

Anno Quinto

SPACXZIO

Numero Dieci

Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 con il numero 1867



***Dossier:
CX Serie 2
SM Chapron***



SPAC XZIO



SPAC XZIO

ANNO V NUMERO DIECI
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.
Di Pietro R.
Giovannelli F.
Lucchetta F.

Foto:

Baiocchi M.
Lucchetta F.
Marigo F.
Siccardo M. (copertina)

La foto di pagina 20 è pubblicata su
autorizzazione dei genitori del minore.

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 2007

E se domani e sottolineo
se..., pag. 3

Di Maurizio Venturino, Vice-
presidente del CX Club Italia

Smog, pag. 5
Di Francesco Giovannelli

Dossier Serie 2, pag. 6
Di Mario Siccardo, Respon-
sabile Relazioni esterne del
CX Club Italia

Le SM Chapron, pag. 10
Di Maurizio Baiocchi, Vice-
presidente dell'SM Club Ita-
lia

CX e parenti, pag. 15
Di Francesco Lucchetta

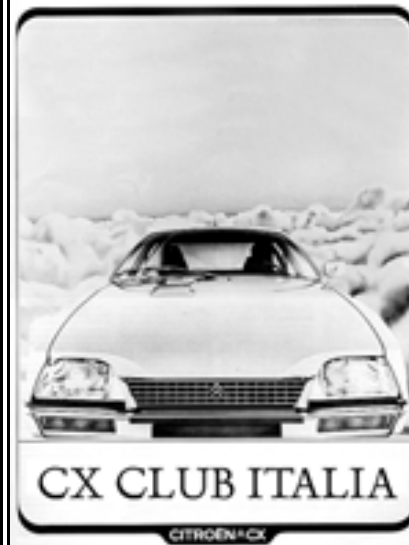
L'originalità assoluta: frutto
avvelenato?, pag. 18
Di Roberto Azzena

Il valore della Dyane, pag.
21
Di Francesco Marigo

Quando le auto avevano i
Jeans, pag. 23
Di Renzo Di Pietro

Accessori, pag. 24

ADOTTA UNA CX !!!



CX CLUB ITALIA

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

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

Pregliamo tutti i Soci che fossero
dotati di posta elettronica di for-
nire il loro indirizzo alla sede del
Club (info@cxclub.it).
Ciò consentirà, in caso di neces-
sità di comunicare più rapida-
mente, a costi ridotti.



E SE DOMANI E SOTTOLINEO SE...

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Il racconto seguente è frutto di pura fantasia.

Ogni riferimento a persone o fatti reali attuali o venturi è semplicemente casuale.

Tuttavia, a volte, anche le storie fantastiche al limite dell'assurdo o del grottesco contengono verità che dovrebbero indurre a riflettere...

Chi mai avrebbe immaginato, alla fine del XIX secolo, che l'uomo avrebbe passeggiato nello spazio oppure esplorato gli abissi più profondi?

Il clima dell'estate del 2175 era stato particolarmente mite.

Nella pianura padana le temperature medie si erano attestate sui 20 gradi centigradi.

Nulla a che vedere con la rigida estate di tre anni prima, allorché si dovette far ricorso all'uso del riscaldamento con spese addirittura superiori a quelle sostenute dai nostri avi, quando il gasolio costava duemila lire al litro.

L'utilizzo obbligatorio e generalizzato dell'energia eolica e fotovoltaica avrebbe dovuto portare un abbattimento dei costi sebbene lo Stato ne detenesse il monopolio in spregio alle liberalizzazioni avvenute all'inizio del XXI secolo.

Così non era avvenuto poiché nel mondo quasi tutti i governi avevano adottato un metodo impositivo a forfait.

Qualsiasi fornitura di servizi essenziali (luce, gas, acqua) doveva essere comunque profumatamente pagata secondo quanto deciso dal potere, anche se l'utente non ne usufruiva mai.

Del resto ormai da un secolo si pagava l'aria respirata.

Ciò aveva consentito di pareg-

giare i conti pubblici, in gravissimo deficit in tutte le Nazioni, dopo la grande depressione del 2029.

Ma come si era giunti ad uno sconvolgimento climatico tanto grave, esattamente opposto a quanto i cosiddetti esperti prevedevano fin dalla fine del XX secolo?

A quei tempi si parlò molto e forse pure a sproposito di effetto serra e di polveri sottili.

Si disse che le temperature si stavano innalzando in maniera anomala ed esponenziale rispetto ai secoli precedenti.

Si ipotizzò addirittura un loro aumento superiore a sette gradi centigradi nel 2070.

Non si volle tenere conto delle fluttuazioni normali tra un anno e l'altro che ammettono picchi di variazione sia verso l'alto sia verso il basso.

I ricercatori più seri avevano ammonito che quelle diversità climatiche potevano essere considerate accettabili e soprattutto solo in parte dovute all'opera dell'uomo.

Non soltanto: avevano dimostrato che il fenomeno non era proprio della terra, ma comune

a tutti i pianeti del sistema solare ed ineluttabile in quanto dovuto ad un innalzamento della temperatura del sole.

Non li si volle ascoltare.

Quasi tutti gli Stati firmarono vangeliche di protocolli al fine di ridurre l'inquinamento.

Senza ottenere risultati di sorta.

La media dell'epoca, indotti dalle multinazionali dell'auto che dovevano spingere a tutti i costi la vendita del nuovo, cercarono di sensibilizzare le popolazioni sul danno incommensurabile causato dall'uso di veicoli con più di dieci anni di vita.

Trascurando fonti di inquinamento ben maggiori, quali le industrie e gli impianti di riscaldamento.

Vi furono Paesi che, agli inizi del XXI secolo, impedirono addirittura la circolazione ai veicoli più "vecchi".

La situazione precipitò il 2027.

Fu l'anno della svolta.

A poco a poco i movimenti ambientalisti più radicali, appoggiati da politici senza scrupoli, presero il sopravvento.

Nell'arco di un anno conquistarono il potere in tutti i Paesi del mondo.

Iniziando dall'Europa, ventre molle dell'intero pianeta, con l'Italia in prima fila.

I novelli, improvvisati ed improvvisi governanti proibirono imme-

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.



diatamente l'utilizzo dell'energia derivante dal petrolio.

Ciò, non ostante le sue scorte fossero ancora abbondanti dopo la scoperta di molti nuovi giacimenti avvenuta cinque anni prima.

Quest'ultimo fatto ne aveva cospicuamente ridotto i costi: il barile era quotato circa 29 dollari.

I suoi bassi prezzi lo rendevano ancora estremamente conveniente, quindi le aziende non erano preparate ad un repentino mutamento della politica energetica: perché investire nella ricerca di fonti alternative?

Tuttavia i governanti furono irremovibili: riconvertire nel giro di un anno e senza alcun incentivo tutti gli impianti (industriali e domestici) al metano.

Successivamente, nel giro di due lustri, tempo previsto per la messa a punto delle nuove tecnologie, sarebbe stata ammessa solo l'energia fotovoltaica od eolica.

Conseguenza ovvia di questo provvedimento fu il blocco totale ed eterno di tutti i veicoli alimentati a benzina ed a gasolio. Fu il crollo dell'economia (2029). La disoccupazione, l'inflazione, il mercato nero, le tessere annarie: l'esatta replica di quanto avvenuto un secolo prima.

Corsi e ricorsi storici...

La furia iconoclasta degli estremisti, resi folli dall'ignoranza scientifica, giunse al punto di distruggere tutto ciò che in passato era stato fatto funzionare dai derivati del petrolio: ad esempio non vi era più traccia dei musei delle automobili.

Ma si fece di peggio: furono create delle pattuglie, subito messe al bando, ma sotto sotto finanziate dalle amministrazioni comunali, allo scopo di scovare i possessori di veicoli "inquinanti".

Questi venivano distrutti sul posto

tra le urla festanti delle guardie dell'ambiente ed i loro proprietari messi alla gogna sulle pubbliche piazze, esattamente come avveniva nel medio evo.

Successivamente tale barbaro metodo venne abbandonato, i possessori erano "solo" arrestati e tradotti in carcere in attesa di giudizio.

Inevitabilmente subivano una condanna proporzionale all'anzianità del mezzo ed alla sua cilindrata.

Si mise in atto una nuova rivoluzione culturale.

Inoltre, considerato che, non ostante tutto, il tasso di CO₂, principale responsabile dell'effetto serra, non era diminuito in maniera significativa secondo le aspettative, gli studiosi pensarono che la soluzione migliore fosse lo sterminio indiscriminato dei ruminanti.

Essi infatti ne producevano un quantitativo cinque volte superiore rispetto a quello generato dai veicoli.

Per legge vi fu l'obbligo di chiusura di tutti gli allevamenti ed il divieto del consumo della carne bovina.

L'annientamento di ogni attività derivata dal petrolio e l'eliminazione delle vacche sembrò dare ragione agli ambientalisti ad oltranza.

Nel giro di un trentennio (e siamo ormai arrivati a cavallo del 2060) il clima del pianeta si stabilizzò.

Ma il prezzo pagato fu altissimo.

Come al solito a portare le conseguenze maggiori furono i più deboli: gli anziani ed i bambini.

Il deficit alimentare sopravvenuto in seguito alla grave crisi economica del 2029, cui seguirono diversi anni di carestia, e la limitazione dell'uso di

proteine animali provocò un'ecatombe in quelle due categorie di persone.

Ma in compenso riasestò i conti di tutti gli enti di previdenza del mondo.

Ci vollero circa 50 anni per normalizzare la situazione planetaria.

Nel frattempo la popolazione si era pressoché dimezzata, anche per l'elevato numero di vittime effetto di una serie di conflitti provocati dalla ricerca spasmodica di terre fertili e di fonti energetiche alternative al petrolio.

