

Anno Settimo **SPAC XZIO** Numero Tredici

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2008 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Sforzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphiccomp Via Setteponti, 75/76 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





SPAC XZIO



SPAC XZIO

ANNO VII NUMERO TREDICI
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.
Flisi A.
Giovinazzi G.

Foto:

Azzena R.
Dienne foto
Flisi A.
Giovinazzi G. (copertina)
Marigo F.
Masoero M.
Ottone C.

Questa rivista non contiene informazioni
pubblicitarie.
Eventuali messaggi sono stati scelti dalla
Redazione perché rappresentativi della
comunicazione dell'epoca.

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2008

Ritorno alle idrauliche.....3
Di Maurizio Venturino, Vice-
presidente CX Club Italia

CX: Serie 1 versus Serie 2....7
Di Roberto Azzena

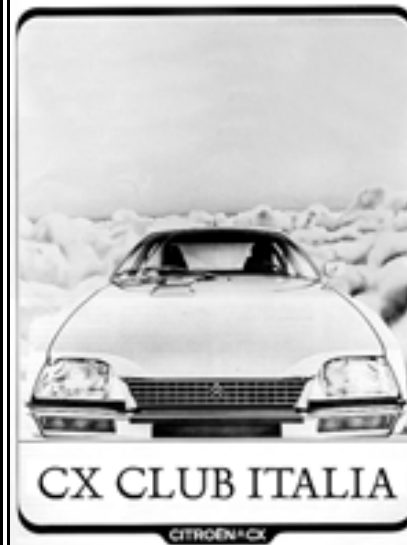
Citroën - RR, opposti estremi-
smi.....9
Di Alberto Flisi

Le Citroën a motore rotati-
vo.....13
Di Maurizio Baiocchi, Re-
sponsabile Relazioni Esterne
SM Club Italia

Quelle strane riflessioni.....18
Di Giorgio Giovinazzi

BX 1.1: l'ammiraglia delle
medie.....20
Di Maurizio Venturino

Accessori.....24
A cura della Redazione



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.



RITORNO ALLE IDRAULICHE

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Varcata la soglia del mezzo secolo di vita, ogni essere dotato di intelletto che almeno parzialmente funzioni concretizza che ben difficilmente raddoppierà la propria esistenza.

Da inguaribile... ottimista, osservando il mondo di oggi, mi viene da aggiungere: per fortuna... In conseguenza di ciò ciascheduno potrebbe e, forse, dovrebbe cominciare a tirare le somme.

A fare i bilanci.

A fare i conti.

Non solo quelli riferiti al vile denaro.

Le spese per il puro piacere...

Per le automobili...

Acquisto.

Restauro.

Manutenzione.

Carburante, assicurazioni, bolli, rimesse...

Un patrimonio!

Anche quelli dei chilometri percorsi.

Per ciò che mi riguarda, non pochi.

Circa 680.000.

Esclusivamente in Citroën.

Con oltre dieci modelli diversi.

Di questi, uno solo andato irrimediabilmente perduto.

Non male, per chi non ha a disposizione una flotta aziendale.

Suddivisi equamente tra lavoro e tempo libero.

O per il mero gusto di guidare.

Senza meta precisa.

In gioventù...

Allora la benzina costava 150 lire al litro...

Tuttavia ciò avveniva soltanto se, a giudizio del mio augusto genitore, mi ero meritato la "macchina".

Sentenza emessa al sabato poiché la concessione era ricono-

sciuta, in ogni modo, unicamente per la domenica pomeriggio.

Eccezionalmente per la sera del sabato.

Seguendo regole ben precise: controllo del chilometraggio, dell'itinerario e, soprattutto, rigorosi orari da rispettare nel rientro a casa.

Quali i benefici riconosciuti ai figli unici!

Altro che i giovani d'oggi!

All'epoca mi sembravano imposizioni assurde.

Ora mi rendo conto che aveva ragione.

Lo ringrazio.

Al suo posto, forse, sarei stato anche più severo.

La completa autonomia automobilistica avvenne solo dopo la fine del corso di studi.

Allorché si rese conto di potersi fidare.

Almeno un poco.

Comunque sia, l'esperienza al volante iniziò, come per quasi tutti i ragazzi che hanno un vasto cortile a disposizione, ben prima del compimento del diciottesimo anno.

Con le idrauliche.

Le prime idrauliche.

Quelle "vere".

Quelle ad olio rosso.

Dall'inconfondibile odore.

Che mi restò impresso nelle nari.

Dato che, spesso, l'olio si ritrovava sul pavimento del garage invece che nell'apposito serba-



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.



SPAC XZIO

toio.

Ma era il tributo da pagare per avere un confort insuperabile all'epoca ed insuperato in assoluto.

Le vere idrauliche devono indurre l'emesi tra i passeggeri.

Se questi soffrono l'auto adoperino altri mezzi di locomozione.

I muli, per esempio, oppure i cammelli.

Giusto per non discriminare...

Idrauliche che oggi non esistono più.

Controllo elettronico.

Irrigidimento delle tarature.

Dispositivo anti abbassamento.

Pompa elettrica.

Circuiti semplificati.

LDS (non LSD...).

Oramai chi ricorda la leva di regolazione delle altezze?

Addirittura cinque le posizioni sulla vecchia DS.

Solamente quattro sulla BX.

E il tempo di latenza tra messa in moto e partenza, necessario per consentire al veicolo di assumere il corretto assetto di marcia?

Faceva parte della filosofia di vita dei Citroënisti, tranquilli per natura, esattamente opposta a quella degli Alfisti, abituati, diversamente da noi, ad avvii immediati e brucianti.

Chi rammenta i soffi, gli sbuffi, i sospiri caratteristici all'atto dello spegnimento, allorché i passeggeri scendevano?

Quando le sospensioni assumevano la posizione di riposo.

E, dopo un periodo più o meno lungo a seconda dei modelli e dell'efficienza dei gommini, l'accucciarsi quieto della vettura, che ritrovavamo placidamente acciambellata su se stessa la mattina successiva...

In alto loco sono prossimi a rinnegare la tradizione.

Quando la Casa fornisce la nuova C5 dotata sia di idrauliche, sia di meccaniche, per quanto sofisticate...





Laddove, alla fine degli anni sessanta, esse erano disponibili già a partire da una vettura "utilitaria" di soli 1015cc come la GS...

Dopo alcuni anni e circa 25.000 chilometri da me percorsi, mio padre, ossessionato dalle continue fughe di LHS, (come dargli torto), decise che era giunto il tempo di dismettere la ID.

Con "appena" quindici anni di servizio e 102.000 chilometri totali.

Fu venduta non ostante la mia strenua opposizione.

Purtroppo all'epoca non avevo potere contrattuale.

Già mi manteneva agli studi.

Mai avrebbe finanziato anche una mia vettura.

Per di più neanche economica.

Così la anziana "Idea" fu sostituita da una CX Pallas.

Almeno in ciò riuscii a spuntarla.

Si era lasciato convincere che l'olio verde non avrebbe dato i problemi di quello rosso.

Ma rischiai di trovarmi per casa una Volvo 244!

Nel frattempo era entrata nei nostri garage una Dyane dallo splendido colore giallo cedro.

Poiché apparteneva a mia madre, avevo maggiori speranze di poterla usare.

Le mamme...

Cominciò così l'esperienza con le sospensioni "tradizionali".

O, meglio, meccaniche.

Dato che il sistema adottato dalle bicilindriche dell'epoca era particolarmente sofisticato e garantiva eccellente confort e tenuta.

Conservando il tipico dondolio tanto caro ai Citroënisti di vecchia data.

Pur se minore di quello dei primi modelli con ammortizzatori ad inerzia.

Nei cinque anni che seguirono, grazie alla disponibilità di mia

madre, i chilometri percorsi furono circa 40.000.

Il "periodo giallo".

Patentato da dieci anni, a laurea ormai raggiunta, le vicissitudini familiari costrinsero mio padre a cedermi la CX in comodato d'uso.

Da quel momento, praticamente, divenne mia.

I chilometri cominciarono ad essere macinati regolarmente.

Soprattutto per lavoro.

Ma adoperavo le idrauliche anche nel tempo libero.

Con i primi guadagni, infatti, avevo cercato di riacquistare la vecchia ID che, purtroppo, era finita sotto una pressa.

Non ostante lo sconforto, o proprio a causa di quello, reperi una break.

Fu l'inizio della fine.

Un'ossessione.

Una malattia.

