Anno Quinto

SPACXZIO

Numero Nove

Dossier: i misteri della Traction 22

Reportage: la CX 2000 Super 1977

Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 con il numero 1867

R.I.A.S.C.
Registro Italiano Auto Storiche Citroen

SPACXZIO
ANNO V NUMERO NOVE
Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:
Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M. (Resp. Rel. Est.)
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:
Azzena R.
Di Pietro R.
Giovannelli F.
Lucchetta F.
Sabatino A.

Foto:
Azzena R.
Baiocchi M.
E.T.A.I.
Lucchetta F. (copertina)
Marigo F.
Sabatino A.
Archivio CX Club Italia

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.
Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.
Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 col numero 1867

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2006

Editoriale, pag. 3
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Inquinamento e divieti, atto secondo, pag. 5
Di Francesco Giovannelli

Pagelline da Monselice, pag. 6
Di Francesco Marigo

La CX 2000 Super 1977, pag. 7
Di Francesco Lucchetta

I misteri della Traction 22, pag. 12
Di Maurizio Baiocchi, Vicepresidente dell'SM Club Italia

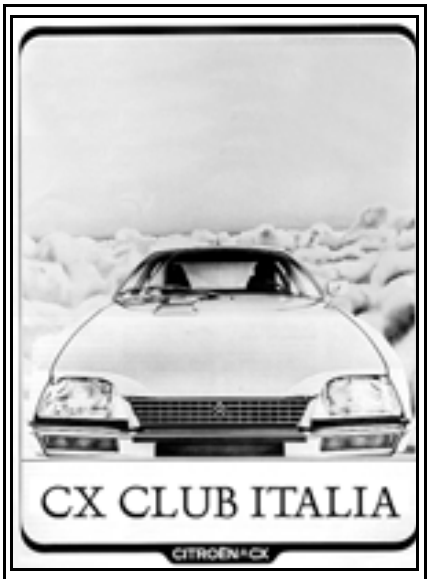
Tonino, un CXista dalla Baviera, pag. 17
Di Antonio Sabatino

Citroën BX, un successo facile da amare, pag. 19
Di Renzo Di Pietro

Citroën ed Internet, pag. 21
Di Roberto Azzena

Vendo e compro, pag. 23
A cura della Redazione

Accessori pag. 24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA
Club Aderente R.I.A.S.C.

Consiglio direttivo:
Presidente:
Camillo Cotti
Vicepresidente:
Maurizio Venturino
Segretario:
Silvia Volpe

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:
Via Strozzi, 4
35020 Pernumia PD
Tel.:0429-779289
e-mail: info@cxclub.it
Indirizzo Internet:
www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it).
Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.

WUTENDE!

Di Maurizio Venturino Vicepresidente del CX Club Italia

Val Venosta, maggio 1984.
Posto incantevole, circondato dalle Alpi, a pochi chilometri dai confini austriaco e svizzero.
Pace, tranquillità, silenzio.
Pascoli di mansueti bovini.
Il luogo ideale per una vacanza fresca e rilassante.
Ma non era proprio così.
Il sottoscritto, alpino del terzo scaglione 1984, stava per varcare la soglia della Caserma Wackernell, sede della Compagnia Comando e Servizi del glorioso Battaglione Alpini Tirano.
La leggenda narra che negli anni cinquanta l'edificio fosse dipinto di nero, che fosse una caserma punitiva e che gli ufficiali che la comandavano fossero stati degradati per i più svariati motivi.
Cose non vere, naturalmente, ma che potevano incutere un certo timore nelle "spine" più sprovvedute.
Inoltre si racconta che lì avessero svolto il loro servizio militare personaggi del calibro di Renato Curcio e Renato Vallazasca, anche se la personalità più nota che transitò per quelle camerate fu Francesco De Gregori.
La famosa canzone "Generale", sempre secondo la tradizione popolare, sarebbe nata proprio a Malles.
Per concludere questo quadretto di ricordi sappiate (e chi ha fatto il militare sa che voglio dire), che arrivava un nuovo scaglione ogni tre mesi, che si veniva puniti per il solo motivo di non avere tenuto uniti i tacchi sull'attenti e che vi erano i muli… e le loro deiezioni utilizzate dai più facinorosi per scopi non propriamente urbani, anche se, a sentire loro… dermatologici.
Insomma un ambientino veramente ameno…
Non ostante tutto, ciò che mi lasciò veramente perplesso fu il motto della Compagnia.
Unico in tedesco tra tutti i motti dell'esercito italiano: wutende, sarebbe a dire, in italiano castigato, furioso.
***
Estate 2006.
Durante le notti insonni, immerso nel caldo umido padano, mi ritorna alla mente il motto della mia vecchia Compagnia.
Oggi più che mai vi sono motivi per essere furiosi.
Nell'ambito automobilistico le prospettive per i collezionisti (e non) sono sempre più fosche.
Come sappiamo, discutibili direttive europee impongono ai governati la salvaguardia della salute dei cittadini.
In questo campo rientrano le normative a tutela dell'ambiente per rendere più salubre l'aria.
Ma se la condizione atmosferica fosse realmente tragica come vogliono farci credere la vita media si andrebbe accorciando e non allungando, come dimostrano i dati reali.
Inoltre tali disposizioni imposte dall'alto non tengono conto di alcuni fatti.
Innanzi tutto dimenticano che le esalazioni "dannose" prodotte dal traffico delle autovetture sono inferiori al 5% del totale.
Provvedimenti drastici a carico di riscaldamenti, diesel commerciali (leggi camion), ed industrie non mi risulta ne siano stati presi.
In secondo luogo l'atmosfera circonda tutta la nostra vecchia terra.
Che senso ha limitare le emissioni in Europa o in America, se in Asia o in Africa vediamo ciminiere che eruttano pece, autobus e camion prodotti negli anni cinquanta alimentati non a gasolio ma a nafta e vetture che da noi non supererebbero la revisione neppure pagando?
Ci scordiamo che il disastro di Chernobyl ebbe ripercussioni nell'intera Europa?
Quindi il tutto parte da un presupposto errato che va combattuto per principio.
Il diritto a circolare deve valere per tutti, collezionisti e non.
***
La Regione Toscana, ligia alle direttive europee, aveva emesso un'ordinanza secondo la quale dal 1 gennaio 2006 tutte le vetture non catalizzate non avrebbero più potuto viaggiare nel territorio di sedici comuni, com-

APPELLO AI LETTORI:

Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.
La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma andrà a far parte dell'archivio del Club.
Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il numero delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.
Grazie.
La Redazione.

preso Firenze.
Successivamente, anche in virtù dei ricorsi presentati sia da Associazioni, sia da privati cittadini, tale provvedimento venne ritirato e sostituito, a partire dal 1 luglio 2006, da uno più "morbido", che concede deroghe a determinate categorie di automobili e ne esenta totalmente altre.
Noi dovremmo ritenerci soddisfatti in quanto le vetture iscritte al R.I.A.S.C. rientrano tra quelle esentate.
Restano però esclusi i veicoli costruiti dal 1987 fino al 1993, (quindi gli ultimi quattro anni-modello CX), che faranno parte delle categorie esentate (se non verranno nel frattempo distrutte), solo al compimento del ventesimo anno.
Nell'attesa i loro proprietari saranno costretti ad andare a piedi oppure ad acquistare un mezzo nuovo.
Non possiamo abbassare la guardia poiché non è detto che futuri provvedimenti saranno così… magnanimi.
La Regione Lombardia ha già annunciato un decreto simile (blocco totale e definitivo delle non catalitiche), che dovrebbe entrare in vigore dal 1 ottobre 2007.
Sembra che abbia intenzione di recepire ciò che ha stabilito la Toscana e quindi di consentire la circolazione a veicoli appartenenti a Registri.
Purtroppo c'è da temere che altri Enti seguiranno questi esempi, con conseguenze tragiche soprattutto per chi non ha interesse ad essere iscritto a nessuna Associazione di auto storiche, ma anche per i collezionisti, che, in questo clima di incertezza, vedrebbero svalutati i loro beni.
Inoltre comporterebbe danno ai ricambisti ed ai riparatori.
Ciò è estremamente grave ed inaccettabile.
E' palese la violazione del diritto di proprietà privata tutelato dall'articolo 42 della Costituzione.
E' questo il nocciolo della questione: il principio secondo il quale ciascuno può disporre di un bene acquistato legalmente.
Di fatto tali ordinanze impedendo l'uso di "vecchie" auto non iscritte a Registri espropriano i titolari dell'uso di un loro avere.
E non si può addurre la giusta causa: ti impedisco di circolare poiché il tuo veicolo procura danno alla salute di tutti.
Come già detto è dimostrato che le emissioni veicolari sul totale degli inquinanti sono minime, in special modo quelle delle vetture ante 1993 data l'esiguità del loro numero.
Inoltre se la revisione risulta regolare e la prova dei gas di scarico dà diritto ad esporre il famigerato bollino blu, non si vede perché si sia poi costretti a tenere l'auto nel proprio garage.
A corollario vi è pure la beffa: l'erario ingordo e mai sazio esige la tassa di possesso per l'intero anno anche in caso di blocchi parziali.
Vi sono fondati sospetti che il progetto sia stato architettato a livello europeo non tanto per tutelare la nostra salute, bensì per favorire l'industria automobilistica.
Violando il libero arbitrio: le famiglie non saranno più autonome nel scegliere il momento opportuno per compiere un acquisto, l'automobile, importante ed impegnativo dal punto di vista economico.
Non solo: non si potrà neppure programmare in quanti anni verrà ammortizzata la spesa.
Se vorremo circolare dovremo cambiare le nostre auto quando comoderà a chi ci governa.
Oggi i provvedimenti interessano le euro 0, ma fra quanto sarà il turno delle euro 1, poi delle euro 2 e così via?
Per quale motivo in California, stato tra i primi ad adottare misure antinquinamento, si può circolare tranquillamente con una Ford degli anni sessanta?
***
Come se ciò non bastasse, altre nubi si addensano sulla testa degli automobilisti.
Poiché il fisco è sempre famelico (i soldi non bastano mai, così come mai si pensa seriamente di tagliare tanti uffici pubblici inutili…) sono allo studio del governo misure che penalizzeranno le auto che inquinano e consumano di più.
La prima ipotesi è quella (come avviene in Francia dal 1 luglio), di introdurre una sovrattassa d'acquisto per i veicoli che emettono un elevato tasso di anidride carbonica, gas non contaminante, tuttavia responsabile dell'effetto serra.
Ma esso non è prodotto anche dagli esseri umani?
Allora perché non operare un bello sterminio di massa?
La seconda possibilità prevede (come avviene in Germania), di legare la tassa di possesso alle emissioni inquinanti, secondo il principio: più inquini, più paghi.
Si ipotizza per le euro 0 un aumento del "bollo" fino al 200%!
Ma in questo modo, teoricamente, dico io, non dovrebbero esserci più blocchi.
Potenza del denaro…
La terza ipotesi, agire sul fronte assicurativo raddoppiando la quota (attualmente del 10,5%) destinata al Servizio Sanitario Nazionale.
Non è prevedibile se le vetture storiche, iscritte a Club o Registri