Tuttavia, alla fine del XXI secolo si intravedeva finalmente la luce alla fine del tunnel.

Ma...

La "pulizia" del pianeta ottenuta ad ogni costo in così breve tempo portò alla rottura di quei sottili equilibri faticosamente instaurati nell'arco di millenni.

Per esempio, per quel che riguarda l'uomo, il suo sistema cardiorespiratorio si era adattato, nei secoli, all'aumento ed alla variazione della tipologia dei fattori inquinanti.

Soprattutto dalla seconda metà del XX secolo, quando fin dai primi mesi di vita, in carrozzina, i bambini respiravano quantità notevoli di CO, CO₂, NO_x e polveri sottili di varie misure.

A poco a poco, l'apparato alveolare si sviluppò, i globuli rossi si modificarono al fine di trasportare una quantità sempre maggiore di emoglobina, il rapporto ventilazione perfusione ne beneficiò.

Insomma la lenta esposizione ai veleni aveva reso gli organismi immuni ai veleni stessi.

Verso il 2000, non ostante tutto ed a dispetto di tutti gli allarmisti la vita media si allungò.

Le repentine mutazioni ambientali rispetto ai tempi di adattamento necessari a tutti gli esseri viventi, animali e vegetali,



(centinaia di anni), anziché indurre ulteriore miglioramento sortirono inconvenienti a volte letali.

Gli effetti dannosi iniziarono a riscontrarsi dal 2150 circa.

Gli uomini, non più avvezzi a respirare aria così ricca di ossigeno, furono sottoposti ad una iperossigenazione che poteva inibire il feed-back respiratorio.

Ancora una volta furono soprattutto gli anziani a subire le peggiori conseguenze andando incontro a morti improvvise dovute ad episodi di apnea prolungata. La maledizione di Ondina era ritornata.

La conoscenza dell'evoluzione delle varie specie non era servita a nulla agli integralisti dell'ambientalismo.

Per la scomparsa totale dell'effetto serra concomitante ad un raffreddamento del sole la temperatura del pianeta cominciò a calare.

E lo fece molto più velocemente di quanto fosse progredita verso l'alto.

I ghiacciai si riformarono, si estesero a dismisura, scesero verso valle.

In Italia arrivarono a lambire città come Milano e Torino.

Per sfuggire al freddo le popolazioni furono costrette a migrare verso il sud.

La fragile economia subì un nuovo tracollo.

Le coltivazioni, per ironia della sorte, furono possibili soltanto in immense serre.

La pianura padana non fu più in grado di produrre una sufficiente quantità di alimenti per la pur ridotta popolazione.

Arrivò una nuova carestia.

I lupi la facevano da padroni, mentre altre specie di animali non sopravvissero e si estinsero per sempre.

La vita dell'intero pianeta si mo-

dificò.

Si andò popolandosi viepiù la zona paraequatoriale che beneficiava del clima tipico nelle zone temperate fino al XX secolo.

A questo punto il manoscritto scovato in modo avventuroso si interrompe bruscamente.

Mi venne riferito da alcuni novelli carbonari che il suo artefice, ricorso a carta e penna per aggirare il grande fratello che controllava la mente di tutti i computer del mondo, era riuscito a conservare miracolosamente la vecchia CX Pallas di famiglia, risalente al 1979, tramandata di padre in figlio da sette generazioni.

Scoperto in virtù di una delazione era stato trascinato via dalle guardie dell'ambiente subito dopo aver nascosto questa sua memoria.

Pare abbia avuto salva la vita solo perché la vettura in suo possesso era alimentata anche a GPL.

Tuttavia concluse i suoi giorni in carcere, condannato all'ergastolo, per la sola colpa di aver voluto conservare un brandello del suo e del nostro passato.

A lui onore e gloria imperituri.



SMOG

Di Francesco Giovannelli

Finalmente è arrivata la risposta del TAR Toscana alle richieste dei comitati cittadini Euro 0, gli unici che, secondo me, hanno lottato veramente per le "vecchie" auto, per le moto e quanto altro si possa muovere a motore!

Perché scrivo "vecchie" e non "d'epoca" visto che sto scrivendo per la rivista di un Club?

Perché le auto "d'epoca" (o storiche che dir si voglia) sono solo una PICCOLA parte delle "vecchie" auto circolanti...

E le CX sono ovviamente ancora meno!

Sono ormai quasi 4 anni che lottò per la libera circolazione delle vecchie auto, per un motivo solo: sono straconvinto che "BISOGNA SALVARE LE VECCHIE AUTO PER SALVARE LE AUTO D'EPOCA, NON VICEVERSA", mentre di solito altri cercano facili deroghe con il risultato di allungare l'agonia di codesta passione!

Questa è la verità: salvare per TUTTI la possibilità di circolare (indipendentemente dall'iscrizione a Club o a Registri), significa salvare per TUTTI la libertà di scegliere il proprio modo di vivere il motorismo.

Cambiare auto una volta all'anno o tenersi la stessa vettura tutta la vita deve essere una libera scelta del singolo e non l'imposizione di un politicante, estorta producendo dati FALSI.

Chi si attacca a deroghe e altri mezzucci per avere vita facile nell'immediato ACCETTA PER BUONI DATI FASULLI, creando un pericoloso precedente.

Invece i Comitati Euro 0 di Firenze hanno lottato e, finalmente, vinto questa guerra di libertà, cosa che i Club si sono RIFIUTATI



di fare un poco per pigrizia, un poco per paura di scontrarsi con i potentati locali...

Fanno eccezione i pochi che si sono impegnati in una generosa guerra contro le ingiustizie.

Questi ultimi hanno vinto, ma parzialmente, perché hanno ottenuto una sentenza STORICA: il TAR ha chiaramente detto che le auto a benzina Euro 0 POSSONO circolare perché inquinano abbondantemente meno delle Euro 3 DIESEL...

Sentenza che PUO' ribaltare completamente la vicenda dei blocchi euro 0 in TUTTA ITALIA, e dovunque in Italia ci siano simili ordinanze.

Sentenza che, comunque, secondo me, gli appassionati spesso non meritano, quando sento dire: "Gli appassionati di auto d'epoca DEVONO imparare a circolare di domenica" frase sulla bocca di molti collezionisti che non sono degni di questo nome...

Ma anche una parziale sconfitta, purtroppo, perché gli amministratori sono riusciti a salvarsi il "fondoschiema" grazie al fatto che chi ci ha rimesso per aver acquistato l'auto nuova NON SARA' rimborsato del danno subito, e non ci saranno pene per amministratori!

Ancora una volta l'Italia meschina dei privilegi vince.

Però, per fortuna, per una volta è riuscita a vincere un po' anche la nostra libertà, e di questo dobbiamo esserne felici e ringraziare l'impegno e lo sforzo dei comitati cittadini Euro 0 di Firenze, nonché il grande amico avvocato Riccardo Genti alla faccia di chi in maniera un poco falsa e un poco ignobile cerca solo i privilegi!

(N.D.R.: purtroppo nulla vieta alle amministrazioni di emettere nuove ordinanze, anche più restrittive: la guerra continua).

DOSSIER SERIE 2

Di Mario Siccato, Responsabile Relazioni Esterne

PREMESSA

Nel luglio del 1985, al tempo della presentazione della Serie 2, la CX era ormai agli sgoccioli.

Infatti nel 1984 (la CX aveva già 10 anni buoni sul groppone) si cominciò seriamente a porre le basi al nuovo progetto di ammiraglia che avrebbe poi visto la luce 5 anni dopo sotto forma di XM.

Proprio per questo motivo, si evitò un restyling più radicale (e costoso) e si ripiegò su quello ben più lieve che tutti conosciamo.

Il restyling più impegnativo che venne rifiutato, prevedeva una revisione totale e profonda del corpo vettura che avrebbe visto eliminati i gocciolatoi, unico elemento della CX che oggi appare decisamente datato sebbene non antiestetico.

Gli interni furono comunque pesantemente aggiornati, in quanto le ultime Serie 1 presentavano aggiornamenti tecnici

agli anni 80 disseminati un po' ovunque in modo assolutamente irrazionale, col risultato finale di evidente posticcio.

Nonostante tutto, la "CX 2" ebbe un successo che, se forse è esagerato definire strepitoso, certamente non lo è definirlo molto soddisfacente... forse neppure Citroën se lo aspettava.

Soprattutto nelle versioni TURBO 2 (sia gasolio che benzina) diventò un piccolo mito tra i ragazzi amanti del motorismo sui 23-24 anni dell'epoca.

Quelli, per capirci, che compravano Quattroruote ogni mese il primo giorno di edicola e poi si incontravano da qualche parte per commentarne il contenuto.

Quando sfrecciava una Turbo2 in autostrada, erano esclamazioni e sguardi ammirati...e non soltanto da parte dei Citroënisti di provata fiducia.

Negli anni tra il 1988-89 e il 93-94, essere superati da una Turbo2 in autostrada non era cosa affatto rara.





Insomma: proprio al crepuscolo della sua vicenda, la CX ebbe forse il culmine della venerazione e degli onori, infatti nel 1987 le vendite furono addirittura superiori a quelle del 1986 e parliamo di ben oltre 20.000 pezzi ad un paio di anni dall'uscita di produzione!

Pensate alla XM nella sua stessa fase di vita (quindi 1998) prodotta in 7.500 esemplari.

Ecco a voi vita, morte, miracoli e misteri della CX Serie 2, presentata nel luglio del 1985 e prodotta fino a maggio del 1989 con una "coda" di altri due anni per le Break.

Sono quindi 4 anni-modello pieni più altri 2 per le Break. Il problema era se orientare la discettazione partendo dai modelli oppure partendo dall' Anno-Modello.

Ho scelto quest'ultima soluzione. Buona lettura.