In rapida successione la collezione andò ampliandosi.

Di sole idrauliche.

Fino al 1997, allorché ebbi l'occasione di portarmi a casa, a costo zero, una seconda Dyane.

Così, dopo oltre 300.000 chilometri ritornai alle meccaniche.

Che, per altro, non avevo mai del tutto abbandonato.

Adoperavo saltuariamente la Visa.

Essa, pur sensibile alle buche in maniera superiore alla Dyane, anche a causa del ridotto diametro dei cerchi, non è criticabile per ciò che riguarda tenuta e confort.

Soprattutto quello acustico...

Si aprì un ciclo di tre anni in cui l'uso della Dyane la fece da padrone (il "periodo azzurro").

Mi concedevo il lusso delle idrauliche solamente per lo svago ed il tempo libero.

La CX, arrivata a 340.000 chilometri era stata pensionata.

Giustamente.

Il "periodo bianco" si era concluso.

Ormai è a riposo da quasi dieci anni, raro esempio di mezzo originale conservato.

All'inizio del 2000, un nuovo ciclo (il "periodo beige").

L'amico Paolo mi impose di sottoporre a revisione la DSuper 5 e di usarla quotidianamente.

Sinceramente lo feci contro voglia, pensando fosse solo per un breve periodo.

Infatti.

Passati quattro anni e 70.000 chilometri, a maggio del 2004 l'avevo ancora sotto il... c...o!

Soltanto il cedimento dei paraoli, con conseguente consumo di olio superiore a quello della benzina, mi costrinse a fermarla per la manutenzione.

Ed a riprendere in mano la vecchia, cara, semplice, affidabile ed economica Dyane.

Per altri quattro anni ed oltre 70.000 chilometri.

Il secondo "periodo azzurro".

Siamo arrivati ai giorni nostri.

Maledetto maggio.

Ho sbriciolato anche i paraoli della Dyane.

Che in tutto si è portata a 275.000 chilometri senza mai dare problemi di sorta.

Anzi, come il buon vino invecchiando è migliorata.

Soprattutto nei consumi.

Merito della costante sinergia tra il mio piede destro e le raffinate mani del meccanico.

Che effettua le regolazioni avvalendosi di mezzi molto tecnologici e all'avanguardia: cacciavite ed orecchio.

Altro che computer!

Nel periodo estivo mi consente di percorrere agevolmente più di 22,50 chilometri con un litro della preziosissima benzina.

Verde.

Da non sottovalutare al giorno d'oggi.

Straordinario caso in cui i consu-



SPACXZIO



mi effettivi sono inferiori a quelli dichiarati dalla Casa.

Con tali risultati non ho neppure la soddisfazione di contribuire ad aumentare le emissioni di CO ed ingrandire il buco dell'ozono! Ma ho quella di concorrere in maniera marginale all'ingrasso sia dei petrolieri sia dello Stato vampiro che, tra IVA ed accise, incassa oltre la metà del prezzo del carburante.

Incerto sull'auto da impiegare durante la riparazione, mi fu proposto di utilizzare una BX nella versione "base" dotata del propulsore (Peugeot) di 1124cc TU, orgogliosamente non catalitico. Inconsueto, ma non desueto.

Oggi lo ritroviamo, pur se dotato di iniezione, sulla C3.

Qualcuno avrebbe detto: "si può fare".

"Ma anche": perché no?

Il mio ritorno alle idrauliche.

Un test approfondito di oltre 200-0 chilometri.

Potete leggere l'esito della prova a pagina 20.

Conclusione: mi sono innamorato.

to.

La BX è un ottimo compromesso tra il confort delle idrauliche di seconda generazione (DS e CX con LHM e prive di controlli elettronici) e la economia di esercizio delle bicilindriche (Dyane e Visa).

Anzi, i consumi di carburante sono addirittura inferiori a quelli di una Visa 650.

Molti cultori della DS si avvicinarono alla CX per risparmiare la cosiddetta Dea.

Perché non adottare una BX al fine di preservare le nostre CX?

Mi si può obiettare che l'erede naturale della CX sia l'XM.

Perfettamente d'accordo.

Ma, in primo luogo, dobbiamo considerare che le idrauliche della XM appartengono alla terza generazione.

Attive e con sfere a iosa.

In secondo luogo dobbiamo pure ponderare i ben diversi costi di gestione tra i due modelli.

Geneticamente ligure, non avaro ma parsimonioso, valuto non solo quelli riferiti alla manu-

tenzione, essenziale, ma anche quelli per carburante, gomme, bollo, assicurazione...

Per ciò che mi riguarda è molto probabile che inizi un nuovo ciclo (di quattro anni?) alla guida di una idraulica.

Il "periodo argento".

Superando il dilemma: idrauliche o meccaniche?

Infatti la BX è la perfetta sintesi dei pregi (e difetti) di entrambe.

Economia e LHM.

E concede l'impagabile piacere di guidare l'ultima "vera" idraulica, sprovvista di tutti gli orpelli elettronici moderni.

Inoltre, chi rifiuta la guida tranquilla, per altro confacente ad un veicolo storico, non dovrà far altro che sbizzarrirsi nell'ampia varietà di motorizzazioni ed allestimenti.

Troverà sicuramente un modello adatto alle sue esigenze.

Azzardo: il top della gamma non ha nulla da invidiare rispetto alle CX.

Almeno di quelle con motori di 2000cc.



CX: SERIE 1 VERSUS SERIE 2

Di Roberto Azzena

Trascorso ormai più di un anno dal cambio fra la mia ex Pallas '78 con la Prestige Automatique '86, credo sia giunto il momento di fare qualche considerazione sfiziosa e, per carità, assolutamente personale e opinabilissima, fra le due Serie che hanno accompagnato la CX lungo la sua quindicennale e gloriosa storia.

Prendetelo come un puro esercizio dialettico e possibilmente come la fonte di un possibile dibattito, che potrebbe avere altre voci e differenti considerazioni fra appassionati, magari nei prossimi numeri della nostra rivista.

LINEA

Sicuramente la Serie 1 si presenta più pulita e più snella, con la chicca del rialzino del finale posteriore che, effettivamente, alla Serie 2 manca un po'.

Come colpo d'occhio (anche

per merito dei paraurti in acciaio) rendono senz'altro di più le cromature abbondanti per colui che guarda attraverso le lenti di un appassionato di auto d'epoca.

Come d'altro canto è vero che il tutto dimostra maggiormente gli anni trascorsi rispetto al "plasticone".

Il quale, pur se innegabilmente "imbastardito" dalla "plastic age", è un capolavoro assoluto di restyling in grado di proiettare in avanti di altri 15 anni il progetto che, alla fine, non appare poi così datato nemmeno confrontato alle auto moderne. La CX 2, infatti, conserva ed attualizza al massimo, acquistando imponenza, compattezza e una maggiore sportività, il futurista progetto oproniano.

Per i nostalgici delle cromature (come il sottoscritto), la Prestige 2 è l'ideale compromesso, con

i bei pannelli di custodia e i profili laterali, che mantengono un legame più stretto con le prime CX.

INTERNI E STRUMENTAZIONE

Qui il passar degli anni, secondo me, assegna una nettissima vittoria alla Serie 2.

Innanzitutto i materiali: senza mai diventare eccelsi, purtroppo, migliorano senza confronti le orride plasticacce della Serie 1 (solo io so tutti i Santi che ho scomodato negli anni, prima di raggiungere con salti mortali carpiati una soluzione apprezzabile per i pannelli sulla mia ex '78).

Gli stessi tessuti sono meno auto-sbriciolanti dei precedenti, soprattutto nei modelli base.

Anche l'ergonomia dei sedili s'impenna verso l'alto, riuscendo a conservare la tipica morbidezza delle old Citroën, coniugata però ad un maggiore supporto lombare e ad un effetto di seduta più avvolgente.

Il vero capolavoro della Serie 2 è però la plancia: pazzesco rilevare come, nello stesso identico spazio, il progetto abbia mag-





SPACXZIO



giorato il comfort sia pratico sia soprattutto "percepito" (per usare un termine di gran moda nella politica), con una sensazione di apertura, di spaziosità e di ariosità che farebbero invece pensare ad un rifacimento totale delle dimensioni interne.

Il design acquista ancora maggiore futurismo, con l'asse portante centrale che si divide morbidamente, e con una particolare inclinazione che potrebbe essere descritta sia come una salita che come una discesa verso il parabrezza, con due semiarchi che vanno a definire i due posti anteriori.