rientreranno in questi provvedimenti, soprattutto in quello riguardante la tassa di possesso.
Se così fosse si andrebbe in direzione completamente opposta alla vigente normativa che consente riduzioni, a seconda delle Regioni, a partire dai venti anni.
E da quanto previsto dalla legge Magnalbò - Salvi, purtroppo non approvata nella scorsa legislatura.
***
Comunque, poiché suddette ordinanze vietano la circolazione, ma non la messa in moto, qualora prendessero piede potremmo insorgere lasciando provocatoriamente avviate per ore le nostre vecchie auto nei giardini…
Godiamoci quindi i Raduni del 2007 e prepariamoci a partecipare a quelli del 2008 in groppa a pasciuti, pacifici ovini…
In onore del bene amato Ministro dell'Ambiente.
Sempre WUTENDE!

INQUINAMENTO E DIVIETI, ATTO SECONDO

Di Francesco Giovannelli

Per gentile concessione di Francesco Giovannelli, condividendone il contenuto, pubblichiamo la sua lettera apparsa sul numero di luglio di Automobilismo d'Epoca

Leggo solo oggi la risposta alla lettera di Marco Codazzi (inquinamento e divieti, sul numero di aprile di Automobilismo d'Epoca), in cui Filippo Piazzi paragona le auto moderne a lavastoviglie (per inciso, ho appena gettato via una lavastoviglie che funzionava da ormai più di 20 anni e ho un frigorifero che non so sinceramente quanto sia antico, ma è comunque perfettamente funzionante), e sostiene che ci sono solo poche auto degne di essere conservate.

Bene, a Piazzi io rispondo che ha torto: tutto può essere conservato e utilizzato, basta solo averne cura, e quella che oggi non può ancora essere considerata auto d'epoca può diventarlo domani: basta averne cura.
Io giro normalmente con un orologio a cipolla delle FS degli anni 50 che è appartenuto a mio nonno e con una Alfa 33 SW del 1995 con all'attivo circa 30-1.250 chilometri e non me ne vergogno: anzi, ne voglio fare altrettanti con quella stessa macchina, perché ne sono affezionato.

E' questo che secondo me fa di un'auto (e di qualsiasi altro oggetto...) un'auto d'epoca: non solo il fatto che questo o quel modello abbia avuto una storia più o meno blasonata, ma l'affetto per un oggetto che è mio e che uso come più mi piace.

Ma il mondo sta cambiando, e in base a nuove illegittime leggi mi devo adeguare, perché sennò mi viene impedito l'uso di un oggetto che è mio, e di cui invece ho diritto sacrosanto a goderne…
Bene, io non ci sto perché voglio continuare a usare il frigorifero di età indeterminata, il mio orologio del nonno e le mie vecchie auto (almeno finché esisteranno la benzina e la possibilità di trovare i pezzi di ricambio...).

Un caro Saluto e auguri di buon lavoro.

PAGELLINE DA MONSELICE

Di Francesco Marigo

VOTO 10

Al sorriso sornione stampato sul volto di Maurizio Baiocchi al momento del ricevimento dell'ambito premio, consegnato a chi si è più distinto recentemente nel mondo delle storiche Citroën.
Complimenti per aver meritato lo "Sferolo Verde", un premio che non è una balla!

VOTO 09

Alle AX presenti in piazza.
Perché hanno saputo avere il coraggio e la grinta (forse perché erano tutte GT/GTi/Sport?) di farsi festeggiare ad un raduno chiamato "Le Citroën di Robert Opron" nonostante la loro estraneità al personaggio.
Prima di loro solo le Traction.
Onore alla grinta, necessaria per farsi strada tra le storiche.
E auguri per il futuro!

VOTO 08

Al magnate che, prima della partenza alla volta del ristorante, ci ha permesso di magnare (ancora e, stavolta, a gratis): egli ha dato prova di conoscere abbastanza bene, oltre alle vetture, anche le persone che guidano le suddette.
Infatti, con il passare degli anni, anche noi abbiamo sempre più bisogno del famigerato "cicchetto" per poter carburare meglio.

VOTO 07

All'organizzazione, per il semplice fatto di essersi impegnata a stemperare la tensione da elezioni politiche, portando avanti un raduno svoltosi nel bel mezzo di una accesissima e agguerrita campagna elettorale.
Almeno per un giorno noi partecipanti abbiamo avuto una tregua: dalle classiche "balle" elettorali siamo passati per qualche ora alle "sfere" idrauliche.

VOTO 06

A Valentina, oramai una abituèe delle mie pagelline.
A dire il vero sono indeciso: 6 per non aver portato la pioggia ed il vento della scorsa edizione del raduno, o 2 per non aver accompagnato me e la Dyane?
Penso che ci rifletterò ancora un po'…

VOTO 05

A Mario Siccardo, che ha compiuto gli anni il giorno prima del raduno.
Voleva per caso fare il furbetto e togliere la festa alle nostre Citroën?
Forse l'intenzione non c'era. Comunque, sentendosi ugualmente in colpa, si è sdebitato cimentandosi nelle fotografie visibili nel sito del nostro club..
Lo perdoniamo?
Per stavolta…

VOTO 04

Alla mancanza della visita guidata al museo.
A me piaceva.
Io volevo andarci.
Non ci sono mai andato.
Perché ne sono stato privato?
A me non interessa del buffet.
Il cibo fa ingrassare e basta.
Ahia, perché mi picchiate?
Va bene, ritiro, ritiro tutto!

VOTO 03

Ad Aurelio, che ora si fregia del soprannome di "O' Professore".
Un voto basso solamente per non aver dato man forte a chi si disperava lavorando, nei momenti di bisogno (negli altri momenti invece…).
È vero, la mia severità gli avrebbe dato anche 00, ma l'aver scollato le gomme della Dyane dalle piastrelle del garage merita un piccolo premio.

VOTO 02

A Valentina (vedi voto 6).
Ho deciso: voto 2!
Quello commesso è un grave peccato di omissione.
D'accordo, c'erano "Corrado" e persino sua sorella (carina!) a dare man forte agli organizzatori durante il raduno.
Ma, in fondo, cosa costava partecipare?
Beh, ma forse non sta bene parlar male degli assenti…

VOTO 01

Al disordine creatosi nel trasferimento al ristorante.
Forse la disposizione delle vetture (CX da una parte, AX da un'altra, il resto da un'altra ancora), le parole al megafono e i gesti dei capofila erano troppo elementari per essere compresi.
Comunque, per l'anno prossimo è già stato invitato Tom Cruise; l'attore americano, munito di berretto e fischietto, girerà un nuovo episodio della serie "Mission Impossibile".
Missione?
Far partire tutti con ordine (e non farli perdere nei 3 chilometri da percorrere per arrivare al ristorante).

