







ANNO XII NUMERO 23 Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile: Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:

Baiocchi M.

Marigo A.

Marigo F.

Siccardo M. (Resp. Rel. Est.) Venturino M.

Volpe S.

Hanno collaborato:

Azzena R.

Bortolussi P.

Solimeno A.

Foto:

Azzena R.

E.T.A.I.

Lucchetta F.

Martinello G. (copertina)

Saaitta

Solimeno A.

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 2013

Leggi dello Stato e interpretazioni di comodo3 Di Alvise Orso Segretario Associazione Amatori Veicoli Storici

Fantasia al potere5 Di Paolo Bortolussi

CX Prestige 25 i.e. Automatic: la Regina assoluta

Di Roberto Azzena

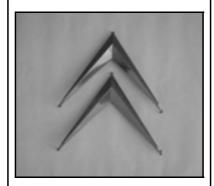
Le Citroën da leggere: guida "ragionata" a libri e riviste sul Double Chevron

Di Maurizio Baiocchi Segretario Aggiunto SM Club Italia

Dossier CX: 1975-1979 .17 Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

L'ultima Citroën21 Di Antonio Solimeno

Accessori24
A cura della Redazione





CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi. 4

35020 Pernumia PD

Tel.:0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

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

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



LEGGI DELLO STATO E INTERPRETAZIONI DI COMODO

Di Alvise Orso Segretario A.A.V.S.

Sin dal giorno della sua fondazione (risalente al 1998) l'Associazione Amatori Veicoli Storici A.A.V.S. si è mossa per tutelare gli appassionati di motorismo storico; tutti gli appassionati e non soltanto i propri soci.

A.A.V.S. ha cercato di ottenere dei risultati concreti attraverso la presentazione di disegni di legge mirati a semplificare e ad agevolare la libera circolazione dei veicoli di interesse storico.

L'attività in Italia si è rivolta in modo particolare a cercare di ottenere delle modifiche all'Art. 60 del Codice della Strada.

Nella Legge italiana, infatti, un veicolo non viene classificato "di interesse storico" in base a delle caratteristiche oggettive (età, stato di conservazione, utilizzo ecc.) bensì unicamente in base alla sua iscrizione o meno nei Registri tenuti da alcuni Enti di diritto privato.

Questo fa sì che un veicolo iscritto ad uno dei Registri acquisisca lo status di veicolo di interesse storico (con tutti i benefici di carattere normativo che ne conseguono) mentre lo stesso veicolo, se non iscritto, è considerato, a tutti gli effetti, un veicolo semplicemente "vecchio".

Apprezzabili risultati sono stati ottenuti anche a livello europeo. E' infatti grazie all'intervento di A. A.V.S. che è stato possibile ottenere l'esenzione per i veicoli storici dalle pesanti limitazioni previste dalla Commissione Europea per i veicoli così detti "in fin di vita".

Altro importante argomento del quale si è occupata A.A.V.S. è quello riguardante il pagamento in misura ridotta delle tasse automobilistiche.

L'Art. 63 della Legge 342/2000 stabilisce che tutti i veicoli – ad eccezione di quelli adibiti ad uso professionale – abbiano diritto al pagamento in misura ridotta a partire dal trentesimo anno dalla data di costruzione, a prescindere dalla loro iscrizione o meno ad alcun Registro.

Una recente sentenza della Corte di Cassazione ha esteso questo beneficio anche ai veicoli ultra ventennali.

Tutto semplice e chiaro, allora? Purtroppo non è stato così.

Attraverso una serie di "Determinazioni", che l'ASI invia annualmente agli uffici interessati di tutte le Regioni, è stato fatto passare il messaggio che soltanto i veicoli iscritti ai Registri possano usufruire di un beneficio che lo Stato ha invece

destinato a tutti i veicoli con più di 30 anni.

Nonostante alcune decine di sentenze delle varie Commissioni Tributarie Provinciali, cui si sono rivolti i possessori di veicoli di interesse storico, tutte contrarie all'interpretazione dell'ASI, l'Ente non ha desistito dal suo attegaiamento.

Recentemente è intervenuta la Corte Suprema di Cassazione, Sezione VI Civile, con Sentenza n. 3837 del 15 febbraio 2013 nella quale afferma che "... confliggerebbe con il principio costituzionale di eguaglianza (non potendo il legislatore precostituire in favore di singoli soggetti privati, quali l'ASI, una vera e propria rendita di posizione)

Si auspica quindi che questa sentenza ponga fine alle interpretazioni dell'ASI che, per ragioni facilmente intuibili, ha lasciato credere che per ottenere e, peggio ancora, per conservare certe agevolazioni bisognava essere soci dell'Ente.

Ma le interpretazioni di comodo non finiscono qui.

Ci riferiamo al **Certificato di Rile**vanza **Storica e Collezionistica**

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.



(C.R.S.).

Questo documento è stato istituito dal D.M. 17 dicembre 2009
(Decreto Matteoli) per sostituire il
precedente "Certificato delle
Caratteristiche Tecniche", documento richiesto dalla Direzione
Generale per la Motorizzazione
esclusivamente per poter reimmatricolare un veicolo radiato o
di provenienza sconosciuta o
proveniente dall'estero.

Anche in questo caso l'A.S.I. interpreta la Legge a suo uso e consumo.

Ecco così che i Presidenti dei Club ASI vengono informati con Circolare di data 10 novembre 2011 che "...ai fini circolatori, lo Stato ha imposto il C.R.S." e si paventa addirittura un possibile ritiro della Carta di Circolazione a chi fosse trovato alla guida di un veicolo sprovvisto di C.R.S..

Il concetto che il C.R.S. è l'unico documento valido per la circolazione viene ribadito in più circostanze, anche nella recente assemblea, ed è riportato anche nel sito ufficiale dell'Ente.

