Anno XIII

SPACXZIO

Numero 24



2014: LA CX COMPIE 40 ANNI!

CITROËN © CX

SPAC X ZIO





SPACXZIO

ANNO XIII NUMERO 24 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.

Bortolussi P.

Rossi A.

Foto:

Archivio CX Club Italia

Azzena R.

Bortolussi P.

Rossi A.

Siccardo M.

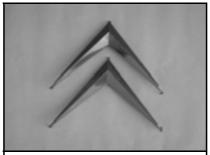
Venturino M.

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 APRILE 2014

Quaranta: li dimostra? ...3
Di Francesco Marigo

40 anni con le mie CX ...6 Di Paolo Bortolussi

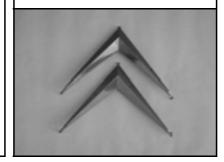
C6: storia di un innamoramento8 Di Roberto Azzena

Un avventuroso salvataggio11 Di Andrea Rossi

Dossier CX: 1980-1985 .16 Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Buon compleanno... Andrea20
Di Francesco Marigo

Accessori24
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

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.



QUARANTA: LI DIMOSTRA?

Di Francesco Marigo

Quarant'anni fa nasceva la CX. Un'automobile su cui gravavano enormi aspettative, dal momento che aveva il difficilissimo compito di sostituire la prestigiosa DS, opera particolarmente riuscita dell'artista Bertoni.

La quale DS aveva a sua volta pensionato la innovativa Traction Avant, pietra miliare della Casa francese, che aveva addirittura preso il nome da una delpiù importanti soluzioni all'avanguardia che adottava. Il primo passaggio del testimone, avvenuto a metà anni Cinquanta, fu un successo; tanto che ancora oggi, a più di mezzo secolo di distanza, la "dea" è una delle vetture più venerate in assoluto, essendosi guadagnata un bel paginone nel grande libro del motorismo moderno.

La sua sostituta, a metà anni Settanta, sarebbe stata in grado di bissare tale buon risultato?

La speranza dei francesi, come già accennato, era molta, e per lo scopo decisero di creare un nuovo mezzo che avesse altrettanta personalità, ma in chiave diversa: più moderna.

Il nome era la sintesi più estrema della filosofia del veicolo: il cx, infatti, è il coefficiente di resistenza aerodinamica, cioè un indice di quanto efficacemente una vettura riesca a penetrare l'aria.

E più una macchina è aerodinamica più è veloce, efficiente, parca.

In una parola: moderna.

Perciò, a sostituire l'emblema del classicismo nella sua più completa espressione fu una opera dall'anima futurista, che si voleva in qualche modo aggrappare a quello che già la maestosa SM rappresentava.

Futurismo è forza, potenza, innovazione, modernità.

La CX era tutto questo?

La linea sicuramente era all'avanguardia.

Robert Opron, già padre di SM e GS, nonché autore anche del famoso "raddoppio dei fari" della DS nel 1967, ce l'aveva messa tutta.

Se la ottima capacità di penetrare l'aria era facilmente intuibile dalla silhouette bassa e inclinata, dei tocchi di inedita follia tipicamente Citroën erano il lunotto concavo al posteriore e la plancia con gli inusuali tamburi rotanti alla strumentazione e le lunule ai comandi.

Ergonomica, inusuale, piacevole a vedersi.

La forza e la potenza?

I propulsori al lancio erano anni luce distanti da quei "brum" e "vrooom" che Marinetti e soci amavano.

Faceva cadere le braccia aprire il cofanone, tenuto sollevato da un'asta con molla mai vista prima, e trovarsi il solito quattro cilindri che, con varie cubature, aveva già fatto il suo tempo con la Traction prima e la DS poi.

Non era un fulmine, non era

all'avanguardia.

Diciamo che era affidabile, come quando si vuole descrivere una ragazza e si arriva ad un "è simpatica".

Sicuramente meritava di meglio, e l'adozione del Diesel 2200 avvenuta nel 1976, con i suoi soli 66 cavalli non faceva ben sperare.

Nessuno avrebbe pensato il giorno del debutto, quello storico tre ottobre del 1974, che la inedita vettura che si trovava davanti sarebbe diventata, un decennio più tardi, la Diesel più veloce a listino.

Che sarebbe stata il punto di riferimento non solo per il comfort e la tenuta di strada, ma anche per le pure prestazioni.

La CX, infatti, negli anni venne letteralmente trasformata, permettendone l'adattamento a molteplici tipi di esigenze della clientela.

Non rimase sempre e solo la solita berlinona comoda e tranquilla, interpretando quello che era stato l'unico ruolo, in vent'anni, della DS.

Diventò, appunto, anche grintosa e ribelle, accontentando, con le versioni GTi, anche coloro che si aspettavano di sfruttare le ottime doti di telaio e sospensioni

Con la versione Turbo 2 a benzina si ebbe l'acme della cattiveria: 168 cavalli che sapevano donare qualche brivido al pilota, pur garantendogli la tranquil-

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.





lità di viaggiare sicuri anche ad alte velocità; tutte cose già viste con la magnifica SM.

Poi, volendo parlare di lusso, la proposta in chiave moderna della DS 23 Pallas si chiamava CX Prestige.

Entrambe si collocavano al top della rispettiva gamma ma oltre al motore (delle prime serie CX) non condividevano altro.

Mentre la prima non era altro che una versione ben accessoriata, la seconda era dotata addirittura di un telaio allungato (ben 25 centimetri in più) per consentire ai "prestigiosi" passeggeri posteriori un comodo viaggio in prima classe.

Al di là delle preferenze soggettive non si può obbiettivamente non ammettere che con la Prestige ci si elevò sensibilmente di livello.

La completa gamma ringiovanì di colpo nel 1986, quando anche l'ammiraglia Citroën cedette alla moda della plastificazione di quanto fosse possibile plastificare, a partire dai paraurti per arrivare alle appendici aerodinamiche.

La CX serie 2 trasudava aria di anni Ottanta da tutti i pori.

La strumentazione a disposizione del pilota diventava più aggressiva (e leggibile) con l'adozione di strumenti – finalmente – ad aghi, molto più pratici ma anche più sportiveggianti.

La console centrale sembrava quasi di impostazione aeronautica, con tutti quei cassettini apribili a pressione e il più delle volte non più richiudibili se non con mosse tattiche delle dita assimilabili solo con lunga esperienza.

Certamente il passo in avanti più evidente ed apprezzato fu quello della scelta dei materiali (tranne che per le plastiche degli sportellini di cui sopra): finalmente dei pannelli delle porte decenti, se non addirittura robusti, e delle stoffe dei sedili un po' più resistenti all'usura.

All'esterno le modifiche furono non particolarmente invasive, ma di grande impatto visivo.

Una mascherina anteriore ben disegnata sovrastava un paraurti che, come quello al retro, era di materiale plastico.

Di aspetto non grossolano, poteva integrare anche i fari fendinebbia, che nella precedente versione erano "appesi" tanto da apparire posticci.

Ma soprattutto la nuova CX sfoggiava dei vistosi alettoni al posteriore.

Quello basso delle versioni meno estreme sembrava soffrire di complessi di inferiorità nei confronti della appariscente appendice aerodinamica in dotazione alle potenti Turbo.

Sicuramente più scenografico che utile, era la più chiara ed inequivocabile traccia che gli anni Ottanta lasciarono sulla CX. Insieme alle minigonne, sempre in plastica, e alla spaventevole scritta "TURBO" sul tappo del volante.

Così conciata la CX si poteva ben mimetizzare tra le vetture coeve, come la celeberrima Alfa Spider, meglio conosciuta come Duetto, che aveva anch'essa appena ricevuto un lifting diventando la "aerodinamica", sicuramente la meno apprezzata dagli amanti del modello.

In diciassette anni di carriera la CX seppe reinventarsi più volte. E questo fece la sua fortuna.



I gusti della clientela non erano più quelli degli anni Cinquanta e Sessanta, e mutavano rapidamente.

In Citroën si cercò di dare risposta alle esigenze di ognuno articolando la gamma in modo da fornire ampia scelta sia di versioni sia di allestimenti sia di motorizzazioni.

Oggi, a quarant'anni dalla presentazione, cosa è restato di quegli anni Ottanta (e Settanta)? Reminiscenze sicuramente tante. Veicoli un po' meno.

Alla vista di una CX in molti si lasciano andare ai ricordi.