Sulla Serie 1 il tutto è più rigidamente e verticalmente definito e seppure vi siano comunque elementi di innovazione e di originalità, il confronto secondo me fatica a reggere.

Soprattutto se, e qui non casualmente, i due elementi non sono stati scissi in due argomenti differenti, il design della plancia va ad unirsi alla strumentazione.

Pur essendo un grandissimo estimatore dei tamburi rotanti, che chiamavo "piccoli acquari", la sfavillante, roboante, ludica, esagerata ed aeronautica illuminazione, unita alla disposi-

zione dei comandi sulla Serie 2, polverizza non solo la dignitosissima Serie 1, ma qualsiasi altro automezzo su cui personalmente sia salito in vita mia, storica o modernissima che fosse.

A costo di essere noioso per chi mi conosce, risegno l'effetto, per me sconvolgente, che la posizione "over and in front of head" dei pulsanti dello sbrinatori, del comando della luce interna e del tettuccio elettrico per chi ce l'ha, riesce ogni volta ad esercitare sulla mia mente evidentemente e inguaribilmente bambinesca.

COMFORT E MOTORIZZAZIONI

Unisco anche in questo caso due fattori che difficilmente possono essere scissi, parlando di uno stesso modello di auto.

Come ben sapete non sono un tecnico, quindi sulle motorizzazioni glisserò abbondantemente, rilevando soltanto il guadagno di elasticità e di agilità compiuto con l'abbandono del suggestivo ma "sedutello" Becchia (molto più su CX che non su DS), nei confronti del PRV e l'assoluta mostruosità prestazionale (si può dire così?) raggiunta dalle Serie "Turbo 2", sia Diesel che benzina. Personalmente posso raffrontare con una certa esperienza vissuta un Becchia 1985cc con l'aspirato 25 automatico che, tradotto in termini calcistici, è un po' come paragonare il passo di Vampeta (chi se lo ricorda?) con quello del Roberto Carlos dei bei tempi... insomma... un abisso.

Grazie al quale la nostalgia verso la mia ex Pallas, che ogni tanto fa capolino, viene immediatamente ricacciata indietro senza se e senza ma.

Mi piacerebbe poter guidare per un certo periodo il 2400 automatico su Serie 1 per un raffronto più sensato, ma tant'è, dalla vita non si può avere tutto.





Concluse queste brevi annotazioni da profano di meccanica e tornando al comfort generale, se non l'avete ancora evidentemente capito, sposo senz'altro la causa della Serie 2.

Una CX è sempre una CX e merita ogni rispetto possibile, però credo che una volta assaggiata per bene la Serie 2, se uno si dovesse trovare a scegliere drasticamente... beh... diciamo che sono pronto a scommettere che 7 CXisti su 10 non tornerebbero indietro.

Non me ne vogliano i possessori e gli irriducibili fans della Serie 1 (che, detto per inciso mi piacerebbe un giorno riprendermi comunque) e soprattutto coloro che magari si accingono a conquistare la loro prima "CX avventura" sui paraurti d'acciaio, ma credo che anche il tipo di utilizzo che si vuole fare della vettura influisca decisamente.

Magari coloro che si sentono più attratti dal fascino e dalla purezza Vintage in quanto tale, troveranno maggiori elementi di sostegno nella Serie 1, però chi vuole ricavare certe sensazioni più "pratiche" nei viaggi e nella guida in quanto tale, forse dovrebbe orientarsi verso il "post '85".

Concludendo il paragrafo e lo stesso mio intervento in generale, posso affermare che la goduria totale e la sensazione di beatitudine ultraterrena, unite ad un reale ed effettivo riscontro pratico a livello puramente stradale in ogni aspetto possibile (ad esempio la DS è molto suggestiva ma un pelo meno performante in questo senso) provate al volante della mia CX Prestige 2, sono di un paio di spanne superiori ad ogni altra esperienza vissuta al posto di guida di un mezzo su quattro ruote.

E in ogni caso, buona CX a tutti!

CITROËN - RR, OPPOSTI ESTREMISMI

Di Alberto Flisi

Dal momento che ho avuto la fortuna, recentemente, di possedere due auto della mitica casa inglese, prima di passare ora ad una Citroën, mi è venuta la voglia di proporre una provocatoria comparazione tra questi due marchi.

Dico "provocatoria" perché, come spiego tra un attimo, non c'è, secondo me, nessun caso più di questo, in cui due marchi siano esattamente e clamorosamente agli antipodi, sia come concezione che come tipo di prodotto finale.

E il bello è che ciò può venire spiegato e compreso perfettamente, analizzando la personalità e la vita dei rispettivi fondatori, André Gustave Citroën e Frederick Henry Royce.

Partiamo da quest'ultimo.

Quinto figlio di della famiglia di un povero mugnaio, dovette guadagnarsi la vita: fin da

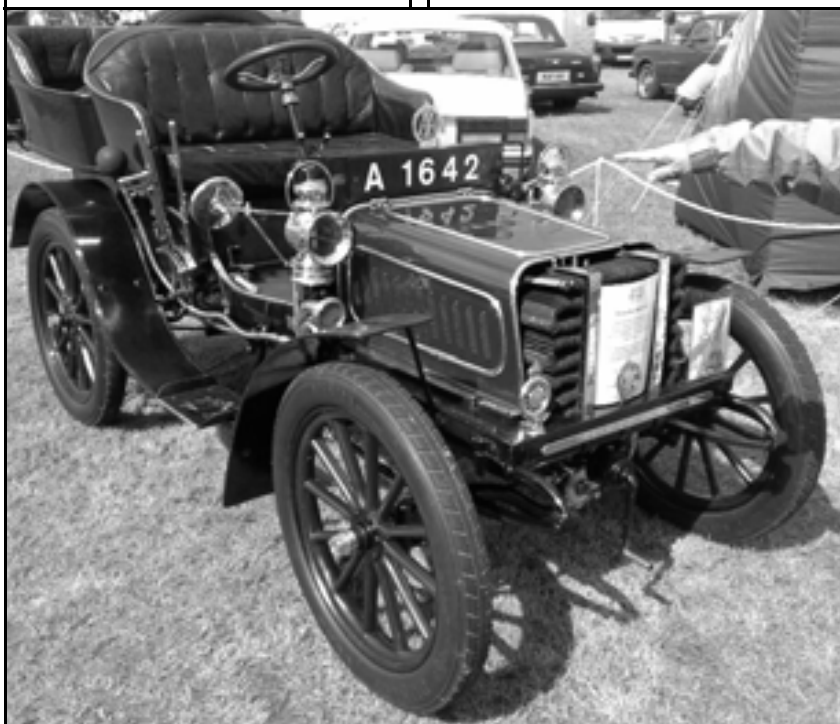
bambino, a 5 anni, facendo lo strillone per i quotidiani agli angoli delle vie di Londra e consegnando telegrammi.

Altro che andare a scuola!

Rimasto orfano, fu preso in casa e allevato da una zia che, per fargli imparare un lavoro, gli pagò la scuola di apprendistato presso una ditta di apparecchi elettrici (l'elettricità, allora, nella seconda metà dell'ottocento, era agli albori).

Non riuscendo però a continuare a pagare la "retta" fino al raggiungimento effettivo del "diploma", la zia fu costretta a ritirare Henry dall'apprendistato prima del tempo, sicché il ragazzo si trovò senza un titolo di lavoro in mano.

E qui scattò, in lui, la voglia di farcela lo stesso, impiantando, insieme ad un amico, una piccolissima attività di "artigiano elettrico" e producendo camp-





SPACXZIO



nelli e interruttori per abat-jour. Fermiamoci un attimo e prendiamo in esame la situazione di André Citroën.

Rampollo di una famiglia di borghesi di origine ebraica, di florida condizione economica (il padre era commerciante di diamanti, immigrato dall'Olanda), André godette di una privilegiata situazione, anche dal punto di vista scolastico, al punto da poter frequentare, sia pure con profitto non eccellente, la prestigiosa "Ecole Polytechnique" a Parigi, e uscirne diplomato.

In grado poi di compiere, per interesse e per lavoro, tutti i viaggi che voleva, poté recarsi più volte in America, per apprezzare e assorbire una moderna mentalità imprenditoriale, e riportare in patria profondi convincimenti su quale fosse il miglior modo di produrre per le sue fabbriche.

Ritorniamo a Henry Royce, che all'estero ci andò solo per motivi di salute (si stabilì, d'inverno, in Costa Azzurra, dietro consiglio medico).

