gran numero di appassionati collezionisti e tanti club, ufficiali e non, che organizzano eventi. La disponibilità di vetture in vendita è abbondante, soprattutto per gli esemplari di produzione più recente (dagli anni 70 in avanti) e per la serie speciale Charleston. Più rare le 2 CV degli anni 50 a cofano ondulato, che sono quasi tutte di importazione recente dalla Francia. La disponibilità di un network di distribuzione di ricambi, originali o replicati, rende facile il restauro (anche se per rispettare fedelmente le specifiche di fabbrica occorre essere degli intenditori o affidarsi a professionisti della materia): ecco perché sono molte le 2 CV in perfetto stato di forma. Attenzione alle eccessive personalizzazioni: se si limitano all'abbondante presenza di accessori, la dotazione contribuisce

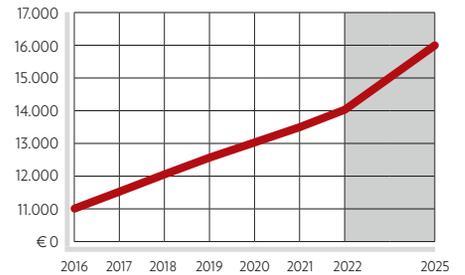
a innalzare il valore; trasformazioni di fantasia, invece, penalizzano la quotazione, quantomeno nell'ambito del collezionismo puro. La 2 CV è la tipica storica che si acquista dai privati, anche se esistono alcuni commercianti specializzati che, oltre a distribuire ricambi, propongono sul mercato alcuni esemplari, restaurati o da ripristinare parzialmente o totalmente. Il trend è di crescita delle quotazioni, in maniera proporzionale alla rarità: i modelli più diffusi crescono piano, anche se in maniera costante, quelli più rari salgono con maggior slancio, anche perché sono trainati dalla vivacità dei mercati esteri, dove le 2 CV raggiungono sempre valutazioni superiori a quelle italiane. Le serie speciali meritano una maggiorazione di prezzo, ma attenzione alle repliche: pur se perfettamente realizzate, le riproduzioni, per quanto gradevoli, non possono essere considerate alla stregua delle originali. Secondo gli esperti di mercato di Ruoteclassiche, le quotazioni sono destinate

LE SERIE SPECIALI SONO QUOTATE IL 30-50% IN PIÙ RISPETTO ALLE VERSIONI "NORMALI"

a crescere ulteriormente: in futuro il divario tra le versioni più storiche e quelle più recenti e più diffuse è destinato a salire. Anche per gli allestimenti speciali il futuro riserva piacevoli sorprese ai possessori: oggi la maggiorazione rispetto alle normali 2 CV è compresa tra il 30% delle comuni Charleston e Dolly fino al 50% delle Perrier, Transat, France 3, Cocorico e similari (quasi tutte mai vendute ufficialmente in Italia all'epoca). Nel breve periodo potrebbero rivalutarsi di un ulteriore 20% rispetto agli allestimenti di serie. **RC**

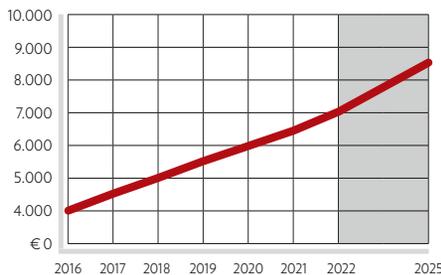


CITROËN 2 CV
1948-1960



Sono oggetti rari in Italia e molto ricercati. Il valore riportato nelle quotazioni è il risultato di una media dei prezzi vigenti: un esemplare di primissima produzione può valere di più.

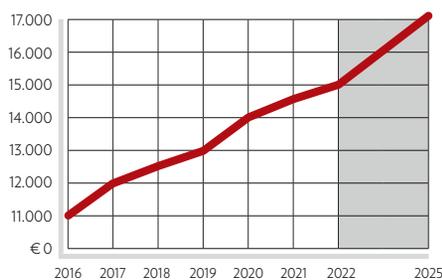
CITROËN 2 CV
1961-1970



Le 2 CV degli anni 60 sono leggermente più facili da trovare rispetto a quelle precedenti. La vera chicca è trovarne una con targa originale importata ufficialmente in Italia all'epoca.



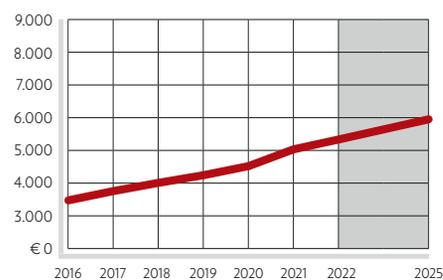
➔ **CITROËN 2 CV AZAM**
1963-1967



Le Azam sono le versioni più rifinite, che rinunciano alla spartanità assoluta delle versioni base: sono molto apprezzate dai collezionisti. Prospettive di crescita alta.

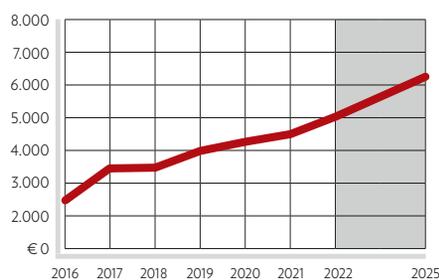


← **CITROËN 2 CV4**
1970-1978



La 2 CV con il bicilindrico da 435 cm³ ha quotazioni di poco superiori a quelle delle 2 CV6 del periodo successivo. Secondo gli esperti il valore salirà abbastanza piano.

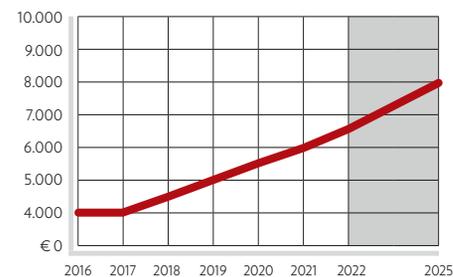
➔ **CITROËN 2 CV6 SPÉCIAL**
1979-1990



La 2 CV6 "normale" è la versione più diffusa anche in Italia: facile da trovare a prezzi molto variabili a seconda dello stato di conservazione o di restauro dell'esemplare.



➔ **CITROËN 2 CV6 CHARLESTON - DOLLY**
1980-1990



Le serie speciali sono sempre molto ambite dagli appassionati. La notissima Charleston e la meno diffusa Dolly valgono circa il 30% in più rispetto alle Spécial.

DIVINA CREATURA

Quando appare al Salone di Parigi del 1955 lascia a bocca aperta: all'improvviso le altre ammiraglie sembrano delle carrozze a cavalli. Linea profilatissima, innovative sospensioni idropneumatiche e freni a disco anteriori. Oggi strega come allora

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La berlina con cui l'ispettore Ginko inseguiva Diabolik. L'auto volante di Fantomas. Ma anche la preferita dal generale De Gaulle o da Patrick Jane nella serie tv americana "The Mentalist". Stiamo parlando della DS, l'astronave atterrata al Salone di Parigi del 1955 che stravolse il mondo dell'automobile ricevendo ottantamila ordini nei pochi giorni di apertura della kermesse motoristica. Su di lei si è già detto tutto e di più: nel 1957 il semiologo Roland Barthes le dedicò un saggio, pubblicato in *Mythologies*, nel quale



scrisse che "era caduta manifestamente dal cielo". La forma della dea, déesse in francese, era opera del nostro Flaminio Bertoni ed è stata la prima auto di serie con i freni a disco (all'avantreno). Nella sua lunga carriera, durata più di vent'anni (1.456.115 esemplari prodotti), ha regalato a chi l'ha avuta, o semplicemente vi ha viaggiato, sensazioni

indimenticabili. La sua linea aerodinamica, i cui studi iniziarono alla fine degli anni 30 per essere sviluppati e definiti nei primi 50, poggiava su un telaio al quale erano fissate carrozzeria e meccanica. Quest'ultima abbinava il motore a quattro cilindri di 1,9 litri ereditato dalla Traction Avant (seguirono cilindrata più importanti: 2,2 e 2,3 litri, ma anche una versione più economica, la ID o D) a una sospensione che utilizzava sfere contenenti gas e olio collegate a una centrale idraulica ad alta pressione. Se tutto funzionava a dovere, la DS era un vero e proprio tappeto volante, capace di filtrare qualsiasi asperità del fondo stradale, assicurando un confort di marcia ineguagliabile, nonché una tenuta di strada ed un equilibrio naturale senza confronti.



CITROËN DS

QUOTAZIONI

I valori della gamma sono compresi tra gli 8.000 euro per una DLuxe in buone condizioni (12.000 se perfetta) e i 21.000 euro per la DS 23 IE in allestimento Pallas, che se in condizioni immacolate Ruoteclassiche quota 31.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

8.000

21.000



2 RESTAURO

Un esemplare sano, ben mantenuto e utilizzato con giudizio non richiede particolari cure: il danno peggiore che si può arrecare a una "dea" è quello di lasciarla immobilizzata per settimane o, peggio, per mesi, perché il sofisticato impianto idraulico di cui è dotata ha bisogno di funzionare con una certa regolarità. Composto da cinque sfere (sei nelle DS con il pedale del freno "a fungo") ha il cuore nella pompa ad alta pressione che "carica" il circuito idraulico attraverso il congiuntore-disgiuntore e lo mantiene sempre in pressione. Una perdita che si verifica in una qualsiasi delle componenti (freni, sterzo, circuito, sospensioni, cambio semiautomatico) porta in breve tempo la vettura "a terra" e al calo della pressione, causando una chiazza più o meno grande di liquido sul pavimento del garage, l'incubo peggiore del diessista. La leggenda, ma è vera, narra che si può anche viaggiare senza una ruota (posteriore): sì, ma a patto di portare le sospensioni alla

massima altezza e di muoversi con attenzione e a velocità limitata. Ancora a proposito del liquido del circuito idraulico, va specificato che fino al settembre del 1966 si chiama LHS, poi LHM. Il primo, rosso e igroscopico, accorcia di molto la vita del circuito causando corrosione; il secondo, verde e a base minerale, ha risolto definitivamente questo problema: basta sostituirlo ogni cinque anni o 60.000 km. Sia il pianale sia la carrozzeria sono soggetti a gravi problemi di corrosione: le ID - DS prodotte dagli anni 70 sono inoltre costruite con acciai di qualità inferiore a quelle degli anni 60. L'elettroforesi cui era sottoposto il telaio ne garantisce solo in parte la protezione e le infiltrazioni di acqua possono raggiungere facilmente punti non protetti dando origine a ruggine passante. La scocca ne soffre alla base delle porte, sul fondo del baule e del pavimento, ma anche intorno alla cornice del parabrezza e del baule. Tutti i ricambi, interni ed esterni, sono facilmente reperibili: in pratica, con essi, si può in teoria quasi costruire una nuova DS partendo da zero.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

POMPA ALTA PRESS. (CON RESO)	€ 378
SFERA SOSP. (SALDATA)	€ 52
PARABREZZA (CHIARO)	€ 180
RIVEST. IN PELLE (PALLAS)	€ 4.385
MICHELIN XAS 180-15 (UNO)	€ 291

● I club



IDéeSse Club

Fondato nel 1990 a Firenze, ha sede a Sinalunga (SI), e conta circa cinquecento

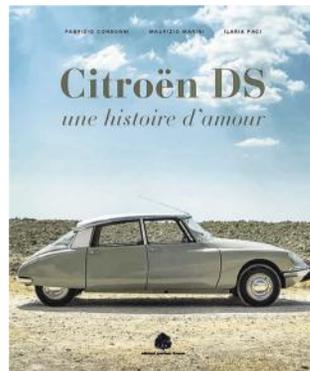
soci. Il sodalizio ha a disposizione un centro documentazione e pubblica la rivista "IDéeSse InForma" e il notiziario "Qui IDéeSse".

Sito ideesse.it

Email info@ideesse.it

Telefono 0577/678850

● I libri



In italiano, curati dal Centro Documentazione Storica Citroën, vi sono "Citroën DS une histoire d'amour", edizioni Medicea Firenze, e "Convivere con una Dea", con consigli pratici, storia e dati tecnici. In francese segnaliamo "Citroën DS monumentale" di Amant Thibaut, Etai, due volumi in cofanetto.

● Specialisti

Citrò Services

Sito citroservices.com

Email info@citroservices.com

Fabrizio Libera

Sito fabriziolibera.it

Email info@fabriziolibera.it

Mac Restauri

Sito macrestauri.com

Email info@macrestauri.com

CITROËN DS 1955-1967

3 SU QUALE PUNTARE

Semplificando, la gamma si distingue in due periodi fondamentali, dal 1955 al 1967 e dal model year 1968 in poi. Da quell'anno infatti cambia il frontale che viene aggiornato con i nuovi parafranghi che ospitano i quattro fari carenati, con quelli interni (abbaglianti) che seguono il movimento dello sterzo. Si tratta della modifica estetica più importante dell'intera carriera della dea, sottoposta nel tempo a lievi aggiornamenti. Più in generale, i modelli sono la ID-D e DS (ci sono poi le Break e, a parte, la Prestige e la Cabriolet, che non consideriamo perché superano i 40.000 euro del nostro budget). La ID è quella cosiddetta economica, nata nel 1957 e sostituita nel 1969 dalla gamma DLuxe, DSpécial e DSuper: quest'ultima diventa DSuper 5 dal 1972 grazie al cambio che passa da quattro a cinque marce e al motore della DS 21, un ottimo compromesso tra prezzo, semplicità di manutenzione e prestazioni. La DS è quella con allestimento più completo, più desiderabile, che diventa addirittura lussuoso con l'avvento della Pallas nel settembre del 1964. Si riconosce per la modanatura in gomma e acciaio inox sulle fiancate, i sottili profili inox alle portiere, la fascia lucida che riveste i longheroni lateralmente, i montanti posteriori satinati con tanto di scritta DS (sostituita poi da quella Pallas dal 1973), i copriruota integrali, sempre in acciaio inox, i fari supplementari. Internamente, i sedili sono meglio rivestiti e con lo schienale più alto, c'è il bracciolo posteriore, le imbottiture sono accresciute, ci sono grandi plafoniere, spesso moquette sopra i tappeti in Dunlopillo, pannelli delle portiere specifici con rivestimento completo e altri dettagli. Per quel che riguarda i motori, dopo il quattro cilindri di 1.911 cm³ del debutto arriva ad agosto 1965 (modello 1966) il nuovo propulsore, nelle versioni di 1.985 cm³ per la DS 19 e di 2.175 cm³ per la DS 21. Per il 1970 viene introdotta la DS 21 a iniezione elettronica Bosch da 139 CV (contro 115), sostituita per l'anno modello 1973 dalla DS 23 di 2.347 cm³ a carburatore (124 CV) e a iniezione (141 CV). Quest'ultima è molto ambita per finiture, prestazioni elevate

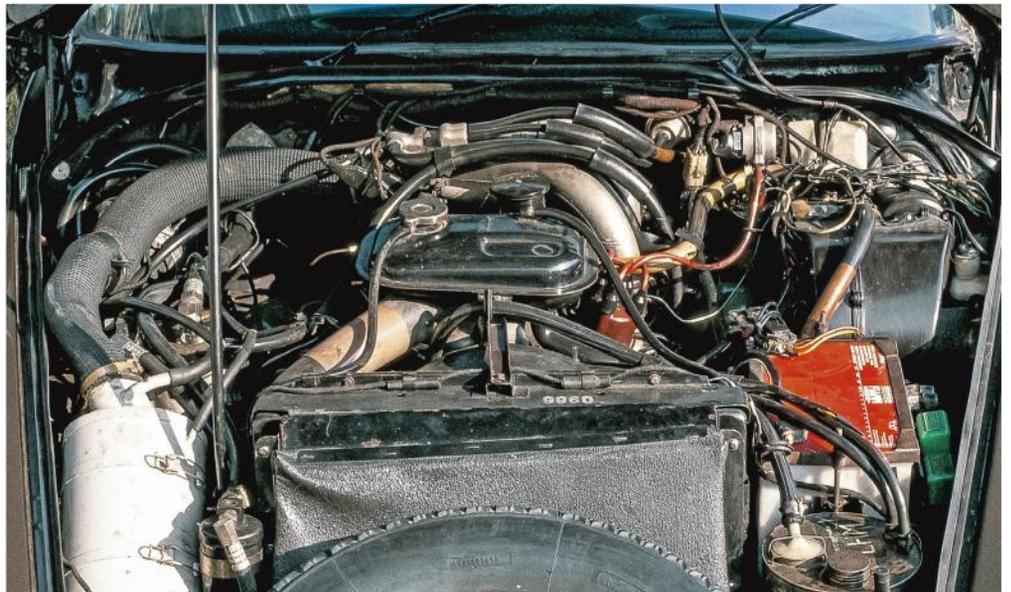


📌 CITROËN DS 23 IE 1972-1975

e classe, specie in allestimento Pallas. Anche all'interno, nel corso dei vari anni di produzione, si assiste a una serie di modifiche e miglioramenti, che riguardano soprattutto la plancia. Se la DS del 1955 ha infatti un cruscotto molto avveniristico, anch'esso opera di Flaminio Bertoni, con volante monorazza, bocchette di ventilazione ai lati e un grande cassetto portaoggetti sulla destra, quella successiva, detta "a onda", con la parte superiore nera, arriva per il modello 1962; sarà soppiantata da quella "verticale", unificata per i modelli D e DS. Sì, perché dalla nascita la ID ha sempre avuto un cruscotto suo, più semplice. Un'altra differenza tra la ID e la DS è che la prima ha solo cambio manuale, mentre la seconda vanta a richiesta la trasmissione semiautomatica (la frizione è comandata dall'impianto idraulico e al guidatore non rimane che l'onere di cambiare la marcia) oppure, dalla fine del 1971, automatica a tre rapporti con

LE VERSIONI A QUATTRO FARI, POST 1967, SONO LE PIÙ DIFFUSE. PERÒ IL FRONTALE "MONOFARO" È UN AUTENTICO MUST

convertitore di coppia (Borg-Warner). Fermo restando che qualunque ID o DS si scelga non si sbaglia, è consigliabile puntare sui modelli con liquido LHM (verde) al posto del liquido LHS (rosso), per le sopraddette ragioni di durata. Disponendo del relativo budget, la DS 19 di fine anni 50 è un pezzo da veri amatori, mentre la Pallas offrirà quel confort e quello charme in più che renderà i viaggi ancora più piacevoli. Le ID-D sono relativamente più semplici e forse più adatte a chi vuole iniziare. Le versioni a quattro fari sono le più diffuse e le più facili da reperire, le "monofaro" hanno un fascino tutto particolare, che divide la grande famiglia dei diessisti in due categorie, quella che vede solo nella prima DS la più autentica e quella che invece apprezza il nuovo frontale, elegante e moderno al tempo stesso.



4 IL MERCATO

Le DS e le alternative economiche ID (successivamente identificate come D, con accanto il nome dell'allestimento) sono da sempre protagoniste del mercato delle auto da collezione, già dopo pochi anni dall'uscita di produzione. Apparentemente tutte simili tra loro, in realtà i conoscitori del modello sanno ben distinguere le più prestigiose DS dalle versioni meno dotate. Le prime hanno quotazioni nettamente più alte (non meno di 13.000 euro se in buone condizioni). Discorso a parte per le Break, ossia le station wagon: la loro rarità, perché ne sono sopravvissute poche, determina un innalzamento delle quotazioni, anche se sono derivate dalle ID - D (mai meno di 16.000 euro). Se fino all'inizio del nuovo millennio le DS più ambite erano le "monofaro", soprattutto quelle di inizio produzione, oggi la tendenza è quella di privilegiare le più

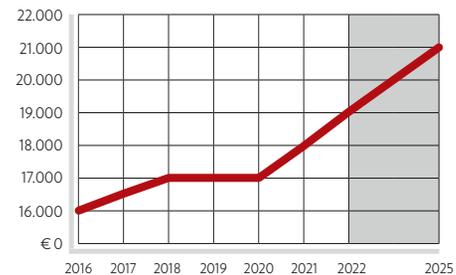
recenti e performanti DS degli anni Settanta, in particolar modo le 21 e le 23, con un ulteriore apprezzamento della quotazione se in allestimento Pallas e con motore a iniezione elettronica. Tutte le DS e derivate hanno davanti a sé un futuro di crescita del valore, anche se negli ultimi anni questo trend è stato meno vigoroso rispetto al passato. La differenza oggi la fa lo stato d'uso o di restauro: un ripristino integrale condotto con alta professionalità (e dunque molto costoso) determina una

forte differenza rispetto a un esemplare in buono stato, ma non perfetto. Nei prossimi anni la forbice è destinata a crescere ulteriormente: più che la quotazione media, che crescerà in maniera modesta, sarà la quotazione massima (label A+) a differenziarsi ancora più nettamente. A tutto vantaggio dei proprietari che investono cifre considerevoli in restauri di livello elevato. In futuro le versioni più pregiate (cioè DS e le Break - Familiare) saliranno di valore in maniera più accentuata rispetto alle ID-D. Queste Citroën sono quasi tutte in mano ad appassionati della marca, che, ben difficilmente sono disposti a cederle. Possibilità d'acquisto più concrete si hanno rivolgendosi ai commercianti specializzati, che offrono quasi sempre esemplari restaurati (ma non sempre in maniera ineccepibile per questione di costi). I prezzi praticati dai professionisti sono quasi sempre più alti rispetto a quelli proposti dai privati. **RC**

IL TREND DI CRESCITA PIÙ ALTO RIGUARDERÀ LE VETTURE RESTAURATE AI MASSIMI LIVELLI

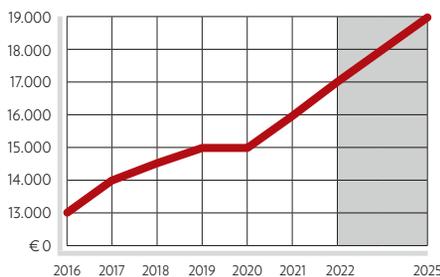


CITROËN DS 19
1955-1962



La prima DS è ricercatissima, in particolare la produzione 1955 (quasi inesistente) e 1956. Molto apprezzate tutte le DS 19 fino al 1962, che rappresentano quasi una categoria a sé.

CITROËN ID 19 BREAK - FAMILIALE
1958-1967



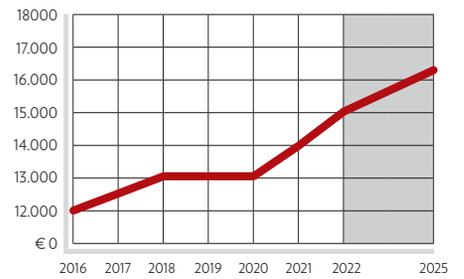
Le versioni station sono molto richieste e hanno quotazioni piuttosto elevate rispetto alle berline da cui derivano. Le "monofaro" sono molto rare in Italia.





CITROËN DS 19

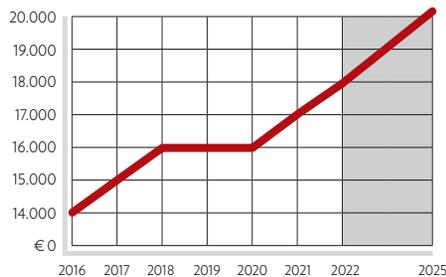
1963-1967



Un po' meno quotate sono le ultime DS 19 con frontale "monofaro", che rispetto alle successive DS 21 e 23 si sono rivalutate in maniera meno evidente.

CITROËN DS 21 IE PALLAS

1969-1972

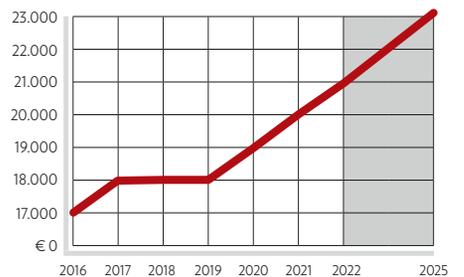


L'allestimento top di gamma ha quotazioni elevate: +4.000 euro rispetto alla "base" e +2.000 rispetto alla DS 21 Pallas a carburatori e alla DS 21 IE.



CITROËN DS 23 IE PALLAS

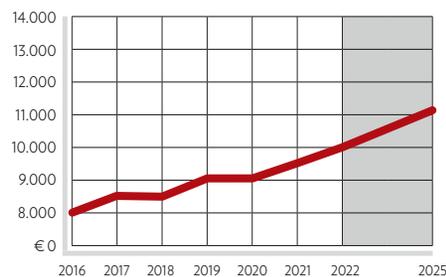
1972-1975



È la berlina più apprezzata. Vale 4.000 euro in più della DS 23 a carburatori in allestimento normale, e 2.000 in più rispetto alla Pallas a carburatori e alla DS 23 ie "base".

CITROËN DSUPER 5

1972-1974



Allestimento intermedio con motore della precedente DS 21: una versione di discreto successo, che oggi ha quotazioni di poco superiori alle più diffuse DSspecial.



VISUALE ROVESCIAITA

Anello di congiunzione tra la 2 CV e la DS, divide per la linea originale, distinta dal padiglione con lunotto a inclinazione "invertita". Il bicilindrico raffreddato ad aria di 602 cm³ eroga 22 CV. Nel 1969 la carrozzeria viene ridisegnata nella parte posteriore

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Mancava, nella gamma Citroën degli anni 50, un anello di congiunzione tra l'economica 2 CV e la lussuosa DS. I dirigenti non avevano però intenzione di aprire i cordoni della borsa e chiesero ai tecnici e al responsabile dello stile di realizzare un modello nuovo mantenendo il più possibile la meccanica dell'utilitaria nata nel 1948. Il miracolo arrivò con l'Ami 6, anche se la sua linea controversa, ultimo grande lavoro di Flaminio Bertoni, fece molto discutere a causa del lunotto invertito. Quest'ultimo, se presentava indubbi vantaggi (maggiore

spazio per i passeggeri posteriori e nessun imbrattamento in caso di pioggia) fu tuttavia difficile da digerire per molti clienti della Casa. Nel gennaio del 1961 la nuova fabbrica di Rennes-la-Janais, in Bretagna, inaugurata da Charles De Gaulle, allora presidente della Repubblica, cominciò a sfornare i primi esemplari della berlina, che superò a fine carriera il milione di esemplari (per l'esattezza 1.035.868, di cui circa la metà Break). Se la carrozzeria era dunque inedita, la meccanica rimase la stessa della 2 CV: due cilindri orizzontali raffreddati ad aria, trazione anteriore, sospensioni indipendenti, scocca separata dal telaio. La cilindrata, insufficiente per una vettura da famiglia che aspirava anche ai lunghi viaggi, venne portata da 425 a 602 cm³ e la potenza a 22 CV. Nel marzo del



1969 l'Ami 6 venne sostituita dall'Ami 8, che sfoggiava una carrozzeria ridisegnata soprattutto nella parte posteriore, con la scomparsa del famoso lunotto "rovesciato". Il motore rimase il medesimo, ma la potenza salì a 35 CV SAE e la velocità a 123 km/h. Un caso a parte l'Ami Super del 1973, con il motore di 1.015 cm³ della GS.

QUOTAZIONI

Le Ami 8 e Ami 8 Break sono quotate 4.000 euro; le Ami 6, invece, valgono 10.000 euro. Valori intermedi per le Ami 6 Break (5.000 euro per la label AB) e per le Ami Super (berlina e Break: 6.000 euro), equipaggiate con il motore a 4 cilindri della GS.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.000

10.000

2 RESTAURO

La corrosione è di casa sia nell'Ami 6 sia nell'Ami 8. Il telaio a piattaforma è infatti facilmente soggetto a infiltrazioni di acqua, che rimanendo prigioniera al suo interno provoca abbondante ruggine, dapprima invisibile, poi passante. Dal basso, i danni si trasmettono alla carrozzeria che viene aggredita soprattutto nei fondi sotto la pedaliera e nel vano bagagli. Ma ne soffrono anche l'area attorno alle cornici dei fari, i parafanghi e tutti gli scatolati. Va meglio la meccanica, solida e affidabile, che non pone particolari problemi, a patto che nel passato sia stata fatta la necessaria e frequente manutenzione. Cambi di olio dilatati nel tempo o lunghe percorrenze con il livello sotto al minimo possono infatti, alla lunga, dar luogo a rotture. Fragile la lunga linea di scarico, soprattutto nella parte centrale e posteriore: consigliabile montarla in acciaio inox. Come per la 2 CV, da cui le Ami derivano, la disponibilità di pezzi meccanici non

pone problemi, anche se per certi particolari, come l'albero motore, è meglio andare alla ricerca di pezzi originali dell'epoca, più duraturi, piuttosto che di quelli riprodotti. Anche il telaio è relativamente facile da sostituire, preferibilmente con uno nuovo protetto dalla cataforesi. Può essere complicato trovare il tessuto originale dei sedili dell'Ami 6, mentre per quelli dell'Ami 8 non ci sono problemi, sia per il tessuto sia per lo skai. Qualche ricerca in più andrà fatta invece se si necessita di lamierati, nel caso la riparazione di quelli che si hanno non sia conveniente. C'è ancora disponibilità di fondi di magazzino originali dell'epoca per quanto riguarda portiere, cofani e parafanghi. Di questi ultimi esistono anche rifacimenti in poliesteri, ma, per rispetto all'originalità, è sempre bene preferire quelli in lamiera d'acciaio. Il tetto dell'Ami 6 berlina, in materiale sintetico colorato nella massa, è facilmente riparabile, tuttavia bisognerebbe evitare di verniciarlo per rispettarne l'aspetto autentico.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

CORNICE FARO AMI 6	€ 68
PORTA ANT. AMI 6	€ 389
POMPA FRENI	€ 79
ANGOLARE PAR. ANT. AMI 8	€ 72
KIT 4 PANNELLI PORTA AMI 8	€ 159

• I club



Club Citroën 2cv e Derivate Italia

Club 2CV e derivate Italia

Sito 2cvclubitalia.com

Email segreteria@2cvclubitalia.com

Club Italia Bicilindriche Citroën

Sito bicilindrichecitroen.com

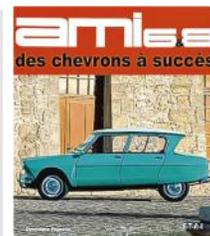
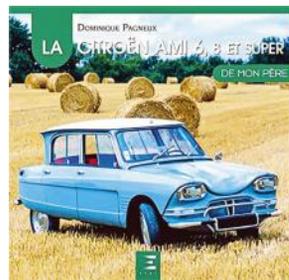
Email club.bicilindriche@libero.it

Ami Club de France

Sito amiclubdefrance.net

Email secretaire@amiclubdefrance.net

• I libri



Imperdibile il volume "La Citroën Ami 6, 8 e Super de mon père" di Dominique Pagneux, Etai. Segnaliamo quindi "Citroën Ami 6 et 8 des chevrons à succès" di Dominique Pagneux, Etai. Per gli amanti della tecnica: "Revue technique automobile, Citroën Ami 8, Ami 6", autori vari, con disegni e spaccati originali.

• Specialisti

Assistenza 2CV Autocarrozzeria Grosso

Sito assistenza2cv.it

Email franco@assistenza2cv.it

Atelier 2CV

Sito atelier2cv.it

Email info@atelier2cv.it

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

3 SU QUALE PUNTARE

Tutte le Ami, indipendentemente dalla versione e dall'anno di costruzione, hanno in comune uno straordinario confort, assicurato dai comodi sedili ben imbottiti e dalle morbide sospensioni ad ampia

escursione. Storicamente parlando l'Ami 6 è più importante della successiva Ami 8, sia per la linea "firmata" da Flaminio Bertoni, sia per il suo aspetto originale, sia per il suo abitacolo in stile DS. Nel corso della produzione le modifiche sono state quasi irrilevanti: dal 1964 viene montato un motore più potente di 4 CV, che fa aumentare la velocità da 105 a 112 km/h, un indubbio vantaggio negli spostamenti un po' più lunghi. Col modello per il 1962 i vetri

posteriori diventano apribili a scorrimento e non più fissi; dal 1967 cambia la calandra, che non ha più la "V" centrale. L'anno successivo si registra ancora qualche CV in più grazie al carburatore doppio corpo che fa correre l'Ami 6 a 124 km/h. Sempre in quell'anno le luci posteriori passano da circolari a trapezoidali. L'Ami 8 si affaccia invece agli anni 70 con molte novità, a partire dalla linea più moderna, privata del lunotto a "Z". Il terzo finestrino laterale



CITROËN AMI 6 1961-1969

4 IL MERCATO

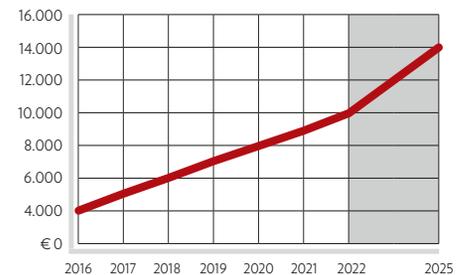
Le Ami si inseriscono alla perfezione nell'originalissima filosofia concettuale di Citroën: in pratica rappresentano, all'inizio degli anni 60, l'anello di congiunzione tra l'utilitaria 2 CV e l'ammiraglia DS, di cui vogliono rappresentare una sorta di mini-copia. Con l'arrivo della versione Break, ma soprattutto con il debutto della 8, le Ami si posizionano sul mercato in maniera più convenzionale come utilitarie di lusso, anche perché nel 1970 arriva la GS, che va a coprire il ruolo di berlina nel segmento medio-inferiore. E come tali sono intese oggi dai collezionisti. Soprattutto le Ami 6, dal caratteristico lunotto a inclinazione "invertita", hanno uno stile talmente originale da attirare quasi esclusivamente gli estimatori più convinti del Double Chevron. Le Ami 6 sono molto rare in Italia: per questo motivo le quotazioni si distinguono nettamente da quelle delle

versioni successive, anche in conseguenza della crescita dei valori che si è registrata negli anni scorsi sul mercato francese. Le 8 e le Break, invece, scontano sul nostro mercato un'immagine inferiore a quella della 2 CV e della Dyane, che sono in costante crescita. Le Ami 6 immatricolate originariamente in Italia ancora in circolazione sono pochissime: molte sono state esportate in Francia dove i collezionisti hanno sempre avuto l'occhio più lungo. Le Ami 8 berlina e Break, invece, si possono trovare con maggiore facilità (anche se sono nettamente meno diffuse rispetto alle 2 CV e alle Dyane). Ma sono già quasi tutte nelle mani di citroënisti Doc. Le Ami Super, infine, sono quasi introvabili. Prodotte in sole 44.000 unità circa, conobbero un discreto successo in Italia, grazie alle prestazioni superiori assicurate dal motore a quattro cilindri di 1.015 cm³ da 61 CV SAE ereditato dalla GS. Secondo i nostri esperti, le Ami otterranno una sensibile rivalutazione nei prossimi anni. **RC**



CITROËN AMI 6

1961-1969



Pur prodotta in un milione di esemplari ed essendo stata l'auto più venduta in Francia nel 1965, l'Ami 6 è diventata un oggetto raro. Le sue quotazioni saliranno ancora, e parecchio.

migliora la visibilità, ma manca sempre, almeno sulla berlina, il portellone, presente invece sulla Break che, infatti, attira buona parte della clientela per la sua maggiore praticità. Lo spazio nell'abitacolo è in pratica identico a quello del modello precedente, il cruscotto è completamente ridisegnato e ha un'ampia fascia in plastica. Il volante è sempre monorazza, una caratteristica che fa molto Citroën storica. L'Ami 8 è ancor di più una grande viaggiatrice e permette

LA LINEA DELLA AMI 6 È LA PIÙ ORIGINALE; LA SUCCESSIVA 8 È PIÙ CONVENZIONALE, MA HA PRESTAZIONI SUPERIORI

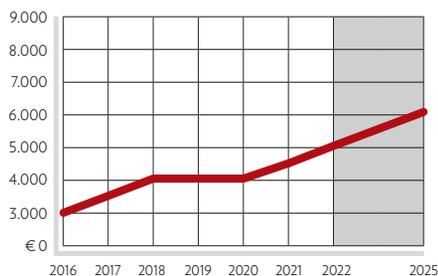
di correre a lungo "a tavoletta" con il tachimetro a 120 km/h e oltre, grazie anche al radiatore dell'olio che evita qualsiasi surriscaldamento. Naturalmente, la 8 è meno pregiata della 6, ma è più facile da reperire in Italia, dove ha avuto un buon successo. Chi cerca maggiori prestazioni punti sulla Ami Super a quattro cilindri, 61 CV SAE, 140 km/h, modello piuttosto raro. L'Ami 8 è stata prodotta in 773.344 unità fino al 1979 (1978 la berlina).



↑ **CITROËN AMI SUPER** 1973-1976

↓ **CITROËN AMI 6 BREAK**

1964-1969

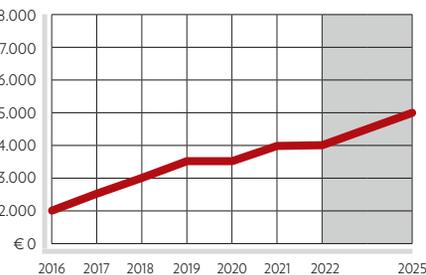


La linea station wagon più convenzionale determina un valore di mercato molto inferiore a quello della berlina. Le prospettive di rivalutazione sono comunque buone.



↑ **CITROËN AMI 8 - BREAK**

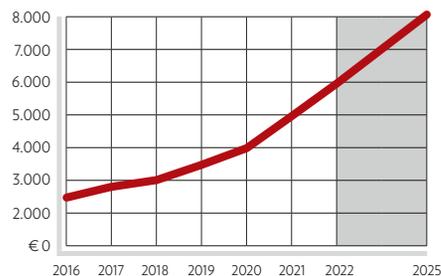
1969-1979



Nonostante una produzione inferiore a quella della Ami 6 (circa 800.000 unità), la 8 è più facile da reperire. Questo determina quotazioni più basse. Buone prospettive.

↓ **CITROËN AMI SUPER**

1973-1976



Motorizzata con il boxer a quattro cilindri della GS, l'edizione top di gamma ha quotazioni intermedie tra quelle della 6 e della 8. In Italia conobbe un discreto successo.



MOSTRO DI SIMPATIA

Così la definisce uno slogan del tempo. Avrebbe dovuto sostituire la 2 CV, ma esce di produzione già nel 1983, ben 7 anni prima della "Deuché". Dopo un lungo periodo nell'ombra, oggi è rivalutata per il suo carattere estroverso e un po' rivoluzionario

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Prima della Dyane c'era la 2 CV. Dopo la Dyane c'è stata la 2 CV. Cosa significa? Che l'ormai anziana utilitaria nata nel 1948, a metà degli anni 60 era in cerca di un'erede, che in effetti arrivò nel 1967 e venne chiamata appunto Dyane. Ma uscì di produzione nel 1983, sette anni prima del modello che avrebbe dovuto sostituire. Non fu un insuccesso, tutt'altro, poiché dalle fabbriche Citroën uscirono 1.443.000 Dyane, di cui ben 310.000 importate in Italia. Proprio sul nostro mercato questo modello conobbe, soprattutto negli anni



70, un successo straordinario. Divenne di moda tra i giovani, piaceva alle signore, era la preferita di chi percorreva molti chilometri perché era comoda e consumava poco. Disegnata dal centro stile Panhard, marchio di proprietà della Casa del Double Chevron, ebbe come artefice Louis Bionier. Tra gli atout della

Dyane il tetto apribile in tela che la trasformava in una cabriolet, le quattro portiere e, soprattutto, il portellone che permetteva carichi inverosimili. La pubblicità la definì "un mostro di simpatia", proprio perché, sapendo che non era bella nel senso stretto del termine, puntava sul suo carattere estroverso, irriverente e un po' rivoluzionario. I motori, ovviamente bicilindrici raffreddati ad aria, sono stati tre: 425 cm³ da 21 CV SAE, 435 cm³ da 26 CV SAE e 602 cm³ da 28 CV a 35 CV SAE. Il primo ebbe vita brevissima: già a pochi mesi dalla presentazione venne sostituito da quello di cilindrata appena superiore. La versione di 602 cm³ venne inizialmente battezzata in Italia Dyanissima, proprio per distinguerla dalla sorella meno potente.



CITROËN DYANE

QUOTAZIONI

Le Dyane di primissima produzione (dal 1967 ai primi mesi del 1968) valgono 5.500 euro; le successive, con il bicilindrico di 435 o di 602 cm³ (Dyane 4 e Dyane 6) si fermano a 5.000. Al momento Ruoteclassiche non quota le serie speciali, che meritano però un sovrapprezzo.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

5.000

5.500



2 RESTAURO

La Dyane mantiene il pianale della 2 CV e quindi evidenzia anche gli stessi problemi di corrosione, spesso passante, che affliggono soprattutto la parte sotto la pedaliera e il fondo del bagagliaio, oltre alla base delle portiere e del portellone. La carrozzeria è completamente smontabile e questo ne facilita la riparazione o la sostituzione di parti, che può essere a volte più conveniente dal punto di vista economico e del risultato. Le lamiere sono piuttosto sottili e trovare una Dyane senza ammaccature è davvero un'impresa. L'affidabilità della meccanica è proverbiale, soprattutto il motore di cilindrata maggiore è più duraturo, anche perché si sfrutta un po' meno di quelli più piccoli. Gli esemplari in circolazione sono stati spesso maltrattati o sfruttati a fondo e quindi occorre prestare molta attenzione alle loro condizioni generali, sia di meccanica sia di carrozzeria, perché in caso di lavori importati il conto facilmente

supera il valore, salvo si tratti di motivazioni affettive, nel qual caso il denaro non conta. Come per le altre utilitarie Citroën, non ci sono difficoltà per trovare i ricambi, facendo attenzione tuttavia a quelli ricostruiti, che non sempre hanno la qualità e la durata degli originali, che sono sempre da preferire, se ancora disponibili. Per quanto riguarda i colori, la Dyane, proprio per il suo spirito sbarazzino, è stata verniciata in molte tinte, alcune classiche, altre squillanti. Attenzione quindi a scegliere, in caso di restauro totale, un colore previsto per quel preciso anno modello. Di beige, per esempio, ce ne sono diversi e dai nomi ben precisi, tra cui Vanneu Gazelle, Colorado, Nevada. Di azzurri poi ce ne sono anche di più: Week-end, Cristal, Mésange, Thasos, Camargue, Lagune, Petrel, Myosotis, Azurite. Sui siti dei club è comunque presente l'elenco completo e gli anni in cui erano disponibili nel catalogo. Verificare sempre, infine, che il motore montato sia dello stesso tipo di quello indicato sul libretto di circolazione.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

COPPIA AMMORTIZZATORI	€ 80
FRECCIA COMPLETA	€ 32
DEVIOLUCI	€ 70
PARAURTI POST. INOX	€ 250
CAPOTE	€ 230

● I club



**Club Italia
Bicilindriche
Citroën**

Sito

bicilindrichecitroen.com

Email club.bicilindriche@libero.it

Club 2CV e derivate Italia

Sito 2cvclubitalia.com

Email segreteria@2cvclubitalia.com

Dyane Club de France

Sito dyanecub.fr

Email dyanecub@free.fr

● I libri



Iniziamo con "Citroën Dyane, storia dell'auto in jeans", scritto da Fabrizio Consonni, Maurizio Marini e Ilaria Paci, edito dal Centro Documentazione Storica Citroën. Si tratta dell'unico testo in italiano su questo modello. In francese c'è "La Dyane de mon père" di Benoit Meurie, Etai.

● Specialisti

Assistenza 2CV Autocarrozzeria Grosso

Sito assistenza2cv.it

Email franco@assistenza2cv.it

Atelier 2CV

Sito atelier2cv.it/

Email info@atelier2cv.it

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

3 SU QUALE PUNTARE

Apparentemente le Dyane sono molto simili tra loro, ma le differenze che ne caratterizzano l'anno di costruzione e le serie non mancano. Dopo un lungo periodo nell'ombra, negli ultimi anni la Dyane

è stata riscoperta. Da preferire sono logicamente gli esemplari più anziani, riconoscibili per l'assenza del terzo finestrino laterale, introdotto per il 1970, che ne cambia l'aspetto generale, rendendolo più moderno ma anche meno originale. Se le primissime versioni erano offerte in due allestimenti, Luxe e Confort, di cui il primo molto semplificato e il secondo più completo con pannelli delle porte sagomati (e non lisci), negli anni successivi i cambiamenti

diventano meno evidenti perché la clientela mostra di preferire sempre quelle meglio equipaggiate o dotate del motore di maggior cilindrata. Più facile reperire sul mercato gli esemplari prodotti da metà anni 70 in poi, che beneficiano di continue piccole migliorie. Nel 1975 la Dyane con motore 435 cm³ viene abbandonata e resta solo la versione 602 cm³ che spunta una potenza di 35 CV SAE e una velocità di 120 km/h; la presenza del radiatore dell'olio permette



CITROËN DYANE 6 1968-1969

4 IL MERCATO

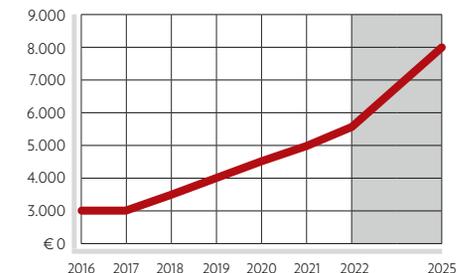
Le Dyane hanno sempre avuto un complesso di inferiorità rispetto alle 2 CV, ma negli ultimi anni il mercato è in ripresa, al punto che le quotazioni si sono avvicinate a quelle delle 2 CV di periodo similare. Un destino strano quello della Dyane, destinata a sostituire la 2 CV, ma in realtà uscita di produzione già nel 1983, con sette anni di anticipo rispetto alla Deux Chevaux. I primi esemplari, ancora equipaggiati con il bicilindrico di 425 cm³ da 21 CV (in produzione dall'agosto 1967 al marzo 1968), sono quotati 5.500 euro, mentre quelli seguenti valgono 5.000 euro. Le prime Dyane sono rarissime in Italia: per questo è facilmente prevedibile nel breve periodo un sensibile rialzo delle quotazioni. Le Dyane successive (le 4, anch'esse ormai piuttosto rare, e le 6, chiamate in Italia Dyanissima nel primo periodo, poi semplicemente Dyane 6, più comuni) hanno un'alta richiesta da parte degli appassionati. Anche perché, più della 2 CV, rappresentano

un simbolo degli anni della contestazione. La Dyane presenta gli stessi problemi di corrosione della 2 CV e la disponibilità di ricambi, originali e riprodotti, è ugualmente buona. A differenza delle 2 CV, ormai considerate vetture da collezione, per le Dyane è ancora possibile imbattersi in qualche esemplare conservato da possessori che lo utilizzano come robusta e pratica vettura da campagna, specie nei paesi di provincia. Sicuramente l'acquisto potrebbe essere vantaggioso, ma attenzione all'originalità e all'eventuale necessità di ripristino, intervento il cui costo può superare il valore effettivo. Un discorso a parte meritano le serie speciali, rarissime in Italia: per acquistarne una occorre rivolgersi ai mercati esteri, dove le quotazioni sono sensibilmente più alte rispetto alle nostre. Comportano quindi un sacrificio economico molto più elevato, ma in prospettiva si tratta di un investimento lungimirante. Le serie a tiratura limitata rappresentano infatti una parte infinitesimale degli 1,4 milioni (abbondanti) della produzione complessiva di questo modello. **R/C**



CITROËN DYANE

1967-1968



La prima serie, rimasta in produzione per pochi mesi, ha quotazioni di poco superiori alle successive versioni più comuni. Prossimamente i valori sono destinati a crescere parecchio.

viaggi "a tavoletta" senza il rischio di surriscaldamenti. Il model year 1975 segna una svolta, sia all'esterno sia all'interno: la nuova mascherina in plastica grigia a listelli orizzontali con al centro il Double Chevron e i paraurti inox più robusti ne cambiano l'aspetto, mentre internamente il volante in plastica rigida a due razze, sostituito da un tipo monorazza con corona morbida già con il modello 1974, diventa come la plancia color tabacco. Nel 1977 arriva, con grande

PER UN USO FREQUENTE SONO CONSIGLIABILI I MODELLI POST SETTEMBRE 1977, DOTATI DI FRENI A DISCO ANTERIORI

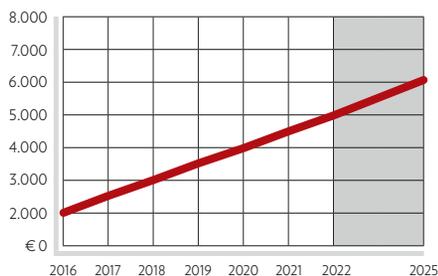
sorpresa, una serie speciale oggi ricercatissima dai collezionisti in quanto prodotta in appena 1.500 esemplari. Si chiama Caban, è realizzata dallo stilista Serge Gevin (lo stesso della 2 CV Spot e della Charleston) e si presenta con una livrea blu scura con filetti adesivi bianchi e la rosa dei venti su portellone e portiere. Più in generale, sono consigliabili tutte le Dyane prodotte da settembre 1977, grazie ai freni a disco anteriori.



↑ **DYANE 6** 1969-1983

↓ **CITROËN DYANE 4 E DYANE 6**

1968-1983



È probabile, a detta degli esperti di mercato, che in futuro i valori si differenzino tra le più rare 4 e le più diffuse (perché rimaste in produzione per più tempo) Dyane 6.



VOGLIA D'ESTATE

Al volante ci si sente subito in vacanza. La carrozzeria scoperta di materiale plastico, lo stile sbarazzino, la meccanica affidabile della Dyane 6 e la capacità di muoversi ovunque la rendono desiderabile a qualsiasi età. E poi c'è anche la versione 4x4

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Se dal punto di vista sociologico il maggio del 1968 viene ricordato perché segnò l'inizio della contestazione studentesca a Parigi, per gli appassionati del Double Chevron in quello stesso mese, a Deauville, sulla costa settentrionale della Francia, avvenne la presentazione della Méhari. Il 16 di maggio infatti la stampa venne invitata a vedere e provare la nuova tuttofare Citroën, di cui erano stati approntati i primissimi esemplari assemblati praticamente a mano. Qualche mese dopo iniziò l'effettiva produzione in

serie, con telaio e meccanica della Dyane di 602 cm³ e carrozzeria in materiale plastico. La Méhari rimase a listino fino al 1987, per un totale di 144.053 esemplari. In Italia venne importata dal 1969 e destò subito interesse perché aveva caratteristiche davvero originali che la rendevano pratica, allegra e colorata. Innanzitutto la possibilità



di trasformazione da chiusa ad aperta in un tempo ragionevole, avvolgendo i teli della capote e smontando la struttura tubolare metallica di sostegno. E poi la versatilità: la Méhari era ideale per le vacanze, come seconda auto da lasciare nella casa al mare, ma la si poteva utilizzare per trasportare carichi ingombranti o per affrontare qualche sentiero fuoristrada grazie alle sospensioni ad elevata escursione e alla buona altezza da terra (per chi voleva osare di più c'era la 4x4). Divertente da guidare, anche se l'assetto di guida con il volante orizzontale non era il massimo della comodità, economica nell'uso grazie al bicilindrico poco assetato di benzina, ha ancora oggi molti estimatori e nelle isole del Mediterraneo, dove ce ne sono molte a noleggio, è la più ricercata.