Di quando ne vedevano tante per le strade, o di quanto la desideravano, o di quante avventure ci avevano vissuto insieme.

Mentre ai Raduni, per lo più quelli di Marca, si concentrano gran parte degli esemplari superstiti.

A queste manifestazioni, di cui la più conosciuta è quella che si tiene ogni anno a Monselice (PD) in primavera, non di rado ci si imbatte in versioni che all'epoca non erano molto diffuse.

E, al contrario, è difficile incontrare dei modelli che popolavano in gran numero le strade di un tempo.

Anzi, sembra che la tendenza sia quella di una relazione inversamente proporzionale tra la diffusione di una certa versione di CX ai Raduni del terzo millennio e quella nelle strade del secondo millennio.

La selezione del tempo porta a questo.

Le imposizioni fiscali e gli alti chilometraggi hanno reso molto difficile che una Diesel arrivasse ai giorni nostri, per cui le diffuse 25 a gasolio sono diventate mosche bianche, specialmente se in buone condizioni.

Al contrario, le pregiate Prestige si sono ben conservate, in virtù del loro status e della loro pregevolezza.

Molte sono di recente importazione, cosa che non ne altera più di tanto il valore intrinseco ma che fa aumentare quel trend di cui si sta parlando.

Quale futuro aspettarsi per la CX?

Sicuramente una rivalutazione, specialmente per le versioni più apprezzabili e meno diffuse (allora oppure oggi).

Dieci anni fa, quando si festeggiarono i trent'anni dalla presentazione, la CX non era molto considerata.

Era ancora vista da molti come la indegna erede di un mito; anzi, di una "dea".

Oggi si è presa uno spazio nel cuore di molti appassionati di auto, Citroënisti ma non solo, che apprezzano le doti e le peculiarità di una macchina fuori dagli schemi.

E chissà che tra dieci anni non la si guardi come una specie di leggenda su ruote.

Una "opera d'arte mobile" come la potrebbe definire un ambiguo critico d'arte televisivo.

Dopotutto la CX è femmina, e come tale non disprezzerà certo le adulazioni...







40 ANNI CON LE MIE CX Di Paolo Bortolussi

Nel mese di Giugno del 1974, con l'oramai famosa trasferta lappone, Citroën presentava alla stampa il suo nuovo modello di fascia alta, la CX.

Quarant'anni dopo, una folta schiera di appassionati riconosce a questa Citroën Purosangue il rango di vera Signora della strada e degna erede della DS.

Ho già avuto modo in passato, scrivendolo proprio nelle pagine di questo semestrale, di analizzare la genesi della mia passione per il Double Chevron; questa personale vicenda, non può assolutamente prescindere dalla storia della CX.

Nel 1976, anno della mia nascita, la CX aveva intrapreso da poco il cammino della sua diffusione; i miei primi ricordi di bimbo, curioso osservatore ed ancora inconsapevole Citroënista in erba, sono indissolubilmente legati a lei.

La sua presenza, lungo le strade friulane, a cavallo fra gli anni '70 e gli '80, fu assolutamente rilevante; la linea filante, l'incedere regale e futuristico, la plancia degna della migliore fantascienza visionaria dell'epoca, lasciarono un segno indelebile nel mio inconscio.

La mia prima automobilina radiocomandata fu, caso vuole, una CX riproduzione Rally del Senegal che il caro nonno mi portò in regalo dalla Francia.

Verso la fine degli "eighties", ebbi anche il modo di poter apprezzare da molto vicino una splendida Serie 2 Gris Perle appartenuta al padre di un mio amico, il quale soleva spesso accompagnarci ai nostri allenamenti calcistici; inutile dire che quell'auto, per me, era assolutamente una spanna sopra tutte le altre e ripensando ad allora, mi rendo conto che il restyling da Serie 1 a Serie 2 era stato così profondo, che non riuscii immediatamente a realizzare si trattasse della stessa Citroën.

Negli anni a seguire, l'XM divenne il mio primo vero amore automobilistico; ricordo ancora l'attesa per la sua presentazione alla fine dell'89, lo stupore e la meraviglia per quello che, in pieno stile Citroën, sembrava un mezzo di trasporto prove-

niente dal futuro.

Nella mia testa la CX divenne a poco a poco un'immagine sbiadita, apparentemente quasi offuscata dall'acquisto della nuova ammiraglia.

L'XM fu la mia prima Citroën, una grande stradista che ancora oggi ho il piacere di poter guidare; tuttavia qualcosa covava nei miei più reconditi pensieri.

In maniera assolutamente casuale, un giorno di quattro anni fa, si materializzò davanti ai miei occhi una superba 2000 Super del '77, nel giorno dell'acquisto (concluso dallo stesso proprietario della CX) dell'ennesima XM, una V6 automatica 24v.

Fu un reale colpo di fulmine, un repentino ritorno alle origini; di lì a qualche mese, nonostante nulla all'inizio lo facesse supporre, divenne mia.

Imparai nuovamente a conoscerla, a ritrovare una familiarità solamente riposta in un angolo della mente ed ora prepotentemente riemersa; a tutto questo si accompagnò, ben presto, la piacevole scoperta delle innumerevoli sfumature che questa splendida Signora può offrire, scoprendosi poco a poco, al suo nuovo curatore.

Nella Super ogni cosa è un richiamo alla tradizione Citroën; dalle sospensioni idropneumati-







che allo sterzo assistito dall'incredibile DiRaVi, dal design innovativo e fuori dai vincoli delle mode all'incomparabile comfort di guida.

L'insieme di questi pregi, la mia personale storia e la ovvia discriminante del gusto personale, mi hanno infine portato a definirmi in primo luogo un CXista.

Il tumulto di emozioni automobilistiche suscitatemi dall'arrivo della CX 2000, risvegliò ben presto il vero sogno che da anni portavo con me; una Serie 2, Gris Perle e con interni in pelle nera, qualsiasi fosse il modello che includesse queste tre caratteristiche.

Alla fine, contrariamente alla mia inclinazione verso i modelli più spartani, nel caso della CX Serie 2 ho deciso di optare per quello che per me rappresenta il Top.

E' iniziata, a quel punto, la ricerca della più elegante delle declinazioni CX: la Prestige 2500 Automatique; essenzialmente perché essa rappresenta il massimo della modernità, del comfort e dell'opulenza che una CX possa offrire.

Il tutto a fare da contraltare al minimalismo, quasi spartano, dell'altra CX in garage.

La ricerca, personale omaggio ai quarant'anni di questa affascinante Dama francese, ha avuto epilogo positivo a gennaio di quest'anno; la scelta, alla fine, è ricaduta su una Prestige Svizzera con meccanica ed idraulica discreta e carrozzeria da rivedere.

Il chilometraggio contenuto, il prezzo conveniente e soprattutto il piacere di poterla veder rifiorire grazie ad un restauro non impossibile, hanno portato alla sua acquisizione. Inutile dirvi, cari amici, che la nuova arrivata sfoggia una livrea Gris Perle e degli splendidi e pressoché intonsi interni in pelle nera; esattamente ciò che cercavo, in una veste di primissimo livello.

Il restauro e la successiva immatricolazione sono appena iniziati; la mia idea è di pubblicare quanto più possibile passo passo ogni fase del ripristino sulla sezione del forum R.I.A.S. C. dedicato alla CX.

Dall'acquisto e successivo ritiro

in una giornata caratterizzata da un diluvio incredibile, alla messa in strada, sarà bello raccontare le emozioni che caratterizzano il recupero di quella che considero la mia Citroën più importante. Un bel modo di festeggiare il suo quarantesimo genetliaco.

Concludo questa dissertazione dedicata alla CX, con un ultimo pensiero dedicato a quella che io ed alcuni altri amici Citroënisti consideriamo la terza serie della nostra beniamina, la C6; essa pur con innegabili differenze, porta con sè evidenti richiami alla linea CX e quella summa di conoscenze tecnologiche che ne fanno, personalmente, la migliore idropneumatica mai guidata.

La fortuna ha voluto che, lo scorso anno, mi imbattessi in una 2.2 Hdi Biturbo con meno di 100.000 km; questa è divenuta la mia auto di tutti i giorni e presenzierà, in compagnia della sorellina più anziana al Raduno celebrativo di aprile a Monselice.

Tanti auguri CX e tanti auguri a tutti gli appassionati di questa superba Citroën.