Per quanto a nostra conoscenza, tutti i documenti richiesti per la circolazione sono elencati nell'Art. 180 del CdS ove non viene ovviamente fatta menzione del C.R.S..

La divulgazione di notizie non esatte o espresse in maniera ambigua non è un comportamento lodevole da qualunque parte provengano.

Spesso però succede che, dai e dai, qualche risultato lo si ottiene.

**

In questo caso due risultati appaiono evidenti:

- La richiesta da parte dei Soci A.S.I. di tale documento: fonti ufficiali parlano di centomila e più documenti rilasciati nel 20-12.
- 2) Alcune Compagnie di Assicurazione hanno inserito il C.R.

S. tra i documenti necessari per poter richiedere una polizza RCA a tariffa ridotta.

Mentre nel primo caso si tratta di un provvedimento interno all'Ente, che può decidere di proporre tutti i certificati che ritiene e sarà poi il socio a richiederli o meno, in base alla loro utilità, nel secondo caso, invece, se si inducono le assicurazioni a ritenere che il C.R.S. è un documento valido per la circolazione, è evidente che le Compagnie sono portate a richiederlo, ignorando così migliaia di appassionati non intenzionati a spendere per dei documenti previsti per altre funzioni.

Su questo argomento abbiamo di recente interessato l'Ufficio Legale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per avere una interpretazione autentica sulle funzioni e sull'utilizzo del C. R.S..

HIASC.	TIFICATO DI ISCRIZIONE ALBO DEL CENSIMENTO SEZIONE M			
Vettura Modello:	CX 2000 Pallas			
Carrozzeria	berina			
Anno modello:	1979	100	\times	
Prima immatricolazione:	1980			
Targa attuale:	CX 000 XC			
Numero telaio:	17MB1313			
N. Censimento R.I.A.S.C.	M100			
Iscritta all'Albo in data:	01 gennaio 2007			
	IN BUTTO IN IN		-	
	E E E E E			
Quadro A: Dati velcolo				



Quadro C: Dati intestatario velcolo desumibili dal libretto di circolazione

Si affesta che l'autoveicolo sopra identificato è iscritto all'Albo del Cersimento del Registro Italiano Auto Storiche Citroèn riconosciuto da Citroèn Italia S. p. A Milano.

Pernunsia, 01 gennaio 2007

Il responsabile sez. M

Guadro D: Dati del Club di appartenenza desumibili dalla tessera



FANTASIA AL POTERE Di Paolo Bortolussi

Sono giorni davvero roventi, anche qui in campagna; il Friuli, dopo un incerto avvio d'estate, si è risvegliato repentinamente nell'abituale calura di fine Lualio.

Datemi pure del pazzo, ma è proprio in questi periodi che scelgo di lasciare la C6, dotata di tecnologico impianto di condizionamento, a riposare nel box, per godermi la guida di una vecchietta; la scelta cade sulla CX 2000 Super del '77.

Il piacere di usarla inizia sin dal primo mattino, quando fatta colazione, scendo 5 minuti prima del solito, per prendermi tutto il tempo necessario.

Un giro di chiave basta per dare inizio alla familiare sinfonia prodotta dal Becchia; esco dalla mia CX Blu Delta per godermi il fascino senza tempo di questa fantastica creatura Oproniana intenta a svegliarsi, stiracchiandosi, per poi alzarsi ed accompagnarmi verso l'inizio della mia giornata.

Mi godo per davvero la strada che conduce all'ufficio, non potendo fare a meno di constatare quanto la presenza della CX banalizzi ogni altro veicolo possa incrociare; naturalmente sono di parte, ma è assolutamente innegabile che una old Citroën sia storia a sé.

La Super ti regala emozioni contrastanti; da un lato trasuda i '70, elargendo richiami da ogni dettaglio dell'abitacolo: dalle bocchette d'aerazione alla consistenza dei sedili, dal suono del motore al vento che ti scompiglia i capelli, per l'esigenza di dover tenere i finestrini aperti.

Di contro, l'impressione netta è di viaggiare all'interno di un mezzo mai visto, nato dalla genialità visionaria di persone in grado di materializzare la fantasia, imprigionando il futuro in un manufatto di ferro e plasti-

Quando viaggi in CX, la razionalità lascia il posto alle emozioni più intimamente fanciullesche e mi ritrovo a viaggiare con la fantasia, mettendo da parte la cognizione di spazio e t e m p o t i p i c h e dell'automobilista, concentrandomi sulla bellezza del "razzo" su cui viaggio e sul suo incedere morbido e sinuoso.

Il pensiero a questo punto vaga e ricerca autonomamente i migliori sentieri, con il sottofondo di qualche bel classico rock; la creatività prende il sopravvento ed inizio a trovare spunti, in ordine sparso, in relazione alle attività lavorative e non, che giornalmente svolgo.

E' l'incredibile effetto che mi provoca, sin da bambino, viaggiare con la mente, stimolato dagli "Chevrons".

Allora come oggi Citroën fa parte integrante del mio modo di essere, certamente poco pragmatico, ma incline a guardare oltre e ad immaginare un futuro stimolante, senza curarmi più di tanto del pensiero che va per la maggiore, ma seguendo la logica delle mie priorità.

Mi piace pensare che questa forma mentis sia stata la medesima di chi questi capolavori a 4 ruote li ha prima sognati, poi concretamente pensati e realizzati.

Nonostante la crisi economica di questi anni ed il clima di pesante austerità (non solamente finanziaria) che l'accompagna, riesco a trarre ancora moltissimi benefici, anche da un banale giretto in CX; pur non essendo assolutamente uno sprovveduto, infatti, la voglia di poter mantenere almeno una vecchietta in box, ci sarà sempre.

Tuttavia, anche se ciò non fosse possibile, le sensazioni che mi hanno sempre indotto a privilegiare le Citroën e a non considerare nemmeno gli ambiti "scatolotti-status" teutonici, non se ne andrebbero con la perdita di possesso di una o più macchine.