QUOTAZIONI

La rarissima versione 4x4 è stata prodotta in circa 1.200 esemplari: meno dell'1% sul totale delle Méhari costruite. Questo dato giustifica la sua quotazione di 30.000 euro (label AB), una somma ben superiore agli 11.000 euro necessari per acquistare una Méhari "normale".

Valore minimo € (label AB)

11.000

Valore massimo € (label AB)

30.000

2 RESTAURO

Nel primo depliant per l'Italia della Méhari così era scritto: "Ha una carrozzeria in plastica antiurto colorata in tutta la sua massa: niente graffi, niente ammaccature, niente ruggine". C'è del vero, ma anche un po' di enfasi in questa affermazione. Il materiale con cui è realizzata la scocca, una serie di pannelli in ABS stampati a caldo, rivettati tra loro e fissati alla struttura metallica tubolare sottostante, con il tempo e, soprattutto, con l'azione del sole, tende a invecchiare: si stinge e diventa fragile. L'ossatura in ferro, semplicemente verniciata di nero, è facile preda delle ruggine. Così come il telaio a piattaforma, che soffre delle stesse problematiche descritte per la 2 CV, la Dyane e le Ami 6 - 8. Non c'è tuttavia da spaventarsi, perché la Méhari è facile da riparare e qualunque ricambio è immediatamente reperibile presso le società specializzate. I vari pannelli della carrozzeria sono disponibili grezzi oppure tinti nella massa. Se si vogliono

mantenere le caratteristiche d'origine è bene preferire quest'ultima soluzione. Qualora le parti non fossero tutte da sostituire è possibile procedere alla verniciatura, evitando una finitura troppo brillante e avendo cura di non spruzzare sopra i rivetti. I sedili anteriori sono comodi, ma gli elastici della seduta cedono e vanno sostituiti anche frequentemente. La meccanica è nel complesso robusta, ma spesso trascurata proprio perché non dà problemi. Ci sono poi dettagli apparentemente insignificanti ma che costringono a molte ore di lavoro per la riparazione: ad esempio, per accedere al motorino del tergicristallo occorre smontare l'intera struttura del parabrezza. Numerosi gli esemplari in circolazione in rapporto alla quantità di quelli prodotti, ma molti sono quelli modificati, alterati, personalizzati. La calandra di una serie successiva su un esemplare precedente è un classico, così come sedili con rivestimenti di fantasia. Niente di male, ma se si vuole classificare la propria Méhari come storica occorre rispettarne le specifiche d'origine.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT TELI CAPOTE COMPLETO	€ 480
KIT PLASTICHE CARROZZ.	€ 2.400
DISCO FRIZIONE	€ 35
BOBINA VALEO	€ 45
SCATOLA FILTRO E CARTUCCIA	€ 65

● I club



**Club Italia
Bicilindriche
Citroën
Sito**

bicilindrichecitroen.com

Email club.bicilindriche@libero.it

Club 2CV e derivate Italia

Sito 2cvclubitalia.com

Email segreteria@2cvclubitalia.com

Mehari Club de France

Sito mehariclubdefrance.com

Email boutique@mehariclubdefrance.com

● I libri



In italiano esiste solo "Citroën Méhari La francese avventurosa" e comprende il materiale degli archivi del Centro Documentazione Storica Citroën, che ne è anche l'editore. In francese c'è più scelta, a cominciare da "La Méhari de mon père" di François Allain e Jean-Marie Defrance, Etai.

● Specialisti

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

Geg Cars

Sito meharicitroen2cv.it

Email info@meharicitroen2cv.it

Autofficina Giuseppe Ricaboni

Sito ricabonigiuseppe.it

Email info@ricabonigiuseppe.it

3 SU QUALE PUNTARE

Qualunque Méhari è una scelta felice perché non appena ci si mette al volante ci si sente già in vacanza. Nel corso della sua produzione (1968-1987), la meccanica della Méhari è rimasta pressoché invariata e le

modifiche principali hanno riguardato un lieve aumento della potenza, un diverso tipo di ammortizzatori e l'adozione di freni a disco anteriori (questi ultimi dal 1978). Esteticamente cambia nel frontale: frecce rettangolari di lato (1968-69); luci rotonde accanto ai fari (1969-77); nuova calandra con frecce rettangolari sotto i fari (dal 1978). Il primissimo tipo ha una sola luce posteriore con frecce poste in alto nelle alette dei parafranghi. Le portiere sono

interamente di tela e diventano di plastica nella parte bassa dal 1971. All'interno poco cambia, a parte il volante che diventa nero e di diametro inferiore dal modello 1978 e il cruscotto che passa a due strumenti (tipo LN) dal modello 1979. Interessanti le serie speciali per il 1983: la Azur, inizialmente di 700 unità, e, solo per i mercati di Spagna e Portogallo, la Plage. La Azur è firmata dallo stilista Serge Gevin e ha sedili rivestiti di tessuto spugnoso a righe e capote azzurra



CITROËN MÉHARI 1968-1987

4 IL MERCATO

La Méhari ha rappresentato un caso quasi unico tra le "spiaggine" e, più in generale, le auto da tempo libero, perché la sua produzione è stata nettamente superiore a quella delle "concorrenti" Mini Moke, Renault 4 Frog e Volkswagen Pescaccia. La sua immagine "alternativa" l'ha resa una delle protagoniste degli anni della contestazione giovanile e uno dei simboli a quattro ruote degli anni 70. Ha rappresentato insomma un vero e proprio fenomeno di costume, il che ha contribuito a far crescere sensibilmente le quotazioni. Oggi per entrare in possesso di una Méhari in buone condizioni non bastano 10.000 euro e i valori di mercato continuano a crescere. Perché la Méhari, oltre a essere un'auto simpatica che evoca le vacanze, il mare e le attività ludiche, è facile da trovare e si restaura agevolmente grazie alla facile reperibilità dei ricambi, assicurata da una miriade di aziende specializzate anche nella riproduzione di numerosi

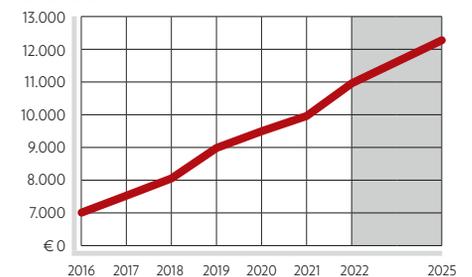
componenti. Per il momento Ruoteclassiche non differenzia la quotazione degli allestimenti speciali Azur (poi diventato di serie) e Plage (versione in livrea gialla destinata ai mercati iberici), anche se tra i collezionisti i due modelli meritano un sovrapprezzo. Una stima approssimativa ragionevole è di una maggiorazione compresa tra il 20 e il 30%. Mentre le minime modifiche apportate alla Méhari nel corso della sua ventennale carriera non danno origine a variazioni di valutazione. Discorso a parte va fatto per la Méhari 4x4, costruita solamente tra il 1979 e il 1983 in poco più di 1.200 esemplari. In Italia ce ne sono pochissime e rappresentano il Sacro Graal delle Méhari. Valutata tra i 30.000 e i 45.000 euro (rispettivamente label AB e A+) appartiene ormai a un mercato internazionale: quando si sparge la voce di un esemplare in vendita, si scatena la caccia immediatamente.

È logico supporre che le quotazioni delle 4x4 siano destinate a salire ancora. Così come, ovviamente in proporzione, avverrà anche per le Méhari a trazione anteriore. **RC**



CITROËN MÉHARI

1968-1987



Le quotazioni sono in ascesa e il trend continuerà anche nei prossimi anni, a detta degli esperti. Numerosi gli esemplari ricondizionati professionalmente.

dotata di un sistema di apertura anteriore più pratico. La scocca è bianca con profili blu, così come sono blu la calandra, le porte e le cornici dei fari con cerchi a disco forato. La nuova Azur ha successo, al punto che viene deciso di metterla a listino dal 1984 sino a fine produzione. La Méhari più rara (e più costosa) è tuttavia la 4x4, introdotta nel 1979, che, pur mantenendo lo stesso motore, vanta la trazione posteriore inseribile e le marce con riduttore. Di fatto

LA PIÙ RARA E QUOTATA È LA VERSIONE 4X4, A TRAZIONE POSTERIORE INSERIBILE E MARCE CON RIDUTTORE

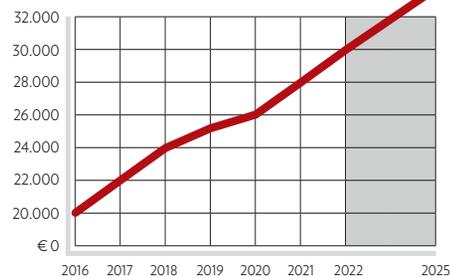
non conosce ostacoli e si arrampica ovunque. Il cruscotto è a quattro strumenti circolari e ci sono tre leve di comando della trasmissione al cruscotto più una al pavimento per l'inserimento del blocco del differenziale. Prezzo elevato e clientela limitata portano la decisione di concluderne la carriera nel giugno del 1983, dopo appena 1.213 esemplari di cui nessuno, almeno ufficialmente, importato in Italia, ragion per cui va cercata soprattutto in Francia.



↑ CITROËN MÉHARI 4X4 1979-1983

↓ CITROËN MÉHARI 4X4

1979-1983



La 4x4 è un gioiello di tecnologia semplice ma di grande efficacia. La sua produzione molto limitata l'ha resa un oggetto del desiderio, con quotazioni in continua ascesa.



CUORE ITALIANO

La coupé francese vanta soluzioni stilistiche all'avanguardia e un sofisticato impianto idropneumatico che regola sospensioni, freni e sterzo. Ma soprattutto un V6 Maserati di 2,7 litri da 170 CV, che nel 1972 salgono a 178 grazie all'iniezione

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La SM è stata una delle più straordinarie automobili di tutti i tempi. Progettata prima della grande crisi petrolifera, fu un tale concentrato di stile e tecnica che, all'epoca, la stampa la paragonò al jet supersonico Concorde. Alla Citroën avevano in mente una GT derivata dalla DS già da tempo, ma nel 1969, con l'acquisizione della Maserati, che fornì il motore, i tempi subirono un'accelerazione. E così, a marzo del 1970, la lussuosa e veloce coupé del Double Chevron venne esposta al Salone di Ginevra, dove destò curiosità, stupore e ammirazione. La



linea, opera del centro stile diretto da Robert Opron, era originale, aerodinamica e avveniristica, con il frontale caratterizzato da una fascia di cristallo che ne occupava tutta la larghezza, a protezione dei sei potenti fari. L'abitacolo sfoggiava un cruscotto a onda con strumenti a cornice ovale, come il volante. Il V6 Maserati di 2.670 cm³ da 170

CV DIN, la carreggiata anteriore più larga di venti centimetri di quella posteriore, l'idropneumatica che governava sospensioni, freni, sterzo (a ritorno automatico con servoassistenza variabile in funzione della velocità) e il confort eccezionale ne facevano una divoratrice di chilometri. Capace di raggiungere i 220 all'ora, la SM poteva permettersi di viaggiare a medie elevatissime nella massima sicurezza grazie anche all'assenza di limiti di velocità in autostrada, che in Francia arrivarono solo alla fine del 1973. Rimasta in listino fino al 1975, venne travolta dall'aumento del costo del carburante ma, soprattutto, dalla decisione di Peugeot, che aveva preso il controllo di Citroën, di toglierla dalla produzione dopo che ne erano state costruite 12.920.

CITROËN SM



QUOTAZIONI

Valori unificati per le SM a carburatori, a iniezione elettronica e versione America, con motore di 3 litri e cambio automatico: 30.000 euro per una vettura in buone condizioni (label AB delle quotazioni di Ruoteclassiche), per arrivare a una punta massima di 45.000 euro.

Valore massimo € (label AB)

30.000



2 RESTAURO

SM, ovvero la grande complicazione. Un'auto che può dare immense soddisfazioni, ma causare anche non pochi mal di testa. All'epoca, per ottenere il suo V6, alla Maserati, l'ingegner Giulio Alfieri decise di "tagliare" due cilindri al V8 del Tridente, ottenendo così un'unità compatta e leggera di 2.670 cm³. Una corretta manutenzione è indispensabile. I problemi principali derivano spesso dallo scarso uso, o, peggio, da anni di immobilizzo: la SM deve viaggiare, non stare ferma. Il motore, con quattro alberi a camme, richiede la sostituzione di tutte le catene di distribuzione tra 60 e 80.000 km, facendo attenzione ai tendicatena, che devono sempre assolvere correttamente la loro funzione. L'affollamento che si osserva non appena si solleva il cofano anteriore mette già sull'avviso dei tempi necessari per qualunque intervento, con conseguente dispendio di ore di manodopera. Fondamentale il perfetto funzionamento

dell'impianto di raffreddamento: vanno infatti evitati pericolosi surriscaldamenti, causati anche dallo scarso spazio libero all'interno del vano motore. Due le versioni della SM: carburatore e iniezione. La prima è più semplice da gestire, mentre la seconda richiede frequenti verifiche alla tenuta dell'intero impianto, pena il rischio di pericolosi inneschi di incendio. La linea di scarico, per la sua lunghezza, è soggetta a corrosione. In caso di sostituzione, meglio preferire quella in acciaio inox. Meno problematica è la ruggine: le SM quasi sempre hanno vissuto al coperto. Attenzione va però prestata al vano batteria, alle lamiere intorno alle cornici dei cristalli, ai fondi delle porte e del baule. Un discorso a parte è l'impianto idraulico, croce e delizia di ogni citroënista. Sfere, pompa alta pressione, congiuntore-disgiuntore e tubazioni di collegamento devono essere oggetto di cure continue e occorre controllare quasi quotidianamente eventuali perdite di liquido LHM, che sono indice di future (e costose) riparazioni.

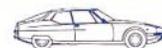
DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

SCARICO COMPLETO INOX	€ 1.325
REGOLATORE DI TENSIONE	€ 195
FASCIA CRISTALLO ANT. (3 PEZZI)	€ 770
RETROVISORE ESTERNO	€ 325
MICHELIN 205/70 VR15 (UNO)	€ 398

• I club

 SM Club Italia



Club SM Italia

Sito smclubitalia.info/

Email smclubitalia@gmail.com

Telefono

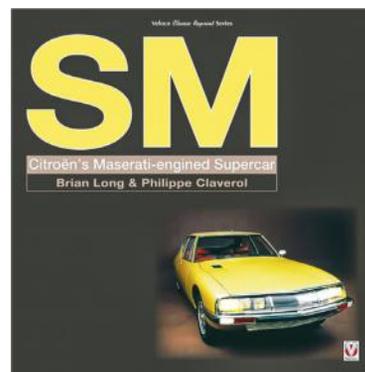
348/4226060

Riasc

Sito riasc.it

Email segreteria@riasc.it

• I libri



Il volume "SM Citroën's Maserati-engined Supercar", di Brian Long e Philippe Claverol, edito da Veloce Publishing, è fondamentale per conoscere e approfondire la storia e la tecnica di questa coupé. Olivier de Serres ha scritto invece in francese "Citroën SM", Etai, anch'esso ricco di foto d'epoca e aneddoti.

• Specialisti

Blondeau

Sito blondeau-ds.fr

Email contact@blondeauds.fr

Davidauto

Sito davidauto.it

Email info@davidauto.it

Enrico Vertuani

Sito vertuanienrico.com

Email info@vertuanienrico.com

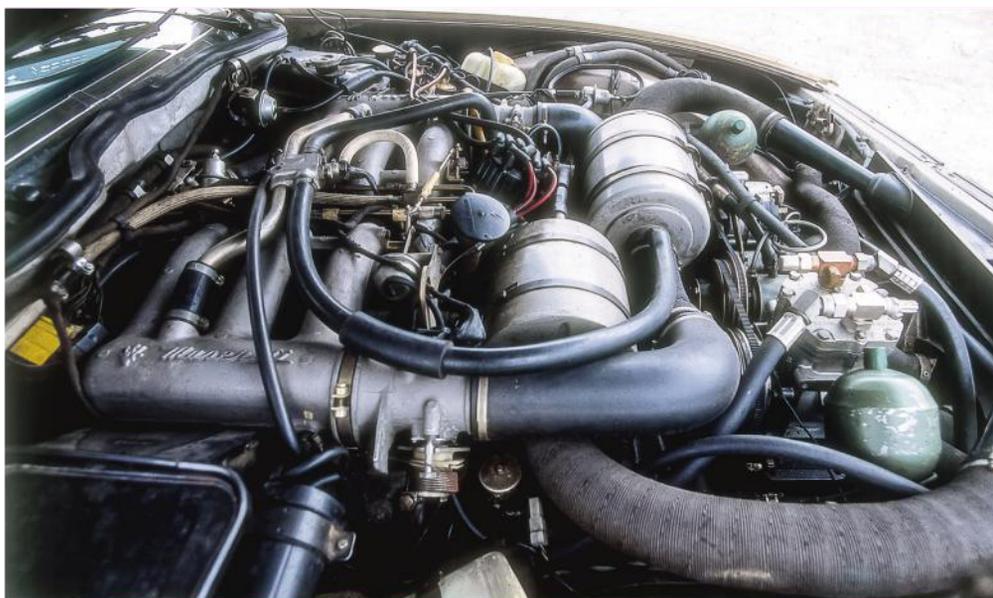
3 SU QUALE PUNTARE

Di SM ce n'è una sola. Anzi due. Quella con alimentazione mediante tre carburatori Weber doppio corpo (170 CV) e quella a iniezione Bosch (178 CV), quest'ultima prodotta dal 1972 al 1975 in 3.500 esemplari (contro i 7.808 dell'altra versione). Per la verità c'è anche una terza SM, con motore di tre litri, di cui uscirono dalla linea di montaggio appena 1.612 esemplari: destinata al mercato americano a partire dall'estate del 1973, era equipaggiata con un cambio automatico Borg-Warner. Per restare invece in Italia, dove se ne importarono in tutto ufficialmente poco più di duemila (circa un sesto della produzione totale della SM), gli esemplari esistenti sono relativamente numerosi, come dimostra il Club SM Italia che ne ha censiti circa 150. A cui vanno aggiunti quelli sconosciuti o ancora da restaurare, di cui non è noto il numero. Tra le coupé ad alte prestazioni degli anni 70, la SM ha comunque un prezzo ancora abbordabile, seppure lievitato parecchio negli ultimi anni. La sua sete di carburante e la sua relativa fragilità avevano infatti dissuaso in passato molti appassionati dall'acquisto. La ritrovata disponibilità di ricambi, la soddisfazione di guida e gli eventi a lei dedicati in tutta Europa l'hanno però fatta risalire nella classifica delle sportive più desiderate. Basti dire che Daniel Craig, l'ultimo degli 007, in un'intervista dichiarò a Paris Match che la SM con motore Maserati lo fa sognare. E guidarla è in effetti proprio un sogno. Basta sedersi al posto di guida per assaporare la piena atmosfera degli anni 70. Tutto è stato pensato e realizzato per il piacere del pilota e del passeggero (dietro lo spazio è invece limitato): spessa moquette, rivestimento dei sedili in velluto o in pelle, ampia console centrale dominata dalla leva del cambio (a cinque marce con selettore) strumentazione dal design particolare. Ci sono poi dettagli di straordinaria originalità, come l'autoradio posta longitudinalmente tra i posti anteriori, proprio accanto al freno a mano. Una posizione decisamente assurda che non consente di osservare le stazioni emittenti, pena la distrazione dalla strada, ma solo di andare a tentoni con la mano per regolare

CITROËN SM 1970-1972



📌 CITROËN SM 1972-1975



il volume. Il pedale del freno, dal canto suo, non è un pedale convenzionale, ma un "fungo" privo di corsa. La frenata avviene solo sfiorando, con più o meno energia, questo curioso bottone nero rivestito di gomma, facendo attenzione a non esagerare per non rischiare di bloccare le ruote, vista l'assenza di ABS. Altro capolavoro Citroën è lo sterzo, a cominciare dal volante di forma leggermente ovale, regolabile in altezza e inclinazione. Una volta acceso il motore, l'impianto idraulico si attiva e di conseguenza anche il servocomando, qui denominato Diravi (DIrection à RAppel asserVI), che riallinea automaticamente le ruote al punto "zero" in ogni situazione. Se state parcheggiando, per esempio, sterzate tutto a destra o a sinistra, togliete le mani dalla corona e, automaticamente, il volante torna al centro. Un sistema che richiede un po' di assuefazione, ma che rende la guida unica. Non manca, come nelle altre Citroën idropneumatiche, la leva

IN ESTATE IL CALORE EMANATO DAL MOTORE RENDE L'ABITACOLO INVIVIBILE: IMPERATIVA L'ARIA CONDIZIONATA

per la regolazione dell'altezza delle sospensioni, posta tra il sedile di guida e la portiera. Portandola nella posizione di massima altezza, per sostituire una ruota, ad esempio, per scansare un ostacolo o per affrontare un guado, la SM in pochi istanti si solleva di alcuni centimetri, lasciando stupefatti gli eventuali spettatori. Ricordiamo infine che di serie non aveva l'impianto di aria condizionata, offerto solo come optional. Se si pensa di utilizzarla in estate, si deve sapere che il calore proveniente dal motore, sommato a quello della temperatura esterna, può portare l'abitacolo a diventare quasi un forno. Due le soluzioni: chiudere la SM in garage a luglio e ad agosto oppure cercare un esemplare che ne è già dotato, aggiornando l'impianto, che in origine utilizzava un gas non più ammesso dalle norme antinquinamento.

4 IL MERCATO

La "Citroën-Maserati" è un'auto sofisticata e complessa, la cui affidabilità non è mai stata eccezionale: una sportiva quindi bisognosa di frequenti cure di manutenzione. Il restauro non è certo mestiere per officine improvvisate, ma richiede manodopera altamente qualificata e con grande esperienza. A complicare le cose, i ricambi non sono certo alla portata di tutte le tasche. Per questo motivo, e nonostante il motore Maserati di alto lignaggio, le sue quotazioni sono sempre rimaste su livelli mediocri. Però negli ultimi anni i prezzi hanno cominciato a salire in maniera più accentuata, raggiungendo cifre più che rispettabili, più in linea col blasone dell'auto. Oggi le SM hanno visto riconoscere la loro importanza, anche se rimangono in un segmento di mercato di nicchia: quello dei citroënisti dalla fede

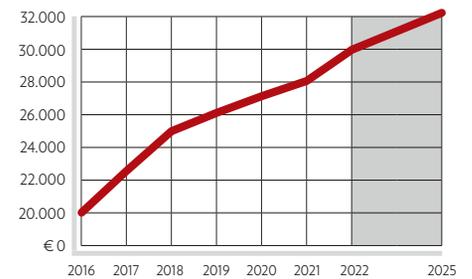
incrollabile, perché pochi fan della Maserati la ritengono un'auto "di famiglia". È sconsigliabile, a detta degli esperti, comprare una SM in condizioni tali da richiedere un restauro integrale: sicuramente la spesa supererà il pur importante valore economico, oltre che richiedere tempi lunghi e la necessità di affrontare problematiche complesse, come per esempio la ricerca di alcuni particolari di ricambio non facili da reperire agevolmente. Oltre la metà dei quasi 13.000 esemplari costruiti appartengono all'originaria versione a carburatori, che dunque sono ancora oggi le più diffuse. Circa 1.600 sono state invece le versioni destinate al mercato americano (meno interessanti per i nostri collezionisti e valutate solitamente circa il 20% in meno). In Italia furono immatricolate oltre 2.000 SM (anche in questo caso quasi tutte a carburatori, rare le iniezione, pressoché inesistenti le automatiche): oggi gli esemplari sopravvissuti sono circa 150.

DELLE 2.000 UNITÀ IMMATRICOLATE AL TEMPO IN ITALIA OGGI NE SONO SOPRAVVISSE CIRCA 150

Parecchie sono state esportate all'estero negli ultimi due decenni, riducendo il numero del parco circolante. Gli esemplari migliori sono tutti nelle mani di estimatori della Casa, spesso gli stessi committenti del restauro professionale che, dunque, ben difficilmente se ne separano. Il mercato estero, soprattutto Francia e Germania, possono costituire un terreno di caccia alternativo, però con quotazioni talvolta superiori alle nostre. In futuro i prezzi dovrebbero crescere ancora, seguendo il trend degli ultimi anni. **RC**

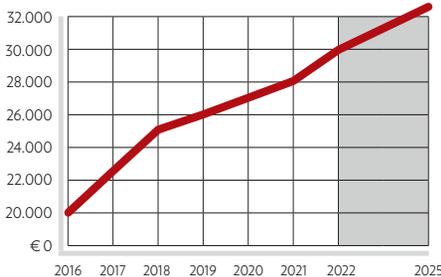


CITROËN SM (CARBURATORI)
1970-1972



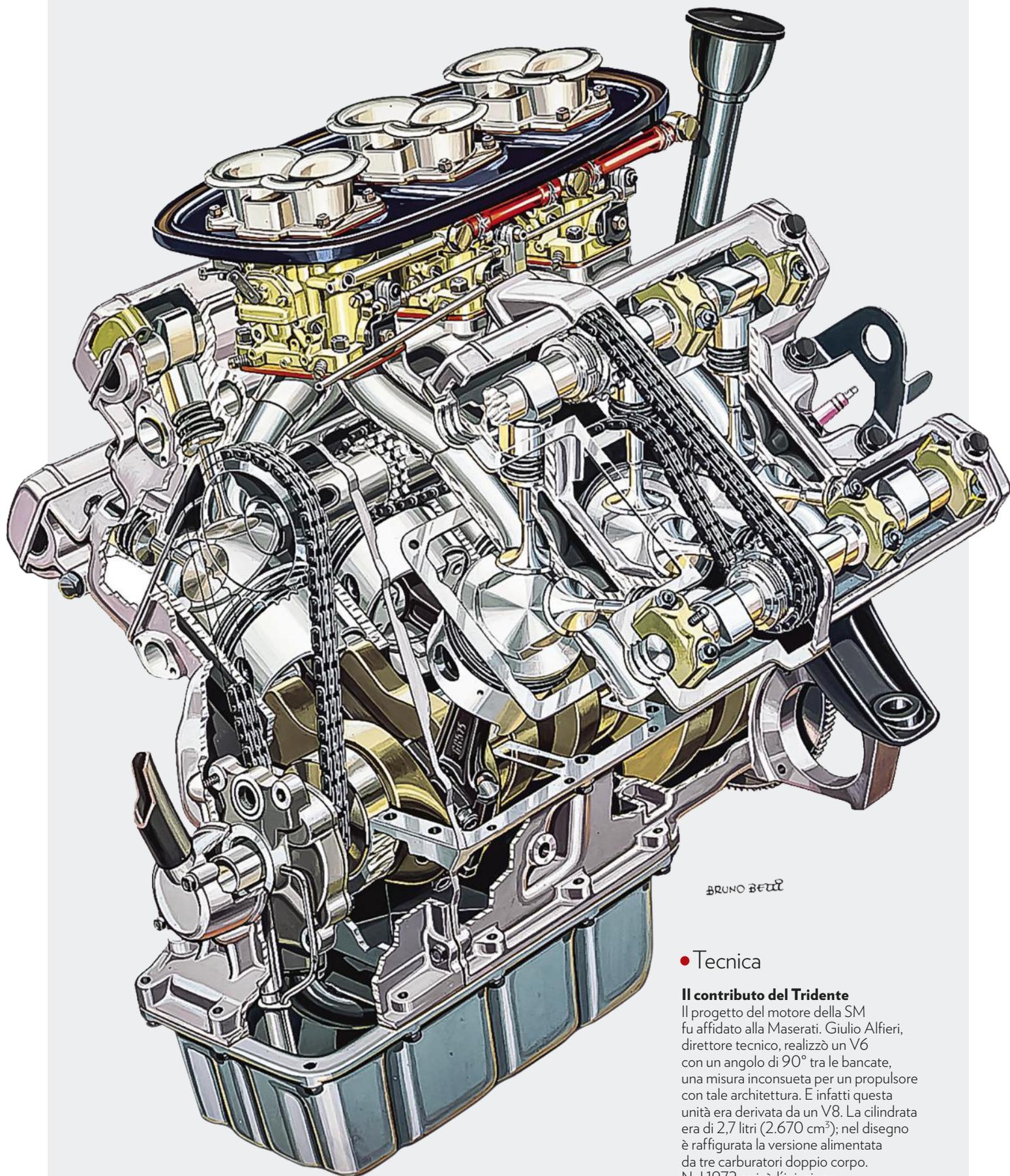
Le SM a carburatori (tre doppio corpo) sono le più diffuse anche in Italia. I prezzi hanno cominciato a salire in maniera progressiva soprattutto nell'ultimo decennio.

CITROËN SM (INIEZIONE)
1972-1975



Valori identici, almeno per il momento, per la SM a iniezione. E questo nonostante la maggior rarità e l'incremento di potenza del V6 da 170 a 178 CV.





BRUNO BETTI

• Tecnica

Il contributo del Tridente

Il progetto del motore della SM fu affidato alla Maserati. Giulio Alfieri, direttore tecnico, realizzò un V6 con un angolo di 90° tra le bancate, una misura inconsueta per un propulsore con tale architettura. E infatti questa unità era derivata da un V8. La cilindrata era di 2,7 litri (2.670 cm³); nel disegno è raffigurata la versione alimentata da tre carburatori doppio corpo. Nel 1972 arrivò l'iniezione.

UN VENTO NUOVO

Dopo anni di attesa, arriva nel 1970 un modello del tutto inedito. Il motore è un quattro cilindri boxer raffreddato ad aria con cubatura che si evolve da 1.015 a 1.299 cm³, con potenze comprese tra 55 e 65 CV. Curiose le versioni sportiveggianti X

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



CITROËN GS

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Qualche settimana prima della presentazione ufficiale, una nota rivista specializzata francese le dedicò la copertina scrivendo a caratteri cubitali "La bombe Citroën". E, in effetti, di una vera e propria bomba si trattava: finalmente, dopo anni, la marca del Double Chevron realizzava un modello completamente nuovo, originale e avveniristico, destinato a un'ampia clientela e offerto a un prezzo concorrenziale. Era l'estate del 1970 e la GS, con la sua linea aerodinamica, realizzata dall'equipe del centro stile diretto da Robert Opron,

le sospensioni idropneumatiche dallo straordinario confort, l'abitabilità per quattro o cinque persone, mise al tappeto la concorrenza. Il motore tuttavia, inizialmente, non convinse appieno. Il quattro cilindri contrapposti raffreddato ad aria di 1.015 cm³ da 55,5 CV DIN permetteva infatti una buona velocità massima, 147 km/h, ma era carente in ripresa. Per ottenere prestazioni soddisfacenti occorreva tirare le marce e viaggiare sempre su di giri: problemi in gran parte risolti con il successivo aumento di cilindrata a 1,2 litri. L'interno stupiva per l'originalità, con il volante monorazza, il tachimetro a tamburo rotante, il freno a mano a maniglia al centro del cruscotto e i sedili ampi e confortevoli, vere e proprie poltrone da viaggio. Il baule era capace,



ma si avvertiva la mancanza del portellone, che arriverà solo una decina di anni dopo con la GSA di 1.300 cm³. Più veloce e più pratica, l'erede della GS era tuttavia appesantita dai nuovi, grandi paraurti in plastica che le fecero perdere la pulizia di linea della prima versione. In tutto sono state prodotte 1.874.754 GS e 565.009 GSA.

QUOTAZIONI

I valori più bassi sono quelli della **GSA**, quotata 3.500. Le GS valgono qualcosa in più: da 4.000. Decisamente più apprezzata la rarissima Birotor con motore Wankel (847 esemplari costruiti): 13.500 euro (label AB). Si tratta però di un'indicazione virtuale.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.500

13.500

2 RESTAURO

La quotazione contenuta delle GS - GSA, i costi di ripristino e quello di alcuni ricambi suggeriscono di andare alla ricerca di esemplari in buone condizioni, per non trovarsi poi a doversene pentire. La scocca della GS soffre di diversi punti deboli ed è preda della ruggine, che attacca la parte inferiore del bagagliaio, dove c'è uno scatolato che si riempie facilmente di acqua. Altri punti deboli sono il pavimento sotto i tappeti anteriori e la base delle portiere e dei parafranghi. Sulla GSA, meglio protetta, occorre fare attenzione al portellone, che tende a piegarsi sotto sforzo dopo anni di aperture e chiusure. Il motore, qualunque sia la cilindrata, è robusto e non presenta particolari problemi, anche se occorre controllare la cinghia di distribuzione. Attenzione anche alle perdite di olio, non sempre facili da risolvere. Sulla prima GS la coppia conica è soggetta ad usura, così come i sincronizzatori del cambio. L'avantreno

adotta silent block in gomma che, con l'età, tendono a deteriorarsi. La linea di scarico di tutti i modelli ha durata limitata, mentre le sfere dell'impianto idraulico devono sempre essere controllate con cura: se sono inefficienti rendono la vettura rigida e l'assetto imperfetto. I costi della manodopera possono lievitare anche a causa della limitata accessibilità alle varie parti e, anche per questa ragione, è preferibile affidarsi a mani esperte. Fortunatamente i ricambi si trovano con facilità, anche come fondi di magazzino. Più complicato il restauro dell'abitacolo per quel che riguarda la piccola componentistica, come alzacvetri, interruttori, maniglie. I rivestimenti dei sedili, spesso comuni ad altri modelli Citroën, non costituiscono quasi mai un problema ma, data la varietà di tessuti utilizzata nelle varie serie, occorre andare alla ricerca di quelli corretti. Quasi impossibile trovare una GS con la parte alta dello schienale posteriore non danneggiata dai raggi del sole che penetrano dal grande lunotto quasi orizzontale.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

MARMITTA	€ 129
RADIATORE OLIO (GS 1.015)	€ 98
CORRETTORE ALTEZZA ANT.	€ 229
MASCHERINA (GS X)	€ 179
COPRIRUOTA PALLAS (GS)	€ 89

● I club



Club GS Italia
Sito clubgs.it
Email info@clubgs.it
GS e GSA Club de France

Sito clubgsafrance.fr

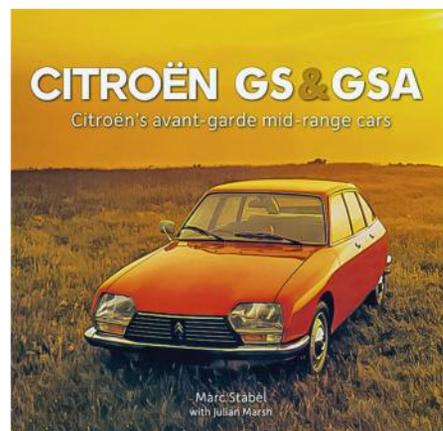
Email contact@gsclubdefrance.fr

Riasc

Sito riasc.it

Email segreteria@riasc.it

● I libri



Il volume che non può mancare in libreria è quello di Dominique Pagneux dal titolo "La Citroën GS de mon père", con la storia completa dai prototipi sino alle serie speciali e ai dati di produzione (Eta). In inglese segnaliamo "Citroën GS & GSA Citroën's avant-garde mid-range cars" di Marc Stabèl.

● Specialisti

Cigiesse di Carlo Ottone

Email visa650@yahoo.it

Telefono 338/3840665

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Vertuani Enrico

Sito vertuanienrico.com

Email info@vertuanienrico.com

Telefono 0382/483158

3 SU QUALE PUNTARE

La GS "1.015" è la più interessante da collezionare e anche quella che beneficerà di una maggiore rivalutazione futura: linea pulita, fascino anni 70 e rarità ne fanno la versione più desiderabile dell'intera serie.

Purtroppo, ne sono state rottamate moltissime e quindi non è facile da reperire, specie in buono stato, e quelle esistenti spesso vengono scambiate col passaparola. Per questa ragione può essere interessante considerare anche la versione con motore di 1.222 cm³, esteticamente uguale, introdotta a settembre 1972 e più performante soprattutto in ripresa. Sempre da preferire, comunque, le Club, più rifinite e meglio equipaggiate. La versione con motore di

cilindrata superiore è disponibile anche in allestimento Pallas, il massimo del lusso in questa categoria. Un'autentica chicca è la GS Birotor, commercializzata nel marzo 1974 e dotata di motore a pistoni rotativi Wankel: 107 CV DIN, 175 km/h di velocità massima e solo 847 esemplari prodotti dal 1973 fino a marzo del 1975: introvabile. Più accessibili le versioni X (1.015 cm³; dall'autunno 1977 diventa 1.129 cm³) e X2 (1.222 cm³) prodotte dal settembre del 1974 e riconoscibili per



CITROËN GS 1220 CLUB 1972-1976

4 IL MERCATO

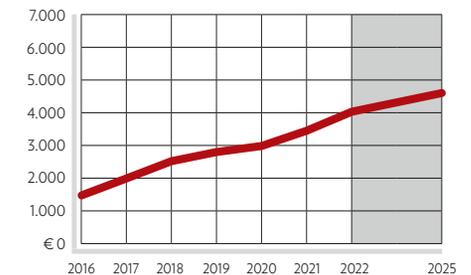
Prodotta in oltre 2,4 milioni di esemplari tra il 1970 e il 1986, la GS è stata una delle Citroën di maggiore successo in assoluto. Anello di congiunzione tra le utilitarie 2 CV - Dyane - Ami e la maestosa DS, da quest'ultima ereditava il sistema di sospensioni idropneumatiche, anche se semplificato. Ha avuto un riscontro commerciale notevole anche in Italia, ma oggi è pressoché dimenticata e quindi ne sono sopravvissute pochissime. Il grande pubblico dei collezionisti di auto storiche non l'ha ancora rivalutata: le sue quotazioni sono piuttosto basse e, secondo gli esperti di Ruoteclassiche, non è ancora vicino il momento della ripresa. I listini della nostra rivista accorpano motorizzazioni e allestimenti in un'unica quotazione, pur distinguendo le berline dalle Break (cioè le familiari). È molto probabile che tra qualche anno la berlina si differenzi per valori leggermente maggiori, perché gli appassionati

apprezzano di più la linea a 2 volumi (priva di portellone sulle GS, con la quinta porta aggiunta sulle GSA). Le GSA, cioè la seconda serie che debuttò nel 1979, ha quotazioni leggermente inferiori rispetto a quelle delle GS. La scarsità di esemplari e di transazioni non permette di distinguere valutazioni differenti in base all'allestimento. Però tra gli appassionati del modello le più lussuose Pallas o le sportiveggianti X - X2 - X3 sono più ambite. E lo stesso vale per i motori: il boxer originario, con cilindrata di 1 litro, è più raro, ma meno elastico e performante del successivo 1.200 (il più diffuso) o del 1.300, che esordisce sulla GS X3 e poi viene utilizzato su tutte le GSA. È molto probabile che quando, tra non meno di 3-4 anni, le quotazioni prenderanno maggiore vigore, il Comitato Prezzi di Ruoteclassiche specificherà valutazioni differenti tra le varie versioni. Su quale puntare con maggiori possibilità di rivalutazione? Sicuramente su una GS, meglio se in allestimento Pallas: è una "quasi DS"... **R/C**



CITROËN GS

1970-1979



Non ci sono, almeno per il momento, sostanziali differenze di valore tra gli allestimenti, anche se i collezionisti tendono a privilegiare le Pallas e le sportive X e derivate.

L'aspetto sportivo con piccoli coprismozzi, mascherina nera, protezioni laterali, fari allo iodio supplementari, appoggiatesta integrati, strumenti circolari. Nell'autunno 1978 arriverà la GS X3, con motore di 1.299 cm³ (sostituisce la X2). La seconda serie della GS esce a settembre del 1976, con modifiche alla coda (nuove luci) alla calandra e agli interni: un restyling in attesa della GSA introdotta tre anni più tardi. Quest'ultima si affaccia agli anni Ottanta

BENCHÉ LA VERSIONE CON MOTORE 1.015 CM³ SIA LA PIÙ AMBITA, LA SUCCESSIVA 1.200 È UNA VALIDA ALTERNATIVA

con tante novità: paraurti in plastica avvolgenti, portellone, nuove maniglie nere e, soprattutto, motore di 1.300 cm³ da 65 CV, più elastico e sfruttabile. Il cruscotto è inedito e mostra due satelliti ai lati del volante dai quali si comandano luci, tergicristalli, frecce, clacson. Il volante resta monorazza ma è imbottito mentre al cambio è aggiunta una quinta marcia. La versione più appetibile è la Pallas. La GSA resterà in produzione fino al 1986.



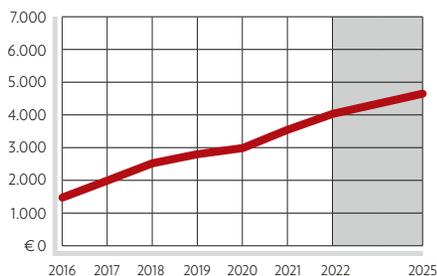
↑ CITROËN GS X3 1978-1979



↑ CITROËN GSA PALLAS 1979-1985

↓ CITROËN GS BREAK

1970-1979

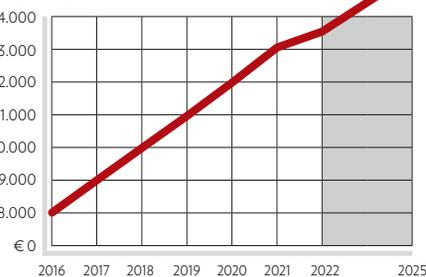


Sono più rare rispetto alle berline, ma riscuotono meno interesse; i due elementi si elidono a vicenda e quindi le quotazioni sono per il momento identiche.



↑ CITROËN GS BIROTOR

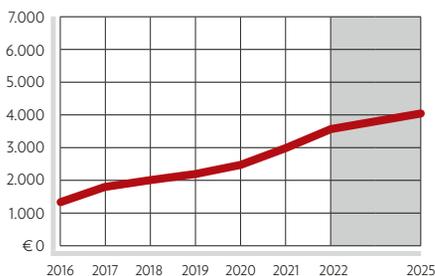
1973-1975



La rarissima versione con motore rotativo Walkel è sconosciuta in Italia e le sue quotazioni, peraltro molto più alte rispetto alle GS convenzionali, sono praticamente virtuali.

↓ CITROËN GSA

1979-1986



I massicci paraurti in plastica e la presenza del portellone anche sulla berlina distinguono la GSA. Che oggi ha quotazioni leggermente inferiori a quelle della GS.



GENERAZIONE X

Avvia una nuova era. Un successo durato quindici anni, declinato in un'infinità di allestimenti e motorizzazioni. Per noi la più "meritevole" è la cosiddetta Serie 1, prodotta dal 1974 al 1985. E fra queste il cuore batte per la primissima 2000 e la GTi

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

L'era delle "X" cominciò per Citroën con la CX del 1974, la berlina a due volumi di linea aerodinamica (da cui il nome) equipaggiata con le famose sospensioni idropneumatiche e capostipite di una serie di modelli contraddistinti da questa lettera nella sigla di identificazione: BX, AX e ZX. La CX fece voltare pagina alla marca del Double Chevron, chiudendo il lungo capitolo della DS e aprendone uno nuovo, con tutti i rischi del caso. Dare un'erede al mito della berlina disegnata da Flaminio Bertoni non fu facile e nemmeno privo di ostacoli, ma, alla fine,



la squadra di Robert Opron, capo del design della marca, da cui si dimise proprio dopo aver dato il via a questo progetto, ci riuscì e fu un successo. Successo che durò una quindicina di anni con 1.042.460 esemplari prodotti, declinati in un gran numero di versioni, Break compresa, e cilindrate sottoposte a un costante e continuo

aggiornamento per offrire non solo un prodotto migliore, ma anche per tenere testa a una concorrenza sempre più agguerrita. Se la prima CX disponeva dell'ormai superato motore di 1.985 cm³ a carburatore proveniente dalla DS con 102 CV (mutuato a sua volta dalla Traction) col passare degli anni arrivò ad essere equipaggiata con un quattro cilindri di 2.500 cm³ sovralimentato e con intercooler da 168 CV capace di spingerla a 223 km/h. Ma ci furono anche quelle a gasolio, con il velocissimo turbodiesel di 2,5 litri da 195 km/h. Mancò tuttavia un sei cilindri, che arrivò solo con la successiva XM. Resa celebre nell'ultimo periodo dalla celebre pubblicità con Grace Jones "C'est démon", nella quale la Turbo esce dalla sua bocca spalancata, la CX è una classica da tenere d'occhio.

CITROËN CX 2000



QUOTAZIONI

I valori più bassi sono quelli relativi alle **CX seconda serie** con motorizzazioni di 2 e 2,2 litri: in buone condizioni valgono 4.200 euro (label AB). All'estremo opposto troviamo le Turbo e Turbo 2 in allestimento GTI o Prestige: 12.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.200

12.000



2 RESTAURO

Piaceri e dispiaceri sono agli estremi quando ci si imbatte in una CX da restaurare. Partiamo dalla carrozzeria, che specie negli esemplari prodotti fino ai primi anni 80 soffre di corrosione: da controllare il pianale sotto a guidatore e passeggero (dove gli spruzzi delle ruote anteriori misti a pietrisco "sabbiano" la protezione applicata in fabbrica), i longheroni sottoporta, l'alloggiamento della batteria, il fondo del bagagliaio, i parafanghi, il cofano posteriore e le lamiere attorno al parabrezza. Sotto il rivestimento in vinile del tetto (nelle versioni che ne sono dotate) si può invece nascondere ruggine invisibile dall'esterno. La parte idraulica è affidabile dopo anni di esperienza, prima con la DS e poi con la GS, e non desta preoccupazioni particolari. Capitolo motori: il 1.985 cm³ è il più vetusto, ha pochi cavalli ma è indistruttibile. Il secondo, di 1.995 cm³ (è lo stesso della Peugeot 505 a iniezione e della Renault 20 TS), è montato dal

settembre del 1979, ha albero a camme in testa (e non più laterale) e cambio a cinque marce: è moderno e affidabile. L'unità sovralimentata di 2,5 litri richiede maggiore attenzione alle condizioni del turbo a bassa pressione, che comunque non soffre di particolari criticità, a parte l'accessibilità al motore, stretto com'è da un gran numero di tubi e tubicini. Su tutte le CX, per sostituire la frizione, è necessario "sfilare" il motore. L'avantreno è delicato e soggetto ad usura, il retrotreno può mostrare danni ai cuscinetti, specie se la vettura ha gancio di traino. Gli esemplari con pneumatici TRX presentano un conto elevato al momento della loro sostituzione. Interno: sulle prime CX, pannelli delle porte e cruscotto sono spesso "cotti", i cablaggi dell'impianto elettrico sono delicati e danno luogo a malfunzionamenti, il cielo dell'abitacolo tende a staccarsi. Gli allestimenti delle serie successive sono migliori e più resistenti. Più che soddisfacente la situazione ricambi sia per la meccanica sia per carrozzeria, con solo poche eccezioni.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

MOTORINO ALZAVETRO ANT.	€ 48
CORRETTORE ALTEZ. SOSP.	€ 220
FANALINO ANT. (SERIE 1)	€ 91
PARABREZZA COLORATO	€ 267
MICHELIN TRX 210/55 VR (UNO)	€ 353

● I club



CX Club Italia

Sito cxclub.it

Email info@cxclub.it

Riasc

Sito riasc.it

Email segreteria@riasc.it

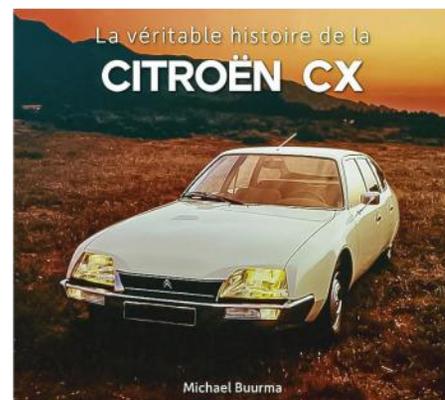
CX Club de France

Sito cxclubdefrance.com

Génération CX

Sito generationcx.chez.com

● I libri



Nella ricca bibliografia citiamo

"La véritable histoire de la Citroën CX", di Michael Buurma, Citrovisie, e il più classico "La Citroën CX de mon père" di Marc-Antoin Colin, Etai, con la storia completa, l'evoluzione, le versioni e i numeri di produzione. Entrambi sono in lingua francese.

● Specialisti

Autogarage73

Sito autogarage73.it

Email autogarage73fg@gmail.com

Citrò Services

Sito citroservices.com

Email info@citroservices.com

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Email emanuele.filippini@fratellifilippini.it

CITROËN CX 2000 1974-1975



3 SU QUALE PUNTARE

Meglio il modello d'origine per la sua semplicità, la Pallas per le finiture, la Prestige per il lusso e lo spazio o la GTi per le prestazioni? La gamma di questo modello (estesa anche alle Break cinque posti, Familiare sette posti e alle tante diesel aspirate e turbo) è infatti molto ampia e la produzione, protrattasi per lungo tempo, ne ha moltiplicato denominazioni e sigle, creando una certa confusione. Il purista preferirà la prima versione "base", la CX 2000, prodotta nel 1974-1975, priva di servosterzo e alzacvetri elettrici, con cambio a quattro marce. Vi è anche la 2200 (con potenza di 112 CV invece che 102), in Italia pressoché invenduta perché penalizzata dall'Iva pesante; si distingue per copriuota integrali e per un equipaggiamento più completo. Nell'estate del 1975 viene presentata la Prestige, con passo allungato di 25 cm e realizzata sulla base della Break, dal 1978 con il tetto rialzato. La Prestige è stata la CX preferita dall'Eliseo, specie nella versione blindata Haute Protection, più pesante di oltre quattro quintali. Meno lussuosa è la Limousine, sempre a passo lungo. Col modello 1976 (da settembre 1975) i nostalgici della DS possono contare finalmente sulla versione Pallas, con profili laterali di protezione, copriuota specifici e, all'interno, moquette di qualità superiore, plafoniera posteriore, luci di lettura, rivestimenti dei sedili di qualità (pelle a richiesta). La svolta sportiveggiante avviene nel maggio del 1977 con la GTi di 2.347 cm³ da 128 CV e iniezione elettronica capace di 189 km/h. Cornici dei finestrini nero opaco, ruote in lega (optional), spoiler e fari supplementari permettono di riconoscerla al primo sguardo. L'abitacolo ha sedili bicolore in pelle e volante specifico. Col model year 1980 arriva il primo cambio di sigle: la Reflex e la Athéna sostituiscono la "base" e la Super, e ci sono nuovi motori due litri. La CX, fino a ora offerta in alcune versioni con cambio automatico C-Matic, monta da ora lo ZF a tre rapporti. Nel 1981 la carrozzeria mostra passaruota anteriori più larghi, mentre l'anno successivo arriva un altro cambio di nomi con le CX 20 e CX 20

📌 CITROËN CX GTI (SERIE 1) 1977-1985

TRE. Col 1984 è disponibile la serie speciale Leader, che presenta un ottimo rapporto prezzo/equipaggiamento. Sempre nel 1984, a ottobre, nasce la prima CX sovralimentata, la 25 GTi Turbo, con larghi pneumatici TRX, vistoso spoiler posteriore, paraurti in metallo in tinta carrozzeria, rivestimenti neri con filetti rossi su volante e leva del cambio in pelle, sedili avvolgenti. Potente e docile, come la definisce il dépliant, è interessante perché prodotta con carrozzeria della prima serie solo per un anno. Con il model year 1986 la CX cambia volto, anche se i lamierati restano gli stessi. È la "Serie 2", meno bella, forse, ma più attuale. Nuovi scudi in plastica al posto dei paraurti in metallo, fari a doppia ottica, calandra a listelli orizzontali, diversa copertura delle ruote posteriori. Il vecchio cruscotto è dimenticato in favore di uno più importante, anche se la struttura dell'ovale che ospita la strumentazione (i quadranti sono ora circolari e non a tamburo) resta pressoché

**PER I PURISTI
LA VERSIONE BASE
2000 È LA PIÙ
ALLETTANTE.
LA GTI, ASPIRATA
O TURBO, REGALA
ADRENALINA**

invariata. Volante sempre monorazza, ma di nuovo design. La GTi Turbo 2 sostituisce la GTi Turbo 1 un anno più tardi. Il motore è ora dotato di intercooler, la velocità passa a 223 km/h, la potenza è invariata (168 CV). La Turbo 2 raggiunge i 100 km/h in 7,8 secondi e mantiene pneumatici TRX a profilo ribassato. Anch'essa, come tutte le CX con servosterzo, ha il sistema Diravi, che riallinea automaticamente le ruote al punto zero, irrigidendosi col crescere della velocità. Un sistema unico, tipicamente Citroën, che esalta la guida anche se richiede una certa assuefazione. La CX GTi Turbo 2 è tra le versioni più desiderabili, potente e con prestazioni molto elevate. In Italia ha avuto un discreto successo e se ne possono trovare in condizioni ancora originali, poiché chi l'ha acquistata all'epoca era sicuramente un intenditore e un appassionato.