Raggiunto il successo e uno status economico del tutto tranquillo, dopo aver sviluppato rapidamente la sua attività in campo elettrico, con la produzione di motori e di gru da porto (sostenendo bravamente la concorrenza di prodotti simili mossi dal vapore) Royce decise di comprarsi una piccola vettura francese (!) una Decauville.

Ne rimase però deluso per la scarsissima qualità di realizzazione: troppo fragile, troppo rumorosa, troppo fumante! Inaccettabile.

Decise quindi di smontarla tutta e di rifarla per bene, curando tutti i componenti con i migliori materiali e con i migliori accoppiamenti possibili.

E l'auto ne risultò trasformata: più affidabile, più silenziosa e meno sbuffante.

Questa è la radice della decisione di Royce di darsi alla produzione, più che altro per amici e conoscenti, di piccole auto, dal motore piccolo, ma dal-

la meccanica molto ben fatta.

I suoi collaboratori e dipendenti, peraltro, vedevano con fastidio questa nuova "attività" del principale, che lo sottraeva, per attenzione, tempo e risorse economiche, alla produzione dei motori elettrici della fabbrica.

Ma qui conta rilevare che il moto iniziale della produzione della "Royce" (ancora Royce non aveva incontrato Charles Stewart Rolls, ci arriveremo fra poco) è soprattutto la ricerca del maniacale perfezionamento di componenti meccanici già esistenti, non l'innovazione.

A miglior comprensione di ciò giova ricordare il personale motto del costruttore britannico, da lui espressamente coniato in latino: "Quidvis recte factum, quamvis humile, praeclarum" cioè "qualunque cosa ben fatta, anche se di poco conto, è nobile".

E questa impostazione mentale gli rimarrà anche dopo aver fondato, nel 1904, la Rolls-Royce, frutto del felice incontro col sum-



menzionato Rolls, un nobile facoltoso, che lavorava per hobby e grande appassionato di mon-golfiere e di aerei.

Citroën invece, sappiamo che decise di darsi alle costruzioni automobilistiche per riconvertire all'uso civile le sue fabbriche di granate, alla fine della prima guerra mondiale, agevolato in questo anche dal possesso della sua famosa fabbrica di ingranaggi dal profilo totalmente originale.

La principale preoccupazione di André Citroën non fu comunque, inizialmente, quella della innovazione, ma della produzione in grande serie di automobili semplici, robuste ed economiche all'acquisto e alla manutenzione.

Cioè auto di massa.

Fu solo dopo il "fatale" incontro con quel vulcano umano di André Lefebvre, che abbracciò l'idea di produrre un'auto così avanzata, rispetto alla concorrenza, da poterla produrre poi, per molto tempo, sostanzialmente

invariata e quindi rientrare gradatamente dai forti costi industriali sopportati all'inizio, e comunque accettando rischi elevatissimi, sia sul piano tecnico che commerciale.

La formidabile Traction Avant del 1934 rispecchia in pieno questa mentalità.

E la Rolls-Royce, intanto?

Il suo primo fortunato modello, la Silver Ghost, aveva decretato il successo pieno del nuovo marchio presso la clientela internazionale più facoltosa ed esigente (fu allora che la stampa specializzata, definì la Rolls-Royce come l'auto migliore del mondo).

La Silver Ghost era sicuramente un'auto con meccanica eccellente, ma dalla manutenzione onerosissima e certosina.

Ci si divertiva, tra la sua elitaria clientela, a ironizzare su questo aspetto, rilevando come una Silver Ghost, mediamente, avesse bisogno di tante ore di manutenzione quante erano state le ore di funzionamento

precedente!

Durante la prima guerra mondiale la Rolls-Royce divenne una apprezzata fabbrica di motori per aerei da guerra.

Subito dopo si riconvertì alla produzione di motori aeronautici per uso civile e divenne, sostanzialmente, una fabbrica di motori per aereo, con incassi talmente floridi da potersi permettere una divisione automobilistica, la quale produceva auto dal costo industriale talmente esagerato che il pur stratosferico prezzo di vendita non lo pareggiava.

L'innovazione nei modelli era sostanzialmente bandita, in quanto Henry Royce era convinto che le novità dovessero essere adottate solo dopo numerosi anni di studi e di perfezionamenti in proprio, che ne avessero incontrovertibilmente dimostrato l'utilità e l'efficacia.

Quanto alla sua clientela, era essa che "spingeva" per motori più potenti e auto un pochino più moderne, insieme ai cauti e



rispettosi "consigli" della stampa specializzata: se infatti fosse stato per Henry Royce, chissà per quanto tempo ancora avrebbe continuato a produrre solo la Silver Ghost!

Tutto il contrario per la Citroën che, assorbito in pieno lo spirito del fondatore (prematuramente morto di cancro allo stomaco nel 1935, due anni dopo la morte di Henry Royce, dovuta alla stessa malattia), produsse quell'altro capolavoro di innovazione che fu la DS.

(Per non parlare, poi, della SM!)

Al riguardo è molto significativo (vedi le foto accluse) accostare le immagini della Citroën DS e della Rolls-Royce Silver Cloud, che furono presentate nello stesso anno, il 1955.

Più diverse e opposte, sia nell'aspetto esteriore, che in quello tecnico, non potrebbero essere. Una, l'inglese, riprende con grazia gli ultimi stilemi degli anni trenta, con una linea così classica che più classica non si può.

Un classico eterno.

L'altra, la francese, sfoggia invece una linea così avanzata e di rottura che ancora oggi sembra più moderna di tante moderne.

Una, l'inglese, con sospensioni a ponte rigido e balestre, l'altra con le incredibili sospensioni idrauliche che tutti sapete.

Per non parlare del resto.

A questo punto mi preme fare un passo indietro e analizzare brevemente anche le opposte personalità dei due fondatori.

Henry Royce passò tutta la sua vita a lavorare duramente, con una passione e una foga che lo portavano a trascurare la vita privata, gli affetti familiari e perfino le sue esigenze di alimentazione.

Amava semplicemente, presentandosi, autodefinirsi "meccanico".

Ad un certo punto della sua esi-

stenza, dopo la prematura scomparsa di Rolls, nel 1911, il suo medico personale gli aveva "intimato" di lavorare di meno e di alimentarsi meglio, in caso contrario gli pronosticava solo sei mesi di vita!

Fu quindi letteralmente preso in carico e guardato a vista dai suoi più stretti collaboratori, preoccupatissimi che, dopo Rolls, potesse rapidamente venir meno anche Royce, con grandi difficoltà, poi, per le sorti della fabbrica.

Fu da essi pertanto "costretto" a lavorare con ritmi meno febbrili e ad alimentarsi regolarmente.

In una vecchia illustrazione egli è ritratto mentre, in fabbrica, è fermo a parlare con un suo operaio; alle sue spalle è amovibilmente tallonato da un altro suo dipendente con un piatto di minestra in mano, per ricordargli di mangiare qualcosa.

Non certamente così si comportava André Citroën gran frequentatore dell'alta società di allora: ottimi ristoranti, corse dei cavalli, casinò e belle e numerose riunioni con parenti e amici.

André Citroën era un uomo brillante, buon conversatore e dalla personalità magnetica.

Era un genio della pubblicità, come sappiamo, e riuscì in modo spesso clamoroso ad ottenere l'attenzione dell'opinione pubblica francese attraverso riuscite e divertenti iniziative promozionali.

Henry Royce no, era un uomo schivo, viveva quasi asceticamente per il suo lavoro ed era amato e rispettato più per la qualità della sua produzione (verrà anche insignito del titolo di baronetto, nel 1930), che per le sue attitudini mondane.

Le sue vetture inizialmente non venivano propagate per

nulla, in seguito, comunque, in modo sempre assai misurato.

La sua opinione, d'altronde, era che non ce ne fosse affatto bisogno: al riguardo bastavano e avanzavano le qualità intrinseche delle sue vetture, una volta conosciute e comunicate da un cliente all'altro.

Il destino dei due marchi fu poi affatto diverso.

André Citroën andò fallito in breve tempo anche perché, diversamente da Henry Royce, trovandosi in gravi difficoltà finanziarie, non aveva certo l'aiuto dei proventi di una divisione aeronautica.

La Rolls-Royce, invece, unico marchio superstite tra tutti gli altri favolosi dei favolosi anni 20 e 30 (Isotta Fraschini, Bugatti, Hispano Suiza ecc), riuscì a mantenersi indipendente, anche in situazioni economicamente difficili, proprio per l'apporto decisivo della sua divisione aeronautica, unita, per di più, a quella di motori industriali, per uso navale ecc.

