

Anno XVIII

# SPACXZIO

Numero 35

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2019 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Sirozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867  
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Selveponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





## SPACXZIO

ANNO XVIII NUMERO 35

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:

Albertini A.  
Azzena R.  
Bortolussi P.  
Volontè F.

Foto:

Albertini A.  
Azzena R.  
Baiocchi M.  
Bortolussi P.  
Marigo F. (copertina)  
Siti Internet  
Volontè F.

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 2019

La CX 2400 Prestige Landaulet di Chapron .....3  
Di Alfredo Alberini Direttore de "Le Citroën"

Il Raduno del Centenario: una visita a La Ferté-Vidame .....6  
Di Maurizio Baiocchi

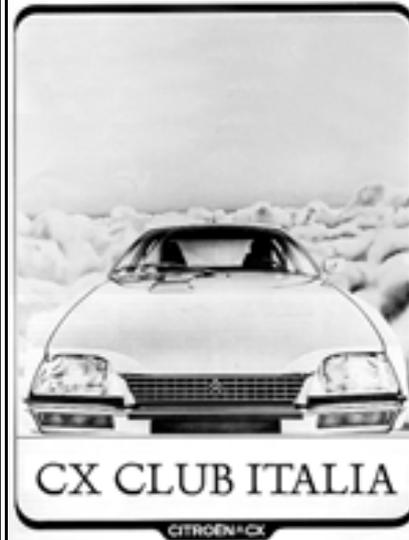
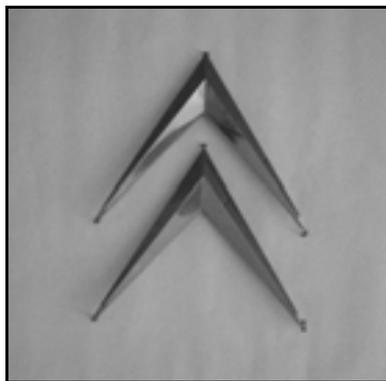
Le CX più rare .....12  
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Centenario Citroën al Parco Valentino .....15  
Di Roberto Azzena

Piccola digressione .....20  
Di Paolo Bortolussi

Xantia, una stradista sempre pronta .....22  
Di Federico Volontè

Accessori .....24  
A cura della Redazione



## CX CLUB ITALIA

Club Aderente R.I.A.S.C.  
Club Aderente A.A.V.S.

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](mailto:info@cxclub.it)

Indirizzo Internet:

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

## AVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club ([info@cxclub.it](mailto:info@cxclub.it)).

Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



## LA CX 2400 PRESTIGE LANDAULET DI CHAPRON

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Tra le tante sorprese di Retromobile di quest'anno, il celebre e prestigioso salone parigino dell'auto d'epoca dove sono stati

è stata comunicata alla stampa solo nelle settimane precedenti al salone e ha lasciato tutti gli appassionati senza fia-



tra l'altro festeggiati degnamente i cento anni di Citroën, una in particolare è stata straordinariamente interessante.

Stiamo parlando dello stand dove è stato possibile ammirare ben diciotto modelli del Double Chevron carrozzati da Chapron, l'atelier che all'epoca aveva sede a Levallois, non lontano da uno dei tanti stabilimenti della Marca francese, quello cioè dove era prodotta la 2CV.

\*\*\*

Abbiamo parlato di sorpresa, perché la rassegna di Chapron

to. La collezione, oltretutto, appartiene ad un'unica persona, che

### **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.

ha voluto rimanere anonima e che l'ha messa assieme in una quindicina di anni di pazienti ricerche.

\*\*\*

La gran parte delle auto esposte erano naturalmente delle DS, tra cui la Palm Beach, la Lorraine, la Le Dandy e numerose altre ancora.

Ma tra di esse spiccava anche una magnifica CX 2400 Prestige a iniezione Landaulet prodotta il 16 luglio 1980 dalla Citroën e affidata dalla Casa Madre a Chapron che ne terminò la lavorazione il 27 gennaio 1981.

Questo esemplare è dotato di cambio automatico ed è equipaggiato con tetto apribile in tela ripiegabile e lunotto in materiale plastico trasparente.

La parte posteriore dell'abitacolo si può scoprire completamente, mentre i posti davanti mantengono il tetto rigido.

Sul primo tratto del padiglione è montata una lunga maniglia trasversale cromata per permettere alle personalità di rimanere in piedi e salutare la folla in occasione di cerimonie, parate o matrimoni.



# SPACXZIO



\*\*\*

Per quest'ultimo scopo l'esemplare esposto venne utilizzato il 14 febbraio 1981 dal principe di Borbone-Parma Henri de Passau e dalla duchessa Maria Teresa, il

17 febbraio dello stesso anno dal principe ereditario Harald V di Norvegia per una visita agli stabilimenti Citroën, il 6 febbraio 1982 per il matrimonio della principessa Maria Astrid

con l'arciduca Cristiano d'Austria e il 20 marzo del 1982 per il matrimonio del principe Nicolas del Liechtenstein con la principessa Margherita del Lussemburgo. La carrozzeria Chapron ha di-



# SPACXZIO



chiarato che con questo particolare allestimento sono stati assemblati solamente tre esemplari, tutti sulla base della Prestige, che, lo ricordiamo, ha passo allungato di 25 centimetri (è il medesimo della Break) ed è stata presentata nel 1976.

La Prestige aveva motore a

quattro cilindri di 2,4 litri con 115 CV, ovvero lo stesso propulsore della DS 23, ed era prodotta da Heuliez.

L'equipaggiamento di serie era completo: climatizzatore, alza vetri elettrici, tre plafoniere per illuminare l'abitacolo, luce per la lettura e altre piccole raffina-

tezze.

\*\*\*

La possibilità di personalizzazione comprendeva sedili in pelle, vetri colorati, cristallo di separazione tra posti anteriori e posteriori, telefono e televisione.

Tuttavia questa CX costruita da Heuliez e trasformata, come abbiamo visto, in Limousine da Chapron non era in uso all'Eliseo.

La Presidenza della Repubblica francese prediligeva infatti per le occasioni ufficiali la SM, anche se Jacques Chirac, all'epoca del suo incarico all'Eliseo, amava utilizzare una CX Prestige di serie per i suoi spostamenti.

Della CX Prestige Landaulet vista a Retromobile esisteva comunque anche la versione con la parte aperta chiusa da un pannello trasparente in vetro o in plexiglas, questo per aumentare il confort degli occupanti in inverno o in caso di maltempo.

\*\*\*





## IL RADUNO DEL CENTENARIO: UNA VISITA A LA FERTE'-VIDAME

Di Maurizio Baiocchi

Tra le tante iniziative previste per celebrare i cento anni Citroën, il grande Raduno a La Ferté-Vidame del 19-21 luglio 2019, annunciato da oltre due anni, era certamente il più atteso da appassionati e collezionisti. Questa località sita nel dipartimento 28 Eure et Loir fa parte della storia della Casa, poiché dagli anni trenta vi è la pista di prova Citroën, tuttora utilizzata, dove al riparo da sguardi indiscreti sono stati testati i prototipi dei nuovi modelli e poi le vetture di serie.