Da bimbo, infatti, l'unica Citroën di casa era un modellino di CX regalatomi dai nonni, in occasione di un loro viaggio a Tolosa; eppure era sufficiente soffermarsi ad osservare le CX e le DS parcheggiate, o ammirarle durante l'accensione ed il successivo "magico" sollevarsi e la fantasia poteva avere libero sfogo. Sognavo allora e continuerò a farlo; in fondo sono nato Citroënista!

Citroën, fantasia al potere!! ***







CX PRESTIGE 25 I.E. AUTOMATIC: LA REGINA ASSOLUTA

Di Roberto Azzena

Come per molti Citroënisti della mia non più verdissima età, la mania idropneumatica ebbe origine grazie alla straordinaria DS, il cui primo folgorante incontro è ancora perfettamente vivido nella mia memoria, nonostante sia avvenuto più di 35 anni fa.

Il sogno di possedere una Dea, scaturito nella mente di un incantato bimbo di 9 anni, si è felicemente seppur brevemente realizzato in età adulta, ed è proprio da quel "brevemente" che vorrei partire per dare l'idea della vettura che vorrei presentarvi oggi nel dettaglio: la CX Prestige 25 ie Automatic Serie II. Già, perché proprio lei è riuscita a scalzare dalla prima posizione dei desideri l'antico simulacro, l'idolo per eccellenza, l'icona dell'infanzia e il simbolo stesso dell'amato Marchio francese, quando, dopo aver trascorso un magnifico ma esagerato (per le

mie tasche) periodo, in cui potevo scegliere se utilizzare l'una o l'altra, mi trovai di fronte alla necessità di dover scegliere quale delle due tenere con me.

Avete perciò già capito che auto ospiti il mio box a tutt'oggi e spero di riuscire a farvi capire il perché di tale scelta, da molti considerata folle, attraverso un'analisi dei vari aspetti che ne definiscono l'indescrivibile piacere di guida, sulla traccia di quanto già esposto dal nostro Vicepresidente sul numero 13 di questa rivista, a proposito della BX 1.1, rinunciando in partenza ai pur degni propositi di imparzialità dichiarati allora dal mio predecessore, ma cercherò di sforzarmi.

LINEA *****

Alcuni puristi considerano le CX "allungate" come una sorta di tradimento della linea originale del modello, un'alterazione difficilmente accettabile delle proporzioni di base e, detto che essendo una variante arrivata in seguito non può non essere di per sé una modifica dell'esistente, mi permetto invece di compiacermene in modo totale.

Quei 25 centimetri in più che rendono la Prestige una sorta di piccola Limousine, aggiungono quella maestosità che forse un po' manca nelle "classiche" ed esaltano ulteriormente lo slanciato profilo della creatura Oproniana, rendendolo splendidamente esagerato.

Nelle serie II che stiamo analizzando, il tetto è sempre rialzato e ben si sposa con le aumentate dimensioni del corpo, le cromature, seppur meno insistenti rispetto alla prima serie, ne sottolineano delicatamente le prospettive e il tocco di sportività aerodinamica tipico della CX, non viene affatto soffocato dalla maggiore mole e dalla superiore ricerca di eleganza rispetto alle versioni tradizionali.

Sulla quale qualcuno storce il





naso per la presenza del piccolo alettoncino nero presente sulla coda che, d'altro canto, consente proprio di mantenere quel pizzico di pepe di cui si accennava prima.

I paraurti di plastica danno un senso di compattezza e di uniformità, l'effetto vintage dell'acciaio viene sacrificato per proiettare la serie II verso confini temporali stilistici molto più vasti, al contrario dei pur splendidi gocciolatoi che accarezzano le curve discendenti del padiglione, tramite poetici baffi cromati. L'irrinunciabile carenatura delle ruote posteriori, è anch'essa una concessione all'epoca che fu, ma in questo caso non trasmette affatto sensazioni di antichità. tutt'altro!

Indispensabili a livello estetico sulle CX "lunghe", i famigerati cerchi TRX, una misura malefica di qualcosa in più dei 15", che obbliga il montaggio di gomme più care dello zafferano, ma che rispetto ai pur possibili cerchi da 14", completano sicuramente maggiormente la vettura secondo i suoi criteri di imponenza.

L'impatto generale è quindi quello di una Gran Signora Citroën, raffinata, affusolata, imponente, sportiva, futurista, la miglior fusione di tutte le caratteristiche proprie di ciò che un'ammiraglia Citroën dovrebbe possedere e che, non me ne vogliano gli estimatori delle altre colleghe, in nessun altro caso è stata raggiunta così brillantemente.

POSTO DI GUIDA *****

E' quello tipico della CX, non l'ideale per chi soffre di mal di schiena in fase di accesso e di discesa, ma incredibilmente confortevole e poco stancante sulle lunghe distanze.

I cuscini Prestige sono ben av-

volgenti e morbidi, raffinatissimi con le cuciture trapuntate, degne poltrone di osservazione verso la magnifica plancia, che resta un imperituro capolavoro di restyling dall'efficacia ineguagliabile e dalla bellezza incomparabile.

Incredibile il paragone con la serie I: nello stesso identico spazio, si è ottenuto il risultato di un'ariosità percepita almeno tripla, grazie a due semi archi che, partendo dal tunnel centrale, proiettano il cruscotto verso il parabrezza, al contrario delle oscenità moderne che sembrano investire e soffocare i poveri occupanti, per disegnare delle ampie culle nei due posti anteriori.