LE BERLINE

AM 1986 CX 20 RE

La base assoluta sulla quale si poggia l'intera riorganizzazione della gamma CX.

Fu praticamente ignorata in patria, dove i Francesi le preferivano la più sveglia e meglio rifinita 22TRS quando non le 25. Il motore era il noto PRV 1995cc già visto su Serie 1 a partire da AM 1980; questa "entry-level" (come si direbbe oggi) aveva interni ed esterni semplificati: mascherina nera (non in tinta con la carrozzeria), scudi paraurti privi di filetto cromato (quindi con le apposite scanalature tristemente vuote) e niente modanature cromate lungo la linea di cintura.

All'interno niente finiture ai pannelli portiere (quelle finto legno o satinato o nere) quindi sca-

nalature vuote, rivestimento selleria in tessuto piuttosto modesto anche se dal colore in armonia con la carrozzeria, gradevole e "allegro".

Presente comunque il Diravi e i vetri elettrici anteriori.

Niente cinture di sicurezza posteriori.

Orientamento dall'interno dei retrovisori anche se meccanico.

Motore: 1995cc (Tipo 829-A5)
Cavalli: 106 DIN a 5600 giri
Trasmissione: a 4 velocità, 5 solo in opzione, incredibile ma vero.
Pneus: 195/70 R14 MXL (AV) e 185/70 R14 MXL (AR).

CX 22 TRS

Stesso motore PRV della 20RE ma alesato a 2165cc, finiture più curate comprensive di filetti cromati ai paraurti, mascherina in tinta, e modanature cromate giro linea di cintura.

All'interno tessuto selleria più robusto, finiture ai pannelli portie-



re, cinture di sicurezza posteriori. Possibilità di avere l'opzione cuoio.

Con questo allestimento, ma con motore 1995cc in Italia venne commercializzata la nota **CX 20 TRE**.

Motore: 2165cc (Tipo J6TA500).
Cavalli: 115 DIN a 5600 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: 195/70 R14 MXL (AV) e 185/70 R14 MXL (AR).

CX 25 RI

Ecco qua il buon vecchio 2347cc Citroën del DS23 alesato a 2500cc il quale fece la sua prima comparsa già sulla Serie 1 per l'AM 1984.

Stesse finiture della CX 22 TRS, ma in più la possibilità di avere l'ABS.

Motore: 2500cc (Tipo M25/659).
Cavalli: 138 DIN a 5000 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: 195/70 R14 MXL (AV) idem (AR).

CX 25 GTI

Stesso motore della precedente ma con la possibilità di avere la trasmissione automatica, pneumatici TRX, un regolatore di velocità e gli interni "Vip" tipo la Gti Turbo (vedi).

CX 25 Prestige

Come sopra, ma corpo vettura a passo lungo e trasmissione solo automatica.

Vetri elettrici anche posteriori (anteriore guida non sequenziale però) e regolazione elettrica dei retrovisori dotati di sbrinatoria elettrica, accendisigari nei pannelli porta posteriori.

Possibilità di avere il tetto in vinile nero.

Clima di serie.

Non c'è la possibilità di avere tetto apribile elettrico.

CX 25 GTi TURBO

Stesse caratteristiche della 25 GTi, ma in più il noto e anelato "equipaggiamento VIP" di serie, ovvero: vetri elettrici anche posteriori, vetro anteriore guida an-

che sequenziale, accendisigari posteriori, retrovisori motorizzati e sbrinatori.

Computer di bordo, fendinebbia di serie.

Sovralimentazione mediante turbina Garret.

Motore: 2500cc (Tipo M25/662).
Cavalli: 168 DIN a 5000 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: 210/55 VR 390 TRX (AV) idem (AR).

CX 25 Prestige TURBO

Stesso allestimento e motorizzazione della 25 GTi TURBO su corpo vettura allungato della già descritta Prestige aspirata.

NOTA: in tutte le Turbo allungate o no, non c'è la possibilità di avere trasmissione automatica, per problemi di coppia. (D'altronde, ogni coppia ha i suoi problemi!).

CX 25 RD

Gasolio aspirato con finiture analoghe a CX 20 RE.

Motore: 2500cc (Tipo M25/660).
Cavalli: 75 DIN a 4250 giri.
Trasmissione: a 4 velocità, 5 solo in opzione.

Pneus: come CX 20 RE.

CX 25 TRD

Gasolio aspirato con finiture analoghe a CX 22 TRS.

Per il resto tutto come CX 25 RD ma trasmissione a 5 rapporti di serie.

CX 25 RD TURBO

Gasolio sovralimentato con finiture analoghe a CX 25 RI.

Motore: 2500cc (Tipo M25/648).
Cavalli: 95 DIN a 3700 giri.
Trasmissione: a 5 velocità.
Pneus: come CX 25 RI.

CX 25 TRD TURBO

Gasolio sovralimentato con finiture e opzioni analoghe a CX 25 GTi.

Quindi può avere a richiesta "VIP interiors", cuoio ecc. ecc.

Pneus: TRX in opzione.

CX 25 Limousine TURBO

Gasolio sovralimentato a passo lungo tipo "Prestige" ma con

finiture e opzioni analoghe a CX 25 TRD TURBO.

Caratteristiche meccaniche: come CX 25 TRD TURBO.

Clima solo in opzione quindi.

NOTA: interessante notare come l'unica CX col clima di serie sia la Prestige aspirata e turbo.

Le altre l'hanno tutte solo in opzione compresa la GTi TURBO 2.

AM 1987

CX 20 RE

Caratteristiche invariate.

CX 22 TRS

Possibilità di avere in opzione i "Vip Interiors".

CX 25 RI

Caratteristiche invariate.

CX 25 GTi

Caratteristiche invariate.

CX 25 Prestige

Caratteristiche invariate.

CX 25 GTi TURBO 2

Dotate di intercooler da luglio 1986.

Da gennaio 87 il computer di bordo viene sostituito da un sistema antifurto a tastierina sulla quale si compone una combinazione.

CX 25 Prestige TURBO 2

Dotate di intercooler da luglio 1986.

CX 25 RD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD TURBO 2

Dotate di intercooler da marzo 1987.

Cavalli: 120 a 3900 giri.

CX 25 TRD TURBO 2

Come sopra.

CX 25 Limousine TURBO 2

Come sopra.

AM 1988

Fa la sua comparsa il "marchietto rosso" alla base della razza e spariscono gli chevron incisi sul tappo volante.

Spariscono gli chevron (chissà perché) anche dalla targhetta



posteriore "Citroën" sul baule. La CX 25 Limousine TURBO2 e la CX 25 Prestige aspirata hanno medesimo equipaggiamento e medesima rosa di opzioni.

Sparisce la CX 25 RI.

Sparisce la CX 25 TRD. (Diesel aspirato meglio rifinita, resta RD).

AM 1989

ABS di Serie su CX 25 GTi TURBO 2 e Prestige TURBO 2

Lunotto termico ad inserimento automatico su 25 GTi TURBO 2 e 25 Prestige TURBO 2.

Nessun'altra modifica.

LE BREAK E DERIVATE

AM 1986

CX 20 RE

La Base della Break.

Stesse finiture della berlina 20 RE, molto rara in quanto all'epoca non ebbe grosse vendite a causa del motore fortemente sottodimensionato.

CX 25 TRI

Allestimenti tipo berlina CX 25 RI,

stesso motore, in opzione anche automatica.

CX 25 RD

Tipo berlina CX 25 RD, stesso diesel aspirato.

CX 25 TRD TURBO

Tipo berlina CX 25 TRD TURBO, stesso diesel sovralimentato.

AM 1987

CX 20 RE

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRI

Caratteristiche invariate.

CX 25 RD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD TURBO 2

Segue l'evoluzione della berlina con l'adozione di intercooler e 120 CV a disposizione.

AM 1988-89

CX 22 RS

Sostituisce la Break con motore 1985cc.

Adotta il 2165cc. della berlina CX 22 TRS, ma le finiture sono quelle spartane della berlina CX 20 RE.

CX 25 TRI

Caratteristiche invariate.

CX 25 RD

Caratteristiche invariate.

CX 25 TRD TURBO 2

Venduta solo nell'allestimento "Familiare", ovvero con la fila intermedia di strapuntini tra i sedili anteriori e quelli posteriori.

AM 1990-91

CX EVASION

Corrisponde alla vecchia CX 22 RS.

CX EVASION D

Corrisponde alla vecchia CX 25 RD.

CX EVASION TURBO

Corrisponde alla vecchia CX 25 TRD TURBO 2.

CX EVASION ENTERPRISE

E' la versione commerciale, con allestimenti semplificati e priva di parafranghina posteriori.

Le CX prodotte da settembre 1990 (AM 1991) presentano sul volante il marchietto Citroën nero in luogo di quello rosso.



LE SM CHAPRON

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Il carrozziere Henri Chapron, con sede al n. 114 di Rue Aristide Briand a Levallois-Perret alla periferia nord-ovest di Parigi, iniziò ad operare nel mondo dell'automobile sin dal 1919.

Conobbe il suo momento di gloria durante il periodo d'oro dei carrozzieri tra le guerre, con realizzazioni su telai delle marche francesi di prestigio dell'epoca, come Delage, Delahaye, Hotchkiss, che si illustrarono nei concorsi d'eleganza.

Chapron è stato un partner di vecchia data di Citroën, assicurando la produzione dei cabriolet DS "di serie" dal 1961 al 1971, per un totale di 1.365 esemplari.

Inoltre, realizzò su base DS le proprie versioni fuori-serie di cabriolet, coupé e berline, che assunsero denominazioni famose

ormai entrate nel mito, quali Palm Beach, Le Dandy, Le Caddy, Le Léman, ecc..