\*\*\*

Pur non avendo più, ahimé, la beneamata SM, restando ancora appassionato Citroënista ho combinato un viaggio in Francia, con alcuni giorni di vacanza a Parigi e da lì un'escursione di un giorno per andare come visitatore a questo grande evento celebrativo.

\*\*\*

E così sabato 20 luglio, presa

un'auto a noleggio (non ho avuto, pur richiedendola, una Citroën, ma una Toyota Yaris ibrida), intorno alle 8.00 ho lasciato la Capitale, percorrendo i circa 120 chilometri in direzione ovest verso La Ferté-Vidame, come facevano i collaudatori Citroën che lasciavano il Quai de Javel all'alba per ritornarvi a sera, sempre, e non è un caso, con il sole alle spalle.

Una nota di viaggio: uscendo da Parigi attraverso la Porte de Chatillon, lungo la D 906 si passa per Petit Clamart, dove il 22 agosto 1962 avvenne il noto attentato a De Gaulle al quale sfuggì anche grazie alle doti della sua DS che lo portò in salvo pur colpita da numerosi proiettili e con due gomme a terra.

\*\*\*

Pur arrivando in zona secondo la tabella di marcia verso le 10.00, lì sono cominciati i pro-



blemi con un "grand embouteillage": centinaia, migliaia di vetture sia di partecipanti che di visitatori che convergono contemporaneamente sulle stradine di campagna di un paesino di meno di 1.000 abitanti creano inevitabilmente ingorghi e lunghe file, pur se gli organizzatori avevano previsto corsie preferenziali per le storiche, sensi unici obbligati, e percorsi differenziati dalle diverse direzioni.

E così ci sono volute più di due ore per guadagnare il parcheggio-visitatori, da dove vi era almeno un utile autobus-navetta che portava all'inizio del centro abitato, del quale si percorreva la via principale adibita a sagra paesana, con bancarelle di prodotti alimentari e oggettistica varia.

Finalmente, a mezzogiorno passato, sono entrato nel sito del Raduno con il biglietto pre-





pagato fatto on-line (almeno evito l'ulteriore fila alla cassa): il grande parco cittadino che si estende attorno alle rovine dell'antico castello è stato adibito a sede dell'evento, con ampi prati e campi per lo schieramento delle vetture partecipanti, laghetti, zone alberate, ecc. in

un bel decoro verdeggiantissimo che ben si prestava ad ospitare questa kermesse. Mi ha subito impressionato l'enorme massa di persone presenti: decine di migliaia di persone che hanno invaso La Ferté, tra collezionisti, accompagnatori e visitatori, a dimostra-

zione della grande passione diffusa per il Marchio del Double Chevron, che non a caso è il più collezionato al mondo.

\*\*\*

Al centro dello spazio centrale si ergeva la riproduzione in scala ridotta della Tour Eiffel (in verità dalle proporzioni non proprio





precise) con la scritta "Citroën", come avvenne su quella vera nel periodo 1925-1934 le cui luminarie, realizzate da Fernand Jacopozzi, illuminavano la notte di Parigi.

Subito dietro c'era l'esposizione all'aperto di una ampia selezione di modelli di tutte le epoche del Conservatoire (in buona parte già visti in altri eventi, da ultimo a Rétromobile 2019), ben sistemati su pedane e con pannelli esplicativi: dalla Tipo A alla Traction, dalla 2CV alla DS, dalla SM alla CX, le vetture da rally (Xsara, C4, C3) e anche i veicoli commerciali come il Tipo H.

Sul bordo del laghetto sorgeva il padiglione ufficiale della Casa, in cui oltre all'accoglienza e al ristoro degli invitati, erano esposti gli ultimi due prototipi (ovviamente oramai elettrici) presentati quest'anno: la piccola *Ami One* (una vetturina quadrata per la mobilità urbana, non proprio attraente) e la più aggressiva e imponente *19\_19 Concept*, con richiami anche estetici blu e neri alla Rosalie dei

record (esposta ugualmente all'esterno).

\*\*\*

Poco lontano vi era un altro tendone con esposte vetture del patrimonio della Casa, tra le quali: i tre prototipi anteguerra della TPV, prefiguranti la 2 CV, il Tub, la C10, la Xenia e soprattutto le quattro Presidenziali, a memoria mai riunite insieme.

Vi erano infatti la berlina e la decapottabile realizzate rispettivamente da Franay e Chapron su base Traction 15 Six, l'imponente "Super DS" 1 PR 75 di De Gaulle (che in realtà usò pochissimo, anche per via del vetro di separazione fisso) e la filante SM scoperta 3 PR 75.

Peccato che questo padiglione fosse poco illuminato e le vetture poste direttamente sul prato, senza alcuna pedana o tappeto, non valorizzando adeguatamente esemplari unici che capita raramente di vedere.

All'esterno vi era anche il famoso elicottero Citroën con moto-

re rotativo dei primi anni settanta, restato allo stadio di prototipo.

\*\*\*

Al centro dell'area, c'era la zona ristorazione con numerosi ambulanti e banchi, ma con le bevande vendute esclusivamente dai chioschi degli organizzatori dove si doveva pagare solo con appositi "gettoni" da cambiare alle casse (una "trovata" che ha suscitato giustamente non poche lamentele da parte dei visitatori).

Saltato il pranzo per non perdere ulteriore tempo date anche qui le lunghe file (potendo contare sui miei "viveri d'emergenza": biscotti, merendine, crackers, e via) mi sono quindi diretto verso le varie zone delle vetture partecipanti, ben divise per modello, ognuno con ampi spazi a disposizione.

Tra le rovine del castello e il laghetto vi erano le SM (oltre un centinaio), dove ho incontrato l'ex-Presidente Pierre Fraleux, le CX (tra cui le "bagagères" Tissier ed una improbabile cabriolet

# SPACXZIO



porta-surf con tanto di alettone), le XM e le C6 (molto numerose).

\*\*\*

I due spazi principali erano dedicati l'uno alle anteguerra (numerosi gli esemplari delle "caisses-carrées": C4, C6, Rosalie, ecc.) e Traction Avant (sempre imponenti e maestose,

con anche rari cabriolet, coupé, 15H, ed esemplari fuoriserie di carrozzieri dell'epoca come Rosengart, Lagenthal, ecc.), l'altro alle DS, complessivamente i modelli più numerosi, con uno spiegamento di vetture che si estendeva a perdita d'occhio.

Le DS erano ulteriormente suddivise in sottosectori tra monofaro, doppio faro e cabriolet/modelli Chapron, presenti in una gran varietà di versioni, anni-modello e colori.

Tra le tante, citiamo la splendida DS 19 del 1956 vert printemps con tetto champagne portata





## SPACXZIO



da Emanuele Filippini dopo un lungo restauro e che ha raccolto ampi consensi nel concorso d'eleganza.