NOI CE L'ABBIAMO

Spesso chi approda alla CX non è un neofita del Double Chevron. Come confermano Giuseppe e Giancarlo, che di Citroën ne hanno possedute parecchie. E poi c'è Francesco, che ha acquistato la sua Pallas nel 1993, poco dopo l'uscita di produzione della CX.



PAOLO BORTOLUSSI
CITROËN CX 2000 SUPER
 1977

A metà anni 2000 Paolo vide per la prima volta questa CX 2000 Super Blue Delta, di proprietà di un conoscente. "Mai avrei immaginato di ricevere nel 2010 la sua telefonata: voleva cederla e aveva pensato a me. Pochi giorni dopo la CX era mia".

FRANCESCO MANTEGNA
CITROËN CX 2000 PALLAS
 1979

L'ha acquistata nel 1993, quando questo modello era ancora reperibile facilmente come una comune vettura usata. "Riprende concettualmente il lusso della DS Pallas; recentemente ho eseguito un restauro conservativo. La mia è del resto una delle ultime CX a montare il motore di 1.985 cm³ derivato da quello della precedente DS".



GIUSEPPE GRANIERI
CITROËN CX 25 DIESEL REFLEX
 1983

Possiede questa CX da circa due anni, ma ne ha avute già diverse altre nel passato. "Si tratta di una CX 25 Diesel in allestimento Reflex. Questa sigla indica una versione decisamente più spartana rispetto alla ben più accessoriata e meglio rifinita Pallas. Il motore è del tipo M25/629, con distribuzione comandata da una cascata di ingranaggi. Ho montato, come accessorio d'epoca, la griglia frangisole per il lunotto, utile per mantenere l'abitacolo più fresco, soprattutto dietro".

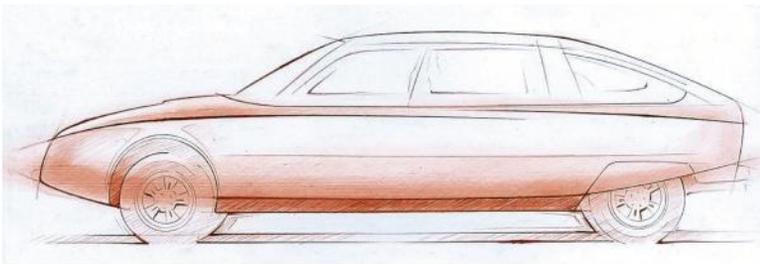
MARIO SICCARDO
CITROËN CX 25 GTI AUTOMATICA
 1986

Mario è un fan della CX fin da ragazzino e oggi riveste la carica di addetto alle pubbliche relazioni del CX Club Italia. "Nel 2002, dopo una breve ricerca, sono approdato a questa 25 GTi Automatica. Il suo allestimento non era importato da noi e infatti è di provenienza tedesca e ha interni in pelle e tetto apribile elettrico. Il raro colore Beige Sphinx, in armonia con le sfumature cromatiche degli interni, ne fa un esemplare molto apprezzato".



GIANCARLO CIAVOLELLA
CITROËN CX 20 RE
 1988

Affascinato sin da bambino dalle Citroën idropneumatiche, Giancarlo è passato dalla GS X3 alla BX 14 RE per approdare a questa CX scovata in Francia nel 2017. "Si tratta di una rara 20 RE anno-modello 1988, nel bellissimo colore Brun Maya, disponibile solo in quel breve periodo. Monta un tipo di carburatore specifico per la Francia e previsto per limitare le emissioni".



1974

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Oltre alle sospensioni idropneumatiche, ereditate dalla DS, la CX ha il motore trasversale e non più longitudinale, una protezione in caso di urto frontale. Il cruscotto è privo di sporgenze, i comandi sono a portata di mano, le cinture presentano arrotolatori inseriti nei montanti, il "tergi" monospazzola pulisce un'ampia superficie vetrata. Il servosterzo ha assistenza variabile in funzione della velocità.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

1.042.460

• Totale esemplari prodotti per serie

PRESTIGE LIMOUSINE
1975-1989

29.380

BREAK
1976-1991

128.185

LEADER
1984-1988

9.700

• I principali modelli



CX 2000 - 2200
1974-1979

La prima serie, con motore ad albero a camme laterale di 2 e 2,2 litri.



CX PRESTIGE
1975-1989

Con passo allungato di 25 cm, rivestimenti eleganti e, dal 1978, tetto rialzato.

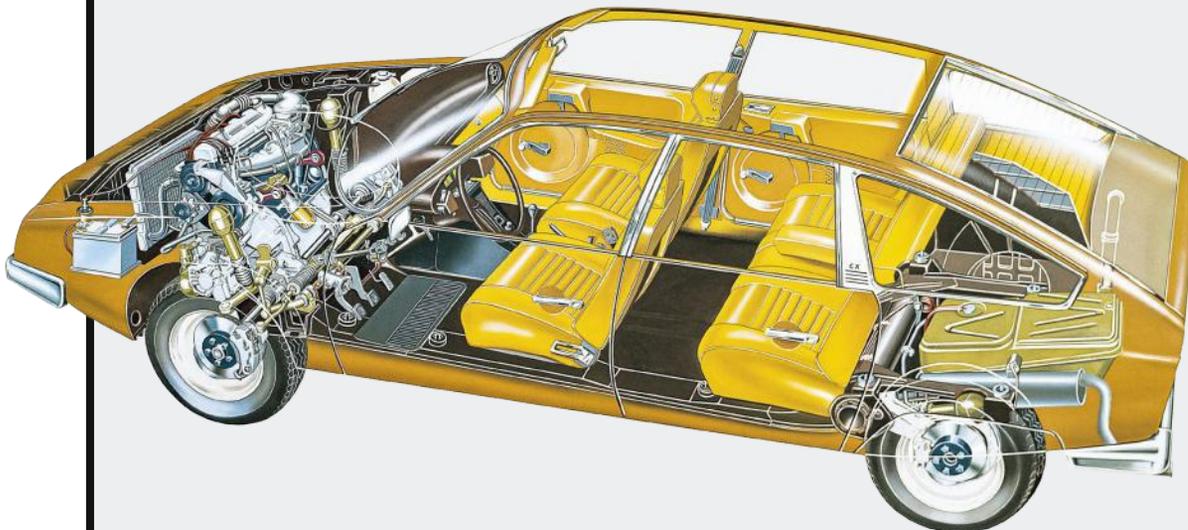
CX PALLAS
1975-1985

Copriruota integrali, modanature laterali, dotazione e finiture superiori.



CX GTI (2.400)
1977-1983

Potenza portata a 128 CV, velocità di 189 km/h e sospensioni irrigidite



• Tecnica

Motori ereditati

Inizialmente la CX riprende i precedenti motori monoalbero a camme laterale di 1.985 cm³ e di 2.175 cm³, montati però in posizione trasversale. Nel 1979 il 2 litri viene sostituito da un nuovo quattro cilindri monoalbero a camme in testa in lega leggera con inclinazione di 15°. Il motore di 2.347 cm³ della prima Prestige e della prima GTi è quello della DS 23. Nel 1983 arriva il 2.500 cm³.

4 IL MERCATO

Dal punto di vista commerciale la CX segue le orme della DS: vanta una nutrita schiera di appassionati che la collezionano e fanno follie per restaurarla in maniera maniacale. Questo modello ebbe un grande successo all'epoca in Italia, ma col passare dei decenni (le prime CX compiranno il mezzo secolo tra 2 anni) ne sono sopravvissute poche. Al punto da costringere i collezionisti a rivolgersi al mercato francese, soprattutto per reperire le versioni più rare come le GTi e le Prestige a passo lungo. Molto ricercate sono anche le Break, che in Italia sono state acquistate soprattutto nella motorizzazione diesel, che oggi riscuotono scarso interesse tra i collezionisti, nonostante la CX sia stata la prima auto a gasolio a superare come velocità massima la soglia dei 200 km/h. Le prime e spartane CX 2000 e 2200 sono

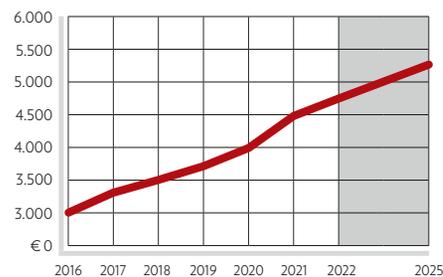
anch'esse piuttosto ambite, specie quelle di vecchia immatricolazione, con ancora la targa originale quadrata. Le quotazioni sono in costante crescita per tutte le versioni, sia quelle della prima serie (fino al 1985), riconoscibili per i paraurti in metallo, sia quelle della seconda serie (con paraurti in plastica). Le GTi e Prestige rappresentano il top di gamma, con la più sportiva che nei prossimi anni dovrebbe distinguersi maggiormente. Per le versioni più popolari con i motori di 2 litri, 2,2, 2,4 e 2,5 litri (quest'ultimo

LE GTI E PRESTIGE RAPPRESENTANO IL TOP DI GAMMA: IN FUTURO LA SPORTIVA SALIRÀ ANCOR DI PIÙ

aspirato) non si segnalano differenze ufficiali di quotazione in base all'allestimento, ma è ovvio che, in prospettiva, una Pallas meriterà una maggiorazione significativa. A distanza di oltre 30 anni dall'uscita di scena delle CX dal mercato, tutti gli esemplari sono saldamente nelle mani degli estimatori del marchio: è praticamente impossibile imbattersi in una CX utilizzata dal primo proprietario come se fosse un'auto comune. Per acquistarla, dunque, bisogna "strapparne" una dalle mani di un collezionista. Però è difficile che se ne disfi, specie se ci ha speso sopra cifre importanti, non ancora giustificate da un valore elevato, soprattutto nel caso delle versioni più popolari. Le GTi e le Prestige, in particolare, sono costantemente monitorate dal club di riferimento: il suggerimento è perciò quello di chiedere aiuto agli appassionati, magari attraverso i forum di discussione, per avere la dritta giusta. **RG**

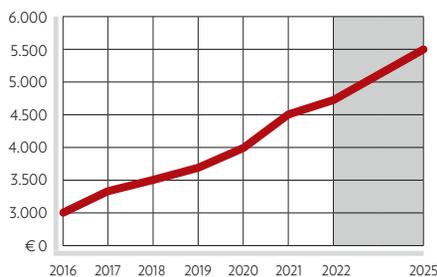


CITROËN CX 2000 - 2200 - 2400
1974-1982



Hanno quotazioni di mercato ancora basse rispetto a quelle che si registrano nel resto d'Europa. Non vi sono differenze tra i diversi allestimenti e motori.

CITROËN CX 2000 - 2200 - 2400
BREAK 1975-1982



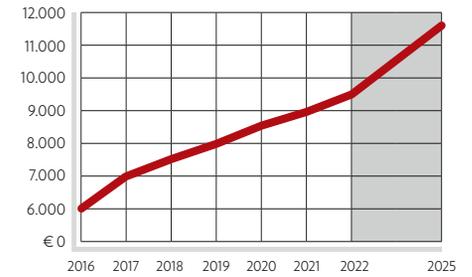
Le station wagon, Break e le derivate Familiare, valgono quanto le berline corrispondenti; secondo gli esperti in futuro cresceranno di più in quanto sono ben più rare.





← CITROËN CX PRESTIGE

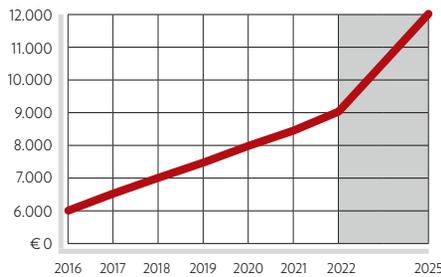
1975-1983



Quasi tutti gli esemplari hanno un passato di rappresentanza: per questo sono quasi sempre ben conservati. In Italia ne sono rimaste pochissime: meglio cercare in Francia.

→ CITROËN CX 2400 GTI

1977-1983

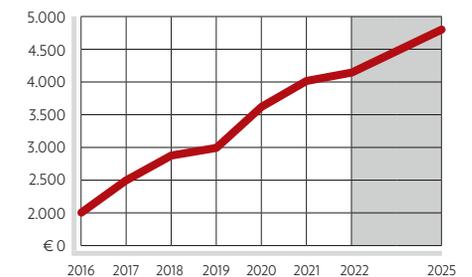


La prima edizione di 2,4 litri è molto ambita; rispetto alle edizioni successive, specie sovralimentate, però è molto sottovalutata: prevedibile una crescita importante.



← CITROËN CX 20 - 22

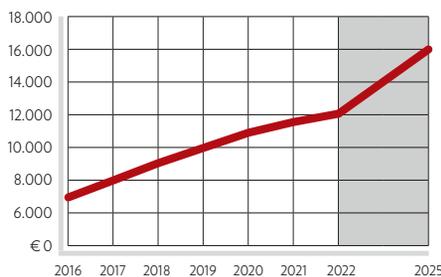
1982-1989



Le quotazioni sono leggermente inferiori rispetto a quelle in vigore per le CX della prima ora. In ogni caso il potenziale di crescita è piuttosto importante.

→ CITROËN CX 25 GTI TURBO 2

- PRESTIGE 1986-1989



Le top di gamma con il turbo fanno storia a sé, con quotazioni ben più importanti. Delle poche vendute all'epoca, molte negli anni passati sono state esportate.



LA PISTA NEL DNA

Dalle versioni allestite per le competizioni nel Gruppo B, la Casa deriva un modello stradale in tiratura limitata, inizialmente solo per il mercato interno. Il successo è travolgente e dà origine a una famiglia di sportivette sempre più potenti e vistose

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Nel 1976 Peugeot acquisì l'89,95% del capitale di Citroën e nacque la holding PSA. Per far quadrare i bilanci della Casa del Double Chevron la nuova società fu costretta ad adottare una serie di strategie, a partire dall'uso comune di motori e piattaforme. La Visa del 1978 fu, insieme alla LN, tra i primissimi prodotti a beneficiarne. Quattro porte più il portellone, motori a due e quattro cilindri, la piccola Visa non ebbe subito successo, a causa soprattutto di un frontale poco riuscito. Con la Visa II del marzo 1981, ristilizzata

soprattutto nella parte anteriore, le cose cambiarono radicalmente. La svolta definitiva di immagine fu provocata da un'inaspettata vocazione sportiva di questo modello, grazie alla Visa Trophée e alla Visa 1000 Pistes, entrambe omologate in Gruppo B e destinate alle competizioni. A marzo del 1982 venne così presentata la Chrono, una serie limitata di mille esemplari numerati per la Francia con motore di 1.360 cm³ da 93 CV. Ne vennero successivamente allestite altre 1.650 per i mercati di Germania, Austria, Belgio, Paesi Bassi, Svizzera e Italia: a seconda della destinazione la Chrono era personalizzata con i colori delle relative bandiere nazionali. Nell'estate del 1982 la gamma si arricchì della GT, con lo stesso motore della Chrono, alla quale seguì al Salone di Parigi del 1984 la GTi



con il motore di 1.580 cm³ della Peugeot 205 GTi da 105 CV prima e successivamente da 115 CV. La Visa GTi trainò le vendite, grazie anche a una straordinaria pubblicità che le derivò da uno spot televisivo di grande successo, nel quale una GTi bianca veniva catapultata dal ponte della portaerei Clemenceau insieme a un caccia.

QUOTAZIONI

Sono numerose le Visa sportive: dalla meno costosa GT, quotata 2.000 euro se in buone condizioni, alla Chrono e alla GTi, per arrivare alla raffinata 1000 Pistes, con trazione integrale e base ideale per le corse, valutata oggi nei nostri listini 15.000 euro.

Valore minimo € (label AB)

2.000

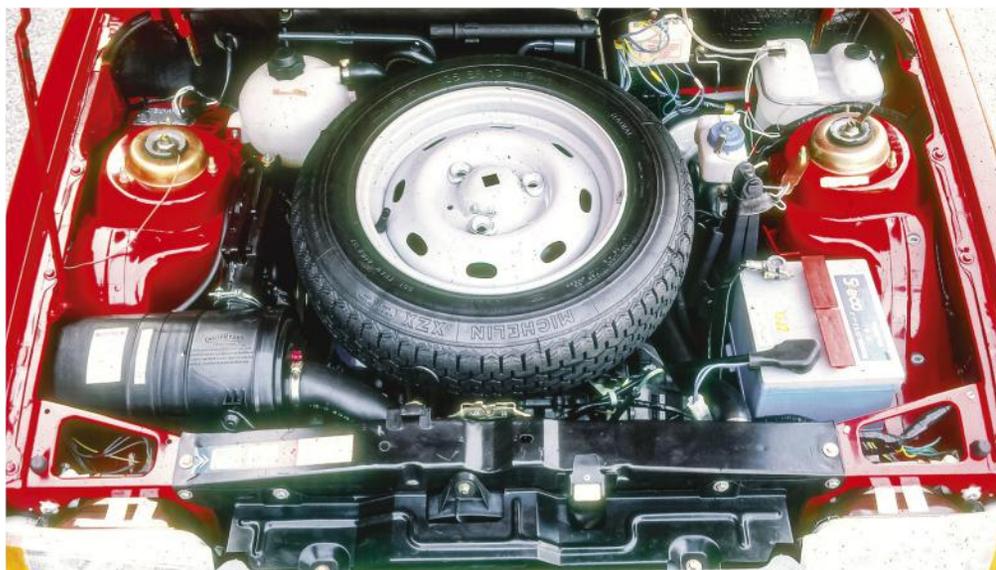
Valore massimo € (label AB)

15.000

2 RESTAURO

La Visa è un'auto moderna e come tale richiede interventi meno invasivi rispetto a modelli ben più anziani. Protetta all'origine contro la ruggine grazie al trattamento di fabbrica con cataforesi e cinque strati protettivi, più due di vernice finale, negli anni ha però manifestato una serie di problematiche, soprattutto negli esemplari lasciati all'aperto o usati in inverno su strade di montagna che possono mostrare gravi segni di decadimento delle lamiere, segnatamente ai parafanghi e intorno alla cornice del parabrezza e del lunotto. Ma anche nelle versioni con sovrastrutture aggiunte dove ristagnava l'umidità. La meccanica è di per sé semplice e affidabile: le versioni più spinte possono essere state tuttavia sfruttate oltre misura e afflitte da elevato consumo di olio. Se è disponibile il libretto dei tagliandi con i lavori effettuati alle scadenze previste vi è certamente una garanzia in più. In generale, un buon meccanico è in grado di

effettuare i lavori necessari e molte officine della rete Citroën sono ancora disponibili a eseguire la manutenzione. Va ricordato che il motore 1.360 ha la distribuzione a catena, mentre il 1.580 a cinghia, che va assolutamente sostituita per tempo. Anche per la Visa vale il discorso di ricercare esemplari in buono stato, pagandoli un po' di più, perché il ripristino può superare facilmente la quotazione di mercato. Ci possono essere inoltre difficoltà per alcuni ricambi delle versioni speciali e di quelle più performanti. Paraurti in plastica specifici, spoiler, parafanghi allargati, strisce adesive si trovano con difficoltà o non sono più disponibili. Una ricerca su Internet porta inevitabilmente in Francia, senza però risultati concreti, tranne che per qualche ricambio usato. Anche per l'abitacolo è opportuno puntare su vetture con sedili in buono stato. I tessuti originali sono di diversi tipi e colori e trovarli nuovi non è semplice: del resto è consigliabile rifare la tappezzeria con materiali conformi, indispensabili in caso di iscrizione all'Albo Storico Riasc o all'Asi.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

COMM. FARIE CLACSON	€ 21
POMPA DELL'ACQUA	€ 30
CREMAGLIERA STERZO	€ 134
PARAURTI ANTERIORE	€ 57
FARO ANT. CON FRECCIA	€ 55

● I club



Riasc

Non c'è al momento un club specifico per la Visa. Si può fare comunque riferimento al Registro Italiano Auto Storiche Citroën (Riasc)

che ha una sezione dedicata alla Visa per il censimento degli esemplari esistenti.

Sito www.riasc.it

Email segreteria@riasc.it

● I libri



Il volume di riferimento è "La Citroën Visa de mon père" di Gilles Colboc, Etai, dove è narrata la genesi, l'evoluzione e la storia agonistica del modello. Interessante anche "Le Citroën sportives de serie", di Rogé Remond, Etai, che comprende anche le Visa.

● Specialisti

Autogarage73

Sito autogarage73.it

Email autogarage73fg@gmail.com

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

Cigiessè di Carlo Ottone

Email visa650@yahoo.it

Telefono 338/3840665

RUOTECLASSICHE

CITROËN VISA CHRONO - GT - GTI

3 SU QUALE PUNTARE

Le Visa II sportive sono interessanti perché si trovano a un prezzo contenuto, sono divertenti da guidare e alcune versioni sono destinate a una buona rivalutazione. Da questo punto di vista la Chrono del 1982-83,

allestita da Heuliez, è la più appetibile in quanto prodotta in serie limitata e arrivata in Italia in appena 400 esemplari numerati (ma occhio alle repliche). La Chrono monta il motore 1,3 litri della Peugeot 104 ZS portato a 93 CV DIN (80 CV per i mercati fuori dalla Francia) con cambio a cinque marce. Esteticamente si fa notare per il colore bianco con cerchi in lega a stella in tinta, spoiler anteriore (con fari supplementari) e posteriore sul portellone,

parafanghi allargati. L'interno offre sedili sportivi, cruscotto in stile rally con sei strumenti, volante a tre razze. Nell'estate del 1982, come model-year 1983, è la volta della Visa GT, che ha il motore della Chrono, ma un allestimento meno vistoso per adattarsi a una clientela più tradizionale, che non ama farsi notare. La GT ha pneumatici TRX, ruote in lega e lavatergile unotto di serie. Più sfiziosa la GTi, commercializzata a partire dall'inizio del 1985. In quegli anni sono



CITROËN VISA CHRONO 1982-1983

4 IL MERCATO

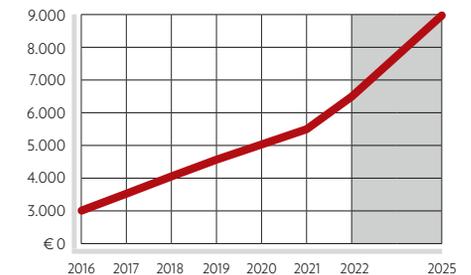
La Visa può piacere o non piacere, ma è indubbiamente un'originale interpretazione, in linea con la filosofia della marca, del concetto di super utilitaria. Le versioni sportive, ormai molto rare in Italia, piacciono, soprattutto ai cultori della marca, perché garantiscono prestazioni notevoli, grazie al peso in ordine di marcia veramente modesto. Anche una GT, con il 1.400 da 80 CV fa quindi meraviglie se condotta in maniera sportiva. E vale ancora molto poco: 2.000 euro se in buone condizioni, 3.000 se perfetta. Quotazioni che tra poco rimpiangeremo... La GTi, apparsa nel 1985, è in pratica una Peugeot 205 GTI sotto le sembianze apparentemente innocue di una Visa. Inizialmente proposta con la versione da 105 CV del 1.600 a iniezione, passa a 115 CV nel model year 1987. La quotazione, 4.500 euro se corrispondente alla label AB (6.800 euro nella fascia A+), è meno della metà della

205 GTI: una situazione che non può certo durare in eterno. Prossimamente questi valori sono destinati a crescere sensibilmente. Discorso a parte per la Chrono, la prima Visa sportiva, dapprima in edizione limitata e poi costruita in piccola serie anche per gli altri mercati, tra cui l'Italia (alla quale sono riservati 400 esemplari), e con strisce adesive dedicate alla specifica nazione. La seconda edizione della Chrono perde 13 CV, adottando il 1.4 da 80 CV (lo stesso della di poco successiva GT) anziché gli iniziali 93 CV. Per il momento non ci sono differenze sostanziali di quotazione (6.500 euro nella label AB. Infine la base per il Gruppo B, ovvero la capostipite delle Citroën nei rally moderni: la 1000 Pistes, versione a trazione integrale prodotta in 220 esemplari, quasi tutti trasformati in edizione "corsa". Nelle aste più recenti gli esemplari migliori sono stati aggiudicati (in Francia) per cifre molto vicine ai 30.000 euro, il 25% in più rispetto alla quotazione massima di Ruoteclassiche (22.500 euro): un adeguamento dei listini sarà pubblicato nei prossimi mesi. **R/C**



CITROËN VISA CHRONO

1982-1983



Più ricercato è il primo lotto destinato alla Francia, con motore 1.4 da 93 CV. Dal 1983 la Chrono viene venduta anche sui mercati esteri, ma con propulsore depotenziato a 80 CV.

di moda le piccole sportive e questa versione risponde perfettamente alla concorrenza con il suo motore di 1580 cm³ da 105 CV (lo stesso della Peugeot 205 GTI), l'assetto riveduto e corretto con pneumatici 185/60 HR 13, i sedili avvolgenti in tessuto grigio a strisce rosse e grandi appoggiatesta, il volante nero a tre razze, la strumentazione completa inserita nel nuovo cruscotto, introdotto proprio quell'anno. Fuori si notano i codolini in plastica ai passaruota, le

LA CHRONO PER IL MERCATO FRANCESE HA 93 CV. CON LA GTI SI ARRIVA A 115 CV, CHE FANNO SFIORARE I 190 KM/H

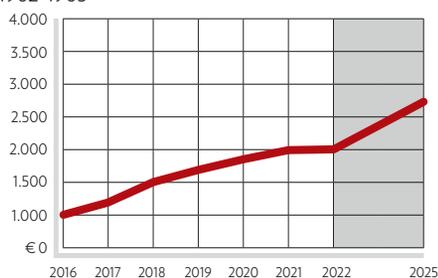
minigonne, gli spoiler, i quattro fari circolari. Raggiunge i 188 km/h e accelera da fermo a 100 km/h in 9,1 secondi. Per il 1987 la potenza sale a 115 CV e i sedili sono rivestiti di velluto nero e grigio. Citroën propose un paio di edizioni limitate su base Visa GT. Si tratta della Tonic dell'agosto 1983, bianca con look della Chrono (2.000 unità), e della Challenger del marzo 1985 (3.500 pezzi), solo bianca con cerchi coordinati, sedili rossi e neri, spoiler e filetti colorati.



↑ **CITROËN VISA GTI 1985-1988**

↓ **CITROËN VISA GT**

1982-1985

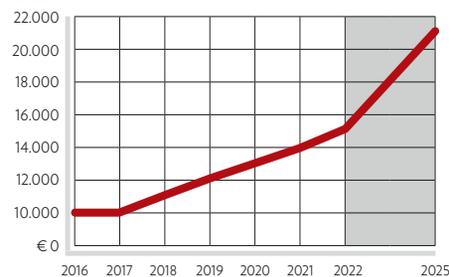


Ormai è rarissima in Italia, ma i pochi esemplari sopravvissuti iniziano a essere molto ricercati: per questo è molto probabile che i valori di mercato tendano al rialzo.



↑ **CITROËN VISA 1000 PISTES**

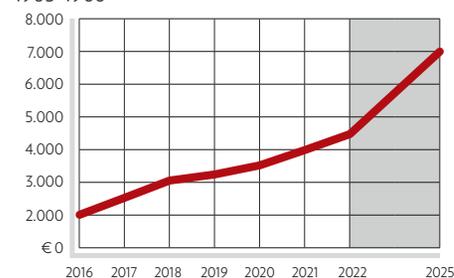
1983



Prodotta in 200 esemplari più 20 Evolution, sta crescendo di valore rapidamente. Nelle aste più recenti degli esemplari perfetti hanno sfiorato i 30.000 euro.

↓ **CITROËN VISA GTI**

1985-1988



Adotta lo stesso motore 1.600 della Peugeot 205 GTI e ne segue l'evoluzione passando dagli iniziali 105 CV ai 115 per il 1987. Le sue quotazioni saliranno presto.



LA MEDIA ORIGINALE

Sa distinguersi per un look molto personale, che soddisfa i fan della Casa e conquista nuovi clienti. Carrozzeria con parti di plastica, aerodinamica curata e il confort impareggiabile delle sospensioni idropneumatiche. E poi ghiotte versioni sportive

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La BX festeggia i suoi primi quarant'anni. Questa berlina a due volumi di classe media, nata da un progetto di Bertone su disegno di Marcello Gandini, ottimizzato dal Centro Stile Citroën, ha avuto un grande successo, testimoniato da oltre 2,3 milioni di esemplari prodotti fino al 1993. La BX ha saputo distinguersi dalle cugine Peugeot, con cui condivideva parte della meccanica, mostrando una personalità capace di soddisfare gli affezionati del Double Chevron e di conquistare nuovi clienti. Declinata in un gran numero di versioni



a benzina, diesel e di serie speciali, la BX manteneva la caratteristica più famosa di Citroën, le sospensioni idropneumatiche, una peculiarità che nessun'altra marca poteva vantare su un modello di questa classe. La carrozzeria era composta da numerose parti in materiale composito e leggero, come cofano motore, portellone,

rivestimento del montante posteriore (sulla 16 TRS con parte trasparente fumé). Dal canto suo, l'eccellente aerodinamica favoriva le prestazioni e riduceva i consumi. E, se inizialmente le BX erano due, con motori di 1.360 cm³ (62 o 72 CV) e di 1.580 cm³ (90 CV), disponibili in vari allestimenti, la gamma si arricchì di alcune versioni dalle prestazioni e dalle cilindrata superiori (ma anche di un piccolo e inadeguato 1.100), con l'evidente scopo di attirare una clientela più esigente e di offrire un'immagine più frizzante. La prima sportiva fu, nel 1984, la 19 GT di 1.905 cm³ da 105 CV, cui seguì nel 1985 la Sport elaborata da Danielson con motore della stessa cilindrata ma potenza portata a 126 CV. Arrivarono poi la GTi da 125 CV (1986), la GTi 16V da 160 CV (1987) e la GTi 4x4 da 125 CV (1990), tutte di 1.905 cm³.



QUOTAZIONI

Le BX "normali" a benzina valgono da 1.200 a 1.500 euro (19 TRS). La nostra attenzione si focalizza però sulle sportive, escludendo la 4TC da corsa: la 19 GT, la Sport, la 19 GTi (anche 4x4), la 19 GTi 16V e la 16 GTi. Si va da 3.000 euro (16 GTi) fino a 4.500 (19 GTi 16V).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

1.200

4.500



2 RESTAURO

La carrozzeria realizzata con acciai galvanizzati o zincati, trattati per cataforesi, e alcune parti in materiale sintetico, come cofano (non sulle diesel) e portellone, rendono la BX non facilmente attaccabile dalla ruggine, che può comunque farsi strada in caso di riparazioni male eseguite o negli scatolati più nascosti. Ruggine si può scoprire sotto le appendici in plastica aggiunte delle versioni più sportive. I motori sono robusti e affidabili; quello di 1.360 cm³ del primo tipo ha la distribuzione mediante catena, mentre tutti gli altri si affidano alla cinghia dentata, che va sostituita a tempo o chilometraggio debito. Dal 1986 il motore di 1.360 cm³ viene sostituito dal nuovo tipo TU, identico di cilindrata e anch'esso con distribuzione a cinghia dentata. Tutti i ricambi sono reperibili, vista la condivisione con molti modelli Peugeot. Le sfere delle sospensioni si trovano nuove o rigenerate, l'impianto idraulico va controllato e/o revisionato, sostituendo le varie tubazioni,

che possono mostrare crepe o perdite di liquido LHM. Quando si avvia il motore, la BX deve sollevarsi fino all'altezza standard entro un minuto circa. Gli esemplari con molti chilometri alle spalle mostrano segni di invecchiamento dei cuscinetti delle ruote posteriori, specie se è montato il gancio traino, ma attenzione anche all'avantreno (un inedito MacPherson), ai braccetti e alle boccole usurate. La situazione cambia quando si deve affrontare la riparazione o il restauro della carrozzeria. I paraurti nuovi da magazzino sono difficili da trovare, così come quasi tutti i particolari dell'abitacolo, realizzati con plastiche economiche e fragili. I sedili sono ben fatti e i rivestimenti generalmente resistono bene: nel caso si possono cercare usati. Naturalmente occorre reperire interni coerenti con la versione e l'anno-modello. Delicati i comandi satellitari del cruscotto della prima serie (fino all'estate del 1986) che si possono rompere o funzionare male: Le riparazioni sono difficili, se non impossibili. Sulle ultime BX verificare l'efficienza del catalizzatore, costoso da sostituire.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

MOTORINO ALZAVETRO	€ 49
FRECCIA (I SERIE)	€ 22
GRUPPO OTTICO POST.	€ 45
FARO	€ 110
COMPENS. MINIMO (GTI 16V)	€ 88

● I club



BX Club Europe

Sito cbxc.online.fr

Telefono

0033 662572156

Citroën Club

Sito citroen-club.it

Email staff@citroen-club.it

Riasc

Sito riasc.it

Email segreteria@riasc.it

● I libri



Il testo più interessante è

"La Citroën BX de mon père" di Marie-Claire Lauvray e Vincent Roussel, Etai. In inglese esiste "BX a new generation of Citroën" di Thijs van der Zanden in due volumi. Per i fan della tecnica c'è ovviamente la "Revue Technique Automobile" dedicata a questo modello, Etai.

● Specialisti

Citrò Services

Sito citroservices.com

Email info@citroservices.com

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Email emanuele.filippini@fratellifilippini.it

Vertuani Enrico

Sito vertuanienrico.com

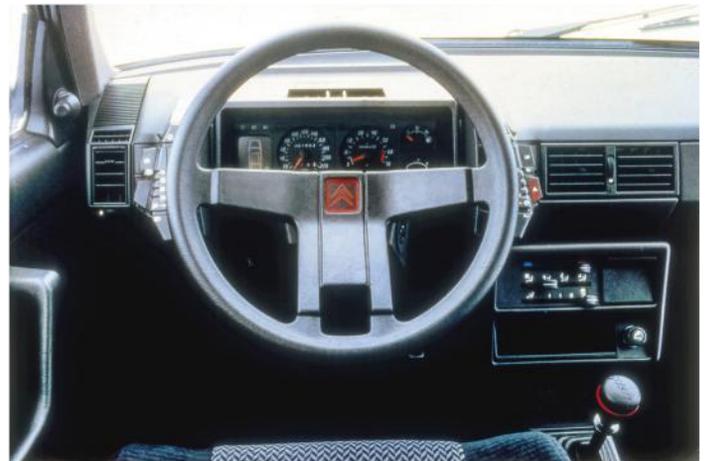
Email info@vertuanienrico.com

3 SU QUALE PUNTARE

La prima serie e, in particolare, la 16 TRS, meglio rifinita ed equipaggiata, è un modello piacevole e comodo, sicuramente da rivalutare, già difficile tuttavia da reperire in ottimo stato. Ovviamente le BX sportive

sono le più interessanti e le più godibili da usare. Si parte dalla 19 GT del settembre 1984 con 105 CV, 185 km/h, 0-100 in 10 secondi, che ha cruscotto a elementi circolari (al posto del tachimetro a tamburo rotante e del contagiri digitale della BX prima serie) e spoiler nero sullo spigolo del portellone. Più interessante la Sport del 1985: 1,9 litri, due carburatori doppio corpo, 126 CV. Prodotta in 2.500 esemplari, di cui 200 destinati all'Italia, si riconosce al primo sguardo

per le appendici aerodinamiche in tinta carrozzeria, i parafranghi allargati con quello posteriore "tagliato", la scritta adesiva BX Sport sulle porte anteriori, i cerchi in lega, il paraurti anteriore con spoiler e fari supplementari integrati. Dentro, sedili avvolgenti in velluto spigato nero-grigio, volante a tre razze, strumentazione completa. "Guida scatenata", prometteva la pubblicità di allora, e c'era del vero, con un'accelerazione da fermo a 100 km/h di 8,9



CITROËN BX SPORT 1985-1986

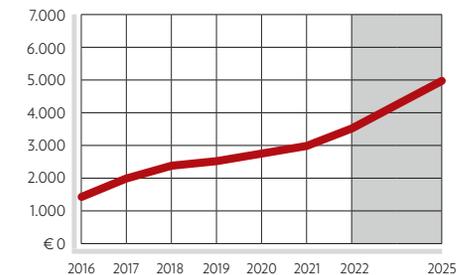
4 IL MERCATO

La Citroën BX, sebbene abbia riscosso un successo commerciale notevole a cavallo degli anni 80 e 90, non è molto stimata dai collezionisti di youngtimer. Le sue peculiarità stilistiche (è stata disegnata da Marcello Gandini per Bertone) e la tecnica raffinata meriterebbero senza dubbio una maggiore attenzione, specie per le versioni più sportive, che oggi hanno quotazioni superiori alle BX di grande serie, ma permangono su livelli bassi che, in un futuro non lontano, saliranno parecchio, secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche. Il valore attuale è compreso, per un esemplare in buono stato, tra i 3.000 euro (per le 16 GTi, versione prodotta appositamente per il mercato italiano) e i 4.500 euro delle 19 GTi 16V (con motore da 160 CV, scesi a 147 nell'edizione catalizzata). In mezzo, tutte le altre: la 19 GT, la Sport, la 19 GTi e la 19 GTi 4x4, che sono tutte indistintamente quotate

3.500 euro (label AB). I tre valori salgono del 50% in caso di esemplari perfettamente conservati o restaurati professionalmente. A essere decisamente sottovalutata è soprattutto la BX Sport, edizione speciale della 19 GT elaborata con alimentazione a due carburatori doppio corpo per accrescere la potenza da 105 a 126 CV e prodotta in 7.500 esemplari, di cui pare ne sopravvivano, censiti dai registri storici della marca, circa un centinaio. È molto probabile che la Sport sia destinata quantomeno a raddoppiare il suo valore nell'arco di pochi anni. Meno favorevole il destino delle 19 GT, le cui quotazioni saliranno più lentamente. Invece per tutte le GTi, in particolare le 16V e le rare 4x4, è facilmente pronosticabile un incremento importante. Acquistare una BX sportiva non è facile: per reperirne una occorre tenere monitorato il mercato sul web, dai siti specializzati in auto storiche ai portali più generici di e-commerce. L'affare potrebbe spuntare all'improvviso. **RC**



CITROËN BX 19 GT - GTI - GTI 4X4 1984-1992

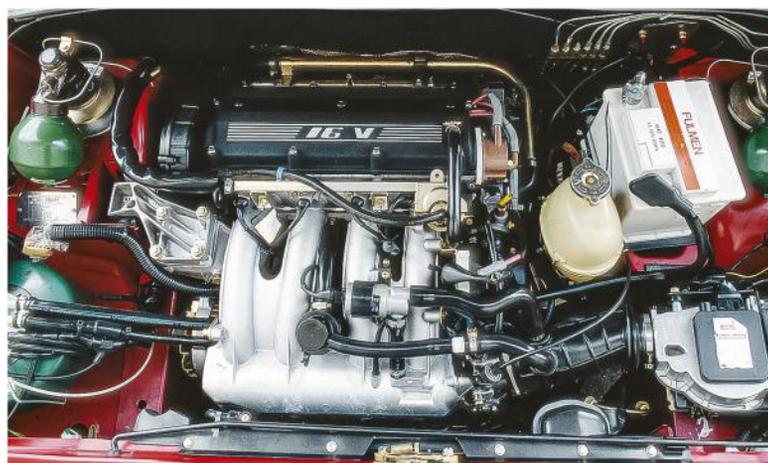


Le migliori potenzialità sono per le 19 GTi, soprattutto le 4x4. Meno favorevoli le prospettive per la 19 GT, che però è la capostipite delle BX sportive.

secondi e una velocità di 195 km/h. Rarità assoluta la BX 4TC del novembre 1985 (Gruppo B, nata per le competizioni): 200 CV e 200 esemplari. Dopo il restyling del 1986 (nuovi paraurti e indicatori di direzione, cruscotto ridisegnato con levette al posto dei satelliti, parafranghi anteriori allargati) arriva la 19 GTi da 125 CV con motore di 1,9 litri e, in alternativa, anche con cilindrata di 1,6 litri da 115 CV, solo per l'Italia. La carrozzeria riprende in parte quella della Sport

NELLA TOP LIST, LA SPORT (126 CV) E LA GTI (125 CV), ANCHE IN VERSIONE A 16V DA BEN 160 CV E IN QUELLA 4X4 (125 CV)

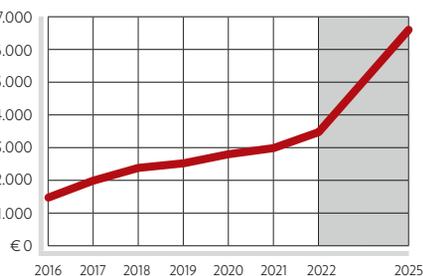
e campeggiano le scritte GTi e ABS (di serie) sulla coda. I sedili sono gli stessi della Sport, ma il volante è diverso. La versione di maggior cilindrata ha una velocità di 198 km/h. Al top della gamma la 19 GTi 16 valvole del 1987 con ben 160 CV, velocità di 218 km/h. Esteticamente vanta minigonne, parafranghi posteriori più ampi e pneumatici 195/70 MVX2 su cerchi specifici. C'è infine la 19 GTi 4x4 da 125 CV del 1990 con trazione integrale permanente.



↑ CITROËN BX 19 GTI 16V 1987-1992

↓ CITROËN BX SPORT

1985-1986

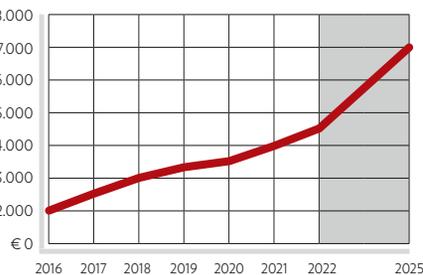


Rappresenta un'elaborazione meccanica ed estetica alla vecchia maniera, realizzata in collaborazione con il preparatore Danielson. Per questo è molto pregiata.



↑ CITROËN BX 19 GTI 16V

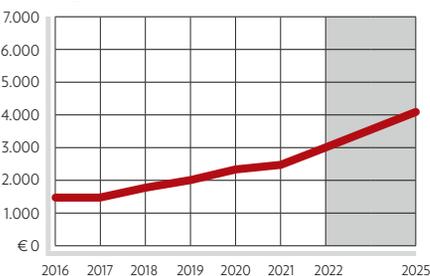
1987-1992



La versione di punta delle BX sportive di serie: i 160 CV dell'edizione originaria rendono questa GTi molto veloce. Prospettive di rivalutazione importanti.

↓ CITROËN BX 16 GTI

1988-1992



Si tratta di una versione specifica per il mercato italiano, che attualmente è molto sottovalutata. I suoi valori di mercato, però, saliranno nei prossimi anni.



TRA LE PIÙ AMATE

Con oltre 2,4 milioni di esemplari prodotti è uno dei maggiori successi della Casa. Le versioni sportive, grazie alle misure compatte, al peso contenuto e alla potenza da 85 a 100 CV, sono ancora oggi divertenti. E i ricambi sono abbordabilissimi

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Révolutionnaire! Rivoluzionaria. Con questa parola Citroën lanciò nel 1986 l'AX, facendola correre nientemeno che lungo la grande muraglia cinese. Una pubblicità che molti ricordano e che fece sensazione. D'altra parte, la nuova utilitaria nasceva con molte ambizioni, che divennero poi realtà con oltre 2.400.000 esemplari prodotti, ponendola tra i modelli del Double Chevron più prodotti di sempre. Risultarono vincenti le ridotte dimensioni esterne (3,50 metri di lunghezza), il peso contenuto (668 kg per la versione di 954 cm³) e il consumo limitato



(3,9 litri/100 km a 90 km/h, sempre per il modello di cilindrata inferiore), la scelta di motori, che nel tempo compresero anche quelli di 1.124, 1.219, 1.290, 1.360 e 1.580 cm³ a benzina e 1.769 cm³ a gasolio. Ma anche le prestazioni brillanti, l'ottima abitabilità, la grande versatilità che diede vita a un gran numero di serie speciali e ad

alcune versioni sportive, le più interessanti da tenere d'occhio. La prima fu la Sport del marzo 1987, con motore elaborato da Danielson di 1.294 cm³ con 95 CV e due carburatori doppio corpo. Realizzata per un impiego corsaiolo, la Sport risultò vincente grazie al favorevole rapporto peso/potenza e fu presto impiegata nel challenge AX a lei dedicato. Più commerciali le altre due sportive, la GT del 1987 con motore di 1.360 cm³ da 85 CV, con carrozzeria a tre o cinque porte, e la AX GTi del 1991, stessa cilindrata ma iniezione multipoint e 100 CV. Tra le tappe principali, l'arrivo della versione a cinque porte nel 1987 e il restyling del 1991 con nuovo spoiler posteriore, cruscotto più importante, logo Citroën spostato dal lato sinistro al centro del cofano. Fine produzione nel 1998.



QUOTAZIONI

La Sport (1.3 a carburatori da 95 CV) conquista il vertice: 6.000 euro. Un gradino sotto le tre porte GT (1.4i da 85 CV) e GTi (1.4i da 100 CV): 5.000 euro (label AB). Modello entry level è la GT seconda serie con motore 1.400 catalizzato da 75 CV: 1.500 euro

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

1.500

6.000



2 RESTAURO

Anche in questo caso parlare di restauro è un termine eccessivo. L'AX è un'auto moderna sotto tutti i punti di vista, per la quale Citroën investì all'epoca alcuni miliardi di franchi nel progetto chiamato "Qualità Totale". Per quel che riguarda la carrozzeria, il limitato numero di pezzi che la compongono, con conseguente diminuzione dei punti di saldatura e delle giunzioni, il trattamento anticorrosione e le iniezioni negli scatolati di prodotti cerosi hanno protetto in modo soddisfacente dagli attacchi della ruggine, che è quasi sempre superficiale e solo nei casi di esposizione al sale o in luoghi di mare può aver dato luogo a danni più profondi. Anche la meccanica è solida, semplice e affidabile. I motori della serie TU in lega leggera con albero a camme in testa e cinghia dentata (da sostituire periodicamente o entro 80.000 km) richiedono poca manutenzione, mentre l'accensione transistorizzata e le candele a lunga durata ne semplificano la

vita. Attenzione solo alla guarnizione della testa e alle perdite di olio. La scatola del cambio, a cinque marce, è lubrificata a vita e tutte le parti meccaniche sono studiate per un facile accesso, diminuendo le ore di manodopera per le riparazioni. Più delicato l'interno, per le plastiche di qualità non eccelsa, il cruscotto che dopo anni di esposizione al sole può danneggiarsi o creparsi e i rivestimenti dei sedili che si usurano. I ricambi del motore, delle sospensioni, dell'avantreno e del retrotreno si reperiscono facilmente sui siti generici che forniscono pezzi. In linea di massima anche per la carrozzeria si trova tutto, qualche difficoltà può sorgere per alcuni piccoli particolari delle GT - GTi, come i passaruota o le scritte, ma con pazienza si risolve. Da preferire, come sempre in questi casi, esemplari conservati e con i sedili in ordine, perché la tappezzeria specifica delle sportive non è più in commercio. L'originalità del resto è importante sia per l'iscrizione come auto storica, sia perché riportare alle condizioni iniziali vetture modificate o pasticciate è costoso e complicato.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

AMMORTIZ. PORTELLONE	€ 14
FANALE ANTERIORE	€ 34
PARAURTI ANTERIORE	€ 74
KIT FRIZIONE (STARK)	€ 82
PARAFANGO ANTERIORE	€ 71

● I club



Citroën Club

Questo sodalizio nato nel 2011 si occupa di tutti i modelli più recenti della Casa francese.

Sito citroen-club.it

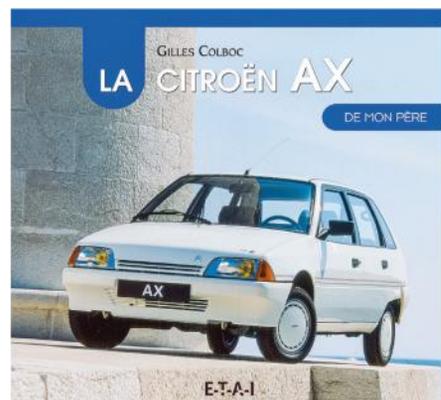
Email staff@citroen-club.it

Amicale AX Club de France

Sito amicaleaxclubdefrance.fr

Email amicaleaxclubfrance@gmail.com

● I libri



Il volume più completo è "Citroën AX de mon père", di Gilles Colboc, Etai, che ne racconta la genesi, l'evoluzione e i vari modelli. Per chi è interessato alla tecnica segnaliamo nella serie Revue Technique, Etai, il libro che descrive compiutamente la meccanica delle AX a benzina, tra cui anche quelle sportive.