Il volante, rigorosamente monorazza, è regolabile e consente un discreto gioco per i più esigenti, il cambio, per quel poco che serve, è ben a portata di mano e, gioia delle gioie, se è presente il bracciolo anteriore (optional onestamente da riarrangiare un poco, essendo troppo alto nella sua versione originale), vi potrete concedere una posizione di guida estremamente meditabonda, rilassante ed elegante, col braccio sinistro a ruotare il DiRaVi e quello destro, libero dagli obblighi di cambiata, che sorregge il mento sfruttando l'appoggio del gomito: magia consentita proprio dalla a volte criticata posizione "sdraiata" CXistica e impossibile da ottenere con sedute più verticali.

I due pedaloni, tipici delle auto senza frizione, sono forse un pelino troppo ravvicinati e l'appoggio del piede sinistro, appendice inutile per qualsiasi operazione pratica, poteva essere studiato un po' meglio, come avverrà infatti su XM.

VISIBILITA' ****

La stellina in meno di questo paragrafo, è imputabile a tutti gli effetti alla visibilità posteriore.

Se per quella frontale e laterale non vi sono problemi di sorta, grazie all'amplissima superficie vetrata della CX, il lunotto risulta essere un po' angusto e con un'angolazione che dallo specchietto retrovisore non concede chissà quale prospettiva, soprattutto nelle immediate vicinanze della coda.

Se poi consideriamo che spesso per proteggere la cappelliera dal sole, sulla nostra amata è quasi d'obbligo utilizzare tendine o la mitica griglia nera, la situazione di certo non migliora.

Ottima la situazione dei montanti che non danno nessun fastidio anche nelle manovre con angoli particolari.

ABITABILITA' *****

Eh... beh... qui ci vorrebbe una stelletta extra, suvvia!

Chiedere per informazioni a chi ha avuto il piacere e il privilegio di salire nei posti posteriori di una Prestige: già detto del tipo di poltrone presenti sul modello a proposito del posto di guida, pregasi aggiungere uno spazio sconfinato dove poter distendere com-ple-ta-men-te le gambe (grazia concessa anche a soggetti non particolarmente brevilinei) e, volendo, servirsi dei caratteristici poggiapiedi (sì, sì, ci sono dei poggiapiedi DI SERIE). Serve aggiungere altro, se non che il punto di forza di questo allestimento è proprio il carattere presidenziale, del resto non casualmente assai apprezzato dal Presidente della Repubblica francese dell'epoca?

Forse che sono presenti prese accendisigari 12 volt anche nei pannelli delle portiere posteriori, o che ci sono gli allacci per le cuffie al termine del tunnel centrale?





Nella (buona) norma invece la situazione di tasche, vani e portaoggetti, migliorabile con il già citato optional del bracciolo centrale che, essendo apribile, consente una buona soluzione aggiuntiva, con una pesante nota di demerito per i maledetti sportellini a molla della plancia, uno dei quali dovrebbe fungere da portamonete, che si rompono anche senza usarli.

STRUMENTAZIONE *****

Innanzitutto anche qui diamo la precedenza al lato estetico che è di livello assoluto.

Sulle CX la sola lunule con gli splendidi satelliti integrati vale il massimo punteggio; sulla serie Il personalmente darei altre tre stelle in più solo per il comando di regolazione delle altezze: situato nella zona bassa della plancia, c'è un bellissimo rettangolino, per giunta illuminato adeguatamente, con un cursore che si sposta con un solo dito ed estrema facilità, nelle quattro posizioni di altezza previste.

Tutt'altra cosa rispetto alle leve da cantiere in stile ruspa, presenti sugli altri modelli idro, ed è davvero incredibile che su XM si sia tornati a questo tipo di soluzione, abbandonando l'elegante e funzionale sistema della CX, col risultato di manopole rotte, estrema scomodità e blocchi della leva non certo rarissimi.

Per il resto c'è tutto quello che l'epoca prevedeva, dal contagiri al livello dell'olio motore indicato in fase di avviamento, dai comandi per l'aria condizionata con tanto di possibilità di scelta della temperatura desiderata (allora non era così scontata), agli strumenti digitali per ora, temperatura esterna e temperatura dell'acqua (sulle Turbo è presente anche quella dell'olio motore), dal contachilometri parziale al ricircolo dell'aria interna, alla segnalazione delle portiere aperte sulla sagoma della vettura (in realtà più simile ad una BX!) posta a fianco del tachimetro.

Chiare e ben posizionate le varie spie, che segnalano ogni possibile allarme.

Tutti i finestrini sono ovviamente

elettrici e quelli posteriori sono governabili anche dai posti anteriori, pur se i tasti non sono comodissimi, gli specchietti retrovisori totalmente elettrici e riscaldati, l'illuminazione arancione dei tasti, rende ancora più spettacolare e incantevole guidare la Prestige nelle ore notturne: una vera consolle aeronautica! Tutto perfetto, quindi?

Ehm... ehm... possiamo sorvolare sulla posizione della radio? Così come già su GS/A e SM, la sistemazione parallela al sedile di guida e a "display in su", rende praticamente impossibile leggere qualsiasi informazione che l'apparecchio voglia gentilmente mostrarci, aumentando decisamente il rischio di pericolose distrazioni nel caso si volesse interagire con lo stereo di turno.

In questo caso il consiglio spassionato è di accostare e provvedere in tutta tranquillità ad auto ferma!

Come sarebbero serviti i comandi al volante...

CLIMATIZZAZIONE ***



Clamorosamente sottodimensionate sia la potenza della ventola interna, che la misura del radiatore, col risultato che il funzionamento dell'aria condizionata, in particolare, non risulti adeguato al prestigio e al comfort della vettura.

Il compressore funziona benone, perché l'aria raffredda ottimamente, ma con tale superficie vetrata e un motore non certo isolato alla perfezione dall'abitacolo, sarebbe servita almeno una ventolina con una marcia in più e delle bocchette un po' più generose.

Per carità, il clima è praticamente indispensabile e consente di viaggiare con un certo agio, ma quando mi metto al volante della XM, questo è l'unico fattore che rende di fatto tangibile la differenza di età e di tecnologia fra le due sorellone.

