

Anno Terzo **SPACXZIO** Numero Quattro

Prestige

Dossier  
Prestige



## SPACXZIO

ANNO III NUMERO QUATTRO  
Periodico semestrale edito  
dal CX Club Italia. Redatto  
e composto in proprio.

Direttore Responsabile:  
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:  
Marigo A.  
Marigo F.  
Siccardo M.  
Venturino M.  
Volpe S.

Hanno collaborato:  
Baiocchi M.  
Ottone C.

Foto:  
Archivio CX Club Italia  
Jean-Pierre Delville Editeur  
E.T.A.I.

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

Registrato presso il Tribuna-  
le di Padova col numero  
1867 del 5/12/2003.

Stampa:  
Tipografia Graphicomp  
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

## SOMMARIO

Editoriale, pag. 3  
Di Maurizio Venturino, Vi-  
cepresidente del CX Club  
Italia

CX Prestige: la suprema,  
pag. 5  
Di Maurizio Venturino

Le Prestige speciali, pag.  
10  
Di Maurizio Venturino

Prototipo CX con motore  
Maserati, pag. 13  
A cura della Redazione

Mai dire mai, pag. 14  
Racconto di Mario Siccar-  
do

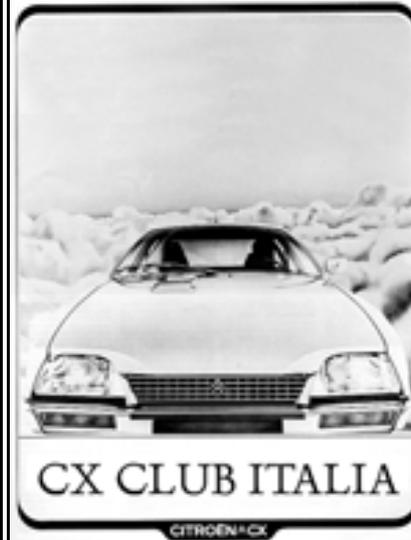
Citroën familiari, commer-  
ciali e break, pag. 17  
Di Maurizio Venturino

GS, una media di classe,  
pag. 19  
Di Carlo Ottone

Vendo e compro, pag. 22  
A cura della Redazione

La posta, pag. 23  
A cura della Redazione

Accessori, pag. 24  
A cura della Redazione



**CX CLUB ITALIA**  
Club Federato 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.



## TRENTA, QUARANTA, SETTANTA ANNIVERSARI E DINTORNI

Di Maurizio Venturino, Vicepresidente CX Club Italia

Molti gli argomenti da trattare in questo primo editoriale dell'anno.

Non ostante il detto: anno bise-  
sto, anno funesto, vogliamo es-  
sere ottimisti e rivolgerci al futuro  
con fiducia .

Il 2004 celebra due rilevanti av-  
venimenti nell'ambito del mon-  
do Citroën.

In attesa del 2005, allorché ca-  
drà il cinquantesimo anniversa-  
rio della presentazione della DS.  
Primo in ordine di tempo, il 18  
aprile ricorrerà il settantennale  
della esposizione della 7 A, a  
tutti nota come Traction Avant  
(1934-2004).

Questa fantastica vettura nac-  
que dalla mente del geniale  
Flaminio Bertoni.

Riportiamo quanto scritto in pro-  
posito dal figlio Leonardo nel  
libro "L'uomo della 2 CV".

"Una sera, dopo il lavoro, Flami-  
nio rientra a casa, saluta i suoi e  
spiega loro che gli è venuta  
un'idea che deve realizzare su-  
bito e che quindi facilmente non  
si fermerà a dormire.

Torna al suo studio alla Citroën,  
piazza il cavalletto, vi mette il  
blocco di plastilina e comincia  
a lavorarla a due mani...

Lavora tutta la notte e alla matti-  
na l'opera è finita; la ricopre  
stremato ma felice, con un telo:  
è nata la Traction Avant."

Inconcepibile pensare, al giorno  
d'oggi, di poter plasmare in una  
sola notte la linea di una vettura  
che avrebbe retto il tempo e la  
concorrenza per più di venti an-  
ni!

Di quella berlina se ne parlava  
già da molto, ma nessuno  
l'aveva ancora vista, tranne i  
pochi privilegiati che avevano

assistito in anteprima alla pre-  
sentazione del 23 marzo 1934.

La prima 7, che montava un  
motore di 1303 centimetri cubi  
ed aveva una potenza di 32  
cavalli, ebbe una vita molto  
breve: nel giugno del 1934 fu  
sostituita dalla 7 B con cilindra-  
ta incrementata a 1529 centi-  
metri cubi, per una potenza di  
35 cavalli.

Le sue dimensioni erano gene-  
rose per una media  
dell'epoca: 4,45 metri di lun-  
ghezza per 1,65 di larghezza.

Ma ciò che lasciava sconcer-  
tati era il passo: ben 2,91 metri;  
6 centimetri in più di quello del-  
la CX, in un veicolo più corto di  
18 centimetri!

Potete ben immaginare le doti  
di abitabilità, anche perché  
era priva del tunnel della tra-  
missione.

Già, la cosa è talmente ovvia e  
conosciuta che non valeva  
neppure la pena di rammen-  
tarla: fu la prima trazione ante-  
riore realizzata in grande serie.  
Addirittura divenne l'emblema  
di tale motricità al punto da  
essere comunemente chiama-  
ta solo Traction.

Fu commercializzata in svariate  
versioni: 7, 11 e 15 con moltep-  
lici motorizzazioni ed allestimen-  
ti. Le sue multiformi qualità fecero  
si che accompagnasse la vita  
dei francesi per quasi un quarto  
di secolo.

Tra queste tenuta di strada e  
maneggevolezza la resero regi-  
na tra le vetture adoperate dalla  
malavita...

Uscì di produzione nel luglio del  
1957, convivendo per quasi due  
anni con la DS.

La seconda ricorrenza interessa  
più direttamente il CX Club: il  
prossimo 3 ottobre festeggeremo  
il trentennale della presenta-  
zione della CX con una Manife-  
stazione organizzata ad hoc (e  
per scaramanzia non vogliamo  
al momento dire di più).

Sembra ieri e sono già trascorsi  
trent'anni!

Finalmente anche la CX è entra-  
ta ufficialmente nel novero delle  
auto che, per legge, si possono  
definire "di interesse storico e  
collezionistico".

Per ciò che ci riguarda, lo era  
già da un pezzo.

Nell'ambito del trentennale è  
prevista per il prossimo 5 giugno  
una giornata CX sulla pista di  
Vairano in provincia di Pavia,  
alla quale parteciperanno, su  
invito, i modelli più rappresen-  
tativi.

Il tutto sponsorizzato da Citroën

### 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 pubblica-  
zione.

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che  
comunque non sarà restituito, ma verrà a far parte dell'archivio del  
Club.

Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il nume-  
ro delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.

Grazie.

La Redazione.



Italia.

Purtroppo, la festa viene in parte rovinata dall'analisi dei dati resi pubblici dall'ACI e scovati dal webmaster del nostro Sito.

Ci stiamo rendendo conto di come la CX stia diventando un oggetto sempre più raro e quindi, buon per noi, prezioso (le sue quotazioni sono in salita).

Infatti al 31 dicembre 2000 14.272 erano in regola col pagamento della tassa di proprietà, ridotti a 13.323 l'anno successivo: 949 esemplari uccisi anche in virtù di leggi che poco tutelano i collezionisti.

Possiamo stimare che, grazie alle varie campagne di rottamazione, ai selvaggi blocchi del traffico, all'aumento del costo delle polizze d'assicurazione, all'assurdo persistere del superbollo Diesel, da allora almeno altri 3000 esemplari siano andati perduti.

Perduti e repentinamente occultati: infatti non se ne trova più traccia neppure in quelli che un tempo venivano chiamati "cimiteri delle auto" ed oggi, più prosaicamente, "autodemolizioni".

Quelli che, un tempo, fornivano preziosissimi organi da trapiantare su veicoli infortunati, ed avevano quindi la doppia utilità di riciclaggio e di salvataggio.

Ora, nel giro di pochi giorni si affrettano a demolire ed eliminare ciò che ormai è divenuto introvabile perché ritenuto fuori moda.

A scapito di chi, come noi, conserva ostinatamente ciò che fa parte della storia dell'automobilismo.

Ma il riconoscimento del lavoro svolto da parte dei nostri Soci fa sì che continueremo la battaglia in difesa delle amate CX.

A tal proposito, come pubblicizzato nel numero tre di questo periodico, abbiamo allestito il

Sito [www.cxclub.it](http://www.cxclub.it) che, curato da Mario Siccardo del Comitato di Redazione è costantemente ampliato ed aggiornato, contribuendo in modo determinante alla nostra visibilità.

Inoltre, nell'ambito della comunicazione e della diffusione dell'immagine del Club abbiamo provveduto alla Registrazione della nostra testata presso il Tribunale di Padova.

SpaCXzio non risulta più "stampa clandestina" in base alla vecchia, ma tuttora in vigore legge del 1948.

Una garanzia in più dovendo diffonderla anche tramite internet.

Abbiamo lasciato per ultimo, quale ciliegina, l'argomento più importante: i positivi sviluppi del R.I.A.S.C..

Grazie alla collaborazione di tutti i Club interessati, incontratisi nei pressi di Bologna il 15 novembre dello scorso anno, è stato messo a punto il testo definitivo dello Statuto del R.I.A.S.C..

Il 7 febbraio scorso i Presidenti delle otto Associazioni aderenti e fondatrici, se impossibilitati sostituiti dai loro legali rappresentanti, si sono ritrovati a Milano, presso la sede di Citroën Italia, per la sua sottoscrizione, avvenuta sotto l'occhio vigile del dottor Brugnotti.

Successivamente, durante la colazione di lavoro, sono state assegnate le cariche.

Camillo Cotti (CX Club), ha accettato la carica di Direttore; quella di Segretario e di Tesoriere sono state assunte rispettivamente da Paolo Federici (2CV Club) e da Carlo Ottone (GS Club).