**:





C6: STORIA DI UN INNAMORAMENTO Di Roberto Azzena

La prima volta che la vidi dal vivo, fu in un'occasione di gran gala, così come si conviene ad una Signora di un certo livello e di una certa classe.

Le foto sono una faccenda, la presenza è un'altra, e quest'ultima non poteva certo banalmente rivelarsi per strada o in un luogo qualunque...

Lo scenario della splendida Villa Erba, situata nel comasco ed affacciata sul celeberrimo Lago, era infatti proprio quello adatto, anche se ufficialmente non era Lei la principale protagonista, ma un'anziana progenitrice, invero con un grado di parentela un po' sfumato e senza che fosse invitata la vera madrina della splendida creatura, uno sgarbo che ancora oggi si fatica a comprendere.

Le ci volle poco, in realtà, per conquistare perdutamente tutti gli invitati, che alla fine non ebbero occhi e parole che per Lei. Una presentazione a luci spente, con un breve video ad effetto, ed ecco che, come per magia, le gocce di pioggia mostrate sullo schermo lambire delicatamente le sue sinuose curve, si trasferirono ad inumidire gli occhi rapiti di molti astanti.

Quando si riaccesero le luci, capii che avrei dovuto attenderla, aspettare che i riflettori puntati su di Lei si spegnessero e le attenzioni sfumassero, insieme col passare dei giorni, pazientare finchè la maggioranza rivolgesse il suo sguardo altrove, ingannata dalla stupidità, e andarla a ripescare, magari un po' triste e incredula per la rapida, allora nessuno avrebbe immaginato quanto, discesa dal palcoscenico: in quel momento, Lei era troppo, per me.

Meglio dimenticarla, lanciarle ogni tanto qualche fugace occhiata e spiarla nel suo momento di maggiore gloria, non sapendo se sperare che si prolungasse il più possibile, come Lei avrebbe meritato, o che fosse breve e rapido, come un alito di vento, per potermi fare

avanti.

SI verificò la seconda ipotesi, prima che potessi davvero rendermene conto, quando pensavo addirittura di potervi rinunciare e credevo di avere dirottato altrove le mie attenzioni.

Sembrò quasi chiamarmi, sapendo che terminati i bei tempi del fiore degli anni, in cui è facile far girare la testa a moltissimi, solo il vero amore avrebbe potuto apprezzarla per quel che era davvero.

Quando me la ritrovai davanti di nuovo, pronta a farsi scoprire ed ammirare, mi tolse puntualmente il fiato: pur idealizzandola, non me la ricordavo così sfacciatamente bella, quella bellezza rara, composta da tratti non banali, che non tutti sono in grado di apprezzare, non avendo la massa, nella media, la necessaria sensibilità che conduce verso canoni di gusto sopraffini. Quel favoloso lunotto concavo, il cofano così imponente ma tutt'altro che arrogante, quella prepotente spiovenza del padiglione, un azzardo stilistico che solo una perfetta silhouette e una personalità fuori dal comune, potevano esibire con tanta disinvoltura, i finestrini eterei, quasi







sospesi nel vuoto dalla stupefacente mancanza delle cornici, con quel delicato abbassamento all'apertura delle porte, che invita più intrigante di un occhiolino malizioso, le cromature discrete e perfettamente inserite in un design moderno, lontane dalle scimmiottature vintage, pacchiane come un clown a un funerale, esibite da certe grezze matrone teutoniche, quel mix di classico e sportivo, di eleganza e di aggressività felina, che solo la sua degna madrina, con stilemi di altre epoche, era riuscita in precedenza a mostrare al mondo.

Ecco.

Quando nacque, pur intuendone subito le straordinarie potenzialità e capendo più o meno a cosa ci trovavamo di fronte, penso che anche moltissimi fra noi CXisti, nel complesso, la sottovalutammo, credendo, coi filtri del pregiudizio, che una creatura così moderna non avrebbe comunque potuto ricalcare con tanta fedeltà e magnificenza le classicheggianti orme della nostra intramontabile musa.

Fu proprio ciò che sperimentai al primo vero appuntamento, iniziato così vertiginosamente nella contemplazione esteriore, ma proseguito su opposte direttrici al momento della vera presa di possesso e della prima, attesa, romantica passeggiata.

Sensazioni non giuste, qualcosa che non fa scattare le vibrazioni, un senso amaro di rammarico nella delusione di una scintilla che non scocca fino in fondo, un ulteriore riposizionamento di un progetto, nel cassetto di un ipotetico futuro, un "meravigliosa...ma..." con troppi puntini di sospensione.

Non era quella giusta, ma anche se volevo ignorarlo, forse

perché inconsciamente spaventato da ciò che pare troppo bello perché si tramuti in realtà, il tarlo era ormai attivato e cominciava la sua opera di martellamento sensoriale, inesorabilmente.

Non trascorsero infatti anni, ma solo mesi, pochi, e come i cliché del romanticismo impongono, l'incontro fu casuale, inatteso.

Una domanda innocente, generica, che porta ad un approfondimento decisivo, il peso sullo sterno che denota un qualcosa di magico, le "farfalle" che si agitano nello stomaco e che spazzano via in un sol colpo le precedenti incertezze, pur lasciando furtivi residui timori di una nuova delusione, la livrea che questa volta è la più adatta a valorizzarne pienamente le beltà, un abito da sera elegante e appariscente insieme, che ne esalta linea e portamento.



Dopo l'appagamento totale degli sguardi, bastarono 100 metri percorsi insieme per farmi capire che questa volta la magia la faceva da padrona, altro che scintilla... un vero incendio!

Un incedere così maestoso, morbido, potente e flessuoso, era degno delle migliori passerelle mondiali che un Citroënista di vecchia data potesse sognare e che mai si sarebbe aspettato di trovare in una giovine, figlia di un'epoca avara di estro e tradizioni.

Finalmente la CX (o meglio, il sottoscritto con un po' di ritardo) aveva trovato veramente la sua reincarnazione!

Con la quotidianità la fiamma non si è affatto attenuata, anzi, in ogni occasione riesco a provare rinnovata meraviglia per tanta grazia, donataci ancora non si sa bene perché e grazie a chi, una creazione a malapena riconosciuta dai propri padri che, dopo una minima e necessaria presentazione in società, venne nascosta agli occhi della gente, quasi fosse una figlia di cui provare vergogna, presto accantonata ed ignorata, in primis da coloro che avrebbero dovuto portarla in palmo di mano

Fa rabbia, ad ogni sincero ed ammirato complimento che sento proferire da chi in genere è tutt'altro che tenero con le mie manie d'oltralpe, pensare a cosa sarebbe potuto essere e non è stato, perché la C6 vista dal vivo ruba l'occhio, colpisce, strega.

Ma di ciò si è anche troppo spesso già dibattuto, commettendo un altro sgarbo alla New CX (chissà cosa sarebbe mai successo se la C6 fosse stata presentata proprio così, come la CX serie III...), finendo per interrogarsi tantissimo su un fallimento commerciale e parlando pochissimo delle sue doti immense, delle soddisfazioni che molti ancora non sanno che potrebbero trovare e provare, di una esperienza che, vissuta in prima persona, cancella ogni minima reticenza e diffidenza, che sulla carta anche io avevo avuto: da famoso "passatista", mi pare incredibile poter affermare che la C6 è senz'altro la migliore Citroën che abbia mai guidato.

Ma perché l'insuperabile CX non me ne voglia, mi correggerò: la C6 è una CX rimodernata, che beneficia di una migliore tecnologia, di un progresso tecnico che, anche se spacciato per tale si rivela spesso in realtà uno specchietto per le allodole, ha, ammettiamolo, se utilizzato con intelligenza, degli importanti jolly da estrarre dal suo scintillante mazzo potenziato.

E la sensazione finale è proprio quella di mettersi al volante di una CX ultra-potenziata.

Ma di ciò vi scriverò dettagliatamente in altra occasione, per ora mi accontenterò di aver magari incuriosito qualche scettico, di aver descritto come per rivivere certe sensazioni, grazie alla C6, non si debba più necessariamente guardarsi indietro di decine di anni ma solo, si e no, di un lustro, di aver dato coraggio a chi ancora non è convinto del grande passo e non ha cominciato a corteggiare seriamente la sua damigella o, più semplicemente, di aver cominciato a rendere un po' di giustizia a questa fantastica incompresa che, almeno da noi CXisti, merita invece ogni minima attenzione e valorizzazione.