● Specialisti

Cigiesse di Carlo Ottone

Email visa650@yahoo.it

Telefono 338/3840665

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Email emanuele.filippini@fratellifilippini.it

Telefono 045/501488

3 SU QUALE PUNTARE

L'interesse maggiore riguarda la Sport a tre porte del 1987, prodotta in meno di 13.000 esemplari e dotata di prestazioni entusiasmanti grazie al motore elaborato Danielson derivato da quello di 1.360 cm³,

ma con cilindrata ridotta a 1.294 cm³ per poter correre nella classe fino a 1,3 litri. I rapporti del cambio, cinque, sono caratterizzati da una spaziatura che favorisce lo spunto, che si sintetizza nell'accelerazione da fermo a 100 km/h in 9,2 secondi con una velocità di 186 km/h. La Sport ha spoiler anteriore, parafranghi più larghi, scritte adesive sulle porte, equipaggiamento semplificato, sedili avvolgenti e un comportamento nervoso

che richiede una certa attenzione. Ben più domestica la GT di 1.360 cm³ con 85 CV, a tre porte (nel 1989 arriva anche la cinque), che si presenta con fari supplementari di profondità integrati nei paraurti, passaruota e codolini allargati in plastica, vetri azzurrati, cerchi in lega (optional, poi di serie). La prima serie è a carburatore e la seconda (dal 1992) a iniezione. Per tutte, cambio a cinque marce, barre antirullo anteriori e posteriori. Buone le prestazioni:



CITROËN AX SPORT 1987-1991

4 IL MERCATO

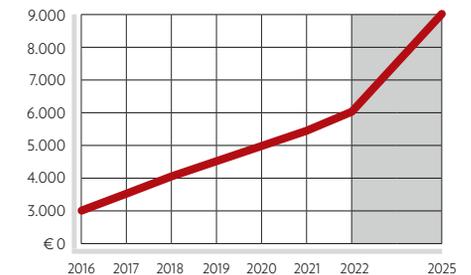
La AX su cui puntare è la Sport (95 CV): è a lei che mirano tutti i collezionisti di questo modello. Le versioni GT e GTi, invece, al di là delle sigle altisonanti, si posizionano su un gradino leggermente inferiore, perché non possono vantare gli importanti trascorsi sportivi della Sport. Le quotazioni raggiunte dalle AX più brillanti iniziano ad avvicinarsi a valori significativi; le GT (85 CV) e le GTi (100 CV) rimarranno però sempre un passo indietro rispetto alla Sport anche nei prossimi anni. La Sport e la GT prima serie non sono catalizzate, ma comunque adatte all'utilizzo dell'attuale benzina senza piombo senza necessità di modifiche. La GTi invece appartiene (dal 1992) alla serie delle versioni dotate di catalizzatore; lo stesso dicasi per la GT seconda serie, che nel 1992 viene equipaggiata con il 1.400 (1.360 cm³) non più a carburatore bensì a iniezione singlepoint: la potenza però scende da 85

a 75 CV. Questa versione rappresenta il gradino d'accesso alle AX da collezione, anche se per il momento la sua quotazione non è distinta dalle AX di normale serie. Acquistare una AX Sport non è operazione semplice: quasi tutti gli esemplari hanno un trascorso sportivo, stradale (con elaborazioni estetiche anche vistose, che devono essere eliminate in ottica collezionistica) o corsaiolo (accettabile, specie se originale dell'epoca). Ciò significa che reperire una Sport immacolata è come trovare un ago nel pagliaio: spesso occorre prevedere importanti interventi di ripristino o riparazione, che incidono sul bilancio finale. Questa versione ha sicuramente una prospettiva brillante davanti a sé. Anche per GT e GTi l'avvenire è luminoso: saranno tra le youngtimer Citroën più apprezzate, con quotazioni sempre più alte. Per il momento il compimento dei 30 anni è ancora una discriminante, perché consente di azzerare il costo del bollo. Per quanto di importo poco significativo, è più che altro una barriera psicologica. **RC**



CITROËN AX SPORT

1987-1991



I valori della versione Sport sono raddoppiati in poco più di 5 anni: un tasso di rivalutazione eccellente, che si confermerà anche nei prossimi anni.

400 metri da fermo in 16,8 secondi, velocità 180 km/h. L'ultima nata della gamma è la più godibile grazie al perfetto cocktail tra sportività e confort: si tratta della GTi del 1991 che beneficia di tutti i miglioramenti della seconda serie. Disponibile solo a tre porte, ha motore sempre di 1.360 cm³ ma alimentato a iniezione elettronica multipoint e potenza di 100 CV (95 con catalizzatore). La velocità è di 190 km/h e l'accelerazione 0-100 km/h di 8,7 secondi.

LA GTI, DISPONIBILE SOLO A TRE PORTE, HA MOTORE 1.300 A INIEZIONE DA 100 CV. TOCCA I 190 ORARI E PASSA DA 0 A 100 IN 8,7 S

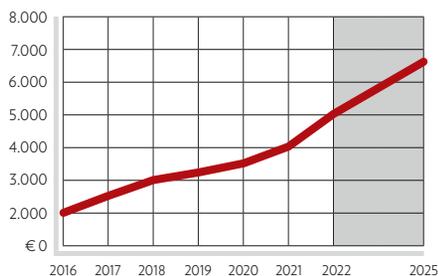
La tenuta di strada è elevata grazie anche a pneumatici più larghi 185/60 13 MXV2; la frenata è sicura con dischi anteriori ventilati e ABS a richiesta. L'interno prevede nuovo volante a tre razze, sedili sportivi rivestiti in tessuto a fili rossi, pomello cambio in pelle. Esteticamente la GTi ha in più uno spoiler in tinta carrozzeria nella parte superiore del lunotto, cerchi in lega speciali, scritte dedicate sulle fiancate e sulla coda. Condizionatore e tetto apribile optional.



↑ **CITROËN AX GTI 1991-1996**

↓ **CITROËN AX GT (85 CV)**

1987-1991

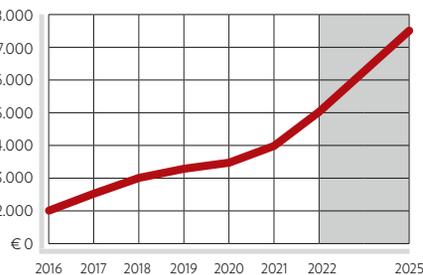


Pur meno brillante della Sport, è una delle AX più interessanti. Per il momento la sua quotazione è identica a quella delle GTi, ma in futuro i valori prenderanno strade differenti.



↑ **CITROËN AX GTI**

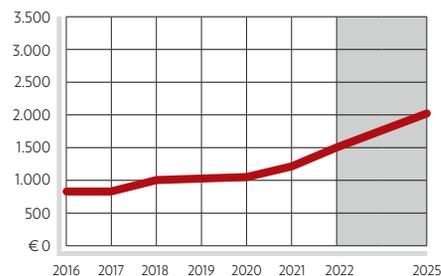
1991-1996



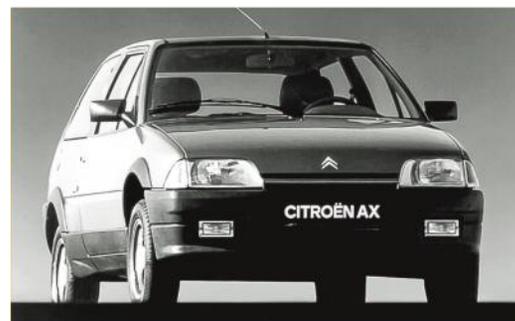
Dopo la Sport, è la AX più interessante. Quotazioni attuali identiche alla GT, anche se nei prossimi anni le GTi sono destinate a crescere di più. Dal 1992 è catalizzata.

↓ **CITROËN AX GT (75 CV)**

1992-1995



Le quotazioni attuali sono equiparabili a quelle delle AX normali, ma hanno sicuramente un potenziale di rivalutazione più significativo.



SFIDA AL VERTICE

Le mitiche sospensioni idropneumatiche diventano a controllo elettronico. Per le motorizzazioni, le più appetibili sono le V6; la cubatura, pur con piccole oscillazioni, rimane intorno ai 3 litri, mentre le potenze vanno da 167 a 200 CV

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Con la XM del 1989 la Citroën raggiunse due obiettivi: dare un'erede alla CX ed entrare di diritto nel segmento delle berline di alta gamma. Eletta Auto dell'Anno nel 1990 (terzo modello della Casa a conquistare il titolo) la XM si presentò a Ginevra con una linea originale e personale, disegnata, con la fattiva collaborazione della Bertone, sotto la direzione di Daniel Abramson, project executive del design a Vélizy, sede del centro stile della Citroën. La XM manteneva le sospensioni idropneumatiche ma, novità assoluta nella storia della marca, esse

divennero idrattive a controllo elettronico. In pratica, il sistema aveva due modalità, Confort e Sport. Nel primo caso la vettura si adattava istantaneamente alla situazione che stava per crearsi a seguito, per esempio, di una rapida sterzata o di una frenata decisa, grazie a una serie di sensori che fornivano alla centralina le informazioni necessarie a



variare la rigidità delle sospensioni. Nel secondo caso, invece, la maggiore rigidità era standard. Per quel che riguarda i motori, le novità erano meno eclatanti. Alla base il 2 litri a iniezione da 128 CV derivato dalla serie XU di 1.905 cm³ di provenienza Peugeot, robusto e affidabile. Per la clientela più raffinata c'era il 3.0 V6 (2.975 cm³) da 167 CV catalizzato, il noto PRV già visto sulle Peugeot e sulle Renault, oltre che sulla Lancia Thema, affiancato dalla versione a 24 valvole da 200 CV nell'estate del 1989. Dal 1993 fu montato il 2.0 turbo CT da 145 CV; per il 1994 arriva il V6 di 2.963 cm³ a 12 o 24 valvole, sostituito nel luglio 1997 dal sei cilindri 24V di 2.946 cm³ da 190 CV. La XM uscì di scena nel 2000, dopo 333.775 unità costruite (un terzo della precedente CX), di cui un 10% in versione Break (dal 1991).

QUOTAZIONI

Nella fascia da **3.000 euro** sono raggruppate le versioni col quattro cilindri di 2 litri, aspirato a carburatore e a iniezione, a 8 valvole o a 16, oppure turbo. Le V6 3.0, a 12 o a 24 valvole, senza sostanziali differenze di valore tra le berline e le Break, si assestano sui 6.500 euro

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.000

6.500

2 RESTAURO

Note dolenti quelle sul restauro della XM. Se la carrozzeria è ben protetta dagli agenti atmosferici e i motori validi e di relativamente semplice manutenzione, la parte elettrica ed elettronica sui modelli dei primi anni di produzione può dar luogo a problemi che non sempre è possibile risolvere. I servomeccanismi degli alzacristalli elettrici e del climatizzatore sono soggetti a guasti e mancano i ricambi per la loro sostituzione, i connettori dell'intero impianto si ossidano o si spezzano, i fili sono sottili e si possono interrompere all'interno della guaina, rendendo difficile l'individuazione del guasto. L'antifurto a codice numerico presuppone di sapere i numeri per lo sblocco: se non si conoscono o non si ricordano bisogna sostituire la centralina. Le idrattive funzionano bene, ma le sfere (sempre reperibili) vanno sostituite periodicamente. Il problema principale cui fare attenzione sono tuttavia i tamponi posti nella parte superiore delle

sospensioni anteriori (di tipo MacPherson) che, nei casi limite (usura, carico, invecchiamento), possono cedere, "sparando" verso il cofano l'intero stelo insieme alla sfera dell'impianto idraulico. Questi tamponi vanno cambiati non oltre i 70.000 km o ogni quattro anni. Il cambio automatico delle V6 richiede la sostituzione dell'olio, anche se non prevista dalla Casa, dopo 100.000 km, pena rotture. Le versioni con motore turbo possono richiederne la revisione, ma con lunghe percorrenze. Poiché la XM è in una specie di limbo, da una parte è d'epoca, dall'altra ancora giovane, la Casa non fornisce più i ricambi, che solo in pochi casi sono stati rifatti da aziende specializzate. Quelli della meccanica si trovano comunemente, ma non quelli di carrozzeria, e bisogna ricorrere a esemplari dismessi da cannibalizzare. Tappezzeria e sedili sono resistenti all'usura, non altrettanto certi dettagli in plastica, che, se rotti, vanno sostituiti con altri usati. In ogni caso è imperativo affidarsi sempre a meccanici che conoscono la XM, per non perdere tempo e denaro.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

SUPPORTO SOSP. ANT.	€ 246
SFERA CONGIUNTORE	€ 42
SET DISCHI FRENO ANT.	€ 85
CATALIZZATORE V6 ES9	€ 520
RELÈ FRECCHE	€ 25

• I club



**eXtreMe
Citroën
XM Club Italia**
Fondato nel 2006
e affiliato al Riasc,
conta su una
quarantina

di soci ed è attivo su Facebook, mentre il sito è in via di realizzazione.

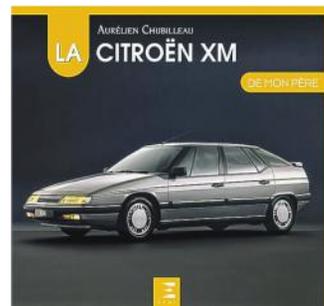
Sito [facebook.com/extremecitroenxmclub](https://www.facebook.com/extremecitroenxmclub)

Email segreteria@xmclubitalia.it

Riasc

Sito riasc.it

• I libri



In italiano c'è "Citroën XM" di Jan P. Norbye, Automobilia: uscito poco dopo il lancio della vettura, si trova solo come usato. Interessante "La Citroën XM de mon père" di Aurélien Chubilleau, Etai; altro libro storico, sempre in francese, è "Citroën XM" di Alberto Martinez e Maurice Sauzay, Epa, corredato da magnifiche immagini.

• Specialisti

Citrò Services

Sito citroservices.com

Email info@citroservices.com

Telefono 0384/090006

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Email emanuele.filippini@fratellifilippini.it

Vertuani Enrico

Sito vertuanienrico.com

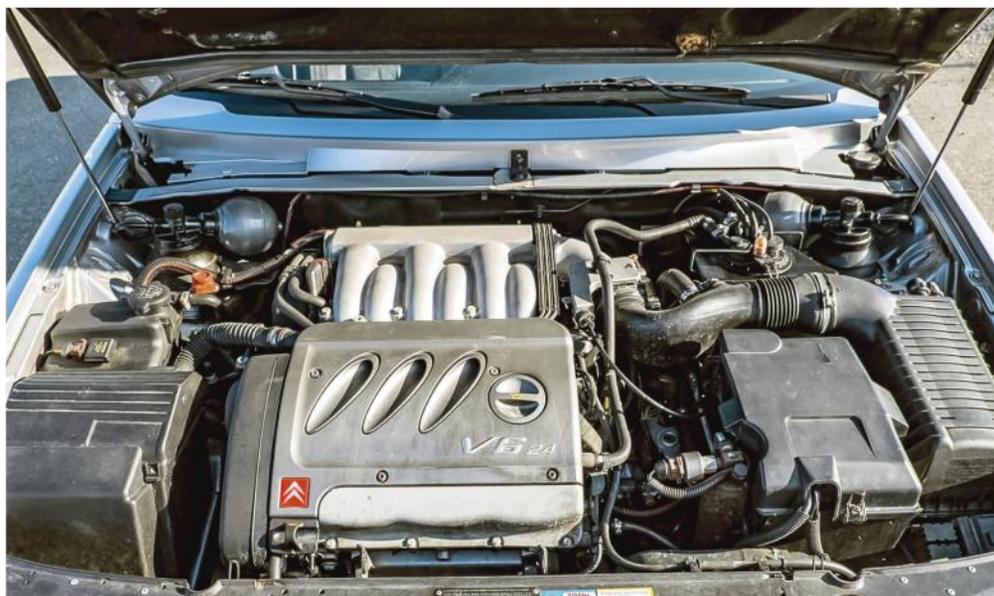
3 SU QUALE PUNTARE

Qualunque XM si decida di acquistare, la scelta è comunque valida. Si tratta infatti di una vettura elegante, veloce, spaziosa, dal confort eccezionale e grande macinatrice di chilometri. La prima serie, ormai ultratrentennale, è quella storicamente più interessante ed è stata prodotta dal 1989 al 1994, anno in cui ha beneficiato di un restyling sia esterno sia interno. Come riconoscerla? Sul frontale lo stemma con il Double Chevron è posto sul lato sinistro e lo spoiler posteriore è separato dallo spigolo del portellone. L'interno, originale ma "plasticoso", una caratteristica del resto comune alle auto degli anni 80, ha il volante monorazza (dal 1993 passa a due razze per accontentare la clientela che non proveniva da altre Citroën), sul quale sono collocati i comandi dell'impianto stereo. Gli strumenti sono raccolti sotto una palpebra sporgente per evitare i riflessi. Una raffinatezza su tutte le versioni è il cristallo supplementare che separa l'esterno dall'interno quando si apre il portellone. La versione quattro cilindri di 2 litri a iniezione a 8 valvole (in Francia c'era anche a carburatore, mai importata) da 128 CV (122 in versione catalizzata) è la più economica nell'uso e la più facile da trovare in quanto assai più venduta sul nostro mercato rispetto alla seppur fascinosa V6 di 2.975 cm³, a 12 o 24 valvole, tipo ZPJ, che spunta rispettivamente 220 e 235 km/h di velocità di punta (205 km/h invece per la 2 litri). Nella finitura Exclusive, al top della gamma dal model year 1995, la V6 è un autentico salotto che non teme confronti con la concorrenza: tutto è fornito di serie. Vetri colorati, lavavetri riscaldato, retrovisori esterni elettrici e riscaldabili, computer di bordo, luci supplementari interne in basso, appoggiatesta e sedili a regolazione elettrica (anche per l'inclinazione e la tenuta laterale), rivestimenti dei sedili in pelle o in Alcantara e velluto, sterzo Diravi a riallineamento automatico che si irrigidisce in funzione della velocità, climatizzatore a temperatura costante, radio con sei altoparlanti. A richiesta tetto apribile, sedile posteriore frazionabile, sedili riscaldabili, predisposizione per il radiotelefono.

CITROËN XM 2.0i 1989-1994



CITROËN XM V6 24V EXCLUSIVE 1997-2000



La Turbo CT con 145 CV offre uno spunto superiore rispetto alla versione aspirata (da febbraio 1993) con consumi tutto sommato contenuti. La seconda serie del 1994, equipaggiata con l'idrattiva di seconda generazione, ha il vantaggio di una maggiore affidabilità, soprattutto dal punto di vista dell'elettronica, e mantiene la stessa carrozzeria con solo alcune piccole varianti: nuova mascherina con il logo posto al centro, spoiler a filo del portellone, differente grafica della scritta XM. Il cruscotto è completamente inedito e riprende lo stile di quello della Xantia, apparendo più arrotondato e dotato di un nuovo volante a quattro razze. Anche la console centrale è più importante. Le versioni si chiamano ora SX, VSX, Exclusive. Il motore di 2 litri diventa a 16 valvole e dispone di 132 CV, la V6 adotta un motore di 2.963 cm³, sempre della serie PRV. Tutte le XM sono da tempo catalizzate e questo è un vantaggio per la circolazione nelle zone

PUNTANDO SUI V6 OCCORRE CONSIDERARE CHE VI SONO TRE CUBATURE DIVERSE E DISTRIBUZIONE A 12 O 24 VALVOLE

soggette a limitazioni al traffico. Nel 1997 il V6 PRV viene sostituito dal nuovo motore del tipo ES9 a 24 valvole di 2.946 cm³, già visto sulla Xantia, con 190 CV e cambio automatico a gestione elettronica autoadattativa di nuova generazione. In Italia si è venduto un discreto numero di XM, di cui molte a gasolio, ma anche nella versione di due litri. La V6 è una rarità, perché penalizzata dal prezzo elevato (nel 1989 la XM 2.0i costava 32.817.000 lire, la 3.0i V6 50.872.000 lire) ma chi la cerca la può trovare con una certa facilità in Germania e Olanda, oltre che in Francia. Le XM, proprio per le loro caratteristiche, per il confort e le prestazioni, hanno spesso alte percorrenze, ma non è impossibile trovare ancora oggi degli esemplari con un solo proprietario, che con ogni probabilità l'ha conservato con grande cura.

4 IL MERCATO

Rimasta per lungo tempo inchiodata su valori di mercato quasi simbolici, tranne qualche sporadico interesse per le V6 meglio conservate, da qualche anno le XM si sono “svegliate” e hanno iniziato a crescere di quotazione. Va sottolineato che la stragrande maggioranza degli esemplari venduti in Italia montava il motore a gasolio: l’iniziale 2.100 aspirato o turbo, oppure il successivo 2.500 TD. Le quotazioni delle diesel sono in calo continuo e hanno ormai raggiunto valori modestissimi, dato lo scarso interesse collezionistico di questo tipo di motorizzazione. Per le benzina l’attenzione dei collezionisti si concentra sui motori V6, senza distinzioni tra le tre unità che si sono succedute: il PRV monoalbero a 12 valvole, l’edizione bialbero 24 valvole e il V6 della gamma ES, con cilindrata simile, sempre attorno

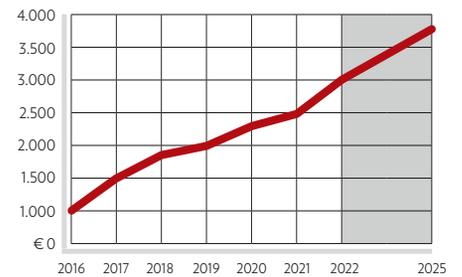
ai 3 litri. Però anche le quattro cilindri, in prospettiva, offrono una gamma di motori interessanti, soprattutto quelli che equipaggiavano le XM nell’ultima fase del ciclo di vita: il 2.0 Turbo CT (145 CV) e il 2.0 16V (132 CV). Le quattro cilindri sono da considerare, perché hanno quotazioni ridotte a meno della metà rispetto alle V6. Secondo gli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, un futuro luminoso attende le XM, che sono ormai avviate a ripercorrere la strada di successo collezionistico delle antenate DS e CX. Le prospettive migliori sono ovviamente per le V6, che nei prossimi anni vedranno distinguersi le quotazioni, con maggiori chance per le V6 PRV 24V, seguite a ruota dalle V6 ES9 24V e infine dalle V6 PRV 12V. Probabile la differenziazione anche tra berline e Break, anche se non è ancora chiaro, al momento, quale delle due tipologie di carrozzeria sia destinata ad apprezzarsi di più. Una rivalutazione importante è prevista anche per le quattro

LE V6 SONO LE PIÙ INTERESSANTI; DA TENERE BENE SOTT’OCCHIO ANCHE LE 2.0 TURBO CT E LE 2.0 16V

cilindri, che però rimarranno sempre nettamente distanziate dalle sei cilindri. Le chance migliori sono, come accennato in precedenza, per le 2.0 Turbo CT e per le 2.0 16V, senza dubbio più appetibili rispetto a quelle con l’asmatico 2 litri a carburatore della serie XU e anche di quelle equipaggiate col più dignitoso 2 litri a iniezione. Per il momento non si segnalano differenze di valutazione tra gli allestimenti, ma ovviamente il più raffinato Exclusive merita una maggiorazione di prezzo. **RG**

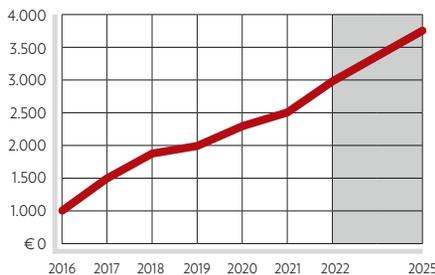


CITROËN XM (2 LITRI)
1989-2000



Quotate per il momento in maniera identica, le XM a quattro cilindri si differenzieranno, con le 2.0 Turbo CT e le 2.0 16V su un gradino più alto.

CITROËN XM BREAK (2 LITRI)
1991-2000

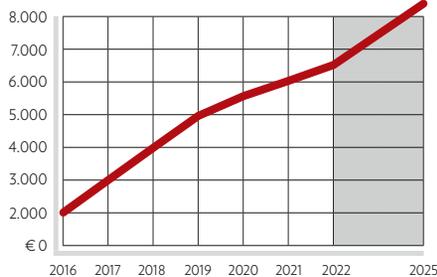


Le station hanno quotazioni identiche alle berline, almeno oggi. In futuro potrebbero differenziarsi, ma ancora non è chiaro quale tipo di carrozzeria verrà premiato.



CITROËN XM (V6)

1989-2000

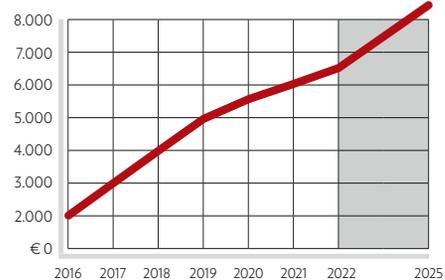


Le tre edizioni differenti del motore V6 (le prime due appartenenti alla serie PRV, l'ultima alla serie ES9) hanno attualmente le stesse valutazioni; il mercato premierà le 24V.

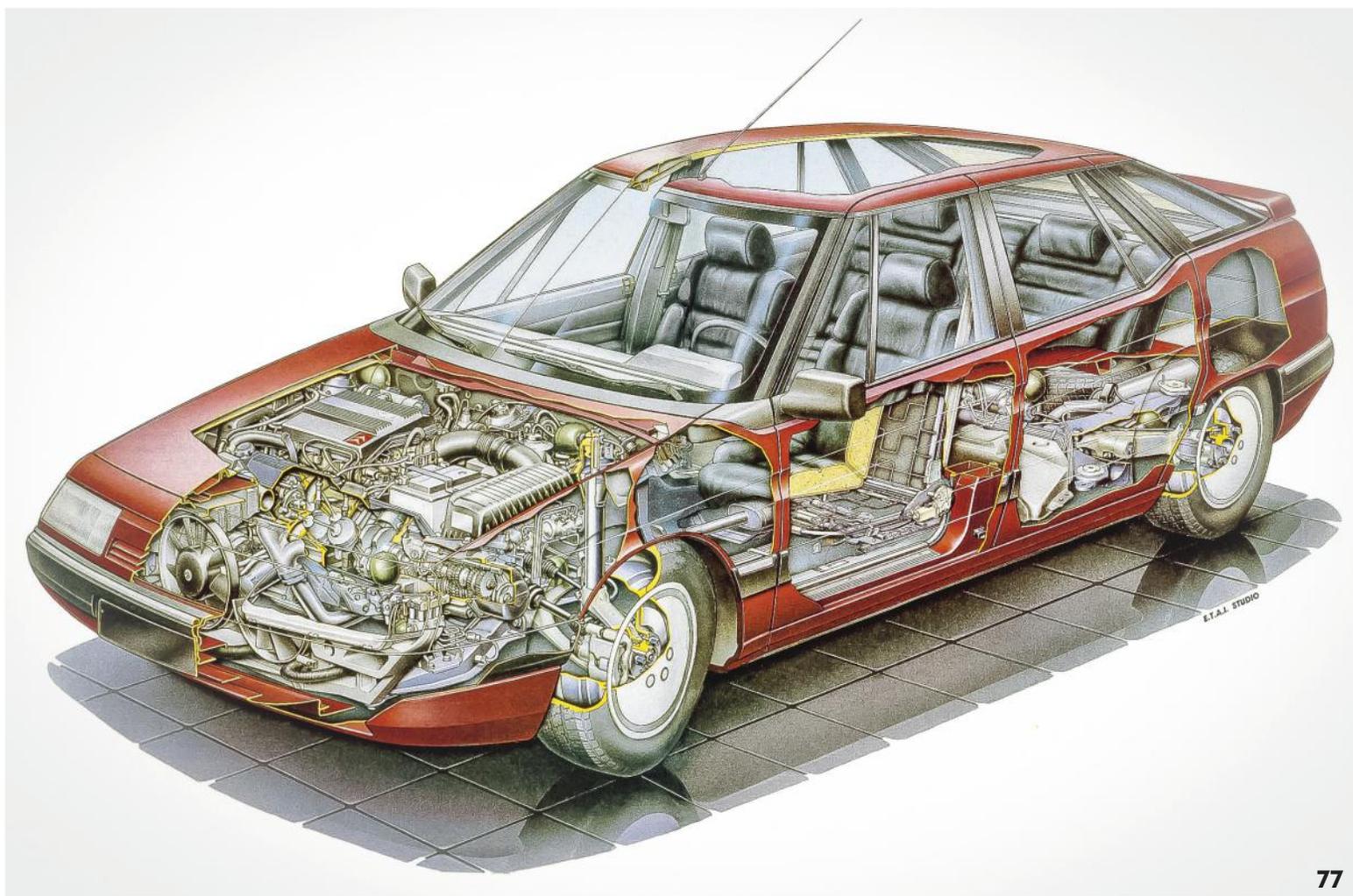


CITROËN XM BREAK (V6)

1991-2000



Come per le quattro cilindri, anche le V6 Break hanno per il momento le stesse quotazioni delle corrispondenti berline. In Italia sono autentiche mosche bianche.



COMPATTE E CATTIVE

Hanno un carattere da sportiva di razza, in particolare la "S": scocca leggera, motore da 118 CV, freni anteriori con dischi ventilati e assetto ribassato, con retrotreno a effetto autodirezionale. Compete ad armi pari con vetture ben più dotate e costose

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Clone Citroën della Peugeot 106, modificata e personalizzata dagli stilisti del Double Chevron, la Saxo è stata un'utilitaria solida, ben costruita, pratica, spaziosa e dal prezzo concorrenziale. Offerta con carrozzeria a tre e cinque porte in varie motorizzazioni, a partire da 1.124 cm³ per arrivare fino a 1.587 cm³ passando per il 1.527 cm³ diesel, la Saxo è stata prodotta in oltre 1,6 milioni di esemplari tra il 1996 e il 2004. Per l'appassionato tuttavia sono interessanti le versioni sportive, ovvero la VTR e la VTS tre porte,

entrambe equipaggiate con il motore di maggior cilindrata. La VTS, in particolare, con i suoi 118 CV e il motore bialbero a 16 valvole, era in grado di soddisfare il pilota dilettante più evoluto, grazie a un assetto sportivo con retrotreno a effetto autodirezionale, quattro freni a disco, servosterzo di serie. Con una velocità di 205 km/h e un'accelerazione da fermo a 100 km/h di 8,7 secondi, questa versione poteva sfidare al semaforo modelli ben più potenti e costosi. L'immagine sportiva della Saxo venne rafforzata dalle versioni alleggerite realizzate appositamente per i rally a partire dal 1997, quando, con la Saxo Kit-car prima e con la Saxo S1600 poi, le soddisfazioni furono tante e culminarono con la vittoria di Sebastian Loeb e di Daniel Solà al J-WRC, il campionato del



mondo rally junior, nelle edizioni del 2001 e del 2002. Dal 1998, con l'uscita di scena della VTR, l'allestimento VTS è proposto anche nelle motorizzazioni 1.4 (75 CV) e 1.6 (88 CV) a otto valvole. Nel 1999 (model year 2000) un modesto restyling rese il muso più affilato grazie ai fari sfuggenti verso l'esterno e a una diversa calandra.

QUOTAZIONI

Al vertice si classificano le VTS con motore 1.600, a 8 o 16 valvole: un buon esemplare arriva a 5.000 euro. Per le altre versioni, ossia le VTR e el VTS col quattro cilindri di 1,4 litri (75 CV), la quotazione si ferma a 1.200 euro (label AB). Stessa valutazione per la 1.6 Sport (98 CV).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

1.200

5.000

2 RESTAURO

Parlare di restauro su una vettura così recente può sembrare superfluo. Invece, anche per una youngtimer come la Saxo occorre fare alcune considerazioni. Innanzitutto prendiamo in esame solo le versioni VTR e VTS 16V, le più appetibili per il collezionista. La prima questione da affrontare riguarda l'originalità, perché sono pochi gli esemplari rimasti intonsi. Il valore limitato, le prestazioni interessanti e la facilità di modifica per assetto e motori hanno fatto sì che molti utenti li abbiano utilizzati per correre nei rally, quando non hanno fatto da scuola a diversi piloti in erba. Ripartire alle caratteristiche iniziali questi esemplari è fuori discussione, se non impossibile. Quindi ci si deve mettere alla ricerca di Saxo stradali, in buono stato o con poche modifiche (sostituzione di volante, pomelli del cambio, aggiunta di spoiler non conformi). Il quattro cilindri di 1.587 cm³, sia in versione otto valvole sia in versione sedici valvole, è robusto e può percorrere anche

ben più di 100 mila km con la sola manutenzione ordinaria. Attenzione tuttavia alla guarnizione della testa, che in alcuni casi ha manifestato una certa fragilità. La disponibilità dei pezzi, trattandosi di un'auto uscita di produzione nel 2004, è ottima, soprattutto per la meccanica, per l'impianto di iniezione Magneti Marelli, per le sospensioni e lo scarico. Le parti di ricambio di carrozzeria non presentano difficoltà, prezzi a parte, difficoltà che ci possono essere invece per la tappezzeria in velluto del tipo Nankin per la VTR e Cirrus per la VTS. L'usura dell'imbottitura provoca spesso la mancata aderenza del tessuto, che tende a sollevarsi. Quando si va ad esaminare una Saxo sportiva massima attenzione va dedicata alle condizioni della scocca nelle parti più nascoste. Le prestazioni elevate e l'impiego sportivo hanno infatti incrementato il rischio di qualche incidente che può aver coinvolto la struttura del pianale o gli attacchi delle sospensioni. Solo la consulenza di un carrozziere esperto può venire in soccorso in caso di dubbio.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

GRUPPO OTTICO ANT. II SERIE	€ 65
KIT CINGHIA DISTRIBUZ.	€ 76
RETROVISORE ELETTRICO	€ 25
MASCHERINA	€ 36
DISCO FRIZIONE	€ 54

● I club



Saxo VTS forum

Non è un club propriamente detto, ma un punto d'incontro virtuale per tutti gli appassionati di questa versione sportiva della Saxo.

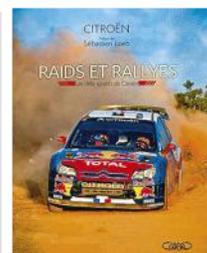
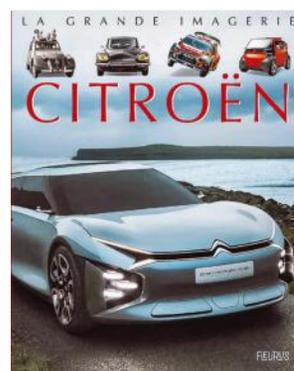
Sito saxovts.it

Citroën Club

Sito citroen-club.it

Email staff@citroen-club.it

● I libri



Non ci sono testi specifici:

i modelli sportivi della marca sono trattati nel volume "Raids et rallyes Les défis sportifs de Citroën" di Frédéric Lojézić e Sebastian Loeb, editore Michel Lafon. Su tutte le vetture del Double Chevron, dall'inizio sino a oggi, c'è "La Grande Imagerie Citroën" di Marc Schlicklin, Fleurus.

● Specialisti

Cesare

Sito cesareautovalenza.com

Email cesare@cesareauto.com

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Email emanuele.filippini@fratellifilippini.it

Telefono 045/501488

RUOTECLASSICHE

CITROËN SAXO VTR - VTS - SPORT

3 SU QUALE PUNTARE

Come detto, la Saxo è da considerare soprattutto nelle sue due versioni di punta, equipaggiate con il quattro cilindri di 1,6 litri: la VTR da 88 CV DIN e la VTS 16V da 118 CV DIN, con velocità rispettivamente di

185 e 205 km/h. La prima ha di serie barre antirollio anteriori e posteriori, chiusura centralizzata, servosterzo, fari antinebbia, alzacristalli elettrici, sedile posteriore frazionato con appoggiatesta, parafranghi e sottoporta specifici, ruote in lega da 14 pollici con pneumatici 185/55, freni a disco anteriori ventilati (normali al retrotreno), cambio a cinque marce. La VTS 16V ha lo stesso equipaggiamento ma in più retrovisori esterni elettrici e riscaldabili

e ABS di serie. Climatizzatore sempre a richiesta. La VTS ha il monogramma 16V sul montante posteriore e con il carattere sportivo messo in evidenza solo dal piccolo spoiler a tettuccio nella parte superiore del lunotto. Ma è su strada che le differenze tra le due versioni si esaltano, naturalmente a favore della VTS, pronta a scattare come un felino. Il peso di 935 kg (VTR 920 kg), il motore molto brillante, l'assetto ribassato ne fanno un'auto quasi da corsa, pronta



CITROËN SAXO VTR 1996-1998

4 IL MERCATO

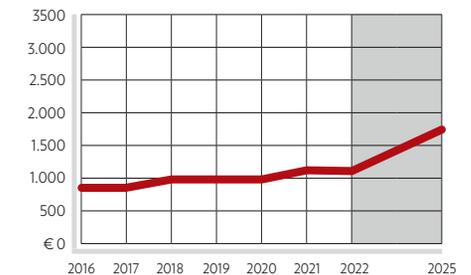
Dal punto di vista commerciale le versioni sportive della Saxo si dividono in tre famiglie: le 1.6i VTS e 1.6i 16V VTS che sono già entrate nel mirino dei collezionisti di hot hatch, e quindi hanno valori piuttosto sostenuti; le 1.6i Sport che iniziano ad attirare gli appassionati, ma si possono trovare ancora a cifre basse, destinate però a crescere rapidamente fino a sfiorare i valori delle VTS; infine la 1.4 VTS e la VTR, che oggi si acquistano per cifre quasi simboliche, ma presentano un potenziale di crescita interessante, soprattutto la VTR. Per queste ultime Ruoteclassiche fissa quotazioni di 1.200 euro nel caso di esemplari in condizioni corrispondenti alla label AB e di 1.800 euro per vetture pressoché nuove: tuttavia il consiglio dei nostri esperti è di spendere anche qualcosa in più. I motivi è presto detto: a breve i prezzi di queste versioni sportive verranno

separati, con una tendenza al rialzo, che coprirà sicuramente l'esborso maggiorato. Quanto spendere in più? Fino al doppio della quotazione ufficiale. Per le 1.6i VTS e le 1.6i 16V VTS, invece, il valore riportato da Ruoteclassiche è il riferimento corretto di oggi. Ma anche in questo caso il trend è di ulteriore rivalutazione rapida. Con ogni probabilità in un prossimo futuro le quotazioni delle 16 valvole saliranno di più rispetto a quelle delle 8 valvole, e quindi i due allestimenti verranno separati. Riassumendo: tutte le Saxo sportive sono da tenere monitorate e, quando ne capita una in vendita, non bisogna assolutamente farsela sfuggire. C'è comunque una scala di interesse che vede in pole position la VTS a 16 valvole, che scende poi passando dalla 1.6 VTS a 8 valvole (meglio la "seconda serie" da 98 CV, in listino dal dicembre 2000) alla Sport, per giungere infine alla VTR e alla VTS con motore di 1,4 litri, come già detto entrambe ben degne di attenzione. **RC**



CITROËN SAXO VTR

1996-1998



Sportiva ma non troppo; il suo prezzo attuale, decisamente sottostimato, la rende conveniente comunque. Sarà un allestimento di sicura rivalutazione.

a reagire rapidamente al comando dello sterzo con un telaio che risponde immediatamente alle esigenze della strada e del pilota. Il tutto con un'estetica poco vistosa, anzi discreta, e una gamma di colori che accontenta tutti, dal Bianco Banchisa al Rosso Furio. La Saxo offriva gli airbag solo a richiesta, ma si tratta comunque di un'auto sicura, con assorbitori a deformazione progressiva nelle portiere, cinture con pretensionatore, scocca

STILISTICAMENTE LA SECONDA SERIE, NATA COL RESTYLING DEL 1999, RISULTA PIÙ MODERNA E PIACEVOLE

a struttura differenziata. Nonostante le prestazioni, il confort è comunque più che buono, assicurato anche dagli ampi sedili ben profilati, che hanno l'imbottitura rialzata ai lati per trattenere meglio pilota e passeggero in curva. Come abbiamo visto, l'aggiornamento più rilevante è avvenuto nel 1999 e ha reso la Saxo più moderna e piacevole. Alla fine del 2001 le VTS 1.4 e 1.6 (otto valvole) escono dai listini ed entra in scena la 1.6 Sport da 98 CV.



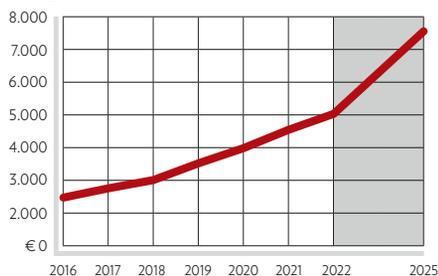
↑ CITROËN SAXO VTS 16V 1996-1999



↑ CITROËN SAXO VTS 16V 1999-2003

↓ CITROËN SAXO VTS 16V

1996-2003

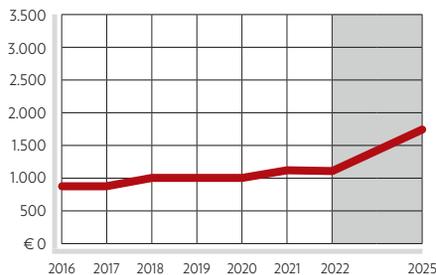


Il top di gamma è, ovviamente, la versione con maggiori chance di rivalutazione. Un esemplare perfetto può superare 7.500 euro: trovarlo però è impresa ardua.



↑ CITROËN SAXO 1.4 VTS

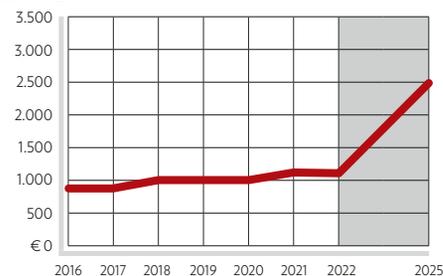
1998-2001



L'allestimento estetico è quasi identico a quello delle VTS con motori più potenti, però sotto il cofano galoppiano soltanto 75 CV. Potenziale di crescita comunque interessante.

↓ CITROËN SAXO SPORT

2001-2003



In pratica è la sostituta della VTS col 1.600 a 8 valvole. Per il momento le quotazioni di Ruoteclassiche non la distinguono dalla VTR e dalla 1.4 VTS.



ARIA SBARAZZINA

Reinterpreta la simpatia e la polivalenza della 2 CV e della Méhari. L'originale carrozzeria può infatti essere trasformata da berlina a cabriolet a pick-up. Un tocco glamour viene dalle serie speciali firmate Dolce & Gabbana e Pinko. E poi c'è la Charleston...

Testo di **Alfredo Albertini** e **Marco Di Pietro**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Papà di tutta la gamma delle C3 è stato Donato Coco, capo del centro stile della Casa del Double Chevron. Dalla concept car C3 Lumière del 1998, perfetto esempio di vettura bella, pratica, economica, multiuso, al prototipo della Pluriel del 1999 il passo è stato breve. Con la Pluriel la Citroën voleva rinverdire l'epoca d'oro della 2 CV e della Méhari, proponendo un modello dalle numerose possibilità di trasformazione, adatto alle vacanze ma anche all'impiego urbano ed extraurbano. Nel 2001, al Salone di Francoforte, venne presentata la C3



berlina, dalla quale derivò, un paio di anni più tardi, la Pluriel definitiva. L'idea geniale del team di Coco fu quella di rivisitare la C3 modificandone il frontale (fari più grandi e mascherina sottile, quasi invisibile), la coda (nuove luci e sportello bagagliaio al posto del portellone) ma, soprattutto, la parte superiore, che diveniva addirittura

amovibile. Un ingegnoso (e complesso) sistema permetteva infatti di smontare gli archi laterali del padiglione, sezionati ciascuno in due pezzi, dopo aver arrotolato elettricamente il tetto in tela fino a farlo scomparire in un vano alle spalle del sedile posteriore. Ma si poteva osare di più fino a ottenere una curiosa versione pick-up. Commercializzata dal secondo trimestre del 2003, la Pluriel disponeva inizialmente di soli motori a benzina, un 1.400 a cinque marce da 75 CV e un 1.600 con cambio SensoDrive da 110 CV, cui fece seguito nel 2004 il diesel 1,4 HDi da 70 CV. La Pluriel è stata un'auto unica e originale, capace di adattarsi alle più svariate esigenze: da qui il suo successo che durò sino all'inizio del 2010 con 110.000 esemplari prodotti, di cui quasi un quarto per l'Italia.



QUOTAZIONI

Valore unificato per l'originale Pluriel, la poliedrica "trasformabile" derivata dall'utilitaria C3: 3.500 euro per un esemplare in buono stato di conservazione; nel caso di una Pluriel immacolata come se fosse nuova si può salire fino a 5.300 euro.

Valore massimo € (label AB)

3.500



2 RESTAURO

La Pluriel deriva in tutto e per tutto dalla C3 berlina: trazione anteriore, motore trasversale a quattro cilindri, sospensioni indipendenti, freni a disco anteriori. Una meccanica robusta e semplice che percorre anche 200 mila km senza problemi. Anzi, proprio per la sua affidabilità si è portati a trascurarne la manutenzione, non cambiando l'olio alle frequenze stabilite o non rispettando la scadenza prevista dalla Casa per la sostituzione della cinghia dentata. Importante quindi verificare la presenza del libretto con i tagliandi. Abbiamo accennato alla complessità del sistema di apertura del tetto della Pluriel, che comprende gli archi laterali, smontabili, ma, soprattutto, il tetto in tela apribile ripiegabile elettricamente assieme al suo meccanismo, che è destinato a guastarsi dopo un certo numero di cicli, con conseguente blocco della centralina che governa il sistema. Il tettuccio infatti scorre dal parabrezza sino alla coda, dove

avvengono il suo ribaltamento e la scomparsa all'interno del vano posteriore, assieme al motorino elettrico che ne gestisce il movimento. L'avvolgimento e lo svolgimento del tettuccio dipendono da cavi in acciaio posti su ciascuno dei lati, mossi da ingranaggi in plastica. La riparazione del sistema è piuttosto difficile: quando la Pluriel era in produzione, il complesso "capote più kit elettrico" aveva un prezzo esorbitante che, addirittura, ne sconsigliava la sostituzione negli esemplari meno recenti. E se la tela, a quattro strati, si può cambiare, i ricambi nuovi d'origine delle varie componenti non sono più disponibili e si possono trovare solo usati, senza avere la certezza del loro funzionamento. Anche gli alzavetri elettrici posteriori sono soggetti a guasti, così come il cambio SensoDrive, robotizzato a comando sequenziale. Le prime Pluriel lamentavano infiltrazioni di acqua, anche abbondanti, e rumorosità dovute all'aria che si infiltrava sotto alle guarnizioni. La Casa effettuava le riparazioni in garanzia, ma non è detto che tutti i proprietari ne abbiano approfittato.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CAPOTE RICONDIZIONATA	€ 1.200
FANALE POSTERIORE	€ 104
POMPA ACQUA E KIT DISTRIBUZ.	€ 75
COMPRESSORE CLIMA	€ 170
CATALIZZATORE (WALKER)	€ 424

● I club



C3 Pluriel Club Italia

Sito c3plurielclubitalia.forumfree.it

Email c3plurielclubitalia@gmail.com

Citroën Pluriel Club de France

Sito c3pluriel-fans.fr

Email contact@c3pluriel-fans.fr

● I libri



Un testo specifico sulla Pluriel

non è stato ancora scritto; quindi gli appassionati possono trovare notizie su questo modello nell'ambito di libri dedicati alla storia della marca, come quello della serie "Passione Auto" di Quattroruote: "Citroën 1916-2006 La storia e i modelli", Editoriale Domus. In francese segnaliamo "Citroën, Un génie d'avance", di Dominique Pagneux, Etai.



● Specialisti

C3 Pluriel Business

Sito c3plurielclubitalia.business.site

Email c3plurielclubitalia@gmail.com

Telefono 333/1490279

Fratelli Filippini

Sito fratellifilippini.it

Email emanuele.filippini@fratellifilippini.it

Telefono 045/501488

3 SU QUALE PUNTARE

Esteticamente le C3 Pluriel non si differenziano per la cilindrata, ma solo per alcuni elementi che sono stati aggiornati in occasione del modesto restyling del 2008: gruppi ottici di colore diverso, mascherina

grigia e logo sul cofano più grande. Tra i motori a benzina, è preferibile il meno potente quattro cilindri di 1.360 cm³ da 75 CV abbinato al cambio meccanico a cinque marce. La versione di 1.587 cm³ era infatti disponibile solo con trasmissione SensoDrive, che può mostrare alcune criticità. Un peccato, perché la potenza della versione 1.400 non permette prestazioni brillanti, anche a causa del peso che, con conducente, supera i 1.200 kg.

La ripresa è infatti modesta e per ottenere un po' di spunto occorre passare alle marce inferiori. Se si accende il climatizzatore, addirittura, si avverte un calo di potenza. Nell'uso normale, la Pluriel è comunque un'auto divertente, maneggevole e parca nei consumi. D'estate lo smontaggio degli archi longitudinali ha una controindicazione: le quattro sezioni che li compongono sono piuttosto ingombranti e vanno lasciate nel box. Più in generale, è consigliabile



CITROËN C3 PLURIEL D&G 2004-2005

4 IL MERCATO

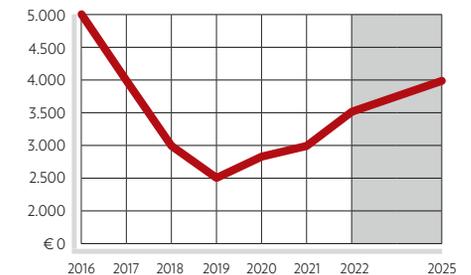
La C3 Pluriel, quotata da Ruoteclassiche 3.500 euro (indicazione unica per tutte le versioni a benzina), in realtà si può acquistare anche a cifre sensibilmente inferiori: ma si tratta di esemplari in cattive condizioni, spesso con il meccanismo elettrico della capote non funzionante, con carrozzeria in stato precario (caso frequente per un'auto che in molti casi ha vissuto prevalentemente in città) e con interni al limite della decenza. I nostri esperti consigliano di lasciar perdere e di non farsi ingolosire dal prezzo: riportare una Pluriel in condizioni accettabili costa sempre più del valore di riferimento. Posto che le versioni a gasolio, abbastanza diffuse ancora oggi, non hanno alcun interesse collezionistico, scegliere tra le versioni a benzina, 1.4 da 75 CV o 1.6 da 110 CV non è solo una questione di prestazioni (nettamente migliori per la 1.6, ovviamente), ma di affidabilità. Perché la trasmissione

robotizzata SensoDrive, di serie sulle 1.6, dopo percorrenze superiori ai 100 mila km è altamente probabile che dia problemi, sempre costosi da riparare. Meglio allora concentrare l'attenzione sulle più modeste, ma affidabili 1.4. Dove la quotazione di riferimento generica di Ruoteclassiche (3.500 euro per la label AB, 5.300 euro per quella A+) può essere poco indicativa, ma un punto di partenza per una trattativa, è quando ci si imbatte in una delle tante serie speciali che nel corso degli anni si sono succedute: Sundek, D&G, Gold by Pinko, Côte d'Azur e Charleston. Quest'ultima, con la caratteristica colorazione bicolore amaranto e nero tipica della Charleston su base 2 CV, è sicuramente la limited edition su cui puntare in prospettiva futura. Per il momento Ruoteclassiche non è in grado di stabilire una valutazione precisa per queste versioni. Però sembrerebbe corretto, analizzando i valori delle transazioni recenti, una maggiorazione di prezzo attorno al 20-30%. Che in prospettiva potrebbe salire molto... **RC**



CITROËN C3 PLURIEL 1.4

2003-2010



Da qualche anno le quotazioni delle Pluriel hanno iniziato a crescere. Per il momento Ruoteclassiche non distingue le serie speciali, che comunque meritano un sovrapprezzo.

l'allestimento Pack Techno, con schienali dei sedili anteriori in tinta carrozzeria, tasche a rete, tappetini reversibili, sedile passeggero regolabile in altezza, rivestimento dei sedili a nido d'ape. L'equipaggiamento di serie di tutte le Pluriel è ricco e comprende: volante regolabile in altezza e profondità, servosterzo, airbag, ABS, climatizzatore (automatico sulla 1.600), retrovisori elettrici (riscaldabili sulla 1.600), attacchi Isofix, quattro alzacristalli elettrici.