Inoltre, su proposta del Direttore, Federico Antonucci (IDéeSse Club) ha ricevuto l'incarico di occuparsi delle Sezioni prive di Club di Modello, e

dell'archiviazione di tutte le schede inviate dai vari Responsabili di Sezione.

In base a questo accordo i Club firmatari risulteranno "federati" al Registro.

Si aprono per il futuro nuove prospettive.

Dal punto di vista "interno" si potrà sviluppare una maggiore collaborazione tra i Club federati.

Il primo frutto ha portato all'ampliamento del numero di pagine del Foglio Notizie "Le Citroën" che è diventato il bimestrale ufficiale del Registro.

Ad esso faranno capo le cinque Redazioni periferiche (una per ciascun modello), che provvederanno a trasmettere alla Redazione centrale il materiale già pronto per la stampa.

Per questo motivo rinnoviamo a tutti i Soci l'invito, già espresso in passato, di inviare alla nostra Redazione articoli, foto, o solamente spunti su argomenti da trattare sulle riviste.

Dal punto di vista della "politica estera" un Registro forte (che già adesso può contare su quasi 1400 Associati con circa 600 vetture censite), potrà contrattare con maggiore autorità con le controparti.

Per primo auspichiamo che venga affrontato il problema assicurativo: si dovranno cercare delle compagnie disposte a convenzionarsi con il Registro a beneficio di tutti gli Associati.

Insomma, il 2004 sarà sicuramente un anno da ricordare!

Ora vi chiederete: ma che significa quaranta?

Semplice è l'ultimo avvenimento da celebrare nel 2004: con orgoglio festeggiamo i primi quaranta anni da utente Citroën!

Scusate l'uso personale di queste poche righe, ma per me è una soddisfazione non da poco.



## CX PRESTIGE: LA SUPREMA

Di Maurizio Venturino

Settembre 1974: la Citroën presentò la sua nuova berlina, la CX.

Negli anni codesta vettura incontrò indubbiamente un grande successo di mercato.

Tuttavia al suo apparire gli osservatori di ogni fede automobilistica non la giudicarono in grado di sostituire degnamente la DS nella sue funzioni ufficiali.

Dopo una versione Pallas, di buona fattura, il lusso ritornò realmente nella Marca con una berlina a passo allungato, cui venne dato il nome di catalogo Prestige.

Le prime CX rappresentarono un peggioramento rispetto alle DS.

Non per la loro concezione meccanica, neppure per le loro qualità stradali, degne della tradizione della casa del Double Chevron e neppure per la linea, innovatrice e piena di sottigliezze di stile.

Ma le finiture, se paragonate a quelle della serie "D" lasciavano

parecchio a desiderare.

Al punto che la CX nel 1974 apparve come intermedia tra GS e DS!

Si costituì addirittura un'associazione di consumatori fedeli clienti della Marca (ed alcuni al giorno d'oggi collezionisti), per incitare Citroën a rivedere la sua componentistica.

Si gridò allo scandalo!

Neppure la vasta possibilità di scelta di colori disponibili fu sufficiente a renderla più appetibile.

### AUTO DELL'ANNO

Per essere giusti, le qualità intrinseche della CX, basate sulla aerodinamica, come indica il suo nome, (questa sigla definisce il coefficiente di penetrazione nell'aria), attirarono l'attenzione del mondo automobilistico.

La nuova Citroën fu eletta "auto dell'anno" nel gennaio 1975 da una giuria di 14 paesi

europei.

Essa portò innovazioni nell'ambito della sicurezza, come imponeva la migliore tradizione del Marchio.

Fornita di 4 freni a disco, venne concepita con un abitacolo rigido, indipendente, fissato su un falso telaio portante tutti gli organi meccanici e di unione al suolo, concezione più sicura dell'assemblaggio a pannelli della DS.

Infine, e per la prima volta nella storia della Casa, sotto il cofano anteriore si trovava il vecchio motore 4 cilindri montato però in posizione trasversale.

Su questa berlina due volumi nello stile, firmato da Robert Opron, tutto era originale.

A partire dal grande parabrezza molto convesso accompagnato da un tergicristallo con un'unica spazzola, al cristallo posteriore concavo, fino a quelle due linee della carrozzeria, una che parte dal parafrangente anteriore, l'altra dalla parte superiore del parafrangente posteriore che si perdono nel profilo della fiancata come se la matita dell'autore si fosse alzata in quel momento.



L'aspetto dell'abitacolo ricaverà la sua originalità dalla famosa "lunula" firmata da Michel Harmand. Questo cruscotto riuniva in una forma ovoidale molto futurista ed ancora insuperata tutti gli strumenti che contengono le informazioni necessarie al funzionamento della vettura.

### DALLA PALLAS ALLA PRESTIGE

Nata 2000, affiancata subito da una 2200, la famiglia si completò, **nel settembre 1975**, con una berlina Pallas,



## SPAC XZIO



che Citroën aveva raggiunto fin dagli anni 50 tra i ministeri e la presidenza della Repubblica.

Battezzata Prestige, la nuova berlina (telaio MA serie MK) riprese il nome dalle DS di rappresentanza equipaggiate con vetro di separazione interno.

La Prestige costituì l'ultima vera vettura di rappresentanza a quattro porte con carrozzeria berlina costruita di serie dalla Citroën, decisamente superiore alle precedenti DS ministeriali ed avvicinata alle vecchie Traction 15 six.

Entrambe con un passo di 309 centimetri, sebbene più corto di tre rispetto a quello della DS, furono le più comode berline della loro epoca.

Lo spazio dedicato agli occupanti posteriori era veramente straordinario.

Per questo ebbe larga diffusione tra i notabili francesi e tra gli uomini d'affari, che, spesso accompagnati dall'autista, avevano necessità di compiere rapidi spostamenti in tutto relax.

Aveva il motore di 2347 cc da 115 CV DIN, ripreso dalla DS 23, (M 23.623), sia per sopprimere al maggior peso, ma anche per offrire delle prestazioni de-

gne della sua razza, e poggiava su 4 gomme Michelin XVS 185 X 14.

Il disegno della Prestige non era originale: era derivato dall'allungamento della linea della CX di base, e, anche se possedeva le proporzioni che avrebbe dovuto avere la CX al suo debutto, il disegno subì un adattamento.

Le porte anteriori restarono immutate, il pannello di custodia e tutta la parte posteriore anche, la differenza interessò la porta posteriore, che era quella della break, allungata di 17 centimetri e dei sottili 8 centimetri aggiunti anteriormente al parafrangente posteriore.

Ma è all'interno che il termine di Prestige prese tutto il suo valore.

Gli allestimenti erano molto curati e degni di fare concorrenza alle vetture tedesche: specchietto esterno regolabile elettricamente, termometro della temperatura dell'acqua, fari retronebbia, aria condizionata, quattro vetri elettrici, appoggiatesta anteriori e posteriori, radio con quattro altoparlanti alloggiati nei pannelli delle porte, portacarte anche nei pannelli porta posteriori, due accendisigari ai posti posteriori, plafoniere supplementari, lampada per la lettura delle carte, poggia piedi posteriori, vernice metallizzata ecc.

Selleria in cuoio in opzione, mentre non era previsto il tetto apribile essendovi di serie il tetto in vinile.

Il suo fiore all'occhiello era rappresentato dallo spazio riservato ai posti posteriori che era immenso, più grande, ribadiamo, che nella DS, degno della passata 15 six, con un numero "sufficiente" di centimetri per allungare le gambe.

Le prestazioni erano paragonabili a quelle della Pallas.

Tuttavia l'aerodinamica restò la

nome ripreso dall'alto di gamma DS.

In effetti, la gloriosa DS lasciò le catene nell'aprile di quell'anno; la giovane CX doveva ora dare prova del suo carisma come leader della gamma Citroën.

Questa versione Pallas si distingueva principalmente per i grandi copri ruota a stella a sei branche ed i profili laterali cromati.

In opzione veniva offerta la selleria in cuoio.

Il listino si accrebbe infine con la presentazione di una versione indispensabile: la break, con un passo allungato di 25 centimetri.

Il suo telaio sembrava fatto apposta per approntare un modello veramente alto di gamma necessario per tramandare l'immagine di vettura ufficiale



preoccupazione primaria per cui essa rimase, per il momento, bassa di tetto, fatto che la farà rifiutare dalle persone di alta statura.

**Nel settembre del 1976**, al suo secondo anno di produzione, non si annunciarono rinnovamenti della gamma.

Le uniche modifiche furono quelle cui beneficerà il modello approntato specificamente per il Presidente della Repubblica francese Giscard d'Estaing. Infatti l'innalzamento del padiglione ed il montaggio di una accensione elettronica, (che sarà introdotta sulla CX GTI solo nel maggio del 1977) verranno disponibili ai comuni mortali solo successivamente.

**Dal settembre 1977**, (anno modello 1978) la Prestige subì un primo rinnovamento, sia meccanico, che estetico.

Dal punto di vista della meccanica fece il suo esordio la CX 2400 Prestige injection (telaio MA serie ML) dotata del motore tipo M 23.622 in grado di sviluppare 128 CV DIN, che poteva essere accoppiato, in opzione, alla trasmissione semiautomatica C Matic.

La velocità massima raggiungeva così i 190 chilometri orari (180 con la trasmissione semiautomatica).

Esteriormente la modifica più appariscente era quella che riguardava il padiglione, ora rialzato nella sua parte posteriore, con conseguente beneficio sull'abitabilità per i passeggeri superiori al metro e novanta.

Vi erano i nuovi coprimozzi piatti mutuati dalla Pallas, ed una serie di profili cromati, di gusto discutibile, andava-

no ad incorniciare i cofani anteriore e posteriore ed i parafranghi.

Mutava anche la grafica della scritta Prestige, ora in stile inglese sia posteriormente, che sui pannelli di custodia.

Era ancora disponibile la versione a carburatore.

**Nel settembre del 1978** (anno modello 1979) le variazioni che apparvero su tutte le CX, interessarono soprattutto gli interni. Si notava la presenza di una nuova consolle che migliorava l'efficacia del riscaldamento e del raffreddamento.