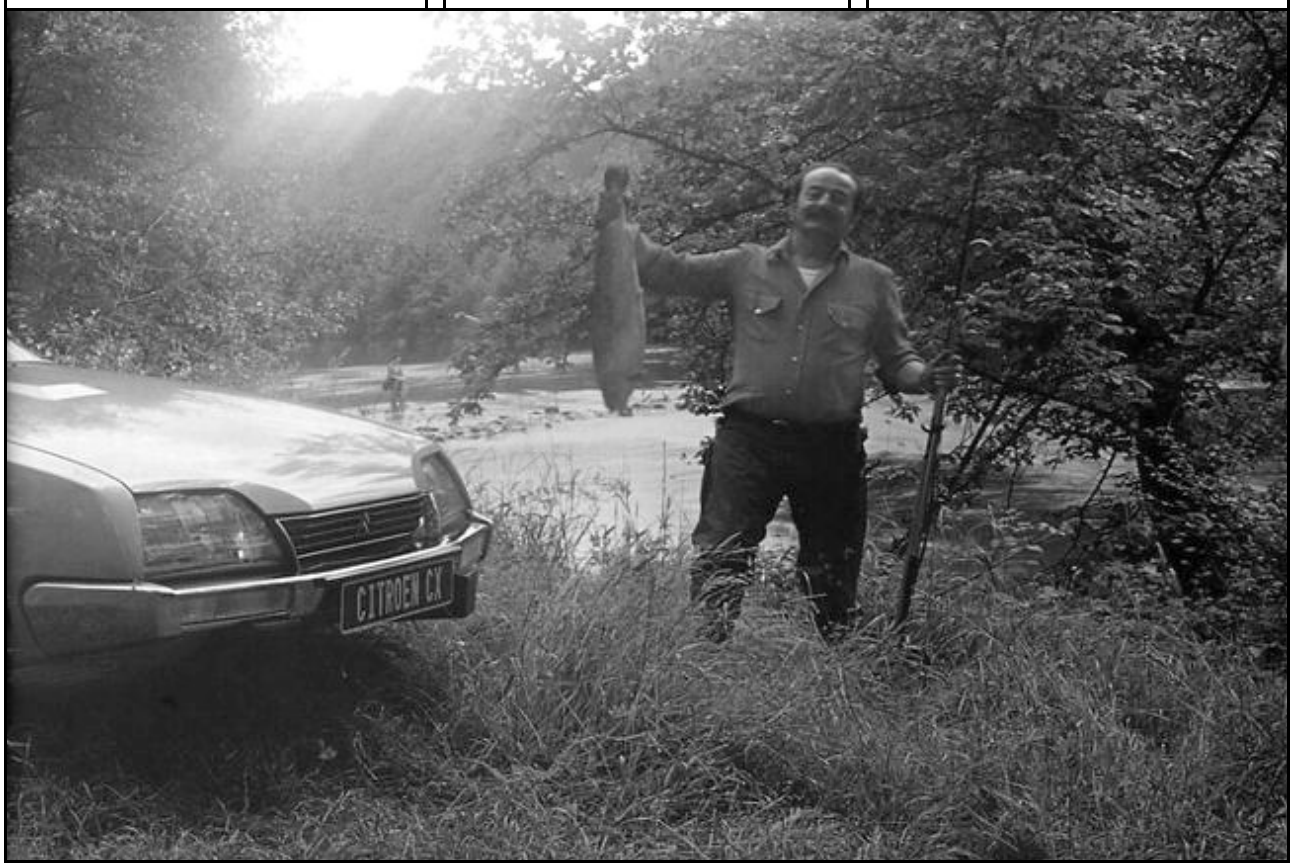
VOTO 00

Alle piastrelle che tanto si vantano di fare parte della pavimentazione di Piazza Mazzini (la quale pare verrà rinominata presto "Piazza del Raduno"): passi il lifting che cancelli o almeno attenui i segni del tempo; nella nostra società oramai ne siamo avvezzi.
Ma che per la loro fragilità e insicurezza le nostre eteree vetture debbano rimanere in mezzo a una strada mi sembra forse un po' esagerato.

LA CX 2000 SUPER 1977

Di Francesco Lucchetta

Nella seconda metà del 1974 la CX faceva il suo esordio quale nuova grand routière della Citroën.
I primi anni non furono facili, la crisi petrolifera incombeva minacciosa su qualsiasi nuovo progetto automobilistico e l'esigenza di fare economie di produzione andò a ripercuotersi direttamente sul prodotto finito: la scelta dei materiali per i singoli componenti non premiò la robustezza e la qualità percepita e, a progetto quasi completato, si dovettero ridurre anche le ambizioni motoristiche, ripiegando sui vecchi propulsori Becchia che già avevano equipaggiato la DS.
Alla sua uscita, la CX si presentava in un'unica poverissima versione e con due sole motorizzazioni, entrambe a benzina ed esclusivamente a carburatori; dopo qualche mese venne aggiunto un asfittico diesel.
Nessuna traccia di un cambio assistito, nessuna traccia del servosterzo, aria condizionata e vetri elettrici soltanto in opzione…
Il confronto con la Dea non era edificante: quest'ultima surclassava infatti la sua discendente diretta da ogni possibile punto di vista e, se paragonata alla CX nelle sue versioni di punta, la differenza era finanche imbarazzante.
***
Il disagio di buona parte della clientela era palpabile e Citroën non faticò a capire che, per non disperdere un progetto solido e potenzialmente fruttuosissimo, si doveva lavorare sodo sulla vettura: a partire dall'anno-modello 1976 fu disponibile anche per la CX con motorizzazione due litri il DiRaVi (il servocomando di sterzata a ritorno programmato che venne montato con risultati eccellenti già sulla SM) e si diede alla nuova ammiraglia una gamma articolata in più versioni.
***
LA SUPER
Il successo commerciale ottenuto con la Dea fu in larga parte dovuto alla sapiente diversificazione dei suoi modelli: la vera novità fu proporre la stessa vettura in due modelli differenti.
La versione base venne denominata ID, quella di punta DS; la differenza di prezzo e di allestimento permise di collocare i due modelli in segmenti di mercato separati, consentendo così



di mantenere una distinzione tra di essi e di competere contemporaneamente con le medie e con le ammiraglie.
Con la CX si cercò di mantenere questa impronta e fu così che i due allestimenti "ID" degli ultimi anni di produzione vennero sostituiti con due equivalenti: la CX Confort fu il naturale seguito della DSpecial; la CX Super prese il posto dell'omonima DSuper.
Al vertice della gamma si posizionarono poi la versione Pallas, la GTI e la superba Prestige.
***
L'allestimento Super ebbe sempre la possibilità di scelta tra due carrozzerie (berlina e break) e tre motorizzazioni.
Nel 1976 i propulsori a benzina disponibili erano il 1985 cc per la CX 2000 e il 2175 cc per la CX 2200; v'era poi il 2175 diesel della CX 2200 D.
Dal 1977 il 2175 venne sostituito dal 2347 dell'ultima generazione DS e la denominazione passò da CX 2200 a CX 2400, parimenti il 2175 diesel venne soppiantato da un più prestante 2500 cc.
Tutte le motorizzazioni a benzina citate erano a carburatori e prevedevano di serie un cambio manuale a 4 marce.
Per quanto concerne gli accessori, la differenza sostanziale tra CX Confort e CX Super stava nella disponibilità del DiRaVi: nel 1976 la prima non poteva averlo nemmeno dietro sovrapprezzo, per la Super invece esso era optional. Dall'anno-modello 1977 sulla Super divenne di serie e venne introdotto come optional anche sulla Confort.
Rispetto al modello base, la Super montava di serie contagiri, spia di arresto immediato con pulsante di test, spia del freno a mano, indicatore pneumatico di livello dell'olio motore, alzacristalli elettrici anteriori, plafoniera centrale grande, predisposizione radio con antenna e altoparlanti nelle porte anteriori, cinture di sicurezza per tutti i posti con arrotolatori anteriori, tasche sui pannelli porta anteriori, moquette sulla cappelliera, regolazione in altezza del sedile di guida, banda di gomma paracolpi sul paraurti posteriore; era poi possibile completare la dotazione con vernice metallizzata, finiture di corda laterali, aria condizionata, luce di cortesia per i posti anteriori, tetto apribile elettrico e (solo per la motorizzazione 2400) cambio a 5 marce manuali o C-Matic.
***
La Super insomma si poneva come l'esatta versione di mezzo: consentiva ai clienti un'ottima possibilità di personalizzazione,

senza partire da un allestimento troppo spartano e contemporaneamente senza far gravare nulla di "superfluo" sul prezzo finale. Fu una carta davvero vincente: questa versione fece la parte del leone, concentrando su di sé i numeri di vendita più interessanti di quegli anni.
V'erano Super in tutte le salse: alcune dotate dei soli accessori "tecnici", altre completamente accessoriate, altre ancora con le motorizzazioni di vertice ma col cambio 4 marce manuale… Insomma, piacque e fu estremamente diffusa, rimanendo a listino fino al 1979; a partire dall'anno modello successivo, insieme alla Confort dovette lasciare il posto alle nuove denominazioni commerciali studiate per le versioni d'attacco: Reflex e Athena.
Si chiudeva così un importante pezzo di storia della Casa francese in quanto nello stesso anno modello venne definitivamente pensionato anche il vecchio Becchia da 1985 centimetri cubici, a listino ormai dal lontano 1965; a sostituirlo fu chiamato il 1995 cc PRV, primo motore Peugeot ad equipaggiare una vettura del Double Chevron.
***
I NOSTRI GIORNI
Come sempre avviene per gli oggetti che s'incontrano con più frequenza, alla Super si finì per fare l'abitudine e ciò contribuì a decimare le vetture circolanti, a favore delle versioni CX più prestigiose.
La situazione oggi non è rosea: purtroppo se ne contano pochissime, quasi tutte berline e quasi tutte 2000; non si ha addirittura alcuna notizia di versioni diesel o equipaggiate con C-Matic mentre possiamo ancora contare su qualche sparuta break.
Le quotazioni ancora relativamente basse non favoriscono il restauro delle superstiti da parte di professionisti del settore o di privati che vorrebbero procedere con la garanzia di poter recuperare parte del denaro da investire; eppure la Super è una vettura che, nel panorama CX attuale, ha ancora molto da dire.
Suoi punti di forza sono gli stessi che la fecero vincente nei suoi anni ruggenti, ovvero costi di gestione relativamente bassi e semplicità d'utilizzo ma senza rinunciare alle peculiarità di confort, sicurezza e unicità delle grandi stradiste idropneumatiche.
La reperibilità dei pezzi si mantiene ancora su buoni livelli e, tranne alcuni particolari specifici, è possibile rifornirsi di tutto l'occorrente presso bancarelle e stand delle manifestazioni di Marca; anche il commercio di ricambi via web offre molte possibilità di acquisto.
Insomma, la Super è destinata ad emergere alla distanza per oggettive questioni di rarità: chi volesse acquistare una CX e si trovasse di fronte a un buon esemplare di Super tra i 2000 e i 3000 euro, potrebbe davvero realizzare un buon affare.
***
LA PROVA SU STRADA
Una CX ante agosto '79 è qualcosa di estremamente particolare.
Se bendassimo un appassionato del marchio all'accensione del