Tali vetture erano destinate ad una clientela facoltosa ed esigente che si rivolgeva a Chapron, come ad un sarto per un lussuoso abito "su misura", e furono realizzate in soli 281 esemplari complessivi, considerando tutte le versioni e le diverse serie che si succedettero dal 1958 al 1974.

Il *savoir-faire* della Maison Chapron, portò anche alla realizzazione di due vetture presidenziali per l'Eliseo: nel 1956 la decapottabile su base Traction 15-H, e nel 1968 la limousine su base DS (si veda il dossier sulle Presidenziali su SpacXzio n. 7 dell'ottobre 2005).

La presentazione della SM nel

1970, nuova vettura alto di gamma e vetrina tecnologica della Marca, disponibile nella sola versione coupé, lasciava pensare a possibili evoluzioni della gamma verso altre versioni, in particolare cabriolet e berlina, per ampliare la potenziale clientela.

In effetti, l'idea di un cabriolet SM era stata esaminata dal *Bureau d'Études* Citroën, ma fu presto accantonata, poiché sarebbe stato troppo costoso da realizzare e poco remunerativo dati i numeri ridotti prevedibili, lasciando quindi campo libero ai carrozzieri esterni.

Date le relazioni con la Casa, Chapron non perse tempo, e presentò il proprio cabriolet SM, battezzato *Mylord*, al Salone dell'Auto di Parigi dell'ottobre 1971.

Questo primo esemplare, a carburatori, era color giallo foglia dorata con capote marrone.

Con capote aperta, viene mantenuto lo stile fluido ed elegante





del disegno originale, che in parte viene a mancare a tetto chiuso, a causa del largo montante per i sostegni della capote, e del finestrino posteriore che perde il suo profilo trapezoidale per diventare quasi rettangolare.

Il cofano del vano bagagli, pressoché orizzontale, presenta un rialzo centrale che si raccorda con il supporto cromato dell'illuminazione della targa, che viene mantenuto come sulla coupé.

Il sedile posteriore era privo di appoggia braccia centrale, per ridurre la sua larghezza e fare spazio ai meccanismi di sollevamento (manuale) della capote; lo sportello del serbatoio era spostato all'indietro.

Al Salone del 1972, venne presentato un secondo esemplare che, seguendo l'evoluzione del modello d'origine, era ad iniezione, con carrozzeria bianca ed interni in cuoio e capote verde scuro.

Nel più puro stile-Chapron, presentava i longheroni sottoporta ed i passaggi delle ruote con profili cromati, perdendo così le caratteristiche carenature posteriori; i cerchi erano quelli in resina rinforzata, introdotti come optional sulla SM di serie.

Inoltre, sul passa ruota anteriore, era presente il marchio cromato "Henri Chapron" sormontato dal nome del modello "Mylord".

Il processo di costruzione di questi cabriolet, seguiva un percorso complesso: il telaio nudo veniva inviato da Chausson (dove era realizzato) all'atelier Chapron, dove veniva tagliato il padiglione, inseriti i rinforzi del telaio e realizzate le necessarie saldature.

A questo stadio, il telaio veniva inviato al Quai de Javel, dove veniva inserito nella catena di

montaggio della SM, per ricevere la meccanica di serie, l'idraulica e l'impianto elettrico. Infine, la vettura tornava presso Chapron per la verniciatura ed i rivestimenti interni, realizzati secondo i desideri dei clienti anche con tinte non di serie, e con le abituali cure che avevano fatto la reputazione del carrozziere.

A differenza del modello di serie, per il cabriolet non risultano pubblicate prove su strada dell'epoca né impressioni di guida attuali, da cui valutare il comportamento della versione scoperta, gli effetti della trasformazione sulla rigidità del telaio e le sensazioni del vento tra i capelli che una SM aperta suscita in velocità.

Da un listino Chapron del maggio 1973, apprendiamo che il prezzo di un cabriolet Mylord iniezione era di 130.572 Franchi (compresa l'IVA del 3-3,33%), più del doppio della già costosa SM I.E. di serie (61.900 F nello stesso periodo; all'epoca il Franco valeva circa 142 Lire).

Il carrozziere proponeva delle opzioni che venivano quasi sempre sottoscritte dai clienti: condizionatore (2.232 F.), radio Blaupunkt (1.834 F.), ruote in resina (1.680 F.), vetri colorati (500 F.), serie profili cromati per passaggi ruota (3.400 F.), ed era previsto anche l'hard-top (14.000 F.), che però non fu mai realizzato.

Il termine di consegna era di tre mesi e mezzo, a partire dalla data dell'ordine per il quale era richiesto un acconto della metà dell'importo complessivo. Pur se le SM Mylord erano splendidi cabriolet, che suscitarono l'ammirazione di pubblico e critica, il prezzo fuori mercato ne limitò fortemente le potenzialità di diffusione, che ri-

mase a livello confidenziale ed infinitesimale rispetto al precedente cabriolet su base DS.

Infatti, secondo le fonti più accreditate che hanno potuto accedere ai registri Chapron, solo sette esemplari di cabriolet Mylord sono usciti dall'atelier del carrozziere: quattro venduti in Francia, due in Spagna, ed uno in Gran Bretagna.

Pare che esista un esemplare supplementare, montato a partire da elementi di carrozzeria originali, recuperati da un amatore olandese al momento della liquidazione degli stabilimenti Chapron, nel 1986.

Cinque esemplari sono censiti e conosciuti:

1) telaio SB4763, targa attuale francese: 6500 OA 62, proprietario attuale Philippe Beugin.

E' il primo esemplare del Salone 1971, l'unico a carburatori, riverniciato in bianco, interni neri, ruote attuali in resina e carenature posteriori; il primo proprietario aveva aggiunto una apertura sul cofano, alla base del parabrezza, per l'evacuazione dell'aria dal vano motore.

E' l'unico esemplare con il monogramma "Le Mylord", mentre i successivi perderanno l'articolo davanti al nome del modello.

2) Telaio SC123, targa attuale francese: 3000 QF 27, proprietario attuale: Dennys Joannon.

E' il secondo esemplare del Salone 1972, rimasto come all'origine bianco, con ruote in resina e profili cromati.

3) Telaio SC138, targa attuale francese: 5607 FW 94, proprietario attuale: Ivan Ginioux.

E' l'esemplare venduto in Gran Bretagna, carrozzeria blu, interni e capote beige, ruote in resina e profili cromati. Originariamente ad iniezione, era stato in passato trasformato a carburatori, per poi tornare recentemente all'impianto d'origine.



SPAC XZIO

4) Telaio SC 2789, targa attuale francese: 1220 XG 68 (precedente 3272 RM 87), proprietario attuale: Raphael Kucher.

Carrozzeria e capote brun roquebrune, ruote normali e profili cromati.

5) Il quinto esemplare è di color gris lagentière, targa tedesca HH 0701, capote nera, ruote normali e profili cromati.

E' uno degli esemplari venduti in origine in Spagna.

Dato che un esemplare risulta perito tra le fiamme, ne resta quindi ancora uno da ritrovare: potrebbe essere un Mylord bordeaux con capote nera destinato al concessionario Citroën di Anglet nel dipartimento dei Pyrénées Atlantiques, per un suo cliente, un conte, che morì poco dopo aver preso possesso della vettura, e che fu rivenduta

nella regione, ma di cui non si hanno più notizie recenti.

La ricerca è ancora aperta.

Oggi, l'estrema rarità di una SM Mylord, non consente di stabilirne una quotazione attendibile; nel caso uno degli attuali proprietari debba separarsi dal suo "gioiello", probabilmente non passerà per annunci pubblici, ma attraverso contatti riservati nella ristretta cerchia dei più noti collezionisti Citroën europei, ansiosi di poter mettere le mani su un cabriolet originale per il quale saranno certamente disposti a pagare cifre con cinque zeri...

Come per il cabriolet, Citroën studiò la possibilità di realizzare anche una versione quattro porte sulla base del suo coupé di lusso, che potesse divenire la berlina di rappresentanza per

eccellenza per la clientela privilegiata, costituita da capitani d'industria, notabili e ministri della Quinta Repubblica.

I servizi finanziari del Quai de Javel giudicarono ben presto che la realizzazione di questa versione sarebbe stata troppo costosa per la produzione in serie, e consigliarono di fare appello a carrozzieri esterni.

La Marca lanciò dunque una consultazione presso i tre specialisti di questo genere di trasformazioni: il carrozziere Heuliez, gli stabilimenti Chausson (che producevano già il telaio della SM) e, naturalmente, Henri Chapron.

Tutti si impegnarono nel progetto. Heuliez (che nel 1971 aveva presentato la propria versione di SM, denominata *Espace*, con tetto apribile mediante lamelle laterali) realizzò dei disegni ad opera di Yves Dubernard, sia per una berlina a due volumi, che rispettava il disegno originale di Opron, mantenendo il grande lunotto ed i finestrini posteriori trapezoidali, prevedendo anche il tetto apribile, sia per una variante a tre volumi.

Ma questo interessante studio non ebbe seguito.

Chausson costruì un modello in legno in scala 1:5 per una SM tre volumi, che fu esposto al Salone di Parigi del 1972, accolto "sportivamente" nello stand di ... Chapron.

Da parte sua, il carrozziere di Levallois presentò in quella stessa occasione il proprio esemplare di SM berlina quattro porte a tre volumi, denominata *Opéra*.

La differenza principale tra l'esemplare di Chapron e la maquette di Chausson era che il cofano posteriore dell'*Opéra* non integrava l'illuminazione della targa, come sul coupé ed il cabriolet, ma era piatto e rettilineo, con andamento della co-





da più spigoloso che sullo studio di Chausson.

Pare che Citroën avesse già ordinato a Chausson una dozzina di telai grezzi per questa futura vettura, che furono distrutti all'abbandono del progetto.