Che dire, concludendo?

Spesso tra di noi entusiasti delle auto d'epoca ci sono i manichei, che sostengono a spada tratta un marchio "contro" gli altri.

Nulla di più avventato e superficiale.

La verità è che la storia dell'auto è stata splendidamente segnata e raccontata da uomini eccezionali, delle più disparate e varieghe mentalità, che hanno contribuito tutti, con i loro sforzi, con i loro sacrifici, con le loro iniziative, a volte fortunate, a volte meno, a rendere il mondo dell'auto d'epoca straordinariamente affascinante e ammaliatore.

E l'esempio degli "opposti estremismi" Citroën e Rolls-Royce è solo uno dei tanti possibili.



LE CITROËN A MOTORE ROTATIVO

Di Maurizio Baiocchi - Relazioni Esterne SM Club Italia

All'inizio degli anni Sessanta, l'ingegnere tedesco Felix Wankel (1902-1988), dopo tre decenni di studi, completa la realizzazione di un motore rivoluzionario rispetto a quello a pistoni: il motore rotativo.

Il principio di un motore rotativo è di sostituire il movimento lineare e alternativo dell'insieme albero motore-bielle-pistoni, con un movimento appunto rotativo, intorno ad un asse, di un particolare pistone, detto "rotore", di forma triangolare con bordi arrotondati, all'interno di una camera chiamata "statore".

Il rotore, nel suo movimento, divi-

de lo spazio interno dello statore in tre camere di combustione di volume variabile, in cui si compiono le fasi del motore (che rimane a quattro tempi), e ad ogni rotazione si realizzano quindi tre fasi complete.

Sono eliminati gli abituali organi della distribuzione (alberi a cammes, valvole, cinghie o catene, ecc.), e l'alimentazione-scarico avviene tramite due luci di grande sezione (come nei due tempi) che il rotore scopre in ogni sua rotazione.

Le candele, di tipo specifico, sono due per ogni statore.

Costruttivamente molto semplice, il motore Wankel (il nome dell'ideatore divenne presto sinonimo di motore rotativo) è composto solo da una decina di pezzi principali (contro un centinaio di un motore normale), non ha alcun pezzo in movimento alternativo, e consente un funzionamento esente da vibrazioni.

Nel 1964 la Casa tedesca NSU, nota soprattutto per le sue moto e per la Prinz, lancia la prima vettura dotata di tale tipo di motore, la "Spider Wankel".

All'epoca in cui le Citroën erano ancora "vetture fatte da ingegnere per ingegneri", il Bureau d'Études, dopo aver rivoluzionato il concetto di automobile con la DS, si interessò anche a motorizzazioni alternative al classico motore a pistoni, tra cui propulsori a turbina, a due tempi con compressore e, evidentemente, anche al motore rotativo.

Questo nuovo tipo di motore avrebbe permesso, associato all'idraulica, di realizzare un nuovo salto tecnologico per i futuri modelli.

Nello stesso anno del lancio della Spider Wankel, la Casa francese avvia una collaborazione con la NSU, che porterà alla costituzione, il 30 marzo 1965, di una società comune, la "Comobil", con obiettivo lo studio di un nuovo modello dotato di motore rotativo.

Nelle intenzioni di Citroën il modello in questione avrebbe dovuto essere il progetto "F", per una vettura di classe media, allo studio sin dal 1961, che però fu poi fermato nel 1967.

A seguire, nel maggio 1967 le due Case creano un'altra società comune, la "Comotor", con sede in Lussemburgo, avente lo scopo di realizzare una fabbrica per la produzione dei motori ro-





SPAC XZIO

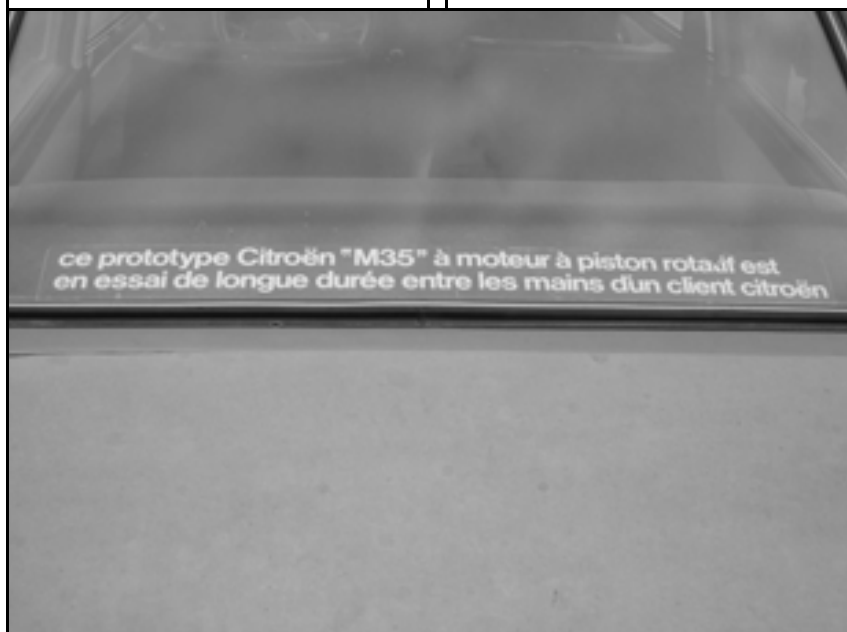


tativi, che verrà inaugurata nel 1973 a Alforwiler, in Germania, per una produzione prevista inizialmente in 100 motori al giorno, per arrivare ad almeno 500. Al Salone di Francoforte del 1967, la NSU lancia il suo modello alto di gamma, la famosa "RO 80" (RO da rotativo, e 80 è il numero di progetto), che ha caratteristiche all'avanguardia: trazione anteriore, motore Wankel bitorotore, cambio a 3 marce con convertitore, linea moderna,

che viene subito eletta "Auto dell'Anno".

Nello stesso anno, anche il costruttore giapponese Mazda, dopo aver acquisito il brevetto per il Wankel nel 1961, lancia il suo primo modello dotato di questo motore, il coupé "Cosmo Sport".

In quegli anni, il futuro dell'automobile sembra decisamente orientato verso il motore rotativo...



Non potendo rimanere ad osservare i risultati degli altri costruttori, anche Citroën inizia la sperimentazione di motori Wankel su propri prototipi la cui sigla interna era M35.

Si tratta di un coupé 2+2, su base Ami 8, di cui ne mantiene lo stile per il frontale e la fiancata fino alle porte; il posteriore è invece specifico, con grandi finestrini posteriori triangolari ed un vasto lunotto inclinato.

Il telaio è dotato di sospensioni idrauliche, che ne fanno una vera Citroën d'alta gamma.

Il motore è la versione più semplice del Wankel, dotato di un monorotore, di cilindrata equivalente a 995 cc., che sviluppa 49 cavalli DIN a 5.500 giri al minuto, per una velocità massima di 144 km/h.

Il cambio era a 4 marce, ed il raffreddamento ad acqua.

Inizialmente, questo modello doveva restare un prototipo da testarsi segretamente da parte del personale tecnico della Casa.

Ma, date le particolarità del nuovo motore, il Bureau d'Études si rese conto che non disponeva di un numero di collaudatori sufficiente, e che essi, spesso, non rompevano mai le stesse cose dei clienti finali.

Del resto gli inconvenienti dei primi esemplari della DS, dimostrarono che "il collaudo lo faceva il cliente", e ciò è rimasto vero ancora oggi per diversi modelli, di tutte le Case...

Per poter riprodurre tutte le condizioni di uso normale, si pensò quindi di affidare degli esemplari a dei clienti.

Ma avrebbero dovuto essere qualche centinaio, ed era impossibile mantenere la segretezza di queste prove.

Ed allora, il responsabile della comunicazione, il famoso Jacques Wolgensinger, ebbe l'intuizione di trasformare questi

SPAC XZIO



test segreti in una operazione mediatica e di marketing, per l'epoca assolutamente innovativa.

Con l'approvazione del Presidente Pierre Bercot e superate le perplessità del Bureau d'Études, l'"Operazione M35" partì con un primo comunicato stampa dell'autunno 1969.

Dato che la sigla del prototipo suonava bene, il nome venne mantenuto anche per il modello definitivo.