\*\*\*

Peccato che nel primo pomeriggio, il tempo già piuttosto nuvoloso e ventilato è volto a un deciso peggioramento con una tempesta di pioggia e di vento, non troppo prolungata, ma intensa, che ha costretto i partecipanti a trovare ripari di fortuna, allagando le vetture esposte rimaste aperte o scoperte.

E così, non sono riuscito a proseguire verso i parcheggi esterni dove erano sistemate le pur numerose 2CV, Dyane, Méhari, Visa e tutti gli altri modelli.

\*\*\*

Tornando verso la parte centra-

le, ho dato velocemente un'occhiata *en passant* al mercatino, piuttosto ampio, con venditori di ricambi, oggettistica, libri, modellini ed alcuni restauratori con le loro vetture.

Vi è stato anche il passaggio di tre *auto-chenilles*, arrivati in carovana da Parigi, protagonisti delle famose Crociere nera e gialla degli anni venti/trenta.

Infine, vi erano stand di partner tecnici della Casa, come la Total, e di preparatori di vetture per gare storiche come Bob Neyret e Frédéric Daunat, il quale aveva una impressionante esposizione di repliche da lui realizzate a regola d'arte, tra cui una DS proto-corta e ben 5 SM: tre da rally azzurre (di cui due proto-corti), la cabriolet

bianca gemella della Mylord, e la V8 rossa con il motore Maserati 8 cilindri (con cofano trasparente per ammirare il motore).

\*\*\*

Oltre all'amico Alberto Flisi, venuto con il suo camper, con cui ho condiviso buona parte della visita, tra i pochi connazionali incontrati vorrei citare, con una nota di merito, Antonio Solimeno di Rovigo, sempre presente a Raduni nazionali e internazionali con la sua Axel, modello oramai più unico che raro anche qui a La Ferté.

\*\*\*

Il programma dell'evento prevedeva numerose altre iniziative come il concorso d'eleganza, l'asta della Maison Aguttes con molti esemplari interessanti (pur se parecchi non aggiudicati) di vetture storiche e di maquette del Conservatoire (benché non marcianti, come la Citela e il Tubik), concerti musicali nello spazio centrale, la cena di gala per 2.500 persone, fuochi artificiali ecc..

E, soprattutto, prevedeva la possibilità per gli iscritti con la propria vettura di fare un giro di 19 chilometri sull'adiacente pista di prova Citroën, creando per l'accesso un'apposita apertura nel muro di cinta.

Sicuramente un'esperienza unica e memorabile per chi ha avuto la possibilità di provarla (pur se, anche qui, lunghe attese per accedere).

\*\*\*

Ma non sono riuscito a vivere questi altri eventi: alle 17.00, temendo ulteriori imbottigliamenti all'uscita e dovendo rientrare a Parigi per restituire l'auto noleggiata, era oramai giunta l'ora di ripartire e la visita aveva così termine.

Un giorno solo forse non bastava per farla con calma e vivere l'evento nella sua interezza, ma



tutto sommato è stato sufficiente per vederne buona parte e farsi un'idea del Raduno: l'importante è essere stato presente a questo e unico Centenario.

\*\*\*

Alcune considerazioni finali: sicuramente è stato un evento grandioso, per numeri, dimensioni e contenuti, almeno due o tre volte più ampio di eventi simili come ICCCR o EuroCitra.

Qualcuno l'ha definito "*la Woodstock citroënista*", in cui il Double Chevron ritrova il suo passato, la sua gloria ed il suo popolo. I numeri ufficiali dei tre giorni rendono bene l'idea: 4.196 vetture iscritte partecipanti, 10.012 collezionisti e accompagnatori presenti, 21.831 biglietti venduti a visitatori, per un totale di oltre 60.000 persone presenti dichiarate nei tre giorni.

Oltre un terzo di partecipanti provenienti dai vari paesi europei (soprattutto Germania, Olanda, Belgio; pochini gli italiani, circa 150) ed extra-europei (Stati Uniti, Canada, paesi sudamericani, Cina, Giappone e anche da Australia e Nuova Zelanda). E ancora: 503 espositori, 286

giornalisti accreditati e 376 volontari che hanno garantito l'accoglienza e il buon funzionamento della struttura.

L'organizzazione è stata senz'altro buona (a parte gli inevitabili ingorghi per arrivare e qualche altro piccolo inconveniente, come i cellulari che non prendevano per copertura insufficiente) pur con le comprensibili difficoltà nel gestire un evento di queste dimensioni con così tanta gente.

E la grande risposta di collezionisti, appassionati e visitatori con la loro massiccia presenza ha ulteriormente confermato l'attaccamento e la passione per la Marca Citroën che, seppur attraverso il passaggio di varie fasi storiche e tanti cambiamenti stilistici, tecnici e gestionali, dopo 100 anni rimane sempre protagonista della storia passata, presente e futura dell'automobile.

\*\*\*

#### NOTE PARIGINE

\*\*\*

1) Nei giorni del Raduno del Centenario, a Parigi nel *Palais de la Monnaie* (l'antica zecca, oggi sede di musei) si è tenuta

l'esposizione fotografica "*The world inspired by Citroën*": 100 fotografie d'autore di 7 celebri fotografi per raccontare le loro città con le vetture del Double Chevron.

Oltre all'esposizione fotografica piacevole (e gratuita), nella corte del Palais erano anche schierate una decina di vetture storiche dei principali modelli della Casa (Traction, 2CV, DS, CX, ecc.).

\*\*\*

2) Nell'anno del Centenario, era piuttosto triste vedere l'ex-salone Citroën al 42 degli Champs-Élysées chiuso e abbandonato, e con l'ingresso sbarrato da pannelli di legno.

Sulla facciata vetrata rimangono gli Chevrons (ancora quelli a punta) a ricordo del bel tempo che fu.

\*\*\*

Domenica 21 luglio, in occasione della "*Traversée de Paris*" (organizzata due volte all'anno dal Club Vincennes en anciennes), oltre alle centinaia di vetture di tutte le Marche e i modelli partecipanti, ho avuto modo di percorrere con piacere gli Champs-Élysées a bordo di una DS 20 di un signore di Roma reduce da La Ferté Vidame.

Una foto finale della DS di fronte all'ex-C42 rappresenta con malinconia la fine di un luogo storico della Marca.

\*\*\*

3) Al termine del soggiorno parigino e delle celebrazioni del Centenario, era doverosa una visita alla tomba di André Citroën al cimitero di Montparnasse.

La tomba di famiglia coperta dalle foglie dei tigli e un po' trascurata, fa pensare che i pronipoti, così festeggiati alla cena di gala al Raduno, non ci tengano molto alla tomba dell'illustre avo.

\*\*\*



## LE CX PIU' RARE

Di Mario Siccardi Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Il "Gronchi Rosa" è probabilmente il francobollo più celebre della filatelia italiana, includendo Regno, Repubblica e probabilmente anche gli Antichi Stati dell'Italia preunitaria.