Buona "CX6" a tutti!





UN AVVENTUROSO SALVATAGGIO Di Andrea Rossi

Ci sono oggetti, persone o lavori, nella vita, che non sono il frutto di una scelta determinata e ponderata ma che, una volta incontrati sul proprio percorso, iniziano a far parte di se stessi così profondamente da doversi ritenere inscindibili.

Ho sempre sognato la CX, sin da quando le vedevo sfilare numerose davanti ai miei occhi di bambino, durante le passeggiate per Roma e dintorni con i miei genitori.

Ricordo che un giorno, in particolare, attraversando la strada e volgendo lo sguardo verso il baule di una di quelle filanti astronavi, vidi una lunga scritta: Limousine.

Fu lì che mi trovai per la prima volta a ricercare affannosamente tra le righe dei giornali di automobili, la differenza con quelle CX che una scritta così lunga e particolare non l'avevano.

Riuscii a capire che sì, era un po' più lunga ma non capivo bene da dove si potesse apprezzare la differenza.

Né, purtroppo, ebbi successivamente la facilità di comprenderlo posto che, almeno nella mia città, queste Limousine non erano diffusissime.

Passò il tempo e non pensai più alla possibilità, ormai persa, di guidare una CX.

Gli anni erano trascorsi ed io, per appagare la mia voglia di Citroën, avevo acquistato una onesta Xantia 1.8 16v, con la quale ho percorso migliaia di chilometri.

Ma ad un certo punto della mia vita ecco un incontro di quelli da non poter più dimenticare tanto inaspettato quanto incredibile. Era il 13 maggio del 2006 quando, così per caso, io e due miei carissimi amici ed appassionati Citroënisti, Federico e Renzo, ci ritrovammo a vivere quell'improbabile avventura che ha fatto entrare una CX Limousine 2.5 Diesel nella mia vita.

Capitava, di tanto in tanto, di incontrarci per andare a valutare qualche acquisto che definire bizzarro sarebbe già ottimistico; tutto partiva sempre, o quasi, dal settimanale di an-

nunci più diffuso a Roma, il "Porta Portese", dove un tempo non era difficile imbattersi in annunci di più o meno vecchie Citroën.

Si sa che oggi ogni macchina che abbia passato la fatidica soglia dei vent'anni è d'epoca, con tutto ciò di peggio che ne consegue.

Ebbene, consultando il sito del settimanale, il mio amico Renzo scoprì che tra gli annunci era comparso quello di una... CX Limousine!

Dunque l'indomani ci organizzammo per andare a vedere questa CX, sebbene spinti più dalla curiosità per un modello ormai raro che dall'intenzione di







acquistarlo e men che meno dalla speranza di trovarlo ancora in buono stato; si contattò il proprietario di questa Limousine che ci rispose che la macchina era in regalo ed era stata radiata circa 8 anni prima a causa del superbollo.

Si decise, così, per andare a vederla.

La vettura si trovava vicino Fiano Romano, a circa 40 chilometri da Roma, ormai ferma dal 1998, anno in cui il compianto Ing. Mauro Botarelli – questo il nome del primo ed unico proprietario – decise di radiare l'auto per circolazione su suolo privato.

Arrivati sul posto ci incontrammo con il proprietario, uomo brillante, di rara sensibilità e dalla personalità poliedrica.

Ci accolse in questa casa, alle

porte di Roma, intorno alla quale si estendeva un'enorme terreno fitto di vegetazione, che da un lato declinava verso il fondo della valle per almeno seicento metri.

Ci invitò a seguirlo fin quando, sotto ad un albero, vedemmo questa Limousine, in stato d'abbandono ed ormai quasi sprofondata nel terreno.

Spostato il telo che la copriva parzialmente, uscì fuori quella scritta "Limousine" e per me fu un vero e proprio colpo al cuore.

Si trattava, precisamente, di una CX Limousine 2.5 Diesel aspirata con aria condizionata e, peraltro, di un colore di cui non ricordavo neanche la produzione: Rouge Dragon.

In un istante la mia mente ven-

ne catapultata di nuovo a quella strada che attraversavo almeno trentacinque anni prima, a quella targhetta vista di sfuggita ed incompresa, alla voglia di avere una CX mai soddisfatta.

Un brivido, mille pensieri, sensazioni difficilmente esternabili, la lotta con la ragione, che sconsigliava vivamente anche solo l'intrattenersi altri cinque minuti in quel posto.

Parlando con il proprietario scoprimmo che la CX in questione era stata da lui acquistata nuova, presso la concessionaria Conauto s.r.l. di Ostia – ad oggi ancora esistente - nel mese di ottobre del 1982 ed era stata utilizzata senza troppi complimenti fino al 1998.

La vettura, naturalmente dotata del motore 2499cc Diesel, con



potenza di 75 CV e cambio a 5 marce, aveva percorso con quel propulsore oltre 300.000 chilometri.

Poi il proprietario, visto l'uso intenso che faceva della vettura, sostituì quel motore con la più recente e potente unità 2.5 Diesel turbo, al contempo sostituendo anche tutti gli interni originali, ormai inservibili, con interni presi da una CX Vip.

Nell'osservare ciò che restava di quella Limousine, il mio amico Renzo si lasciò scappare un commento: "peccato che debba finire così!".

Fu un istante il capire che quella sarebbe stata l'unica occasione, per lei ma anche per me, di poter percorrere qualche chilometro insieme.

Un progetto forse folle, poi realizzatosi solo perché mai valutato razionalmente ma intrapreso e portato a termine solamente sulla spinta emozionale della passione automobilistica, come solo chi è spinto dalla medesima passione ha provato e può comprendere.

Il proprietario fu davvero felice di sapere che, se l'avessimo presa, l'avremmo restaurata poiché questo fu il desiderio che lo spinse a non rottamare quella macchina ma a radiare le targhe per tenerla solamente per circolarvi nella sua proprietà.

Il suo sogno era quello di procedere ad un restauro che poi non si sentì mai di affrontare, assorbito dai suoi mille impegni e frenato dalla scarsa conoscenza di persone e luoghi cui potersi rivolgere per affrontare un simile lavoro.

Dunque il 17 maggio 2006 ci incontrammo presso un'agenzia di pratiche auto di Roma per il passaggio di proprietà su telaio, naturalmente.

Il successivo 22 maggio ci recammo di nuovo sul luogo per il gran ritiro di questa macchina, ferma da oltre 8 anni e che prendeva la strada, seppur su un carro attrezzi, verso un nuovo e migliore futuro.

Gli interventi da effettuare furono innumerevoli e tutti resi complessi dallo stato del mezzo e dalla notoria difficoltà di reperire i molti pezzi originali che negli anni erano stati sostituiti con parti della CX seconda serie.

Le opportunità di acquisto vennero dalla rete internet ma, naturalmente, anche da acquisti effettuati ad Utrecht, nel 2007 o dalla collaborazione di altri appassionati, come l'amico Vincenzo, dal quale ho avuto l'opportunità di avere la fascia cromata sottoporta, introvabile o quasi per le versioni lunghe o come l'amico Renzo, dal quale ho avuto moltissime parti di ricambio ed una insostituibile, competente e costante consulenza.

Nonostante ciò, tra l'altro, di tanto in tanto ho commesso anche dei piccoli errori, subito rimediati, poiché questa CX è stata immatricolata nel mese di ottobre 1982 ma, in realtà, è un Anno Modello 1982.

Difatti dal numero ORGA risulta prodotta nel marzo dell'anno 1982.

Per questo motivo, ad esempio, in un primo momento ho provveduto a sostituire la mascherina che vi trovai, ovvero il tipo cromato che rientra verso il motore, per applicarvi la mascherina che montava l'AM '83, ovvero quella in plastica nera, sporgente, così commettendo un falso storico.

Buffa fu la scoperta dell'errore. Recatomi dal primo proprietario, per mostrargli "l'opera compiuta", subito notò che avevo sostituito la mascherina originale e me ne chiese la ragione. Alla mia spiegazione fu talmente ostinato nell'affermare che la mascherina cromata era la medesima di quando la vettura era stata acquistata, che mi spinse ad approfondire, di talché, appena mi resi conto di essere effettivamente in presenza di un AM '82, provvidi ad alloggiare nuovamente la vecchia mascherina al suo posto, avendola fortunatamente conservata.