Tale modifica comportò il riposizionamento del posacenere, non più situato al di sotto delle bocchette di aerazione, (con fastidiosa fuoriuscita di cenere qualora il ventilatore fosse posto al massimo) ma all'apice della consolle, con la controversa forma a palla (ranocchia).

Era prevista la chiusura centralizzata delle porte, del baule e del coperchio del tappo carburante.

Scomparve dal listino francese la CX Prestige 2400 carburato-

re.

**Nel luglio del 1979** fecero il loro esordio i modelli della serie 1980.

A fronte di un notevole rinnovamento della gamma 2000, nuovi motori e nuove denominazioni commerciali, la gamma Prestige rimase invariata.

Va segnalata la nascita (sia detto senza offesa) della "Prestige della mutua": la Limousine (telaio MA serie MS) che accoppiava alla scocca allungata della Prestige un motore Diesel aspirato di 2500 cc sviluppante una potenza di 75 CV DIN (tipo M 25/629), associato ad un cambio a cinque rapporti.

Era dotata di finiture simili a quelle della Super e disponibile anche in versione taxi.

**Dal luglio del 1980** iniziò l'anno modello 1981.

Le modifiche estetiche cui andò incontro la Prestige furono minime e comuni a tutta la gamma. Tra queste ricordiamo il montaggio del getto lavavetri sul braccio del tergicristallo, mediante un tubo clippato.

Ritornò in listino, più che altro per le richieste di alcuni mercati





# SPACXZIO

esteri, la versione a carburatore, ma con una nuova denominazione d'officina: tipo MA serie MZ.

Montava il già citato motore da 2347 cc tipo M 23.623.

Anche la versione ad iniezione mutò la sua denominazione d'officina diventando tipo MA serie MV.

Inalterata la sigla e le caratteristiche del motore (tipo M 23.622).

La novità tecnica più importante era la possibilità di installare, in alternativa al cambio a cinque rapporti, una trasmissione automatica ZF.

Venne soppressa l'opzione del cambio semiautomatico C Matic.

Arriviamo al **luglio del 1981** con la presentazione dell'anno modello 1982.

Tali esemplari risultavano facilmente identificabili per i parafranghi anteriori allargati al fine di soddisfare nuove normative europee e per ricevere (in opzione) i pneumatici ribassati Michelin TRX da 190, montati su cerchi in lega.

Da quell'anno venne introdotta una nuova denominazione

d'officina per la Prestige: tipo MA serie NE, mentre la vecchia sigla: tipo MA serie MV si riferiva ora alla versione automatica.

Esternamente si notavano i pannelli di custodia allargati (tipo GTI anno modello 1981) privi della scritta Prestige e la scomparsa dei profili cromati sul bordo dei cofani anteriore e posteriore.

Per ciò che riguarda gli accessori tra gli altri venne adottato un econometro ed un sistema di sbrinamento elettrico per gli specchi esterni, associato allo sbrinamento del lunotto.

**A luglio del 1982** esordirono i modelli dell'anno 1983.

Per ciò che riguarda la Prestige nulla cambiò rispetto all'anno precedente nei riferimenti del motore e del telaio: venne mantenuta la distinzione tra i telai delle vetture automatiche (tipo MA serie MV) rispetto a quelle dotate di cambio manuale (tipo MA serie NE).

Esteticamente si notava la diversa calandra ora con la base rivolta verso l'esterno.

Diverse novità comparvero **nel luglio del 1983** per l'anno modello 1984.

Innanzitutto vi fu la riunificazione delle sigle di telaio ora comuni per i modelli con cambio meccanico ed automatico: tipo MA serie NH

L'innovazione più importante dal punto di vista tecnico fu l'adozione di un nuovo motore con cilindrata aumentata a 2500 cc e basamento derivato da quello Diesel.

Siglato M 25/629, era un 2500 aspirato in grado di erogare 138 CV DIN e portare la velocità massima a 200 chilometri orari per le vetture dotate di cambio manuale e 194 per quelle con cambio automatico.

Alla dotazione di accessori venne aggiunto un dispositivo di regolazione automatica della temperatura dell'abitacolo.

L'anno modello 1985 risultò l'ultimo della serie 1 e, come consuetudine, iniziò **dal luglio del 1984**.

Immutate la serie (NH) ed il motore.

Gli accessori della Prestige vennero arricchiti dalla possibilità di avere in opzione il regolatore di velocità, nuovi cerchi in lega in grado di montare i pneumatici Michelin TRX 210 TR 390 ed il tet-

to in vinile, oltre, ovviamente, il cambio automatico.

La CX aveva già 11 anni, un'età ragionevole per una Citroën, ma che si trovava davanti all'ostacolo di una società sempre più consumistica e desiderosa di cose nuove.





**Nel luglio del 1985** vide la luce così la Serie 2.

Allo stilista della casa Carl Oslen venne affidato il compito di modernizzare il lavoro compiuto dal suo predecessore Robert Opron.

Il lavoro di Oslen integrerà perfettamente la CX nei suoi tempi a scapito però della purezza del disegno originale.

Due grossi scudi in materiale sintetico, in tinta con la carrozzeria, rimpiazzarono i paraurti in acciaio, il parafrangente della ruota posteriore, divenuto orizzontale,

perse la leggerezza del primo.

La calandra, anch'essa rivista, era più prominente, ed inquadrava i fanali a doppia ottica.

Le bande di protezione laterale si fecero più alte, uno spoiler posteriore e dei retrovisori aerodinamici colorati permettevano di distinguere questa nuova generazione.

All'interno il cambiamento era più radicale, con una plancia di bordo completamente ridisegnata, che discendeva dolcemente fino alla leva del cambio, obbligando a piazzare il posto della radio in maniera longitudinale tra i passeggeri, come si fece sulla SM.

La lunula restava, ma dotata di strumenti rotondi più sportivi, che sostituivano i tamburi rotanti utilizzati fino allora.

I comandi furono invertiti rispetto alla generazione precedente, quelli dei fari e del tergicristallo passarono da sinistra a destra (e viceversa!).

I sedili, ridisegnati, erano notevolmente più avvolgenti, compresi quelli dei posti posteriori, dove ora vi erano due sedute ben distinte.

A tutte queste modifiche esteti-



che si associarono anche delle importanti innovazioni tecniche.

La gamma prevedeva quindi, oltre alla già nota CX Prestige (tipo MA serie NH), dotata del solito motore di 2500 cc tipo M 25/629 erogante 138 CV DIN, l'introduzione di un nuovo modello.

Si trattava della CX 25 Prestige Turbo.

Tale vettura era identificabile come tipo MA serie NP e montava il motore siglato M 25/662 già adottato dalla CX GTI Turbo, in grado di erogare 168 CV DIN elevando la velocità massima a circa 220 chilometri orari.

Per far fronte alla accresciute prestazioni queste versioni potevano ricevere in opzione il sistema di frenata ABS ed il computer di bordo.

Il confort della Prestige Serie 2 veniva garantito da una dotazione eccezionale; oltre agli accessori descritti in precedenza ricordiamo: il termometro della temperatura dell'olio motore, il termometro della temperatura esterna, le spie che segnalano il malfunzionamento degli stop e l'apertura delle

porte e del cofano, l'accensione della plafoniera con telecomando, il suo spegnimento automatico temporizzato, gli inserti di finitura in finto legno sui pannelli delle porte, le due prese di corrente a 12 volt sulla consolle dei posti posteriori, la presa per la cuffia, il pre-equipaggiamento radio con cablaggio per sei diffusori, la calandra anteriore cromata, lo spoiler posteriore (discutibile su una vettura di questa classe), ecc.

Insomma, viste le dimensioni più che una vettura un mini appartamento!

Da segnalare, a distanza di quattro anni, il ritorno della scritta Prestige con lettere dorate sui pannelli di custodia.

**A luglio del 1986** arrivarono i modelli 1987.

Per quel che riguarda le CX Prestige con motore aspirato, che mantennero la sigla tipo MA serie NH (disponibili solamente con la trasmissione automatica e quindi denominate "Prestige Automatic") le modifiche apportate furono minime.

L'allestimento prevedeva, in aggiunta alla dotazione già presente, un sistema automatico di



sbrinamento del lunotto, ovviamente montato pure sulle versioni Turbo.

Queste ultime usufruirono di un nuovo motore siglato M 25/666 sviluppante una potenza di 168 CV DIN, accoppiato ad uno scambiatore aria-aria.

Questa motorizzazione, ribattezzata Turbo 2, consentiva un notevole risparmio di carburante, soprattutto alle alte velocità.

Tra le altre modifiche tecniche ricordiamo il miglioramento dell'accensione elettronica integrale (AEI), provvista di un monocaptatore.

**L'estate del 1987**, come consuetudine, presentò i modelli riferiti al 1988.

Le sigle di identificazione sia delle Prestige Automatic, che delle Turbo 2 restarono invariate, come le prestazioni e le dotazioni di accessori.

Ormai non si poteva più migliorare ciò che, da alcuni anni, aveva raggiunto la perfezione!

Quindi si notarono solo piccole modifiche come l'adozione, sul cofano del baule, di un nuovo monogramma "Citroën" dal quale scomparvero gli Chevron, che andarono a posizionarsi, bianchi su fondo rosso, sul volante (nuova immagine del Marchio Citroën).

L'ultimo anno di produzione delle Prestige si riferisce all'anno modello 1989: la gamma venne presentata **nel luglio del 1988**.

Nulla cambiò su una vettura che ormai aveva segnato un'epoca.

L'unica modifica degna di nota era che il sistema di frenata ABS venne fornito di serie per tutte le CX Prestige 25 Turbo 2.

Così uscì di scena il modello che seppe ben rappresentare la Citroën nel mondo delle vetture di grande prestigio (scusate il gioco di parole).

In quest'ambito fece decisamente meglio di quanto abbiano saputo e potuto fare sia la DS, che la XM, che, per quanto accessoriate, rimasero sempre delle vetture "normali".