Anzi, si può dire che il terzo Presidente della Repubblica Italiana, notevole democristiano dalla storia politica non molto nota, sia oggi ricordato dai più quasi esclusivamente per quei quattro centimetri quadrati di carta gommata, dentellata e filigranata.

\*\*\*

I più maliziosi potranno osservare che è meglio essere ricordati per quello che per le mazzette o gli inciuci con Cosa Nostra, ma tant'è.

\*\*\*

E' raro il "Gronchi Rosa"? Bah... se avete 700-800 euro che vi avanzano e li mollate nel negozio di filatelia della vostra città (se ne esiste ancora uno dunque andate in rete) avrete il mitico francobollino senza nes-

sun patema d'animo. Non è questa la sede per adentrarmi ulteriormente nel perché e nel percome di una reperibilità scarsa solo a parole, ma vi invito a trovare una delle seguenti CX in condizioni "fior di stampa con gomma integra" (l'equivalente filatelico dell'espressione "pari al nuovo") e non ha importanza il budget di cui disponete.

Date retta, se aveste anche duecentomila euro a disposizione, andate in Bentley Milano e consolatevi con una bella Continental GT nuova che fate prima.

E vi assicuro che è un bel godere.

\*\*\*

Ma vediamole queste CX di reperibilità pressoché nulla e vediamole partendo dalle più antiche.

\*\*\*

**CX 2200 Confort senza Diravi, prodotta nel 1975**  
Eccoci all'alba della CX,

quand'essa a molti sembrò una grossa GS con i motori della serie "D" di ultima generazione o giù di lì.

Infilare il motore "21" 2175cc della DSuper5 nella CX sembrò una buona idea per cercare di conquistare i clienti DS 21/23 delusi dalla pigrizia dinamica della CX 2000.

Quasi tutte le 2200 Confort (a differenza delle 2000) erano provviste del mitico servosterzo DiRaVi mutuato dalla SM, ma ne esiste qualcuna senza.

Meglio dire ne è esistita perché oggi non si sa se ce ne sia in giro ancora qualche esemplare delle già pochissime prodotte.

\*\*\*

### CX 2200 Super D

La prima Citroën in assoluto alimentata a gasolio.

Peccato avesse solo 66 CV, quello che si dice "un chiodo".

Tutto sommato poco richiesta al tempo suo (1976-77), oggi è assolutamente introvabile.

Miglior successo arrivò alla 2500 D che ne prese il posto dotata di almeno 75 CV e pure un po' meno rumorosi.

Chi l'ha vista?

\*\*\*

### CX 2400 GTi anno-modello 1978, carrozzeria Mandarin

D'accordo, neppure una GTi 1977 nel classico azzurro metallizzato della presentazione (*Blue Regate*) e selleria bicolore è roba che si può incontrare nel park dell'Esselunga al sabato mattina, ma una Mandarin in condizioni "Mint" è sicuramente più rara.

L'arancione è stato un colore molto in voga nei primi anni '70 (vestiti, costumi da bagno, tendaggi, mobili), ma forse già un po' demodé nel 1978 seppure ancora in grado di fare innamorare qualche tedesco notoriamente sensibile a certe nuance, diciamo così, un po' squillanti.





Provate nella provincia bavarese... chissà che con un po' di fortuna non vi riesca di raggiungere l'oggetto del desiderio.

\*\*\*

**CX 2400 Prestige tetto basso con trasmissione a 4 marce AM 1977**

Il tormentone dei diessisti nel 1975 quando tentavano di entrare nella CX era: "non ci sto col cappello".

\*\*\*

Ora, se al comune avventore pur dotato di buon potere d'acquisto si poteva pur dire: "Caro signore, provi a togliersi il cappello, vedrà che potrà apprezzare la CX quanto e più della sua vecchia DS", col notevole dell'establishment politico, con l'alto dirigente d'industria, con l'attore di vaglia era conveniente usare armi diplomatiche più affilate.

Ad esempio alzare il tetto della

CX più costosa e grandiosa affinché, ebbene sì, ci potesse entrare col suo maledetto cappello e la piantasse di rompere le palle.

Fu così che la CX Prestige fu presto oggetto di tanta modifica e le versioni col tetto basso restarono pochissime e confinate al primo anno di produzione.

Provate a trovarne una con il cambio a quattro marce.

Io so dove ne viene custodito un esemplare, ma peste mi colga se ve lo dico.

Un po' come conoscere l'indirizzo di Syd Barret quand'era in vita.

\*\*\*

**CX 25 GTI Turbo su Serie 1 con ABS**

La CX GTI Turbo è più nota su Serie 2 (anche con intercooler con la denominazione di

"Turbo 2"), ma iniziò la sua storia nell'ottobre del 1984 su base Serie 1.

Da marzo del 1985 poteva essere richiesta con l'ABS.

A luglio 1985 uscì nei saloni la Serie 2.

Furono quindi pochissime le GTI Turbo prodotte su Serie 1 e ancor di meno quelle provviste di ABS.

Chi scrive non ha mai avuto la possibilità di studiarne un solo esemplare.

Insomma la CX GTI Turbo Serie 1 con ABS è un po' come il trucco del mago Silvan: c'è ma non si vede, per meglio dire, dovrebbe esserci.

E' la vostra ossessione?

Mi sa che dovrete consolarvi con la Bentley.

\*\*\*

**CX 25 TRD su Serie 2**

Si, avete letto bene.



Non mi sono dimenticato di scrivere "Turbo" o "Turbo 2".

La Serie 2 Diesel è stata disponibile per i primi due anni-modello ('86 e '87) anche non sovralimentata.

Quanti rinunciarono al Turbo accontentandosi di 75 CV ma senza rinunciare alla finitura top "TR"?

Pochissimi.

\*\*\*

### **CX 25 Prestige su Serie 2 aspirata e con trasmissione manuale**

Su Serie 2 la CX aspirata era automatica mentre le Turbo e poi Turbo 2 avevano trasmissione manuale.

Però a qualche aspirata fu montato il cambio meccanico.

Dal momento che almeno una mi è nota, questa CX potrebbe essere la meno rara tra quelle presenti in elenco. Potrebbe.

\*\*\*

### **CX EVASION Break anno-modello 1991**

In questo caso il dato di produzione è noto, almeno quello.

Furono 563 le Break prodotte da Heuliez nell'ultimo anno della CX.

Di cui 449 Break "normali", 81 Ambulanze e 33 Service.

Vedete voi come orientarvi nella ricerca.

Un tratto distintivo per queste 563 CX?

Il marchietto nero alla base della razza del volante in luogo di quello rosso.

Visto dallo scrivente solo in fotografia.

\*\*\*

Volutamente non ho indicato versioni praticamente "quasi teoriche" come certe serie speciali (la "Concorde" ad esempio), la Prestige con motore 2.200 (pare ne sia stato assemblato almeno un esemplare) oppure il muletto "Regamo", una XM travestita da CX.

\*\*\*

Tutti casi con una diponibilità a listino nulla o quasi pertanto comprensibilmente note a margine della grande storia della CX.