Per il riscaldamento e lo sbrinamento i difetti dichiarati si notano un po' meno, anche se il lunotto non è che si disappanni con una rapidità e un'efficacia straordinarie.

Interessante invece, come prima accennato, il comando per il riciclo interno dell'aria, che consente di ovviare un minimo a queste carenze, così come il raro sistema opzionale di "raddoppio" dell'impianto, adottato più che altro per il riscaldamento nei paesi particolarmente freddi, ma molto efficace anche per l'aria condizionata.

ACCESSORI ****

Innanzitutto i regali poggiatesta posteriori di serie, i già citati poggiapiedi "presidenziali", i braccioli posteriore ed anteriore (questo come optional), i montanti posteriori interni splendidamente trapuntati, cerchi in lega, chiusura centralizzata con telecomando, ABS, cambio automatico, accensione luce interna

dalle quattro portiere tramite plafoniera centrale, integrata da ulteriori faretti sia per i posti anteriori che per quelli posteriori, maniglie di cortesia in similpelle, alette parasole anche per i posti posteriori, tendina per lunotto, specchietti in tinta con la carrozzeria (metallizzata).

Più le altre delizie inerenti alla strumentazione elettronica citati negli altri paragrafi.

Si poteva fare decisamente meglio con le predisposizioni delle casse stereo, stranamente e imperdonabilmente troppo piccole di diametro nei pannelli delle portiere e incredibilmente mancanti nell'alto della plancia, come invece avveniva anche sulla GSA, di segmento inferiore e più vecchiotta della CX serie II.

Obbligatorio supplire con un subwoofer per avere un audio decente.

Tutto sommato, direi che per un'auto del 1986, comunque non c'è male.

BAGAGLIAIO ***

Molto basso e molto profondo, raggiunge una buona capacità di circa 680 litri, nessuna possibilità di comunicazione coi sedili posteriori, niente portellone: oltre la sufficienza ma nulla più.

MOTORE ****

Un bel robusto e affidabile Becchia 2499 cc a iniezione da 138 CV, siglato M 25/629, è il propulsore da 194 Km/h, invero non certo rivoluzionario, che alberga nel <u>cofanone</u> della nostra Regina.

Un altro pianeta, in ogni caso, se confrontato all'asfittico fratellino che lo precedette sulle versioni 2.0.

Se trovate un bravo meccanico in grado di effettuare una messa a punto come si deve, di sicuro non rivaleggerete con le sportive pure, ma vi stupirà per fluidità e prontezza di accelerazione e anche la rumorosità è decisamente accettabile.

. . .

CAMBIO ****

L'automatico ZF a tre rapporti è sempre stato molto discusso proprio a causa della sua esiguità di cambiate, decisamente non paragonabile agli automatici moderni.

Il numero elevato di giri che comporta questa scelta, soprattutto a velocità autostradali, fa storcere il naso a molti, ma io sull'altro piatto della bilancia metto una morbidezza di innesto e una dolcezza di marcia che, spiacente, non ho ancora ritrovato nemmeno in super vetture attualissime. Dimentichiamoci quindi diavolerie elettroniche e interpretazioni dello stile di guida, modalità sport o neve, il nostro granitico (se ben mantenuto) ZF a tre rapporti, semplicemente, cambia le marce, punto e stop.

Ma lo fa con una delicatezza e una classe che... beh... vi rimando al paragrafo sul comfort!

CONSUMI **

Decisamente non economici, inutile nascondersi dietro a un dito.

Accettabili solo a velocità costante in tratti autostradali, dove si possono anche superare i 10 Km/l, mentre sul misto è normale non superare i 7-7.5.

Per l'utilizzo cittadino non ho fortunatamente esperienze in merito, ma credo sia meglio sorvolare

Il bello è che la mia Prestige è l'unica vettura che non ho mai trasformato a GPL, ma l'utilizzo abbastanza parco alla quale è destinata, non è estraneo a questa personale eccezione.

STERZO *****

Qui parliamo di Sua Eccellenza DiRaVi, quindi potremmo anche fermarci alla sola citazione.

Per i più digiuni di questioni Citroniche, ricordiamo però che questo meraviglioso sistema di idroguida, montato anche su SM e alcune versioni top di gamma della XM, permette di governare lo sterzo col minimo sforzo, basta un dito davvero, ha un ritorno automatico al punto "0" delle ruote che avviene tramite un delizioso sibilo ed è a regolazione progressiva in funzione della velocità.

Piccolo neo, rispetto a ciò che avviene sulle XM, il DiRaVi della CX ha un raggio di sterzata decisamente più limitato.

FRENI *****

Semplicemente ottimi, i classici quattro freni a disco da idro di razza, modulabili con una pressione minima del piede sul pedale, arricchiti in questa versione anche dal dispositivo ABS.

Cosa volere di più?

TENUTA DI STRADA *****

Stesso discorso dei freni, eccel-

lente come da tradizione idropneumatica.

Le gomme termiche vanno montate solo per obbligo, perché la CX è in grado di ottime performance su qualsiasi tipo di fondo (verificato personalmente durante una tempesta di ghiaccio).

Certo, rispetto alle moderne e alla stessa XM, la rigidità delle sospensioni rimane sempre la stessa e quindi in situazioni estreme, la sensazione di stabilità non è la medesima avvertibile con le sospensioni idrattive, ma, per quanto mi riguarda, chi circola con questo tipo di vettura, certe avventure le evita come la peste.

COMFORT *****

Non ce n'è per nessuno.

Un autentico tappeto volante, dove la combinazione idropneumatiche/DiRaVi/cambio automatico, ottiene una miscela che rasenta davvero la perfezione per chi ama viaggiare in pieno relax e nella morbidezza più assoluta.

In questo contesto il motore e il cambio valgono una stella in più, perché la fluidità e la rotondità vellutata di marcia della Presidenziale, non ha davvero eguali: non sarebbe la stessa cosa con nessun altro sistema motorio, anche il più moderno e sofisticato!