Nei programmi della Casa, il ruolo di berlina di classe superiore venne poi previsto per la sfortunata Maserati Quattroporte II, presentata al Salone di Parigi del 1974, con schema tecnico d'origine SM, ma di cui furono costruiti solo dodici esemplari, prima dell'uscita della Citroën dalla Casa del Tridente.

La realizzazione di esemplari a quattro porte derivati dalla SM, rimase quindi un affare esclusivo di Chapron.

La sua berlina Opéra ha un passo allungato rispetto alla SM d'origine, passando da 2,95 a 3,47 metri.

E' la stessa misura delle due SM decappottabili presidenziali, costruite da Chapron e consegnate all'Eliseo nel maggio dello stesso anno, descritte in dettaglio in *SpaCXzio* n. 7.

La lunghezza complessiva è di 5,18 metri, per un peso di circa 1.600 kg., rispetto ai 4,89 m. per 1.450 kg. di una SM di serie, mantenendo una larghezza di 1,84 ed un'altezza di 1,32.

La vettura, pur imponente per le sue dimensioni, non aveva perduto l'eleganza originale, anche se le linee morbide e aerodinamiche dell'anteriore contrastavano con il posteriore squadrato, tipico dell'ultimo periodo di Chapron.

Le portiere posteriori mantenevano un deflettore fisso quasi triangolare, che si raccordava con gli ampi montanti che incastonavano il lunotto, piatto e corto (e curiosamente privo del disappannamento termico).

Come il cabriolet Mylord, anche



l'Opéra presentava i profili cromati sui passaggi delle ruote, che quindi non avevano le carenature al retrotreno, ed il monogramma con il nome del modello e la firma del carrozziere sui passa ruota anteriori.

La meccanica era quella d'origine SM, nella versione ad iniezione.

L'esemplare del Salone del 1972 era presentato in una livrea bianca, con tetto apribile, ed interni in pelle nera.

Un altro esemplare, sempre bianco, fu presentato al Salone del 1973, che fu poi venduto ad un cliente italiano.

Il processo di fabbricazione di queste berline era più semplice che quello del cabriolet.

I coupé di serie arrivavano già completi all'atelier Chapron, dove venivano tagliati per allungare il telaio ed aggiungervi il terzo volume posteriore; seguiva quindi la verniciatura e la finitura degli interni.

Ma il successo sperato non arrivò alle berline Opéra, anche a causa del prezzo ancora più alto di quello, già proibitivo, del cabriolet: nel 1974 il listino Chapron per questa vettura ammontava a 165.000 F., contro i "soli" 64.000 F. della SM di serie.

E così, anche le Opéra furono

realizzate "all'unità": solo 8 esemplari uscirono dall'atelier Chapron dal 1972 al 1975.

Di essi, quattro finirono in Spagna, uno partì addirittura per Haiti, uno arrivò in Italia, e gli altri due furono venduti in Francia.

Di sei esemplari, tutti a iniezione, visti in occasione di raduni internazionali ed esposizioni, è possibile indicare i dati utili alla loro identificazione:

1) Opéra bianca, con tetto apribile, targa attuale francese: 300 JM 36, con profili cromati sui passaggi ruote.

Verosimilmente si tratta del primo esemplare del Salone di Parigi 1972.

2) Opéra in due tonalità di grigio scuro, targhe svizzere NE 208 U o NE 200 115, con profili cromati.

Si tratta dell'esemplare del 1973 venduto all'epoca in Italia, e restaurato impeccabilmente alcuni anni fa in Svizzera dallo specialista Chapron Vincenzo Crescia.

3) Opéra bicolore beige tholonet con tetto brun scarabée, n. di telaio SC 0950, targa attuale spagnola: AV 5421 I, motore 3 litri da 200 CV, senza profili cromati e quindi con ruote posteriori carenate.

Questo esemplare fu acquistato nel 1974 nientemeno che dal futuro Re di Spagna Juan Carlos,



SPACXZIO



si dice per una delle sue favorite, una contessa, e si può immaginare che abbiano gustato insieme le qualità stradali ed il confort di questa vettura.

Poi nel 1999 il suo attuale proprietario Ivan Ginioux lo trovò, dopo anni di ricerca, a Malaga, per sottoporlo ad un completo restauro presso il suo specialista di fiducia, Vincenzo Crescia.

4) Opéra bicolore beige tholonet con tetto brun scarabée, targa attuale francese: 20 PQ 62 (precedente: 3113 JL 94), proprietario attuale: Philippe Beugin, con profili cromati e poggiatesta posteriori aggiunti.

5) Opéra bicolore gris nacré con padiglione nero, esposta al Salone di Barcellona del 1974, targa attuale francese: 84 CBG 92, proprietario attuale: Pierre Verpeaux, con ruote posteriori carenate; premiata al Festival of Speed di Goodwood 2005, come "Best of Show" nella categoria berline.

6) Opéra bordeaux scuro, con interni beige, targa attuale olandese:

PZ-53-RT, proprietario attuale: Harrie Brunklaus, con ruote posteriori carenate.

E' uno degli esemplari venduti in origine in Spagna.

7) Recentemente, su un sito commerciale francese, è apparso un annuncio per una Opéra in vendita in Belgio, grigio chiaro con tetto nero con ruote carenate e senza profili cromati; pare ragionevole ritenere che si tratti comunque di un esemplare diverso da quelli indicati al n. 5 (saldamente nelle mani del suo attuale proprietario) e al n. 2 (di tonalità di grigio diverse e con profili cromati).

Il prezzo richiesto pare sia superiore ai 200.000 Euro!

Le impressioni di guida recenti confermano che l'Opéra mantiene le caratteristiche stradali della SM d'origine: confort, tenuta di strada, prestazioni adeguate per lunghi trasferimenti autostradali veloci, pur se il maggior peso allunga i tempi

in accelerazione e ripresa, così come la maggiore lunghezza la rende poco agile sul misto.

I passeggeri posteriori possono contare su ampio spazio per le gambe, con poggiatesta integrati, in un abitacolo rivestito in cuoio che mantiene lo stile della SM d'origine anche al posteriore.

Solo il lunotto posteriore, quasi verticale, può generare in pieno sole fastidiosi riflessi per il pilota ed un eccessivo irraggiamento solare per i passeggeri.

La SM Opéra poteva davvero divenire la berlina di classe superiore di riferimento per l'epoca, se la Casa del Double-Chevron ci avesse creduto di più sin dall'inizio; invece fu una delle ultime prestigiose creazioni di Henri Chapron, che scomparve a 92 anni il 14 maggio 1978, mentre la sua carrozzeria sopravvisse ancora qualche anno, fino al 1985, quando l'epoca delle fuori-serie di lusso era ormai tristemente tramontata da tempo.



CX E PARENTI

Di Francesco Lucchetta

PROLOGO

Tra le Citroën che sono entrate a far parte della nostra famiglia, sicuramente questa è stata la meno attesa.

La meno cercata. La meno sofferta. La meno sviscerata.

Ma non per questo è stata la meno soddisfacente, questo no. La storia di questa CX affonda le sue radici piuttosto lontano e si snoda attraverso episodi che hanno interessato a turno tutto il possibile ventaglio di emozioni che un appassionato vero può provare, come d'altronde accade con le auto dotate di grande storia e di grande personalità.

E solo con esse.

GALEOTTA FU L'XM

Tutto inizia quando, ormai alcuni anni fa, comincio a tempestare i box di casa con i miei adorati barconi idropneumatici.

Mentre gran parte della famiglia guarda con occhio scettico la costante sequela di arrivi ingombranti, mio zio Gianni è l'unico a sostenere in maniera tangibile

questa mia propensione.

Non sempre i veicoli oggetto delle mie attenzioni sono di suo gradimento, d'altra parte il suo maggior interesse automobilistico viene riservato alle vetture del biscione, quelle Alfa Romeo che hanno peculiarità spesso in antitesi a quelle delle automobili del Doppio Chevron.

Il fatto che il mio interesse sia limpidamente unidirezionale suscita però in lui un forte senso di comunanza con quella che ad oggi è ancora la sua passione più grande, l'Harley-Davidson.

Pur non avendo modo di provare le mie Citroën di frequente, non nasconde di essere attratto dalle sinuose forme della Dea e di avvertire tutto il fascino della CX prima serie, mentre la mia XM quotidiana gli è tutto sommato indifferente.

A settembre 2006 io e Gianni ci troviamo entrambi a dover percorrere quasi quotidianamente la A4 da Novara a Torino, allo

stato attuale i 100 km più "estrosi" della rete autostradale italiana.

Quando egli viaggia da solo, si muove utilizzando la sua 147: i 150 cavalli e un assetto sportivo completato da cerchi da 17 pollici ne fanno un'automobile d'impostazione sportiva, divertente e piuttosto rigida.

Nei casi in cui ci si muova assieme, deputata a questo trasporto è invece la mia XM in virtù dell'impianto a gas che rende decisamente meno costoso il viaggio.

Questa continua alternanza non fa che mettere in luce ai suoi occhi le qualità di grande stradista della XM: mi rendo conto che a ogni viaggio successivo mio zio impara a conoscere ed apprezzare un particolare diverso della grossa ammiraglia, pur senza ancora abbandonare alcuni preconcetti negativi che accompagnano da sempre le nostre idro nell'immaginario comune.

Il cammino d'avvicinamento alla passione è però iniziato, la sua curiosità si spinge al punto di chiedermi una prova: mi rendo conto di aver fatto un danno,





contagiando irreversibilmente un soggetto totalmente ignaro del potere seduttivo di una berlina Citroën.

Ormai rassegnato alla sua nuova mania, alla fine del mese di settembre Gianni mi dà l'incarico di vendere quanto prima la sua 147 e di procurargli un veicolo dotato di sfere.