\*\*\*

Chi volesse cimentarsi nella ricerca di una delle CX sopra descritte, non solo ha tutta la nostra stima e solidarietà psicologica, ma è già prenotato per ricevere uno dei prossimi trofei "Paolo Marigo".

Occhio alle condizioni del mezzo però!

\*\*\*





## CENTENARIO CITROËN AL PARCO VALENTINO

Di Roberto Azzena

Sicuramente un anniversario importante e prestigioso quello dei 100 anni del Marchio, così a Torino, Citroën Italia e il CDSC, con la stretta collaborazione dei Club Federati R.I.A.S.C., organizzano un bell'evento per celebrarlo degnamente.

Un'ottima occasione per chi non avesse avuto la possibilità di recarsi a quello "Master" in Francia, ma, altrettanto onestamente, con parecchie perplessità e incognite da parte di chi ritiene l'attuale politica della Casa in pieno contrasto con la sua leggendaria storia.

\*\*\*

Dal CX Club queste posizioni sono state espresse sempre a chiarissime lettere, fino a caratterizzarne l'ultimo Raduno primaverile di Monselice, intitolato con un significativo "Il Centenario?", con un punto di domanda grande così!

La depauperazione della gamma ridotta all'osso come mai nella storia, senza uno straccio di berlina di qualsiasi livello a farne parte, il recente e inconcepibile abbandono delle idropneumatiche, la sciagurata politica di gestione del brand DSA con tanto di equivoci (ed utilizzo un eufemismo) storici di portata ciclopica e tante altre piccole storture di marketing, come spesso rimarcato su questa testata, non invogliavano di certo a festeggiare alcunché, tantomeno sotto l'egida di chi è responsabile di tal disastro.

\*\*\*

Il CX Club però fa il suo dovere e notifica le modalità del Raduno con precise comunicazioni ai Soci, fra i quali mi onoro di appartenere.

La mia prima reazione, come già espressa agli amici appassionati in occasione della noti-

zia di quello francese, è di rifiuto netto, anche se qualche vocina cominciava a delineare un quadro meno fosco di quanto si potesse immaginare.

I dettagli della Manifestazione, poi, sembrano decisamente invitanti e forieri di una vera celebrazione dei modelli storici, senza troppe possibilità di strumentalizzazioni o sovrapposizioni imbarazzanti, già avvenute in altre occasioni.

Qualche telefonata, una decisa e sincera reprimenda della moglie, intenzionata a non perdersi un così bel programma, e la mail di adesione parte nel giro di qualche ora.

\*\*\*

Ci sono dieci posti per Club e spero a questo punto di essere nel novero.

Rappresentando il Club due modelli, entrambi in mio possesso, chiedo al Vicepresidente quale sarebbe stato meglio portare come rappresentanza, in base alle varie presenze, e, alla risposta di portarli entrambi, oppongo subito un rifiuto per salva-





guardare la possibilità di partecipazione degli altri Soci.

Le mie remore si sarebbero poi dimostrate decisamente immotivate, dato che rimarrò l'unico ad aver prenotato la partecipazione, decidendo così di attuare la doppietta prospettata con CX e C6, onorandomi nel contempo di fare da autista ai nostri amici e Soci Flavio e Daniela, impossibilitati a partecipare con la loro vettura.

Mia sorella con relativo cognato, esordendo nel mondo dei Raduni di auto d'epoca, oltre alla mia figlioletta fresca laureanda, avrebbero completato il doppio equipaggio.

Da una teorica assenza "politica", si passa così ad una bella e numerosa "carovana", come qualche critico, ipotizzando questo cambio di rotta motivato solo ed esclusivamente dalla cena offerta dal Marchio, ha "simpaticamente" battezzato.

Scaramucce di routine fra le va-

rie anime del Citroënismo, anche questo fa parte del gioco e, sinceramente, me lo ha anche reso più divertente.

Che carovana sia.

\*\*\*

Partono quindi i preparativi e mai mi sarei immaginato, quando si ha a che fare con le nostre vecchiette gli imprevisti sono sempre dietro l'angolo, un simile travaglio!

La nostra Prestige necessita infatti di un cambio di captatori, famoso punto debole del modello con motorizzazione aspirata da 100 KW, così mi organizzo per tempo predisponendo, durante il periodo di ferie di inizio giugno, un ricovero in officina, con tutto il tempo necessario a disposizione.

Al rientro dal relax francese, ritiro Bree e me la godo in apparente stato di grazia, che svanirà immediatamente durante il secondo giro serale, durante il quale comincia a

boffonchiare e a saltellare.

Convoco il meccanico per il giorno seguente, quando la settimana che porterà al sabato del Raduno è già bellamente iniziata e mi appresto ad andare a tagliandare, come previsto, l'altra più recente damigella designata, che arriva la seconda sorpresa: all'accensione la centralina impazzisce sciorinando ogni possibile anomalia e riesco a stento ad arrivare in officina.

Inconveniente già accaduto in precedenza e sempre in presenza di un violento temporale nei giorni precedenti, con la C6 sempre posteggiata nel medesimo posto...

Campo magnetico sfavorevole? Già, le meraviglie dell'elettronica.

E' lunedì sera e la carovana è al momento assolutamente e totalmente appiedata.

\*\*\*

Il giorno seguente la Prestige vie-



ne esaminata rapidamente e un tubo galeotto si rivela mal fissato dalla fascetta, facendo passare aria, il meccanico per sicurezza se la porta via per rivederla e testarla bene e nelle prime ore del pomeriggio me la riporta.

Breve giretto e a riposo in box, in attesa del gran Raduno: un passo avanti è stato fatto, ora si spera che Cècile, la C6, smaltisca la sbronza da campo elettromagnetico e anche lei torni a casa in piena forma.

Cosa che accade puntualmente il giovedì, con tanto di tagliando, ma per sicurezza un'altra piccola sosta per schermare ulteriormente la centralina è d'obbligo.

\*\*\*

Eccoci alla vigilia, una leggera inquietudine mi spinge a recarmi da Bree e di effettuare un piccolo giretto di collaudo, presentimento che si rivela quanto mai opportuno: la "Lunga" emerge dalla salita del suo ricovero e ricomincia impietosamente a singhiozzare, nulla da fare, a stento riesco a riportarla nel box, furente.

Non è bastato muovermi con tre settimane di anticipo per garantire il perfetto funzionamento della ultratrentennale, dopo il cambio dei vari sensori e captatori. E pazienza...

Ma il problema è che ho un equipaggio da sistemare, di partire con una sola vettura non se ne parla: o tutti o nessuno, così comincio a valutare seriamente l'ipotesi della rinuncia.

\*\*\*

Dopo il primo momento di rabbia totale, partono le telefonate e, rincuorato dai preziosissimi amici Flavio e Mickey, emerge all'orizzonte un bel prestito di una CX Athena.

Prendiamo gli accordi dell'ultimo momento, ma mia moglie ha la giusta freddezza

per valutare il problema assicurativo sui mezzi d'epoca, avendo come riferimento la nostra polizza, che consente solo due guidatori designati.