L'assorbimento delle asperità stradali unito ad un perfetto ondeggiamento da regale motoscafo, rimane il massimo che io abbia potuto verificare su qualsiasi Citroën di qualsiasi epoca, sia con sfere classiche che con le lussuriose "comfort" (giusto per rimanere in tema), ancora più isolanti e morbide.

Piccolo neo, se proprio vogliamo cercare il pelo nell'uovo, la rumorosità dei retrovisori, che a partire da una certa velocità, convogliano vortici di aria decisamente avvertibili.

**:

In conclusione, spero di non essermi lasciato prendere troppo dall'entusiasmo, credo di avere abbastanza onestamente dichiarato i difettucci e le varie pecche rintracciabili in tanta magnificenza, però credetemi: questa vettura è davvero una Regina Assoluta!





LE CITROËN DA LEGGERE: GUIDA "RAGIONATA" A LIBRI E RIVISTE SUL DOUBLE CHEVRON

Di Maurizio Baiocchi Segretario Aggiunto SM Club Italia

Probabilmente questo articolo interesserà solo poche persone, tra quegli "appassionati duri e puri" di auto storiche (specie oramai in via di estinzione, già trattata in articoli precedenti) che al rapporto personale con la propria vettura abbinano anche il piacere della cultura e della lettura ed il reperire libri e pubblicazioni attinenti il proprio modello o la Marca preferita.

Viceversa, l'argomento interesserà molto meno altre tipologie di proprietari di auto storiche (anch'esse già tratteggiate in precedenza), Soci o meno dei vari Club, che hanno un approccio al settore sicuramente diverso, meno profondo, rivolto più verso il solo piacere di possedere od ostentare una vettura di pregio, ma forse senza un adeguato back-ground tecnicostorico e per i quali, alle volte, il leggere più di una pagina in materia può essere un impegno rilevante...

Comunque, riteniamo che tra gli appassionati del Double Chevron ci siano ancora dei "cultori" del Marchio, ed a questi "venticinque lettori" di manzoniana memoria ci rivolgiamo con questa guida "ragionata" su libri e riviste sul tema Citroën e sui modelli principali della Casa, che non vuole essere esaustiva né troppo dettagliata, anche per evitare che diventi un semplice elenco bibliografico.

Per chi volesse cimentarsi nel creare, od ampliare, una propria biblioteca Citroënistica, la buona notizia è che la produzione letteraria in materia, attuale e degli ultimi quattro decenni, è sicuramente molto ampia e consente un'ampia scelta secondo le proprie preferenze e possibilità.

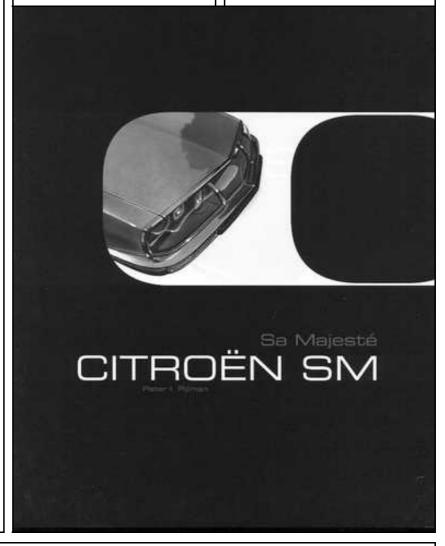
La cattiva notizia è che buona parte delle principali opere uscite in passato sono esaurite o fuori catalogo, e reperibili solo mediante ricerche su internet o nei mercatini specializzati; inoltre la grande maggioranza dei testi è in francese, fatto quasi ovvio dato il paese d'origine della Casa, e ciò può verosimilmente creare qualche difficoltà di comprensione (pur se la

lingua d'oltralpe è meno ostica di altre), ma la qualità dei contenuti ed il livello iconografico di molte opere è tale che possono essere ugualmente apprezzate.

Cominciamo quindi dai pochi testi in tema Citroën esistenti in italiano.

Per chi scrive, il primo testo sulla Marca è stato il libretto-tascabile "Tutta la storia della Citroën" di Pierre Dumont, 13° volume della serie che l'Editore Automobilia dedicò alle principali Case automobilistiche, uscito nel maggio 1981.

In circa 70 pagine, con molte illustrazioni (seppur di dimensioni ridotte), si aveva un panorama





completo della storia e della produzione della Casa, che non mancò di affascinarmi già in età giovanile.

L'ultima frase del libro mi rimase impressa: "Dal modello A alla Traction, dalla 2CV alla CX, Citroën continua...".

La stessa Automobilia, Casa Editrice oggi purtroppo scomparsa che si definiva "Società per la storia е l'immagine dell'automobile" (e quindi particolarmente rivolta a quegli appassionati e cultori di cui sopra), nei primi anni novanta lanciò una serie denominata "The Masterpieces/ I Capolavori", dedicata ad alcuni dei principali modelli di vetture storiche, e la parallela "New great car series" per le auto contemporanee.

Per quello che ci interessa, costituiscono un trittico oggi imperdibile le tre opere di Jan P. Norbye, dedicate rispettivamente alla SM, alla DS ed alla XM, allora fresca "Auto dell'Anno 1989" (i titoli di tali libri sono dati dal nome della marca più quello del modello).

I volumi di grande formato (25x29 circa), di circa 120 pagine ampiamente illustrate, hanno la caratteristica di avere il testo trilingue (italiano/inglese/francese), ed il merito di essere stati i primi testi monografici anche nella nostra lingua dedicati a questi modelli, e la prima documentazione utile per chi, in quegli anni, si avvicinava al mondo delle auto storiche.

I testi comprendevano una parte storica, una descrizione tecnica, un portfolio fotografico e le impressioni di guida dell'autore.