Basti ricordare che della CX Prestige Turbo vennero prodotti solamente 1190 esemplari, meno di quante furono le tanto ricercate ed osannate DS cabriolet!

Senza contare che, derivando da un telaio di dimensioni diverse rispetto a quello delle berline normali, oggi sono falsificabili con maggiori difficoltà...

## LE PRESTIGE SPECIALI

Di Maurizio Venturino

**LE CX PRESTIGE PO-GE (PAESI D'OLTRE MARE, EQUIPAGGIAMENTO GRAND EXPORT)**

Dal 1975 la Citroën propose una versione Grande Esportazione della CX, destinata alle Antille, all'America Centrale, all'America del sud, al Medio Oriente, all'Africa, all'Asia e all'Oceania. La Prestige non fu dimenticata.

Fin da quando venne commercializzata nel febbraio del 1976, la "bella allungata" ricevette ad Aulnay sous Bois tutti gli equipaggiamenti necessari alla sua commercializzazione a migliaia di chilometri di distanza.

La sua costruzione esigé i consigli e collaborazione di tutti i responsabili del progetto.

In effetti le CX Prestige PO furono un sapiente miscuglio di costruzione industriale e di modifiche che sfiorarono l'artigianale.

Alcuni equipaggiamenti obbligatori solamente nei paesi PO non erano previsti per l'Europa, così come alcuni allestimenti del vecchio mondo non erano ancora stati omologati a Riad, a Tokyo o a Camberra.

Ogni stato aveva le sue leggi. Inoltre bisognava tenere in conto lo stato delle strade e le condizioni meteorologiche locali.

Nello spesso catalogo degli allestimenti disponibili per i paesi esotici sulla CX Prestige PO si ritrovavano rinforzi specifici apportati all'avantreno o al retrotreno, l'impermeabilità migliorata dell'abitacolo e del vano motore, un filtro antipolvere nelle prese d'aria, dei motoventilatori stagni, il radiatore e/o il motore ad attacchi rinforzati, un filtro dell'aria speciale, un filtro sul serbatoio della benzina e la regolazione delle altezze modifi-





cata.

Si possono ricordare, ad esempio, i cavi elettrici specifici, la sonda di rilevamento di fuga di carburante ed i para sole senza intelaiatura metallica montati sulle CX australiane.

Una marmitta catalitica specifica fu approntata per le CX giapponesi degli anni 1976-1977.

All'opposto, l'iniezione elettronica, che comparve sulle CX europee nell'estate del 1977, sarà omologata in alcuni paesi PO solamente alcuni anni più tardi. Questa probabilmente è la ragione per cui la CX Prestige carburatore appariva nei listini fino al 1986, cioè nove anni dopo la comparsa della prima CX iniezione francese.

Il calore del deserto saudiano o l'umidità della baia di Tokyo, non erano che dei dettagli climatici: la maggior parte delle CX PO venivano equipaggiate con un apparato di climatizzazione maggiorato, con una pompa molto più potente, un alternatore rinforzato (oppure due sovrapposti), con un secondo evaporatore posto nella parte inferiore del vano motore ed unito alla pompa principale da grossi cablaggi che scorrevano sotto il telaio, e con quattro diffusori supplementari di aria fredda per i posti posteriori.

Ricordiamo inoltre che le CX Prestige PO non furono mai dotate di tetto in vinile: la colla non avrebbe mai tenuto in quelle condizioni climatiche.

Gli amatori ritrovano sulle strade di Yokoama la Prestige più ghiotta che vi sia.

Si tratta di un modello del 1979, giapponese, con il motore 2,4 carburatore, il cambio C-matic, la marmitta catalitica speciale, e la climatizzazione rinforzata, che si muove consumando 30/35 litri per 100 chilometri.



L'esotismo ha un prezzo!

Molte di queste CX PO non videro mai i paesi cui erano destinate.

Alcune furono vendute nuove in Francia.

La Citroën non volle mai produrre delle CX Turbo con climatizzazione rinforzata, non si è a conoscenza di CX Turbo PO.

Infine, quando in Francia le ultime Prestige Turbo 2 (aprile 1989) costavano 240.000 franchi, una Prestige PO nel paese di destinazione costava l'equivalente di 300.000.

**LE CX PRESTIGE ALTA PROTEZIONE DI LABBÉ'**

Quando adoperata dagli uomini politici, la CX doveva loro assicurare un elevato grado di protezione.

Quindi la Citroën decise di mettere in listino una CX Prestige denominata "Alta Protezione" dando l'incarico della trasformazione all'impresa Labbé. Citroën diffuse informazioni dettagliate sul modello: l'abitacolo era irrobustito da una lamiera d'acciaio "Vascoget", rinforzato a livello del padiglione e delle porte da numerosi strati di klevar, i vetri in varie lamine passavano da uno spessore di 28 a 40 millimetri, e solo quello dell'autista risultava apribile.

Il pavimento, irrobustito, era antigranata, ed i pneumatici antiscoppio erano montati su

cerchi speciali imbullonati centralmente, dove le T di Turbo erano chiuse.

Nel vano motore la pompa HP come l'alternatore erano dotati di una lamiera di protezione.

Le sospensioni ed i freni erano rinforzati.

Malgrado l'elaborazione del motore consentisse di raggiungere i 200 cavalli, grazie all'azione permanente del turbocompressore, le prestazioni di queste CX Prestige Alta Protezione restarono limitate dal fatto che anche il peso era cresciuto di circa 500 chili.

La produzione di questo modello fu di soli 40 esemplari, così suddivisi: 13 per il governo francese, 19 per i paesi dell'est, ed 8 per clienti particolari.

**LA CX PRESTIGE LANDAULET CHAPRON**

Da molto tempo specialista delle trasformazioni Citroën, Henri Chapron offriva alla clientela delle CX degli allestimenti interni particolari.

Alla richiesta di Citroën il carrozziere costruì due CX Prestige Landaulet decappottabili sui posti posteriori.

Una di queste due vetture venne utilizzata quale carrozza del matrimonio del Granduca di Lussemburgo.

In quel giorno la parte scoperta sarà protetta da una lastra di plexiglas.



# SPACXZIO



zare tre Limousine allungate sulla base della CX Prestige. Le prime due su serie 1 dal carrozziere svedese Nilsson, allungate di un elemento di 60 centimetri tra la porta anteriore e quella posteriore. La terza, nel 1989, dal carrozziere francese Tissier, specialista delle Citroën allungate (foto a pag. 10).

La costruzione di questo modello estrapolato dalla CX 25 Prestige Turbo 2, possedeva un elemento centrale che le faceva guadagnare 60 centimetri in lunghezza in modo da offrire 6 posti posteriori vis a vis in un vero salotto separato dal com-

partimento di guida.

Il carrozziere belga Pijpops realizzò anche lui una Limousine allungata con le stesse caratteristiche delle due precedenti.

## LE BREAK EVASION DI HEULIEZ

Una Prestige break, era il modello costruito da Augereau, la branca del gruppo di carrozzieri Heuliez, costruttore originariamente di veicoli funebri, situato a Cerizay.

Sulla base del telaio del carro funebre allungato di 17 centimetri, con la modifica del portellone posteriore, i disegnatori di Augereau immaginarono una vettura nello stile break de Chasse all'inglese, lunga e molto lussuosa.

Essa beneficiava degli allestimenti della CX Prestige, e del montaggio dei motori 2400 GTI, vantaggi ai quali si aggiungevano delle opzioni di carrozzeria quali il tetto apribile trasparente, dei fari a lunga portata, una scelta di colori fuori catalogo ed il tetto in vinile.

## LE CX AMERICANE

Una rarità.

E una curiosità.

Quando Citroën decise di abbandonare le esportazioni verso gli USA, l'importatore new-yorkese, continuò la commercializzazione delle CX sotto la denominazione di CX A (la società CX Automotive situata a Lebanon nel New Jersey).

Un piccolo numero di CX 25 Prestige serie 2 furono così offerte al mercato americano nel 1986-1987, dotate di accessori indispensabili quali i catadiottri laterali, i fari senza vetro anteriore, e un tetto apribile.

I colori non erano proprio quelli del catalogo francese, così pure l'allestimento interno; se ne conosce un esemplare blanc nacré!

## LE LIMOUSINE ALLUNGATE

L'anziano capo di stato dell'ex Repubblica Democratica Tedesca, Herich Honecker apprezzò enormemente le Citroën; aveva numerose CX nel suo parco auto, ma soprattutto si farà realiz-





## PROTOTIPO CX CON MOTORE MASERATI

Tratto dalla rivista dell'SM Club de France n° 55 (7/02)

A cura della Redazione

Infatti si notano le sfere anteriori collocate come quelle della GS Birotor.

Nel 1975, quando la CX era or-

Nel 1972, allorché la SM era in piena produzione, l'ufficio studi della Citroën, che stava già lavorando da parecchio tempo al progetto "L", (nome in codice della CX che uscirà nel 1974) studiò, per un modello alto di gamma, la possibilità di montare tipi diversi tra i motori disponibili all'epoca.

Si vagliarono quindi le possibilità di utilizzo sia del motore a sei cilindri Maserati già adoperato sulle SM e sulle Merak sia di un motore rotativo Wankel impiegato dalla NSU.

Questi propulsori erano a disposizione della Citroën, proprietaria della Maserati ed associata con la NSU per la fabbricazione e diffusione dei motori a pistone rotativo tramite la società Comotor.

Verso la fine del 1972 venne effettuata una prova statica e dinamica in accelerazione e frenata con un motore Maserati montato longitudinalmente su un gruppo meccanico della DS collocato sulla futura L.

Gli studi sull'impianto dei propulsori NSU 3L e del V 6 Maserati proseguirono di pari passo, ma nel corso dell'anno 1973 si prospettò una nuova possibilità: montare il V 6 Maserati disposto trasversalmente come il 4 cilindri in linea del modello L di base.

Non è stata trovata traccia dei prototipi del modello L equipaggiati con i motori Maserati ed NSU 3L montati longitudinalmente.