Ovviamente l'operazione di salvataggio di questa auto mi ha sempre provocato una certa ansia, dal momento che la Motorizzazione Civile non avrebbe consentito la reimmatricolazione se la vettura non fosse stata dichiarata di interesse storico dall'ASI e quest'ultima non avrebbe rilasciato la dichiarazione se la vettura non avesse presentato quei requisiti necessari per meritare l'attestato.

In buona sostanza, dunque, ho dovuto restaurare la CX senza avere la certezza che sarebbe stata reimmatricolata.

Così, dopo mille difficoltà e mille peripezie, dopo la sostituzione del motore e degli interni, dopo la revisione totale dell'impianto elettrico, dell'aria condizionata e di quello idraulico, dopo la sostituzione degli pneumatici e la totale riparazione e riverniciatura della carrozzeria, nel gennaio del 2008 ottenni dall'ASI la dichiarazione di veicolo d'interesse storico e presentai tutti i documenti alla Motorizzazione per la reimmatricolazione. Arrivò così un'altra data storica per la mia Limousine: quella della sua seconda immatricolazione, il 14 luglio – data già storica per i francesi - 2008; la Motorizzazione Civile di Roma impose alla Limousine la targa "D\$503CK", che di certo eventuali proprietari di qualche "Dea" d'oltralpe invidieranno non poco.





La consegna della targa ufficializzò la rinascita di un'auto altrimenti destinata a scomparire inghiottita dalla terra della campagna romana.

Non posso che condividere ciò che il mio carissimo amico Renzo ebbe a scrivere: "E così, dopo più di due anni di controversie, contraddizioni, speranze, dolori, delusioni e spese, la costanza per un'avventura così determinata e difficile ha avuto il suo giusto esito".

Una piccola curiosità: al momento del collaudo, la prova dei freni posteriori, effettuata sui rulli a vettura scarica, aveva dato esito negativo, poiché in assenza di carico l'impianto frenante risulta notoriamente inefficiente, sull'asse posteriore.

Nonostante avessi avvisato l'addetto dell'agenzia di pratiche auto sulla particolarità della frenata delle nostre CX e sulla presenza dell'azione del freno a mano sulle ruote anteriori, un ingegnere piuttosto giovane ave-

va già iniziato a fare problemi, facendo presagire il rifiuto alla reimmatricolazione.

Fortunatamente l'intervento di un ingegnere più anziano ed esperto evitò di dover ripetere il collaudo e siglò il finale burocratico di questa avventura.

Ho creduto, a quel punto, di poter finalmente iniziare a godermi quest'auto incredibile, dando sostanza al mio sogno di bambino, dopo avergli dato forma.

Ho creduto di poter partecipare con la mia nuova Limousine all'I.C.C.C.R. del 2008, che si sarebbe tenuto a Vallelunga (RM) nei giorni seguenti.

Invece no, il destino ci si mise d'impegno e così compresi che avrei dovuto attendere ancora prima di poter capire cosa significasse guidare una CX e comprendere cosa fosse il viaggiare con la CX, cosa che invece scoprii tre anni dopo, alla prima occasione utile, ovvero al Raduno di Monselice

del 2011, ove la Limousine debuttò, trattandosi del primo Raduno a cui ha partecipato.

Tornando, invece, all'anno 200-8, il 2 agosto un mezzo commerciale mi tamponò, danneggiando molto seriamente la carrozzeria e sfigurando il parafango posteriore destro, il baule, il paraurti ed i fanali.

L'auto finì di nuovo in carrozzeria, saltò la partecipazione all'I. C.C.C.R. e si fece un bel passo indietro.

Fu allora che promisi a me stesso ed alla Limousine che l'avrei portata all'I.C.C.C.R. successivo, quello tenutosi ad Harrogate nel 2012, promessa poi mantenuta e della quale, se me ne verrà data la possibilità, racconterò volentieri per poter riferire le mie impressioni di guida lungo una prova su strada che ha visto impegnata questa vettura in un percorso di oltre 6.000 km, con un equipaggio di quattro adulti, due barboncini e molti bagagli.



DOSSIER CX: 1980-1985

Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

PREFAZIONE

Trattiamo in questo articolo la seconda parte degli Anni Modello relativi alla Serie 1, ovvero da AM 1980 ad AM 1985.

Ricordiamo ai nostri lettori, che la prima parte della Serie 1, ovvero da AM 1975 ad AM 1979, è stata trattata sul numero scorso, il 23, mentre la Serie 2 è stata analizzata sul numero 10, uscito nell'ormai lontana primavera del 2007.

Per quanto riguarda le caratteristiche delle versioni d'origine qui indicate come "invariate", occorre consultare il numero 23.

Ricordiamo che l'analisi è relativa alla gamma nativa propria del mercato francese e pertanto non contempla le varianti proposte su altri mercati.

LE BERLINE

AM 1980

Tutti i modelli adottano retronebbia e lampeggiatori di direzione nei paraurti anteriori di colore arancio.

Per tutte le CX, tranne la GTi e la Prestige che mantengono i propri, il retrovisore esterno cambia foggia ed è in plastica nera.

Il supporto porta targa del paraurti anteriore assume un aspetto più robusto.

Fa la sua prima apparizione su una Citroën la spia della riserva carburante.

Ancora presente solo per questo AM la "grenouille", il caratteristico posacenere a forma di ranocchia.

CX REFLEX - CX ATHENA

Nell'estate del 1979 (Quattroruote ne diede notizia

sul numero di Agosto) le CX 20-00cc adottarono un nuovo propulsore di cubatura 1995cc frutto della sinergia tecnica e finanziaria tra Peugeot, Renault e Volvo, da cui il nome "PRV". Si trattava di un motore già noto per essere stato montato sulla Renault 20 e che, negli stessi mesi, andrà anche sotto al cofano della coeva Peugeot 505. Molto spesso però nelle officine vi si riferiva come "motore Athena" proprio perché la CX "Athena", insieme alla più economica ed assai meno diffusa "Reflex", fu la prima CX ad a-

I pannelli di custodia presentano i loghi "Reflex" e "Athena".

dottarlo.

La Reflex è la nuova "bas de gamme"; presenta un aspetto indigente e francamente inaccettabile all'alba degli anni '80 ed infatti sarà ben poco accettato: scarsamente venduto all'epoca, gli esemplari arrivati a noi sono pochissimi.

Niente vetri elettrici, niente servosterzo DiRaVi, cornici dei cristalli nere, niente profili e piccoli copri ruota in plastica grigiastra decisamente brutti... un passo indietro rispetto alla vecchia versione base dell'anno precedente con motore Citroën.

L'Athena ha invece un aspetto decisamente migliore, con i suoi bei copri ruota tipo Pallas, le cornici dei vetri cromate e le modanature sulle fiancate che ne rimarcano la linea filante.

Anche la guida e la vita a bordo sono rese ben più gradevoli dalla presenza del servosterzo DiRaVi, dai vetri elettrici anteriori, e dal retrovisore regolabile meccanicamente dall'interno, inoltre sono presenti gli appoggiatesta ai sedili anteriori ed il pre-equipaggiamento stereo.

Il motore due litri PRV è generalmente giudicato più pronto del precedente (i CV passano da 102 a 106), ma più delicato.

La distribuzione passa da catena a cinghia.

Motore: 1995cc.

<u>Cavalli</u>: 106 DIN a 5500 giri. <u>Trasmissione</u>: a 4 velocità (5 in opzione).

<u>Pneus</u>: 185 SR-14 ZX (AV) e 175 SR-14 ZX (AR).

Velocità Max: 176 Km/h.

CX 2400 PALLAS - PALLAS INJECTION

L'alimentazione ad iniezione del 2347cc diventa disponibile anche per la versione Pallas.

La leva del cambio diventa cromata, la selleria posteriore presenta la possibilità di adottare appoggiatesta mentre il padiglione cambia foggia adottando spot di lettura luminosi ed una grande plafoniera centrale, sempre disponibile in opzione il cambio semiautomatico C-Matic.

Il cambio opzionale a 5 velocità viene dotato di servoassistenza al pedale della frizione.

Motore: 2347cc.

<u>Cavalli</u>: 115 DIN a 5750 giri oppure 128 DIN a 4800 giri (iniezione).

<u>Trasmissione</u>: a 4 velocità (5 in opzione) oppure 3 velocità C-Matic.

<u>Pneus</u>: 185 HR-14 XVS (AV et AR). <u>Velocità Max</u>: 181 oppure 190 Km/h (177 e 180 Km/h con C-Matic).

