



Pernumia, 20 aprile 2012

OGGETTO: Manifestazione CX Club Italia, Monselice, 15 aprile 2012

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 avveza agli onori, ma ugualmente degna di attenzione: la BX, la quale spegne 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. Un'auto per molti.

Infatti, essa rendeva accessibile una oleopneumatica alla maggior parte delle tasche grazie ai modelli come la spartana BX 11, nata nel 1986.

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.

Riscosero ampio successo la versione GTi, declinata in tre versioni (l'economica 16, la classica 19 e la sportiva 19 16 soupapes), ma anche l'arrampicatrice 4x4, che si affiancava alla sbarazzina AX 4x4.

Altri tempi...

Un anno molto significativo fu il 1985 quando, per l'AM 1986, vi fu la rivoluzione che portò alla serie 2.

Esternamente le modifiche riguardavano pochi particolari, dagli indicatori di direzione anteriori ai paraurti, dai retrovisori alla gamma colori.

Il vero salto di qualità lo fecero gli interni e le motorizzazioni.

I primi persero quasi del tutto l'originalità che aveva contraddistinto la serie 1, ma questo fu il prezzo da pagare per avere degli strumenti, finalmente, più intuitivi, semplici e funzionali.

Dei satelliti rimaneva un minimo abbozzo ai lati del cruscotto, ospitante quattro tasti per funzioni elettriche, mentre i comandi principali erano svolti da comuni leve ai lati del piantone di sterzo.

Esattamente come nella Visa aggiornata nello stesso periodo e nella nascita AX.

I propulsori precedenti, invece, furono gradualmente sostituiti con unità denominate TU, nate dalla collaborazione con FIAT (che li chiamò FIRE) e ancora oggi adottati dalle moderne C3 per le versioni meno prestanti.

Le più veloci GTi, invece, giovarono dell'iniezione elettronica (al pari della CX), guadagnando in consumi ma, soprattutto, in prestazioni, rispetto alla assetata Sport.

Sarebbe difficile ricordare tutte le versioni speciali, dalla 4TC da competizione alle tranquille Palmares e Calanque.

\*\*\*

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.

Molto particolare è invece sempre stata la BX 16 TZS 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 (fra 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 coupè 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 semiautomatica.

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](http://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).

Francesco Marigo

Per ulteriori informazioni:

Maurizio Venturino

Vicepresidente CX Club Italia

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia (PD)

Tel.: 0429-779289

E-mail: [info@cxclub.it](mailto:info@cxclub.it)

Sito internet: [www.cxclub.it](http://www.cxclub.it)