



Pernumia, 8 febbraio 2015

OGGETTO: Raduno CX Club Italia, Monselice (PD) 19 aprile 2015

Il prossimo 19 aprile ci sarà il Raduno "Le Citroën di Robert Opron" organizzato dal CX Club Italia.

Il luogo del ritrovo rimane la apprezzata Piazza Mazzini di Monselice, cittadina della provincia di Padova ai piedi dei Colli Euganei, che ospita l'evento primaverile dal lontano 2001 riscotendo ogni anno un buon successo.

Il Registro Italiano Auto Storiche Citroën (R.I.A.S.C.) come sempre offre il proprio patrocinio.

Il Club GS Italia e l'SM Club Italia collaborano alla realizzazione del Raduno anche in questo quarantacinquesimo anno dalla presentazione dei due modelli, scaturiti, come la CX, dalla creativa matita di Monsieur Opron.

Festeggiata speciale rimane la CX, che ricoprì l'importante ruolo di ammiraglia in casa Citroën per una quindicina di anni.

La presentazione della vettura, come noto, risale al 1974, ed i quarant'anni appena trascorsi sono stati degnamente festeggiati dal CX Club Italia nell'appena trascorso 2014.

Tuttavia fu il 1975 l'anno più ricco per la neonata Citroën.

Fu, infatti, proclamata "Auto dell'Anno 1975", riproponendo il successo ottenuto dalla sorella minore GS già quattro anni prima.

Nell'aprile del 1975 si compì definitivamente il passaggio di testimone con la ventenne DS, la quale, ancora carica di fascino e di immensa attrattiva nella clientela nonostante l'età, cedette definitivamente lo scettro per raggiungere un posto d'onore nell'Olimpo dell'automobile.

Sempre nel 1975 si compì un'altra svolta storica: la CX fu la prima Citroën ad adottare un motore a ciclo Diesel, il celebre 2200cc denominato M22/621 il quale, con soli 66cv di potenza massima erogata a 4500 giri/min era chiamato ad affiancare il nuovo 2200cc a ciclo Otto (M22/617, derivato dalla precedente serie D della DS) dotato di una ben più consona potenza massima di 112cv a 5500 giri/min.

Tale unità, già sottodimensionata sulla CX, venne adottata (come i suoi successori 2.5l) anche sul Citroën C35, furgone prodotto dalla Fiat che lo commercializzava in Italia con il nome "242", in base ad un accordo tra le due Case perdurante ancora adesso, seppure con dovute modificazioni.

Osservando la quota di mercato dei Diesel di oggi e le loro prestazioni paragonabili se non, in alcuni casi, superiori alle alternative a benzina, si capisce la estrema importanza di questo passo compiuto da Citroën.

Un propulsore nato per il trasporto merci, dove affidabilità, longevità ed economia di esercizio pesavano estremamente di più di prestazioni, comfort e sicurezza, sembrava venire prestatato ad una autovettura di un certo rango per accontentare chi aveva le necessità di un veicolo commerciale pur non avendo merci da trasportare.

La CX fu protagonista della massima evoluzione dei motori a nafta; all'inizio ci fu appunto il 2.2l, nel 1978 arrivò il 2.5l con 75cv ed in seguito, nel 1983, arrivò il turbocompressore che portò la potenza massima a 95cv, passati a ben 120 nel 1987 con la celebre 25 TRD Turbo 2.

Chissà se qualcuno si è mai preso la briga di contare quante auto a benzina le CX Turbo Diesel si mangiarono in quei giorni...

Dieci anni dopo il debutto dei motori a gasolio nella gamma, nel 1985 comparve la sovralimentazione tramite turbina anche nelle versioni a benzina.

Nasceva la potente CX Turbo, che con i suoi 168cv (gli stessi della successiva Turbo 2, scesi a 160 nelle versioni con catalizzatore) garantiva ottime prestazioni ma in tutta sicurezza, grazie alle note sospensioni idropneumatiche.

Infine, verso la fine del 1975, debuttò la versione Break, la quale, pur più corta della progenitrice DS Break di una decina di centimetri, vantava un volume di carico decisamente superiore (2128 litri a divano abbattuto vs 1900).

Inutile dire che tale versione della CX riscosse enorme successo, anche se non paragonabile a quello della berlina o alle quote di mercato delle familiari dei giorni nostri.

L'ampio vano di carico, le sospensioni che sopportavano con scioltezza carichi pesanti, la facilità di introduzione delle merci e l'ampia scelta di motorizzazioni rendevano la CX Break l'auto ideale per una vasta gamma di professionisti.

Ed il confronto con molte concorrenti o antesignane diventava imbarazzante...

Tutte queste qualità non potevano non portare ad un ampliamento delle versioni anche in base alle destinazioni di utilizzo.

Una particolare Break era la Familiare, nata nel 1976 e dotata di otto posti disposti su tre file.

Appena prima di quest'ultima veniva presentata la versione Ambulance, che si impegnò a perpetuare il successo della DS in questo settore.

Più avanti comparirono anche versioni a sei ruote, realizzate da alcuni carrozzieri tra cui il noto Heuliez, conosciuto anche per altre realizzazioni su base CX come le versioni allungate a tetto rialzato.

Qualcuno, pochi invero, si cimentò anche in trasformazioni particolari come la versione auto funebre per il trasporto salme.

Senza contare che il telaio della Break, dotato di passo allungato di ben 25 cm rispetto a quello della berlina, venne utilizzato a partire dal 1976 per la realizzazione delle Prestige e Limousine, divenute da subito icone del lusso made by Citroën.

Per tutti questi motivi il 2015 festeggerà principalmente la CX.

La Break e la 2200 Diesel, che compiono quarant'anni.

La 25 Turbo, che ne compie trenta.

E tutte le altre CX le quali, ognuna con una sua propria caratteristica, ancora oggi spiegano come quarant'anni fa quel premio di Auto dell'Anno fosse più che meritato.

Il CX Club Italia, affiancato da Club GS Italia ed SM Club Italia, festeggerà quindi il prossimo 19 aprile tutte le CX, con particolare attenzione alle Break, alle 2200 Diesel e alle Turbo benzina.

Con la speranza che si uniscano anche molte GS ed SM a quella che ormai storicamente risulta essere una giornata di festa tra appassionati, ricordando però sempre che qualsiasi altra vettura della Casa francese sarà, come da tradizione, ovviamente la benvenuta.

Alla esposizione delle vetture che si terrà dalle 9.00 alle 12.00 in Piazza Mazzini seguirà il pranzo, che si terrà alla trattoria "Antico Molino" di Pernumia, distante circa cinque chilometri dal luogo del ritrovo.

Francesco Marigo

Per il programma completo della manifestazione ed ulteriori informazioni sul Club si può contattare il Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia (PD)

Tel.-Fax.:0429-779289 (dopo le ore 20)

e-mail: info@cxclub.it

Il programma è anche scaricabile dal sito internet: www.cxclub.it

Prossimo appuntamento con il CX Club Italia (data indicativa da verificare): 13 settembre: Nogara e dintorni (VR)