



InfoRapida CX



Supplemento n°1 a SpaCXzio n°20 - Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2012

Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD

Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867

Stampa: Tipografia Graphicomp Via Setteponti, 75/16 52100 Arezzo

Poste Italiane S.p.A. Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

Monselice 15 aprile 2012: l'era BX

Di Francesco Marigo della Redazione del CX Club Italia

Il CX Club Italia, punto di riferimento nel panorama delle auto storiche per i possessori e gli estimatori del modello della Citroën, ha come Manifestazione principale il Raduno che si svolge nel mese di Aprile a Monselice, in provincia di Padova.

La Manifestazione ha nome "Le Citroën di Robert Opron", poiché ha lo scopo di riunire principalmente le vetture nate dalla matita del designer francese, cioè CX, SM, GS ed Ami 8.

Organizzato in collaborazione con i Club GS ed SM Italia, ha il consueto patrocinio del R.I.A.S.C., il Registro italiano Auto Storiche Citroën.

Come sempre è stato dato ampio spazio alle varie CX, ma in questo 2012 gli organizzatori hanno voluto festeggiare una vettura meno avvezza agli onori, ma ugualmente degna di attenzione: la BX, la quale spenge con orgoglio le 30 candeline: venuta alla luce ben trent'anni fa, nel 1982, fu prodotta fino al 1994 in 2.316.134 esemplari.

La BX nacque per sostituire la GSA, la quale non era altro che la versione ammodernata e, per certi versi, migliorata, della classica GS, apparsa nel 1970. Pur mantenendo lo schema di base che aveva fatto la fortuna della sua antenata, la BX portava molte novità nella classe media di Citroën.

A partire dai tratti, molto spigolosi ed in linea con i gusti degli anni '80, per finire con i propulsori, interamente di origine Peugeot, più moderni ma soprattutto parchi nei consumi.

Lo schema consolidato consisteva in una carrozzeria due volumi con ampio portellone, oltre all'adozione delle (allora) imprescindibili sospensioni

idropneumatiche, motivo di vanto della Casa transalpina.

Già con la ZX del 1991, si decise, però, di non dare più alle classi sociali meno abbienti il comfort proverbiale delle sfere, per cui la "entry level" con le sfere diventava la ricca Xantia.

Noi che invece siamo sempre (in quanto Citroënisti) molto attenti alla questione idropneumatica ci rammarichiamo che oggi, nel 2012, si debbano usare almeno venticinquemila euro di moneta elettronica per avere un'auto degna del classico comfort Citroën.

È il frutto di scelte commerciali lontane anni-luce dalla filosofia da cui nacque la BX, un'auto trasversale.

I progettisti, consci di avere per le mani un sistema di sospensioni dalle molteplici virtù, seppero inoltre far fruttare i talenti a loro disposizione e da una parte utilizzarono l'autolivellamento per sopportare i pesi delle versioni break e commerciali, dall'altra usarono le innate doti di tenuta di strada per versioni prestanti quali la Sport, su serie 1, e le GTi, su serie 2.

La gamma, nel corso degli anni, risultò sempre ben articolata, annoverando carrozzerie berlina e familiare, ma soprattutto offrendo una scelta di propulsori che spaziava dall'economico 1.1 litri da 58 cavalli all'esuberante 1.9 litri 16 valvole, capace di 160 cavalli.

L'area BX era composta da cinque vetture, tutte in conformazione berlina, ma dai diversi allestimenti e dalle varie motorizzazioni.

Ha testimoniato la sobrietà e la povertà (in perfetto accordo con i tempi odierni) del modello base una BX 11 AM 1986; nata priva di qualsivoglia orpello, dalla chiusura centralizzata al

tergilunotto, l'esemplare in questione rappresentava anche il desiderio di ascesa sociale del primo proprietario, il quale cercò di nascondere l'aria mesta dell'"entry-level" adottando paraurti ed alettone posteriore della prestigiosa e veloce GTi.