CX 2400 GTI

Caratteristiche specifiche invariate, inoltre:

leva del cambio cromata, cornice parabrezza inox, lo sforzo al pedale della frizione adotta una servo assistenza idraulica.





Motore: 2347cc alimentato ad iniezione.

Cavalli: 128 DIN a 4800 airi. Trasmissione: a 5 velocità. Pneus: 185 HR-14 XVS (AV et AR).

Velocità Max: 190 Km/h.

CX 2400 PRESTIGE - PRESTIGE IN-**JECTION**

Caratteristiche specifiche inva-

Lo sforzo al pedale della frizione adotta una servo assistenza idraulica.

Motore: 2347cc anche alimentato ad iniezione.

Cavalli: 115 DIN a 5750 giri oppure 128 DIN a 4800 giri (iniezione).

Trasmissione: a 5 velocità oppure 3 velocità C-Matic.

Pneus: 185 HR-14 XVS (AV et AR). Velocità Max: 181 oppure 190 Km/h (177 e 180 Km/h con C-Matic).

CX 2500 DIESEL SUPER - PALLAS

Caratteristiche specifiche invariate, inoltre: leva del cambio cromata.

Motore: 2500cc a ciclo Diesel. Cavalli: 75 DIN a 4250 giri. Trasmissione; a 4 velocità (5 in opzione).

Pneus: 185 SR-14 ZX (AV) e 175 SR-14 ZX (AR).

Velocità Max: 147 Km/h (156 Km/h a 5 velocità).

CX 2500 DIESEL LIMOUSINE

Sul telaio allungato della Prestige, viene montato il motore 25-00cc a gasolio aspirato.

Le finiture sono di livello "Super" (inferiore a Pallas), ma sono presenti i vetri elettrici posteriori.

La quinta marcia è di serie. Motore: 2500cc a ciclo Diesel. Cavalli: 75 DIN a 4250 giri Trasmissione: a 5 velocità.

Pneus: 185 SR-14 ZX (AV) e 175

SR-14 ZX (AR).

Velocità Max: 147 Km/h (156 Km/ h a 5 velocità).

AM 1981

Su tutti i modelli: viene modificata la console centrale con nuovo posacenere a cassetto.

Il dispositivo di diffusione del liquido lava vetro è solidale con il braccio tergitore in luogo dei tipici ugelli sul cofano.

Sono presenti condotti di riscaldamento per i posti posteriori.

Tutte le CX hanno il cambio a 5 velocità di serie tranne la Reflex. Le Diesel, le GTi e le Prestige hanno nuovi rapporti di trasmissione.

Tutti i modelli a benzina a trasmissione meccanica adottano un "econoscopio" sulla lunule. Chiusura centralizzata su tutte le CX.

CX REFLEX - CX ATHENA



La CX Athena ha il cambio a 5 marce di serie, la Reflex ha il servosterzo DiRaVi di serie.

Pannelli di custodia metallici privi di loghi "Reflex" o "Athena".

CX 2400 PALLAS - PALLAS INJECTION

La 2400 alimentata a carburatori incrementa la potenza da 115 a 120 CV DIN.

Prestazioni pressoché invariate. Pallas: un cambio automatico ZF a tre velocità rimpiazza il vecchio semi C-Matic.

La posizione del selettore è visualizzata su un display luminoso alla base della lunule.

Pannelli di custodia metallici privi di loghi.

CX 2400 PRESTIGE - PRESTIGE IN-JECTION

Identiche modifiche del modello 2400 PALLAS.

Modanature laterali di dimensioni maggiori.

CX 2400 GTI

Spoiler posteriore in materiale sintetico nero montato sul portello del baule: una caratteristica che nel corso degli anni verrà estesa pressoché a tutte le versioni fino alla fine della produzione della berlina.

Maniglie delle portiere nere. Pannello di custodia di diversa foggia in plastica nera: a partire da AM 1982, verrà adottato su

tutte le CX "corte".

CX 2500 DIESEL SUPER - PALLAS - LIMOUSINE

Trasmissione a 5 velocità di serie. Pannelli di custodia metallici privi di loghi.

Velocità Max: 156 Km/h.

AM 1982

Da questo Anno-Modello non è più disponibile la versione a carburatore per il motore 2400.

I parafanghi anteriori sono più

larghi nei pressi della zona passa ruota per la presenza su alcune versioni dei pneumatici di maggiori dimensioni, i TRX 190. Nuove etichette di identificazione del modello sul posteriore.

Si tratta delle barrette nere con caratteri in rilievo cromati che caratterizzeranno tutte le Citroën degli anni '80 fino alla comparsa della XM che proporrà nuovi loghi.

I pannelli di custodia, tranne quelli della Prestige e della Limousine, sono conformi a quelli già visti sulla CX GTi: di plastica nera e di foggia più coprente.

CX REFLEX - CX ATHENA

La CX Athena ha il cambio a 5 marce di serie.

CX 2400 PALLAS INJECTION

La 2400 è disponibile solo ad iniezione con potenza di 128 CV DIN.

Prestazioni pressoché invariate. Regolatore di velocità in opzio-

Pneus: TRX 190 65HR390.

CX 2400 PRESTIGE INJECTION

Identiche modifiche del modello 2400 INJECTION PALLAS.

Regolatore di velocità in opzione.

Pneus: TRX 190 65HR390.

CX GII

Vetri elettrici posteriori.

Regolatore di velocità in opzione.

Pneus: TRX 190 65HR390.

CX 2500 PALLAS D - LIMOUSINE

Trasmissione a 5 velocità di serie.

La Limousine adotta accendisigari sulle portiere posteriori come la Prestige.

Velocità Max: 156 Km/h.

AM 1983

La gamma CX è oggetto di una significativa ristrutturazione e di una revisione dei nomi commerciali in conformità alla nuova semantica apparsa a fine 1982 con la gamma BX.

La mascherina sul frontale è interamente nera e inverte l'inclinazione ora in raccordo con l'andamento del cofano.

A marzo 1983 I motori Diesel sono disponibili anche sovralimentati da una turbina Garrett.

Nuova grafica alle cifre della strumentazione di bordo arancio chiaro su fondo nero, detta "carré" per l'aspetto squadrato dei caratteri.

Chiusura centralizzata di serie su tutti i modelli, accensione elettronica su tutti i modelli a benzi-

Da questo Anno-Modello tutte le CX hanno il servosterzo DiRaVi di serie, alza cristalli elettrici almeno anteriori e preequipaggiamento stereo, retrovisori regolabili dall'interno e sedile guida basculante.

CX 20 - CX 20 TRE

Sono i nuovi nomi commerciali delle vecchie "Reflex" e "Athena".

La 20 TRE gode però di una finitura pressoché identica al livello "Pallas", con la sola esclusione del battitacco cromato.

Attenzione: questa 20 TRE non va confusa con l'omonima 20 TRE su Serie 2, allestita solo per alcuni mercati tra cui quello italiano.

CX PALLAS IE

Nuova denominazione commerciale anche per la 2400 Pallas Injection.

CX GTI

Nessuna novità tranne quelle descritte nelle osservazioni generali.

CX PRESTIGE IE



Nessuna novità tranne quelle descritte nelle osservazioni generali.

CX PALLAS D - LIMOUSINE D

Nessuna novità tranne quelle descritte nelle osservazioni generali.

CX 25 RD TURBO - TRD TURBO

Versioni presentate ad Aprile 19-83.

Il motore a gasolio viene sovralimentato da una turbina Garrett TO3.

Arriva così a 95 CV e a 174Km/h. Il livello RD è un po' più povero, sprovvisto di modanature cromate lungo la linea di cintura, di cuscinetti ai braccioli delle portiere e dotato di maniglie nere.

Il livello TRD è assimilabile a quello della PALLAS IE a benzina. Rispetto alla versione Diesel aspirata, è presente una barra stabilizzatrice di diametro maggiore, spoiler posteriore tipo GTI e contagiri.

Sui primi esemplari la distribuzione è gestita da una catena di ingranaggi, molto presto viene adottata la classica cinghia.

Motore: 2500cc a ciclo Diesel. Cavalli: 95 DIN a 3700 giri. <u>Irasmissione</u>: a 5 velocità. <u>Pneus</u>: TRX 190 65HR390. <u>Velocità Max</u>: 174 Km/h.