mezzo, egli riconoscerebbe subito il rombo sordo e sonnecchiante di un motore DS; per riconoscere però la CX bisognerebbe consentirgli di aprire gli occhi e il primo impatto genererebbe stupore.
A rimettere ordine nelle percezioni ci penseranno gli acciai dei paraurti e l'assenza di plastiche esterne, che daranno la giusta sensazione anni '70.
Una Super è dotata di borchie ruota piccole, non possiede finiture laterali e non sa dell'esistenza degli acciai sottoporta: seguire il filo della linea di corda è un lampo, una vertigine di 4 metri e 67 centimetri che si conclude nella perfezione di un taglio alla Lucio Fontana sotto alla terza luce laterale.
Quella fiancata grida al vento come non ci sia bisogno di null'altro, come sia già tutto perfetto così; è presuntuosa come solo un'opera d'arte potrebbe esserlo, e ne ha ben diritto!
Alla nascita della Super, le targhe italiane erano finalmente adeguate agli standard d'oltre confine: l'incastro nel cofano baule è semplicemente perfetto per dimensione e per colore mentre all'anteriore il contrassegno piccolo non stona per nulla, seppur un po' largo nel dispersivo porta targa francese.
Il confronto con la CX Pallas non è realistico, sono due pianeti diversi: qui il minimalismo è una scelta, non un'imposizione.
Nell'abitacolo ci si accorge di come talvolta Citroën non abbia saputo imparare dai propri errori: il delicatissimo Jersey tinta unita dei sedili è ancora lì, pronto a consumarsi e a strapparsi come già sulla DS.
Possibile che non si sia riusciti a trovare di meglio?
All'interno, nessuna lamiera a vista e un cruscotto totalmente inedito a tamburi rotanti; ci vuole poco per sentirsi a proprio agio, le gambe s'allungano naturalmente negli spazi previsti per esse e assumono una posizione distesa che fa molto "poltrona da dentista".
Qualche preoccupazione viene destata anche dai pannelli porta, che non contribuiscono a dare una rassicurante impressione di solidità.
***
Accendo il motore.
Ma… Che succede?
Chi s'aspetta che il posteriore si sollevi per primo rimarrà nuovamente sorpreso, la CX inizia a rizzarsi in lieve anticipo dall'avantreno e completa il sollevamento in contemporanea sui due assi; "tac", il congiuntore segnala che è possibile mettersi in marcia e io non aspetto altro.
Freccia a destra, gas, frizione e sono in strada; il primo rilascio del volante avviene bruscamen-

te, a questo servosterzo bisogna fare un po' d'abitudine.
Prima, seconda, il Becchia è sempre lui: non chiedergli un solo dannatissimo scatto ma sulla distanza non ce n'è per nessuno.
Terza, guardo fuori dal finestrino e mi sento decisamente più basso che su qualsiasi altra Citroën; le sconnessioni stradali mi arrivano al tatto ovattate come un'eco lontana, tra me e l'asfalto sembra esserci un abisso.
Quarta, questo motore sembra chiedermi un'altra marcia: mi spiace Becchia, ho già ingranato l'ultima.
I suoi tremilacinquecento giri a cento all'ora stanno a dirmi che mi porterà dappertutto a prescindere, ma con un po' di disappunto.
In questo luglio torrido l'aria condizionata sarebbe apprezzatissima, accidenti; per fortuna è sera, un po' di frescura non tarderà a mitigare il calore profondo e avvolgente che insiste da ogni direzione.
Giù il finestrino con un dito e via, come se quest'auto fosse sempre stata mia: nessuna difficoltà, si porta con una mano sola come se lei conoscesse già la mia prossima manovra.
Penso a una curva e lei è già in traiettoria, accenno un sorpasso e lei si presta docile a qualsiasi spostamento, il tutto in assoluta morbidezza.
Svolto secco in provinciale, la via si restringe ma alla CX non importa nulla; i fari illuminano il nostro percorso, tutto il materiale rotabile che incrocio mi appare così banale, così fuori luogo.
Avrei voglia di continuare a guidare per tutta notte ma è il momento di imboccare la strada di casa; al mio arrivo spengo il motore e sento forte il frinire dei grilli.
Per qualche ora tutto il mondo è rimasto fuori dall'abitacolo, me ne accorgo solo quando sto per aprire lo sportello.
Mentre la CX inizia ad acquattarsi in silenzio, chiudo la porta basculante del box con molta delicatezza: è il rispetto dovuto a un oggetto che s'è infilato tra le pieghe del tempo mantenendo inalterata la capacità di regalare forti emozioni.
Buonanotte, CX Super.

Fonti:
- La CX de mon père E.T.A.I.
- Centro documentazione storica Citroën
- www.citronpaper.it
- www.generationcx.it
- Archivio R.I.A.S.C.

Si ringraziano Piero Perosino, Maurizio Marini e Ilaria Paci per la gentile collaborazione fornita.

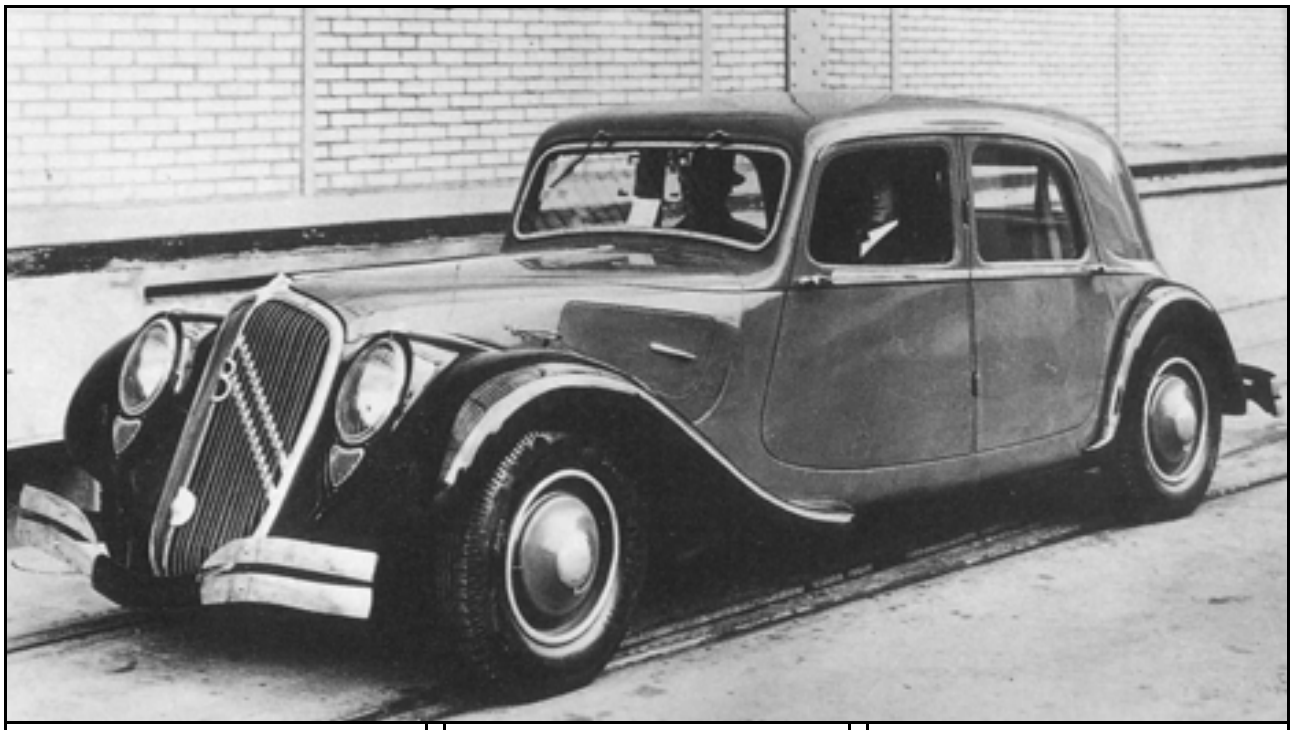
I MISTERI DELLA TRACTION 22

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Ottobre 1934, Salone di Parigi. Sullo stand Citroën, una sorpresa di rilievo richiama i visitatori.
Non solo la Traction Avant, già lanciata nel mese di maggio, è presente nelle versioni 7 e 11 CV *(Nota 1),* ma una versione con motore 8 cilindri a V brilla sotto la volta vetrata del Grand Palais: la 22.
Perché una Traction V8?
Non lo si saprà mai con certezza, ma si può immaginare che André Citroën volle colpire ancora più forte e dare alla sua nuova Traction lusso ed alte prestazioni, affinché questo modello potesse dominare il panorama automobilistico dell'epoca.
In effetti il *Patron* pensava al motore V8 già dal 1932, quando Ford lanciò la sua prima auto con motore 8 cilindri a V, a valvole laterali, di 3,6 litri.
Questo motore, era potente, economico e con costi di produzione contenuti, utilizzando componenti del precedente motore 4 cilindri in linea.
Le vendite della Ford 8 cilindri decollarono subito.
Citroën aveva sempre un occhio sulle novità americane.
Conosceva bene il costruttore di Detroit, che aveva visitato a più riprese, mantenendo solide relazioni personali ed industriali.
La Casa francese istituì anche un laboratorio negli Stati Uniti, incaricato di comparare i metodi di realizzazione e prova dei motori nei due paesi.
Con la C6 e poi con la Rosalie 15, presentata nel 1932, Citroën utilizzava già motori 6 cilindri.
Un 8 cilindri sarebbe stato più complesso da realizzare, ma pare sia stato valutato anche un progetto per una versione con motore 8 cilindri in linea, pur se non venne portato avanti.
Sempre affascinato dalle novità, André Citroën non poteva restare insensibile ad un motore plurifrazionato, al pari della trazione anteriore che riteneva fosse l'avvenire nel settore automobilistico.
Nel marzo 1933, incaricò l' ingegnere André Lefebvre del progetto della 7 CV, prima trazione anteriore costruita in grande serie, che sostituirà la Rosalie segnando una svolta tecnica definitiva per la Marca.
Lefebvre comprende che, per essere efficace, una vettura a trazione anteriore deve avere un centro di gravità il più in avanti ed il più in basso possibile, e ciò presuppone di portare il massimo peso sull''avantreno per evitare il pattinamento delle ruote in salita.
Nell'ottobre 1933, il *Patron* pensa già di estendere le versioni delle sue future Traction.
La 7 è al momento solo un prototipo, che già immagina una gamma completa di tre modelli: la 7, con cilindrata prima di 1.303 e poi di 1.529 cc., la 11 di 1.911 cc. e poi... perché non un V8 realizzato a partire dal 4 cilin-