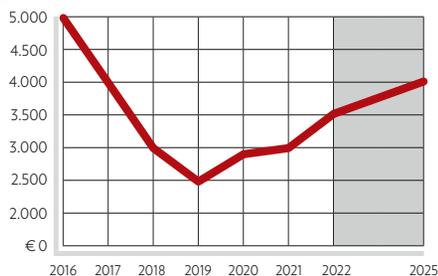
MEGLIO OPTARE PER IL MOTORE 1,4 LITRI CON CAMBIO MANUALE. BENCHÉ LE PRESTAZIONI SIANO MODESTE, CI SI DIVERTE

Come da tradizione Citroën, anche la Pluriel è stata realizzata in alcune serie speciali. La prima è stata, nel 2004, la Pluriel D&G, (Dolce & Gabbana) nei colori nero Onyx e grigio argento con loghi Swarovski, coprimozzi D&G, interni in pelle. Nel 2008 è stata la volta della Pluriel Gold by Pinko con finiture dorate e griffate; alla fine del 2008 viene introdotta la Charleston, ispirata all'omonima 2 CV del 1980, di cui riprende l'originale livrea bicolore bordeaux e nera.



↑ CITROËN C3 PLURIEL CHARLESTON 2008-2010

↓ CITROËN C3 PLURIEL 1.6 SENSODRIVE 2003-2010



Le 1.6 da 110 CV sono più brillanti e rare, ma sono penalizzate dal cambio robotizzato SensoDrive, che con gli anni tende a mostrare problemi di affidabilità.

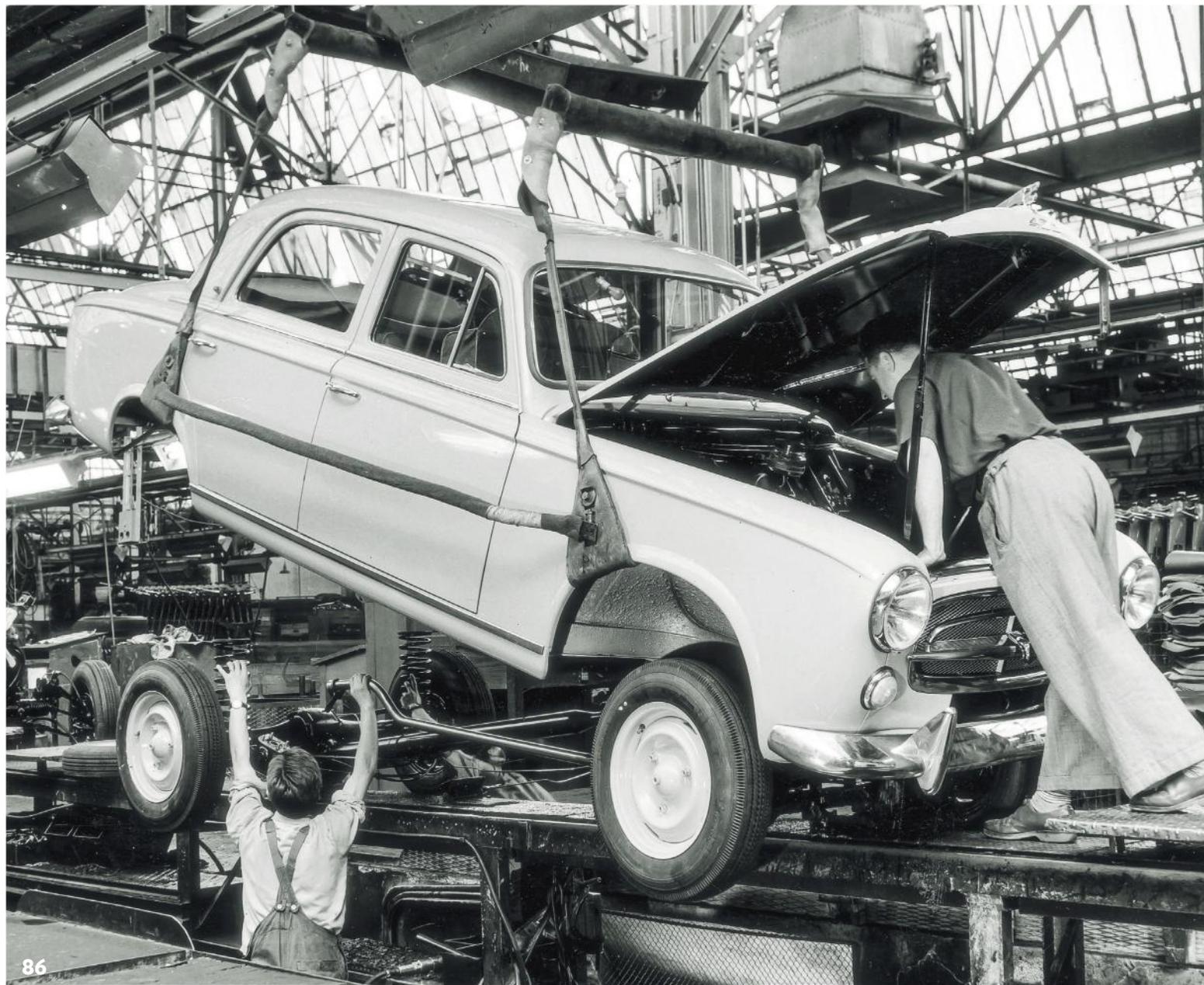


↑ CITROËN C3 PLURIEL SO CHIC

UN LEGAME INDISSOLUBILE

La prima automobile a circolare in Italia fu proprio una Type 3: era il 1893. Il nostro Paese quindi ha un legame particolare con la Casa del Leone. Con un budget sostenibile si accede a un mondo di coupé, cabriolet, berline, station e hot hatch

Testo di **Marco Di Pietro**





Storica alleanza
Nella pagina precedente, la catena di montaggio della 403: fu la prima vettura disegnata in collaborazione con la Pinin Farina. Qui a sinistra, la 404, sempre disegnata dall'atelier torinese. Sotto, la 204 Coupé.

Esistono da sempre i collezionisti di automobili Peugeot, da quando il motorismo storico ha mosso i suoi primi passi in Italia. Il nostro Paese vanta del resto un rapporto particolare con la Casa francese: la prima automobile a circolare nel Belpaese è infatti, nel 1893, una Peugeot e precisamente una Type 3. E nel 1926 la Casa francese avvia l'assemblaggio di vetture in uno stabilimento situato in viale Umbria, a Milano: un'avventura breve, ma comunque significativa. Nell'immediato dopoguerra si instaura un forte legame con Torino. Rilevante per la presenza sul nostro mercato della Peugeot è infatti l'accordo con la A. Pagani e Figli di Torino, intesa coronata da successo e che porterà alla fondazione nel 1961 della Sidauto, la quale rimarrà il punto di riferimento "commerciale" nel nostro Paese fino al 1969, quando la Casa del Leone opterà per una presenza ufficiale in Italia, scegliendo come sede Milano. Ma il capoluogo torinese è fondamentale per un altro motivo: nella prima metà degli anni 50 si avvia infatti la lunga e proficua collaborazione tra la Peugeot e la Pinin Farina, un binomio durato circa mezzo secolo, uno storico sodalizio dal quale scaturiscono autentici capolavori. Ma quali sono le doti che rendono le Peugeot ancora oggi apprezzate e ricercate dagli appassionati? La robustezza, l'affidabilità e la longevità: le auto del Leone sono costruite per durare nel tempo. E ovviamente lo stile. Per la Casa francese l'attenzione al proprio passato non è uno



slogan commerciale dell'ultimo momento, uno specchietto per le allodole, bensì un impegno ben radicato: è il 1982 quando Pierre Peugeot fonda L'Aventure Peugeot (dal 2015 L'Aventure Peugeot Citroën DS) al fine di salvaguardare il patrimonio della Casa e di promuovere l'attività "sociale" per diffondere la passione per il marchio. Nel 1998 nasce il Club Storico Peugeot Italia, con il supporto di Peugeot Automobili Italia, e nel 2000 si associa a L'Aventure Peugeot. La presenza della Casa madre a supporto degli appassionati è un vantaggio che si traduce non soltanto in un ricco programma di eventi culturali, raduni e manifestazioni dedicate, ma anche in un prezioso supporto sia nel reperimento della

documentazione sia nei restauri. E dal punto di vista del mercato tale attività desta un più elevato interesse da parte dei collezionisti verso la marca, con conseguente crescita delle quotazioni.

DALLA 403 ALLA 407 COUPÉ

Il parco circolante delle Peugeot in Italia va dai modelli degli inizi della motorizzazione alle auto dei decenni più recenti, fino alle youngtimer e alle instant classic. Comprendendo alcune icone che hanno fatto la storia dell'automobilismo e del collezionismo, come per esempio le cabriolet e coupé costruite in collaborazione con la Pininfarina (404, 504, 306 e 406) e le hot hatch 205 GTI, che sono considerate tra le migliori youngtimer ➔

➔ in assoluto. Ma anche oneste berline popolari come le 203-403 degli anni 50 e 60, le station wagon 404 (Break e Familiare), soprannominate le “navi del deserto” perché protagoniste della motorizzazione nei Paesi dell’Africa settentrionale, soprattutto nelle ex colonie francesi. Per giungere infine alla recentissima 407 Coupé, da acquistare (soprattutto nella motorizzazione V6 a benzina) senza indugio oggi, a prezzi da saldo, sicuri di una futura rivalutazione. Naturalmente il collezionismo Peugeot è fatto anche di modelli ancora più prestigiosi, che appartengono alla fascia alta del mercato internazionale, ma che esulano ovviamente dalla trattazione di questo volume che, come per tutta la collana “Guida al collezionismo”, pone

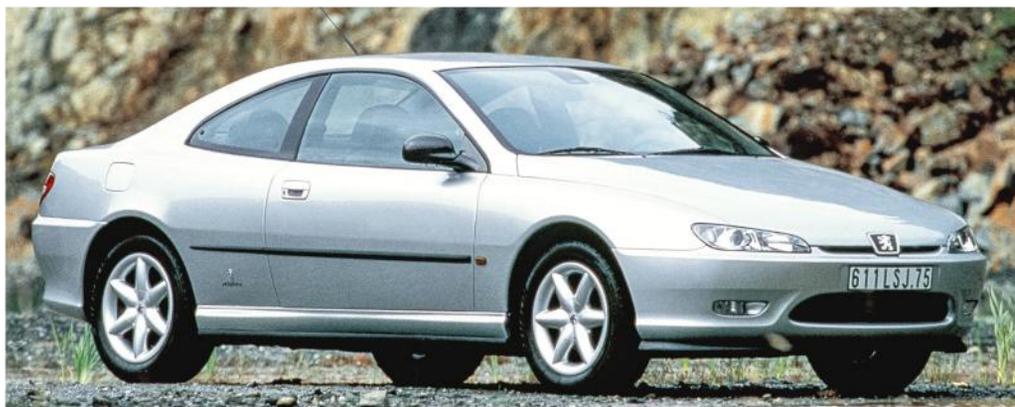
come limite massimo un budget di 40.000 euro, facendo riferimento alla quotazione della fascia AB del nostro listino.

GEMELLE DIVERSE

Peugeot è legata a Citroën fin dal 1974 e da allora marciano insieme pur conservando ciascuna una precisa identità di marca: a Ruoteclassiche è parso naturale abbinare le due marche anche in questa “Guida al collezionismo”, per offrire ai lettori una panoramica più ampia dei brand trattati in questa stagione 2022. Questo ha ovviamente imposto una selezione più ristretta dei modelli trattati per ciascuna delle due marche. Per Peugeot sono 11 i modelli trattati: la redazione di Ruoteclassiche ha cercato di individuare alcuni tra

quelli più interessanti e ancora presenti in discreto numero nel parco circolante. Ecco che da questa scrematura sono uscite fuoriserie coupé e cabriolet, dalla 404 alla 504, le 204-304, le 205 e 306, la 206 CC e le 406 e 407. Con l’aggiunta delle 403 e 404 berline e familiari e delle “piccole pesti” 205 GTI e Rallye, con le eredi 206 GT, GTI e RC. Sicuramente questa scelta solleverà le proteste di qualche appassionato della marca, che rileverà alcune mancanze gravi (per esempio le 104 ZS, le ammiraglie 604, le 405 Mi16, le edizioni sportive della 106), ma purtroppo ogni selezione impone delle esclusioni, sia pure dolorose. E comunque lascia aperta l’opportunità di tornare, nei prossimi anni, a trattare la marca del Leone.





Le sportive del Leone

Nella pagina precedente, la splendida 504 Cabriolet, una delle storiche Peugeot più apprezzate dai collezionisti. In alto, la 205 GTI 1.9, indiscutibile icona nel segmento delle hot hatch. Sopra, la 406 Coupé, autentico capolavoro della Pininfarina. A destra, la 206 CC, con tettuccio rigido retrattile, soluzione inventata dalla Casa negli anni 30. Sotto, la 407 Coupé.



IN ATTESA DI DECOLLO

È possibile rilevare alcuni trend di mercato specifici per le Peugeot: i modelli fuoriserie d'alta collezione, come detto in precedenza, appartengono al segmento del collezionismo esclusivo, e veleggiano verso valori di mercato molto elevati (ma esulano da questa guida); le "fuoriserie" di Pininfarina come le 404 e 504 sono ormai riconosciute come modelli dall'elevato apprezzamento e vantano una nutrita schiera di cultori. Soprattutto all'estero, ma sono in crescita anche in Italia e la scarsità di esemplari in vendita costringe talvolta all'acquisto in altri Paesi, sebbene a prezzi talvolta superiori ai nostri listini ufficiali. Le 205 sportive sono un punto di riferimento del mercato delle youngtimer, con un'ascesa dei prezzi che negli ultimi anni ha avuto un'impennata molto significativa. Ma esistono tanti modelli marcati Peugeot che sono, per il momento, ancora ai margini del mercato, cioè non hanno ancora espresso tutto il loro potenziale di rivalutazione. Il dato positivo è che questi modelli rappresentano un ottimo investimento di prospettiva. Chiariamo il concetto con un esempio: la 407 Coupé, modello recente, ancora non storico ma di sicuro interesse collezionistico nei prossimi anni, oggi si acquista a cifre quasi simboliche. Le versioni a benzina (le uniche con prospettive di crescita) sono rare, ma chi le acquista oggi "per un tozzo di pane" fa sicuramente un affare.

RESTAURO AGEVOLATO

Il collezionista Peugeot si avvale di un vantaggio: i ricambi sono abbastanza facili da reperire. E ciò che non si trova in Italia lo si può reperire sul web attingendo alla disponibilità dei mercati esteri, ovviamente in Francia soprattutto. Dove la cultura storica Peugeot è più diffusa e il mercato della ricambistica più fiorente. Come accennato, il supporto ufficiale della Casa è un aiuto fondamentale nei restauri; altrettanto indispensabile è la presenza di tanti sodalizi "minori", che operano talvolta soltanto a livello di forum su Internet: sono luoghi di incontro virtuali che agevolano la ricerca storica e forniscono preziose indicazioni per identificare le specifiche originali delle vetture. **RC**

ASSE PARIGI-TORINO

Con questa berlina inizia la prolifica collaborazione con la Pinin Farina, destinata a durare per circa mezzo secolo. È anche la vettura che fa conoscere il marchio sui mercati internazionali. La versione station è una scelta indovinata per chi vuole caricare di tutto con stile

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



PEUGEOT 403

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

È il modello che ha segnato il debutto di una delle collaborazioni più lunghe e prolifiche nella storia dell'automobile: quella tra la Peugeot e la carrozzeria Pinin Farina (dal 1961 Pininfarina). Anima alsaziana (tutta sostanza, niente fronzoli, affidabilità assoluta) e charme latino, elegante e impeccabile nelle proporzioni, si intersecano in uno dei modelli più iconici di quelli che i francesi chiamano "les trente glorieuses", cioè il lungo periodo che va dal primo dopoguerra alla metà degli anni 70. Prima che il sodalizio si creasse, a Sochaux non

avevano le idee molto chiare sulla loro immagine stilistica. Erano transitati da un'audace interpretazione dello streamline d'anteguerra (con le 402 e 202 e i loro fari centrali nascosti dietro la griglia) a una berlina molto à la page, la 203, che pareva una Packard in sedicesimo. Il modello di stile della 403, a dar retta ai bene informati,



sarebbe stato in realtà una maquette proposta alla Lancia per la futura Flaminia, dalla Casa torinese rifiutata. Comunque sia andata, è un fatto che la prima tre volumi della marca abbia contribuito in modo determinante a far conoscere la Peugeot sui mercati internazionali. Con essa la marca ha anche superato la monocultura dei tempi della 203 (cioè, l'averne un solo modello sulle linee di produzione); la nuova berlina si è affiancata a quest'ultima, cominciando la costruzione di una gamma di cui ha rappresentato la zona alta, pur essendo solo una millecinque. Anche se in chiave collezionistica il diesel non ha rilevanza, non possiamo non sottolineare come la 403 sia anche stata la prima Peugeot proposta con un motore a gasolio. E questo quando solo la Mercedes-Benz osava fare altrettanto.

QUOTAZIONI

Nel nostro listino le **403 Berlina e Familiare** vanno dai 5.000 euro della 4 porte con motore a gasolio (prima auto diesel di serie in Francia) ai 9.200 euro della 403 Familiare. La wagon in condizioni immacolate raggiunge i 13.800 euro.

Valore minimo € (label AB)

5.000

Valore massimo € (label AB)

9.200

2 RESTAURO

La colpa è della guarnizione inferiore della porta. Si fessurava, si distaccava e nessuno la sostituiva, tanto bene o male la tenuta pareva garantita. Ma non lo era, perché acqua e umidità si infiltravano sin dentro il pianale, annidandosi tra il tappeto di fondo e la lamiera, soggetta così a corrosione certa, il più delle volte passante. È un male che affligge la stragrande maggioranza delle 403, specie dal lato guida dove il tubolare è stato più esposto all'usura. Il rimedio c'è: esistono in commercio semipianali anteriori di produzione argentina, da rifilare e saldare dopo avere eliminato quelli marcati, che calzano a pennello anche se - per amore di originalità - bisogna essere consapevoli che, pur essendo di buona fattura e presentando spessori anche superiori a quelli d'origine, le nervature di rinforzo non sono identiche a quelle fatte a suo tempo dalle presse di Sochaux. Un altro punto debole sono i longheroni, che vanno ispezionati sul ponte. È fondamentale,

questo passaggio, più che su altre auto perché in realtà quelli che si vedono una volta sollevata la vettura non sono le vere strutture portanti longitudinali, ma delle carenature imbullonate: imperativo toglierle e controllare cosa c'è sotto. Attenzione anche alle cornici dei fari, che spesso nascondono importanti ossidazioni. La meccanica è semplice e robusta; qualche attenzione richiede la testata, che va sostituita se arrugginita. L'abitudine di molti utenti dell'epoca di coprire i sedili con foderine originali Peugeot ha preservato i tessuti; più complessa la ricostruzione dell'imbottitura (crine e feltro sino al 1958, gommapiuma in seguito): il trucco è non esagerare con lo spessore, sia per rispettare i livelli standard sia per non sottoporre il rivestimento a una tensione anomala, con il rischio di strapparli. In generale, trattandosi di un modello sostanzialmente sconosciuto dagli artigiani italiani, è bene informarsi con molta cura sul tipo di tessuto impiegato sull'anno e sulla versione che avete sott'occhio, e guidare il tappezziere nelle operazioni di ripristino.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

AMMORTIZZ POST. (COPPIA)	€ 130
CARBURATORE SOLEX 32	€ 200
RETROVISORE ESTERNO	€ 60
CANTONALE PARAURTI ANT.	€ 75
PROIETTORI ANT. (COPPIA)	€ 320

● I club



Club Storico Peugeot
ITALIA

Club Storico Peugeot Italia

Legato direttamente alla Casa madre, è il punto di riferimento per tutti gli estimatori del marchio

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

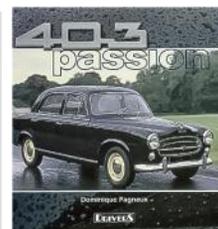
Club 403

Sito club403.org

Club Peugeot 403 203 Franc Comtoises

Sito club403.fr

● I libri



Dedicati alla 403 troviamo

“La Peugeot 403 de mon père” di Dominique Milleron, edizioni Etai e “Peugeot 403 passion” di Dominique Pagneux edito da Driver. Altrimenti è menzionata all'interno della pubblicazione “Peugeot Les plus emblématiques 1950-2010” di Patrice Vergés, edizioni Etai.

● Specialisti

Alepoc

Sito alepoc.shop

Email contact@alepoc.shop

Ichard

Sito ichard.fr

Email ichardjp@ichard.fr

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

3 SU QUALE PUNTARE

Siamo certi che, appena avete letto 403, avete subito pensato al Tenente Colombo e alla sua malandata eppure irresistibile Cabriolet. Dobbiamo, purtroppo, smorzare i vostri entusiasmi: le sue quotazioni

(come pure quelle della coupé) eccedono la nostra soglia di budget di 40 mila euro, dunque per desiderare una 403 secondo le regole di questa collana bisogna accontentarsi di una berlina o di una familiare. Accontentarsi per modo di dire, visto che di frecce al proprio arco ne ha comunque davvero tante. Nata nel 1955 con un 1.468 cm³ da 58 (poi 65) CV, la quattro porte è poi stata declinata, dal 1960, anche nella variante 403 Sept

(la denominazione indica la potenza fiscale in Francia) che riprendeva lo stesso motore 1.300 da 54 CV della 203, subito dopo la fine del suo ciclo produttivo. Anche il volante derivava da quest'ultima. Se la "Sette" ha il fascino della berlina essenziale, cruda, in fondo molto coerente con lo spirito severo delle Peugeot di un tempo, non c'è storia: la millecinque è molto più tonica e meglio rifinita. Se avete l'avventura di imbattervi in



PEUGEOT 403 1955-1966

4 IL MERCATO

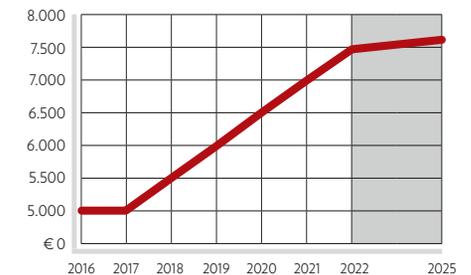
Con la sua linea aggraziata, frutto della collaborazione di Pinin Farina con il centro stile della Casa francese (rapporto che ricordiamo inizia proprio con questa vettura, per continuare per circa mezzo secolo), e la sua meccanica robusta e affidabile, la 403 ebbe un grande successo in Francia. Un gradimento testimoniato oltre ogni ragionevole dubbio dalla produzione: oltre 1,2 milioni di esemplari costruiti in 12 anni. In Italia se ne vendettero poche, non tanto per la qualità dell'auto o per mancanza di rete di distribuzione (che anzi c'era ed era già molto efficiente), quanto piuttosto perché in quegli anni il mercato era quasi totalmente in mano ai costruttori nazionali. Nel caso specifico la Peugeot "invadeva" il territorio di caccia appannaggio della Lancia. Qualche esemplare comunque è stato venduto ed è sopravvissuto fino ai giorni nostri. I valori di mercato sono medio-bassi,

con poche variazioni nel tempo. Le diesel sono una rarità e con quotazioni stabili da tempo immemore, pur essendo interessanti dal punto di vista storico perché la 403 è stata la prima auto a gasolio di serie in Francia (come la Fiat 1400 in Italia). I valori delle Familiari sono un po' più alti, perché sono versioni più rare; le 8 CV (la potenza fiscale in Francia), cioè le 1.500, sono più quotate rispetto alle 7 CV, che adottavano il più economico motore 1.300 derivato dalla precedente Peugeot 203. Anche perché gli allestimenti delle 7 CV sono più spartani. Il mercato delle 403 è basato sulla fama della versione Cabriolet, che è universalmente nota come l'auto del Tenente Colombo della fortunata serie televisiva. Questa versione ha ovviamente quotazioni molto elevate (ben oltre il nostro limite fissato a 40.000 euro), che esulano da questa analisi. Per le berline e le station wagon non è prevista una rivalutazione importante nei prossimi anni: le quotazioni rimarranno pressoché stabili. **R/C**



PEUGEOT 403

1955-1966



La scarsità di esemplari presenti in Italia non permette di distinguere le quotazioni in base all'allestimento: in Francia le versioni più accessoriate possono valere il 20% in più.

un esemplare precedente il 1959, troverete un bel leoncino rampante al centro del cofano motore, successivamente eliminato per le normative di sicurezza: non era esattamente il massimo in caso di investimento di un pedone. Visto oggi in chiave vintage, secondo noi è uno di quei dettagli che fa la differenza. L'alternativa alla berlina è la Familiare: se già la 403, per il collezionista italiano, è una scelta molto distintiva perché è un modello

LA VERSIONE STATION È RARA, MA VALE LA PENA: SETTE POSTI E UN BAULE IMMENSO, È IDEALE PER IL TEMPO LIBERO

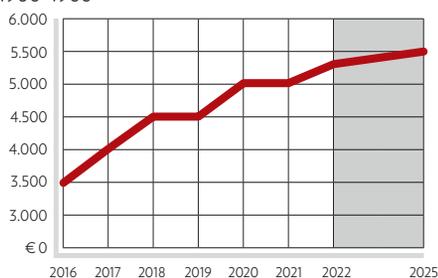
assai poco diffuso da noi all'epoca (dazi e dogane rendevano poco competitive le marche estere), la break è un'autentica mosca bianca. Lo stile un po' furgonesco del suo posteriore tradisce lo spirito di un'epoca in cui vetture del genere erano pensate più per il lavoro che per lo svago. Ma con i suoi sette posti e un baule immenso è una scelta intelligente e pratica sia per l'uso in famiglia sia per il tempo libero.



↑ PEUGEOT 403 FAMILIALE 1956-1962

↓ PEUGEOT 403 SEPT

1960-1966

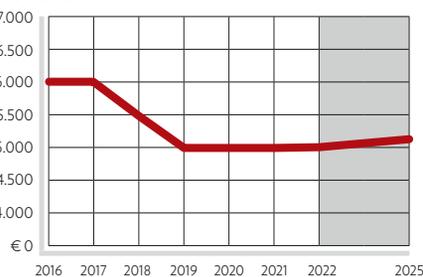


L'edizione economica della 403 adotta un meno brillante motore 1.300 e un grado di finitura più semplificato: questo determina un valore più basso.



↑ PEUGEOT 403 DIESEL

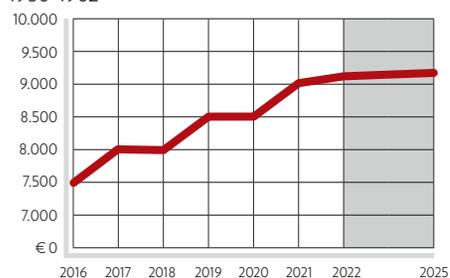
1959-1966



Pur essendo importante dal punto di vista storico perché è la prima auto a gasolio francese di serie, le quotazioni della 403 Diesel sono in leggero calo.

↓ PEUGEOT 403 FAMILIALE

1956-1962



In Italia deve in parte la sua notorietà per essere stata l'auto di famiglia scelta negli anni 60 dallo statista Aldo Moro. In Francia le quotazioni sono ben superiori a quelle della berlina.



SERietà D'INTENTI

Pinin Farina interpreta le linee spigolose di scuola americana con grande eleganza. E infatti sono minimi gli aggiornamenti estetici introdotti negli oltre dieci anni di vita del modello. Riuscite anche le versioni coupé e cabriolet, allestite presso l'atelier torinese

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

“Peugeot, c'est serieux”. Questo slogan istituzionale, in cui c'è tutta l'essenza della marca - la serietà - inizia a circolare proprio ai tempi della 404. Che continua il cammino, costante e scrupoloso, di internazionalizzazione iniziato con la 403. Se per il collezionista nostrano la 403 è una scelta talmente insolita da rasentare lo snobismo, la 404 - molto più diffusa all'epoca anche in Italia - può invece rappresentare la classica auto che sollecita affettuosi ricordi familiari. Tra le due ci ballano appena cinque anni e pochi



centimetri cubi: la 404 nasce infatti millesei e si avvicina ai due litri solo in esecuzione diesel, scendendo a millecinque nella versione semplificata 404/8 perlopiù destinata alle flotte aziendali e alla pubblica amministrazione. Ma mentre la 403 aveva uno stile morbido, la 404 - sempre disegnata da Pinin Farina - si lascia sedurre dalle

spigolosità di scuola americana, interpretate con grande garbo. Osservata di fianco, è praticamente identica alle Fiat 1800 - 2100, su cui in effetti il carrozziere aveva firmato una consulenza per la finalizzazione dello stile. Peugeot è seria anche perché, pur procedendo a piccoli passi, non si lascia sfuggire l'occasione di un nuovo modello per introdurre alcune innovazioni significative, che vengono centellate nel corso della carriera: l'iniezione meccanica - la 404 è la prima berlina di serie europea ad adottarla, nel 1962 - il cambio automatico (1965) e una gamma di sportive (coupé e cabriolet) che sono non solo disegnate, ma per la prima volta anche prodotte dalla Pinin Farina. E che, a differenza del passato, non sono delle berline tagliate o abbassate, ma delle vetture sostanzialmente autonome.



QUOTAZIONI

Entry level è la Familiare a gasolio: 3.300 euro se in buone condizioni (5.000 se perfetta). Al vertice troviamo la rara versione Cabriolet, quotata 33.500 euro se in condizioni corrispondenti alla label AB; un esemplare da concorso supera i 50.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.300

33.500



2 RESTAURO

Ci sono due grandi, classici errori, in una 404 che non sia stata correttamente restaurata. Il primo riguarda il pianale, che quasi sempre si trova nero (con o senza aggiunta di mastice isolante) e invece dev'essere in tinta vettura. Certo, sotto la moquette di fondo nessuno se ne accorge però... L'altro, che interessa esclusivamente i modelli precedenti il 1964, è trovare un motore con cinque supporti di banco al posto di quello a tre (le misure interne non cambiano, così come i punti di ancoraggio). Sicuro che è più affidabile perché sopporta meglio gli alti regimi; però non è quello con cui è uscita di fabbrica. Come smascherare l'eventuale trapianto? Controllando i numeri identificativi, che sono rigorosamente gli stessi per motore e telaio (quando si dice matching number...); in più, il propulsore ha una cifratura specifica e aggiuntiva sul blocco. Se l'emozione di guidare una delle prime di serie con iniezione Kugelfischer può essere comprensibile, sappiate che

tenerla regolata è un terno al lotto: è complessa di suo, in più quasi nessuno sa metterci mano. Uno stratagemma potrebbe essere quello di rivolgersi a uno specialista Lancia (le Flavia adottavano un'alimentazione simile). L'altra buona notizia è che si trovano in commercio kit di riparazione. Capitolo interni: le sofferenze arrivano dalla balza inferiore della plancia imbottita di poliuretano espanso che si spappola. Nessuno la riproduce e gli artigiani in genere vanno in crisi con questi pezzi anche disponendo di un campione: meglio armarsi di pazienza e cercare nei mercatini (francesi) un ricambio d'occasione. Cabriolet e Coupé soffrono di corrosione del pianale: una ditta transalpina fornisce fondi ricostruiti di grande qualità e conformi agli originali. Unico problema, un semipianale costa almeno 800 euro e richiede tempi di lavorazione lunghi. Si trovano in vendita capote di numerosi colori, ben fatte e relativamente economiche (600 euro): anche se sono ben assortite alla nuance della carrozzeria, non sono corrette perché la 404 Cabriolet ha sempre montato mantici neri.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

KIT GANASCE FRENO	€ 70
AMMORTIZZ. ANT. (COPPIA)	€ 135
PROIETTORE	€ 65
MOTORINO AVVIAMENTO	€ 85
RADIATORE	€ 100

• I club

le Club
404

Le Club 404

Sodalizio francese nato nell'ottobre del 1982, con oltre 700 soci iscritti da tutto il mondo.

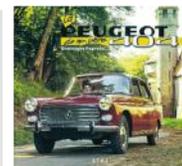
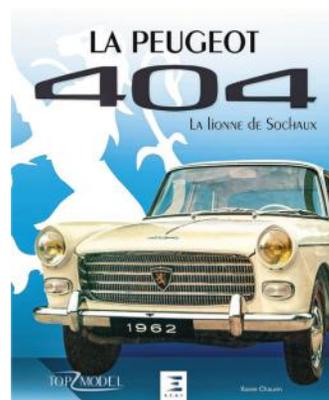
Sito leclub404.com

Club Storico Peugeot Italia

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

• I libri



Per chi mastica il francese

ecco due volumi editi da Etai:

“La Peugeot 404 La lionne de Sochaux” di Xavier Chauvin e “La Peugeot 404 de mon père” di Dominique Pagneux. Diversamente si può ripiegare sul più generico “Peugeot Les plus emblématiques 1950-2010” di Patrice Vergés, edizioni Etai.

• Specialisti

Alepoc

Sito alepoc.shop

Email contact@alepoc.shop

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

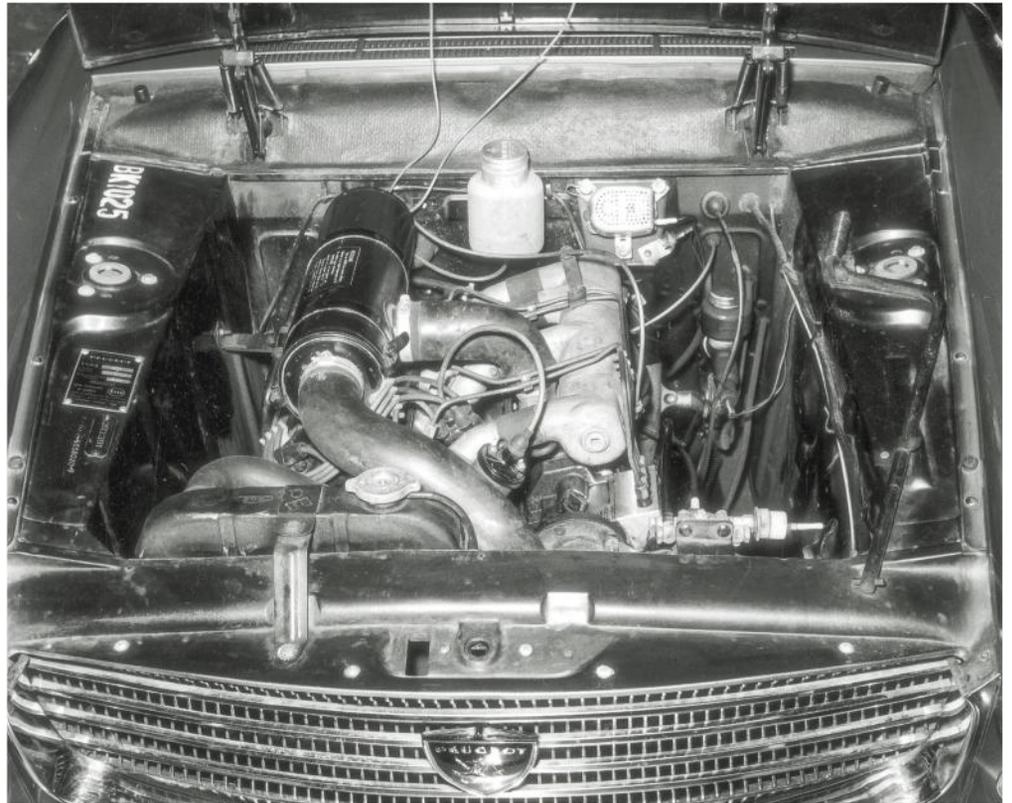
Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

3 SU QUALE PUNTARE

Si scrive Rouge Tango, si legge arancione. È la tinta, sgargiantissima - come tale assai poco Peugeot, ma proprio per questo assai curiosa - con cui la 404 viene lanciata il 13 maggio 1960. E che verrà mantenuta solo per i primi mesi di produzione insieme a un'altra caratteristica: il tetto apribile di serie, che successivamente sarà un equipaggiamento a richiesta, o riservato agli allestimenti superiori. Nell'improbabilità che ne troviate una con questa irresistibile nuance (nel caso, avete la nostra stima e persino un po' la nostra invidia) vi suggeriamo, tra le molte varianti di berlina proposte nel prosieguo, la Super Luxe, che nasce nell'autunno 1960 e tiene fede al suo nome con un equipaggiamento raro da riscontrare su una vettura di classe media. Pensate solo che i rivestimenti in pelle sono standard, come lo sono le coppe ruota maggiorate, il cruscotto nero anziché chiaro, i sedili anteriori separati e completati da un bracciolo centrale che integra un portacarte. Oggi può sembrare una banalità: sessant'anni fa era una piccola rivoluzione. E comunque, è uno di quei dettagli che nell'uso quotidiano si rivelano straordinariamente pratici. Tanto per sottolinearne lo status giocando nuovamente coi colori, la Super Luxe è (all'inizio) unicamente argento metallizzato. È su questa versione alto di gamma che alla fine del 1962 arriva il motore a iniezione, il cui debutto è avvenuto sulla Cabriolet alcuni mesi prima, che fa salire la potenza del 1.618 cm³ da 72 a 85 cavalli SAE. È evidente che, nel lungo cammino verso la costruzione di una gamma articolata, alla 404 viene assegnato il ruolo di ammiraglia, per cercare di contrastare la più anziana (anagraficamente) ma più moderna (enormemente) Citroën DS. L'innesto può apparire un po' forzato, e certamente lo è. Però se lo interpretiamo in prospettiva collezionistica presenta il vantaggio che ci si portano a casa finiture da limousine al prezzo di una vettura popolare. Nulla togliendo al fascino

PEUGEOT 404 SUPER LUXE 1960-1969



PEUGEOT 404 CABRIOLET 1961-1968



e alla funzionalità delle 404 cosiddette "lunghe" (la Break a cinque posti e la Familiare a sette-otto, sviluppate su un passo maggiorato di 19 cm) l'altra 404 da comperare, secondo noi, è la Cabriolet. Per un modello che è rimasto sulle linee di produzione - comprendendo le derivate commerciali - per oltre diciotto anni - la sportiva scoperta è innanzitutto la primula rossa: appena 10.387 unità in sei anni (1961-1968) su un totale di 2.885.374 esemplari. Solo la Coupé è stata costruita in quantità ancora inferiori (6.837 pezzi). Per quanto riprenda il pianale della berlina, con lo stesso passo di 2 metri e 65, la decappottabile ha lamierati totalmente diversi, che conservano il family feeling con la quattro porte, ma le conferiscono una leggerezza e una classe superiori, con quello scasso nella cintura, subito dietro la porta, che la rende così caratteristica. Esistono due serie distinte della

**LA SUPER LUXE
DIVENTA NEL 1962
LA PRIMA BERLINA
DI GRANDE SERIE
A INIEZIONE.
LA POTENZA SALE
DA 72 A 85 CV SAE**

Cabriolet, che nel settembre 1966 adotta (come pure la Coupé) una calandra ridisegnata, con due faretto di profondità rettangolari e nuovi gruppi ottici secondari a sviluppo orizzontale. Con uno score di 2.280 pezzi soltanto, questa seconda serie è ancora più rara della prima; gli appassionati del modello le preferiscono tuttavia la purezza stilistica delle origini, con la griglia sgombera da elementi e i lampeggiatori circolari. Quanto infine alla Coupé, è la classica sportiva chiusa derivata da quella scoperta, con un padiglione che fa pensare a un hardtop saldato, il che ne sottolinea lo charme un po' desueto. Come desueta è, su entrambe le varianti a due porte, la leva del cambio al volante come sulle altre 404. Ma questi dettagli fanno parte del loro fascino.

4 IL MERCATO

La 404 è stata una world car: è stata costruita in ogni parte del globo. Rimasta in produzione dal 1960 al 1975 (e i derivati commerciali fino al 1980) per un totale di quasi 3 milioni di esemplari, ha riscosso un grande successo a livello globale. Ne sono state vendute anche in discreto numero in Italia, grazie alla piacevole linea disegnata con il contributo di Pinin Farina, che ha anche allestito le affascinanti versioni Cabriolet e Coupé. Oggi le berline si collocano in una fascia di prezzo medio bassa, con un markup per le versioni Super Luxe (a carburatori o a iniezione) e una maggiorazione anche per le station wagon, chiamate Break in versione a 5 posti e Familiare se a 7/8 posti. La 404 piace perché è ben rifinita, robusta e affidabile. Le diesel erano utilizzate anche da noi come taxi o per il noleggio con conducente: molte hanno

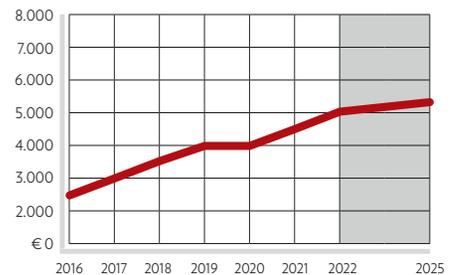
finito i loro giorni nei Paesi dell’Africa settentrionale di lingua francese, esportate per decenni come le successive 504. Erano note come le “navi del deserto”. Acquistare oggi una 404 è un affare, anche se non ci si può aspettare una forte rivalutazione (come avviene del resto per tutte le berline di classe media degli anni 70, se non hanno un’accentuata sportività). Ricercate sono le Super Luxe, con vernice metallizzata, tetto apribile (un accessorio molto diffuso anche sulle 404 in allestimento più economico) e distinte da un livello di finitura di notevole qualità, quasi da contemporanea Mercedes. Le Cabriolet e le Coupé (costruite rispettivamente in 10.387 e 6.837 esemplari) sono nettamente più quotate e sono considerate tra le più affascinanti Peugeot prodotte dal dopoguerra a oggi. Appartengono a una fascia di mercato internazionale, con quotazioni che oscillano in base alle transazioni d’asta

AL VERTICE SI PONGONO LA CABRIOLET E LA COUPÉ, ENTRAMBE ALLESTITE DALLA PININFARINA

o alle trattative tra privati monitorate dal Registro di marca. Nei nostri listini la Cabriolet ha una quotazione di riferimento di 33.500 euro (fascia AB), ma può arrivare a superare i 50.000 euro se in condizioni spettacolari. La Coupé vale un po’ meno: da 26.000 a 39.000 euro (rispettivamente nella label AB e A+). Mentre per le berline e le familiari la crescita del valore sarà sempre modesta, per queste “fuoriserie” gli esperti pronosticano un innalzamento ulteriore di elevata entità. **RC**

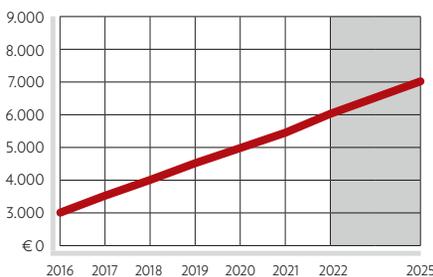


PEUGEOT 404
1960-1975



Le quotazioni della berlina sono inferiori a quelle delle meno diffuse Break e Familiare. Crescono, pur rimanendo entro livelli di prezzo molto bassi. Il trend è di una salita contenuta.

PEUGEOT 404 SUPER LUXE
1961-1969

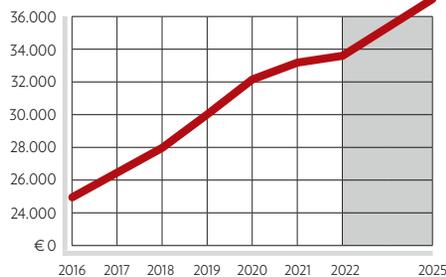


È questa la berlina da cercare, lussuosa e ben accessoriata; dal model year 1962 è proposta anche con il motore a iniezione. Presenta buone prospettive di crescita.



➔ PEUGEOT 404 CABRIOLET

1961-1968

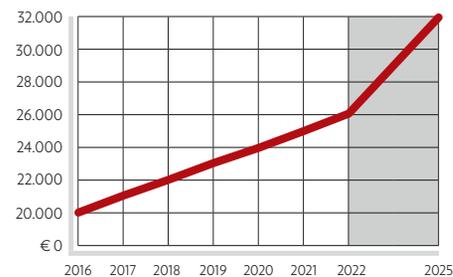


Una delle più belle automobili degli anni 60 e tra i capolavori della Pininfarina. Le quotazioni sono in forte crescita e soggette a valutazioni di carattere internazionale.



← PEUGEOT 404 COUPÉ

1962-1968

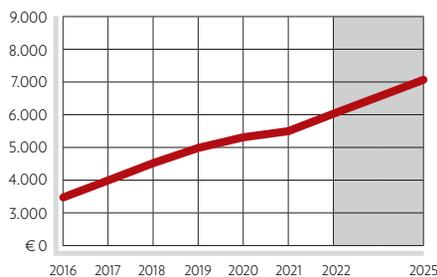


Affascinante quanto la Cabriolet, ma più rara perché prodotta in numeri inferiori. Ciononostante la quotazione è più bassa, ma anche in questo caso è destinata a salire.



➔ PEUGEOT 404 BREAK - FAMILIALE

1962-1971

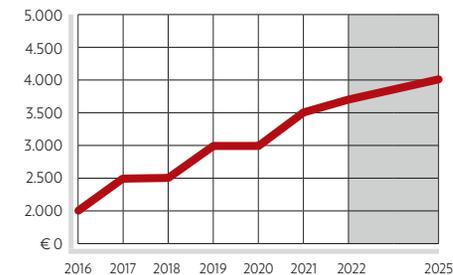


Soprannominata "nave del deserto", era abbastanza popolare anche in Italia, soprattutto nelle regioni del Sud, dove veniva utilizzata per il noleggio con autista. Valori in crescita.



← PEUGEOT 404/8

1968-1969



Edizione economica della 404, adotta un meno brillante motore 1.500, derivato dalla precedente 403. L'allestimento è decisamente molto spartano. Poco ricercata.



SCELTA ALTERNATIVA

Portano al debutto una nuova immagine di sportiva. Ereditano le innovazioni tecniche dell'omonima berlina: trazione anteriore, motore trasversale, sospensioni a quattro ruote indipendenti e impianto frenante misto dischi-tamburi

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



PEUGEOT 204 CABRIOLET

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Auto del genere, i francesi le chiamano *decalées*: noi potremmo tradurlo con alternative. Di certo sono molto diverse dall'immagine di coupé e cabriolet che avevano fornito al pubblico le precedenti 203, 403 e soprattutto 404. Il che è in fondo del tutto naturale, visto che a essere diverse sono prima di tutto le berline da cui queste due sportive derivano. Anzi, "la" berlina dal momento che il modello fondamentale di questa coppia è la 204, di cui la 304 rappresenta un upgrade. Con la fondamentale differenza che, mentre nella

tre volumi le difformità tra le due le fanno tanto il frontale quanto la coda, sulle sportive (e le Break) la discriminante è solo la porzione anteriore: dietro, sono sostanzialmente identiche. Il che, per la Cabriolet, significa coda relativamente lunga e ben armonizzata su una scocca accorciata di quasi 29 cm rispetto alle altre



versioni, mentre per la Coupé c'è il passaggio a un profilo fastback. Ma al di là delle questioni estetiche, sono tecniche le grandi disparità tra le 204 - 304 e le Peugeot che le hanno precedute: è con la 204 che, nel 1965, debuttano la trazione anteriore e il motore trasversale, con cambio sotto e circuito unico di lubrificazione. Ma arrivano anche una nuova famiglia di motori monoalbero in alluminio, le sospensioni a quattro ruote indipendenti e l'impianto frenante misto con dischi davanti e tamburi dietro. Insomma le 204 e 304 rappresentano uno dei capitoli più significativi nella storia Peugeot. Puntare sulle due sportive è un modo per associare l'interesse per la loro avanguardia tecnologica a un'immagine ancora più anticonvenzionale e progressista delle berline corrispondenti: è davvero il momento di rivalutarle.

QUOTAZIONI

Il valore più basso è quello della **304 Coupé**, che in buone condizioni viene quotata 5.300 euro (perfetta vale 8.000 euro); al vertice della famiglia le 204 Cabriolet e 304 S Cabriolet, che toccano i 7.300 euro (11.000 euro nella fascia A+). La 304 S Coupé si ferma a quota 6.000.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

5.300

7.300

2 RESTAURO

Anche se le coeve sportive costruite dalla Pininfarina sono messe tutto sommato peggio, nemmeno le 204 Coupé e Cabriolet se la passano bene in termini di corrosione. Siamo ancora all'epoca delle lamiere non trattate, dunque bisogna mettere in conto un controllo accurato dei fondi, degli archi ruota anteriori e soprattutto del cofano bagagli. E tanto per restare nelle brutte notizie, è praticamente impossibile trovarne in demolizione. Pare che gli ultimi siano andati via a metà degli anni 80, a prezzi per l'epoca molto elevati (800 mila lire). Oltre a riservare un occhio di riguardo a questo componente, è bene munirsi di una calamita con cui "auscultare" tutte le lamiere: dove non attacca, significa che prima della scocca (o di quel che ne rimane) c'è uno spesso strato di stucco. La griglia anteriore, particolarmente fragile, al minimo urto si deforma: è per questa ragione che molti esemplari montano rostri after market ai paraurti, tanto discutibili in

termini estetici e di rispetto dell'originalità quanto funzionali. Le numerose varianti negli allestimenti interni (in fondo, parliamo di due modelli, due carrozzerie e nove anni di produzione complessiva) consigliano grande attenzione alle numerose "insalate" di pezzi che si trovano in circolazione. Le 204 e 304 più critiche sono quelle con rivestimenti in vinilpelle, che si squama a cipolla facendo saltare lo strato esterno e conservando solo la tessitura inferiore alla quale era in origine incollato. Dà molti meno pensieri la meccanica, ma anche qui ci sono alcuni controlli da fare. Nei primi due anni la 204 aveva una sospensione motore a due bielle, diversa dalle successive, più delicata. I millecento delle 204 e i milletrè a carburatore singolo della 304 sono abbastanza facili da regolare. Più capriccioso da mettere a punto il doppio corpo Solex delle 304 S. I leveraggi del cambio prendono gioco con grande facilità compromettendo la precisione degli innesti. Anche la pompa idraulica che gestisce freni e frizione chiede di essere regolata con frequenza e scrupolosità.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

CAPOTE	€ 600
ALTERNATORE (304)	€ 340
PROIETTORE (204)	€ 130
PARAURTI ANTERIORE (204)	€ 250
GUARNIZIONE PARABR. (304)	€ 100

• I club



Amicale 204-304

Sodalizio francese affiliato a L'Aventure Peugeot. Il sito ha una sezione dedicata agli specialisti

a cui rivolgersi per ricambi e restauri.