AM 1984

Viene pensionato lo storico 234-7cc derivato dalla vecchia DS2-3.

In realtà il "nuovo" 2500cc altri non è che il solito propulsore con diverso alesaggio.

La denominazione per questi modelli benzina è caratterizzata dal prefisso "CX 25" già visto a fine AM 1983 per le Turbodiesel.

CX 20 - CX 20 TRE

Caratteristiche invariate.

Ad Aprile 1984 viene lanciata la serie speciale "Leader" dotata di un'accattivante livrea metallizzata bicolore ottenuta con due toni di grigio.

7000 gli esemplari costruiti. Questa serie, su base 20, è dotata di quinta marcia di serie, vetri tinti, spoiler posteriore e copri ruota specifici.

A giudizio dello scrivente, si tratta di un insieme estetico molto riuscito.

CX 25 PALLAS IE

Nuova cilindrata e nuova denominazione commerciale.

Motore: 2500cc alimentato ad iniezione.

Cavalli: 138 DIN a 4800 giri.

<u>Trasmissione</u>: a 5 velocità.

<u>Pneus</u>: TRX 190 65HR390.

<u>Velocità Max</u>: 202 Km/h (196 Km/h con trasmissione automatica ZF).

CX 25 GTI

Nuova cilindrata e nuova denominazione commerciale. Caratteristiche come PALLAS IE senza la trasmissione automatica in opzione.

CX 25 PRESTIGE IE

Nuova cilindrata e nuova denominazione commerciale. Caratteristiche come PALLAS IE.

CX 25 PALLAS D

Da Marzo 1984 viene abbandonata la catena di distribuzione in favore della cinghia.

CX 25 RD TURBO - TRD TURBO - LIMOUSINE TURBO

Cessa di esistere la Limousine aspirata, la versione "lunga" è proposta con sovralimentazione.

AM 1985

Entriamo nell'ultimo annomodello della Serie 1.

Le novità non mancano, in particolare assistiamo all'ultima evoluzione della CX prima della presentazione dell'imminente Serie2: la straordinaria CX 25 GTi TURBO.

Su tutti i modelli viene adottato un indicatore livello olio temporizzato.

Ormai tutte le versioni tranne "CX 20", montano lo spoiler posteriore.

CX 20 - CX 20 TRE

Caratteristiche invariate.

CX 25 PALLAS IE

Caratteristiche invariate.

CX 25 RI

Nuovo modello che associa all'allestimento della 20 TRE, la motorizzazione 2500cc iniezione propria della 25 GTi e della 25 PALLAS INJECTION.

Scarsamente venduta alla sua epoca, è praticamente introvabile ai giorni nostri.

CX 25 GTI

Caratteristiche invariate.

CX 25 PRESTIGE IE

Caratteristiche invariate.

CX 25 GTI TURBO

Presentata ad ottobre 1984, si tratta dell'ultima grande evoluzione della CX su Serie 1.

Il 2500cc benzina viene sovralimentato tramite una turbina Garrett T3.

La potenza arriva a 168 CV DIN per una velocità massima raggiunta di 220 Km/h.

M o l t o c o m p l e t o l'equipaggiamento interno dotato di regolazione elettrica del retrovisore lato passeggero, rivestitura del volante in pelle, oltre a quanto già previsto per GTI aspirata.

La strumentazione all'interno della lunula è a classici elementi rotondi anticipando quella della Serie 2 (simile ma non uguale), i paraurti sono in tinta con la car-





rozzeria, i cerchi ruota in lega sono specifici di modello così come è specifico lo spoiler posteriore più grande di quello per le altre versioni.

Il "tappo" volante è attraversato da 2 filetti rossi e presenta la scritta "Turbo".

La "T" stilizzata di Turbo compare anche alla base della presa d'aria sul cofano motore e sui pannelli di custodia al posto del logo "GTi" tipico della versione aspirata.

Da febbraio 1985 è disponibile il sistema ABS in opzione.

Se le GTi Turbo Serie 1 sono assai rare essendo state prodotte per soli 8 mesi, quelle dotate anche di ABS sono forse le CX più rare in assoluto.

Lo scrivente non ha mai avuto occasione di esaminarne un solo esemplare.

<u>Motore</u>: 2500cc ad iniezione sovralimentato con turbina Garrett T3. <u>Cavalli</u>: 168 DIN a 5000 giri. <u>Trasmissione</u>: a 5 velocità. <u>Pneus</u>: TRX 210 55VR390. <u>Velocità Max</u>: 220 Km/h.

CX 25 PALLAS D

Caratteristiche invariate.

CX 25 RD TURBO - TRD TURBO -LIMOUSINE TURBO

Caratteristiche invariate. Nuovo indicatore sovra pressione turbo a spia luminosa in luogo dell'indicatore ad ago.

LE BREAK

Naturalmente le Break seguono le modifiche estetiche esterne comuni alle berline.

AM 1980

Anche le Break benzina di bassa gamma adottano il nuovo propulsore PRV 1995cc.

Un solo modello adotta questo

motore, la CX REFLEX.

Proseguono ad essere prodotte le CX 2400 SUPER e le CX 2500 SUPER D alimentate a gasolio.

AM 1981

Finalmente anche la Reflex viene dotata di DiRaVi.

In ottobre, esce una serie limitata di Break particolarmente accessoriate e denominate "Evasion".

Dotate di tetto apribile ed in vinile, nonché di ruote in lega leggera, hanno motorizzazione 240-0 benzina iniezione oppure 2500 a gasolio.

AM 1982

Scompare la denominazione "Super" anche dalle Break 2400 benzina e 2500 Diesel che adottano la denominazione "Reflex". La 2400 Reflex può avere in opzione cambio automatico ZF.

AM 1983



La nuova semantica interessa anche le Break: la Reflex Diesel diventa CX 25 D, la 2400 benzina CX IE, le benzina di bassa gamma CX 20.

AM 1984

La 2400 a benzina adotta il 250-Occ e diventa **CX 25 TRI**.

Il propulsore diesel sovralimentato viene montato anche sulla Break che assume denominazione commerciale CX 25 TRD TUR-BO, la stessa della berlina.

A Marzo sono presentate due Break a vocazione utilitaria, le "**Enterprise**".

Sono motorizzate con il 1995cc PRV della CX 20 e con il 2500cc diesel aspirato della CX 25 D.

AM 1985

Nessuna novità di rilievo.

POSTFAZIONE

Non è stato facile farsi largo nella sterminata giungla di modelli, versioni e denominazioni commerciali spesso ridondanti o pretestuose.

A fronte di dubbio, ho preferito omettere che non fare affermazioni che potrebbero essere false.

Ad esempio, sulla guida della rivista "Gasoline" è presente per gli AM da 1982 in avanti una CX 25 D berlina non Pallas, ma io non ne ho memoria alcuna e lo stesso testo "La CX de mon pere" non ne fa menzione esplicita.

Può essere possibile che in realtà nessuno ne abbia davvero memoria.

In ogni caso, in altra rivista europea di Club (non dirò quale) ho notato errori molto grossolani sicuramente assenti dalle pagine di "SpaCXzio".

Gli appassionati di CX italiani possono quindi dirsi fortunati...

BUON COMPLEANNO... ANDREA

Di Francesco Marigo

Posto individuato.
Parcheggio a S, semplice.
Freccia, retro, sterzo.
Secondo tentativo.
Parcheggio perfetto.

Andrea deve ancora abituarsi agli ingombri della sua nuova C5 Tourer.

Un'auto che sicuramente lo appaga, lo soddisfa.

Al momento di staccare l'assegno per l'acquisto aveva avuto qualche remora a portarsi a casa una grossa francese.

Era come se la vocina della coscienza gli avesse chiesto: "e se poi te ne penti?"

Ma quella macchina gli era piaciuta subito, appena provata

Come subito non gli erano piaciuti i preventivi dei concessionari di altri marchi, per lo più quelli tedeschi. I suoi due bambini la avevano voluta rossa, ed Andrea, che la comprava principalmente per le necessità loro, li aveva accontentati, abbandonando l'idea del nero.

Finita la manovra Andrea si dirige verso la porta di casa, decisamente stanco per la giornata faticosa appena terminata.

La bambina, Giulia, gli corre subito incontro, mentre Pietro, il piccolo, lo saluta distrattamente e torna subito ai suoi giochi.

La moglie di Andrea ha già preparato la cena.