LA SCELTA

A quel punto la mia preoccupazione più grande è di trovare il modello Citroën più idoneo per il futuro utilizzo che ne farà mio zio.

Inizialmente egli mi propone di vendergli la mia XM, di suo sicuro gradimento perché conosciuta e provata, ma io ho in mente un progetto diverso.

Gianni non usa la vettura per recarsi al lavoro e, per spostamenti poco ortodossi, ha la possibilità di sfruttare un veicolo di poca nobiltà; l'eventuale neoacquisto sarebbe quindi un'auto da week-end, da poter utilizzare in ogni occasione ma fondamentalmente dal chilometraggio annuo ridotto.

Una XM potrebbe essere idonea ma si porta dietro un peso fiscale ancora piuttosto elevato, soprattutto in termini di garanzia assicurativa.

Allora perché non puntare a un veicolo dotato di velleità collezionistiche, che consenta un discreto risparmio fiscale a fronte di soddisfazioni di guida ancora senza pari?

E, oggi come oggi, cosa meglio di una CX II serie può assurgere al ruolo di berlina storica da viaggio frequente?

La 147 viene venduta in modo inaspettatamente rapido, complici anche le sue ottime condizioni e il basso chilometraggio, e ciò porta ad accelerare la nostra decisione: cade qualsiasi perplessità legata al maggior feeling di mio zio con gli acciai

settantiani, sarà una CX e possibilmente sarà una II serie.

VIVE LA FRANCE

Al momento di iniziare la caccia, il mercato italiano si presenta insolitamente povero di buone offerte.

Seguendo la linea da altri già tracciata, non disdegno di buttare sovente uno sguardo agli annunci pubblicati su siti francesi: ho già in programma un viaggio oltralpe per inizio dicembre, diventa quindi facile poter pensare a una trattativa in territorio francese.

Questa pista si presenta immediatamente come valida, emergono alcune buone occasioni e, tra qualche difficoltà di comunicazione e qualche TBE ("tres bon état") di manica un po' larga, in breve tempo arrivo ad individuare almeno una situazione da approfondire.

L'auto su cui io e Gianni lasciamo il cuore è una CX GTI Turbo rossa dell'ottobre 1985, magnifica a vedersi e straordinariamente imponente in quel colore quasi demoniaco.

Ha tutte le carte per poter essere veramente ciò che cerchiamo: la carrozzeria è davvero ottima, gli interni in velluto non presentano tracce d'usura, la dotazione di accessori è ricca, il chilometraggio più che accettabile e il luogo dove si trova, Versailles, è a nemmeno 150 km dalla destinazione del mio viaggio transalpino.

Da ultimo, il prezzo: 2000 euro. Non ci vogliamo credere, non può essere vero, tutto sembra combaciare troppo bene. Prendo contatto col venditore e sistemo ogni dettaglio: se l'auto è davvero come si presenta nelle foto inviatemi, la mia visita si ridurrà alle formalità burocratiche necessarie a portare immediatamente l'autovettura in Italia.

Mi offro anche di versare una caparra ma il proprietario declina la mia proposta dicendo che non ne vede la necessità. 3 giorni prima del mio viaggio, per puro scrupolo, scrivo una e-mail al venditore chiedendo un'ultima conferma, la sua risposta è tanto secca quanto disarmante: "Vendu".

Troppo bello per essere vero, vengo riportato bruscamente alla realtà dei fatti senza alcuna possibilità di oppormi ad essi: e le garanzie, e la parola data, e quella caparra di cui non c'era nemmeno bisogno che fine hanno fatto?

Ora bisogna ricominciare tutto daccapo...

E' inutile, nelle successive ricerche non riesco a essere sufficientemente motivato, e la fortuna non corre incontro a chi non la cerca con ogni sua forza.

M'interesso solo a una GTI Turbo I serie che già alla prima foto rivela tutta la sua mediocrità, e finisco per imbartermi mio malgrado in un'asprissima beffa: la CX rossa viene rimessa in vendita sullo stesso sito in cui l'avevo trovata, utilizzando peraltro le medesime foto del precedente annuncio.

A cambiare sono soltanto i riferimenti del proprietario e il prezzo, più che raddoppiato: l'ennesimo speculatore, insomma.

Ebbene, tutto il mondo è paese. Anche in Francia gli occhi vanno tenuti ben aperti.

MOGLI, CX E BUOI DEI PAESI TUOI

Le vacanze di Natale trascorrono senza che io possa trovare un solo annuncio che mi faccia battere il cuore.

A metà gennaio un sito familiare riserva una dolce sorpresa: nel torinese viene messa in vendita una CX 20 Pallas AM 1983.

Non è quello che stavamo cercando ma l'istinto m'induce a non mollare questa pista.



Sable dorè, motore PRV 2000, 141.000 km, impianto a gas: ha avuto due soli proprietari in 24 anni, è passata di mano dal primo al secondo solo nel 2004 e fino ad allora aveva percorso 106.000 chilometri accertati.

Tutte cose che deporrebbero a favore di questa bella vettura: ne parlo a mio zio e i paraurti in acciaio fanno immediatamente breccia nella sua passione, decidiamo quindi di andare a vederla e provarla.

Tra i pregi, una manutenzione superscrupolosa completata da un enorme tagliando in cui la CX ha ricevuto una nuova distribuzione e una nuova frizione, nonché la revisione del carburatore.

Il telaio è praticamente intonso, l'impianto GPL ha meno di due anni e la bombola da 89 litri garantisce moltissima autonomia.

Il motore è davvero brillante anche a gas, non me l'aspettavo da un PRV: altre volte m'era capitato di testare questo propulsore ma non l'ho mai avvertito così scattante e pronto, così rotondo. Sfere anteriori e congiuntore nuovi, quelle posteriori non sono efficientissime ma l'auto è co-

munque una nuvoletta sospesa sull'asfalto.

Disponibili due treni di gomme, uno da strada e uno invernale: il primo è montato sui cerchi di ferro, il secondo su cerchi in lega 14" a raggi.

Tempo fa ero stato molto previdente e m'ero procurato un set di cerchi in lega, che penso subito di poter utilizzare a finitura dell'estetica stradale.

I sedili sono in condizioni molto buone, così come la plancia tutta.

Adesso passiamo ai difetti.

Anzitutto la carrozzeria: la macchina ha preso una bottarella sulla portiera posteriore sinistra, interessando anche il parafrangente posteriore, e ha un "coccetto" su entrambi i parafrangenti anteriori all'altezza degli spigoli.

Il carrozziere, interpellato, accenna a un modico preventivo per rifare la fiancata più segnata e per rimettere a posto l'altra; completerebbe l'opera una bella lucidata generale.

Poi i pannelli porta: purtroppo l'ultimo proprietario consentiva al cane di salire sul sedile posteriore; quest'ultimo gradiva

masticare i pannelli, ma solo quelli di sinistra.

Ergo due pannelli sono da cambiare, per fortuna essendo marroni sono forse quelli più reperibili.

Infine i rivestimenti: il cielo si sta scollando, così come si sono scollati tutti i tessuti dei coprimontanti.

Il resto sono dettagli di poco conto: lampadina del contagiri, pulizia del vano motore, pulizia del cruscotto (credo non sia mai stato smontato, chissà quanta polvere...).

E' una macchina che ci convince subito. Non so perché.

Sapete benissimo di cosa sto parlando, vi trovate di fronte a una Citrona e dite: "è questa".

E infatti è lei.

L'ARRIVO, IL PRESENTE E IL FUTURO

Venerdì 26 gennaio è stato il gran giorno: il proprietario, disponibilissimo, è venuto a portarci l'auto direttamente a domicilio e subito è stata affidata alle cure del carrozziere.

Alla fine abbiamo optato per una riverniciatura completa, di modo che il colore risulti uniforme su tutte le superfici, e siamo immediatamente intervenuti per cercare i componenti necessari a completare un'operazione di restauro conservativo tesa a mantenere sulla CX quanti più pezzi originali possibile.

I ricambi mancanti sono stati reperiti soprattutto con l'aiuto degli amici Citroënisti sparsi in tutta Italia: grazie a Roberto Azzena ho trovato i pannelli porta, l'angolare sinistro del paraurti e una maniglia esterna mentre dal garage di Renzo Di Pietro provengono invece i componenti necessari a installare l'impianto dell'aria condizionata.

A completare il quadro, su ebay ho reperito a modico prezzo un set di cerchi dotati di borchie Pallas e gomme da neve mentre



su www.cxbasis.de ho provveduto all'acquisto dei tessuti per rifare cielo e montanti interni.

Per puro scrupolo daremo infine una controllata generale a una meccanica che non sembra averne affatto bisogno.

Morale: in capo a un paio di mesi Doriana dovrebbe concludere il lifting ed essere pronta a iniziare la sua seconda vita.

Come detto, sarà un'auto dedicata alle gite domenicali e ai viaggi in tutta tranquillità ma non disdegnerà talvolta di "sporcarsi le gomme" nel ruolo di vettura quotidiana, o di sgobbare per qualche migliaio di chilometri di fila per condurre me o Gianni al raduno internazionale di turno.

Vedendola in officina sembra stia scalpitando, sembra non attenda altro che iniziare per dimostrare quanto sia ancora in grado di appagare gli idropalati più esigenti.

Nel box di mio zio è già pronto lo spazio che la ospiterà e un chopper rigido Harley-Davidson di colore rosso non vede l'ora di ricevere una nuova e gradita compagna d'avventure, dotata di pari storia e di pari dignità.

L'ORIGINALITA' ASSOLUTA: FRUTTO AVVELENATO?

Di Roberto Azzena

Spesso fra appassionati si dibatte sulla questione dell'originalità di una vettura, cercando di stabilire regole più o meno sensate per la determinazione di una teorica purezza assoluta.