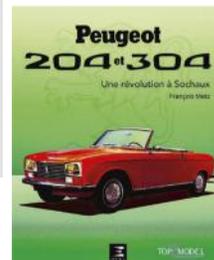
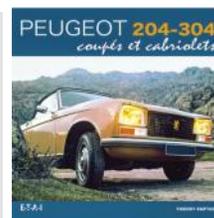
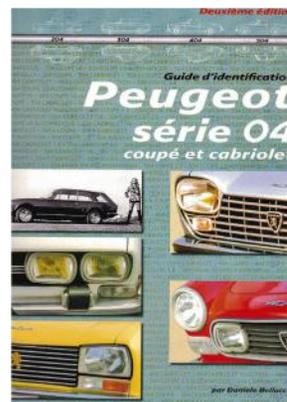
Sito amicale-204-304.com

Email bureau@amicale-204-304.com

Club Storico Peugeot Italia

Sito clubstorico.peugeot.it

• I libri



Iniziamo con "Guida all'identificazione Peugeot serie 04 coupé e cabriolet" scritta da Daniele Bellucci. Etai propone "Peugeot 204-304 coupés et cabriolets" di Thierry Emptes e "Peugeot 204 et 304 Une révolution à Sochaux" di François Metz; infine "Peugeot 204 - 304" di François Allain.

• Specialisti

Alepoc

Sito alepoc.shop

CiPeRe

Sito cipere.fr

Melun Retro Passion

Sito melun-retro-passion.com

Serie 04

Sito serie04.com

PEUGEOT 204 COUPÉ 1966-1970



3 SU QUALE PUNTARE

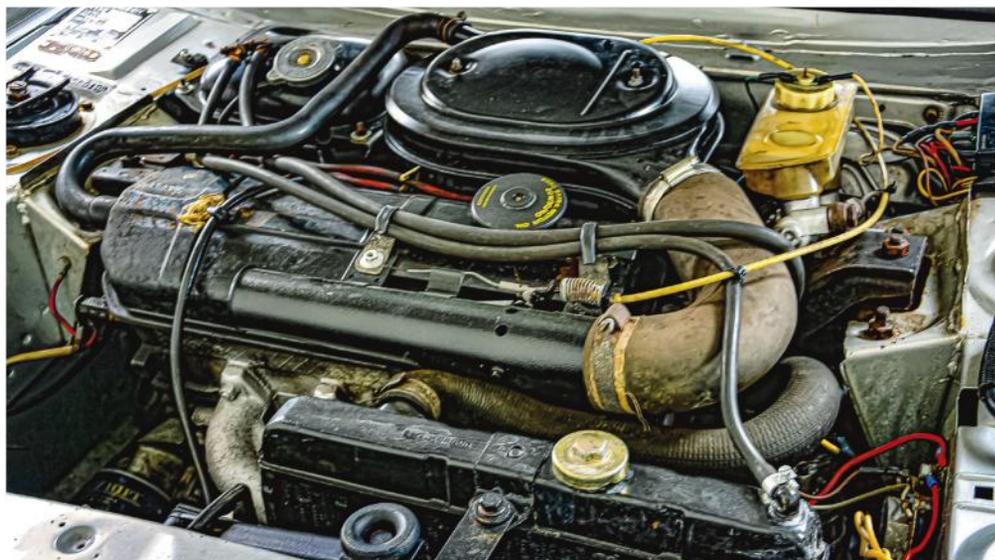
Le differenze fondamentali tra 204 e 304, non importa se Coupé o Cabriolet, sono essenzialmente due. La prima è che le 204 hanno i fari ovali e un davanti più tondeggiante mentre le 304 montano gruppi ottici trapezoidali e sono più squadrate; in secondo luogo le 204 sono delle millecento e le 304 delle milletré. Per il resto si tratta della stessa pietanza, nemmeno realmente rivisitata. Fatta la premessa, la nostra scelta si orienta prima di tutto sulla 204 Coupé. È stata la prima sportiva della famiglia e come tale ha un fascino tutto particolare: a nostro giudizio, le forme più morbide dell'anteriore si ricordano meglio alla linea a due volumi, comune alla 304 con lo stesso body. In più, ha un sostanziale vantaggio di natura pratica: non è una due posti secchi (sacrificio inevitabile sulla Cabriolet per poter alloggiare la capote una volta abbassata) ma una 2+2. Mica che dietro si viaggi bene, anzi. Però è sempre meglio che niente. A differenza della berlina, le due sportive non sono opera di Pininfarina ma del centro stile della Casa, diretto al tempo da Paul Bouvot. E diversamente dalle 404 sportive non nascono in Italia, visto che Pininfarina appunto non c'entra, ma nemmeno in uno degli stabilimenti Peugeot. La fanno presso la carrozzeria Chausson, vicino a Parigi: è dunque francese anche di costruzione, la 204 Coupé. Per pura curiosità, vi diremo che le due sportive (presentate nell'autunno 1966) sono state le iniziatrici di un rinnovamento del look, rispetto alla berlina arrivata l'anno prima, in seguito trasferito sulla quattro porte medesima: il paraurti posteriore in un sol pezzo e i gruppi ottici posteriori maggiorati. Fate attenzione al primo anno-modello, che prevede il montaggio di pneumatici strettissimi (135-13) per il mercato francese, e leggermente più larghi (145-13) per gli altri Paesi: solo da settembre 1968 tutte le 204 Coupé (e Cabriolet) avrebbero adottato i 145, insieme a fari allo iodio e alle barre stabilizzatrici su entrambi gli assali. Sono quei piccoli dettagli che migliorano

la qualità della guida, e che sono apprezzabili oggi ancora più di ieri; lo stesso vale per la sostituzione della dinamo con un alternatore (febbraio 1969) e per il potenziamento del motore da 53 a 55 cavalli (autunno 1969). Sempre per il model year 1970 ci sono un'originale livrea Verde Calypso e una nuova plancia, la stessa che poi equipaggerà la 304. La quale, nelle versioni Coupé e Cabriolet, rimpiazza le corrispettive 204 a partire dalla primavera del 1970. Tre le due sportive della famiglia 304 il nostro consiglio è quello di puntare sulla decappottabile, l'ultima scoperta compatta della Peugeot prima dell'avvento della 205. Se la 204 è da passeggio, la 304 - lungi dall'essere pimpante - ha un temperamento comunque più tonico: motore di 1,3 litri da 65 CV e soprattutto cambio a cloche (sì, perché le 204, anche le sportive, lo conservavano alla vecchia maniera, cioè al volante). Questo

LA COUPÉ HA IL VANTAGGIO DI UN'ABITABILITÀ 2+2. PERÒ AL FASCINO DELLA CABRIOLET È DIFFICILE RESISTERE

quantomeno in versione normale; la S che arriva a marzo 1972, forte di carburatore doppio corpo, testata ridisegnata e trasmissione rinforzata, di cavalli ne ha 74,5 e viaggia a 160 km/h invece di fermarsi a 152. L'evoluzione nel corso degli anni interessa dettagli trascurabili, come ad esempio l'aggiunta di luci di retromarcia a fine 1972 o la possibilità di adottare parabrezza stratificato (in combinazione con vetri atermici) dalla fine del 1973, due anni prima dello stop produttivo. A chi ama la storia francese, e in particolare quella della Quinta Repubblica, farà piacere sapere che Jacques Chirac, prima di diventare sindaco di Parigi, primo ministro e infine Presidente della Repubblica, amava spostarsi, per i suoi weekend in famiglia, alla guida della sua 304 S Cabriolet bianca.

PEUGEOT 304 - 304 S CABRIOLET 1970-1975



4 IL MERCATO

Le piccole Coupé e Cabriolet della Peugeot degli anni 60 rappresentano la "democratizzazione" dell'auto sportiveggiante in Francia, un tema che conosce un successo notevole in quel periodo: a un costo accessibile l'automobilista poteva comprare una sportivetta agile, dalla cilindrata e dai consumi contenuti. Rimaste in produzione dal 1966 al 1970, la 204 Coupé e la derivata Cabriolet vengono sostituite dalle omologhe 304, che in pratica rappresentano una sorta di seconda serie, con una linea un po' più moderna, dimensioni leggermente maggiori e un motore più brillante. Poi nella primavera del 1972 arriva la versione S, sia Coupé sia Cabriolet, con motore da 74,5 CV. Le 304 S escono di produzione nel 1975. In Italia il successo fu tiepido perché la concorrenza italiana proponeva auto più in linea con

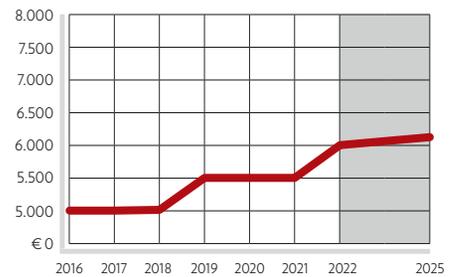
i gusti della clientela nello stesso segmento di mercato. Anche oggi queste francesi costituiscono una nicchia di mercato infinitesimale, con quotazioni stabili su livelli modesti, compresi nella fascia di prezzo che va dai 5.000 euro a poco più di 10.000. Sono valori inferiori a quelli in vigore in Francia e anche nel resto d'Europa, che non si muovono né verso l'alto né verso il basso per la cronica mancanza di transazioni. Chi ne vuole acquistare una deve quasi necessariamente rivolgersi ai mercati

MEGLIO ESTENDERE LA RICERCA ALL'ESTERO, DOVE LA SCELTA È PIÙ AMPIA E LA QUALITÀ PIÙ ELEVATA

stranieri, dove oltretutto la qualità delle vetture in vendita è migliore. Le 204 e 304 Coupé e Cabriolet in circolazione in Italia sono infatti mediamente in stato di conservazione modesto, in quanto il restauro non è conveniente se rapportato al valore. E i pochi esemplari perfetti appartengono a collezionisti Peugeot che hanno investito somme considerevoli per riportarli all'antico splendore, e quindi ben difficilmente se ne separano. Eppure queste vetture hanno un loro perché; innanzitutto la linea originale: un po' "vasca da bagno" per le Cabriolet, e da graziose fastback per le Coupé. A ciò si aggiunge il richiamo dell'intensa attività promossa dal Club Storico Peugeot Italia, diretta emanazione della Casa, che organizza un nutrito programma di eventi. Insomma: la caccia ai pochi esemplari in circolazione è aperta. Chi l'acquista non farà mai l'affare del secolo, ma potrà togliersi parecchie soddisfazioni con un investimento modesto. **RC**

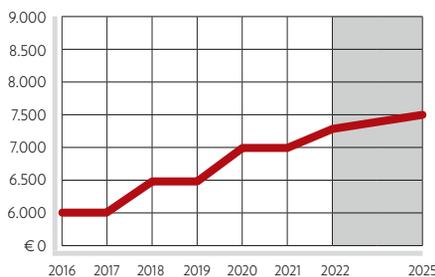


PEUGEOT 204 COUPÉ
1966-1970



In linea generale le quotazioni delle 204 sono leggermente superiori a quelle delle 304. Pur più rara rispetto alla Cabriolet, la Coupé è valutata leggermente meno.

PEUGEOT 204 CABRIOLET
1966-1970



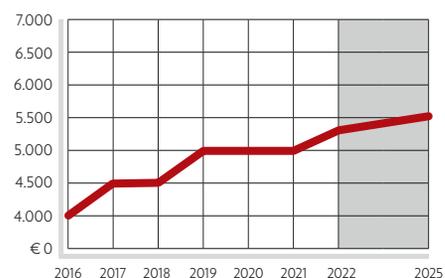
Negli anni scorsi il mercato delle 204 Cabriolet si è mosso quasi impercettibilmente, con una crescita molto modesta. Un esemplare perfetto vale al massimo 11.000 euro.





PEUGEOT 304 COUPÉ

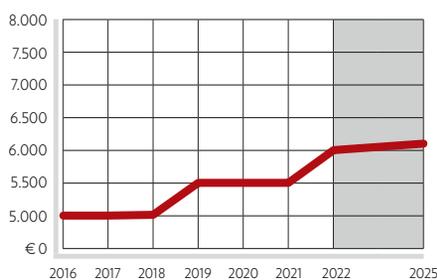
1970-1972



In Italia circola qualche esemplare in più della 304 Coupé rispetto alla precedente 204. È la versione con la quotazione più bassa; al massimo raggiunge gli 8.000 euro.

PEUGEOT 304 CABRIOLET

1970-1972

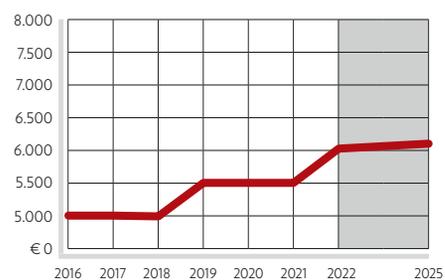


Della famiglia 204 - 304 è la scoperta con la quotazione più bassa. Se perfetta raggiunge al massimo i 9.000 euro di valutazione. Non ci saranno cambiamenti nei prossimi anni.



PEUGEOT 304 S COUPÉ

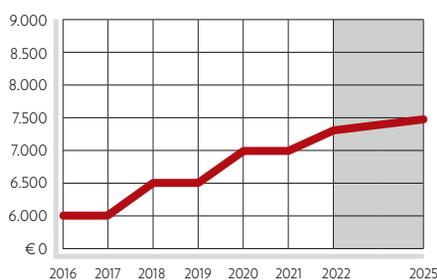
1972-1975



L'incremento di potenza dona alle S un tocco di brillantezza in più, che si traduce in una quotazione appena più elevata. Anche per questa versione non sono previsti balzi in avanti.

PEUGEOT 304 S CABRIOLET

1972-1975



La sua quotazione è identica a quella della capostipite 204 Cabriolet. Come evidenziato per le altre versioni, il trend è quello di una crescita pressoché impercettibile.



MERITANO IL V6

Entrambe si discostano totalmente dalla berlina d'origine, a partire dal passo, accorciato di 19 cm. Senza contare che sono le uniche a montare il sei cilindri PRV. Nella versione scoperta sono evidenti i richiami stilistici alla Fiat 124 Sport Spider

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Paganini non ripete, Pininfarina sì: come la 404 berlina e Cabriolet avevano assonanze con modelli Fiat opera, più o meno diretta, dello stesso atelier (la 1200 - 1500 - 1600, nel caso della scoperta), la 504 Cabriolet ha una grande somiglianza, specie nella vista laterale, con la 124 Sport Spider.

Il che, considerato quanto fosse affascinante l'originale made in Torino (arrivato tre anni prima della Peugeot) è molto più un pregio che un difetto. Più in generale, se con le sportive della precedente gamma 404 la Peugeot aveva mantenuto una certa



coerenza stilistica rispetto alle berline - pur con lamierati totalmente diversi - nel caso della 504 Coupé e Cabriolet non ci prova nemmeno: il nome è 504, la meccanica anche - sia pure con importanti scostamenti al rialzo nella seconda parte della carriera - lo stile proprio no. Altra grossa differenza: mentre le 404 sportive mantenevano

il medesimo interasse della berlina, le 504 hanno un passo tagliato di 19 centimetri. Per la prima volta poi una Peugeot si dota di doppi fari. E la particolarità ulteriore è che sono rettangolari: sembrano quasi una coppia di fendinebbia montati al posto dei proiettori. Una bella nota di originalità richiamata, in coda, da una complessa fanaleria a tre elementi verticali inclinati e collegati da una fascia satinata. Se nei primi anni di carriera la sua meccanica coincide con quella delle berline più performanti (dunque, a iniezione meccanica), nel 1975 arriva il V6 PRV (Peugeot-Renault-Volvo) alla quale le altre 504 non avranno mai diritto. E con un sei cilindri, sia pure non dei più sofisticati e nemmeno dei più fluidi che siano stati costruiti, la grande coupé (o cabriolet) assume tutto un altro sapore.



PEUGEOT 504 CABRIOLET

QUOTAZIONI

Le Peugeot 504 sportive sono salite parecchio negli ultimi anni: ora il livello più basso è quello della Coupé con motore 1.800, che vale 11.000 euro se in buono stato e 16.500 se perfetta. Al vertice si colloca la Cabriolet V6: 28.300 euro (label AB) e 42.500 euro (label A+).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

11.000

28.300



2 RESTAURO

Documentarsi bene su un modello prima di acquistarlo è sempre buona norma. Ed è in fondo persino l'apalissiano. Ma quando ci sono in gioco una carriera molto lunga (quattordici anni) e una miriade di aggiornamenti che nemmeno uno smartphone, tale prelude diventa fondamentale. Decliniamo più puntualmente la premessa. Negli ultimi anni abbiamo visto alcune 504 Cabriolet con molte licenze vendute all'asta a cifre non coerenti neppure con esemplari corretti. A tale proposito, valga un'altra dritta: siccome gran parte delle vetture in commercio circola (ed è dunque in vendita) in Francia, è bene sapere che - in linea generale - l'approccio dei nostri cugini d'Oltralpe è molto più permissivo del nostro quando si parla di restauri. Dunque, una terza serie con la plancia della prima non è l'eccezione, ma la regola o quasi. Altra pratica che potenzialmente complica la ricerca di un esemplare come si deve,

l'abitudine (comune a molti modelli sportivi di altre marche, Porsche comprese) di aggiornarne i dettagli alla serie successiva. Il guaio è che nella 504 le evoluzioni non interessano solo gli elementi facili da distinguere, tipo i paraurti post 1980: ci sono decine di trabocchetti disseminati nella carrozzeria. Come per esempio lo sportellino del bocchettone carburante, che è apparentemente sempre nella stessa posizione, sul parafrangente sinistro, ma ogni tot anni si sposta di alcuni centimetri dal bordo superiore. E non è un dettaglio, perché rende impraticabile il recupero del parafrangente di una vettura del 1976 su una del 1982 o viceversa. Dunque, l'unica cosa è armarsi di un metro e di un testo di riferimento, tra quelli che presentiamo nel box dedicato. La meccanica è in generale meno foriera di complicazioni: le cose a cui prestare più attenzione sono le iniezioni, sia dei quattro cilindri che dei V6, e l'impianto frenante: la procedura per ottenere la maggiore sicurezza è spurgarlo, lavare il circuito con petrolio bianco e rifornirlo unicamente con Dot5 Silicone.

DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

DISCHI FRENI ANT. (COPPIA)	€ 110
RADIATORE	€ 400
ALTERNATORE	€ 135
CAPOTE	€ 710
TRASPARENTE FARO POST.	€ 70

• I club



Amicale 504

Nel sito del sodalizio si trovano preziose informazioni su storia, tecnica e restauro.

Sito amicale504.fr

Club Storico Peugeot Italia

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

• I libri



In italiano segnaliamo

"Guida all'identificazione Peugeot serie 04 coupé e cabriolet" di Daniele Bellucci. In francese "La Peugeot 504 Coupé et Cabriolet de mon père" di Xavier Chauvin, edizione Etai, e "Peugeot 504 La saga complète 1968-1983" di Jean Patrick Baraillé, Schneider Media.

• Specialisti

Discount Cabrio

Sito discount-cabrio.com

Email contact@discount-cabrio.com

Eurotop

Sito verdeck.de

Email info@eurotop.de

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

3 SU QUALE PUNTARE

La coppia 504 Coupé e Cabriolet farà carriera in perfetto parallelismo, con un rapporto di circa due a uno in termini di produzione. I primissimi esemplari vengono consegnati nella primavera 1969: meccanicamente parlando, sono dei cloni della berlina a iniezione. Li muove dunque un milleotto da 97 cavalli non proprio pepato, tanto più che pesano 75 kg più della quattro porte. Per poter dichiarare una velocità coerente con la missione di sportive della gamma (175 km/h) fanno ricorso a un finale di trasmissione allungato (10/37 invece che 9/34). In realtà le prime prove strumentali cui le sottopone la stampa specializzata francese rivelano che, quantomeno in esecuzione Cabriolet, non si riescono nemmeno a sfiorare i 170. Ora: con i limiti di oggi e in prospettiva collezionistica le prestazioni sono un dossier decisamente secondario. Però noi ci sentiamo ugualmente di suggerirvi di bypassare questa primissima serie e di puntare semmai su una Coupé successiva al 1971, come tale mossa dal due litri, sempre a iniezione. Il guadagno in termini di potenza non è gran cosa (104 cavalli e 179 orari "ufficiali") però c'è comunque un interessante recupero in termini di coppia e, di conseguenza, di elasticità di marcia. Sino all'autunno 1974 l'identità visuale rimane quella delle origini. Cambiano, tanto i proiettori anteriori quanto i gruppi ottici posteriori, in occasione del restyling dell'autunno di quell'anno, diventando meno caratteristici ma forse valorizzando l'eleganza non chissosa delle due vetture. Davanti arrivano, così, fari rettangolari (e una calandra più stretta e più alta), dietro i tre fanalini lasciano posto a due comuni blocchi rettangolari. I cerchi sono di nuovo disegno, con fori di aerazione circolari e diverse calotte. Ma la grossa novità del 1974 è l'introduzione del motore V6 PRV di 2,7 litri e 136 CV, paradossalmente solo a carburatore (l'iniezione sarebbe arrivata nel 1978, per 144 CV). L'originalità di questo motore, sviluppato da zero, è l'angolazione tra

PEUGEOT 504 COUPÉ 2.0 1971-1983



PEUGEOT 504 CABRIOLET V6 1974-1977



le bancate: 90 gradi, contro i 60 che di solito caratterizzano i sei cilindri con architettura a V. La spiegazione è che in origine era stato ipotizzato un V8, possibilità esclusa dalla crisi petrolifera. Costruito interamente in alluminio con camicie in ghisa amovibili, è - angolazione a parte - un motore abbastanza ordinario, con un unico albero a camme in testa per bancata. Resta il fatto che la 504 Coupé e Cabriolet può vantare di essere stata il primo modello francese a esserne equipaggiato, visto che l'ammiraglia 604 (e con essa la Renault 30 TS) l'avrebbero adottato solo cinque mesi più tardi, in occasione del Salone di Ginevra, a marzo 1975. La sostituzione del serbatoio carburante originario da 56 litri con uno da 84 è un indizio inquietante sulla voracità di benzina del nuovo propulsore che, almeno sino al model year 1978, rimpiazza il quattro cilindri. Il quale però,

IL MOTORE DI 2 LITRI VIENE SOSTITUITO ALLA FINE DEL 1974 DAL V6. MA RITORNA A PARTIRE DAL MODEL YEAR 1978

fatto quasi unico, ritorna dopo quella data su entrambe le carrozzerie: il V6 iniezione rimane, ma solo sulla Coupé. Ecco allora che puntare su una Cabriolet a sei cilindri, costruita per appena quattro anni, è a nostro avviso la scelta vincente. Un ulteriore lifting, datato 1980, sparglia ulteriormente le carte con distinzioni la cui logica è difficile da cogliere. Cambiano infatti i paraurti, ora più grandi e in plastica: se la vettura è in tinta pastello sono neri, se invece è metallizzata seguono la stessa nuance della carrozzeria. Le ultime 504 sportive escono di produzione nel 1983, sempre eleganti ma oramai assai datate: la plancia, nonostante alcuni tentativi di ringiovanimento che hanno interessato volante, quadro portastrumenti e diffusori del riscaldamento, è ancora quella della prima serie.

4 IL MERCATO

Le Coupé e Cabriolet allestite sulla base meccanica della 504 berlina sono diventate col passare degli anni modelli simbolo del collezionismo Peugeot: amatissime in Francia e molto richieste in Italia e nel resto d'Europa. Le quotazioni hanno iniziato a lievitare parecchio lo scorso decennio, a iniziare dalle più rare V6, in particolare per quanto riguarda le versioni scoperte. Queste sportive sono ambite perché sono belle (la linea disegnata da Pininfarina è un classico fuori dal tempo), ben rifinite, hanno prestazioni di buon livello e garantiscono un'eccellente affidabilità. Il tutto condito da un'immagine da fuoriserie. Dopo la rapida rivalutazione delle V6, è giunto il momento delle Cabriolet con motore a quattro cilindri e poi anche delle Coupé. Oggi il range dei prezzi si colloca nella fascia dei 10.000-40.000 euro: un

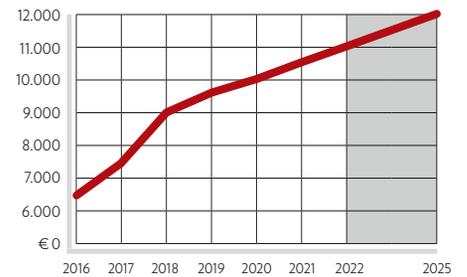
segmento ampio che permette l'acquisto a un pubblico dalle possibilità economiche differenti. Ma in Italia ne sono rimaste poche, nonostante all'epoca questi modelli fossero stati venduti in discrete quantità (la produzione complessiva ha superato le 31.000 unità). Molti degli esemplari migliori sono stati esportati verso la Francia nel periodo in cui le quotazioni italiane erano nettamente inferiori a quelle in vigore Oltralpe. Per comprarne una occorre monitorare il mercato dei collezionisti della marca e i forum di discussione dedicati alle Peugeot d'epoca: talvolta si fa avanti qualche proprietario disposto a cedere la propria amata. Si deve però prestare molta attenzione all'originalità perché nel lungo arco temporale della produzione (1969-83), questi modelli sono stati sottoposti a tantissimi piccoli cambiamenti. Le prospettive di rivalutazione sono eccellenti, sia per le Coupé sia per le Cabriolet, anche

TRA QUALCHE ANNO LE CABRIOLET V6 TOCCHERANNO, SE PERFETTE, I 50.000 EURO

se queste ultime beneficeranno sempre di una quotazione più elevata. Oggi la Cabriolet col V6 vale esattamente il doppio rispetto alla corrispettiva versione chiusa: il trend di crescita la porterà nell'arco di qualche anno a raggiungere i 50.000 euro, se in stato di conservazione eccezionale o se restaurata professionalmente. Nella Coupé, la motorizzazione di punta vale circa il 20% in più rispetto alle altre: una forbice che col passare del tempo è destinata a crescere parecchio. **RG**

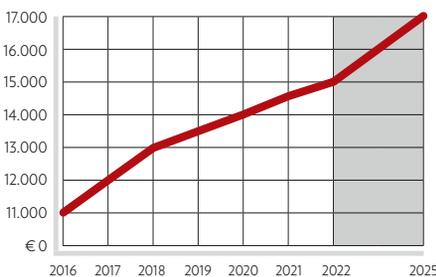


PEUGEOT 504 COUPÉ (1,8 LITRI)
1969-1971



La prima edizione con il motore d'origine 1.800 è la meno apprezzata perché un po' fiacca. Le quattro cilindri rappresentano più della metà della produzione delle 504 sportive.

PEUGEOT 504 CABRIOLET (1,8 LITRI)
1969-1971

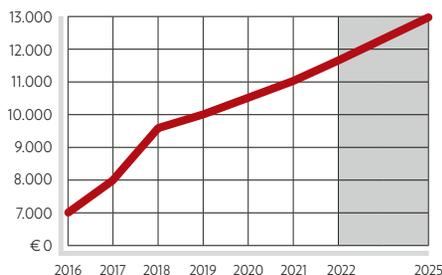


Costituisce la versione d'accesso alla gamma delle Cabriolet. Oggi quotata 15.000 euro se in buone condizioni, è valutata il 50% in più se perfetta. Le prospettive sono molto interessanti.



➔ PEUGEOT 504 COUPÉ (2 LITRI)

1971-1983

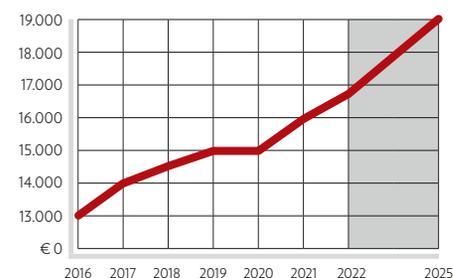


Le 2 litri, nonostante siano state prodotte in un maggior numero di esemplari, sono quotate qualcosina in più rispetto alle 1.800. Due i periodi di produzione: 1971-1974 e 1977-1983.



➔ PEUGEOT 504 CABRIOLET (2 LITRI)

1971-1974

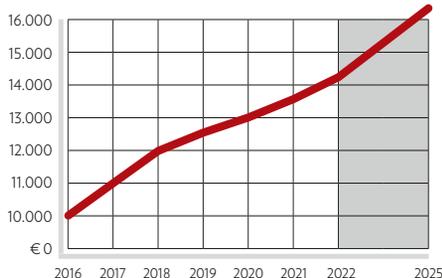


La prima serie con motorizzazione 2 litri è più quotata rispetto alla successiva (1977-1983), che vale come la 1,8 litri. Prospettive di crescita interessanti per entrambe.



➔ PEUGEOT 504 COUPÉ V6 TI

1977-1983

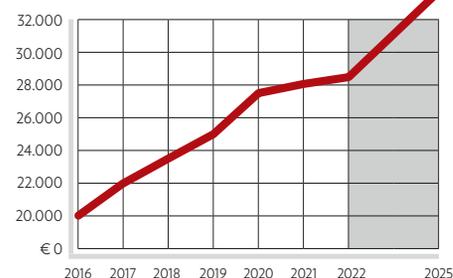


Questa V6 oggi vale circa il 25% in più rispetto alle Coupé con i quattro cilindri. La versione a iniezione è più apprezzata rispetto alla V6 a carburatori (1974-1977), quotata 13.300 euro.



➔ PEUGEOT 504 CABRIOLET V6

1974-1977



Con una produzione limitata a soli 977 esemplari, si distingue nettamente dalle altre 504 sportive. Secondo gli esperti le sue quotazioni saliranno in maniera vigorosa.



ENFANTS TERRIBLES

Non hanno bisogno di presentazioni. Sono le "piccole pesti" più desiderate, ieri come oggi. La GTI è cattiva, ma presenta un allestimento curato e una fruibilità invidiabile. La Rallye, al contrario, è spartana e richiede guidatori ancora più smalzati

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

PEUGEOT 205 GTI 1.9



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Viaggiare contromano non si fa. Metaforicamente però si può. E con le 205 la Peugeot si è divertita a fare tutto il contrario degli altri costruttori. Nell'epoca in cui si lanciavano le piccole a tre porte, e solo dopo si aggiungeva la variante a cinque sportelli, a Sochaux hanno iniziato con quest'ultima. Mentre le tre porte degli altri avevano solo le porte anteriori più lunghe, qui cambia completamente la linea del finestrino laterale e si aggiungono due griglie sul montante che diventeranno celebri, conferendo alla vettura tutta un'altra

personalità. Le sportive arrivavano dopo le versioni tranquille? Nemmeno questa regola è confermata: la prima tre porte della gamma è infatti la GTI, e le "normali" arrivano sei mesi più tardi. Ma le carte vengono sparigliate anche rispetto agli altri modelli Peugeot, all'epoca tutti siglati Pininfarina. La 205 no: è opera di Gérard Welter, del centro stile interno. E poi, appunto, ci sono le sportive: è l'epoca del turbo, che è di moda e che aiuta a limitare i costi fiscali in quei mercati in cui una cilindrata elevata è garanzia di bolli e assicurazioni più salate. Che fa allora la Peugeot? Mette sul piatto un aspirato millesei, e non contenta lo fa salire a millenove due anni più tardi. Salvo poi estrarre dal cilindro un milletré, sempre atmosferico ma a carburatori, abbinato



a un allestimento talmente essenziale da rasentare il cheap: nasce così la Rallye, sportiva dura e pura, per chi al lusso delle GTI (che vanno forte, ma sono anche molto chic) preferisce un'auto cruda ed essenziale. Insomma: anche per i meno sensibili al fascino delle "piccole bombe", è impossibile resistere a questi enfants terribles.

QUOTAZIONI

Le 1.6 (indifferentemente nelle versioni da 105 e da 115 CV) sono quotate 10.000 euro; le GTI 1.9 valgono il 50% in più: 15.000 euro. Le Rallye 1.3 valgono un po' più delle GTI 1.6: 11.000 euro se corrispondenti al label AB, 14.900 euro se al label A+.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

10.000

15.000

2 RESTAURO

È il rischio di tutte le sportive, specie quelle di questa categoria: molti esemplari sono stati variamente "kittati", il che attenta all'originalità (e al valore di mercato). Se l'esemplare ha volante, pomello cambio e sedili non conformi alle specifiche Peugeot, molto probabilmente presenterà anche interventi sull'assetto. Al retrotreno il ripristino non potrebbe essere più semplice (basta spostare di una o due tacche la barra di torsione); davanti, invece, vanno sostituite molle e ammortizzatori. La carrozzeria è molto ben trattata contro la corrosione e numerosi particolari vengono ricostruiti dall'Aventure Peugeot, ma costano: i profili laterali completi richiedono quasi 900 euro. Attenzione ai fendinebbia delle GTI, che essendo montati bassi imbarcano acqua, e in questo caso non si trovano più i ricambi; irrecuperabili anche le grigliette inferiori della Rallye, che possono essere recuperate dalle 205 "normali" del periodo 1995-1998 (avendo però presente che la parte superiore

del paraurti non corrisponde). La plancia, prima o seconda maniera, è spesso fessurata a causa dell'esposizione al sole: è una delle referenze tuttora a catalogo. I tessuti dei sedili della Rallye sono facilmente riproducibili su campione; più complesso rifare le parti in stoffa di quelli della GTI 1.9 (i laterali, in pelle, sono viceversa agevoli da ricostruire). La carburazione della Rallye soffre le andature urbane e il freddo ed è complessa da tenere regolata; i due blocchi fondamentali della GTI hanno un'ampia intercambiabilità di parti; un difetto ricorrente è il relè (sistemato sotto il portaoggetti davanti al passeggero) che serve a tagliare l'alimentazione, bloccando la pompa benzina quando si spegne il motore: ha la brutta abitudine di bloccarsi, impedendo di conseguenza l'accensione. Potendo scegliere, escludete componenti Bosch e Marelli e preferite i Cartier. E sempre a proposito di pompa benzina, quella delle GTI (sistemata sotto il divano) fatica a pescare, nelle curve, con il serbatoio mezzo vuoto: il rischio è quello di rimanere bloccati in piena percorrenza.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

CENTRALINA INIEZIONE	€ 610
KIT CINGHIA DISTR.-ACQUA	€ 120
TRASPARENTE FARO POST.	€ 30
ALTERNATORE	€ 85
ALZACRISTALLO ELETTR. ANT.	€ 110

● I club



Club Storico Peugeot Italia

All'interno del sodalizio ufficiale della Casa

è nata la sezione "I love 205".

Sito clubstorico.peugeot.it

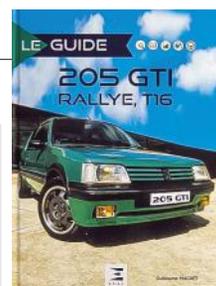
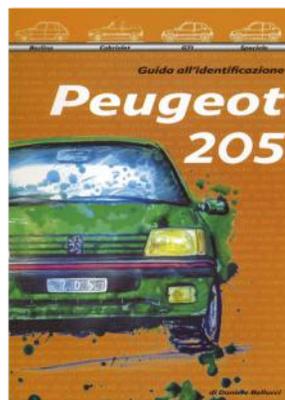
Le Club 205

Sito leclub205.com

106 Rallye.it Club Italia

Sito 106rallye.it

● I libri



Utilissimo è "Guida all'identificazione Peugeot 205" di Daniele Bellucci. In francese Etai offre due pubblicazioni di Guillaume Maguet: "Le guide 205 GTI, Rallye, T16" e "Restaurez votre 205 GTI"; Autofocus propone "Peugeot 205 Le bestseller de Sochaux" di Alain Chevalier.

● Specialisti

Classic Peugeot Spares

Sito classicpeugeotspares.co.uk

Email davefowler1226@hotmail.co.uk

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

Mecatechnic

Sito mecatechnic.com

Telefono 02/21807325

PEUGEOT 205 GTI 1.9 1986-1994



3 SU QUALE PUNTARE

Nonostante l'estetica rimanga sostanzialmente la medesima durante tutto il suo ciclo vitale, sono esistite tre varianti della GTI, che si differenziano per la potenza (siamo in un delta di 25 cavalli tra la più "tranquilla" e la più pepata) e per alcuni adeguamenti dell'autotelaio pensati per accompagnare la progressione nelle prestazioni.

La prima GTI, presentata il 16 febbraio 1984, nasce con una variante di 1.580 cm³ del classico motore XU, accreditato di 105 cavalli e 190 orari. L'avantreno prevede un triangolo inferiore specifico, come specifico è il cambio a cinque marce (siglato BEI), con retromarcia in alto a sinistra. Moquette rossa, volante ridisegnato con corona in pelle e sedili molto contenitivi conferiscono all'abitacolo un aspetto particolarmente sportivo, ma assieme importante.

A fine 1985 si aggiunge al catalogo, senza tuttavia sostituire l'originaria, una GTI più potente: albero a camme dal profilo più spinto e valvole maggiorate le permettono di scaricare a terra 115 cavalli, per 196 km/h di velocità. La cilindrata resta millesei. Sono due modelli entrambi interessanti (uno perché è la prima 205 sportiva in assoluto, l'altro perché è più brillante) che però non eguagliano, per fascino e piacere di guida, la GTI definitiva, che è quella che vi consigliamo di cercare: la GTI 1.9, che debutta a dicembre 1986 accanto al 115 cavalli, mentre il 105, a quel punto, scompare. È forte di 1.905 cm³, 130 cavalli e ben 206 km/h. Il telaio è stato rivisto con interventi di fino: la carreggiata anteriore è più stretta di 5 mm, quella posteriore più larga di 11, i rapporti di prima e seconda sono più lunghi per mitigare il pattinamento; la Michelin ha sviluppato appositamente per questa variante uno pneumatico, l'MXV, in misura 185/55 VR15. Con una coppia di 15 kgm pressoché costante tra 2.200 e 6.000 giri (e un picco di 16,8 a 4.750) riesce a essere persino elastica: dote per nulla scontata, su una hot hatch. Sta proprio qui il senso di

PEUGEOT 205 RALLYE 1988-1992

avere puntato su un upgrade della cilindrata, che rende la GTI "maggiore" una sportiva dalla fruibilità assoluta. Completamente diverso l'approccio dell'altro modello verso cui si indirizza il nostro suggerimento d'acquisto, ovvero la Rallye. Qui il motore appartiene a una diversa e più moderna famiglia, quella dei TU inaugurati con la Citroën AX: è solo un 1.294 cm³, però grazie all'alimentazione con due carburatori doppio corpo è capace di prestazioni assai brillanti anche per via del peso-piuma di appena 790 kg: 101 CV (quasi quanto la prima GTI), 190 orari (esattamente come la millesei della prima ora) e 8,7 secondi per scattare a 0 a 100. Se la GTI è sportiva ma anche lussuosa, la Rallye è quanto di più spartano si possa immaginare: la plancia (che è nel frattempo cambiata su tutte le 205: non esistono dunque delle Rallye con il cruscotto prima maniera) è la stessa

LA GTI 1.9 È UNA PESTE: 130 CV E 206 KM/H. LA RALLYE INVECE SI FERMA A 101 CV, MA PESA APPENA 790 KG E TOCCA I 190 ORARI

della Junior, senza bocchette centrali del riscaldamento. Però moquette e cinture sono rosse, e contrastano a meraviglia con la carrozzeria bianca, e quelle fasce diagonali colorate sulla mascherina le danno un tocco sopraffino. Attenzione però che alcuni risparmi (freni posteriori a tamburo e ruote piccole: 165-13) vanno compensati con il savoir faire del guidatore. Se per caso cercate la Rallye dei vostri sogni in rete, non vi sembri strano trovarla con motori diversi: in Germania e Svizzera venne infatti venduta con un 1.9 litri da 105 cavalli, mentre gli esemplari con guida a destra per il mercato inglese erano tutti gialli e il loro 1,3 litri si fermava ad appena 75 cavalli. In questa versione di Rallye, insomma, rimaneva solo la voglia...



NOI CE L'ABBIAMO

È lei una delle protagoniste assolute nel segmento delle hot hatch. Un'icona vera e propria. Ancora oggi è un mix perfetto tra prestazioni da enfant terrible e confort... La Rallye dal canto suo è sempre "cattiva", ma spartana al limite dello spoglio.



MARCO FIORINI
 ➔ PEUGEOT 205 RALLYE
 1988

Maniaco della perfezione, Marco, 58enne veronese, ha trattato numerose 205, tutte riportate a nuovo. Ma la più bella di tutte è sicuramente la sua Rallye; l'ha acquistata con 43 mila chilometri e le gomme di primo equipaggiamento ancora montate.

MATTEO GUERRIERI
 ➔ PEUGEOT 205 RALLYE
 1989

Matteo, 41enne di Massa Carrara, è un'altra perla rara nel mondo delle Peugeot 205: la sua Rallye è stata acquistata nuova nel 1989 dalla famiglia della moglie, e da allora è sempre rimasta in casa. L'auto è perfettamente conservata e curata nei minimi dettagli, e non mostra assolutamente i suoi oltre 280 mila km.



KURT KOFLER
 ➔ PEUGEOT 205 GTI 1.9
 1990

Grazie alla sua officina autorizzata di Tubre (Bolzano), Kurt gravita da sempre nel mondo Peugeot. Ed è un grandissimo appassionato di 205 dal giorno del suo lancio. Non a caso possiede questa 1.9 nera perfettamente restaurata in ogni sua minima parte. Un amore che lo ha portato a percorrere tantissimi chilometri per partecipare a raduni e incontri e a condividere con altri amici la sua passione.



ANDREA CASADIO
 ➔ PEUGEOT 205 GTI 1.6
 1992

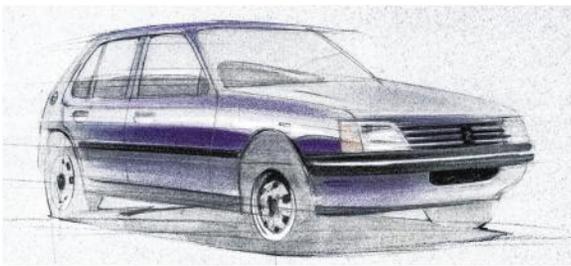
È uno dei rari primi proprietari di GTI, Andrea, che ha 48 anni e vive a Bologna. La vettura è con lui da quando ha preso la patente e da allora è sempre rimasta in famiglia. La scelse perché era una delle poche compatte sportive disponibili con aria condizionata e servosterzo, entrambi optional. Oggi oramai la usa poco "ma ogni volta è sempre un piacere: sia per la guida sia per l'interesse che ancora desta su strada".



GABRIELE RIZZI
 ➔ PEUGEOT 205 GTI 1.9
 1992

Gabriele, 55 anni, padovano, possiede uno dei migliori esemplari in Italia di Peugeot 205 1.9 GTI, curata a tal punto da farle meritare attestati di merito con il punteggio più elevato. La sua è una vera e propria "full optional" dell'epoca: monta infatti di serie aria condizionata, ABR (ABS), servosterzo e chiusura centralizzata con allarme e telecomando: un viaggio in prima classe con la piccola sportiva francese.





1984

INNOVAZIONI SIGNIFICATIVE

Con la **GTI** la Peugeot 205 fa da apripista a numerose soluzioni che saranno poi estese alle versioni più tranquille della gamma, dalla carrozzeria a tre porte all'alimentazione a iniezione. Nel 1986 è anche la prima vettura del segmento B ad avvicinarsi, con il motore da 130 CV, alla soglia dei due litri di cilindrata. Con la Rallye si inaugura invece il filone delle sportive essenziali ed economiche.

• Anno di nascita

• Totale esemplari prodotti

362.942

• Totale esemplari prodotti per serie

205 GTI (TUTTE)
1984-1994

332.942

205 RALLYE
1988-1992

30.000

205 GTI 1.9
1986-1994

Massima evoluzione del modello:
130 CV (catalizzata 122)
e 206 km/h. Un'icona.

• I principali modelli



205 GTI 1.6 (105 CV)
1984-1985

La capostipite ha un cambio e una geometria dell'avantreno specifici. E un look ricercato.



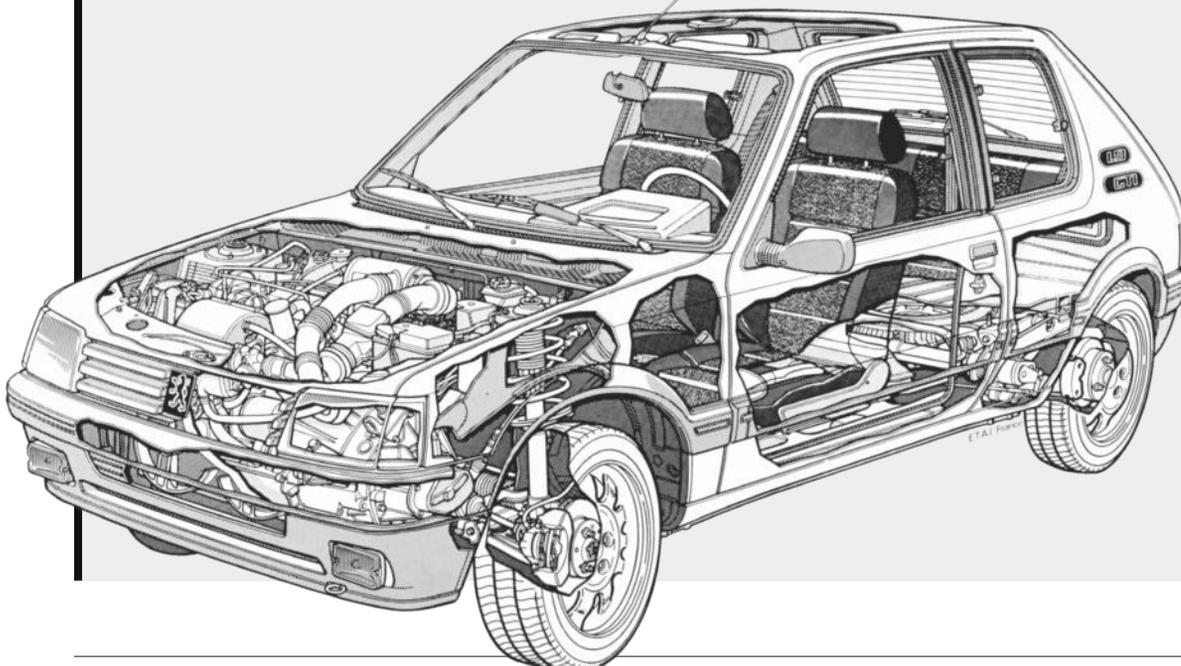
205 GTI 1.6 (115 CV)
1986-1994

Esteticamente indistinguibile dalla precedente, ha una velocità di 196 km/h.



205 RALLYE
1988-1992

Il piccolo milletrè, grazie ai due carburatori doppio corpo, eroga 101 CV.



• Tecnica

Grand Tourisme

Le GTI hanno un avantreno con triangolo inferiore specifico, come dedicato è il cambio a cinque marce, con retromarcia in alto a sinistra. Tra l'originaria 1.6 da 105 CV e la successiva da 115 CV fanno la differenza albero a camme e valvole maggiorate. La GTI 1.9 sfoggia carreggiate riviste e rapporti di prima e seconda più lunghi. La Rallye monta pneumatici 165-13, tamburi posteriori e un 1.300 da 101 CV.

4 IL MERCATO

Le 205 GTI sono un simbolo del mercato delle youngtimer, il tipico modello di grandissimo successo tra gli appassionati di sportivette degli anni 80. L'immagine di questa hot hatch è addirittura superiore oggi rispetto all'epoca in cui era in produzione. La conseguenza è diretta nelle quotazioni: la bestiolina francese è in crescita sensibile e costante, con una differenziazione sempre più netta tra le 1600, che per il momento non presentano diversità di valore tra la prima da 105 CV e la seconda da 115 CV, e le 1.9. Queste ultime sono nettamente più quotate: 15.000 euro è l'esborso necessario per una bella GTI con il motore più potente, ma gli esemplari immacolati (conservati o restaurati professionalmente) superano i 20.000 euro. La tendenza per i prossimi anni, a detta degli esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclassiche, è di progressiva

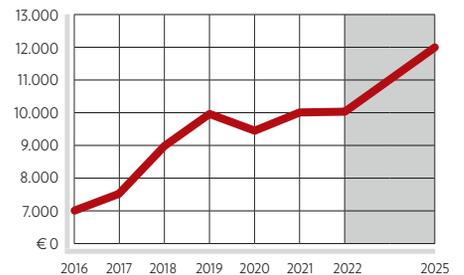
crescita ulteriore. In futuro è probabile che le 1600 si differenzino tra loro, con una leggera preferenza per la 105 CV che rappresenta il primo modello di questa fortunata serie. Ma anche per la sorellina minore, la Rallye, con il motore di 1,3 litri a carburatori, il futuro è roseo: le sue quotazioni, oggi di poco superiori a quelle delle GTI 1.6, sono destinate a salire parecchio. Complice il fatto che in condizioni originali ne sono sopravvissute poche perché la stragrande maggioranza è stata massacrata nelle

**LE RALLYE
CONSERVATE
ORIGINALI SONO
RARE: MOLTE SONO
STATE ELABORATE
PER LE CORSE**

competizioni: le Rallye, infatti, hanno rappresentato uno dei modelli più accessibili dell'epoca per gareggiare e sono state protagoniste di un campionato specifico. Trovare una Rallye ben conservata è quasi impossibile: sono quasi tutte elaborate (talvolta in maniera radicale) e la spesa per riportarle alle condizioni di fabbrica è sempre elevata, sovente superiore al valore massimo della quotazione attuale. Ma la passione per questa "mini bomba" è tale che molti appassionati si sobbarcano volentieri l'esborso. Le GTI in condizioni accettabili, invece, sono nettamente più numerose. Anche se questo è un modello che i collezionisti non vendono facilmente, a meno che non abbiano in progetto un acquisto più importante e debbano fare cassa. Le 205 sportive sono le tipiche vetture per le quali occorre rivolgersi al mercato dei privati. Una scelta più ampia di 205 in vendita si trova, ovviamente, sul mercato francese. **RG**

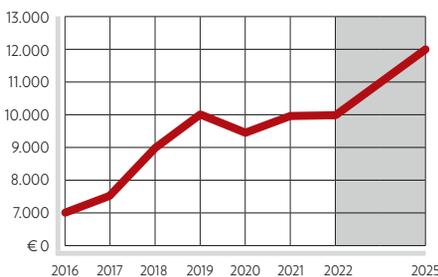


PEUGEOT 205 GTI 1.6 (105 CV)
1984-1985



La versione che ha iniziato la saga delle 205 GTI è molto apprezzata, con una crescita costante che continuerà anche nei prossimi anni. A breve distanzia la successiva da 115 CV.

PEUGEOT 205 GTI 1.6 (115 CV)
1986-1994



È la versione più diffusa in Italia.