dri della 11?
Questo nuovo motore doveva essere impiantato nella scocca della 11, già allungata e allargata rispetto alla 7.
Il *cahier des charges*, deliberato dal Consiglio di Amministrazione l'11 maggio 1934, prevedeva la realizzazione di una 22 CV, capace di raggiungere in tutta sicurezza i 140 km/h (velocità molto elevata per l' epoca) per un peso di 1.000 chili.
La nuova 22 doveva differenziarsi dal resto della gamma, ma avere solo un minimo di pezzi specifici, per ragioni di economicità produttiva.
La vettura doveva essere presentata al Salone dell'Auto dell'ottobre dello stesso anno, mentre la commercializzazione vera e propria era prevista per gennaio/febbraio 1935 al ritmo di 500 esemplari al mese.
Gli ingegneri della Casa, ed in particolare Maurice Sainturat, responsabile motorista e padre dei motori della Traction, non avevano quindi molto tempo a disposizione per realizzare questa nuova versione, ed in particolare il motore 8 cilindri.
In breve tempo, Sainturat studiò un motore 8 cilindri a V di 90°, con cilindrata di 3.822 cc., che doveva raggiungere, secondo le intenzioni, la soglia dei 100 cavalli, quindi ben di più dell'analogo motore Ford, che ne aveva 80.
In una conferenza di presentazione, lo stesso Sainturat presentò così il nuovo propulsore: "Questo motore è nato dalla necessità di ottenere una potenza elevata senza aumentare la lunghezza dell' insieme motore-cambio.
In una trazione anteriore, la compattezza del meccanismo è una qualità essenziale.
Essa è legata all'ingombro nel cofano ed alla posizione del centro di gravità.
Il motore V8 comporta due bancate di 4 cilindri di 78x100, a camice riportate, identiche a quelle della 11.
I pistoni sono identici a quelli della 11, mentre le bielle sono specifiche".
Sostanzialmente, quindi, il nuovo motore era costituito da due bancate della 11, inserite in un solo blocco, con un albero motore specifico.
Prestazioni dichiarate: velocità massima: 140 km/h; accelerazione 0-100 km/h: 20,3 secondi; consumo medio indicato nella pubblicità: 16 litri per 100 chilometri.
Per la carrozzeria della 22, a fine agosto 1934 lo stilista Flaminio Bertoni presentò un modello di stile con un nuovo frontale, comportante i fari carenati ed i segnalatori acustici incastrati nei parafanghi anteriori, che differenziavano a prima vista il nuovo modello dalle altre Traction.
Un motivo cromato è fissato sulla sommità del cofano, per dare un tocco di eleganza.
Il cofano stesso è allungato di 120 mm., e munito di due larghe aperture laterali con maniglia cromata.
Il paraurti anteriore è costituito da una lama inferiore e due superiori fissati alla traversa anteriore e che si prolungano fino ai parafanghi.
La calandra, allargata di 50 mm. rispetto a quella della 11, ha una diversa curvatura ed un nuovo motivo centrale, in cui sopra gli Chevron cromati, campeggia un "8", per evidenziare la specificità del modello.
Come rinforzo della parte anteriore, erano previste delle lamiere di maggior spessore e l'aggiunta di sostegni supplementari.
Erano montati ammortizzatori speciali sui due assali, ed il passo era di 3,15 m, cioè 60 mm. più della 11.
Per il resto, la linea della carrozzeria è la stessa delle altre Traction, anche al fine di mantenere gli stessi assemblaggi nel processo di produzione.
Per la nuova vettura erano previste tutte le possibili varianti di carrozzeria: berlina 6 posti, famigliare 6 luci e 9 posti, cabriolet, faux-cabriolet e coupé de ville, tutte con finiture interne "gran lusso".
Il prezzo annunciato era evidentemente elevato: da 32.000 a 38.000 franchi, quando una normale Traction partiva da 17.700 franchi.
***
La 22 fu effettivamente presentata al pubblico il 4 ottobre 1934, all'apertura del Salone dell'auto di Parigi (che sarà l' ultimo per André Citroën) ed esposta in tre esemplari: una berlina grigia, una famigliare nera ed un superbo cabriolet rosso; su un piedistallo faceva bella mostra

un motore V8.
In una nota interna della Casa, dello stesso giorno, si specifica che nessun esemplare della 22 sarà disponibile per le prove-clienti prima della fine del Salone.
E la nuova 8 cilindri passò il suo esame di controllo presso il *"Service des Mines"* (il corrispondente della Motorizzazione) solo il 6 ottobre (esemplare n. 52200-0, motore n. 008363).
La vettura fu esposta, a seguire, nei saloni espositivi parigini della Casa, sugli Champs-Elysées, all'Opéra ed in Place de l'Europe.
Fu inoltre portata ai Saloni dell' Auto di Bruxelles e di Varsavia, di fine 1934.
La 22 non era però ancora pronta, come dimostrarono subito le prime prove sulla pista di Montlhéry iniziate a settembre 1934, per proseguire anche sulla pista privata della Casa a La Ferté-Vidame, e sulle strade nazionali e dipartimentali in diverse zone della Francia (Nord-est, Alsazia, Auvergne, Midi).
Furono utilizzate sia vetture-prototipo con il V8 Citroën, che con un V8 Ford, a titolo comparativo.
Le prove evidenziarono subito diversi inconvenienti: problemi di torsione del telaio, che richiesero ulteriori rinforzi, con aumento del peso a vuoto intorno ai 1.400 kg.; velocità massima non superiore ai 133 km/h.; consumo di carburante e di olio elevato; candele che venivano "divorate" molto in fretta; frenata media; comportamento stradale "delicato" a causa dell'imprecisione dello sterzo e delle maggiori prestazioni in accelerazione.
Il motore non era a punto e gli ingegneri incontrarono difficoltà ad assicurare un raffreddamento corretto.
Inoltre, le prove al banco dimostrarono che, per avere una erogazione corretta, la potenza effettiva era di 82 cavalli, che scendevano a 75 con una regolazione "economica".
Si era ben lontani dai 100 cavalli e dalle prestazioni annunciate alla stampa.
***
Nel frattempo, le difficoltà finanziare della Casa, dovute anche agli investimenti legati al lancio della Traction Avant, non permisero ad André Citroën di godere del successo di questa vettura, che resterà sul mercato per oltre vent' anni.
Al contrario, le banche non sostennero il *Patron,* nel momento più difficile.
Il 21 dicembre 1934, il Tribunale del Commercio pronunciò la messa in liquidazione giudiziaria



della Società André Citroën.
I Michelin, principali creditori, rilevarono la Società, estromettendo il fondatore da ogni ruolo.
Stanco, malato, deluso, André Citroën si spense il 3 luglio 1935, all' età di 57 anni.
Considerati abili nell'amministrazione delle loro imprese, e rigorosi sul piano delle finanze, i Michelin attuarono scelte estremamente prudenti nella gestione dei modelli.
La 22 poteva interessargli solo se si poteva vendere ed essere remunerativa, non quanto modello di immagine.
Le prove della 22 proseguirono ancora, con tre vetture che percorsero migliaia di chilometri, fino a metà del 1935, nel tentativo di completare la messa a punto.
Fu aumentato il rapporto di compressione da 5,8 a 6,2, con l'adozione di nuovi pistoni piatti, ridisegnato il collettore di aspirazione, modificate le regolazioni del carburatore Solex 30ITT, consentendo di raggiungere i 90 cv. a 3.600 giri/min., che sembrava essere un buon compromesso potenza/consumo e poteva essere considerato come la regolazione definitiva.
I documenti d'archivio si fermano al giugno 1935.
Poi più nulla.
La 22 è a poco a poco dimenticata, e non sarà mai avviata la produzione di serie.
***
Perché fu abbandonato il programma 22?
Probabilmente non solo per le restrizioni budgetarie imposte dalla nuova direzione di Pierre Michelin e Pierre-Jules Boulanger, che puntarono su altri programmi (tra cui la TPV, che portò alla 2CV).
In effetti, i problemi evidenziati nelle prove erano tali che il prodotto di serie non poteva più avere quelle caratteristiche tecniche e prestazionali che erano state annunciate alla presentazione: oltre ai problemi di affidabilità del motore, la scocca della 11 mostrò i suoi limiti di rigidità torsionale, con aumento del peso e tenuta di strada aleatoria.
Era fuori questione proporre alla clientela un modello di alta gamma non conforme alle aspettative.
Non fu però accantonata l'idea di una "grossa" Traction.
L' 8 cilindri fu abbandonato a favore di un 6 cilindri in linea, di 2,8 litri sviluppante 77 cv., meno pesante e più performante, che equipaggiò la nuova 15-Six, presentata nel 1938, che venne ben presto soprannominata "*la reine de la route*" per le sue qualità stradali, ma che non aveva le peculiarità estetiche della 22, come i bei fari carenati.
La 22 restò così l' unica 8 cilindri nella storia del Double-Chevron.
***
Quante 22 furono effettivamente costruite e che fine fecero?
Dal momento in cui il programma della 22 fu definitivamente interrotto, un alone di mistero scese intorno alla vettura, e le certezze divennero dubbi e dicerie, alimentando supposizioni e leggende.
Non vi sono cifre ufficiali sugli