La mia opinione in materia è che spesso questa ossessione si riveli nient'altro che un frutto invitante ma avvelenato, ricco di problematiche spesso insolvibili e per questo pericolosissime, specialmente in un periodo storico come l'attuale, dove, soprattutto a causa dei blocchi della circolazione alle auto inquinanti, si prospettano certificazioni e commissioni atte a stabilire un verdetto di storicità che potrebbe diventare decisivo per la sopravvivenza dell'automobile esaminata.

Forse siamo ancora lontani da un quadro effettivo di tale portata, ma le voci girano e per questo vorrei anticipatamente mettere qualche carta in tavola, che ponga all'attenzione

dei più la delicatezza e la controvertibilità che la questione va necessariamente a generare.

Vorrei legare le mie osservazioni solo ed esclusivamente in merito a tale eventualità, ovvero di come il R.I.A.S.C. si dovrebbe porre come certificatore di fronte allo Stato, e non come semplice (?) dibattito fra collezionisti, dato che in quest'ultimo caso faremmo prima a determinare il famoso sesso degli angeli.

Analizziamo quindi logicamente il problema, tramite la definizione di cosa intendiamo per auto storica ed attraverso alcuni esempi che ci aiuteranno, spero, ad evitare le trappole di una "talebanizzazione" dell'originalità.

AUTO STORICA

In parole poverissime, un'auto storica si definisce di interesse pubblico in quanto testimonianza tecnologica, di design e di costume del periodo storico al quale appartiene ed espressione del particolare marchio che





rappresenta.

PRIMA SCREMATURA

Ne deriva che una CX che abbia sotto il cofano il motore della C6 (andiamo chiaramente per paradossi), non assolverebbe la summenzionata funzione, così come se al suo interno montasse gli interni di una XM.

A maggior ragione una CX che fosse motorizzata con meccaniche Alfa Romeo, seppur della stessa epoca, non sarebbe fedele a se stessa.

Agli eventuali proprietari di tali mezzi, si dovrebbe quindi dare il tempo necessario alla sistemazione della propria vettura che non potrebbe di certo essere certificata come storica.

Spero che fino a qui ci si trovi tutti d'accordo.

SECONDA SCREMATURA

In caso di auto pur congruenti ed originali rispetto al modello e all'epoca di appartenenza ma manifestamente malandate, trascurate, lasciate marcire e di conseguenza anche pericolose per l'incolumità altrui in caso di circolazione su strada (in pratica ciò che le revisioni dovrebbero già garantire se non fossimo nel paese delle banane) si dovrebbe procedere come sopra.

TERZA (e per quanto mi riguarda anche ultima) SCREMATURA

Già qui qualche problemino sorgerebbe, però veniamo giustamente incontro ai più intransigenti e concordiamo con loro sul fatto che anche una vettura che abbia montato particolari, motorizzazioni o interni del suo stesso modello ma di serie differenti, dovrebbe essere rimessa in linea prima di essere abilitata dalla commissione.

Per esempio, una CX serie 1 che abbia un propulsore Turbo 2 o una serie 2 che abbia gli interni della serie 1, rientrerebbero in questa casistica.

La discriminante, per chiarire meglio, è proprio che **ALCUNI IMPORTANTI ELEMENTI DI CARATTERIZZAZIONE DELL'OGGETTO, APPARTERREBBERO PALESEMENTE AD UN'ALTRA EPOCA RISPETTO ALL'ANNO DI COSTRUZIONE RELATIVO.**

Attenzione perché **questo è il primo dei due punti fondamentali** del mio ragionamento generale, quello che cioè riguarda **L'ESTETICA.**

Ed eccoci quindi ad alcuni esempi che invece non dovrebbero a mio parere mettere in discussione la storicità dell'auto di fronte al riconoscimento dello Stato.

PARTICOLARI MODIFICATI

Dibattutissimo, per esempio, è il famoso caso delle DS non Pallas che vengono "Pallassizzate". Vorrei che qualcuno mi spiegasse con quale criterio mi dovrei rifiutare di garantire allo Stato che questo tipo di automobili non siano rappresentative della propria epoca, se i materiali, i colori, e le soluzioni di design riguardano perfettamente ciò che la casa di appartenenza produceva per quel tipo di modello.

Credo che una D Super sia degnissima di ottenere tutte le agevolazioni possibili ed immaginabili per la sua sopravvivenza e il diritto alla circolazione, anche se monta delle modanature e/o degli interni dell'allestimento Pallas dello stesso periodo.

OPTIONAL

Altrettanto famosi e molto simili al punto precedente, sono i casi in cui il primo acquirente richiede delle modifiche al momento dell'acquisto, magari impreziosendo una versione spartana con uno specchietto in più, con l'aria condizionata o con interni in pelle o di una versione superiore.

Lecitissime personalizzazioni, che però agli occhi di un "talebano" appaiono sacrileghe e corruttibili della purezza della versione. Ci sarebbe anche il discorso degli accessori cosiddetti "aftermarket", secondo me altrettanto degni di comparire su un'auto storica, essendo stati pensati e realizzati al tempo, per il modello in quanto tale, come per esempio i noti condizionatori Frigette che alcuni vedono come il fumo negli occhi.

FONDI DI MAGAZZINO

Mi riferisco a quelli che le case costruttrici, spesso all'inizio o alla fine di una certa versione, utilizzano su alcune unità: residui delle apparecchiature o dei particolari di quanto adottato prima o già prodotto per la versione successiva.

Leggevo recentemente di alcuni tachimetri montati da Citroën su DS di identico anno modello che però differivano chiaramente fra loro.

Anche qui non soffermiamoci troppo su ciò che anche le singole concessionarie possono avere modificato di propria iniziativa...

VERSIONI ESTERE

Figuriamoci se essendo già in difficoltà nel ricostruire alcuni misteri italiani, si è in grado di risalire al ginepraio che viene generato dall'importazione di vetture dall'estero, fenomeno in decisa espansione e sul quale mi soffermo solo facendo appello alla vostra intuitività.

Tirando le somme di questi paragrafi, spero di aver generato qualche piccolo dubbio sull'efficacia di alcune ricerche spasmodiche e assolutiste che, per l'amor del cielo, per chi vuole divertirsi fra appassionati sono anche a volte intriganti, ma diventano appunto pericolosissime quando andiamo a parlare di commissioni e organi giudi-



SPACXZIO



canti vari.

Veniamo al **secondo punto** di questa piccola e sicuramente lacunosa analisi (non parliamo per esempio della differenza fra conservato e restaurato o del problema dei colori della carrozzeria), che riguarda ciò che a volte viene ritenuto **necessario per consentire la circolazione** dei nostri simpatici catorcini sulle strade moderne.

I seguenti paragrafi sono rivolti soprattutto a chi ama andare in giro con la propria Citroën storica, godendosi un po'.

GPL/METANO

Nei vari Forum di settore, e non solo ovviamente in quei contesti, l'argomento è stato furiosamente dibattuto ed esistono partiti nettamente contrapposti.

Non è mia ambizione far cambiare idea a chi la pensa in modo differente da me, ma esistono alcuni fatti incontrovertibili che andrebbero analizzati più serenamente.

Come si può pensare che lo Sta-

to mi reputi poco serio se certifico un'auto storica che circolando rispetta le leggi dello Stato stesso?

Come può lo Stato che (in modo discutibile) combatte l'inquinamento, rimproverarmi se certifico un'auto che inquina al pari delle modernissime e tanto decantate Euro 4?

Infatti lo Stato non lo fa e, tanto per fare un esempio recente, ha equiparato le auto a GPL/Metano alle moderne Euro 4 anche per quanto riguarda i famigerati aumenti del bollo di circolazione, rendendole esenti da tali provvedimenti.

Consideriamo poi che l'impianto GPL non esiste da un anno o due, ma che già negli anni '70 era di impiego, seppur più raro, comune.

Capita così di sentire, perdonatemi, discorsi deliranti di chi afferma che l'impianto può andar bene solo se è stato montato all'epoca, come se non esistessero revisio-

ni obbligatorie che comunque vanno a modificare alcuni componenti che devono giustamente essere in linea con le più affidabili misure di sicurezza possibili (vedi cambio delle bombole ogni 10 anni, con vincolante montaggio del modello tecnologicamente più a norma).

Mi è successo di sentirmi dire da chi ha osservato le foto della mia CX ripresa all'esterno "Bella, ma lo sarebbe ancora di più se non avesse l'impianto GPL" e al quale ho replicato "Ma guarda che se l'impianto non lo avesse avuto, le foto sarebbero state identiche a come le hai viste ora!".

Certo, si aggiungono degli elementi nel motore e si aggiunge un serbatoio in più, ma la modifica è assolutamente reversibile e fornisce solo un'altra possibilità di approvvigionamento alla vettura che rimane indiscutibilmente rappresentativa della sua epoca.

FRECCE, STOP AGGIUNTIVI, CINTURE DI SICUREZZA

Sono solo alcuni elementi di ciò che è a volte obbligatorio, altre soltanto opportuno installare per la propria sicurezza personale e che va, volenti o nolenti, montato sulle nostre auto storiche.

Una Traction Avant non provvista di segnalatori elettronici è obbligata a montarli se vuole circolare, ma non per questo credo non sia più da considerare originale... è solo una questione di ragionevolezza!

Ribadisco che parlo di macchine circolanti, per quelle da mostra o da museo i discorsi cambiano.

In conclusione, se si vuole istituire una targa speciale, o qualsivoglia premio o riconoscimento, per quei particolari esemplari la cui originalità non è messa minimamente in discussione, si faccia pure, per carità.