Manco a dirlo, l'Athena è assicurata dalla medesima compagnia, quindi anche questa via d'uscita si chiude inesorabilmente.

Ci arrendiamo?

Ma manco per sogno, ormai è diventata una questione di principio e, in fondo, la soluzione più semplice è sempre stata sotto i nostri occhi e nel nostro cortile.

Sunshine, la nostra C5 Break del 2006 color Sable de Langrune, allestimento Exclusive 2.0 benzina/GPL, cambio automatico e interni in pelle, è più che degna e ansiosa di fare il suo debutto in società.

Non sarà una nonnetta, non sarà una Instant Classic come la C6, ma è una fior fior di idro e il suo primo super Raduno se lo merita tutto tutto.

Scoprirò poi di aver portato al Raduno due "pezzi unici", onestamente una bella soddisfazione e un bel contributo per rendere il parco auto più completo e rappresentativo della storia del Marchio, che non poteva non includere le ultime due berline dotate delle imprescindibili sospensioni idrattive, in pratica il canto del cigno di un'epoca meravigliosa.

\*\*\*

Non il tempo di bersi un buon caffè al ginseng per rilassarsi dopo le varie traversie, che un'altra tegola si abbatte inesorabile sulle prospettive torinesi.

Un'occhiata alle previsioni del tempo, già non granché incoraggianti nei giorni precedenti, e scopriamo che sul capoluogo piemontese si è abbattuta un'autentica tempesta, con

tanto di epica grandinata di 40 centimetri!

Altro giro di telefonate per verificare la fattibilità del viaggio e del Raduno stesso e si va a letto con ancora tanti dubbi: forse questo Centenario, non s'aveva davvero da fare...

\*\*\*

Al mattino pare che la situazione sul posto sia alla fine agibile e il Raduno viene confermato, e anche se il cielo brianzolo invita a qualsiasi progetto, a patto che però abbia come massimo confine il salotto di casa propria, la prevista "carovana" si mette finalmente in strada, puntualmente investita da un acquazzone biblico.

Praticamente la perturbazione torinese si è spostata in Lombardia e, seppur con meno violenza e senza i medesimi fenomeni distruttivi, in breve tempo le strade di Monza diventano dei fiumi e il traffico si paralizza.

Sto a vedere che mi tocca pure ringraziare il meccanico, che ha evitato alla fine alla vecchietta Prestige di affrontare situazioni estreme non certo consigliabili per la sua veneranda età.

Dopo un'ora e mezzo di coda e sofferenze indicibili per percorrere un quarto d'ora di strada, riusciamo finalmente ad entrare in autostrada rincuorati dagli amici che sono più avanti nel percorso e ci garantiscono che addirittura verso Torino splende qualche raggio di sole.

In realtà in città i pannelli informativi comunicano che l'allerta della protezione civile è sempre in auge per il pomeriggio, quindi non ci resta che goderci la tregua del momento e sperare per il meglio.

\*\*\*

L'arrivo al luogo di ritrovo è decisamente suggestivo: sotto un cielo plumbeo che però regala a tratti qualche raggio di luce, i



Murazzi del Po fanno da degna cornice ad una miriade di Citroën storiche (un centinaio, ovviamente) che si raggruppano man mano nell'ordine stabilito dall'organizzazione.

Basta questa incredibile visione per dimenticare tutti i patemi precedenti.

Col ritardo accumulato, c'è giusto il tempo di un breve pranzo in un opportuno ristorante che si affaccia proprio a pochi metri dal nostro bel parcheggio e poi si parte per il giro nel centro città.

\*\*\*

Purtroppo in queste occasioni si rimpiange di non avere il dono dell'ubiquità, perché se da un lato è magnifico trovarsi al volante, dall'altro si vorrebbe anche trovarsi all'esterno per ammirare tutto il ben di Dio di corteo che inonda le vie del centro di Torino, portando nel capoluogo piemontese allegria e suggestione, bellezza e prestigio, sfiorandone delicatamente i luoghi più

importanti.

Una service car si premura di filmare l'evento (già disponibile alla visione anche su YouTube) e con mio grande onore e piacere, ci viene chiesto di seguirli per una certa parte del percorso, perché la C6 avrà i suoi momenti di celebrità all'interno del video, un giusto tributo all'ultima meravigliosa ammiraglia del Double Chevron, bistrattata e disconosciuta, ma pienamente a suo agio e all'altezza di tutta la storia che le fa da compagnia.

\*\*\*

Uscendo dalle vie del centro, cominciamo a percorrere gli ampi viali in stile francese, che ci condurranno alla meta finale dell'escursione: la magnifica tenuta di caccia di Stupinigi, un altro pezzo di storia che accoglie in una splendida scenografia regale le nonnette, che si adagiano nel parcheggio interno della villa, come se fosse ovvio e naturale che nulla di

meno potessero meritare.

La nostra ulteriore fortuna, è stata quella di disporre di ciceroni di eccezione a bordo della C6, dato che Flavio e Daniela, comodamente adagiati sul retro, sfoggiano una conoscenza ed una cultura della città veramente degna di ammirazione, descrivendoci passo passo tutto il percorso con passione ed entusiasmo.

\*\*\*

Non credo sia il caso di fare un mero elenco delle meraviglie presenti, vi basti sapere che, se non mi sono fatto sfuggire qualcosa, l'unico modello completamente assente, è stata la Xantia... un vero peccato per l'umile ma straordinaria media, che tanto ha dato anche in termini tecnologici (vedi la pazzesca Activa) alla storia del Marchio.

Ma c'è ovviamente di che consolarsi abbondantemente e anche le nostre CX, per le quali si temeva una partecipazione ri-



dotta all'osso, non sono poi così poche.

\*\*\*

Un favoloso rinfresco in uno dei meravigliosi saloni della villa e la visita guidata all'interno della magione, completano il pomeriggio prima del rientro ai Murazzi in vista della cena.

\*\*\*

Ma resta un po' di tempo a disposizione per scoprire un po' il Parco Valentino e buttare un occhio anche negli stand del Motor Show, pur se alla fine la vista ritrova la sua piena soddisfazione solo lungo le rive del Po, dove tutte le Citroën partecipanti si sono riparcheggiate.

Manca a questo punto solo la tappa al ristorante e, anche se a onor del vero lo chef non brilla certo né per inventiva, né per qualità delle cotture, nell'ampia e suggestiva Piazza Vittorio Veneto, dove veniamo fatti accomodare all'aperto, l'atmosfera è rilassata, soddisfatta e goliardica, e ci accompagna in un attimo fin nella prossimità della mezzanotte.

Nessuno si lamenta della mancata proiezione dei loghi sulla Mole prevista in origine e all'ultimo negata, la giornata è talmente riuscita che può sicuramente bastare anche così.

Ah già, e il meteo?

Alla fine si è arreso all'evento, ritirandosi in buon ordine e decidendo che le protagoniste del pomeriggio non meritavano ulteriori vessazioni e che i loro proprietari, che anche con un po' di incoscienza si erano messi in viaggio contro ogni logica, avevano il buon diritto di vedere i loro piccoli sacrifici premiati.