Per contro risulta che due prototipi di L con motore Maserati installato trasversalmente vennero fabbricati nel 1974 e vi sono due foto del primo di essi, il solo ritrovato, che è oggetto del ser-

vizio.

Il motore è un V6 3 litri con carburatori accoppiato al cambio a quattro velocità della L.

I tre primi rapporti sono identici a quelli della CX di serie,

ma con un rapporto al ponte di 13x62.

La quarta marcia è più lunga del 10%.

Il motore Maserati nel cofano della CX fu inclinato di 41° verso l'avanti, ciò che rese necessario modificare il carter dell'olio, la posizione della pompa dell'olio e i ritorni dell'olio nella coppa.

Si dovettero modificare le pipe di ammissione per seguire le curve dei carburatori orizzontali.

Ciò era imposto dalla posizione e dall'ingombro del filtro dell'aria.

La velocità massima stimata era di 200 chilometri all'ora ad un regime di 5900 giri al minuto.

Osservando le foto si scorge la pompa di alta pressione montata sulla parte anteriore sinistra.

Il compressore del climatizzatore è abbassato, e la sua posizione è invertita con quella dell'alternatore rispetto a come veniva montato sulla SM.

L'assemblaggio dell'avantreno non è quello definitivo della CX.



mai in produzione e la Citroën venne acquisita dalla Peugeot, l'ufficio studi dovette soprassedere ad una nuova alternativa: l'impianto del V 6 PRV sulla L.

Nell'ottobre del 1975 furono studiate molteplici alternative che adottavano differenti soluzioni per ciò che riguarda la disposizione degli organi meccanici anteriori.

Tra di esse era previsto anche l'utilizzo di un cambio automatico.

Ma gli investimenti da effettuare per realizzare una L con motore PRV erano troppo elevati ed il progetto venne accantonato.

Dopo l'acquisto da parte di Peugeot, un altro studio venne effettuato nel corso del 1977 seguendo lo stesso principio di posizionamento, questa volta per provare ad installare il motore V 6 PRV della 604 o della R 30.

Questo studio non portò alla realizzazione di alcun prototipo.

La Citroën preferì sviluppare il suo classico 4 cilindri, di derivazione DS installando in un primo tempo una iniezione elettronica e successivamente un turbo.

Michel Sivirine



## MAI DIRE MAI

Racconto di Mario Siccardo

Foto di Mario Siccardo

Eccomi qui: davanti all'armadio a cercare di capire cosa posso mettermi addosso che meglio si adatti per la serata che mi aspetta.

Mai dire mai si dice, giusto?

Mai avrei creduto a quarantotto anni suonati di ritrovarmi solo, mai e poi mai avrei creduto di innamorarmi come un sedicenne: mi faccio quasi tenerezza. Forse la vita vale la pena di essere vissuta proprio per la sua imprevedibilità o forse sto pensando questo solo perché sono piuttosto felice, infatti sono perfettamente conscio che l'imprevedibilità della vita si manifesta anche in uno studio medico davanti alle radiografie di un sarcoma polmonare.

Sono felice sì, ma anche un po' agitato, visto che è il primo appuntamento.

Lei ha una prima questa sera. E' un'attrice e...non so...scusate ma mi si confondono le idee in testa, mi basta portarla alla mente per diventare dislessico, innamorato come un sedicenne dicevo: mi sbagliavo, un sedicenne avrebbe un comportamento più dignitoso.

Beh...il vestito non è un grosso problema, in fondo noi uomini con una giacca e una cravatta siamo a posto...pur di non cefare in pieno i colori ovviamente! Resta da capire quale automobile usare per l'occasione.

La Porsche? No è troppo da vecchio playboy...non lo sono e non mi sembra il momento giusto per dare l'impressione di esserlo.

Range Rover? Seeee...perfetto cafone, già mi immagino la scena: "dove mi porti? A Cortina o a fare la spesa all'Iper?".

La Punto l'ha presa mia figlia e poi, insomma, vi sembra il caso di presentarsi con una Punto?

Ci sarebbe la CX, ma quella ormai la uso solo per i raduni poverella...però è bellissima... già...bellissima, elegante e... sexy direi.

Ma sì! Certo che è sexy così morbida e affusolata e con quel sospiro idraulico quando sterzo che sembra quasi che... no no calma, non diciamo stu-

pidaggini: è solo una macchina molto aggraziata e confortevole.

Per tacere del fatto che è una Prestige a passo lungo! Credetemi, ho un amico con una Silver Shadow che da quando ha viaggiato sui sedili posteriori della mia Prestige comincia a dubitare che la sua auto sia "The best car in the world", avreste dovuto vedere la sua faccia quando ha posato le sue nobili zampette sui poggiatesta posteriori! Non si vanta più poi molto di essere un "Rolls Royce Owner" e ultimamente l'ho visto un po' abbacchiato...





Ha i suoi anni però, speriamo che non mi tradisca proprio questa sera...ma sì, la prendo. Scendo nel box, utilizzando l'ascensore interno, assorto in mille pensieri, mi domando se non dimentico niente...sì le scarpe le ho lucidate, sapete le donne hanno di queste manie, sarebbe fatale farsi beccare con le scarpe impolverate. Apro il box...eccola là la "Seès", nella semioscurità che mi guarda con i suoi occhioni di vetro. Come va vecchia mia? Questa sera hai una bella responsabilità, non mi fare sfigurare, comportati da quella gran signora che sei sempre stata.

Entro e vengo investito dal profumo del cuoio, chiave, contatto, accensione...benone, perfetto, parte da Dio, il motore borbotta un po'...beh è da qualche tempo che non gira.

Accelero leggermente per rendere il sollevamento un po' più veloce...attendo...sì ok...si alza. Luci accese, selettore dell'automatico in "A", ok si va, la serranda si chiude alle nostre spalle con un cigolio somnesso. Caspita! Non mi ricordavo che fosse così bello girare in città col DIRAVI, una goduria! Forse faccio male ad usarla così poco, dovrei fare qualche bella gita la prossima primavera, tenuto conto che non sarò più solo. Ma chi me l'ha fatto fare l'anno scorso di arrivare a Barcellona in Porsche? Mi sono sfasciato la schiena, la prossima volta che devo fare un viaggio così lungo prendo questa.

Ah! Ecco il teatro. Lascio le chiavi al personale del parcheggio, ci sarà da fidarsi? Vabbè, chi me la prende questa vecchia berlina francese...e poi stasera chi se ne frega.

\*\*\*\*

Esco dalla CX e ho l'impressione che l'aria cambi le sue caratteri-

stiche chimiche, che il tempo si dilati, mi sembra di vivere la vita di un altro, quasi mi vedo mentre cammino verso l'ingresso.

Il teatro è ancora vuoto, entro. Odore di legno e tendaggi. Sono un po' nervoso, ma sereno. Osservo i primi avventori, sento le loro voci ovattate dai velluti. Le luci a poco a poco vanno via. Sento il cuore battere. Ne sono felice.

La scena ha inizio. Non faccio molta attenzione a quello che succede. Sul palco entrano alcuni attori. La cerco in mezzo agli altri. I battiti salgono. Passano alcuni minuti.

Entra.  
E' bellissima.

Le mani mi tremano. Non mi appartiene ancora e il pensiero mi fa un po' male. Lo scaccio.

Cerco di seguire la trama, ma non ci riesco, non riesco a sentire quello che dicono.

Il tempo sembra non passare mai, cerco di distrarmi, di pensare ad altro.

Ripasso il circuito idropneumatico delle sospensioni della CX...buffo vero come passa-tempo?

La discografia dei Rolling Stones...ecco...sì...devo pensare a quello.

Dov'era "Sister Morphine"?

Dov'era?

In "Sticky Fingers"?

Oppure in "Exile on Main Street"?

Come posso non ricordarlo?

Qualcuno mi viene a salutare, mi chiede se ho sentito qualche disco interessante ultimamente.

Non lo so.

Alla fine, quando si accendono le luci, avverto che mi cerca tra il pubblico...mi vede.

La gioia nei suoi occhi...sono talmente emozionato e felice

che mi commuovo anche un po'.

A mano a mano il fragore degli applausi diminuisce, si smorza confuso con il brusio di chi inizia ad abbandonare la sala.

Mi alzo in piedi, riprendo ad applaudire con tutto l'impeto possibile.

In quel momento, sotto i riflettori accesi si gira.

L'abito di scena la rende una dea.

Cerco...cerco di gustarmi questi attimi che so essere magici

Mi fa cenno di raggiungerla...

Alcuni minuti dopo ascolto il rumore dei miei passi mentre raggiungo il suo camerino, un mazzo di rose in mano, il fruscio del cellophane che le avvolge...

La CX posteggiata fuori.

Mi sento gonfio di cose meravigliose.

La sento vibrare.

Sento l'aria vibrare di passione.

La stringo forte.

Sento il suo profumo.

Sento il suo corpo morbido.

Le sue forme su di me mi inebriano.

Usciamo.

Le apro lo sportello della CX.

Come "dove andiamo?"

\*\*\*\*

Ti va una settimanella a Parigi?

Mi vergogno un po' di un certo mio pensiero...No! Cosa avete capito! Sto pensando di fare tornare a casa la CX...là dove nacque 20 anni fa.

Ok...Ok...potete pure pensare che sono matto, ma, che ci volete fare, sarà l'età, ma è un pensiero che mi diverte.

Parigi...non la ricordavo così caotica! Mi piacerebbe ci fosse ancora la scritta verticale "Citroen" sulla Torre Eiffel, e poi la scritta nel cielo, che idee grandiose, altro che i "creativi" pubblicitari di oggi. Ecco a cosa pensa un quasi cinquan-



# SPAC XZIO



tenne sdraiato sul letto di un Holiday-Inn con la fidanzata nella stanza da bagno...alle pubblicità Citroen della Belle Epoque, beh...pensieri che fluttuano in libertà.