Una pratica comune nei lontani anni ottanta...

Appena meno spartana era la BX Leader, derivata dal modello appena citato ma dotata di

alcuni accessori come il tergilunotto e, soprattutto, arricchita da una selleria grigia dedicata, che condivideva con CX e Visa Leader dei medesimi anni.

L'esemplare presente è ormai una habituée dei Raduni del CX Club Italia, fa parte delle auto dello staff organizzatore della Manifestazione e ormai è una mascotte del Club.

Tra le due 1.100 sostava una bianca 1.400: la BX 14 RE del

poliedrico Presidente del CX Club Italia, il quale non poteva vivere una vita senza BX e si prese l'onere di salvare questo esemplare dalla sorte infausta che ormai aveva segnata.

Fino ad una decina di anni fa una BX 14 RE sarebbe stata una scelta quasi banale ma l'occhio del collezionista ha saputo apprezzare il valore di un modello un tempo molto diffuso ma oggi praticamente scomparso dalle nostre strade.



Foto: Francesco Marigo



Foto: Francesco Marigo



Foto: Francesco Marigo

Le CX al Castello di Sanguinetto

Sanguinetto (VR) 9 settembre 2012

Organizzato dal CX Club Italia
Aperto ai Soci dei Club aderenti al R.I.A.S.C. e agli appassionati
Col patrocinio del Registro Italiano Auto Storiche Citroën

Programma di massima

Ore 9,30:

non potendosi assicurare la disponibilità della corte Castello di Sanguinetto nè della piazza adiacente il ritrovo sarà presso il Ristorante "Cà Guerriera Gonzaga"
Via Mons. L. Martini, 91 Sustinente (MN) Tel.: 0386-710296 - 43172 www.caguerriera.com
(splendido cascinale antico con ampio parcheggio nel verde).

Ore 9,30-11,30:

aperitivo offerto dalla casa, chi volesse potrà visitare l'Agriturismo, la Tenuta, le Cantine.
Per i più pigri quattro chiacchiere sotto il portico in allegra compagnia.

Ore 12,30:

trasferimento a tavola per il pranzo e chiacchiere in allegra compagnia.

Ore 16,00:

chiusura della Manifestazione con foto di rito.

Istruzioni per l'uso

Per ulteriori informazioni e prenotazioni telefonare a Venturino: 0429-779289 dopo le ore 20, e-mail: info@cxclub.it. L'esposizione della vettura senza la partecipazione al pranzo ha un costo di 10,00 euro. La quota di partecipazione è di 33,00 euro a persona, (per i bambini il costo si definirà in loco) da versarsi entro il 6 settembre tramite vaglia postale intestato al Tesoriere: Maurizio Venturino Via Strozzi, 4 Pernumia (PD) oppure mediante accredito su C.C. bancario N. 000009671593 CIN: I -- ABI: 02008 -- CAB: 63050, IBAN: IT 03 1 02008 63050 000009671593 intestato a CX Club Italia UniCredit Banca, filiale di Pernumia (presentarsi con la ricevuta del versamento). In caso di necessità Telefoni Aiutami a trovarvi: 348-5932878.