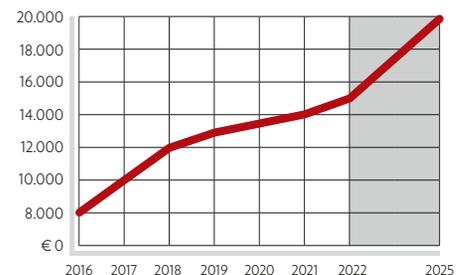
La produzione complessiva delle GTI, 332.942 esemplari, è stata molto elevata, ma nonostante ciò le quotazioni sono sempre al rialzo.





PEUGEOT 205 GTI 1.9

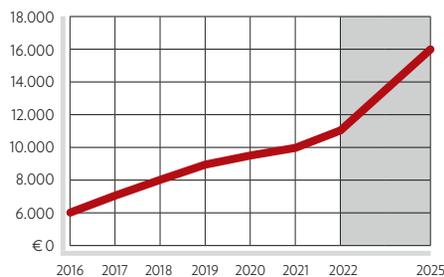
1986-1994



Sono state realizzate tre versioni: la prima (1986-1987), detta "fase 1", che è la più rara; la "fase 2" e infine la catalizzata, depotenziata da 130 a 122 CV, che a breve sarà la meno ambita.

PEUGEOT 205 RALLYE

1988-1992

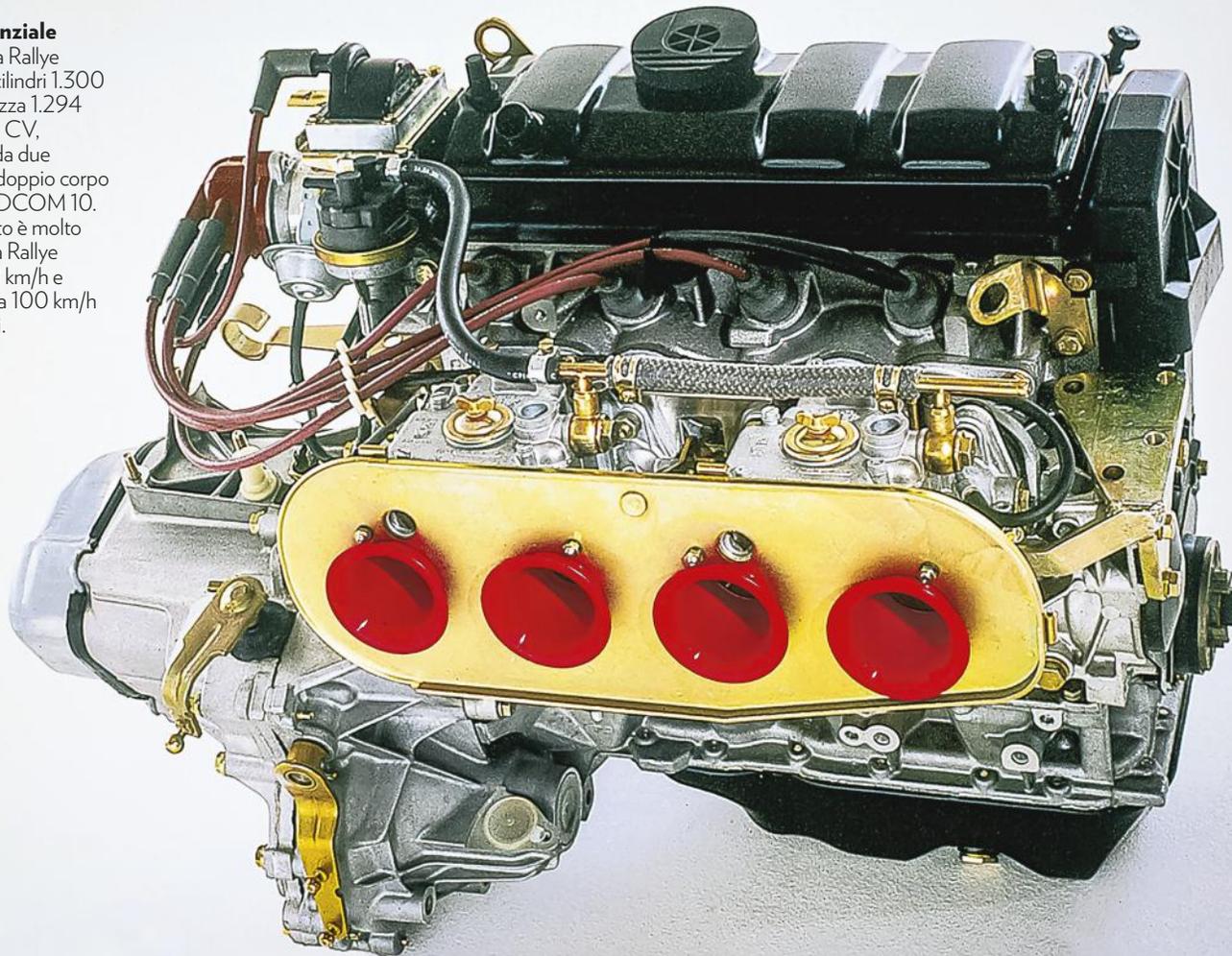


La Rallye è la sorellina minore, ma in termini di quotazioni si difende egregiamente: oggi vale persino di più rispetto alle GTI 1.6. La produzione è stata di circa 30.000 unità.



Solo l'essenziale

Il cuore della Rallye è il quattro cilindri 1.300 (per l'esattezza 1.294 cm³) da 101 CV, alimentato da due carburatori doppio corpo Weber 40 DCOM 10. L'allestimento è molto spartano. La Rallye supera i 188 km/h e scatta da 0 a 100 km/h in 9 secondi.



GLAMOUR E CAVALLI

Il tocco di Pininfarina si vede: persino l'antiestetico rollbar centrale, croce di ogni scoperta, qui si integra alla perfezione col corpo vettura. Nella versione CTI al piacere della guida a cielo aperto si aggiungono le prestazioni del 1.600 da 115 CV

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Riconsegna perfettamente lo spirito degli anni 80, questa vettura: bella, spensierata e insieme concreta. Capace di "indossare" con estrema nonchalance quel rollbar centrale, necessario a garantire un'accettabile rigidità torsionale (e sicurezza in caso di ribaltamento), che su qualunque altra decappottabile della stessa epoca sfigurava. E che qui, come per magia, si integra perfettamente con tutto il resto. Che poi, magia: una spiegazione in realtà c'è. L'ha disegnata Pininfarina, che sulla berlina si era



limitato a perfezionare pochi dettagli e che invece ha firmato per intero la conversione, rivendicandola con le mostrine laterali. Un tocco di stile che richiama la griglia inferiore delle hatch a tre porte. E che basterebbe da sola a renderla irresistibile. Il resto lo fa un abile politica di marketing che occhieggia, nelle denominazioni, alla GTI creando la

205 CT e la 205 CTI. E qui arriva il bello: con la 205 Cabriolet non solo si viaggia col vento tra i capelli: si può approfittare dello stesso motore della sportiva a tre porte (il 1.600 da 115 CV), eventualità che la rende assolutamente esclusiva. Da un punto di vista industriale la variante aperta della 205 è un progetto complesso: la fabbrica di Sochaux manda a Grugliasco i pianali e altri lamierati di carrozzeria grezzi; la Pininfarina li finisce, li vernicia, monta interni e impianto elettrico e spedisce il semilavorato allo stabilimento di Mulhouse per l'assemblaggio finale di motore, cambio e sospensioni. Il tutto replicato cinquanta volte al giorno sino a raggiungere l'onorevole quantità di 72.735 esemplari, tutt'altro che pochi per un modello così di nicchia.



PEUGEOT 205 CTI

QUOTAZIONI

La CJ e la CT partono da 4.000 euro (label AB), fino ad arrivare a 5.400 euro (label A+). La 1.9 CTI, invece, tocca i 10.000 euro se in buone condizioni, per raggiungere i 13.500 se perfetta. La 1.6 CTI si pone appena al di sotto: rispettivamente a 9.000 e a 12.200 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.000

10.000



2 RESTAURO

A meno che non sia rimasta all'addiaccio a lungo, una 205 Cabriolet è ben protetta dalla corrosione, dunque non procurerà grattacapi particolari. È in ogni caso opportuno controllare la base posteriore della capote e verificare che non ci siano infiltrazioni d'acqua sotto il divano: sono i soli punti potenzialmente critici. Il velluto che riveste i sedili delle prime CT è bello ma delicato ed è probabile che lo si trovi in cattive condizioni: purtroppo non lo rifanno. I pannelli porta, nello stesso materiale, sono in genere molto meglio conservati. Viceversa sono acquistabili ottime riproduzioni dei tessuti della CTI. Un altro componente specifico della decappottabile oggi pressoché impossibile da reperire anche in demolizione sono le guarnizioni raschiavetro, diverse da quelle della berlina. Le ultime scorte sono state esaurite anni e anni addietro (e a prezzi esorbitanti). Di capote ricostruite se ne trovano senza difficoltà, a partire da 450

euro. Le strutture metalliche nella parte posteriore del mantice, che rappresentavano in origine un potenziale innesco di ruggine, vengono oggi ricostruite in vetroresina per dribblare l'evenienza. Facile anche acquistare il lunotto in plexiglas (150 euro): smontaggio e rimontaggio di questo componente, essendoci una cerniera interna, possono sembrare semplici: in realtà sono operazioni mediamente complesse. Semmai si rivela più complicata la ricerca dei cablaggi per le capote a movimentazione elettrica. Come sulle altre 205, anche le Cabriolet presentano il problema (più estetico che funzionale) che il coperchio della scatola fusibili (nella parte sinistra del sottopancia) non si chiude più: il fermo è una banale linguetta di plastica che tuttavia non viene più fornita. È utile prevedere la sostituzione delle boccole del retrotreno (ci sono appositi kit); quanto ai motori, abbiamo notizie di 1.600 da 115 CV che hanno sfiorato il mezzo milione di chilometri richiedendo solo la manutenzione ordinaria e puntuale, nulla di più.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

SPOILER ANTERIORE	€ 25
POMPA ACQUA (1.4)	€ 35
BRACCI SOSP. ANT. (COPPIA)	€ 60
FASCIA PARAURTI ANT. (CTI)	€ 70
CAPOTE PVC/TESSUTO	€ 560/750

● I club

Le club
 **Le Club 205**
Sito leclub205.com

Email bureau@leclub205.com

“Les 205 du Sud”

Sito les.205dusud.wixsite.com/les-205-du-sud/le-club

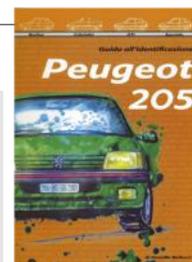
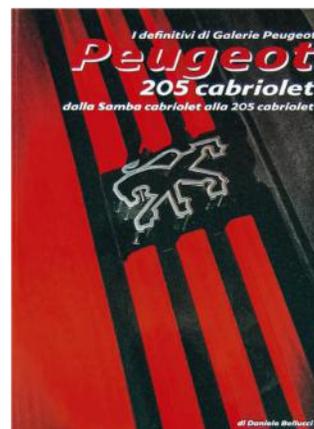
Email les.205.du.sud@gmx.fr

Club Storico Peugeot Italia

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

● I libri



Iniziamo con “Peugeot 205 Cabriolet” di Daniele Bellucci, autore anche di “Guida all'identificazione Peugeot 205”. Poi “La Peugeot 205 de mon père” di Jean Marc Gay (Étai), “Peugeot 205 Le bestseller de Sochaux” di Alain Chevalier e infine “Peugeot 205 The Complete Story” di Adam Sloman.

● Specialisti

Discount Cabrio

Sito discount-cabrio.com

Email contact@discount-cabrio.com

Eurotop

Sito verdeck.de

Email info@eurotop.de

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

3 SU QUALE PUNTARE

In undici anni di produzione la 205 Cabriolet è rimasta fedele a se stessa: evoluzioni non sostanziali, in gran parte comuni alla berlina, così com'è comune alle altre 205 il ricorso intensivo alle serie speciali a tiratura

limitata, altra costante degli anni 80 e 90 particolarmente amata dai costruttori francesi. Che riuscivano a mantenere alto l'interesse intorno ai loro modelli meno giovani alimentando comunicazione e curiosità. Le versioni "non speciali" della 205 Cabriolet sono tre: la CT, equipaggiata col 1.360 cm³ da 80 CV che corrisponde, nell'allestimento, alla XT, la CTI 1.6, col 1.580 cm³ da 115 CV, e la CTI 1.9, arrivata sul nostro mercato nel 1992 in sostituzione

della 1.6 (in realtà la affianca per alcuni mesi) e mossa dal 1.905 cm³ catalizzato, con potenza ridotta ad appena 105 CV. La nostra preferenza si indirizza verso la CTI da 115 CV, a nostro giudizio la più equilibrata e quella più in linea con lo spirito di una cabriolet d'intonazione sportiva. Si tratta di una delle pochissime "piccole bombe" con la capote del segmento. Nelle pagine dedicate alla prova su strada della GTI 115 CV pubblicata a maggio 1986, Quattroruote



↑ PEUGEOT 205 CTI 1.6 1986-1992

4 IL MERCATO

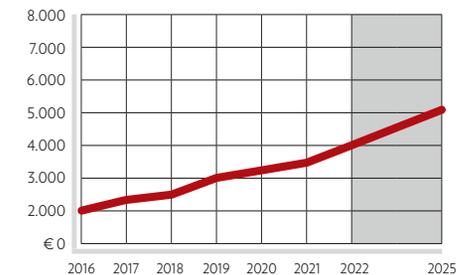
Con una produzione complessiva di 72.735 esemplari, la 205 Cabriolet è una delle scoperte più economiche del mercato amatoriale. E anche una delle più apprezzate. La versione di inizio produzione (nel 1986), la CT con motore di 1,4 litri da 80 CV (derivato dalla GT) attualmente non mostra differenze di valore rispetto alla successiva CJ depotenziata (apparsa nel 1988). Secondo gli esperti di Ruoteclassiche è probabile che la prima diventi più apprezzata nel volgere di qualche anno. Ma la punta di diamante della gamma 205 Cabriolet è costituita dalla CTI, che adotta la meccanica della GTI: il 1.600 da 115 CV e il 1.900, in questo caso però depotenziato a 105 CV (quindi con poco o nulla di sportivo). Al contrario di quanto ci si potrebbe attendere, le Cabriolet hanno quotazioni inferiori rispetto a quelle delle berline GTI, perché il peso e la scocca meno rigida ne mortificano le prestazioni.

E non hanno l'immagine così sportiva delle versioni più prestazionali. Infine le Roland Garros, con il loro inconfondibile allestimento specifico: sono rare e molto apprezzate, ma la loro meccanica "di base" (1.400 o 1.600) impedisce il raggiungimento di quotazioni superiori: e si attestano a metà strada tra le CT - CJ e le GTI: 6.000 euro è la valutazione di Ruoteclassiche per un esemplare in buone condizioni, 9.000 è la punta massima (label A+). Il trend previsto per la rivalutazione è in linea con quello delle altre versioni. Le Cabriolet in eccellente stato di forma disponibili sul mercato non sono moltissime: quasi tutte presentano problemi nelle finiture interne e nella capote, che è quasi sempre da sostituire. I ricambi si trovano, ma sono abbastanza costosi. In particolare le finiture esclusive delle Roland Garros sono quasi introvabili, e vanno replicate su campione, con costi di conseguenza. Le CTI superstiti, invece, in genere sono più curate, perché molte sono state conservate in maniera amatoriale. **RC**



↑ PEUGEOT 205 CT - CJ

1986-1995



Al momento le quotazioni delle CT e delle C Junior sono identiche ma, secondo gli esperti, le originarie CT potrebbero salire un po' di più a breve. Buon potenziale di crescita.

riserva uno spazio alle impressioni di guida della corrispondente CTI. "Il comportamento su strada - vi si legge - non è diverso da quello della berlina; anche qui si apprezzano soprattutto le doti del potente motore e quelle delle altre componenti meccaniche che ben si adattano allo spirito della vettura. Rispetto alla GTI, si nota però una maggiore propensione ad allargare le traiettorie con il retrotreno quando si rilascia l'acceleratore in curva. Va segnalata la

GRAZIE AL SUO MOTORE 1.600 DA 115 CV LA CTI È, NEL 1986, LA PIÙ SPORTIVA E VELOCE CABRIOLET DEL SUO SEGMENTO

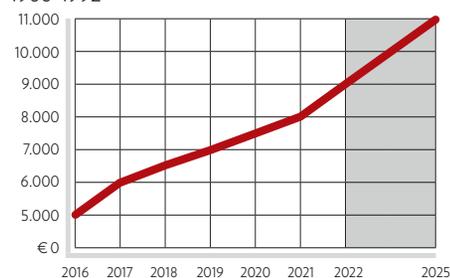
manca di anomale turbolenze quando si viaggia con la capote abbassata. Al contrario, quando la vettura è chiusa e si procede a forte andatura, si manifestano fastidiosi sibili, dovuti all'imperfetta tenuta della capote". Un'interessante alternativa è la Roland Garros, serie esclusiva prodotta dal 1990 al 1993 con carrozzeria in livrea verde, capote bianca ad azionamento elettrico e motore 1.400 da 85 CV (1.600 da 89 CV nell'ultimo anno di produzione).



↑ PEUGEOT 205 ROLAND GARROS CABRIOLET 1990-1993

↓ PEUGEOT 205 CTI 1.6

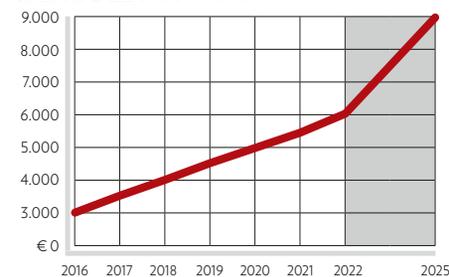
1986-1992



È la versione più equilibrata; le prestazioni sono però inferiori a quelle della corrispondente GTI a causa del peso. Sensibile al rilascio del gas in curva.



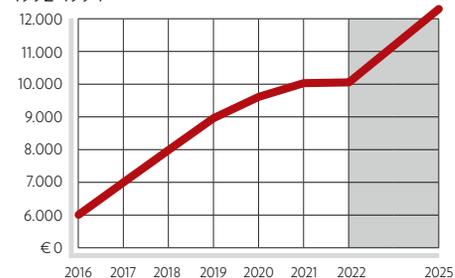
↑ PEUGEOT 205 ROLAND GARROS CABRIOLET 1990-1993



Roland Garros è un allestimento tradizionale nella gamma Peugeot, realizzato su molti modelli. Nella 205 Cabriolet è sicuramente uno dei più apprezzati.

↓ PEUGEOT 205 CTI 1.9

1992-1994



Versione piuttosto rara in Italia: chi ce l'ha se la tiene stretta. A causa della potenza ridotta a 105 CV non raggiungerà mai i valori quasi da primato delle GTI 1.9.



L'ULTIMA TELA

Chiude la storia delle vetture con capote di tessuto: dopo la Casa opta per la soluzione con tetto rigido ripiegabile. Motori con cubature comprese tra 1,6 e 2 litri e potenze fino 133 CV. Il tutto con uno stile elegante e ben equilibrato. Ed è piacevole anche chiusa

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Ha rappresentato l'ultimo esempio di decappottabile con la copertura in tela prima che arrivassero intere generazioni di coupé-cabriolet con l'hardtop retrattile. E già questo significa uno stile pulito, un fianco basso, senza l'ingombro del tetto ripiegato che abitualmente impatta sui volumi della vettura. Visualmente più leggera dei modelli successivi, la 306 Cabriolet lo è anche rispetto ai precedenti. Di sicuro, non ha più l'arco centrale della 205, che pure male non le stava. Però qui, una volta abbassato il mantice, si respira

una bellissima sensazione di libertà totale. Alla percezione di grande dinamicità contribuisce anche la minor altezza del parabrezza rispetto alla berlina (il vetro è più basso di 27 mm e più stretto di 18). È stata anche una delle prime cabriolet di grande serie disponibile con la capote ad azionamento elettrico. Il dispositivo era



già presente, è vero, anche su alcuni allestimenti della 205 ma qui è esteso alla stragrande maggioranza degli esemplari costruiti (semmai è possibile trovare alcune millesei con la capote manuale). Come sulle altre cabriolet di classe media degli anni 90, il comando elettroidraulico comporta l'apertura del coperchio rigido del vano portacapote, che essendo a filo carrozzeria contribuisce in maniera determinante a togliere ogni impaccio stilistico dal fianco. Insomma, da qualunque parte la osservate è una macchina piacevolmente elegante. E rimane bella persino da chiusa: se la 205 con capote alzata ricalca la linea versione da cui deriva, la 306 Cabriolet si trasforma in una tre volumi molto lontana dallo stile della berlina d'origine.

QUOTAZIONI

In basso si pongono le più popolari 1.6, valutate 4.300 euro (6.500 euro nel caso di vetture pressoché pari al nuovo). Le quotazioni più alte sono riservate alle 1.8 16V e 2.0 16V, che nei nostri listini conquistano la fascia dei 7.000 euro

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.300

7.000

2 RESTAURO

Il suo tallone d'Achille sono i freni. Sono sottodimensionati per gli oltre 12 quintali che devono fermare, ed è la ragione per cui non è improbabile trovare esemplari con pinze Brembo e dischi maggiorati. I motori, specie gli otto valvole, presentano spesso un anomalo consumo di olio, imputabile ai gommini guidavalvole che si seccano: meglio prevederne la sostituzione entro i 150 mila chilometri. Sul millesei, che appartiene alla famiglia TU, si consiglia anche di rifare la guarnizione della testata all'approssimarsi dei 100 mila. La rumorosità aerodinamica in arrivo dalla zona del parabrezza che si riscontra ad andature autostradali non va considerato un difetto del singolo esemplare: è un problema congenito dovuto alla particolare sovrapposizione della capote sul montante, che imbarca aria. Il tessuto di grande qualità e la cura esecutiva pongono al riparo da brutte sorprese in termini di infiltrazioni. Viceversa il meccanismo elettroidraulico

(sistemato nel baule dietro il passaruota destro) può dare forfait: la colpa è del cablaggio che alimenta il consenso all'apertura, e che si trancia con una certa facilità. La guarnizione perimetrale sagomata che, sopra ai deflettori fissi, fa da battuta per la copertura, si screpola ed è pressoché impossibile da trovare. Il suo codice, mai aveste la fortuna di imbattervi in un vecchio stock, è 8120 A3. Non è semplice nemmeno recuperare i retrovisori esterni, specifici, ma almeno se si rompe il blocco che li mantiene in posizione sono agevolmente riparabili. Quello della specificità degli elementi di carrozzeria è il problema più diffuso della Cabriolet che, pur sembrando, sotto la cintura, uguale alle altre 306, è in realtà tutta un'altra macchina: sono diversi passo, pianale, parafanghi, parabrezza e relativi montanti, sedili anteriori e posteriori, linea di scarico. Le porte hanno un movimento che le trasla leggermente verso l'alto in apertura: è bene regolare con frequenza le cerniere. Attenzione, infine, alla campanatura del retrotreno, che si sregola rapidamente.



DA SAPERE

• Prezzi dei ricambi

CENTRALINA MOTORE (1.8)	€ 450
POMPA SERVOSTERZO	€ 400
OROLOGIO DIGITALE	€ 125
PROIETTORE ANTERIORE	€ 180
CAPOTE IN TESSUTO	€ 690

• I club



306 Cabriolet.fr Le Club

Sito 306cabriolet.fr
Club Peugeot 306 Cabriolet

Sito clubpeugeot306cabriolet.com

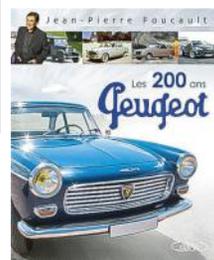
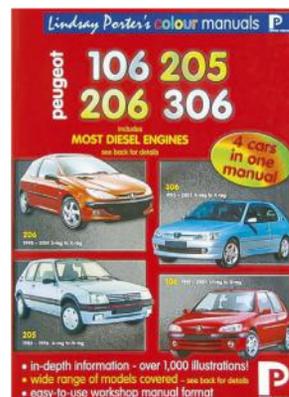
Email club306cabriolet@gmail.com

Club Storico Peugeot Italia

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

• I libri



A parte "Lindsay Porter's Color Manual Peugeot 106, 205, 206, 306", bisogna orientarsi su pubblicazioni generaliste quali "Peugeot Les plus emblématiques 1950-2010" di Patrice Vergés (Etaï), "Les 200 ans de Peugeot" di Jean Pierre Foucault (Lafon) e "Peugeot la grande histoire" di Romain Gaulin.

• Specialisti

Discount Cabrio

Sito discount-cabrio.com

Email contact@discount-cabrio.com

Eurotop

Sito verdeck.de

Email info@eurotop.de

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

3 SU QUALE PUNTARE

La Cabriolet ha montato numerosi motori nel corso della sua carriera, con cilindrata comprese tra 1,6 e 2 litri e potenze tra 88 e 133 cavalli, diversamente distribuiti a seconda degli anni, delle serie e dei mercati.

A tale proposito, nel 1997 tutte le 306, scoperta compresa, vennero fatte oggetto di un restyling che modificò soprattutto l'identità visuale del frontale; in occasione di questo lifting l'hardtop, disponibile come opzione, perse il leoncino che aveva alla base del finestrino posteriore: è bene tenerne conto perché anche l'eventuale copertura invernale sia coerente con l'anno di costruzione. Mentre le prime Cabriolet erano proposte unicamente con un 1.800 da

103 CV, cui nel 1995 si affiancò un due litri da 123, la versione ristolizzata allargò la gamma dei propulsori; dal 1997 in poi furono proposti un 1.600 da 88 CV, un 1.800 da 101 CV, un 1.800 a 16V da 110 CV e un 2.000 a 16V da 133 CV. I due propulsori di 1,8 litri vennero poi sostituiti da un 1.600 a 16V da 109 CV. Potendo scegliere, la nostra preferenza si indirizza alla prima versione 1.800 e alla 2.0 16V: una ha il fascino dell'edizione originale, l'altra è decisamente



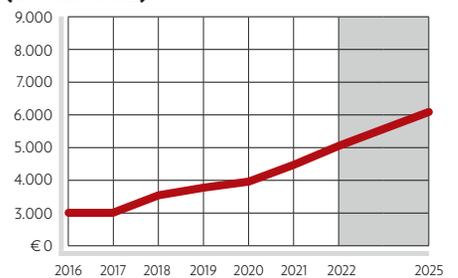
↑ **PEUGEOT 306 CABRIOLET 1.8** 1993-1998

4 IL MERCATO

Apprezzata all'epoca grazie anche alla linea disegnata da Pininfarina, che ne curava anche l'assemblaggio, la 306 Cabriolet ha raggiunto volumi di produzioni molto alti in relazione al periodo di produzione discretamente lungo, dal 1994 al 2002: ne sono state assemblate 77.834 unità. Oggi le sue quotazioni sono di discreto livello, con tendenza a salire. Anche se sul mercato si trovano esemplari a cifre più basse rispetto alle quotazioni medie di Ruoteclassiche. Ma quasi sempre si tratta di esemplari in condizioni modeste. La produzione si distingue in tre serie: la Fase 1 (fino al 1997), la Fase 2 (dal 1997 al 2000) e la Fase 3 (che la Casa chiama ufficialmente Fase 2.2) dal 2000 al 2002. A livello di quotazioni non ci sono sostanziali differenze, per il momento. La distinzione proposta da Ruoteclassiche, che segue l'andamento del mercato, è in base alle motorizzazioni,

mentre per l'allestimento, l'unica versione separata è la Roland Garros. Il nostro listino, quindi, divide le 1.600 dalle 1.800 e 2.000 (con testata a 8 valvole), dalle 1.800 e 2.000 a 16 valvole, e infine dalle Roland Garros. Queste ultime hanno attualmente un markup di prezzo modesto rispetto alle 1.8 a 8 valvole da cui derivano: in futuro dovrebbero differenziarsi maggiormente. Le versioni più interessanti sono ovviamente le più sportiveggianti 16 valvole, sia 1.8 sia 2.0: già oggi valgono il 40% in più rispetto alle corrispondenti 8 valvole. La presenza di accessori qualificanti, come per esempio l'interno in pelle, merita una maggiorazione di prezzo in fase d'acquisto. Trovare una 306 Cabriolet in stato di perfezione assoluta è molto difficile, e quasi sempre si tratta di esemplari conservati. Il restauro professionale, dato l'attuale basso valore commerciale, è economicamente sconsigliabile. A ciò si aggiunge, nel caso delle Roland Garros, una estrema difficoltà nel reperimento delle sellerie e dei dettagli specifici. **RC**

↓ **PEUGEOT 306 CABRIOLET 1.8-2.0 (8 VALVOLE)** 1993-1998



Le versioni con motorizzazioni 1.8 e 2.0 a iniezione con testata monoalbero a 8 valvole rappresentano il miglior equilibrio prezzo-qualità. Le quotazioni saliranno.



più tonica, pur non avendo nulla di realmente sportivo. Quale che sia l'unità installata, la 306 ha comunque una guidabilità di grande livello e soffre meno, rispetto a molte altre convertibili degli anni 90, di limitata rigidità flessionale e torsionale. Questo perché ha una costruzione accurata. Per assorbire le vibrazioni a bassa frequenza, due masse di compensazione in ghisa di 5,7 e 7 kg sono applicate (con l'interposizione di spessori in

IL MOTORE DI 2 LITRI DA 133 CV È IN CIMA ALLE PREFERENZE. NON È SPORTIVO, MA È SUFFICIENTEMENTE TONICO

gomma) sotto il fondo del baule fra le nervature e il paraurti. La parte bassa della scocca è ovviamente irrigidita per compensare la mancanza del padiglione. In particolare il pianale è rinforzato mediante longheroni laterali di maggior spessore e nuovi traverse di collegamento. Altri elementi scatolati irrigidiscono la struttura fino alla linea di cintura. A seguito di tali interventi la nuda scocca pesa 339 kg, ben 73 in più di quella della corrispettiva berlina.

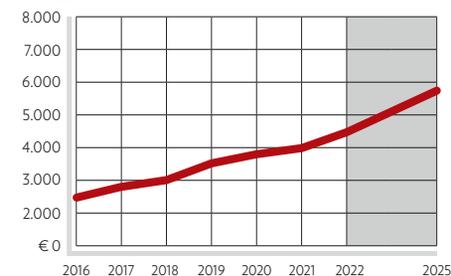


↑ PEUGEOT 306 CABRIOLET 2.0 16V 1997-2002



↓ PEUGEOT 306 CABRIOLET 1.6

1997-2001

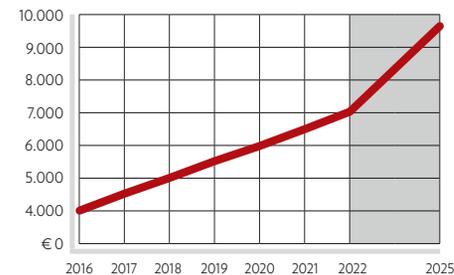


Abbastanza diffuse in Italia, costituiscono il vertice basso tra gli allestimenti delle 306. Su alcuni mercati dal 2000 era proposto il 1.600 a 16V da 109 CV.



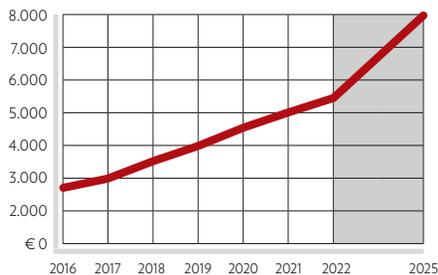
↑ PEUGEOT 306 CABRIOLET 1.8 - 2.0 16V

1997-2002



Hanno prestazioni più elevate e quasi sempre beneficiano di una dotazione di buon livello. In prospettiva sono quelle che saliranno di più di valore.

↑ PEUGEOT 306 CABRIOLET ROLAND GARROS 1995-1997



Motorizzazione intermedia (1.800) e allestimento raffinato e completo. Peccato che molti dei dettagli esclusivi siano introvabili in caso di necessità. Saliranno molto.



COUP DE FOUDRE

È un colpo di fulmine questo capolavoro della Pininfarina. Una vera coupé da famiglia, elegante e ben rifinita. Lo slancio delle linee dissimula la lunghezza di 4,62 metri. Al top si pone il V6 di 3 litri da 190 CV, poi portati a 210

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

La pluridecennale collaborazione tra Peugeot e Pininfarina è alle sue battute conclusive quando, nell'autunno 1996, viene presentata la 406 Coupé. Ed è un finale col botto, visto che raramente - quantomeno, nella classe media e negli anni 90 - sono state presentate coupé più eleganti e affascinanti di questa. Il suo disegno è frutto dell'estro di Davide Arcangeli, giovane progettista in forza all'atelier piemontese, purtroppo prematuramente scomparso nel 2000 ad appena trent'anni. Pulita, filante, mirabile interpretazione



dell'assunto secondo cui "less is more", la 406 ha anche la particolarità che, lungi dall'essere più corta della berlina da cui deriva, è viceversa più lunga: 4 metri e 62, sei centimetri in più. Solo la Station Wagon, tanto per restare in famiglia, la supera. Il passo (comune agli altri body) di due metri e 70 contribuisce in modo determinante a

renderla così filante e ben distesa. E ne fa una vera coupé da famiglia, visto che l'abitabilità posteriore è adeguata a due adulti e solo l'accessibilità al divanetto è il vero prezzo da pagare alle sue forme rastremate e al padiglione basso. Il fatto che sia una youngtimer particolarmente "young" (gli ultimi esemplari sono stati costruiti tra Grugliasco e San Giorgio Canavese nel corso del 2004) presenta lo svantaggio che gli ultimi esemplari non hanno ancora diritto a nessuna delle agevolazioni fiscali previste per i veicoli di interesse storico e collezionistico; il rovescio della medaglia è che ci si porta a casa un'auto affascinante, facile da guidare e dotata di ogni confort e di gran parte degli equipaggiamenti di sicurezza che oggi consideriamo irrinunciabili.

PEUGEOT 406 COUPÉ



QUOTAZIONI

Il mercato distingue le motorizzazioni a 4 cilindri (2.0 e 2.2, entrambe a 16 valvole) dalle V6 in maniera netta: queste ultime valgono il doppio. Per le 4 cilindri la quotazione AB è 4.500 euro (A+ 6.800 euro); il vertice è appannaggio della 3.0i V6 24V Plus "Settant'anni": 10.500 euro.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

4.500

10.500



2 RESTAURO

Se capitate a Zurigo, fate caso al muso dei tram. Ce n'è un tipo (il Bombardier Cobra, disegnato da Pininfarina) che ha qualcosa di familiare: i suoi fari sono infatti gli stessi della 406 Coupé. E questo ha ulteriormente complicato il recupero dei pezzi. I proiettori sono uno dei componenti impossibili da trovare, ma non sono gli unici. L'Adventure Peugeot ha recentemente centralizzato gli stock di ricambi in precedenza disponibili presso la rete dei concessionari ma questo non ha risolto le grane più grosse. Che interessano, ad esempio, i paraurti, in plastica dura e fragile, che si spacca al minimo urto (il club nazionale li sta ricostruendo), lo stemma posteriore (si scolorisce e si distacca), il retrovisore elettrocromatico (si rompono i cristalli liquidi), le regolazioni elettriche di sedili e specchi esterni. A tante criticità di carrozzeria fa da contrappunto, in positivo, una meccanica senza falle di rilievo - anzi - e con una intercambiabilità pressoché

totale dei macrocomponenti con altri modelli Peugeot e Citroën della medesima epoca (ma anche Fiat-Lancia, nel caso dei quattro cilindri montati su Ulysse e Phedra). Giusto, bisogna fare attenzione che, con il salto di marca, un componente identico ha codici diversi, dunque orientarsi rimane difficile. Il sei cilindri richiede la sostituzione preventiva dei supporti motore, fragili, ogni dieci anni, e lo stesso vale per pompa dell'acqua e cinghia della distribuzione (brutta notizia: quest'ultima è un'operazione da 1.000 euro, per via della complessità della mano d'opera). Altri elementi a cui prestare attenzione sono le tubazioni idrauliche del servosterzo, che possono trasudare, gli ammortizzatori idraulici dei cofani (questi però si trovano senza problemi, sia originali che compatibili) e l'imperiale, che tende a crollare ma che un buon carrozziere sa come ripristinare correttamente. Infine, come su tante auto degli anni 90, l'elettronica di bordo è responsabile di una grande quantità di falsi positivi.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

COMPRESSORE CLIMA	€ 250
RADIATORE	€ 380
INTER. ALZACRISTALLI	€ 120
PROIETTORE	€ 340
PARAURTI ANTERIORE	€ 150

● I club



406 Coupé Club Italia

Sito 406coupe.it

Email segreteria@406coupe.it

Club Coupé 406

Sito clubcoupe406.net

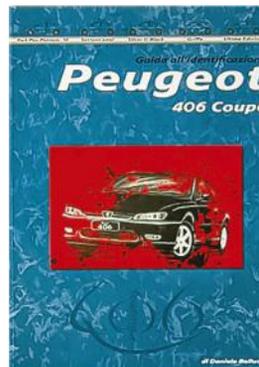
Email info@clubcoupe406.net

Club Storico Peugeot Italia

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

● I libri



Daniele Bellucci firma "Guida all'identificazione Peugeot 406 Coupé".

In francese ecco "La Peugeot 406 Coupé de mon père" di Philippe Coignard, Etai. Questa splendida coupé è trattata poi in "Peugeot Les plus emblématiques 1950-2010" di Patrice Vergés, edizioni Etai, e in "Les 200 ans de Peugeot" di Jean Pierre Foucault, Lafon editore.

● Specialisti

Considerando la giovane età e il prestigio del modello è possibile rivolgersi ancora alla rete dei concessionari ufficiali Peugeot per la manutenzione ordinaria. Navigando in Internet si trovano poi moltissimi ricambi nuovi o usati per la 406 Coupé.

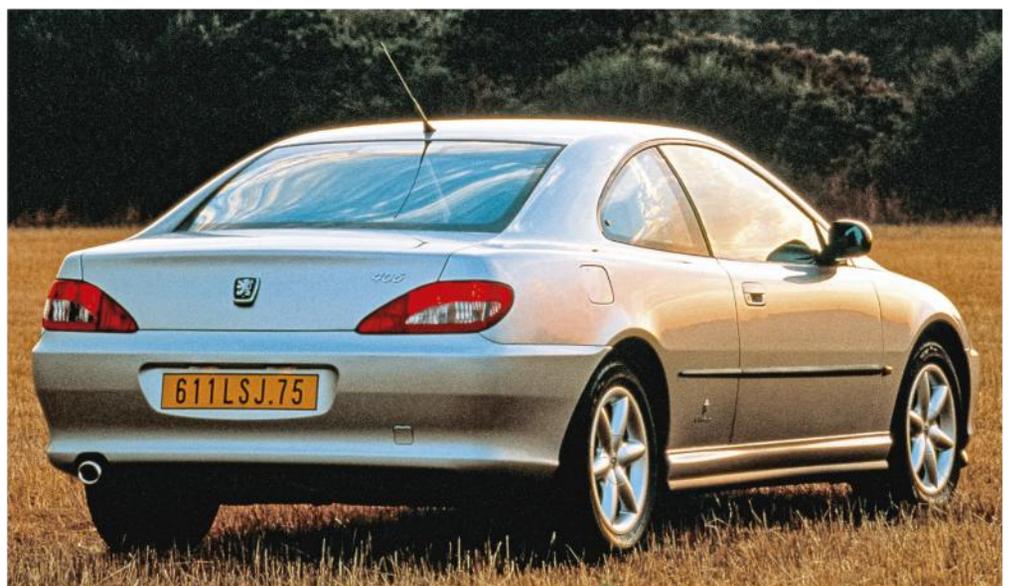
L'Adventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

3 SU QUALE PUNTARE

Nata negli anni in cui il diesel, grazie all'innovazione del common rail, conosceva uno sviluppo tecnico e commerciale straordinario, tanto da essere abbinato a qualunque modello, dalle citycar alle sportive, la 406 Coupé ha avuto diritto alla sua brava declinazione a gasolio: la 2.2 HDi, mossa da un motore dall'affidabilità proverbiale. Tuttavia non ci sentiamo di consigliarvelo in ottica collezionistica, anche perché a nostro avviso è quanto di più lontano si possa pensare dallo spirito di una vettura come questa. Secondo un censimento del 406 Coupé Club Italia circolavano nel nostro Paese, al 31 dicembre 2019, 378 HDi, 169 3.0 V6 e 833 2.0 16V. Un totale di 1.380 unità su circa 5.000 vetture consegnate a suo tempo (delle 107.633 costruite). Anche per via della maggiore probabilità di trovarne una, mettiamo dunque nei nostri - vostri - radar prima di tutto la due litri, anzi "le" due litri, perché, pur essendoci uno scarto di appena quattro cavalli tra la versione iniziale e quella lanciata nel 1999 (forti, rispettivamente, di 132 e 136 cavalli) cambia la generazione dei motori, passando dall'XU al più moderno EW che però ha il blocco in ghisa e non più in alluminio. Per caratteristiche di erogazione il 136 cavalli (che sfoggia 190 Nm a 4.100 giri contro 180 Nm a 4.200 del 132 cavalli) riesce un filo più elastico; è comunque una "misura" di motore adatta alla stazza di una vettura pesante che intende essere una granturismo da famiglia e non una sportiva tout court. Quasi impossibile da individuare in Italia è il quattro cilindri 2.200 a 16 valvole da 158 cavalli (introdotto nella primavera del 2002): è un'interessante alternativa, ma davvero rarissima. Potendo spendere qualcosa in più, specie in termini di manutenzione e di consumi, l'altra scelta di Ruoteclassiche è il tremila a sei cilindri, con 190 oppure 210 cavalli a seconda del periodo di produzione. Quattroruote provò questa 406 a marzo 1998 (dunque con il 190 CV che sarebbe continuato ancora un anno) ricavandone ottime impressioni: "Il V6 Peugeot è molto progressivo ed elastico, quindi decisamente piacevole nella guida quotidiana, ma sa

PEUGEOT 406 COUPÉ 2.0 16V 1996-2004



PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 24V 1996-2004



essere anche prestazionale quando viene sfruttato a fondo. All'ottimo risultato ha contribuito la rapidità del cambio: cinque marce perfettamente accordate col motore. Riesce ad arrestarsi in spazi contenutissimi: 36 metri da 100 km/h, con una frenata equilibrata, ben modulabile e soprattutto resistente alla fatica". Piacque, ai nostri colleghi, anche la tenuta: "Un leggero rollio infastidisce appena nelle curve veloci, sulle quali però l'appoggio è sicuro, anche in manovre d'emergenza. Il retrotreno allarga solo quando viene sollecitato con decisione, ma lo fa in modo progressivo, consentendo al conducente agevoli correzioni con lo sterzo". Vantaggio collaterale di scegliere la tre litri è che veniva fornita unicamente con allestimento Plus (la duemila esisteva anche base), il che significa che ha di serie una pletora di contenuti top di gamma: selleria in pelle con regolazioni elettriche, Hi-Fi con caricatore CD, retrovisore interno fotocromatico, cruise control, servosterzo

BENCHÉ IL MOTORE DI 2 LITRI SIA ADEGUATO E PIÙ DIFFUSO, POTENDO SCEGLIERE PUNTEREMMO SUL PASTOSO V6

ad assistenza variabile in funzione della velocità, cerchi da 16", tetto apribile elettrico. Su alcuni esemplari vennero montate, come optional, le sospensioni a controllo elettronico (utili) e il navigatore (viceversa, oggi sempre meno utilizzabile in quanto gli impianti di oltre dieci anni difficilmente sono aggiornabili in termini di software e cartografia). Nel 2003 la 406 Coupé viene sottoposta a un lieve restyling, che interessa in particolar modo il fascione paraurti frontale: presa d'aria ingrandita, con barre lucide, e nuovi fendinebbia lenticolari. Rivisto anche l'abitacolo in alcuni particolari; inediti i cerchi ruota Nautilus e Tacoma. Nota finale per le due sole serie speciali: sono la "Settant'anni" (1.305 pezzi, in livrea blu oppure grigia) e la "Ultima Edizione" (2.107 unità numerate, delle quali pochissime a benzina).

4 IL MERCATO

La 406 Coupé è stata una delle Peugeot più apprezzate, in termini di immagine e di potenziale collezionistico, degli ultimi decenni. Il motivo del successo è dovuto al suo stile, firmato dalla Pininfarina, che ne curava anche la costruzione, e ispirato a quello della contemporanea Ferrari 456 GT. La produzione (1996-2004) è stata rilevante: ben 107.631 unità, di cui solamente il 4,8% sono state vendute in patria: esattamente 5.130 esemplari. Dal punto di vista collezionistico, le 406 Coupé si distinguono in quattro famiglie, ciascuna con un suo specifico andamento commerciale. La prima è quella delle 4 cilindri: il primo motore di 2 litri a iniezione e 16 valvole della serie XU10J4R (132 CV), il secondo motore di cilindrata quasi identica ma appartenente alla serie EW10J4 (135-136 CV) e il terzo motore, codice EW112J4, con cilindrata di 2,2 litri

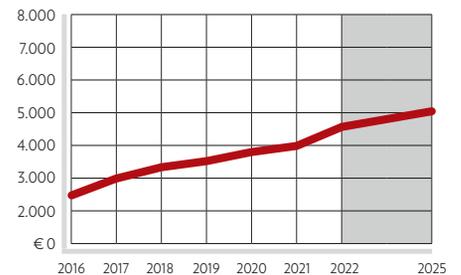
(158 CV). Per questa prima famiglia le quotazioni sono di 4.500 euro per un esemplare in buone condizioni. Dunque piuttosto basse e con possibilità di crescita media nei prossimi anni. La seconda famiglia è quella dei V6 3.0 24V, che fino al 1999 erogavano 190 CV (serie ES9J4) e dal 2000 210 CV (serie ES9J4S): per gli allestimenti di serie la quotazione odierna è di 9.000 euro, con tendenza alla crescita vivace. La terza famiglia è quella delle V6 a tiratura limitata e numerata: la "Settant'anni", prodotta in 1.305 unità per festeggiare i 70 anni della Carrozzeria Pininfarina, e la "Ultima Edizione", prodotta prima dell'arresto della catena di montaggio in 2.107 unità. Per le speciali il valore è più elevato, con un trend di crescita molto alto. Infine le 406 Coupé a gasolio, con il motore 2.2 HDI 16V da 136 CV che, pur avendo riscosso un discreto successo anche in Italia, sono quasi del tutto dimenticate dai collezionisti, e hanno quotazioni in forte regresso. Gli esperti

AL TOP SI PONE LA VERSIONE REALIZZATA PER CELEBRARE I 70 ANNI DELLA PININFARINA

puntano senza esitazione sulle V6 e per scovare una serie limitata sono disposti a sobbarcarsi anche una trasferta in Francia, dove sono più comuni, anche se costano di più. In Italia sono rare anche le V6 "normali", dato che all'epoca il prezzo di vendita le metteva in competizione con le più conosciute coupé tedesche (in particolare la Mercedes CLK): all'esordio la 3.0 V6 24V costava 60,4 milioni, mentre la 2.0i 16V non raggiungeva i 48 milioni. Però chi ne trova una oggi, assicurano gli esperti, trova un tesoro... **RC**

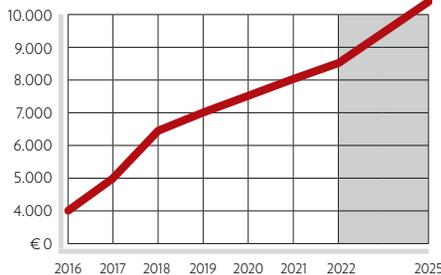


PEUGEOT 406 COUPÉ 2.0 16V - 2.2 16V
1996-2004



Appaiono piuttosto sottostimate e anche in futuro non cresceranno con maggiore vigore rispetto al passato. Vale comunque la pena di investirci senza patemi.

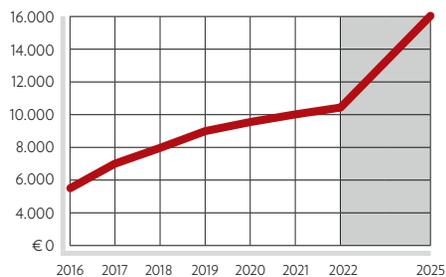
PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 24V
1996-2004



Pecato che in Italia ne siano rimaste in poche. La Coupé V6 è una splendida granturismo, che vanta un numero di estimatori crescente, non solo tra i patiti del marchio del Leone.



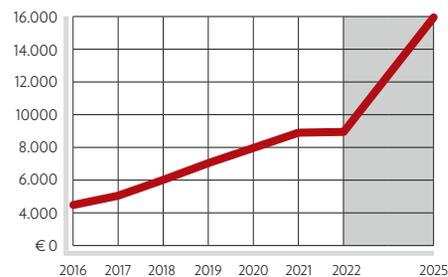
➔ **PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 24V
PLUS "SETTANT'ANNI" 2000**



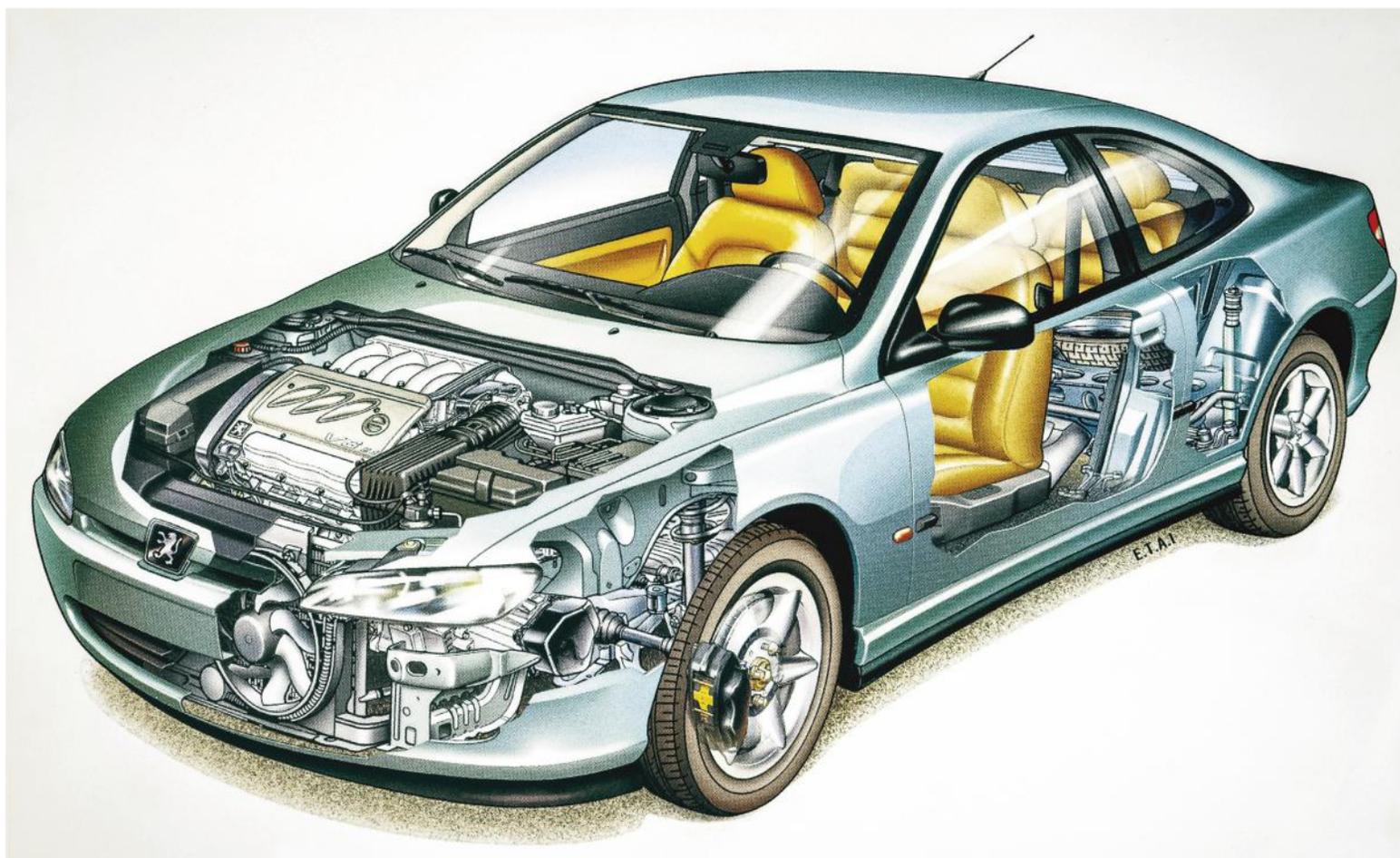
L'anniversario della Pininfarina fu l'occasione di produrre a Grugliasco questa serie limitata a 1.305 unità, equipaggiata unicamente con il motore V6. Prezzi in costante ascesa.