Una succulenta cotoletta surgelata passata dal freezer alla carbonizzazione in tempi prossimi allo zero.

Le doti culinarie di Marta non erano mai state particolarmente brillanti, ma Andrea non la aveva sposata per quello.

E nemmeno per i suoi gusti musicali.





Dopo la cena egli prende il computer portatile e sprofonda nel sofà, in quella fase di quasi completo abbandono al cazzeggio che solo chi ha avuto una giornata pesante può capire davvero.

I bambini già a letto e Marta che si avventura in una delle sue classiche e frequenti telefonate, di quelle che ti allungano la vita, con la madre, gli lasciano campo libero per navigare a vista nel mare magnum di internet

Dopo aver risposto ad un paio di e-mail Andrea entra nel regno del pettegolezzo e dell'esibizione: i social network.

Più volte abbozza un sorriso ed un accenno di risata scorgendo scene divertenti o leggendo frasi buffe postate dai suoi amici, per lo più suoi vecchi compagni di università.

Fino a quando non si imbatte in un annuncio di vendita linkato da un suo compagno di infanzia appassionato di macchine improbabili.

Una bella Fiat Argenta prima serie, in condizioni impeccabili, era in vendita in Emilia Romagna.

L'Argenta aveva sempre fatto impazzire Andrea.

E, per ragioni un tantino differenti, anche i genitori dello stesso, che una Argenta la avevano avuta davvero, anche se per poco tempo.

Entrato nel sito di annunci gratuiti da cui proveniva il link, Andrea legge con passione la breve descrizione dell'oggetto.

In un attimo gli passa per la testa di contattare Bruno, l'inserzionista, e di portarsi a casa quel cimelio a buon mercato, ideale per il giro della domenica.

Subito viene riportato alla cruda realtà da Marta che, sempre al telefono, inizia una delle solite filippiche ai danni della propria automobile, una incolpevole Opel.

Perché è vecchia; perché è piccola; perché consuma tanto; perché si rompe sempre.

E la madre di Marta, orgogliosa della propria Classe A, a dare man forte alla figlia dall'altro capo dell'apparecchio.

Andrea non ha mai sopportato queste situazioni.

Aveva più volte ripetuto a Marta che a dieci anni una macchina non è necessariamente da buttare, che in passato ci si adattava alle minuscole 500 e 600 mentre quasi quattro metri di macchina non sono poi così pochi, che i consumi alti dipendono spesso dallo stile di guida sregolato e inutilmente aggressivo, che se si tengono i tergicristalli sempre accesi poi il motorino non ce la fa e si rompe.

Tutto ciò non aveva rilevanza: era lui che non capiva niente e che le doveva comprare la nuova Audi.

Uguale a quella della sua "compagna di parrucchiere".

Non c'è molto da fare in questi casi.

Prima o poi la A1 sarebbe entrata nel loro ménage.

E la Argenta mai avrebbe potuto dire la sua.

Tuttavia in Andrea, scemata la frustrazione che sempre più spesso provava, permane una certa curiosità per quel mondo a lui sempre negato delle auto d'epoca.

Rapidamente passa in rassegna i pochi annunci delle Argenta in vendita in Italia.

Poi si interessa alle 132, modello da cui la Argenta derivava.

Infine capita su una Citroën.

Una CX.

Era apparsa in basso alla pagina web, tra le inserzioni della stessa categoria di oggetti.

Ha attirato la sua attenzione perché di un colore insolito, un beige dorato che la fa sembrare un lingottone sagomato.

Un colore molto strano, che nel nostro Andrea subito fa un certo effetto.

Lui lo conosce bene quel colore, e conosce bene quel tipo di vettura.

Sembra proprio l'auto su cui viaggiava Marta, sua attuale moglie, quando si videro per la prima volta.

Lei aveva diciassette anni e si stava recando, un po' costretta, alla Santa Messa domenicale con la sua famiglia.

Una abitudine molto radicata nella religiosa famiglia di lei, come lo stesso Andrea constaterà negli anni successivi.

Quella bionda ragazzina, con la fluente chioma irrealisticamente abbinata alla macchina, fu una più che valida motivazione, per il ragazzo, di santificare anch'egli le feste.

Fissando lo schermo del portatile con sguardo vuoto Andrea ripensa a quanto ardentemente aspettava che dalla curva a gomito prima della chiesa comparisse quel lingottone, da cui sarebbe uscita quella persona per lui tanto preziosa.

L'imbambolamento dura poco, e rapide le dita tornano a picchiettare sui tasti.

Aggiustandosi gli occhiali Andrea mette a fuoco le foto della vettura, la descrizione della stessa, il prezzo.

Stampato il tutto nella sua memoria, salva la pagina nei preferiti e termina la navigazione.

Timoroso che Marta, ormai pros-





sima a concedere un po' di tregua al cordless, lo scopra, lo sgridi e, in modo subdolo, lo punisca.

Andrea è solo in ufficio.

Ha terminato il suo compito in anticipo rispetto al previsto e ora si concede una pausa.

Nei paraggi non si ode il vociare dei colleghi burloni e chiassosi, e questo dona una pace surreale all'ambiente.

Andrea riapre la pagina internet che aveva salvato tra i preferiti.

La contempla indeciso per pochi secondi.

Poi prende il cellulare e compone il numero di Renato, l'inserzionista.

Risponde la voce di un anziano che, senza troppi formalismi, lo invita ad andare a vedere la vettura.

La breve conversazione si allontana ben presto dall'oggetto della transazione e viene portata dal vecchio sulle nuove tecnologie.

Lui di internet non si fida, dice con voce decisa.

Ripete un paio di volte che l'annuncio era stato una idea dell'insistente nipote e che lui non era d'accordo.

Conclude consigliando all'interlocutore di presentarsi con buone intenzioni perché lui, agricoltore amante della caccia, detiene ancora il porto d'armi.

**

Subito dopo aver riagganciato, Andrea resta immobile per qualche istante con gli occhi sbarrati. Il suo cuore batte velocemente.

Ha appena rivissuto la stessa identica situazione di quella calda sera d'estate in cui chiese a Cesare, il padre di Marta, la mano della figlia.

Cesare era un ex generale dell'esercito, e il suo monito di padre premuroso fu subito preso in grande considerazione dal futuro genero.

Le Beretta della sua collezione privata che gli mostrò dopo il caffè fecero un grande effetto.

Questo è un segno del destino, pensa Andrea emozionato e per nulla impaurito.

Quella CX deve venire a casa con lui!

Finito il turno Andrea, con la scusa degli straordinari, si reca in velocità dalla sua nuova "amante".



Preferisce cogliere subito l'occasione; ed evitare che il vecchio abbia il tempo di rispolverare archibugi.

I cerchi in lega della C5 si infangano con impensabile facilità nella proprietà dell'agricoltore, il quale appare repentinamente alla vista della luce dei fari.

Uomo di poche parole, Renato intima al giovane ingegnere di aspettare lì dove si trova, e scompare parlottando tra sé e sé.

Ricompare dalla stradina che proviene dal fienile alla guida della CX.

Sceso dall'auto l'anziano squadra Andrea, il quale inizia a raccontare di quanto quella macchina significhi per lui, di quanti ricordi egli abbia associati ad

essa.

Il giovane interrompe l'esternazione del proprio flusso di emozioni non appena ritrova negli occhi dell'interlocutore lo stesso sguardo che il suo medico di base ha quando gli si racconta la storia della propria vita.

Andrea finge di analizzare le condizioni di motore, carrozzeria ed interni, ben sapendo di non avere la benché minima competenza in merito.

Non cerca di trattare sul prezzo, memore del carattere del vecchio, il quale si dimostra, nella sua antipatia, un ottimo affarista.

E se ne torna a casa con in tasca la ricevuta di un acconto versato. **

Nel tragitto verso Marta, Giulia e Pietro, i pensieri di Andrea si susseguono velocemente.

Per prima cosa bisogna effettuare il passaggio di proprietà.

Poi bisognerà trovare qualcuno che sappia metterci le mani, sebbene i lavori da fare non sembrino tanti.

E, alla fine, bisognerà presentarla alla famiglia.

I bambini la adoreranno, ma Marta?

In cuor suo Andrea sa che non si adirerà di fronte a quel lingottone.

E comunque il giovane ingegnere ormai ha deciso.

Si è fatto un regalo.

Un regalo di compleanno.

Per i suoi quarant'anni.













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.:

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.