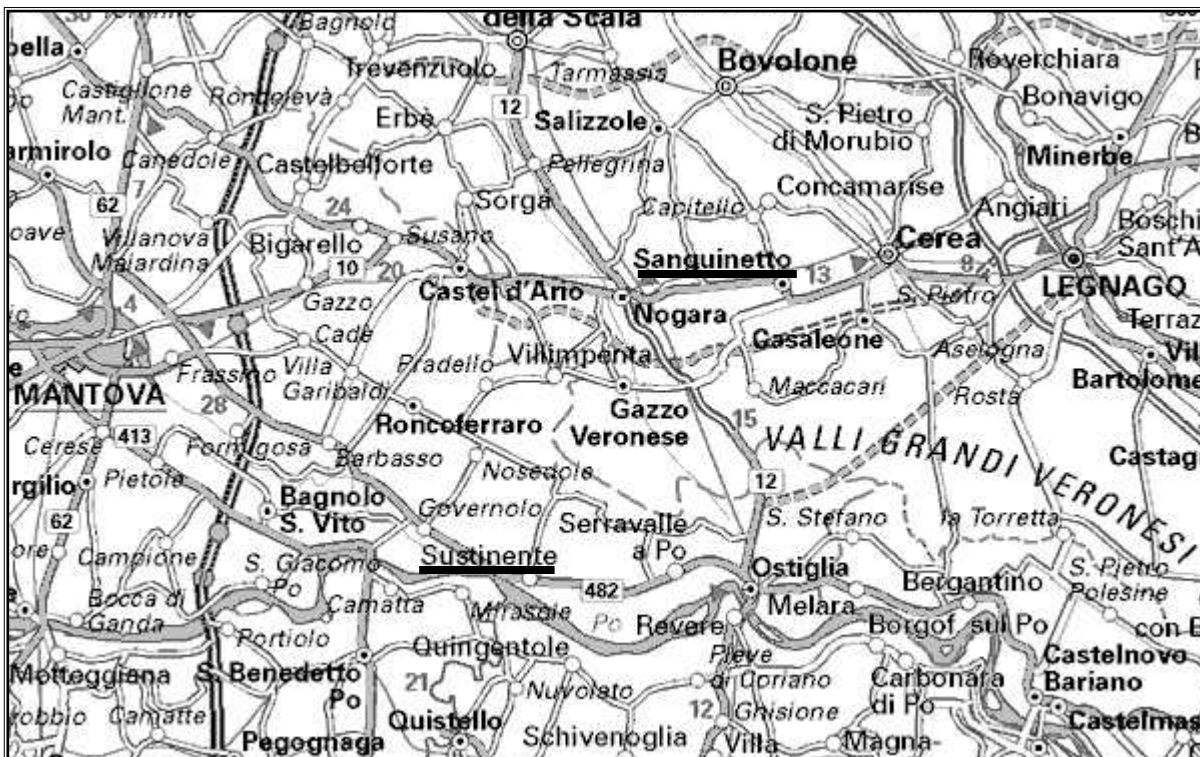
Per chi volesse arrivare il sabato sera vi è la possibilità di pernottamento presso il Ristorante stesso (prenotazioni a carico degli interessati).

Come arrivare al Ristorante Cà Guerriera :

- * Da Mantova, sulla ex SS 482 (Ostigliese) padana inferiore, direzione Ferrara/Ostiglia al Km 19
- * Dall'autostrada Modena Brennero (A 22), uscita Mantova Nord, direzione Ferrara/Ostiglia
- * Dall'autostrada Modena Brennero (A 22), uscita Mantova Sud, direzione Bagnolo San Vito - Governolo - Ferrara/Ostiglia



Foto: Marco Bianco



Molto particolare è invece sempre stata la BX 16 T2S Automatica AM 1990.

Perché frutto dell'ultimo restyling della gamma (si vedano i fanali posteriori bruniti, le modanature porte più grandi e i copri cerchi di nuovo disegno), ma soprattutto perché dotata di un accessorio lussuoso che ancora oggi non è facile trovare in vetture di questa categoria: il cambio automatico.

Chiudeva la fila una scintillante quanto rara BX Sport, la più vecchia del gruppo, ancora su base serie 1, sicuramente la più ambita.

Dotata di un propulsore 1905 due carburatori con 125cv di potenza, a vederla sembra un'auto da corsa prestata alla strada.

Grazie a spoiler, fendinebbia e appendici aerodinamiche varie questa versione speciale della BX sprizza sportività da tutti i pori, come del resto faranno, nella seconda metà degli anni ottanta, le varie GTi e GTi 16 soupapes su base BX serie 2.