I destinatari delle vetture furono scelti tra i clienti più fedeli della Casa, che coprivano percorrenze di almeno 30.000 km all'anno, nelle diverse condizioni d'uso, e che fossero disponibili a pagare 14.120 franchi (peraltro un prezzo inferiore al reale costo di produzione), contro i 13.800 di una DSpécial.

Per ogni inconveniente, il cliente doveva contattare i servizi tecnici del Quai de Javel che sarebbero immediatamente intervenuti per porre rimedio.

Anche questa forma di assistenza "personalizzata" era una novità, accompagnata da due anni di garanzia sul motore e dall'impegno della Casa a ritirare la vettura dopo due anni, a condizioni vantaggiose.

La produzione, per 500 esemplari previsti, iniziò nel gennaio 1970, presso lo stabilimento Heuliez.

Per dare una maggiore conoscenza e visibilità all'operazione, gli esemplari erano numerati (con diciture sui passaruota), e nel lunotto vi era un adesivo con la scritta: *"Questo prototipo M35 a motore a pistone rotativo è in prova di lunga durata nelle mani di un cliente Citroën"*.

Tutte le M35 erano verniciate in grigio metallizzato, e l'interno mantenevano la plancia dell'Ami 8, con un contagiri aggiunto (con allarme sonoro al superamento dei 7.000 giri), e

sedili inediti, che prefiguravano quelli della SM.

I clienti-collaudatori apprezzarono le qualità delle sospensioni idrauliche in una vettura di dimensioni contenute, che avrebbe potuto sopportare un motore di maggiore potenza.

Il motore rotativo, vera peculiarità della vettura, pur se silenzioso e lineare rivelò presto i suoi difetti: mancanza di potenza e di coppia a basso numero di giri, costringendo a tirare le marce, problemi di avviamento a freddo e di imbrattamento delle candele, consumo elevato di benzina (in media 9,5 litri/100 km, contro i 6,5 di una normale Ami 8) e di olio (a causa della scarsa tenuta dei segmenti contro lo statore).

E soprattutto il motore si usurava in fretta, e la sua durata non superava i 30.000 km.

Così, dei 500 esemplari previsti, ne furono in effetti costruiti, tra il





SPACXZIO



1970 e il 1971, solo 267 (ma numerati in modo non progressivo). Al termine del periodo previsto dei test-cliente, la maggior parte delle M35 fu riacquistata dalla Citroën e distrutta, come avveniva di norma per i prototipi alla fine del loro ciclo di prove.

Tuttavia, pare che circa un terzo degli esemplari sia stato conservato dai clienti dell'epoca, ed ancora oggi se ne vedono alcuni nei più importanti raduni della Marca.

Malgrado i problemi di affidabilità e gli inconvenienti del Wankel emersi durante l'"Operazione M35", Citroën continuò nello sviluppo del motore rotativo per un veicolo di grande serie, di dimensioni e classe più elevata.

Dopo l'abbandono del progetto "F", già allo stadio di pre-industrializzazione, venne sviluppato un nuovo programma per una vettura media, la "G", che, studiata e realizzata a tempo di

record, portò alla nascita della GS, presentata alla stampa il 24 agosto 1970 e poi commercializzata a seguire in occasione del Salone di Parigi di ottobre.

Negli anni, la GS ottenne un buon successo di pubblico e di mercato, proseguendo la sua carriera fino al 1986 (nell'ultima versione GSA).

Questo modello presenta diversi elementi peculiari per una "media": motore a 4 cilindri contrapposti inizialmente di 1.015 cc. poi di 1.220 cc., sospensione idraulica, quattro freni a disco; la linea è opera di Robert Opron che condensa in dimensioni contenute alcune caratteristiche di stile, che si ritrovano sulla SM e sulla CX.

Nei piani della Casa, a fianco delle versioni con motore classico di cilindrata contenuta, erano previste versioni superiori con motore rotativo.

E così, al Salone di Francoforte

del settembre 1973, venne presentata la GS Birotore, (detta anche, non ufficialmente, "GZ"), coronamento degli studi per una nuova categoria di automobili di grande serie con l'innovativo motore rotativo.

La vettura è equipaggiata con un motore a due rotori (tipo Comotor 624), per una cilindrata equivalente a 1.990 cc., che eroga una potenza di 107 CV DIN a 6.500 giri, ed una coppia di 14 kgm. a 3.000 giri.

Il propulsore è montato trasversalmente, alimentato da un carburatore Solex 32 doppio corpo, e raffreddato ad acqua.

Era previsto un sistema di iniezione d'aria per la post-combustione dei gas di scarico (sistema poi ripreso per le SM destinate al mercato americano).

Il cambio è a tre marce, con convertitore di coppia (come sulla NSU RO 80), senza il pedale della frizione.



Rimangono, ovviamente, le sospensioni idrauliche ed i quattro freni a disco specifici; la geometria dell'avantreno prefigura quella della successiva CX.

La Birotore mantiene la carrozzeria della GS normale, con alcune particolarità: passa ruota allargati per ospitare pneumatici 165 HR XAS con ruote da 14", cromature aggiuntive, filetto bianco e nero sui fianchi, colori specifici (beige tholonet e brun scarabée) anche abbinati in verniciature bicolori, che saranno le più richieste.

La plancia è quella di serie, ma con strumentazione specifica, l'equipaggiamento interno è molto completo e la finitura curata.

Questa vettura media con motore alto di gamma, è venduta all'elevato prezzo di 25.000 franchi, quando una DS 23 carburatori costa 25.840 franchi, ed una 23 I.E. 28.440, creando di fatto una concorrenza interna.

Le prove dell'epoca evidenziano subito pregi e difetti della Birotor: se la velocità di punta è elevata (175 km/h. dichiarati, prossimi ai 180 di una DS),

l'accelerazione è lenta (1 km. in 35"3, contro i 37"3 di una GS normale ed i 33"2 di una DS 23), a causa degli slittamenti e della lentezza del cambio a tre marce con convertitore, che si avverte soprattutto in partenza. Un cambio manuale classico avrebbe certamente reso la vettura più pronta.

Il motore è dolce e silenzioso a tutti i regimi, senza vibrazioni. Tenuta di strada ed assetto sono giudicati superiori a quelli della GS normale e persino rispetto alla DS.

La Birotor ha le qualità per essere considerata una vera "stradista".

Ma emergono anche gli inconvenienti: le candele si imbrattano facilmente nella marcia a bassa velocità, ed il consumo è "gargantuesco": dai 22 ai 25 litri per 100 km. in città o ad alta velocità, ad una media non inferiore ai 12,3 l/100 km, quando una GS normale è intorno ai 6 litri, e persino la DS consuma molto meno.

Non meno rilevante è il consumo d'olio (fino ad un litro ogni 1.000 km.), difetto tipico del

Wankel, che peraltro non richiedeva la sostituzione del lubrificante, ma solo la rimessa a livello.

Di fatto, questo funzionamento "a miscela", e le copiose fumate a bassa velocità, dovute anche ai problemi alle candele, causavano un elevato tasso di inquinamento, nonostante il sistema anti-polluzione.

Inoltre, rimangono i problemi di affidabilità del motore, la cui durata non supera i 60-80.000 km., principalmente a causa dell'usura del rivestimento in Nikasil dello statore e della scarsa tenuta dei segmenti in rilascio (per questo, era consigliato mantenere sempre il motore "in tiro").

Ben presto diventa evidente che gli effetti della prima crisi petrolifera degli anni '73-'74 per una vettura con consumo elevato, legato al posizionamento ambiguo all'interno della gamma (troppo costosa per una media) ed i problemi tecnici e di affidabilità (probabilmente risolvibili se la produzione fosse proseguita), condannarono la riuscita commerciale della GS Birotore, che non trovò la sua clientela, al di là di pochi fanatici della Marca. L'acquisizione del controllo di Citroën da parte di Peugeot nel 1974, segnò la fine dei progetti più originali ma meno adatti alle nuove esigenze di mercato, in particolare SM e GS Birotor.

La produzione cessa nel 1975, dopo soli 847 esemplari costruiti (32 nel '73, 811 nel 1974, 4 nel '75), di cui una buona parte ancora in attesa di acquirenti.

Adirittura, la Casa incarica i concessionari di ritirare gli esemplari ancora circolanti, proponendo condizioni vantaggiose ai proprietari (fino al 45% di sconto per la nuova CX).

Le vetture così ritirate furono





stoccate per diversi anni, presso la pista de La Ferté-Vidame, in compagnia delle M35, con il motore reso inutilizzabile con un colpo di punteruolo in un punto preciso, per essere definitivamente distrutte nel 1986.