Nel 1998, Giorgio Nada Editore per la serie "Le vetture che hanno fatto la storia" pubblicò il libro di Giancarlo Catarsi dedicato alla Citroën DS, di 96 pagine. In esso veniva descritta la storia e l'evoluzione della vettura, con anche schede tecniche e dati di produzione.

Tale volume risulta ancora disponibile presso la Libreria dell'Automobile (www. libreriadellautomobile.it).

Nel 2008 uscì l'analogo volume dedicato alla **2CV** dello stesso autore.

In epoche più recenti, la celebre Editoriale Domus realizzò la collana "Passione Auto" dedicata alle varie Case automobilistiche, ed il n. 9, uscito a luglio 2006, era: "Citroën 1919-2006 La storia ed i modelli" a cura di vari autori.

Copertina grigio/rossa, con una Traction ed una C6 (allora la nuova ammiraglia), 224 pagine che illustrano la successione dei modelli dalle origini ai giorni nostri, ben scritte e complete come dal rigoroso "stile-Domus", ampiamente illustrato e completo anche con le schede tecniche di Quattroruote e la sintesi delle rilevazioni delle relative prove su strada.

Un volume a prezzo modico, ancora oggi disponibile presso l'Editore o al suo stand nei principali mercatini dove è presente, sicuramente da consigliare per il "grande pubblico" e per chi vuole avere una panoramica completa sul Double Chevron.

La stessa Domus con la Fabbri Editore, nel 2007-2009 lanciarono la "Quattroruote Collection" serie di modellini da edicola, in scala 1:24, abbinati ad un volume di 48 pagine, che racconta la storia del modello. Il n. 13 del giugno 2008 è dedicato alla DS (con modellino monofaro rosso con tetto bianco, ben realizzato), ed in seguito è uscito anche il numero dedicato alla 2CV e alla Dyane.

Un'altra collana simile è: "Le grandi storie dell'auto", pubblicata nel 2010-2011 da La Gazzetta dello Sport e Quattroruote, con volumi di grande formato (forse anche troppo, 26,5x31, che li rendono poco maneggevoli).

Il n. 9, uscito a gennaio 2011, era dedicato proprio alla **Citro-**ën, scritto nientemeno che da Walter Brugnotti, per lungo tempo responsabile relazioni esterne della filiale italiana ed attuale Presidente Onorario del R.I.A.S. C..

La profonda conoscenza diretta della materia da parte dell'autore, ha portato ad un testo più originale e meno schematico di altre pubblicazioni generaliste, che, accompagnato da suggestive immagini, anche inedite o a tutta pagina-formato gigante, lo rendono una pubblicazione da non mancare nella biblioteca dell'appassionato.

**:

Indichiamo brevemente anche due volumetti, sempre in italiano, dedicati a due personaggi fondamentali nella storia della Casa: il primo dedicato alla vita di **André Citroën**, scritto nel 1991 da Jacques Wolgensinger (il creatore e responsabile del servizio relazioni esterne al Quai de Javel), e pubblicato in Italia nel 1997 da Lupetti (280 pagine); il secondo intitolato "Flaminio Bertoni – La vita, il aenio, e le opere", scritto nel 2002 dal figlio Leonardo (Macchionne Editore, 134 pagine).

Una citazione di merito va anche all'iniziativa culturale dell'organizzatore del Raduno "La DéesseRE", Gianni Marchetti, per aver pubblicato con cadenza quinquennale, e fatto omaggio ai partecipanti di tale evento, tre libri "di nicchia" prettamente fotografici (fuori commer-



cio) con scatti d'essai di Cesare di Liborio, intitolati: "Pallas" (2002), "In viaggio con la Déesse" (2007), "La Déesse particulière" (2012).

E con queste opere si completa il panorama, invero piuttosto ridotto, dei principali libri sull'argomento-Citroën nella nostra lingua, da integrare con le pubblicazioni attuali dei Club di modello e del Registro di Marca, come la presente **SpaCXzio** e **Le Citroën** del R.I.A.S.C., con articoli a tema e l'attualità dell'attività dei Club.

Invece, come accennato, la bibliografia d'oltralpe è quanto mai estesa, e ne faremo solo una selezione, con una breve descrizione o commenti delle opere più significative.

I primi libri generalisti in materia risalgono agli anni settanta-ottanta, oramai reperibili solo presso i bouquinistes, o in siti specializzati (quale, ad es.: http://www.librairie-docauto.com, www.amazon.it ed anche www.gilena.it, oltre che ovviamente su ebay) tra cui citiamo:

"Quai de Javel, Quai André Citroën" di Pierre Dumont (2 tomi, EPA, 1973);

"Toutes les Citroën" di R. Bellu (Ed. Delville, 1981);

"Citroën L'histoire et les secrets de son bureau d'études" (2 tomi, 256 pagine cad., Edifree, 1987), il cui autore Roger Brioult (scomparso novantenne nel 20-12, poco dopo aver appreso che la sua 2CV, l'ultima costruita in Francia ed acquistata solo per tenerla in garage come oggetto da collezione, era stata rubata e poi ritrovata completamente bruciata) è stato per lungo tempo direttore della "Revue Technique Automobile".

Quest'opera, pur se dal testo impegnativo, è particolarmente

interessante per i conoscitori più esperti di storia e tecnica, addentrandosi nei segreti dell'inaccessibile Bureau d'Études Citroën, con testimonianze o interviste dei protagonisti dell'epoca (quali: Pierre Bercot, Kegresse, André Lefèbvre, Paul Magès, Jacques Né, Jacques Wolgensinger) ed articoli dettagliati sui progetti e studi succedutisi nei decenni tra cui: il motore V8 della Traction 22, gli studi sull'idraulica, la nascita della DS, le evoluzioni della SM volte alla ricerca dei limiti della trazione anteriore, fino ai progetti più arditi quali il motore rotativo e l'elicottero dei primi anni settanta.