esemplari di pre-serie costruiti per le prove preliminari e le presentazioni ai Saloni.
Non si può neanche escludere che qualche cliente privilegiato abbia potuto acquistare una 22. All'epoca, la Casa aveva l'abitudine di consegnare delle vetture di pre-serie a clienti particolari di alto rango, compresi amici personali di André Citroën, che aveva la decisione finale su queste assegnazioni.
Da testimonianze e indizi raccolti negli anni successivi, pare effettivamente possibile che alcuni di questi clienti abbiano potuto ricevere una 22, tra il Salone di ottobre, e la dichiarazione di liquidazione della Casa del dicembre 1934.
Pare invece più certo che sedici o venti esemplari di 22, esistenti a fine 1934 furono ricondizionati in normali Traction 11, e rivenduti ai collaboratori della Marca.
I pezzi specifici di meccanica e di carrozzeria, come i parafanghi ed i fari, furono distrutti.
Ma la ricerca di esemplari sopravissuti non si è mai fermata nel corso dei decenni.
Appassionati e fanatici della Marca e della 22 seguono ancora oggi ogni traccia che possa portarli alla scoperta, se non di vetture complete, di reliquie storiche del modello *(Note 2 e 3).*
Come una sorta di *Santo Graal* Citroënista, la 22 continua ad essere un mito irraggiungibile.
***
NOTE:
1) In Francia, per lungo tempo, la denominazione dei modelli fece riferimento per convenzione alla potenza fiscale, calcolata in base alla cilindrata ed ai rapporti al cambio.
2) L'appassionato olandese Bouwe de Boer ha realizzato, alcuni anni fa, una replica quasi perfetta della 22 originale, mossa da un V8 Ford del 1934.
La vettura fu presentata all' ottavo ICCCR, svoltosi nel 1989 a Flevohof, nei Paesi Bassi, creando l'avvenimento e facendo credere a molti spettatori che fosse una vera 22.
Per dare un tocco di classe, a bordo vi era un sosia di André Citroën, in abiti anni '30, che dispensava saluti al pubblico affascinato!
3) Se la 22 non fu mai commercializzata in grandezza naturale, è oggi disponibile come modellino in scala 1:43, perfettamente riprodotto dalla Norev, in tutte le varianti di carrozzeria e colore.

TONINO, UN CXISTA DALLA BAVIERA

Di Antonio Sabatino

Dopo aver speso tutti i miei risparmi in varie BMW e Mercedes e rimastimi pochi spiccioli per le ferie, mi incuriosì l'annuncio di una Citroën CX.
Una Limousine 2500 D per soli 1.000 marchi.
Non ostante il meccanico del paese, consultato per telefono, mi avesse consigliato di lasciare quella macchina dove si trovava, andai lo stesso a vederla.
Con grande sorpresa era in un'officina dove si riparano tutt'ora solo vecchie Citroën.
Il meccanico, un simpatico tedesco con grandi boccoli biondi, Jacob, mi assicurò sullo stato della vettura e mi convinse ad acquistarla (anno 1995).
Cominciò così la mia avventura in CX.
***
In una discoteca a Pilzen conosco la mia futura moglie.
Sboccia una storia d'amore che la CX ha vissuto in pieno perché è la vettura con la quale ci siamo conosciuti e poi sposati.
Fino ad oggi e contro l'opinione di molti, è sempre stata la nostra auto e fra poco festeggeremo assieme i primi 500.000 chilometri, tantissimi, percorsi senza che mai ci lasciasse seriamente a piedi.
L'ultimo regalo da parte della mia CX è l'avermi fatto conoscere il CX Club Italia e Parigi.
Per noi residenti a Monaco di Baviera il Club rappresenta qualcosa di più di un Club.
Nell'Associazione ho ritrovato la mia vera identità, è stata confermata la mia passione (o come direbbe qualcuno la mia malattia).
Il Club è come una famiglia dove tanti appassionati condividono le loro storie, le loro passioni, i loro amori e, perché no, anche le loro malattie.
Insomma ce n'è per tutti!
Quest'anno, ispirato dal numero sei del periodico SpaCXzio ed in particolare dall'articolo di Maurizio Baiocchi, ho deciso di andare a Parigi.
Mia moglie, messa al corrente, ha fatto subito salti di gioia e si è complimentata per aver scelto di festeggiare i sette anni di matrimonio in modo così romantico.
Non aveva intuito il vero scopo: ha collegato il fatto solamente quando le ho presentato il programma!
Altro che monumenti e torre Eiffel, visita per quattro giorni dei luoghi Citroën…
"Con un colpo di DIRAVI" ho schivato l'ostacolo dicendo che avevo pensato a questo viaggio per soddisfare tutti e due.
***
PARIGI
Finalmente Parigi.
Per descrivere la mia sensazione mi viene di facile aiuto una canzone di Vasco Rossi "Senza parole" e per chi conosce Vasco sa di che cosa sto parlando.
Sono stati quattro giorni di euforia totale, eccitato al massimo, elettrico.
E' la città dove è nata la DS, SM, e la CX, ci rendiamo conto?
Chi mi può capire?
Ogni volta che arrivavo in un luogo descritto nel periodico il cuore mi scoppiava di gioia.
Ma andiamo a tappe.
(Chi volesse una descrizione più completa è invitato a leggere l'articolo).
***
Primo giorno: targa commemorativa in Rue du Théâtre.
Qui partendo dalla torre Eiffel si

arriva con estrema facilità anche a piedi, ma il novanta per cento degli spostamenti li ho effettuati con il bus turistico, l'Open Tour, che ha quattro differenti linee diverse tra loro per il colore.
Dopo una abbondante colazione ci si incammina, e dopo circa quindici minuti (a piedi è il massimo) si arriva al numero 48 dove sorgeva la mitica sede dell'ufficio studi (chi ci vive nemmeno lo sa, purtroppo).
La targa commemorativa si trova al numero 44, ho scattato tantissime foto, di giorno e di notte.
Con grande meraviglia ho notato che per le strade non circola ombra di CX o DS.
I primi due giorni ero sempre pronto a filmare il passaggio di una CX, poi ho rinunciato. E' proprio vero: "nessuno è profeta in Patria".
Tuttavia, a pochi chilometri è nata la mia CX e io respiro aria di Double Chevron in tutti i posti.
Attaccata alla Rue du Théâtre si trova la via Saint Charles che, seguita fino in fondo, porta sulla destra al grande parco Parc André Citroën dove sorgeva la principale fabbrica e la sede sociale della Marca.
Qui, oltre a meditare un po' nel parco, con soli dieci euro abbiamo ammirato la città dall'alto in mongolfiera.
***
Il secondo giorno, dopo la consueta colazione, lo stesso identico giro: targa, parco, ma con la visita alla torre Eiffel.
Semplicemente stupendo.
***
Il terzo giorno abbiamo incluso il Bistrot de André.
Tutto il personale si è subito dimostrato molto cordiale, ma ancora di più dopo che mi sono qualificato come Socio del CX Club Italia.

Persino lo chef ha espresso molto interesse per il CX Club.
Ci hanno portato subito acqua, vino e pane che, meraviglia, non risultarono sul conto.
Ormai il virus Citrofilico ha preso il sopravvento: "non c'è dottore" diceva Vasco.
Abbiamo reso omaggio alla memoria di André visitando il cimitero di Montparnasse.
E' molto facile con il bus numero quattro dell'Open Tour Parigi linea arancione: Montparnasse-Saint Germain.
All'entrata potete chiedere la mappa del cimitero, molto utile.
***
Ultimo giorno.
Bellissima passeggiata sugli Champes Elysées.
Dettagliata la descrizione di Baiocchi, i lavori di ristrutturazione sono ancora in corso ma già si intravede qualche cosa, c'è una grande pubblicità e qualche accenno storico.
Abbiamo continuato il giro con la linea verde.
Prendendo poi la linea gialla Montmartre - Grands Boulevards siamo giunti dove fu affittato dalla Maison nel 1931 il Garage de l'Europe, praticamente intatto come nelle foto dell'epoca, stupendo.
In circa quindici minuti a piedi si arriva in Place de l'Opéra, angolo Roue de la Paix non tanto per vedere il salone della Casa, che non esiste più, quanto piuttosto per respirare la storia di Citroën a Parigi.
Ho notato che sia qui che nelle precedenti tappe i passanti si meravigliavano vedendo che io scattavo foto, per loro naturalmente "astratte", e qualcuno anche rideva…
Ma che ve lo dico a fare: questo è il virus!
Qui respiro in pieno l'aria della città nativa della mia CX.
Quante volte ho detto grazie André…
Di passaggio anche qualche scatto all'Eliseo.
Arditamente ho chiesto alla polizia se potevo fare qualche foto alle vetture presidenziali facendo notare di essere un appassionato Citroën, mostrando SpaCXzio numero sette.
Naturalmente mi hanno risposto di no, ma con molta gentilezza.
Forse mi hanno preso per matto…
Ultima tappa nel pomeriggio al nuovo Conservatoire Citroën presso la fabbrica di Aulnay-Sous Bois, bellissima passeggiata.
Anche qui nessuna possibilità di entrare, se non su appuntamento, ma le foto le ho fatte lo stesso