Attualmente, sono comunque censite circa 250 GS Birotore ancora esistenti, con una quotazione massima di circa 8.000 euro, per un esemplare in buono stato e funzionante.

Il Bureau d'Études lavorò ancora per qualche tempo agli sviluppi del motore rotativo, con l'adozione dell'iniezione elettronica, e l'accoppiamento ad un cambio manuale a 5 marce, con sperimentazioni su alcuni esemplari di CX, che con un tale birotore raggiungevano i 170 CV ed una velocità di 215 km/h, per un consumo solo di poco superiore di quello della CX GTI.

Ma nel 1979, tutte le ricerche sul motore rotativo furono definitivamente abbandonate.

Anche la NSU, partner di Citroën nella Comotor, subì gli effetti negativi della scarsa affidabilità del motore rotativo; pur se la RO 80 fu prodotta in circa 33.000 esemplari fino al 1977, la Casa tedesca cessò ogni attività e fu assorbita all'interno del Gruppo Volkswagen-Audi.

Solo la Mazda continuò a credere nel motore Wankel ed a svilupparlo per renderlo affidabile, realizzando modelli di successo come la sportiva RX-7, la cui serie continua tuttora con l'attuale RX-8.

La perseveranza della Casa giapponese è stata premiata con la vittoria alla 24 Ore di Le Mans del 1991, di una sua vettura, la 787B, dotata di un motore quadrirotore, massimo risultato sportivo conseguito da un motore Wankel.

QUELLE STRANE RIFLESSIONI

Di Giorgio Giovinazzi

Quando cammino per la strada, immerso nei pensieri del lavoro e delle tante cose che purtroppo non riesco a fare, a volte sono costretto, mio malgrado, a riflettere.

Gli eventi esterni a noi, una piccola miseria a cui assistiamo, l'incontro con una persona che avevamo dimenticato, una pubblicità nel metrò o il trillo insistente di un cellulare ci obbligano a riflettere, anche se non vogliamo, sul nostro ruolo nel mondo, e su come siamo fragili.

Il discorso cambia quando il mondo lo si affronta col volante della CX fra le mani, le dita protese sui comandi dei satelliti.

È una sensazione che non si dimentica, anche se passa tanto tempo dall'ultima volta, come ahimè spesso capita.

Basta poco per ritrovare quel dolce profumo di *madeleine* che gli interni regalano e quelle magiche sorprese che ad ogni curva ti fanno sentire un solista che fa il suo assolo con un Guarneri.

Anche nella mente qualcosa cambia quando entro nella CX e lascio fuori della carrozzeria tutti i pensieri delle persone normali, rimandando le cose sgradevoli al momento di scendere.

Mi ritrovo libero dai pensieri superflui, pronto ad accogliere tutte le belle percezioni che arrivano dal paesaggio circostante, pronto a nuove e ben più piacevoli riflessioni.

È il caso di un recente giorno festivo, l'occasione è un picco-

lo *Raduno* nella bucolica frazione denominata Pozzi di Caprile, in quel di Roccasecca (il mio paese, in provincia di Frosinone).

La CX esce dal garage quando ancora la rugiada bagna il prato e il profumo del Rincospermo si unisce all'argentina voce dei primi mattinieri usignoli.

Oggi sono tutto per lei, ho voglia di farle quelle coccole che da tempo mi sta chiedendo, e godermi quelle stupende extrasistole che spesso lei sa regalare.

Prima del *Raduno* percorro qualche chilometro di strada provinciale, e le riflessioni si affacciano su di me già attraverso il grande *parabrise*, mentre emozionato guido sprofondato nei morbidi sedili e mi godo il generoso motore Turbo.

La magia si ripete ad ogni passeggiata in CX, la mente è libera di elaborare ciò che l'automobile lascia filtrare e quando d'improvviso mi ritrovo nei pressi di una grande struttura adibita ad uffici, l'idea delle riflessioni si coniuga alla perfezione con le sorprendenti forme della CX.

La costruzione è semicircolare, sormontata da una grande cupola in metallo, che nella mente richiama una nave che sorga dalla muratura e che formi un corpo unico con essa.

Tesa verso il cielo eppure ancorata alla generosa terra su cui sorge.

Quasi come la *Nave Puglia* di Gardone Riviera l'insieme di cemento, ferro e pietra mi chiama a sé, sfidando col suo rigido stagliarsi la veloce e irrequieta fi-

SPAC XZIO



glia di Opron.

La sfida ovviamente va colta e parcheggio la CX sotto la cupola.

L'idea di fare delle foto in questo posto mi era venuta qualche tempo fa, quando venni a trovare un caro amico che qui lavora.

Adesso gli spazi, normalmente risuonanti delle voci e dei rumori degli impiegati o dei bambini che vengono a giocare sono pieni solo del *bleu romantique* della CX.

Le foto vengono quasi da sole.

Ad ogni passo sono nuove prospettive, metallo che si specchia sul metallo e sui vetri.

Inattesi giochi di luce, di specchio che non è specchio.

Di azzurro su grigio e di nuovo di azzurro.

Quanti scatti vorrei fare?

Tanti quante le gioie che la CX mi regala.

Ne farò un buon numero, poi andrò via perché gli amici mi attendono al *Raduno*, e saranno ore in allegra compagnia, a parlare di macchine, di libretti, di restauri e di auto in vendita.

Le riflessioni rimarranno.

Nella memoria della macchina fotografica.

E nel cuore, che insieme alle lamiere della CX ha riflettuto la luce del sole ancora non alto nel cielo, e si è scaldato attraverso i rostri della cupola.

Rifletto.

Ancora.

E sorrido come un bambino





BX 1.1: L'AMMIRAGLIA DELLE MEDIE

Di Maurizio Venturino

Ecco l'esito della prova della BX, presentata il 30 settembre 1982 con motorizzazioni di 1360 (potenza 62 cavalli DIN e cambio a quattro marce oppure 72 cavalli DIN e cambio a cinque marce), e 1580cc (potenza 90 cavalli DIN e cinque marce).

L'esemplare in oggetto è un anno modello 1989, equipaggiato con l'economico propulsore di soli 1124cc (con potenza di 55 cavalli DIN).

Nell'analisi cercherò di essere il più obiettivo possibile pur consapevole di essere affetto da grave forma di Citrofilia, che, tra l'altro, fa minimizzare i difetti ed esaltare i pregi delle vetture del Double Chevron.

Garantisco di non aver consultato la raccolta di Quattroruote.

LINEA ****

Allora originale.

Ricca di personalità.

Ancora oggi attuale.

Esito della collaborazione tra il centro stile Citroën e Bertone.

Più geometrica rispetto alla GS e alla CX, le quali, come la SM, avevano tratti molto morbidi, frutto del talento di Robert Opron.

Identificabile a colpo d'occhio come Citroën.

Carreggiata posteriore più stretta, ruote semicoperte, tergi cristallo monospazzola.

Alla maniera di CX e Visa.

Due piccoli chevron guarniscono il lato sinistro del cofano motore, motivo stilistico ripreso poi nei modelli fine anni ottanta (AX, XM).

POSTO GUIDA ****

Molto comodo anche per piloti di alta statura.

Una via di mezzo tra quello del-

la CX e quello della Visa.

Il volante, con razza singola di grandi dimensioni, consente alle persone superiori al metro e novanta di chiudere le gambe, malgrado sia privo di regolazioni in altezza e profondità.

A differenza di ciò che accade sulla CX.

Lo specchietto retrovisore interno non disturba la visuale del lato destro della strada come avviene in certe vetture moderne (ad esempio la recentissima C5).

Molto buono l'appoggio per il piede sinistro.

Le poltrone trattengono bene anche nelle curve, a differenza di quelli della DS.

VISIBILITA' ****

Favorita dall'ampia superficie vetrata e dalla bassa linea di cintura.

Contrariamente alla tendenza odierna che rende i veicoli sempre più simili ad autoblindo...

In marcia: ottima sia anteriormente sia posteriormente.

In manovra: leggermente limita-





ta dal montante posteriore.

Cosa risaputa dalla Casa che lo dotò, nelle prime serie con motore 1600 e allestimento TRS, di una piccola plastica fumé, poi abbandonata per il suo precoce deterioramento.

Evoluzione vissuta dai montanti posteriori di Dyane e 2 CV.

Di notevole aiuto gli specchi retrovisori esterni, per l'epoca di misura considerevole.