➔ **PEUGEOT 406 COUPÉ 3.0 V6 24V
"ULTIMA EDIZIONE" 2004**



Pur "inquinata" dalla presenza di esemplari con motorizzazione a gasolio, questa edizione numerata (2.107 esemplari) è molto ambita se equipaggiata col motore V6 di 3 litri.



HOT HATCH 2.0

Un fardello pesante quello di sostituire la 205 sportiva. Un compito che la nuova erede svolge più che dignitosamente, grazie al 2 litri da 136 CV. Certo, le sensazioni risultano un po' ovattate, ma la presenza di un 2 litri in una compatta è sempre garanzia di divertimento

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**



1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Rimpiazzare la 205 GTI. Una responsabilità mica da ridere, quella che si assume nel 1999 la 206 contraddistinta dall'omonima sigla. Dagli anni 80 sono cambiate tante cose nel mondo dell'auto. Le hot hatch continuano ad avere un loro pubblico però, gravate da strutture più importanti e da dimensioni in crescita (la sicurezza ha le sue esigenze), perdono parte dello smalto che avevano nel decennio precedente. Nel passaggio generazionale tra le due Peugeot questa maturazione è meno evidente rispetto a

quello che avviene presso altri costruttori, perché in fondo loro erano partiti in vantaggio: non avevano il turbo e già ricorrevano a cilindrata elevate. Andare da millenove a duemila è dunque quasi una formalità, e salire da 130 a 136 cavalli permette, quantomeno, di non sfigurare rispetto alle brillanti prestazioni di cui era capace la progenitrice. Anzi: con 210 km/h di velocità massima la 206 GTI va persino più forte della 205 GTI 1.9. E pazienza se in termini di sprint puro e piacere di guida le sensazioni sono un po' più filtrate. D'altronde, che i tempi stiano cambiando radicalmente lo spiega una scelta veramente bizzarra, destinata a rimanere un unicum nel panorama delle piccole bombe: visto che esiste nella gamma Peugeot una 206 SW, carrozzeria che per la prima volta viene



declinata in dimensioni così compatte (4 metri e 3 centimetri, appena 19 più della berlina), nel 2002 viene lanciata una 206 SW GTI, con lo stesso motore e le stesse finizioni della tre porte. Certo, questa è solo una nota quasi di colore, però è molto utile a rappresentare plasticamente la mutazione di un'epoca.

QUOTAZIONI

La **GTI** (disponibile anche con carrozzeria Station Wagon, che per il momento è quotata in maniera identica alla berlina a 3 porte) è molto accessibile: 3.500 euro. La serie limitata GT, con estetica più vistosa, è quotata parecchio di più: 6.000 euro se corrispondente alla label AB.

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.500

6.000

2 RESTAURO

In generale affidabili, i due litri della serie EW10 richiedono tuttavia una pulizia particolarmente frequente degli iniettori; la pompa benzina, la bobina e il motorino di avviamento non sono elementi longevi. Un altro problema ricorrente (però non scontato) sono i trafilaggi di olio a chilometraggi elevati. A tale proposito, se sono sottoposti alla normale manutenzione rispettando gli intervalli previsti dalla Casa, questi propulsori superano agevolmente i 400 mila chilometri. Nel corso della carriera le GT - GTI, come tutte le 206, sono state fatte oggetto di una lunga serie di richiami da parte del costruttore. Ad esempio nell'estate 2000, per correggere un imperfetto serraggio delle viti dell'avantreno; o nel dicembre dello stesso anno - in questo caso il discorso riguardava specificamente le GTI - per un difetto alla convergenza connesso al montaggio di pneumatici Continental.

Ovviamente, sono questioni vecchie; però, se trovate un esemplare costruito in quel periodo, una ricerca presso la rete delle officine autorizzate può rivelarsi utile a verificare che il proprietario dell'epoca avesse risposto positivamente alla lettera di richiamo. Non rispondete, invece, voi, alle continue sollecitazioni che con ogni probabilità arriveranno dal display centrale della strumentazione, secondo cui gli airbag sono in avaria: nove volte su dieci si tratta di falsi positivi generati dalla centralina, peraltro comuni alla stragrande maggioranza delle vetture di quegli anni. L'usura endemica delle boccole rende il retrotreno una fonte pressoché certa di rumori parassiti, accentuati da una certa rombosità dovuta al rotolamento degli pneumatici: sono cose ordinarie, cui si può ovviare con un'accurata revisione della sospensione posteriore. Non sono infine improbabili perdite di liquido refrigerante sul pianale, sotto la pedaliera e nel vano piedi del passeggero anteriore: anche in questo caso, meglio giocare d'anticipo facendo controllare il climatizzatore.



DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

KIT GUARNIZIONI TESTATA	€ 110
DISCHI FRENI ANT. (COPPIA)	€ 75
COMPRESSORE CLIMA	€ 250
VASCHETTA ESPANSIONE	€ 70
ALTERNATORE	€ 250

● I club



Club Storico Peugeot Italia

Club Storico Peugeot Italia

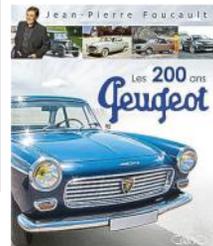
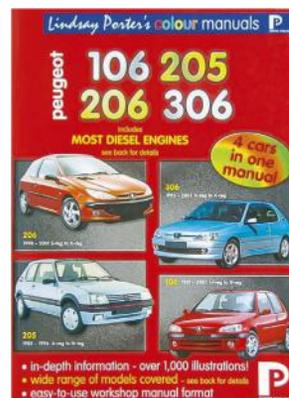
La "giovane" utilitaria è accolta dal club ufficiale della Casa, da sempre imprescindibile punto di riferimento per gli appassionati del marchio di Sochaux.

Sito clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

Telefono 348/082777

● I libri



Al momento non esiste

alcun testo specifico dedicato alla 206. Occorre quindi accontentarsi di volumi generici. Tra questi, "Lindsay Porter's Color Manual Peugeot 106, 205, 206, 306", "Peugeot Les plus emblématiques 1950-2010" di Patrice Vergès e "Les 200 ans de Peugeot" di Jean Pierre Foucault, Lafon editore.

● Specialisti

Essendo un modello recente e molto diffuso, per le operazioni di routine è possibile rivolgersi alla rete di concessionarie ufficiali.

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

Peugeot Parts Direct

Sito peugeotpartsdirect.co.uk

3 SU QUALE PUNTARE

GT o GTI? In un altro periodo, senza conoscere quel che c'era dietro, sarebbe stato facile immaginare che la seconda fosse più prestante della prima, per via di quella "I" che abitualmente evocava la

presenza dell'iniezione. Sarà che il catalizzatore obbligatorio ha oramai da anni costretto ogni vettura a dotarsi di un sistema single o multipoint (dopo la breve e infelice parentesi del carburatore a controllo elettronico), non è dunque questa la differenza tra le due 206 sportive. Che sono - e qui viene il bello - la stessa identica vettura, con una semplice variazione di allestimento. La GT è più lunga di ben 17 centimetri rispetto alla GTI (4 metri e 1

centimetro invece di 3 e 84): questo perché monta paraurti maggiorati, più sporgenti e francamente anche un po' sgraziati. La ragione di questo allungamento non è, in effetti, di natura estetica bensì obbedisce alla necessità di adeguare la carrozzeria della 206 ai regolamenti da rally, che prevedono una lunghezza di almeno 4 metri, che la GTI (come tutte le altre 206 "normali") non raggiunge. Visto che ci sono, alla Peugeot ne approfittano e



↑ PEUGEOT 206 GT 1999-2000

4 IL MERCATO

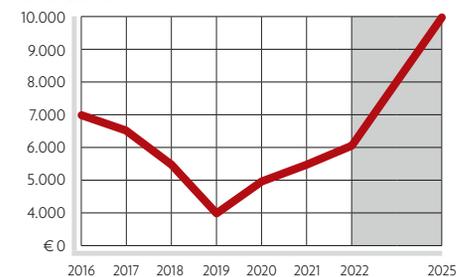
La 206 GTI non ha avuto lo stesso successo commerciale della sua antenata 205 GTI. Non tanto per la mancanza di prestazioni, anzi più che abbondanti grazie al motore 2.0 16 valvole da 136 CV, quanto piuttosto perché il fenomeno delle "mini hot hatch" era in fase calante. Eppure le 206 sportive hanno diversi assi da giocare nell'ambito del collezionismo della categoria instant classic: innanzitutto la serie limitata GT, che rappresentò la base per l'edizione da competizione (con i suoi paraurti allungati a dismisura permetteva di superare i 4 metri di lunghezza, requisito minimo per le competizioni del periodo) ed è stata in listino solamente un anno, a cavallo tra il 1999 e il 2000, con una produzione molto limitata. Il secondo asso è la versione SW della GTI, che per pochi anni ha affiancato la tradizionale 3 porte: è bruttina, ma trattasi di caso unico nella storia delle "piccole pesti" Peugeot. Infine c'è la RC,

evoluzione della GTI con il 2.0 16V portata a 177 CV: un modello più recente e ancora decisamente sottovalutato. Insomma, chi non riesce ad avvicinarsi a una 205 GTI per questione di budget, trova nella gamma delle sportivette 206 pane per i suoi denti... I valori di mercato sono infatti nettamente inferiori: meno della metà. Le GTI, per esempio (sia berlina 3 porte sia station wagon, per il momento non ci sono differenze di quotazione), sono quotate 3.500 euro, con una punta massima per un esemplare da concorso che raggiunge i 5.300 euro. La GT, invece, è già più alta, ma ancora a prudente distanza dalla 205 GTI 1.9: 6.000 euro se in buono stato, 9.000 se immacolata. La GT sarà uno dei fenomeni commerciali dei prossimi anni: parola di esperti del Comitato Prezzi di Ruoteclasse. E poi c'è l'affare del secolo: la RC: entrata in listino a metà del 2003, quando la GTI stava per finire il suo ciclo, è attualmente quotata 4.000 euro (label AB), fino a un massimo di 6.000 euro. Ma non rimarrà su questi livelli ancora per molto... **RC**



↑ PEUGEOT 206 GT

1999-2000



Un'edizione limitata, con orpelli estetici maggiorati in vista dell'omologazione sportiva. È questa la 206 sportiva da conquistare a tutti i costi. Da cercare con pazienza.

montano sulla GT cerchi da 16 pollici anziché da 15, che danno ulteriore aggressività alla vettura riducendo lievemente il confort, visto che la spalla dei pneumatici è più bassa. Leggeri codolini ai passaruota e una grembialatura più corposa sotto le porte completano il tuning d'autore. Mentre la GTI convenzionale è stata prodotta per sei anni, sino al 2005, la GT è una serie limitata prodotta in 4.000 esemplari dal 1999 al 2000. La rarità, il look

LA GT È PIÙ VISTOSA E AGGRESSIVA PER VIA DEI PARAURTI MAGGIORATI E DEI CERCHI DA 16". VIVE SOLO DUE STAGIONI

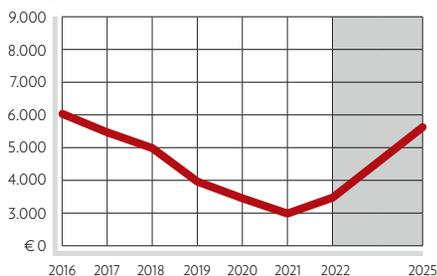
corsaiolo e l'handling superiore (sia pure di poco) possono essere validi motivi per preferirla. Per completezza, nei suoi ultimi anni di carriera (dal 2002 al 2006) la 206 sportiva venne declinata anche con una diversa sigla: RC. Il motore era, di base, lo stesso duemila 16V portato però a 177 cavalli. Un misura probabilmente fin eccessiva per il telaio della 206, ragione per cui preferiamo, per un fatto di equilibrio (e di "anzianità") l'accoppiata GT - GTI.



↑ PEUGEOT 206 GTI 1999-2005

↓ PEUGEOT 206 GTI

1999-2005

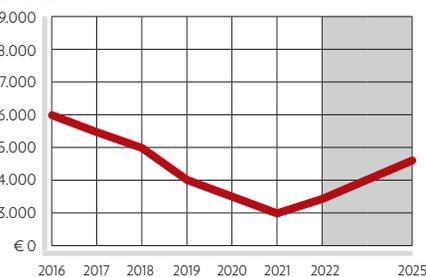


Erede della mitica 205 GTI, non è ancora entrata nel mirino dei collezionisti, se non di qualche appassionato lungimirante. Sta iniziando a salire di valore: affrettatevi.



↑ PEUGEOT 206 GTI SW

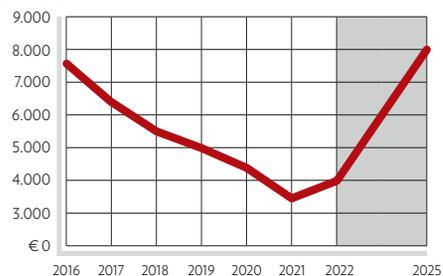
2002-2005



Un caso unico nella storia delle piccole sportive Peugeot: una GTI "familiare". Certo, è poco più di una curiosità, e probabilmente salirà di valore meno rispetto alla 3 porte.

↓ PEUGEOT 206 RC

2002-2006



I 41 CV in più rispetto ai 136 della GTI sono un biglietto da visita assai interessante. Per il momento è sottovalutata, ma la fase calante delle quotazioni si è ormai arrestata.



GRADITA RENTRÉE

Per la Casa non è certo una novità: il tettuccio retrattile l'ha inventato nel 1934. Il modello segna anche al contempo il ritorno del marchio nel segmento delle scoperte e delle coupé compatte. Due i motori a benzina: il 1.600 da 109 CV e il 2.000 da 136

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Figuriamoci se non ci si buttava lei, nella mischia. Quella Peugeot che a metà anni 30, con un anticipo di oltre sessant'anni, aveva già sperimentato il tetto rigido retrattile sulla 402 Eclipse, rimasta una pietra miliare nella storia dello stile automobilistico. A cavallo del millennio, quando le capote in tela nessuno improvvisamente le vuole più e tutti i costruttori si convertono con una dedizione mai vista prima all'hardtop elettrico ripiegabile nel baule, tra i più convinti esponenti della nuova generazione di



sportive double-face c'è proprio la Casa di Sochaux. Che si adegua a una moda - su questo non c'è dubbio - ma che è anche la sola a poter rivendicare un diritto di primogenitura su questa soluzione. Il debutto della 206 CC, avvenuto alla fine del 2000, rappresenta due volte un ritorno, per la Peugeot: a parte questa faccenda storica

del tetto, la marca rientra nel mercato delle piccole scoperte che era... scoperto oramai dal 1995, dopo che la 205 Cabriolet aveva lasciato le scene. Ennesima ragione d'interesse: la 206, in ossequio alla doppia "C" della sua sigla, è anche una coupé. Ed era dalla fine della 304 con questo tipo di carrozzeria che non esisteva una sportiva chiusa compatta nella gamma Peugeot. Insomma, ci sono tante di quelle suggestioni, nella 206 CC, che sembra quasi un manifesto viaggiante della storia: un omaggio fusion al patrimonio della marca. Eppure, nonostante tutti questi ammiccamenti, è una vettura moderna, figlia del suo tempo e anzi protesa in avanti. Anche se il suo parabrezza è parecchio inclinato all'indietro, il che le conferisce un look veramente molto dinamico.



PEUGEOT 206 CC

QUOTAZIONI

Per il momento tra le 1.6 e le 2.0 a benzina non vi sono distinzioni di quotazione. Un esemplare in buono stato (quindi nella fascia AB) si attesta sui 3.500 euro; nel caso di una vettura da concorso si sale 5.300 euro.

Valore massimo € (label AB)

3.500



2 RESTAURO

Il tettuccio a comando elettrico presenta più vantaggi che limiti. A iniziare dal fatto che, le molte volte in cui si utilizza la vettura in configurazione chiusa, si ha a disposizione un bagagliaio quasi da ammiraglia. Però, appunto, ci sono anche i difetti. Il principale è che il meccanismo elettroidraulico della "capote" metallica accusa il peso degli anni, e specie sulle CC più anziane rischia di dare forfait a causa della sopravvenuta inefficienza delle pompe attuatrici. Il che, da un lato è piuttosto comprensibile vista l'anzianità e la complessità del sistema; dall'altro, alquanto fastidioso perché il possibile blocco della copertura non si manifesta mentre è in posizione (chiusa o aperta che sia) ma durante le operazioni di "trasformazione". In altre parole, non sono pochi gli utilizzatori di 206 CC che si sono ritrovati con il tetto "impennato", né su né giù, e con la conseguente impossibilità di utilizzare la vettura, che

talora non è nemmeno agevole da ricoverare visto che la sua altezza, con l'hardtop in fase di movimento, aumenta in modo considerevole. Se avete dunque trovato l'esemplare che vi sembra giusto, fate controllare subito i meccanismi da un carrozziere esperto. Un indizio che qualcosa non va (ad esempio, che l'olio del circuito idraulico si sta addensando) è l'allungamento delle operazioni apri-chiudi, che normalmente dovrebbero venire completate in circa 30 secondi. Per il resto, i malanni che affliggono le CC sono comuni alle altre 206, e qui arrivano le buone notizie, nel senso che sono assai pochi. Si concentrano in due direzioni: l'elettronica di bordo capricciosa (numerosi falsi positivi e difettosità dei display) e la forte rumorosità che sovente arriva dal retrotreno, che tende anche a perdere le sue capacità di smorzamento all'approssimarsi dei 180 mila chilometri: se trovate una CC che ha fatto parecchia strada, una revisione del ponte e la sostituzione preventiva degli ammortizzatori sono brillanti idee.

DA SAPERE

● Prezzi dei ricambi

TRASPARENTE FARO POST.	€ 55
LUNOTTO	€ 220
PARABREZZA ATERMICO	€ 290
COFANO	€ 150
LEVETTE DEVIOLUCI/"TERGI"	€ 190

● I club



Club Storico
Peugeot
ITALIA

Club Storico Peugeot Italia

Sito

clubstorico.peugeot.it

Email clubstorico@peugeot.com

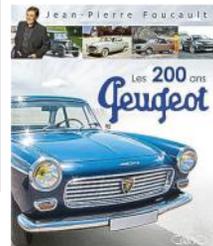
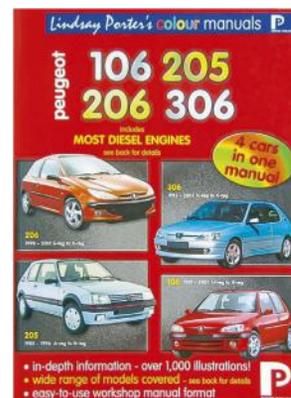
Telefono 348/0827777

Peugeot CC Club Nederland

Sito peugeotcabrioclubnederland.nl

Email info@peugeotccclub.nl

● I libri



Vale quanto detto

per la 206 berlina. Quindi suggeriamo gli stessi volumi generici: "Lindsay Porter's Color Manual Peugeot 106, 205, 206, 306", "Peugeot Les plus emblématiques 1950-2010" di Patrice Vergés e "Les 200 ans de Peugeot" di Jean Pierre Foucault, Lafon editore.

● Specialisti

Come per la 206 berlina, ci si può rivolgere alla rete di assistenza ufficiale o riconosciuta per i tagliandi di routine (e non solo). Qualche attenzione in più richiede il tettuccio rigido.

L'Aventure Peugeot Citroën DS

Sito pieces-de-rechange-classic.com

Peugeot Parts Direct

Sito peugeotpartsdirect.co.uk

3 SU QUALE PUNTARE

Anche la 206 CC è una delle tante sportive "millennial" che si sono convertite con la massima naturalezza al diesel (segnatamente, il pressoché universale 1.6 HDi da 110 cavalli). L'informazione serve

tanto a orientarsi nella scelta - un numero non prevalente ma nemmeno trascurabile di esemplari circolanti ne è dotato - tanto a considerare che non è certo questo l'abito che le calza più a pennello. Decisamente meglio i due benzina, millesei oppure duemila. Si tratta, in entrambi i casi, di 16 valvole appartenenti il primo alla famiglia TU, il secondo a quella EW. Se sul nostro mercato il piccolo accompagna il percorso della piccola CC sino a fine carriera (inizio

2007), il grande esce di scena già nel 2005 (ma continua la carriera all'estero). La differenza in termini di potenza non è trascurabile: 109 cavalli contro 136. Se il motore di minore cilindrata è comunque di una "taglia" corretta in relazione alle dimensioni e al peso della 206, il fratello maggiore promette un comportamento più grintoso, oltre alla soddisfazione (non comune, specie se riletta in epoca post downsizing) di avere un duemila sotto il



↑ PEUGEOT 206 CC 1.6 16V 2000-2007

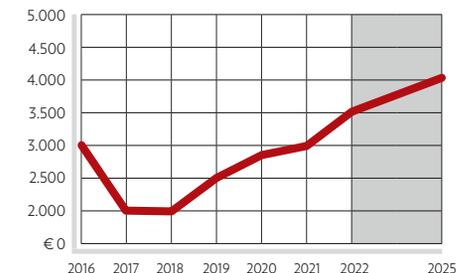
4 IL MERCATO

La 206 CC è in assoluto la coupé-cabriolet più economica del mercato e anche la più facile da trovare. Peccato che le condizioni medie siano quasi sempre di basso livello: del resto il valore economico modesto non permette di sostenere costi di riparazione elevati. Inoltre molti proprietari utilizzano quest'auto come un normale usato, senza alcuna ambizione collezionistica, il che non favorisce certo una manutenzione puntuale e scrupolosa. Le 206 CC presentano, come sottolineato nel testo riguardante il restauro, una scarsa affidabilità del sistema di apertura e chiusura del tetto che, quasi sempre negli esemplari conservati in maniera precaria, non è funzionante per problemi all'impianto elettroidraulico. Si tratta sempre di interventi piuttosto costosi... Le quotazioni, pur in crescita da un paio d'anni, sono popolari: un discreto esemplare si può acquistare attorno

ai 3.000 euro, mentre uno immacolato supera i 5.000 euro, ma deve essere veramente perfetto per raggiungere la massima quotazione di Ruoteclassiche. Secondo i nostri esperti, nei prossimi anni i valori delle più potenti 2.0 16V si distingueranno da quelle delle più diffuse 1.6 16V (il rapporto di vendita in Italia all'epoca era di 2 unità su 10 vendute degli allestimenti a benzina). Entrambe, comunque, cresceranno. Pollice verso, invece, per le diesel, che continueranno a perdere valore fino a ridursi a cifre simboliche (sempre ammesso che ne rimangano in circolazione). La 206 CC va cercata sul mercato dell'usato: i siti web specializzati sono la fonte di approvvigionamento dove si trova il maggior numero di esemplari. Le statistiche confermano che i colori più diffusi sono l'argento e l'azzurro metallizzato, più rari il grigio scuro metallizzato, il blu medio metallizzato, il nero e il rosso metallizzato. Rara la serie speciale Quicksilver. **RC**



↑ PEUGEOT 206 CC 1.6 16V 2000-2007



Le quotazioni hanno cominciato a salire, un trend che continuerà nei prossimi anni, ma sempre con una certa flemma perché sono molti gli esemplari sopravvissuti.

cofano di una macchina abbondantemente al di sotto dei quattro metri, che in versione berlina era perlopiù venduta con un modesto millecinto. Quel che però è importante su questo modello, al di là delle valutazioni su qualche decina di cavalli in più o in meno, sono le considerazioni sulle dotazioni elettroniche: sui primi esemplari l'ABS era solo optional e non c'era proprio il controllo di stabilità, introdotto successivamente. La sua

SENZA L'AIUTO DELL'ELETTRONICA È SENSIBILE AL RILASCIO DEL GAS IN CURVA. DA NON PRENDERE SOTTO GAMBA

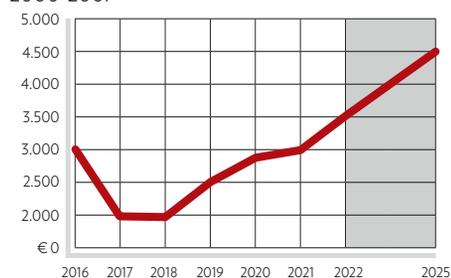
assenza non piacque a Quattroruote quando, a febbraio 2001, mise alla frusta una delle prime 1.6 16V. Senza ESP, la piccola Peugeot guadagnò appena due stelle su cinque alla voce stabilità, per via di una grande sensibilità al rilascio dell'acceleratore in curva, per di più poco gestibile anche per via dello sterzo non molto pronto. Insomma, senza l'aiuto dell'elettronica non è una macchina da prendere sotto gamba.



↑ PEUGEOT 206 CC 2.0 16V 2000-2007

↓ PEUGEOT 206 CC 2.0 16V

2000-2007



Per il momento è quotata come la 1.6 16V.

Nei prossimi anni la crescita sarà più accentuata: secondo gli esperti la maggiorazione sarà attorno al 20%.



FELINO MUSCOLOSO

Nonostante non rechi la firma Pininfarina, la sportiva del Leone ha un suo appeal. Le linee puntano sulla sportività, enfatizzata dalla coda corta e alta e dal muso basso, caratterizzato da un'ampia presa d'aria e dal fascione con tre "branchie"

Testo di **Marco Di Pietro** e **Marco Visani**

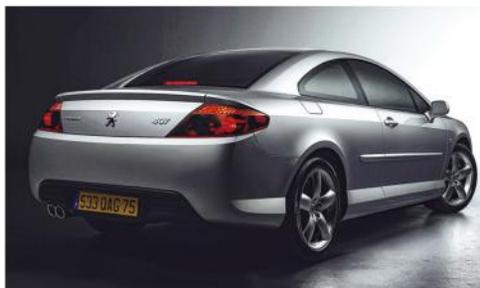


PEUGEOT 407 COUPÉ

1 PERCHÉ SCEGLIERLA

Sappiamo come funziona con i corsi e i ricorsi della storia, quindi prima o poi saremo smentiti (e ne saremmo persino lieti). Ma per come stanno le cose oggi, la 407 Coupé è stata l'ultima coupé Peugeot. E insieme la prima a non essere firmata da Pininfarina. La combinazione di questi estremi non è niente male, per una vettura che prosegue la tradizione delle grandi sportive per famiglia iniziata con la 504 e proseguita, sia pure senza continuità, con la 406. Se questa era elegante e pulitissima, la 407 punta molto più sull'aggressività, con

quella bocca larghissima e le tre branchie che chiudono lateralmente il paraurti anteriore in modo piuttosto originale (peraltro solo estetiche: non hanno, cioè, nessuna funzione di smaltimento del calore). La coda corta, alta e massiccia, con un alettoncino integrato sul bordo del cofano, è perfetta per sottolineare,



attraverso un abile gioco di contrasti, il muso basso e spiovente. In più è una coupé con un occhio di riguardo alla versatilità: non solo dietro c'è abbondanza di spazio per le gambe dei passeggeri, che accedono con relativa facilità grazie alla traslazione in avanti dei sedili anteriori a movimentazione elettrica, ma ci sono anche 400 litri di bagagliaio, per di più aumentabili abbassando, del tutto o parzialmente, il divano. E se l'obiettivo è la settimana bianca, torna utile il passasci integrato nel bracciolo centrale. In più ci sono quelle finenze che non cambiano certamente la vita ma fanno la differenza: ad esempio, le lancette della strumentazione analogica in colore grigio alluminio con la fascia centrale rossa e le cifre dei quadranti che di notte vengono retroilluminate di giallo.

QUOTAZIONI

La 407 ha raggiunto il punto massimo di svalutazione lo scorso anno: ora comincia a salire. Sul gradino più basso, escludendo le versioni a gasolio, troviamo la 2.2 16V: 3.500 euro (label AB). La 3.0 V6 24V, invece, raggiunge i 5.000 euro (7.500 euro se perfetta).

Valore minimo € (label AB)

Valore massimo € (label AB)

3.500

5.000

2 RESTAURO

Marchio dalla tradizione plurisecolare attivo anche in numerosi settori industriali diversi dall'automobile, la Peugeot è molto attenta a valorizzare la propria storia. Lo dimostra ricostruendo i ricambi più ostici da trovare per alcuni modelli e distribuendoli attraverso L'Aventure Peugeot. Il problema però è che la storia ci deve essere: un modello nato nel 2005 e uscito di produzione nel 2012 (che significa appena dieci anni fa) si trova, oggi, in una sorta di limbo per cui non è più in stock e non è nemmeno ancora una youngtimer. Risultato, per quanto spiacevole possa essere: i ricambi sono praticamente introvabili in rete e né ufficialmente né in parallelo c'è qualcuno che li ricostruisca. La sola ancora di salvezza sono eventuali esemplari in rottamazione che si riescano a cannibalizzare. L'unica nota positiva è che essendo giovane, verosimilmente non gravata da chilometraggi da agente di commercio e tipicamente Peugeot (e come

tale proverbialmente affidabile) una 407 Coupé avrà bisogno di pochi pezzi e di non molte cure. Il discorso non riguarda i macrocomponenti meccanici, e segnatamente i motori, comuni al resto della gamma, ma i dettagli di carrozzeria: il trasparente della plafoniera, ad esempio, oppure il pomello del cambio, il dispositivo di fermo corsa del cassetto portaoggetti, le guarnizioni delle porte. In termini di difettosità ricorrenti c'è per fortuna assai poco da segnalare: il solito (per le Peugeot dei primi anni 2000) retrotreno che prende gioco e fa rumore, l'elettronica di bordo piuttosto capricciosa (ma fortunatamente non ai livelli di 406 e 206) e la pompa del servosterzo che ha un difetto a causa del quale il livello di assistenza tende a calare vistosamente nel giro di pochissimo tempo, e ha effetto tanto in manovra quanto in velocità. Ed è forse peggio il secondo caso del primo, visto che raramente ha l'accortezza di "avvertire" preventivamente e trovarsi in percorrenza di curva con il volante che diventa improvvisamente durissimo non è proprio il massimo.



DA SAPERE

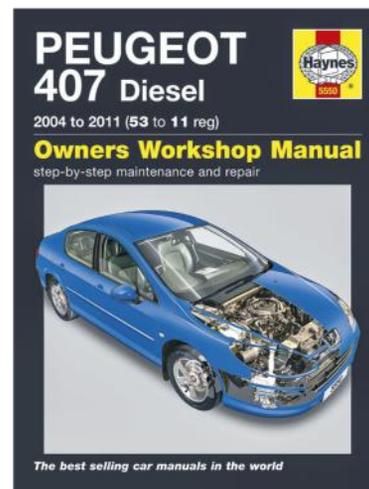
● Prezzi dei ricambi

SUPPORTI MOTORE (3.0 V6)	€ 52
MOZZO E CUSCINETTO	€ 64
RADIATORE (3.0 V6)	€ 570
PARAFANGO ANTERIORE	€ 162
GRUPPO OTTICO POST.	€ 205

● I club

La 407 Coupé è ancora troppo giovane per poter contare su un club specifico. In rete si trovano in Italia e all'estero delle pagine Facebook dedicate e dei forum: punti di incontro degli appassionati per mostrare le proprie amate e trovare ricambi o indicazioni sulla risoluzione di piccole anomalie di funzionamento.

● I libri



Purtroppo gli estimatori di questa coupé devono rassegnarsi: al momento non è stato scritto alcun testo specifico, con l'eccezione del solito manuale d'officina Haynes, dedicato peraltro solo alle 407 a gasolio.

● Specialisti

Come già accennato per gli altri modelli di recente produzione, la manutenzione ordinaria può essere affidata alla normale rete di concessionari ufficiali. Per i ricambi non più forniti dalla Casa occorre setacciare la rete o rivolgersi agli specialisti.

L'Aventure Peugeot Citroën DS
Sito pieces-de-rechange-classic.com

3 SU QUALE PUNTARE

Il problema vero sarà trovarlo, un benzina. Sviluppata e vissuta negli anni della più totale "ubriacatura" da diesel, la 407 Coupé è stata in larga misura costruita con motori HDI. Tant'è che la stessa

Quattroruote sottopose al vaglio dei propri strumenti una sola volta la coupé francese, e scelse una 2.7 V6 turbodiesel per la sua prova su strada (per la cronaca furono disponibili, a seconda dei periodi, anche un 3.0 HDI e un 2.0 HDI a quattro cilindri). Ancora una volta non crediamo che l'abbinata tra questa alimentazione e la carrozzeria sportiva - in modo del tutto particolare in prospettiva collezionistica - rappresenti un'idea azzeccata. Anche

perché le alternative a benzina, pur difficili da individuare (e al netto della soddisfazione che dà la ricerca di un pezzo così poco comune) sono due unità decisamente interessanti. Il "piccolo" quattro cilindri, unico propulsore a benzina con questo frazionamento mai entrato nel cofano della Coupé, è un over due litri. Una scelta inconsueta e interessante, visto che 163 cavalli (e 22,4 kgm di coppia a 4.150 giri) sono un bel



↑ PEUGEOT 407 COUPÉ 2.2 2005-2009

4 IL MERCATO

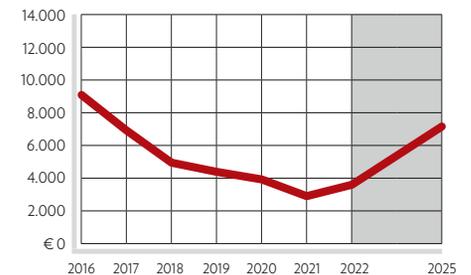
La Peugeot 407 Coupé ha due difetti, agli occhi dei collezionisti: il primo consiste nel fatto che non è stata disegnata né costruita dalla Pininfarina, abbandonando una tradizione di mezzo secolo. Il secondo è che la Peugeot ha puntato gran parte delle sue chance commerciali sulle versioni a gasolio. Si trattava di due V6 bi-turbodiesel, di 2,7 litri da 207 CV e, successivamente, di 3 litri da 241 CV, capaci di prestazioni impressionanti, ma lontani da ogni logica collezionistica. A partire dal 2008 ci fu anche un 4 cilindri HDI da 136 CV (163 dal 2009). Nel 2009, le più interessanti versioni a benzina (quattro cilindri 2.2 16V e V6 3.0 24V) furono addirittura cancellate dal listino. Nonostante fossero gli anni d'oro del diesel, la 407 Coupé ha raggiunto una produzione di soli 36.000 esemplari, circa un terzo rispetto a quella della precedente 406 Coupé. Oggi che vale

una cifra quasi simbolica, è giunto il momento di prenderla in considerazione, puntando ovviamente su una versione a benzina. L'ideale sarebbe la V6 3.0 24V, di cui in Italia ne sono state vendute pochissime, ma anche la 2.2 16V ha una meccanica molto valida. Tra i due allestimenti disponibili, Tecno e Feline (più l'economico Australian, solo per la 2.2 16V), è meglio ovviamente il secondo, nettamente più completo. Al momento il listino di Ruoteclassiche non prevede differenze tra gli allestimenti. Secondo gli esperti, nei prossimi anni le quotazioni inizieranno a crescere (già quest'anno si è registrato un piccolo ma significativo segnale di inversione di tendenza), dapprima in maniera modesta, poi sempre più evidente. Per chi ha l'occhio lungo, la bella 407, pur non raggiungendo i vertici di stile della 406 Coupé, potrebbe costituire una scelta raffinata e distintiva, sotto il profilo collezionistico. Insomma è il momento di cercarla. **R/C**



↑ PEUGEOT 407 COUPÉ 2.2 16V

2005-2009



La scelta commerciale di Peugeot puntava sulle versioni a gasolio: le 4 cilindri a benzina vendute in Italia sono state poche. Da cercare col lanterino, ma ne vale la pena.

biglietto da visita per il 2,2 litri della dinastia motoristica EW. Ancora più interessante il 3.0 V6: 211 cavalli di potenza e molta più coppia (29,6 kgm) e anche più in basso (a 3.750 giri). Si tratta del sei cilindri a V, aperto tradizionalmente a 60 gradi, che prese il posto del vecchio PRV a partire dal 1997. Comune anche stavolta alla Renault (ma non più alla Volvo), il progetto contempla quattro assi a camme in testa, 24 valvole, variatore di fase

**IL 2.2 LITRI DA 163 CV
NON È CERTO MALE.
IL CUORE PERÒ
BATTE PER IL V6
DA 211 CV, CAPACE
DI FAR TOCCARE
I 243 KM/H**

e costruzione interamente in alluminio. Per quanto possono contare le prestazioni, si parla, sulla 407 Coupé, di uno scatto 0-100 in 8,4 secondi e di 243 km/h di velocità massima. Un vero motore da granturismo, perfettamente adatto allo spirito di questa Peugeot. Che, pur conservando il pianale della berlina, ha un assetto irrigidito e ribassato di quattro centimetri e mezzo, oltre che un baricentro spostato più verso il basso di due centimetri e mezzo.



↑ PEUGEOT 407 COUPÉ 3.0 V6 2005-2009

↓ PEUGEOT 407 COUPÉ 3.0 V6 24V 2005-2009



La raffinata V6 a benzina, specie se con cambio manuale (disponibile per un periodo di tempo molto breve), è un'araba fenice. Il che è sicuro indice di rivalutazione futura.



CUSPIDI E ARALDICA

Il Double Chevron accompagna le Citroën fin dal 1919, anno di fondazione della Casa: riproduce la dentellatura di un ingranaggio. Più tradizionale il logo della Peugeot. Il Leone infatti è il simbolo della Franca Contea, regione d'origine della dinastia Peugeot. Tale rappresentazione nasce nel 1847, quando l'azienda di famiglia fabbrica solo utensili



1919



1959



1966



CITROËN

1985



CITROËN

2009



CITROËN

2022

↑
CITROËN

PEUGEOT
↓



1927



1950



1955



1960



1976



2002



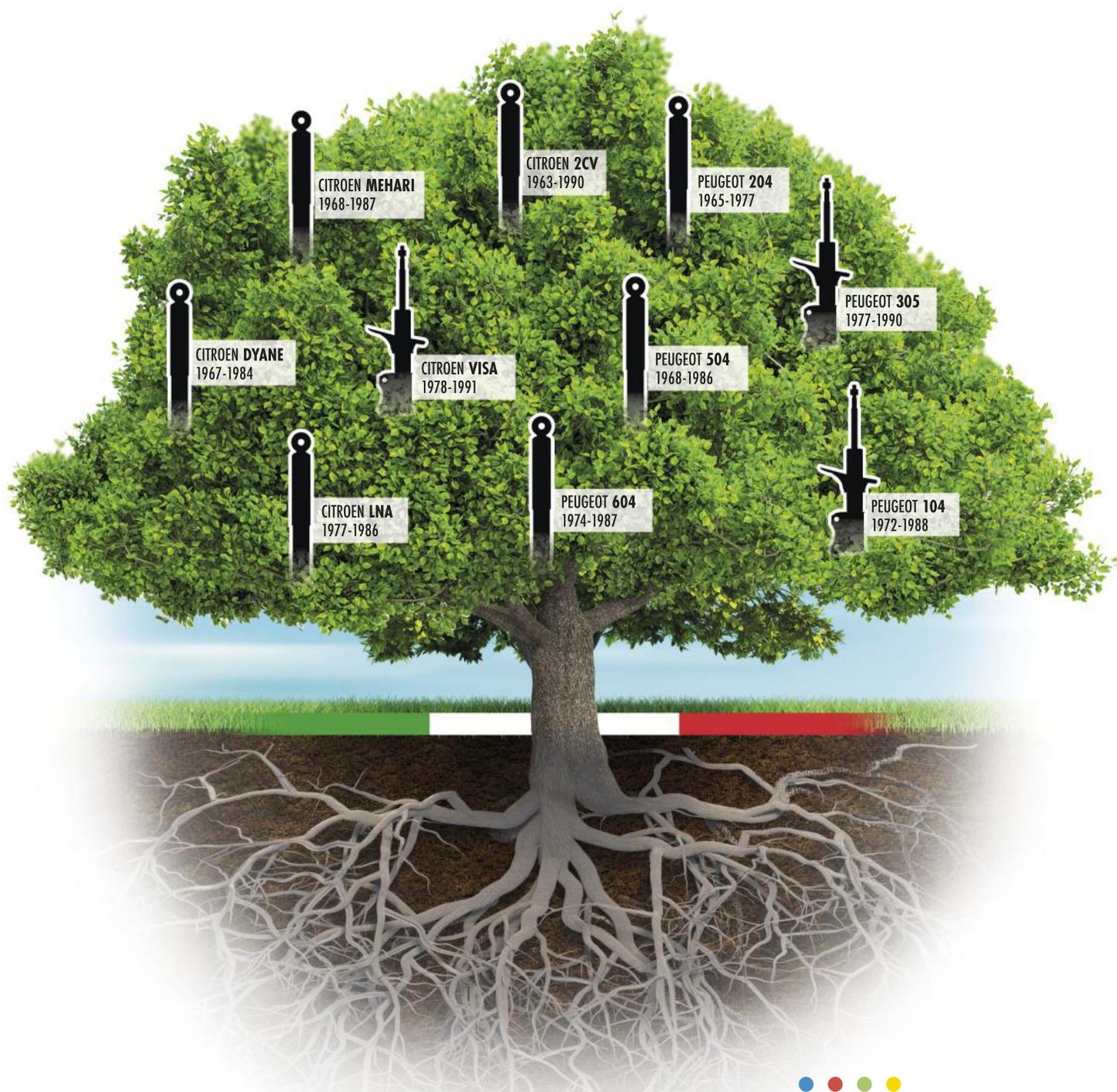
PEUGEOT

2010



2022

L'ALBERO DEI DESIDERI



**AMMORTIZZATORI
E SOSPENSIONI
NUOVI E RIGENERATI
ANNI 1960 - 1990
IN PRONTA CONSEGNA**

**DISPONIBILITÀ A RIGENERARE
QUALSIASI AMMORTIZZATORE**

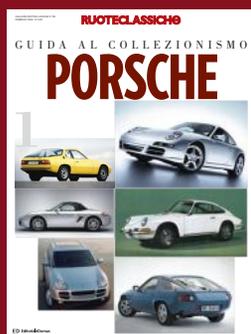
VITAL®
SUSPENSIONS

UNA GAMMA COMPLETA

www.VITALSUSPENSIONS.it

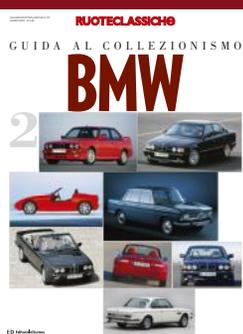
ITALIAN QUALITY

Una collana di sei volumi dedicata alle auto straniere nella fascia di prezzo bassa e media: ecco la nuova serie di allegati che vi accompagnerà da febbraio a luglio. Una guida, un vademecum indirizzato soprattutto agli appassionati che desiderano entrare nel mondo delle auto storiche. Una carrellata di circa 130 modelli, suddivisi tra i marchi Porsche, BMW, Jaguar, Citroën-Peugeot, Mercedes-Benz e Audi-Volkswagen. All'aspirante collezionista vengono fornite informazioni essenziali per andare a colpo sicuro: per ogni automobile sono indicate le versioni migliori su cui puntare, le analisi dei trend di mercato e le quotazioni. Non mancano suggerimenti sul restauro, individuando i punti deboli e fotografando la situazione sulla disponibilità dei ricambi. Completano il quadro gli elenchi dei club più attivi e degli specialisti



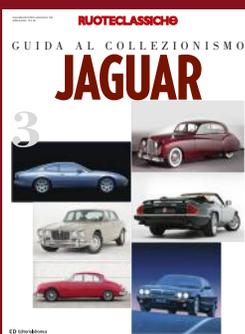
PORSCHE

La seconda stagione della collana "Guida al collezionismo" inizia col botto. Protagonista del primo volume è infatti la Porsche, uno dei marchi da sempre privilegiati dai collezionisti dal palato fine. Pur con un budget limitato a 40.000 euro è possibile accedere a una gamma inattesa di sportive di razza. Si parte con la 912 del 1965, per proseguire con le 911 2.7, Super Carrera (SC), 964, 996 e 997. Ci sono poi le cosiddette "transaxle", ossia i modelli a motore anteriore con cambio al retrotreno in blocco col differenziale: 924, 944 e 968, tutte con un quattro cilindri, in versione sia aspirata sia turbo. Ovviamente non manca la regina di questa lunga e prolifica famiglia: la 928, equipaggiata con un poderoso V8. Nel campo delle youngtimer, ecco le divertentissime e raffinate Boxster e Cayman. Il nostro viaggio finisce con la Cayenne.



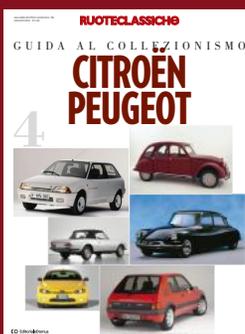
BMW

Nata come fabbrica di motori aeronautici, la BMW entra nel settore automobilistico nel 1928, costruendo su licenza la piccola Austin Seven. Nel giro di pochi anni il marchio si afferma a livello internazionale per la vocazione sportiva dei suoi modelli, che culmina con la 328 del 1936. Nel dopoguerra però la Casa è sull'orlo del fallimento: a risollevarne le sorti è la piccola Isetta. La nostra guida parte dalla 1500 del 1961, la berlina media che inaugura un nuovo corso nella storia della BMW. Disegnata in collaborazione con Giovanni Michelotti, è la capostipite della Neue Klasse. Proseguiamo con la Serie E9, ossia con le splendide coupé CS e CSi. Poi una carrellata di berline: Serie 5 e Serie 3. Senza dimenticare la possente coupé Serie 8. Immane le M3 della generazione E36 ed E46. Per finire con le Z3 e Z4.



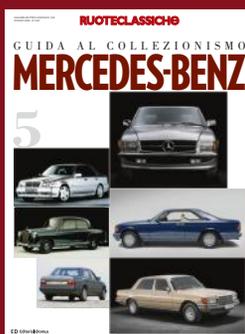
JAGUAR

La Casa nasce nel 1922 come Swallow Sidecar Company. Il nome Jaguar compare per la prima volta solo nel 1935 e nel 1945 vede la luce la Jaguar Cars Ltd. Il nostro budget non ci consente di accedere alle sportive più iconiche del marchio, ossia le XK e le E Type. Tuttavia non mancano le proposte di grande interesse. Come le eleganti berline MK VII, VIII e IX. Di grande fascino le 2.4-3.4 Litre (poi denominate officiosamente "MK 1") e le seguenti MK 2. Simbolo per eccellenza delle berline Jaguar è la serie XJ, che nata nel 1968 ha accompagnato la storia del marchio fino ai nostri giorni. Tra i modelli di vocazione più sportiva, ecco le XJS (nate nel 1975) e l'erede XK8 (al debutto nel 1996) e derivate.



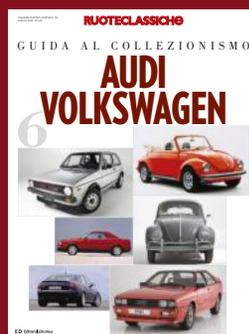
CITROËN PEUGEOT

Tra i marchi francesi, Citroën è stato senza dubbio il più coraggioso, il più innovativo e capace di proporre soluzioni all'avanguardia dal punto di vista sia meccanico sia stilistico. Emblematika è la Traction Avant, presentata nel 1934 e già a scocca portante e a trazione anteriore. Accompagna la Casa fino a metà degli anni 50, sostituita da un altro capolavoro: la DS. E che dire della simpatica 2 CV, una delle vetture più amate in assoluto? Peugeot dal canto suo è sempre stata sinonimo di eleganza. Del resto molte delle sue vetture recano la firma della Pininfarina. La nostra galleria comprende le 403, le 504, le 205 e le coupé 406 e 407.



MERCEDES-BENZ

Il nome è legato indissolubilmente alla nascita stessa dell'automobile: la Benz Patent Motorwagen del 1885. Non stupisce quindi che la Mercedes-Benz, denominazione impiegata a partire dal 1926, sia uno dei costruttori più stimati al mondo. Per gli amanti delle storiche "meno giovani" la nostra carrellata presenta le berline della famiglia "Ponton", seguite dalle "Codine". Il nostro budget ci consente anche di accedere alle spider SL della serie R107, R129 e R230. Come pure alla mitica coupé C126, ossia la Sec, uno dei capolavori di Bruno Sacco. C'è anche spazio per una AMG e precisamente per la C36. Certo non è la prima vettura a venire in mente quando si cita la magica sigla del reparto sportivo della Stella, ma questa versione "pompatata" della berlina W202 merita attenzione.



AUDI VOLKSWAGEN

Il nostro viaggio termina con Audi-Volkswagen. Mai come in questo caso vale il detto "last but not least". Scopriamo la Casa di Ingolstadt partendo dalla Quattro, una denominazione destinata a entrare nel lessico di ogni automobilista. E poi l'innovativa ammiraglia A8 con scocca in alluminio, la "cattivissima" RS6 e le coupé e roadster di stile rétro TT. Per la Volkswagen ovviamente non si poteva che iniziare dalla mitica Maggiolino, eletta a buon diritto l'auto del secolo (scorso). Ma alla Casa si deve un altro capolavoro: la Golf GTI, che dal 1976 è il punto di riferimento imprescindibile nel suo segmento. E poi la Scirocco e la sempre più apprezzata Corrado. A chiudere idealmente questo "pellegrinaggio", la New Beetle. Inizio e fine si toccano.