Ogni tanto un po' di giustizia è sempre ben gradita (giusto un po' eh, perché la SM galeotta di Mickey purtroppo gli giocherà uno scherzetto non troppo gradito sulla strada del ritorno).

\*\*\*

Un Raduno decisamente indimenticabile, sofferto e anche per questo ancora più bello e soddisfacente, privo di ogni minima incongruenza, un vero festival della storia Citroën una

fiesta che, per qualche ora, ha veramente unito tutti gli appassionati, scavalcando divisioni e correnti, rimpianti, critiche e polemiche.

Diciamolo onestamente, come è filosofia della testata: questa volta gli assenti hanno avuto torto ed un doveroso omaggio è da porre agli organizzatori, che sono stati limpidi e coerenti, rispettando al 100% il significato dell'evento.

\*\*\*

Anche se, a dire il vero, qualche rimpianto invece c'è, perché dopo aver assistito all'ennesima dimostrazione di ciò che il patrimonio Citroën rappresenta, alla straordinaria unicità e all'enorme potenziale che si sprigiona in queste occasioni, la tristezza nel constatare di come tutto ciò sia stato letteralmente buttato nel cesso, è veramente enorme.

Ma per questa volta concludiamo soltanto con un semplice augurio di compleanno: altri 100 (95... via) di questi anni, cara vecchia Citroën!

\*\*\*





## PICCOLA DIGRESSIONE

Di Paolo Bortolussi

Con scadenza semestrale, provo sempre un gran piacere nel contribuire, con un mio scritto, all'uscita di SpaCXzio, la nostra rivista.

La definisco "nostra", poiché chi inizialmente l'ha pensata ha concepito un contenitore dove qualsiasi Socio o sostenitore del CX Club Italia, potesse liberamente parlare della propria passione, a tuttotondo e senza pregiudizio verso nessun modello Citroën.

\*\*\*

Prima della stesura di ogni articolo, la scelta dell'argomento da trattare è oggetto da parte mia di molteplici riflessioni, volte a ricercare spunti che possano in qualche modo coinvolgere e stimolare il lettore, sia attraverso le mie "storie di Citroën" sia affrontando argomenti di stretta attualità "politica" del nostro movimento, materia che negli ultimi anni ha sempre fornito parecchi spunti di dibattito.

Parlando del presente, non si può certamente negare che esso sia, nel bene o nel male, monopolizzato dalle iniziative per il Centenario di Citroën; ricorrenza che ha spaccato il Citroënismo storico, peraltro già diviso in differenti posizioni, dettate da correnti di pensiero (e azioni) molto distanti fra loro.

\*\*\*

Ebbene, sarebbe sin troppo facile trovare un "escamotage" per poter dire la mia sull'argomento, ma la verità è che mai come ora mi sento lontano dall'essere coinvolto in queste diatribe; il paradosso è che la mia passione per le Citroën non è mai scemata nel corso degli anni e che l'argomento

"Centenario" inizialmente, mi aveva smosso parecchia vis polemica, per come era stato strumentalizzato, da taluni, noncuranti di come Citroën abbia deliberatamente (e masochisticamente) calpestato da sé la propria storia.

Tuttavia, forse edulcorata dal mio essere un po' ai margini dell'impero, preso come sono dalla nascita delle mie due figlie, la mia carica emotiva legata all'evento e alle sue implicazioni, si è a poco a poco dissolta.

\*\*\*

Come avrete capito, vorrei che il Centenario non fosse centrale nel mio articolo, ma mero motivo scatenante di alcune riflessioni sul mio rapporto verso il movimento e più in generale sulla salute di quest'ultimo.

La piccola pausa, per certi versi forzata, che mi sono preso in questi due anni, ha fatto sì che la passione per le storiche sia stata vissuta quasi esclusivamente "in solitaria", tranne che per pochissime occasioni istituzionali.

Questo periodo ha lasciato decisamente il segno, riportando alla luce alcuni aspetti sopiti, ma fondamentali per continuare ad entusiasmarci per questo mondo.

\*\*\*

Lontano dalle "luci della ribalta", con pochissimo tempo a disposizione da dedicare a me stesso, molto del superfluo è stato eliminato; dopo un primo periodo di fisiologica frustrazione, si debbono compiere scelte che permettano di farti respirare quell'ossigeno, che solo un certo tipo di passione ti può

offrire.

\*\*\*

Vivere le mie auto in solitudine, proprio come agli albori della mia personale vicenda, mi ha riportato nuovamente alle radici di quest'ultima, rinvigorendola e liberandola da tutto il superfluo. Poter utilizzare le mie CX, in particolar modo, in occasioni sempre più sporadiche, mi ha portato a privilegiare molto di più la semplicità di un'uscita non programmata, magari per una gita domenicale con la famiglia, gustandomi il puro piacere di condurre una vettura senza tempo; è stato il mio modo di festeggiare la ricorrenza di quest'anno, rimanendo lontano dal circuito istituzionale, che pur mi aveva cercato, richiedendo le mie CX per essere esposte nelle vetrine di due Concessionarie di zona.

\*\*\*

E' stato un festeggiare più raccolto, intimo, che mi ha permesso di apprezzare una volta in più, l'enorme potenziale che costituisce il patrimonio che noi collezionisti ci troviamo a gestire. Nessuna politica aziendale che possa condurre alla deriva il Marchio, potrà mai cancellare la forza innovativa ed emozionale che hanno avuto i modelli passati, testimonianza che oggi possediamo e verso la quale abbiamo una responsabilità.

Anche se, come molti segnali fanno presagire, Citroën non potrà più ripetersi, ciò che abbiamo in garage è troppo prezioso per lasciarsi andare al pessimismo sulle sorti del Citroënismo storico, perché questo, a differenza delle vicende future dell'Azienda, è nelle nostre mani.

\*\*\*

Ciò che mi ha fatto riflettere di più in questi mesi, è stato come poter tener viva la passione, nonostante gli anni passino, ed al punto di aver voglia ed energie



per poterla trasmettere alle nuove generazioni, o più semplicemente a chi il nostro mondo magari l'ha solamente sfiorato.

La risposta che mi sono dato è semplice: divertendosi; banale, forse sì, ma solo apparentemente.

Fate uscire più che potete le vostre auto dal box, cercate meno la perfezione estetica del vostro veicolo e badate alla sostanza, gustandovi quanto possa essere soddisfacente anche solo osservare l'interesse suscitato in molti utenti della strada per le vostre auto.

Inoltre, aumentare le uscite, significa anche organizzare qualche gitarella fuori porta in più, ottima occasione, talvolta, per piccoli ritrovi itineranti con gli amici di egual fede automobilistica, conosciuti negli anni di assidua frequentazione mondana, tra Raduni ed eventi che an-

nualmente sono a calendario.

\*\*\*

La Citroën è una gran signora della strada, uno spazio accogliente ed in movimento, che significa in primis condivisione di esperienze.