come ricordo di quel giorno.
***
Vorrei sottolineare che a Parigi tra metropolitana, treni, bus e pullman turistici i servizi non mancano proprio.
Comprese le famose toilette che si trovano per strada.
Tutto al top…
Nessuno si troverà male, basta un po' di spirito "fai da te" senza troppe regole: le regole delle nostre giornate quotidiane è meglio lasciarle a casa.
In hotel, per esempio, io ho solo dormito, non ho pranzato per quattro giorni.
Solo colazione e cena, però mi sono goduto Parigi per intero con baguette e croissant, tanto che mi sono prefissato di tornarci al più presto.
***
Amici Citroënofili e appassionati del Double Chevron au revoir.
Ringrazio mia moglie per avermi sopportato in quei giorni e per il suo aiuto indispensabile.
Ringrazio e saluto tutti quelli che scrivono e collaborano per il periodico e per il Club.
Siete fantastici.
Un saluto dalla Baviera, Tonino.

CITROËN BX, UN SUCCESSO FACILE DA AMARE

Di Renzo Di Pietro

Qualcuno ricorderà il tormentone dello spot italiano della BX, "facile da amare", coadiuvato dall'altrettanto simpatico "chilometri sì, meccanici no", che ne vuole sottolineare la grande robustezza e la poca manutenzione da dedicare. Siamo nei primi anni '80, in piena epoca Savignac, con "en avant" e "j'aime" imperanti del mondo della pubblicità Citroën, e la media BX ne raccoglie bene il testimone.
Una vettura importantissima, appartenente ad un segmento agguerrito e poco incline a perdonare flop, la BX però saprà far breccia nel cuore degli italiani con una gamma articolatissima che partiva da un modesto 1124 per arrivare alle potenti 1905 16v da 160 cv passando per valide e robuste motorizzazioni diesel aspirate e turbo, con carrozzerie berlina e capienti break allestite da Heuliez. La BX incarna in pieno anche lo stile dell'epoca, con linee spigolose e tese, disegnata in collaborazione con il disegnatore italiano Bertone (che darà poi il via anche ad altri modelli della Casa) che la fa preferire al bozzetto del centro stile Citroën che aveva fornito uno schizzo molto simile alla precedente GSA, arrotondato e tipico.
Ma fu preferito l'altro anche per permettere alla vettura di allargare il mercato a chi magari una Citroën la giudicava troppo distante dal suo punto di vista; in più la BX con le sue versioni economiche ha avuto il non indifferente pregio di poter aprire le porte dell'idropneumatica a tutti.
I primi esemplari, solo a benzina di 1360 e 1580 cc nelle versioni: BX(base), BX14E, BX14RE, BX16RS, BX16TRS, con cambio a 4 marce e motore depotenziato di una decina di cavalli per la base, arrivarono verso la metà di aprile del 1983 ai concessionari per esser posti in vendita già dal

successivo maggio.
Ma se all'esterno si evince aria di rottura con questa nuova linea, diversa per una Citroën, all'interno si ritrovano tutte le innegabili caratteristiche tipicamente Citroën adottate fino a quel momento: volante monorazza, cruscotto con satelliti e contachilometri a tamburo a sfondo nero e numeri arancio, già visto sulle ultime GSA e sulle CX a partire proprio dall'AM '83, con un contagiri a led verdi e rossi per la zona fuorigiri e sedili a regolazione basculante per le versioni più accessoriate.
Ma non è solo questa la novità: infatti è largo l'uso di materiali plastici per alcuni elementi della carrozzeria, utili per contenere il peso, per combattere la corrosione e per dare inizio ad un nuovo ciclo costruttivo "moderno". Cofano anteriore, portellone posteriore, montanti posteriori (dotati di un vetrino fumè in policarbonato sulle versioni di punta), presa d'aria sotto il parabrezza erano tutti elementi in vetroresina in luogo della lamiera.
E dato il largo uso, non solo in Citroën in quel periodo, pneumatici TRX con cerchi in lega specifici per le versioni TRS/TRD.
La versione diesel (inizialmente aspirata di 1905 cc) viene presentata a dicembre del 1983 in allestimento D e TRD, analogo a i benzina RE e TRS.
La vettura sarà vendutissima e trainerà molto il resto della gamma, almeno fino alla presentazione di un altro modello molto importante: la AX.
Intanto nel settembre del 1985 la famiglia si allarga conoscendo le versioni break, capaci vetture allestite direttamente da Heuliez con cilindrate di 1580/1905 cc a benzina e 1905 cc diesel con allestimenti di RS per la 1580, TRS per la 1905 a benzina e RD per la diesel.
Vettura dalla linea abbastanza particolare e forse un po' leziosa, conoscerà un gran successo, unendo le grandi doti di carico al confort idropneumatico.
All'interno rimane la strumentazione a satelliti e tamburi per le RS/RD, mentre per la TRS viene adottato il quadro strumenti della CX serie 2, pur mantenendo i satelliti, così come per la Sport, lanciata ad agosto 1985.
La Sport vanterà 125 cv, 1905 cc a due carburatori ed estetica "corsaiola", e riceverà un discreto successo, mentre a luglio 1986 per l'Anno-Modello 1987 la vettura viene ristilizzata leggermente di carrozzeria (fari anteriori più grossi, paraurti più arrotondati, gemme laterali quadrate), mentre viene profondamente rivisitata all'interno con l'abbandono definitivo dei satelliti e dei tamburi con l'adozione di più convenzionali levette sul piantone dello sterzo e di strumentazione quasi direttamente mutuata dalla Peugeot 205; sedili di nuovo disegno lancio di altre versioni, come la diesel di 1769 cc, sia aspirata e successivamente turbo diesel, permangono le versioni automatiche, in listino fin dall'85.
La BX sarà sostituita dalla Xantia nell'aprile del 1993, mentre le break arriveranno addirittura ai primi mesi del 1994.
La BX, anche se per poco, conoscerà le versioni catalizzate euro1 con degli allestimenti molto belli denominati Athena (per il mercato italiano si intende), con colori metallizzati che si trove-

ranno anche in altri modelli nuovi, tipo il Gris Gabion sulla Xantia e ZX.
Oggi come oggi la BX segue il percorso delle medie Citroën, con un interesse limitato rispetto alle ammiraglie, ma con una nutrita e crescente nicchia di appassionati disposti a conservarle nonostante le varie difficoltà di natura burocratica (non tutte le regioni italiane hanno l'esenzione del bollo a 20 anni purtroppo).
C'è da dire però che è una vettura moderna ancora oggi e molto godibile, ancor più attuale se dotata di climatizzatore. Consideriamo che la dotazione di accessori nei modelli più pregiati era già notevole ai tempi (4 vetri elettrici, servosterzo a parte i primissimi modelli, ABS, tetto apribile elettrico, tanto per citare).
Forse l'unica cosa non all'altezza erano le finiture e la qualità dei rivestimenti, soprattutto per le prime serie, con il tessuto che letteralmente si decompone, sia con un po' di usura e sia a contatto con il sole. O come i cuscinetti dei bracci posteriori che, soprattutto sulle seconde serie, assumevano gioco facendo prendere alle ruote posteriori un assetto "seduto", con costoso intervento in officina. O come i vetrini di policarbonato che diventavano opachi in tempo zero.
Una media validissima comunque, e chi scrive di BX ne ha possedute due, di cui una addirittura automatica, quindi ben sa cosa vuol dire girare in BX. E' rimasta fondamentalmente facile da amare, anche oggi che sono passati 25 anni dal suo lancio; ha fatto tanto per farsi amare e dimenticarla oggi sarebbe veramente un peccato!

CITROËN ED INTERNET

Di Roberto Azzena

PROLOGO
Collegamento al sito effettuato.
Ricerca impostata.
Ecco l'elenco.
Prima pagina.
Seconda pagina.
Terza pagina…
ECCOLO !!!
Non ci posso credere!
TROVATO !!!
Dopo tanto tempo e tanta attesa è proprio lui, il ricambio mancante.
Sembra in ottime condizioni e il prezzo di partenza è basso.
Dunque, due giorni dodici ore e sette minuti alla scadenza, perciò mercoledì alle tre e venti del mattino.
La sveglia.
Dovrò puntarmi la sveglia almeno un quarto d'ora prima, non c'è problema.
***

Mercoledì.
DRINNNN !!!
Oh caspita,già ora!
La faccia, devo lavarmi la faccia, lucidità ci vuole lucidità.
Forza.
Beh, il prezzo si è un po' alzato, c'è 'sto rompipalle che sembra deciso a non mollare.
Ora ti sistemo io.
Di certo c'è che questa occasione non me la faccio sfuggire.
OK.
Tre minuti.
Calma, ci vuole calma.
Allora, decidiamo di quanto rilanciare.
Stiamo un filo larghi che non voglio sorprese.
Si, questo dovrebbe bastare, aggiungiamo un euro e settanta cent. per ulteriore margine.
Trenta secondi, è il momento.
ZAC, beccati questa offerta!