Chissà quanti amanti hanno vissuto le loro ore in questo vecchio albergo, chissà quanti di loro sono arrivati qui a bordo di CX, DS, SM e anche Traction Avant direi, dal momento che nella hall c'è una foto in bianco e nero del personale festante e sulla cornice una piccola etichetta di metallo con su scritto: "Holiday-Inn Paris, 1 Janvier 1954". Io nel 1954...ehi! Non ero ancora nato! E lei...lei...beh...preferisco non dirvi la sua età, diciamo che nel 1954 probabilmente sua madre giocava con le bambole...che volete che vi dica...a proposito...in questo

momento...

\*\*\*

Riesco a vederla riflessa nello specchio dell'ingresso...china sulla vasca da bagno, i bocconi nerissimi sul viso, avvolta nell'asciugamano, intenta a dipingere di smalto (rossissimo) le unghie dei piedini nudi.

Il profumo dello smalto si spande nell'aria, gocce d'acqua cadono nella vasca...(plick...plick)...piena di schiuma...(plick...plick).

Mi avvicino, le accarezzo i capelli le guance rosa, la bocca magnifica, scosto l'asciugamano, la bocchetta di smalto cade versando il suo contenuto (rossissimo ho detto) sul pavimento, per un attimo brevissimo la vedo preoccupata...ma è un attimo brevissimo, poi la sento fremere, vibrare, la per-

cezione del reale si deforma e la follia si fa strada in quel mare di passione, smalto, schiuma, saliva, sapori, carne.

Più tardi, quando prenoto un tavolo per due nel ristorante più carino della città e mi torna un po' di razionalità, mi rendo conto che a due giorni dalla fine della nostra vacanza Parigina, non abbiamo poi visto molto di più della Torre Eiffel dalla finestra della camera...la CX è rimasta placida e bellissima a dormire nella rimessa dell'albergo.

Ci credete? Il pensiero di percorrere 1200 Km per tornare a casa alla guida della mia adorata ammiraglia fa sì che questo scorcio di insperata spensieratezza sia qualcosa di molto vicino alla felicità allo stato puro.

END



## CITROËN FAMILIALI, COMMERCIALI E BREAK

Di Maurizio Venturino  
(terza parte)

Dal punto di vista tecnico furono modificati i longheroni e le sospensioni posteriori, per essere in grado di sopportare un carico di

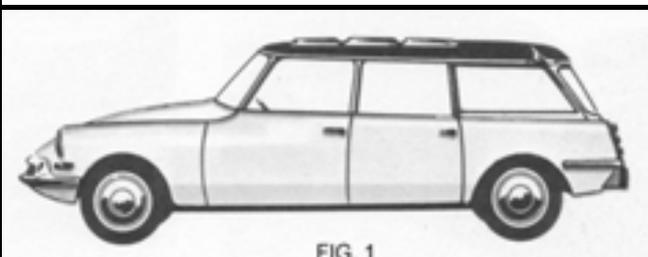


FIG. 1

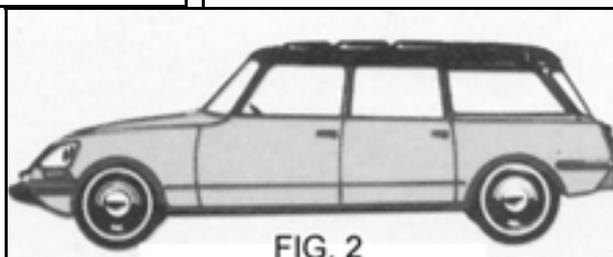


FIG. 2

### 1955 - 1975

Per noi maniaci appassionati non vi sono parole per descrivere ciò che avvenne il 6 ottobre 1955, in occasione del 42° Salone dell'Automobile di Parigi.

Per non andare sopra le righe ci limiteremo a ricordare che il lancio della DS 19 fu il più grande avvenimento nella storia della Citroën, (dell'auto?), lo spartiacque tra le macchine e le automobili, e che nessun'altra vettura al mondo fu, in seguito, quel concentrato di innovazioni tecniche e stilistiche che fu la DS.

La Traction uscì di scena il 27 luglio 1957.

I Citroënisti dovranno attendere fino al salone del 1958 per poter avere nuovamente in listino una versione da svago o da lavoro: la ID 19, nelle versioni Familiare, Break (fig. 1), Commerciale nonché Ambulance.

La realizzazione di questo progetto, non richiese, nel complesso, grosse modifiche: si decise che il passo sarebbe rimasto identico, mentre la lunghezza totale sarebbe aumentata di una ventina di centimetri.

In questo modo non avrebbero

dovuto subire modifiche i lamierati delle porte posteriori, mentre sarebbero stati modificati in altezza i finestrini.

Per i parafranghi posteriori ci si ispirò ad uno studio di Bertoni previsto per la cabriolet.

Si decise che avrebbero avuto un largo passaggio ruota, più per ragioni pratiche che estetiche: i parafranghi non avrebbero dovuto essere smontarli in caso di forature.

Il portellone era molto elegante, dotato di un vetro di notevoli dimensioni, consentendo così un'ottima visibilità.

Inoltre, per favorire il carico di colli particolarmente lunghi o pesanti, la parte inferiore, dove era posta la targa, poteva essere ribaltata verso il basso, formando un'unica superficie con il pianale.

Il tetto, che, a differenza di quello della berlina, era in lamiera, aveva delle nervature longitudinali per aumentarne la rigidità, ed era dotato di serie di una bagagliaia fissa, la cui barra anteriore era ricoperta di plastica sagomata in modo da evitare fruscii aerodinamici.

500 chili.

Al momento di mettere in produzione i nuovi modelli, Citroën deciderà di affidare le modifiche alla carrozzeria? Levallois che provvedeva a rinforzare i telai ed assemblare le parti specifiche relative al posteriore.

A questo punto le scocche venivano dipinte in grigio e ritornavano a Javel dove, nella catena di montaggio delle berline, ricevevano gli organi meccanici (sospensioni, freni, ecc.).

Quindi seguivano una catena speciale ad esse riservata, per la ultime finiture.

La Break era la più polivalente: 8 posti, ma la possibilità, se necessario, ribaltando lo schienale del sedile posteriore, di ottenere lo stesso piano di carico della Commerciale.

I due posti supplementari erano dovuti a due strapuntini vis a vis, che si trovavano ripiegati sul fondo del bagagliaio.

La Familiare, nella sua prima versione, era identica alla Break, ma con una panchetta posteriore fissa.

Successivamente riprese una caratteristica già apprezzata sul-

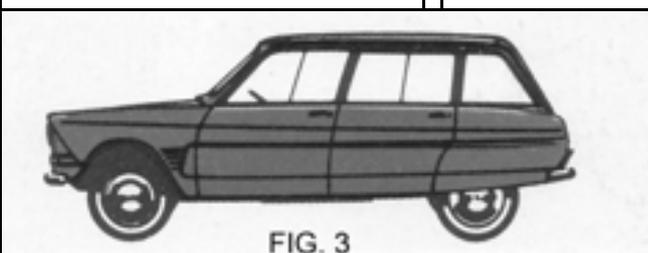


FIG. 3

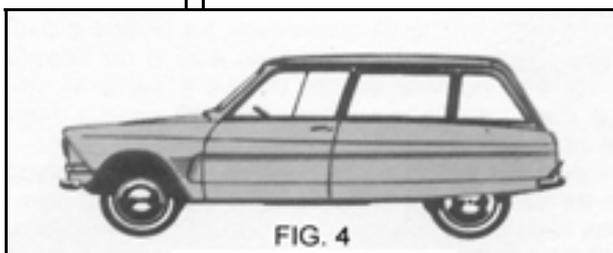


FIG. 4



# SPACXZIO



FIG. 5



FIG. 6

le 11 familiari: tre strapuntini ribaltabili, normalmente appoggiati agli schienali anteriori, associati ad una panchetta fissa più stretta e più arretrata, dove trovavano posto due sole persone.

In questo modo, viaggiando in quattro, gli occupanti dei sedili posteriori avevano a disposizione almeno un metro per allungare le gambe: eccezionale!

La Commerciale

era praticamente identica alla Break, ma senza i due strapuntini.

In questo articolo tralascieremo tutte le versioni ambulanza prodotte dai vari carrozzieri nell'arco di circa

vent'anni, ricorderemo solamente la prima serie, su base ID Comfort, che aveva sedili anteriori separati, ed una panchetta posteriore ripiegabile in 2/3-1/3.

Nella prima serie, ribaltando la parte 2/3 (destra), si poteva caricare una barella tramite rotaie.

Il sedile di sinistra serviva per l'infermiere.

Già dall'anno successivo, nell'ottobre del 1959, questa

impostazione venne invertita, trovandosi da allora la barella a sinistra.

Infine ricordiamo che tutte le versioni beneficiarono, nell'arco degli anni delle stesse motorizzazioni delle berline (fig. 2).

Nell'aprile del 1961 venne alla luce la Ami 6, con meccanica derivata dalla 2 CV, finiture di gran classe e confort notevol-

Nel 1967 venne lanciata una Ami 6 Break Club, con migliori finiture interne, quattro fari anteriori, cerchi diversi e profili laterali cromati.

Nel maggio del 1968 Citroën propose la Ami 6 Break Service, a due sole porte (fig. 4).

Inizialmente poteva essere considerata un vero e proprio furgone, in quanto la parte posteriore chiusa, realizzata in ABS, era

sprovvista di vetri.

Molto rapidamente fu approntata anche la versione vetrata.

Ricordiamo inoltre che le versioni commerciali dell'Ami, nei

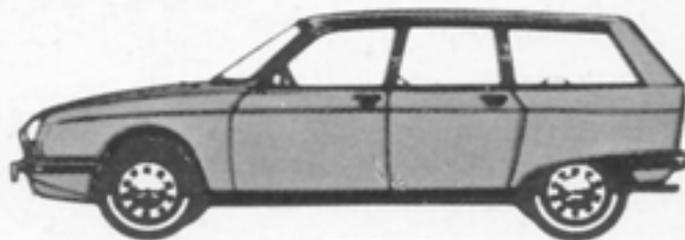


FIG. 7

vari anni in cui fu prodotta, potevano ricevere in opzione la frizione centrifuga.

mente accresciuto.