A tal proposito spiace non aver potuto rivedere la potente GTi 16 valve AM 1989 che l'anno scorso fece bella mostra di sé al Raduno di Sanguinetto, seconda Manifestazione annuale del CX Club Italia, anche quest'anno in calendario per settembre. Alle spalle delle festeggiate prendevano posto le altre vetture partecipanti al Raduno.

Le CX sono state in tutto quattordici.

Forse in linea con il clima di austerità che ci sta soverchiando si sono contate, proporzionalmente, più vetture con allestimenti modesti rispetto a quelli top di gamma.

Infatti, si sono visti una 2000 Super e una 2000 Leader su base CX Serie 1, oltre che una rarissima 20 RE su base CX Serie 2 con targhe francesi.

In allestimento Super era anche la Familiare, pur se con motorizzazione da 2400cc.

Le 20 TRE, molto popolare in Italia alla fine degli anni ottanta, erano quattro, tra cui una nel particolare allestimento Vip. Non sono, tuttavia, mancate le prestigiose 25 GTi Turbo 2 (due esemplari), mentre a tenere alto il buon nome delle CX a gasolio rimaneva sola (tra le versioni a passo corto) una potente 25 TRD Turbo 2.

Quattro gli esemplari a passo lungo: due break su base CX serie 1 (entrambe a benzina) e due Limousine (versione Diesel, meno pregiata, della lussuosa Prestige), l'una su base CX serie 1, l'altra, turbocompressa, su base CX serie 2.

Le SM, straordinarie opere dalla linea rivoluzionaria, erano due, dai colori bianco e bruno.

A lato delle maestose coupé

prendeva posto una candida XM injection, una prima serie che ricordava il passaggio di consegne tra ammiraglie a cavallo tra gli anni ottanta e i novanta.

Le antesignane della CX presenti, le DS, erano tre: una DSpécial ed una DSuper, oltre ad una sontuosa 23 Pallas semi-automatica.

Sempre bellissime e ricche di classe le vetture nate dal genio italiano di Flaminio Bertoni e rimodellate dal maestro Robert Opron nel 1967...

A cornice della Manifestazione le altre Citroën presenti in piazza, e sempre ben accette al Raduno di Monselice: l'introvabile Axel, le due sorelle Dyane dai colori sgargianti, la lavoratrice Acadiane.

Ultime, ma non meno importanti, due versioni della moderna C3: una Picasso, utilissima per lo staff, ed una rara serie speciale Pinko su base C3 serie 1, in livrea bianca.

Purtroppo la pioggia ed il freddo hanno fatto da protagonisti per tutta la giornata, quindi il momento del pranzo è stato di autentico ristoro.

Presso la trattoria "Antico Molino" di Pernumia, distante circa quattro chilometri dalla piazza, i partecipanti si sono rifocillati e, al termine del pranzo, anche divertiti con la lotteria che permetteva di vincere utili premi: dal blocchetto notes al vaso in "cristallo".

È stato poi consegnato lo Sferolo Verde, riconoscimento che il Club assegna a chi, pur non essendo Socio, si è particolarmente distinto per la passione nei confronti della CX, in svariati ambiti.

Alla fine della giornata i vari equipaggi hanno potuto testare la proverbiale tenuta di strada delle proprie vetture durante il viaggio di ritorno, che è stato, per tutti, ricco di strade rese scivolose dalla pioggia e tappezzato di pozzanghere.

Con la speranza che il prossimo anno, in cui si festeggeranno i vent'anni dalla presentazione della Xantia, ci sia il sole!

L'album fotografico della giornata, è visibile sul Sito del Club: www.cxclub.it all'indirizzo <http://www.cxclub.it/monselice2012.htm>

Appuntamento a tutti per il 2013 per celebrare i 20 anni della Xantia, modello poliedrico che ebbe notevole successo in Italia ed in Europa.

Per il 2012 ci potrete invece trovare il 9 settembre a Sanguinetto (VR).

Stampa
Tipografia Graphicomp Via Setteponti,
75/16 52100 Arezzo Luglio 2012



Foto: Francesco Marigo