Oltre ai bei Raduni di cartello, occasioni importanti, ma che molto spesso risultano essere, per molti, unici ed isolati pretesti d'uscita con la propria vettura, vi consiglio, cari amici, più ritrovi poco impegnativi in fatto d'organizzazione, momenti di puro relax che portano a vivere i mezzi, a coltivare amicizie lontane e fatto non trascurabile a schiodarsi dal sofà scoprendo chicche italiane, molto spesso sconosciute.

\*\*\*

Altro momento inaspettatamente stimolante è stato poter partecipare a piccole Manifestazioni "multimarca" locali.

Oltre alla possibilità di conoscere "nuovi mondi", è stato davvero piacevole e interessante far conoscere le nostre amate a chi, troppo spesso le vede con occhi "foderati dal pregiudizio", ma che, conoscendole, molto repentinamente dimostra sincero interesse ed ammirazione.

Concludo ritornando al punto da dove è partita questa digressione, la rivista SpaCXzio; anche quest'ultima è una cartina di tornasole che riflette lo stato di salute del nostro sodalizio.

Pubblicazione puntuale, sempre ricca di spunti e di personaggi interessanti, per dirla in breve, una presenza familiare e rassicurante, che allietta sempre qualche ora del troppo risicato tempo libero.

Parlando di SpaCXzio, quello che sogno per il futuro è che, in linea con il suo spirito, possa essere sempre più casa di pensieri pluralisti, provenienti da diversi cerebri perché, ne sono certo, molti fra i suoi lettori potrebbero portare esperienze ed energie fondamentali per rendere questa pubblicazione un piccolo faro, non solo per gli appassionati di CX, ma per tutti i Citroënisti.

\*\*\*

Personalmente, ma è solo un mio pallino, mi piacerebbe che qualche quotato smanettone potesse scrivere piccoli tutorial del tipo "come ho fatto a...".

In una rivista che parla di auto, un'esperienza pratica che possa aiutare tutti a migliorare la propria CX sarebbe cosa sicuramente apprezzata.

Rimarrà forse un'idea, ma lancio ugualmente la proposta.

Cari amici divertitevi con le vostre CX e usate SpaCXzio come usereste le vostre auto, per condividere emozioni.

En avant!

\*\*\*





# SPACXZIO

## XANTIA, UNA STRADISTA SEMPRE PRONTA Di Federico Volontè

Circa 10 anni fa, per sostituire la compianta C5, cercai un'altra Citroën dotata di sospensioni con la S maiuscola.

\*\*\*

La C6 era inarrivabile come costi di acquisto e gestione, dunque pensai alla Xantia, auto con ancora una buona diffusione e che da adolescente andai a vedere in Concessionario assieme a mio papà.

\*\*\*

La ricerca fu breve, dopo pochi giorni apparve un bell'esemplare ad una trentina di chilometri da casa.

Andai a vederla, si trattava di una 1.8 16v del 1997, nella classica livrea verde scuro metallizzato.

Auto con circa 85.000 chilome-

tri, unico proprietario, tenuta con i guanti, al prezzo di una bicicletta.

\*\*\*

La comprai senza pensarci molto e, dopo la solita importante manutenzione globale preventiva, (tutte le sfere, tutti i liquidi, tutti i filtri, kit distribuzione, freni, gomme, etc.), passammo una bellissima annata insieme.

In autunno cambiai lavoro e decuplicai il chilometraggio annuo.

La Xantia apparve subito antieconomica per via dei suoi consumi "anni '90" e così la diedi ad un appassionato piemontese (che la possiede ancora), per ripiegare su una Peugeot 607 Diesel, meno affascinante,

ugualmente robusta, ma nettamente più parca nei consumi.

\*\*\*

Passarono altre vetture, ma la Xantia mi rimase sempre nel cuore, ricordo la sua morbidezza, lo spazio interno, il baule molto capiente e, soprattutto, la robustezza generale.

Nel 2016 arrivò il momento di sostituire la chilometratissima Peugeot e mi venne l'idea di riprendere la Xantia, questa volta a gasolio.

\*\*\*

Cominciai la ricerca ed un giorno apparve l'annuncio di una Xantia 2.0 HDI EXCLUSIVE a pochi chilometri da casa mia.

\*\*\*

Quest'auto la conoscevo fin dai primi anni del nuovo millennio, era sempre parcheggiata di fronte ad un portone lavorato in stile liberty, di una villa coeva.

Per anni, ogni volta che imboccavo quella via, la cercavo con



# SPACXZIO



gli occhi, ed era sempre lì, pronta ad uscire, finché un giorno non la vidi più.

Temendo il peggio la dimenticai... fino alla pubblicazione dell'annuncio!

\*\*\*

Senza indugiare ulteriormente mi accordai con il venditore ed andai all'incontro: era proprio lei. Il signore mi raccontò che il padre l'aveva acquistata nuova come regalo per il pensionamento, arricchendola con ogni optional disponibile e che la aveva usata pochissimo, cercando di preservarla il più possibile, totalizzando in 14 anni soli 4-4.000 chilometri.



Alla morte del padre l'auto fu ricoverata dentro casa e il portone fu chiuso definitivamente.

\*\*\*

Dopo quasi 3 anni il figlio si decise a venderla inserzionandola ed io... la comprai al volo!

\*\*\*

Condizioni strepitose pari al nuovo, sia di interni che di carrozzeria.

Meccanica ed idraulica che necessitavano un tagliando completo, cambiai tutte le 8 sfere (idrattiva 2), il kit distribuzione, e tutto il resto.

\*\*\*

Dopo 10 giorni mi sposai e partimmo in viaggio di nozze per il Tour della Francia, circa 7.000 chilometri in una ventina di giorni.

Un viaggio fantastico, che ricordo con grande piacere.

La Xantia si è dimostrata fin da subito una grande stradista, consumi ridotti e grande sprint (110CV).

Mai un problema, mai una noia, davvero l'auto più affidabile che abbia mai avuto.

Costi di esercizio ridotti e una comodità percepita fuori dal comune.

Da allora in 3 anni i chilometri sono lievitati a 120.000 e sono degni di nota i 3 viaggi in Bretagna ed uno a Pornic (costa atlantica), con ritorno lungo la via Parigi-Strasburgo-Basilea.

Da Citroënista convinto mi sento di poter affermare in base alla mia limitata esperienza che la Xantia sia uno dei migliori prodotti che Citroën abbia sfornato. Sia a livello di qualità costruttiva, sia a livello di robustezza meccanica/idraulica.

\*\*\*

Più leggera ed agile della XM, ma più robusta e "Macchina" della BX.

Un compromesso che ha incontrato appieno i miei gusti.

\*\*\*

Il mio sogno rimane comunque la Xantia "Activa", modello ormai abbastanza raro, che fu declinato in versione TCT (turbo benzina), V6 aspirato e 4 cilindri gasolio.

\*\*\*



# SPAC XZIO



## 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 Strozzì, 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.