Le corrispondenti versioni Break e Commerciali vennero presentate nell'autunno del 1964 (fig. 3).

Le variazioni apportate fanno loro perdere il caratteristico lunotto invertito, che costituiva il "pezzo forte" della berlina.

Nel 1965 un unico cambiamento: la comparsa sul tetto di una nervatura di rinforzo.

Nel marzo del 1969 fu proposta la Ami 8, con minime variazioni meccaniche rispetto alla 6, ma carrozzeria completamente nuova.

Ad ottobre, in occasione del Salone di Parigi, la Break 6 cedette il passo alla Break 8, nelle versioni Comfort, Commerciale e Ser-

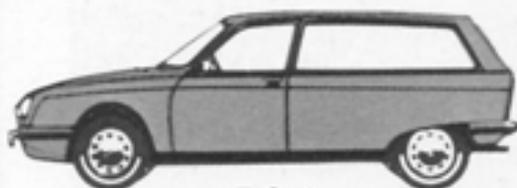


FIG. 8



FIG. 9



vice (fig. 5 e 6).

Tutte quante beneficiano dei freni a disco.

Nel 1970 nulla cambia nel listino delle Ami, tranne il fatto che appaiono i finestrini scendenti anteriori, mentre la novità di quell'anno, presentata al Salone di Parigi, fu la GS, una media con caratteristiche estetiche, meccaniche e di confort, molto superiori alla concorrenza.

Non per nulla sarà proclamata "Vettura dell'anno".

L'anno modello 1972, che vide la luce nel settembre del 1971, accresceva la gamma della GS con l'introduzione dei modelli: Break (fig. 7) (Comfort e Club), Commerciale (Comfort e Club) e Service Club, (fig. 8) a due sole porte e lunghi vetri posteriori.

Tutti i modelli potevano ottenere in opzione il convertitore di coppia.

Invariata la gamma Ami 8.

A settembre del 1972 due nuove motorizzazioni arricchirono la gamma tanto dell'Ami, quanto della GS.

La prima venne dotata del motore 1015 della GS, (denominata Ami Super) (fig. 9 e 10) la seconda ricevette un nuovo motore di 1222 cc..

Nel listino erano presenti tutti i modelli familiari dell'anno precedente con questa differenza: la Service vetrata esisteva solamente nelle cilindrate 602 e 1222.

L'anno successivo (1973) non vide nessuna novità nella gamma dei commerciali.

Fine della terza parte

## GS, UNA MEDIA DI CLASSE

Di Carlo Ottone  
(seconda parte)



Nel settembre 1972 Citroën presenta la prima evoluzione del suo motore tagliando corto alle critiche che lo trovano decisamente agricolo e mancante di grinta, nonostante i 300.000 esemplari già venduti.

Questa volta i 1220 cc proposti sulla nuova GS 1220 sviluppano 60 CV DIN a 5750gir/min.

Oltre a questo riceve anche numerose migliorie: carter motore rinforzato, nuovo disegno delle alette di raffreddamento sui cilindri, basamento modificato per permettere una migliore dispersione del calore, nuovo collettore di aspirazione ingrandito di diametro, nuovo sistema di recupero dei gas di scarico e del sistema di aspira-

z i o n e (regolazione termostatica a livello del filtro dell'aria), perni delle bielle maggiorati, bielle e pistoni di dimensioni

maggiori, nuovo albero a camme, nuovo carburatore, alternatore 12Volts/490W, batteria da 35Ah.

Anche il cambio ha ricevuto qualche miglioria: carter della frizione e del cambio rinforzato, seconda velocità più lunga, coppia conica modificata.

I freni anteriori sono stati modificati interamente (di forma differente), i dischi anteriori sono aumentati di diametro e in spessore.

I modelli equipaggiati del nuovo motore beneficiano di una finitura migliore: plancia di bordo imbottita, posacenere della plancia ad apertura classica (che rimpiazza il precedente sistema chiamato "astuccio"), griglia dell'altoparlante a fenditure (al posto di quella a piccoli fori), cassetto portaoggetti granuloso al tatto, leva del cambio inguainata, nuovo comando interno di apertura delle porte...

I modelli con motore di 1015 cc restano in catalogo ma unicamente nell'allestimento Confort e



FIG. 10



## SPACXZIO



non possono ricevere il convertitore di coppia, riservato al 1220. Ricevono comunque qualche modifica (appoggiabraccio sulle porte tipo GS Club 1972, due posacenere posteriori, griglia dell'altoparlante sulla plancia, tappeti in gomma grigia) perdendo però il contachilometri parziale.

Al salone di Francoforte, Citroën presenta la GS Biorotor con motore rotativo Wankel (1990 cc, 107 CV DIN), passaruota allargati, ruote con cerchio pieno, parabrezza Triplex, lunotto termico, cruscotto a strumenti rotondi, sedili anteriori con appoggiatesta. Questo modello sarà commercializzato a partire dal febbraio 1974 (846 esemplari prodotti in tutto, foto pagina precedente).

A partire dal settembre 1973 la gamma perde l'allestimento Commerciale.

Su tutti i modelli l'attrezzatura di bordo è ormai alloggiata nella ruota di scorta, la copertura del padiglione riceve una banda centrale con piccoli fori, la razza del volante si fregia del "Double Chevrons" (apparizione

dell'opzione tetto apribile).

Su tutte le 1015, posacenere sulla plancia, cassetto portaoggetti e griglia altoparlante uguale a quello delle 1220.

Sui modelli Confort, contachilometri parziale, orologio, retrovisore interno con posizione antiabbagliante, cromatura nella cornice del parabrezza, sedili anteriori e posteriori del tipo Club 1972.

Sulla 1220 Club, schienale posteriore con bracciolo ripiegabile centrale.

Nel gennaio 1974, nuova nomenclatura per l'intera gamma: le berline e break 1015, le berline e break Confort divengono G Spécial.

Per capire la differenza di motorizzazione, le 1015 cc vennero dotate di una targhetta con la nomenclatura G Spécial argentata, mentre i modelli 1220 cc di una dorata.

Nel settembre 1974 tre nuovi modelli integrano la gamma GS: la GSX, la GSX2 e la GS Pallas.

La GSX si caratterizza per la calandra nera, i suoi fari fendinebbia

anteriori, le ruote con fissaggio dischetto centrale in acciaio inossidabile, i profili dei finestrini laterali neri, la sigla GSX sul cofano del baule.

Il cruscotto è dotato di strumenti rotondi con contagiri e accendisigari.

I sedili anteriori sono equipaggiati di poggiatesta integrati con lo schienale, il padiglione è di color grigio scuro.

Questo modello recupera il motore 1015 cc.

La GSX2 offre il 1220 cc portato a 65 CV DIN, grazie a una speciale testata, a un collettore d'aspirazione e scarico ingranditi e alle valvole rotative "Teves". Questa versione nettamente più sportiva offre fari di retromarcia, lunotto termico, e una sigla GSX2 sul cofano posteriore.

La GS Pallas è una berlina 1220 con un livello di finitura elevato: grandi coppe ruota, profili laterali sulle fiancate, terminale di scarico cromato, lunotto termico, la sigla GS Pallas sul parafrangente anteriore destro e sul cofano posteriore, finitura dei sedili in tessuto, schienale dei sedili anteriori con tasca portaoggetti, profilo cromato sui pannelli delle porte, moquette, plancia, volante e cruscotto di colore marrone. Su tutti gli altri modelli cerchi ruota con grandi fori, caratteri sigle ridisegnati, sedili anteriori di forma trapezoidale montati su slitte a biglie, leva del cambio montata verticalmente e tunnel centrale dotato di grande portaoggetti.

A causa delle norme anti-inquinamento, la potenza dei motori venne ridotta leggermente: 55 CV DIN per le 1015 cc e 60 CV DIN per le 1220 cc.

Nel gennaio 1975 i parafrangenti interni anteriori vengono saldati (e non più imbullonati).

Nel settembre 1975 vi è la scomparsa della GS Biorotor, della



break Service e della break G Spécial 1220.

Tutti i modelli vengono dotati di cinture di sicurezza con ancoraggio centrale su staffe semirigide, un avvisatore acustico ad alta intensità e la denominazione "Convertisseur" viene rimpiazzata da "C-matic".

Nel settembre 1976 la GS subisce un profondo rinnovamento. Il disegno della calandra è ora costituito da losanghe orizzontali cromate montate sull'originale disegno a nido d'ape (su Club e Pallas), i fari posteriori sono di maggiori dimensioni e i bordi cromati vengono rimpiazzati da una guarnizione in gomma, la linea di cromature posteriori viene sostituita da una striscia in alluminio satinato.

Il cruscotto ora è a strumenti rotondi, ha una spia per il controllo del livello dell'impianto idraulico con pulsante per verificarne il funzionamento, il tunnel centrale viene predisposto per l'alloggiamento dei tasti degli eventuali accessori.

Sulla GSX2, paraurti neri, vassette portaoggetti in basso

sulle porte anteriori (soppressione delle tasche laterali sui sedili anteriori). Sulla GS Club e Pallas, codice delle lampadine dei fari "H4". Sulla Pallas, cinture di sicurezza con riavvolgitore di serie.

Sulle break: lava-tergi lunotto posteriore.

Le break Service diventa-

no break Entreprise.

Nel settembre del 1977, cerchi ruota pieni con bullone centrale e calandra a losanghe orizzontali cromate con la scomparsa del retrostante motivo a nido d'ape.

Sulla G Spécial, nuove coppe ruota, nuovo motore 1129 cc (56 CV DIN).

Sulla GSX coppe ruota a tre piccole razze, fari addizionali fendinebbia anteriori montati sul paraurti, profili dei vetri neri, bracciolo posteriore e motore 1129 cc.

Le stesse modifiche vennero apportate anche sulla GSX2 con l'aggiunta, in più, di: spoiler posteriore in poliuretano nero, nuovi fari allo iodio H4, maniglie per tenersi montate sul padiglione per i posti posteriori e quello anteriore del passeggero (esclusi i modelli equipaggiati dell'opzione tetto apribile).