A semplice comando manuale, ma regolabili dall'interno.

ABITABILITA' ****

Il notevole angolo di apertura delle portiere facilita l'accesso ai passeggeri.

Esemplare quella anteriore.

Forse addirittura superiore a quella della CX.

Buona quella posteriore dove tre persone di media taglia viaggiano comode.

I sedili, pur se più rigidi rispetto a quelli delle Citroën più anziane, consentono comunque di arrivare riposati dopo ore di viaggio.

Numerosi, ampi e ben sfruttabili i

vani porta oggetti presenti nel sotto plancia, alcuni dei quali richiusi da ante il cui meccanismo di apertura, facile a rompersi, si ritrova sulle CX serie 2. Incluso un vano dove riporre le monete.

Evidentemente i progettisti, lungimiranti, avevano previsto l'arrivo dell'euro con tutta la varietà di svalutati piccioli...

Nella sua parte superiore si trova un cassetto con coperchio, ma privo di serratura.

Pratiche le tasche portacarte sui pannelli delle porte anteriori.

STRUMENTAZIONE **

Esteticamente racchiusa in una lunula più spigolosa, ma concettualmente identica a quella della CX.

Abbinata a leve e pulsanti assai simili a quelli delle ultime Visa.

In alcune condizioni il riflesso del sole disturba la lettura di spie e strumenti.

Questi ultimi sono circolari e

comprendono tachimetro, orologio, indicatore del livello del carburante.

La nutrita serie di spie include quella, temibile, dello "stop", ben nota ai possessori di Citroën idrauliche.

E quella della riserva.

La terza Citroën ad esserne provvista?

Considerato tutto, accettabile per la cilindrata utilitaria.

Ad essere pignoli, poiché la produzione dell'esemplare provato risale al 1989, forse poteva trovare posto pure il contagiri.

Peraltro presente nei modelli alti di gamma.

CLIMATIZZAZIONE **

Ovviamente priva di aria condizionata.

La ventilazione dinamica è pressoché assente.

Per avere un poco di aria dalle bocchette è necessario far uso del ventilatore che ha la particolarità di avere la regolazione continua.

Efficace il riscaldamento.



SPACXZIO



Consente di sbrinare i vetri in breve tempo.

Il tessuto dei sedili contribuisce ad aumentare il calore percepito.

In definitiva molto più calda di DS, CX, Dyane e Visa.

ACCESSORI *

Trattandosi della versione di ingresso la dotazione di accessori è veramente povera.

Equipaggiata di fantastici finestrini a manovella.

Sui pannelli delle porte è previsto l'alloggiamento dei pulsanti di comando degli alza cristalli elettrici di cui erano dotate le versioni più lussuose.

Un'unica plafoniera posta sul montante sinistro.

Reminiscenza delle prime ID e delle vecchie bicilindriche (2 CV, Dyane).

Come rievoca le venerande ID e DS l'unica chiave da utilizzare sia per la messa in moto, sia per la chiusura delle portiere e del bocchettone del carburante.

Tra i pochi optional disponibili le cinture di sicurezza anteriori e gli appoggiatesta.

Oltre all'utile tergi lunotto.

Ma era predisposta per

l'adozione dei sistemi di ritenuta posteriori.

E per il montaggio dell'autoradio, che risultava nascosta ad occhi indiscreti tramite uno sportellino.

Seppure "politicamente scorretto" da rilevare la presenza dell'accendi sigari e di tre posacenere.

I due posteriori alloggiati nei braccioli delle portiere.

BAGAGLIAIO ****

Illuminato.

Ottime possibilità di carico, agevolate dal portellone di elevate dimensioni, anche se molto spiovente.

Invidiabile perfino per gli standard moderni il piano di carico, perfettamente regolare.

La ruota di scorta "appesa" all'esterno non crea irregolarità del pavimento e disagi in caso di foratura.

Sfruttabili, inoltre, i due alloggiamenti laterali, destinati ad oggetti di piccole dimensioni.

Lo schienale del sedile posteriore abbattibile consente di raddoppiare il volume utile.

MOTORE ***

Peugeot...

Di piccola cubatura, affidabile, montato su una vettura di cospicue dimensioni.

Caratteristica dei costruttori francesi che è andata perduta.

Rammentate la Panhard?

Grande berlina con cilindrata di soli 850cc.

Il 1124 era praticamente rivolto al solo mercato italiano, (ma fu commercializzato anche in Grecia) per diminuire il già allora elevato carico fiscale.

La potenza è sufficiente, anche se è avvertibile l'assorbimento di energia all'atto dell'inserimento della pompa HP.

Consente di viaggiare, nel rispetto dei limiti di velocità, in tutta sicurezza.

Abbinato alla quinta marcia, lavora ad un ridotto numero di giri, con effetti benefici sulla rumorosità.

Il suo punto di forza è la elasticità.

Permette di passare direttamente dalla terza alla quinta e di riprendere da quella marcia, senza sussulti, fin dai trentacinque chilometri l'ora.

Con ovvia disapprovazione degli esperti.

Il ridotto uso del cambio si ripercuote favorevolmente sui consumi.

STERZO **

La versione provata è priva di servosterzo.

Per superare questo svantaggio ha una notevole demoltiplicazione: quattro giri per effettuare una sterzata completa.

Il doppio di quelli necessari alla Dyane.

Tuttavia nell'uso normale ciò non determina grossi problemi.

Non trasmette le asperità della strada.

Il ritorno è sufficientemente pronto.

Ricorda molto da vicino le peculiarità di quello della DLuxe - DSpécial.



Pregio: ciò che non c'è non si rompe.

Non si corre il rischio di perdite di LHM dall'idroguida.

Difetto: richiede un notevole lavoro di braccia nelle manovre in spazi ristretti.

Il marchietto rosso apposto sulla razza, in fase di sterzata, può dare l'impressione dell'accensione di una spia.

FRENI *****

Impianto assai potente grazie ai quattro dischi.

Comportamento tipico delle Citroën oleopneumatiche.

Rispetto alle altre idrauliche si nota in maggior misura l'effetto del correttore d'altezza, cioè il caratteristico abbassamento del posteriore durante la frenata.

Pedale più basso rispetto a quello dell'acceleratore, con corsa molto breve.

Per i Citroënisti un pregio, per i giornalisti del ramo un difetto.

Tuttavia non si corre il rischio di

bloccare le ruote, una volta abituato il piede.

E ciò avviene in pochissimi chilometri.

I giornalisti non capiscono nulla (di Citroën...).

FRIZIONE ***

Niente da eccepire.

Sforzo contenuto.

Svolge con diligenza il suo lavoro.

CAMBIO **

Cinque le velocità presenti già di serie.

Meglio della mia "presidenziale" CX Prestige del 1977.

La leva è posizionata correttamente ed i rapporti sono ben scalati.

Riguardo alla manovrabilità si ritrovano gli stessi difetti di quello della CX.

Difficoltà ad inserire la prima e nel passaggio dalla prima alla seconda.

Quest'ultima manchevolezza è

presente anche sulle DS.

Un poco ruvido e a volte difficoltoso l'inserimento della retromarcia.

CONFORT *****

Esclusivo delle idrauliche Citroën di vecchia data, ovvero eccellente.

Su qualsiasi tipo di fondo.

Anzi, i dissemi della strada ne evidenziano le ottime caratteristiche.

Perfino il pavé non crea problemi.

L'abbondante uso di plastica non determina moltissimi scricchiolii, pur considerando i quasi 200.000 chilometri della vettura in prova.

TENUTA DI STRADA *****

Idem come sopra!

Sicura in tutte le condizioni di fondo e di clima.

Spettacolare sulla neve e sul ghiaccio.

Personalmente non supero i 70 chilometri l'ora.

Ho l'articolazione tibio-tarsica anchilosata...

Non schiaccia più di così l'acceleratore.

Ma è ovvio che le idrauliche consentirebbero di viaggiare in tutta sicurezza anche oltre i 150!

Anche se l'oggetto del test aveva una velocità massima dichiarata di 154...

CONSUMI *****

Qui vengono le note dolenti.

Dopo più di un anno in cui non scendevo sotto i 20 con un litro (con punte estive di oltre 22,50), è stato un vero shock fermarmi a poco più di 19,50.

Con picchi appena superiori ai 20.

In uso quotidiano in percorso urbano ed extra urbano.

Tuttavia considerevole per un veicolo di quella stazza.

Non oso pensare quali potrebbero essere i risparmi se alimentata a GPL, oppure a metano...





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.