Dieci secondi…è mio…cinque secondi…non adesso per favore, non adesso… fiatone…
OFFERTE TERMINATE.
TI SEI AGGIUDICATO L'OGGETTO.
Evvvaiii Siii Fregato, bastardo!
Hai provato a rilanciare, eh?!
Meno male…meno male che ho aggiunto quell'euro!
E' mio, è mio!
Un altro tarlo risolto, dopo tanto tempo, finalmente mio.
Speriamo arrivi in fretta, non vedo l'ora di montarlo.
Che sofferenza, però… le palpitazioni… ma ne è valsa la pena, ora il problema è tornare a dormire, ci riuscirò?
***
Aste on-line.
Solo una delle mille possibilità che il Citromaniaco ha visto spalancarsi davanti ai suoi occhi increduli (e alla mente ottenebrata dal Double Chevron) negli ultimi anni di progresso cibernetico.
Il precedente racconto è solo molto parzialmente immaginario, chi ha vissuto simili esperienze sa che non ho (purtroppo) esagerato.
Sono un ex-analista programmatore che, dopo quasi dieci anni di inferno informatico lavorativo, all'alba dei trenta, mollò tutto per giurare di non mettersi più davanti ad un video e una tastiera finché le esigenze della prole non l'avessero scolasticamente richiesto (mia figlia non era ancora nata…).
In realtà, con un certo anticipo sui tempi previsti, bastò un collega galeotto che mi invitò a digitare "Citroën CX" in una ricerca immagini su Google: fu la fine e il nuovo principio.
Quella strepitosa galleria di foto dell'amata vettura riprodotta in tutte le salse mi stregò nel profondo.
Mi rimboccai le maniche e cercai in ogni modo di colmare il gap ormai quasi decennale di conoscenze che mi ero lasciato alle spalle, ma la citromotivazione fu più forte di ogni precedente blocco mentale, anche perché dovevo sistemare urgentemente la mia povera CX Pallas, ridotta in pietose condizioni.
In un tempo ragionevole ero padrone degli strumenti fondamentali del Citro-cybermaniaco:
- un indirizzo e-mail (manco sapevo cosa fosse)
- un nick name e una parola d'ordine per le iscrizioni ai vari siti
- una carta di pagamento ricaricabile
- una macchina fotografica digitale
***
Si, effettivamente mi mancava ancora lo strumento principale, il PC, ma grazie al mio particolare lavoro potevo cominciare a destreggiarmi senza problemi.
A seguire, ecco inanellarsi le iscrizioni ai vari forum tematici sulle amate auto idropneumatiche, la scoperta di decine di siti dai quali attingere informazioni, occasioni di mercato, storia, fotografie, schede tecniche, modellini in scala, addirittura un link incredibile per l'accesso ad un ricambista tedesco specializzato sulla CX!
Non ho tenuto il conto di tutto ciò che sono riuscito ad acquistare Citroënisticamente su Internet da circa due anni a questa parte, ma sintetizzando direi che due vetture con relativa manutenzione/restauro, tre rottami per ricambi e la completa sistemazione della già posseduta CX sono sufficienti per benedire il momento in cui decisi che era ora di tornare alla modernità.
Credo che senza questi potentissimi strumenti non sarei mai riuscito a trovare tanti pezzi spendendo relativamente così poco e in così breve tempo.
Se penso alle vecchie sfogliate su Secondamano, ai contatti telefonici, alle proibitive e quasi sempre poco soddisfacenti fiere, ho l'esatta misura del salto di qualità che un povero appassionato ha potuto compiere grazie a Internet per coltivare i suoi interessi.
Ma non è tutto, perché utilizzando i contatti via forum ho conosciuto una marea di gente con la quale condividere questa folle passione, vissuta precedentemente nella più completa e rassegnata solitudine.
Da poco è arrivato in casa anche il PC, facendo crollare il mio vecchio giuramento, anche se la figlia ormai comincia a stamparsi qualche ricerchina per la scuola, permettendomi di gestire con più elasticità tutto il traffico citrotelematico.
Alla fine possiamo dire che si ottiene veramente una miscela esplosiva: CITROËN & INTERNET.
Nel mio caso non potevano che alimentarsi l'un l'altra mettendo a dura prova il mio autocontrollo e la pazienza dei miei familiari, così come per moltissimi dei miei citrocolleghi che credo si riconosceranno per gran parte in questo profilo.
Per chi invece non avesse ancora sperimentato questa pozione magica e fatica a credere ciò che descrivo, mi limiterei ad indicare due soli siti, evitando un elenco altrimenti lunghissimo che avrebbe comunque fatto torto agli inevitabili dimenticati: un po' di intraprendenza e la dose giusta di citromaniacità faranno il resto… www.cxclub.it, www.riasc.it (andate sul forum).

… buona fortuna !

VENDO E COMPRO
A cura della Redazione

IMPORTANTE:
Questo spazio è gratuitamente a disposizione di quanti intendano vendere, scambiare o acquistare vetture o ricambi.
La Redazione pubblica gli annunci pervenuti non assumendosi alcuna responsabilità sul contenuto e sulla veridicità degli stessi, che restano a totale carico dell'inserzionista.
Chi desiderasse inserire il proprio annuncio è pregato di inviarlo a: Maurizio Venturino, Redazione SpaCXzio, via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD) Tel.-Fax.: 0429-779289 e-mail: info@cxclub.it oppure al webmaster del sito www.cxclub.it.
RACCOMANDIAMO GLI INSERZIONISTI DI COMUNICARCI AL PIU' PRESTO L'AVVENUTA TRANSIZIONE. GRAZIE.

ATTENZIONE: si pregano gli utenti e-mail di indicare anche un recapito postale o telefonico onde facilitare il contatto con chi non ancora "informatizzato".

VENDO
CX Pallas, anno 1983, colore bianco. guida a destra, targata Roma, alimentazione a benzina e GPL, proveniente dalla GB, iscritta ASI. Lavori eseguiti; sostituzione frizione e cavo, sostituzione della stoffa del cielo. Prezzo € 3.000. Fabio. Capranica (VT). Tel.: 0761-660031/338-1404088 (05/06)

VENDO
CX 2000, anno 1975, motore rotto, interni da sistemare, carrozzeria molto sana, con documenti e targhe originali. € 600 trattabili. Visibile a Parma. Per informazioni o per vedere l'auto senza alcun impegno telefonare al 335-7322590. (05/06)

VENDO
CX 2500 D Pallas, anno 1983, colore grigio, 102.000 chilometri, mai incidentata, perfetta. Qualsiasi prova, € 4.000 trattabili. Vendo causa ritiro patente del nonno per avanzata età . Per Informazioni: tel.: 347-9634847 (05/06)

VENDO
CX Break 25 TRD Turbo 2, omologata autocarro, anno 1989, motore e meccanica completamente revisionata da officina Citroën (documentabile), climatizzata, cerchi in lega, gommata, sfere nuove (originali), parte posteriore della carrozzeria da rivedere. Inoltre, cedo numerosi componenti di meccanica e carrozzeria (es. testata già revisionata, gruppo turbina completa di collettore già revisionata, 4 sportelli anteriori ecc.), il tutto a euro 3500. Vendo per indisponibilità di parcheggio. La vettura è supermarciante ed è a Roma. Giuseppe. Tel.: 333-3573297. (07/06)

VENDO
CX 20 TRE, allestimento VIP, anno 1988, colore grigio, completamente originale, con meno di 10.000 chilometri. Ultima revisione effettuata nel 2001. Bollo in corso di validità attualmente non è marciante perché con batteria scarica. E' visibile a 120 chilometri a sud di Roma. Prezzo € 5.000. Andrea. Tel.: 347-6278870. (07/06)

VENDO
Per CX ricambi per Turbo 1 e 2. Giuseppe. Avellino.Per informazioni: e-mail: red_devil125@hotmail.com Tel.: 328-6291754.. (03/06)

VENDO
Per CX ricambi: fanali anteriori e posteriori, testata Turbo 2 Diesel, battitacco cromati CX Pallas (sottoporte), motorino d'avviamento, ventole, specchi retrovisori GTI Turbo 2, 1 cerchione in lega da 390 per Turbo 2, 4 cerchi in lega da 14 pollici.
Davide. Tel 339-6117354 / 0152-6370. (06/06)

VENDO
Per CX dal 1986 al 1989 interno in cuoio nero in ottime condizioni, completo di pannelli e braccioli. Tel.: 335-8076417. (05/06)

CERCO
CX Break, anno 1986, serie 2, motore a benzina, trasporto persone 5/7 posti, preferiti documenti Italiani, iscrivibile ASI.
Accettasi anche modello precedente purché marciante da non dover trasportare. Angelo. Tel.: 0734-841812/334-3432343. E-mail: veleno1@tiscali.it (03/06)

CERCO
CX 20 TRE VIP, anno 1988/1989. Solo questo modello. Veramente interessato a vettura in buone condizioni. Cristiano. Tel.: 338-2025577. E-mail: rondelli@acmantova.it. (05/06)

CERCO
Per CX Break anno 1982 pannelli porta anteriori e posteriori color marroncino. Giovanni. E-mail: giovanni@toscoenduro.it (04/06)

ADOTTA UNA CX !!!

SPACXZIO

BUONO D'ORDINE
Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

CODICE ARTICOLO	QUANTITA' (MASSIMO 3)	TAGLIA	PREZZO COMPLESSIVO
Cappellino € 5,00			
Polo € 12,00			
Felpa € 16,00			
Gilet € 16,00			
Targa € 8,00			
Gagliardetto € 5,00			
		TOTALE	

Inviare all'indirizzo:
Nome e cognome _____
Indirizzo _____
Città e C.A.P. _____ Tel.: _____
Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD).
Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.