Sulla GS Club, coppe delle ruote come sulla G Spécial. Sulla GS Pallas, adozione di nuove coppe ruota di grande diametro.

La GS Entreprise acquista i motori e le coppe ruota della G Spécial.

Nell'aprile 1978, apparizione della serie limitata "Basalte" (1800 esemplari) che possiede degli elementi specifici: vernice nera, tetto apribile, parabrezza stratificato, vetri azzurrati, fari fendinebbia anteriori, lava-tergi fari, coppe ruote Pallas, bande decorative sulle fiancate, poggiatesta, motivo tessuti "piede di pollo" nero e rosso, autoradio con mangianastri, motore 1220 cc.

Nel settembre 1978, su tutti i modelli, la denominazione (Spécial, Club...) è scritta con lettere a secco e non più con targhette, le cinture di sicurezza sono dotate anteriormente di arrotolatore, vengono altresì montate quelle posteriori di tipo fisso, il comando dell'acceleratore diviene più progressivo (grazie all'adozione del dash-pot), batteria da 200/40AH (su Spécial, Club e Pallas). Sulla GSX, disegno dei sedili misto similpelle-Jersey zig-zag. Sulla GS Club, sedili in similpelle-jersey stampato tweed, soppressione della targhetta GS Club sul parafrangente anteriore destro.

Il modello GSX2 viene rimpiazzato dalla GSX3: motore 1299 cc, 65 CV DIN, scritta X3 dietro, coppe ruota a stella grigie, profili laterali alle fiancate, disegno dei sedili misto similpelle-jersey zig-zag.

Sulla GS Pallas: soppressione della targhetta GS Pallas sul parafrangente anteriore destro.

Nel luglio del 1979, sulle G Spécial e sulle break Entreprise, indicatori di direzione anteriori arancione, lunotto termico, fari di retromarcia, fari fendinebbia posteriori, chiave accensione motore snodabile.

Fine della seconda parte



## VENDO E COMPRO

A cura della Redazione

### IMPORTANTE:

Questo spazio è gratuitamente a disposizione di quanti intendano vendere, scambiare o acquistare vetture o ricambi.

La Redazione pubblica gli annunci pervenuti non assumendosi alcuna responsabilità sul contenuto e sulla veridicità delle inserzioni stesse, che resta a totale carico dell'inserzionista.

Chi desiderasse inserire il proprio annuncio è pregato di inviarlo a: Maurizio Venturino, Redazione SpaCXzio, via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD) Tel.-Fax.: 0429-779289 e-mail: info@cxclub.it oppure al webmaster del sito www.cxclub.it.

ATTENZIONE: si pregano gli utenti e-mail di indicare anche un recapito postale o telefonico onde facilitare il contatto con chi non ancora "informatizzato".

### VENDO

CX 2000 Athena, anno 1980, chilometri 60.000, sempre tenuta in garage. Perfettamente funzionante, e in grado di affrontare qualsiasi viaggio, ma sono costretto a cederla per mancanza di posto in garage. scamar.pietre@tiscalinet.it .  
Tel.: 338-4444603 (09/03)

### VENDO

CX Prestige, anno 1986, colore grigio metallizzato, tetto in vinile nero, chilometri 160.000, revisionata, carrozzeria e meccanica eccellenti, cambio automatico, condizionatore, interni in cuoio nero in perfetto stato, ferma per inutilizzo, € 2.500.

Documentazione disponibile, visibile a Le Gard (30) vicino a Nimes Alain Tel-Fax.: 04 66 60 43 46 e-mail: alain-steinmetz@wanadoo.fr (11/03)

### VENDO

XM 2000 benzina, anno 1991, colore grigio scuro metallizzato, chilometri 161.000, revisionata nel luglio 2003.

Sostituito recentemente: gomme, batteria, motorino

d'avviamento, frizione, le quattro sfere più quella di accumulo, cuscinetti, il tutto dimostrabile con fatture.

Tel.: 049-9585097 (studio), 049-5342115 (abitazione) (09/03)

### VENDO

2CV, anno 1982, colore rosso, 150.000 chilometri, ferma da tre anni per inutilizzo, ultima revisione nel maggio del 2000.

Tel.: 0429-719302 (dopo le ore 20) (09/03)

### VENDO

CX 25 GTI Turbo 2, anno 1987, colore grigio metallizzato, interni in tessuto, aria condizionata, chilometri 60.000, ultima revisione agosto 2003.

Sena Agostino. Tel.: 329-6242269 (11/03)

### VENDO

CX Prestige, anno 1977, tetto basso, colore brun scarabée metallizzato, quattro marce, interno in cuoio, vetri elettrici, aria condizionata, unico proprietario, chilometri 98.000, buone condizioni generali. € 7.000,00.

Weber Johann A-8224 Kaindorf

274 (Austria). Tel.:0043-3334-2861 (11/03)

### VENDO

CX 20 TRE Vip, anno 1988, ottima, € 2.500.

Francesco. Tel.: 340-0912761 (01/04)

### VENDO

CX 2000 Pallas, anno 1983, colore bleu romantique metallizzato, completamente restaurata, cerchi in lega, € 3.000.

Inoltre svariati ricambi per un totale di € 1.000.

Stefano. Tel.: 0521-463846 (abitazione), 338-6767556. gutemberg01@libero.it (01/04)

### VENDO

CX 2000 Super, anno 1975, colore grigio metallizzato, interni in tessuto blu, ben conservata, tutta originale, targa originale, secondo proprietario, € 3.000 trattabili.

Tel.: 339-3992658. (01/04)

### VENDO

CX 20 TRE anno 1986, colore argento metallizzato, 160.000 chilometri, revisionata a luglio del 2003, bollata fino ad aprile 2004.

Massimo. Tel.: 051-739921 (01/04)

### VENDO

CX 2400 GTI anno 1980, unico proprietario, sempre tagliandata con pignoleria, in condizioni da concorso, in corso di omologazione ASI, colore grigio metallizzato, cerchi in lega, gomme e marmitte quasi nuove, spoiler posteriore, fari antinebbia, tetto apribile elettrico, vetri azzurrati, chiusura centralizzata, radio stereo, interno in velluto azzurro ben tenuto, tendine parasole, sedili con braccioli, condizionatore.

Gianfranco. Tel.: 0881-749482



gian.schena@tiscalinet.it (01/04)



## VENDO

CX 20 Pallas, anno 1988, in buone condizioni, bollata fino ad aprile 2004.

Claudio. Tel.: 0342-453370 (01/04)

## VENDO

CX Turbo Diesel anno 1986, colore grigio metallizzato, chilometri 350.000, aria condizionata, perfettamente funzionante, condizioni impeccabili, su strada fino a febbraio 2004, vendo ad amatore per mancanza di spazio, € 1.500.

Gabriele. Tel.; 347-5441020 Perugia. (01/04)

## VENDO

CX TRD 2 completa, per ricambi non funzionante perché ferma da anni, con certificato di radiazione, più altra CX Diesel in omaggio, solo in blocco. Astenersi perditempo.

€ 600,00 Moreno. Tel.: 0432-671898 ore ufficio (Udine) (12/03)

## CERCO

CX di colore nero, di qualsiasi cilindrata e modello, dopo aver venduto CX 20 TRE anno 1986, colore bianco, 110000 chilometri, impianto gpl, interni celeste in ottime condizioni generali con alcuni ricambi e CX 2500 GTI turbo anno 1985, colore grigio, paraurti in acciaio grigio 127.000 chilometri, in buone condizioni, rara, usata solo per raduni.

Enrico. Tel.: 338-4915373 (10/03)

## LA POSTA

A cura della Redazione

Ero di ritorno da un raduno di Citroën d'epoca quando, percorrendo l'autostrada A13 BO-PD in direzione nord, mi accorgo, tramite lo specchietto retrovisore della mia Dyane 6 del 1980 appena rimessa a nuovo, del sopraggiungere di una vettura ad una velocità di poco superiore a quella che stavo mantenendo.

Data l'ora (erano le 1.08 del 14 settembre), il traffico sulla carreggiata era più che scorrevole, ed il mio viaggio si stava svolgendo nel rispetto di tutte le norme del codice della strada: cinture allacciate anche per il passeggero posteriore, auto revisionata, e velocità entro i limiti (95/100 km/h dal momento che i neopatentati come me non possono oltrepassare i 100 km/h).

Essendo abituato a subire sorpassi, non do importanza a tale vettura; mi accorgo solamente dopo qualche decina di secondi che questa mi aveva affiancato e aveva cominciato a mantenere la mia velocità.

Ad un certo punto rimango abbagliato per 4-5 secondi da un faro puntato esattamente sui miei occhi.

Preso di sorpresa e allucinato dal faro, ho avuto una reazione che, ringraziando il Cielo, è stata minima: ho solamente sterzato lievemente verso destra finendo con metà macchina sulla corsia di emergenza. Fortunatamente, al mio fianco sedeva un mio amico che, avvezzo ad avere i fari in faccia, ha preso in mano la situazione riportandomi sulla corsia giusta.

Solamente dopo mi accorgo che la macchina, che mi aveva sorpassato all'altezza di RO, era una BMW della polizia di Stato, priva di alcun segno di identificazione luminosa (mi riferisco ai lampeggianti posti sul tetto o ad altri tipi di segnalazioni).

Fortunatamente non ci sono state conseguenze dovute al panico e alla sorpresa.

Ma fino a quando si punteranno gli abbaglianti orientabili in faccia alla gente solo perché ha una macchina vecchia?





# SPAC XZIO



## BUONO D'ORDINE

Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda  
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

CODICE ARTICOLO	QUANTITA' (MASSIMO 3)	TAGLIA	PREZZO COMPLESSIVO
Cappellino € 5,00			
Polo € 12,00			
Felpa € 16,00			
Gilet € 16,00			
Targa € 8,00			
Gagliardetto € 5,00			
		TOTALE	

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Indirizzo \_\_\_\_\_

Città e C.A.P. \_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzì, 4 35020 Pernumia (PD).

Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.