Ma facciamo anche in modo che non si venga a creare un "Club" di depositari della "Sacra Verità" con potere di vita o di morte sulle vecchie e sempre degnissime Citroën tenute con amore dai loro proprietari, un "Club" di snob che vada a premiare gli amici degli amici disquisendo sul colore di una vite, un "Club" che finirebbe per andare inevitabilmente a premiare i soci più danarosi e con meno problemi nel poter spendere la cifra X pur di avere, tanto per dirne una, le gomme perfette ed esclusive.

Troppe volte in questi ultimi mesi, ho visto genuine passioni smorzate ed offuscate da perfezionismi sterili, esemplari splendidi trattati come rottami senza arte né parte perché il "particolarino" non era quello originale.

Torniamo e continuiamo, per piacere, a goderci le nostre splendide auto francesi con più gioia e spontaneità come il loro spirito, in fondo, merita.

IL VALORE DELLA DYANE

Di Francesco Marigo

Stando ai listini ufficiali delle riviste specializzate il valore commerciale della Dyane si aggira, in Italia, intorno ai 700 - 1000 euro.

Ed è questo, infatti, il prezzo medio richiesto per un modello in buone condizioni.

Vista la spesa non troppo impegnativa (ma comunque necessaria), può essere un buon affare, un investimento?

Per il non Citroënista, forse: non ha l'appel ed il fascino vacanziero della sua derivata "Dyane Mehari", che ha saputo costruirsi una propria indipendenza (proprio come la Xsara Picasso dalla Xsara berlina), ma se piace proprio è un buon acquisto, poco dispendioso e divertente da usare.

Ma per il Citroënista duro e puro?

Certamente rappresenta una

valida alternativa al "classico Bertoniano" 2CV.

Come la CX rappresenta una valida alternativa al "classico Bertoniano" DS.

Chi sceglie la Dyane è sicuro di avere una vettura semplice ed economica, che eredita meccanica, sospensioni e componentistica varia dalla sorella best-seller 2CV (quindi semplice da riparare e facilmente reperibile), ma si distingue da essa per la linea più "tesa", tipica degli anni '70.

Chi sceglie la Dyane sa di portare a casa una macchina onesta, con il comodo portellone posteriore per le necessità di carico ma anche un ampio tetto apribile in tela per le necessità di divertimento.

Le rifiniture interne leggermente più curate e il parabrezza più ampio rispetto alla 2CV ne fan-





SPACXZIO

no un'auto più comoda ma anche più sicura.

Il valore commerciale, come succede per la sorella Ami 8 e, ancor di più, per la di lei sostituta Visa, risulta vantaggioso per il collezionista (se non vi sono interventi urgenti da eseguire) perché permette di acquistare una automobile che piacque molto nella nostra Nazione (molto meno nel resto del mondo), ma che ora, proprio come Ami 8 e Visa, è quasi scomparsa dalle strade. Alla rarità del modello si aggiunge lo stile: come tutte le cose, può piacere o non piacere; di sicuro non attirerà gli sguardi e la simpatia della 2CV ma anche questo è motivo di distinzione.

Per chi fosse interessato all'acquisto di una Dyane sulla carta l'offerta è piuttosto ampia: 17 anni di produzione, carrozzeria berlina o commerciale, due motorizzazioni (versioni 4 e 6) e anche serie speciali (Caban, Edelweiss, Capra).

La realtà però ci porta ai modelli più recenti, in particolar modo quelli prodotti negli anni '80.

Il collezionista più "raffinato" sarà attratto maggiormente dalla prima serie (il primo, l'originale, il puro), sprovvista di terzo finestrino.

Chi è più "pratico" e prevede l'uso della vettura, anche se non quotidiano, certamente dovrà scegliere un modello con freni a disco (AM 1978), più sicuri, più efficaci e più economici.

Fino al 1981 i finestrini anteriori, gli unici apribili se non si conta l'optional molto raro persino all'epoca dei finestrini posteriori sdoppiati, assicurano la massima semplicità ma garantiscono una appena sufficiente aerazione: constano di due parti scorrevoli l'una sull'altra.

Con il 1982 le porte della versione commerciale Acadiane (senza "y"), con vetri a manovela

sono adottate anche sulla berlina.

Risultato: aerazione notevolmente migliorata ma pannelli porta fragili e inclini all'imbarcamento.

Sono due le modifiche di rilievo più comuni che si possono trovare su una Dyane vissuta:

1. la sostituzione delle porte anteriori, dotate di finestrini scorrevoli, con altre provviste di vetri scendenti.

Come detto poco sopra si migliora la funzionalità della vettura, ma questo viene a discapito della sua originalità (sempre negli esemplari ante 1982).

2. l'adozione di un motore 65-2cc, opportunamente modificato, prelevato da una Visa.

Tralasciando il guadagno in termini di prestazioni (comunque dubbio, anche in relazione allo stato del propulsore Visa), la cosa non è del tutto legale...

Per cui attenzione in fase di ac-

quisto a queste due variabili.

La reperibilità dei ricambi è un argomento ostico: la Dyane in realtà è un ibrido, con i pro e i contro.

Pro: motore, cambio, sospensioni, cerchi ruota e pneumatici, serbatoio ecc. sono gli stessi delle ultime 2CV: nessun problema di reperibilità, anche se a volte bisogna affidarsi ad internet o cercare all'estero.

Contro: tutto il resto è peculiare della Dyane: lamierati, cristalli, tetto ecc. sono ad esaurimento; si trovano ricambi usati ma in vari stati, per il nuovo ormai le ricerche, almeno in Italia, sono quasi del tutto vane.

In conclusione, la Dyane risulta essere un buon investimento; se non in termini economici, sicuramente in termini di immagine.

E poi, lo dico fuori dai denti, per appassionati CXisti come noi rappresenta una valida alternativa, targata Opron (almeno nel frontale), alla più ricercata ma ormai più comune 2CV.





QUANDO LE AUTO AVEVANO I JEANS

Di Renzo Di Pietro

Affrontare un discorso sulla Dyane non è semplicissimo.

Essa in effetti in Italia ha rappresentato un movimento ben preciso, una dimostrazione di poliedricità che passava tranquillamente da schiere di ragazzi contestatori alla seconda auto della famiglia borghese benestante.

Inizialmente nata per sostituire la ormai vecchia 2CV e disegnata dal padre delle Panhard Bionnier nel 1967, la Dyane ne ricalca in pieno lo stile costruttivo con alcuni impresiosimenti nel design atta a modernizzarla.

Ma, almeno in Francia, il suo successo non fu eclatante e il fatto che fu smessa ben prima di quella vettura che doveva sostituire la dice lunga.

In Italia però la situazione a quei tempi era diversa: la 2CV non era importata (fu reintrodotta nell'aprile del 1976 nei listini italiani con la sola cilindrata di 435 cc) e la Dyane si ricavò un suo ruolo ben preciso.

Innanzitutto la versatilità, l'economia di gestione e manutenzione, la spaziosità degna di un'auto di categoria superiore con un comodo portellone e le 4 portiere, più la grande simpatia e semplicità la resero un'icona per migliaia di ragazzi che la utilizzarono all'epoca per i loro primi spostamenti e le prime esperienze.

E' incredibile come quest'auto trasmettesse impressioni di spensieratezza, forse proprio per quel tetto apribile lungo quanto il tetto.

Anche chi scrive ne ha avuta una, (ribattezzata Dyanina) e l'ha utilizzata senza pietà (compreso un viaggio fino a Parigi) perché

in quel dato momento temporale non poteva permettersi di più.

Ma non fu una scelta così forzata come spesso succede quando si sceglie un'utilitaria solo per il costo e l'economia di gestione, bensì una scelta dettata dalla passione e dalla voglia di vivere, seppur in ritardo, una certa epoca (essendo in pieni anni 90 e più esattamente tutta la prima parte).

Era, nel ricordo di vederla nuova in concessionaria anche se nel suo ormai ultimo anno di produzione, una macchina semplice ma diversa e particolare seppur utilitaria.

E vivendola mi accorsi di averla acquistata perché faceva parte di un mondo ben preciso e non per ripiego economico.

Un mondo colorato poiché la gamma colori era tra le più vivaci in assoluto, le tappezzerie erano sgargianti, vi erano pure le bande multicolore adesive nelle ultime serie.

La Dyane rappresentava un modo particolare di vivere l'auto fin dal momento dell'acquisto, con quelle sospensioni confortevoli che la facevano inclinare ad ogni curva, con quelle ruote alte e strette ed una tenuta incredibile, anche sulla neve fresca.

Certo, la protezione contro la corrosione era puramente teorica così come la sicurezza passiva per i passeggeri: basti pensare al freno a mano minacciosamente prominente verso il ginocchio destro del guidatore.

Anche i confort vari erano completamente assenti o comunque ridotti al minimo; ma

era proprio questo che le faceva indossare i jeans, come recitava la pubblicità dell'epoca.

Tuttavia non perdeva d'occhio quello sprazzo di borghesia e snobismo che essa amava indossare come fosse una spruzzatina di profumo.

E non dimentichiamo la carriera agonistica nei famosi 2CV/Dyane rally cross, molto in voga negli anni '70 laddove anche gli stessi concessionari Citroën combattevano all'ultimo salto **i s c r i v e n d o** una propria vettura preparata.

Le nostre città sono state piene di Dyane di ogni tipo e colore; poi inesorabilmente il tempo, la selezione naturale (erano sempre vetture molto sfruttate e dalla manutenzione inesistente) e le rottamazioni varie hanno pian piano cancellato la sua sagoma squadrata ed inconfondibile dalle scene.

Oggi il "mostro di simpatia" compie ben 40 anni, ed è molto ricercata sia da chi ce l'aveva allora, sia da chi l'ha vissuta nel pieno dell'età quando la semplicità era tutto.

Certo non è un'auto dal blasone di lusso, ma di sicuro ha fatto la storia, la sua e quella di tanta e tanta gente che ha portato a spasso in libertà con due gocce di benzina!





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 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.