In epoche più recenti, in Francia si è affermata una generazione di autori particolarmente esperti ed appassionati dell'argomento-Citroën, quali: Olivier de Serres, Fabien Sabatès, Dominique Pagneux ed alcuni altri, colleghi-rivali che con le loro numerose opere coprono tutti gli aspetti della storia della Casa e dei suoi modelli (alle volte anche "copiaincollando" se stessi...).

Ciò grazie anche ad alcuni Editori d'oltralpe specializzati nel settore automobilistico, quali ad es. E.P.A. Éditions e soprattutto E.T.A.I., leader francese dell'informazione tecnica dell'automobile, che ha un ricco catalogo (www.etai.fr; www.librairie-passionautomobile.com), e che consentono la realizzazione anche di opere "di nicchia".

In questa panoramica, come principale libro generalista va senz'altro citato il fondamentale: "Le Grand Livre Citroën: tous les modèles", appunto di Olivier de Serres (E.P.A., 1988, 500 pagine), con descrizione detta-

gliata di tutti i modelli dalla Tipo A all'"Era delle X", con relative schede tecniche.

Lo stesso autore realizzò anche una più schematica "Guide Citroën" in due volumi per gli anni 1919-1945 e 1946-1975 (E.P.A., 1992, 126 pagine cad.), composti esclusivamente da schede tecniche con le caratteristiche e l'evoluzione dei vari modelli, anno per anno.

Per rimanere in tema generalista, citiamo anche alcune opere più recenti:

"Citroën 80 ans de futur" di R. Guyot e C. Bonnaud (Éditions Roger Regis), uscito nel 1999 per l'ottantesimo anno della Casa, in cui in 162 pagine oltre alla descrizione dei modelli, particolare risalto viene dato alla ricerca e innovazione (una costante nella storia del Double Chevron), alla pubblicità, alla competizione e raids, ed alle concept-car. "Citroën l'aventure automobile" (Hachette, 2006, autori vari), un bel volume di 288 pagine, con una impaginazione per modelli, dalle origini fino al 2005, di agevole lettura e consultazione. Un volume simile "Dates de 1919 à nos jours" (150 pagine) è stato pubblicato nel 2006 dalla stessa Citroën e quindi fuori commercio, che come dice il titolo, oltre alla storia della Casa ed alla successione dei modelli con immagini anche inedite, contiene una serie di dati e tabelle con i numeri di produzione dei vari modelli, comprese le serie speciali, assai interessanti per i cultori della Marca.

Naturalmente, è molto ampio il numero di opere dedicate ai singoli modelli Citroën, alle loro varianti ed evoluzioni, per ragioni di spazio ne citeremo solo alcune, tralasciando il settore 2CV e bicilindriche (peraltro ben rappresentato) che l'autore di que-



ste righe non segue.

Olivier de Serres fa la parte del leone, essendosi cimentato in opere divenute ben presto il punto di riferimento per i principali modelli, tra cui:

"Traction Avant, le Grand Livre" (E.P.A., 450 pagine) e "DS, le Grand Livre" (E.P.A., 1992 e 199-6, 370 pagine), ponderosi volumi che contengono tutto quanto c'è da sapere su questi due modelli: storia, evoluzione, dati tecnici, tabelle-colori, e quant'altro. Entrambi i volumi sono stati rieditati ed aggiornati in tempi recenti, nel periodo 2005-2008, dall'Editore Anthèse, dal titolo, rispettivamente: "Citroën Traction. au Panthéon de l'automobile" e "Citroën DS, au Panthéon de l'automobile".

De Serres ha ovviamente trattato anche la SM, nel libro "La SM Citroën" (E.T.A.I., 1998, 144 pagine), probabilmente il più completo e dettagliato volume sul prestigioso coupé a motore Maserati, con la genesi del modello, l'evoluzione nel corso della sua breve carriera (1970-75), tutte le versioni speciali Chapron e le altre, l'impiego in competizioni, adeguatamente illustrato ed arricchito con tabelle-colore, dati tecnici e di produzione.

Nel 2010, per i quarant'anni della SM è uscito un nuovo libro ad essa dedicato: "Citroën SM: le dernier vaisseau français" (E.T.A. I., 160 pagine), dell'emergente autore Thibaut Amant, che tratta correttamente i vari argomenti, con belle foto non solo d'archivio, pur non aggiungendo niente di nuovo, se non un capitolo con i consigli per l'acquisto ed il restauro.

Quest'ultimo argomento dei consigli per manutenzione e restauro, insieme alla descrizione dettagliata dell'evoluzione del modello e delle modifiche (più numerose di quanto si creda) intervenute nel quinquennio di produzione della SM, costituisce una delle peculiarità e degli aspetti più utili del volume dell'olandese Peter Pijlman "Sa Majesté Citroën SM" (Sagitta Productions, 2000, 170 pagine), editato nel 2002 anche nelle versioni in inglese ed in francese, con adattamento a cura del compianto Paul Artaud, già Presidente dell'SM Club de France.

Per la bibliografia completa sulla SM, invitiamo gli interessati a consultare l'apposita sezione bibliografica del sito: www. smclubitalia.info, con l'elenco completo delle opere conosciute, libri e riviste, e con anche l'immagine della copertina.

Si presume che anche gli altri Club di modello italiani siano in grado di fornire ai lettori interessati, o inserire nei propri siti, una bibliografia completa del proprio modello di riferimento.

Nell'ampio catalogo dell'Editore E.T.A.I. assume particolare rilievo la collana delle "Voltures de mon père", volumi di circa 120 pagine di dimensioni contenute (24,5x22) ma riccamente illustrati e di testo completo e di agevole comprensione, dedicati ognuno ad un modello del Double Chevron, di cui raccontano la storia e l'evoluzione anno per anno.

Abbiamo così: "La Citroën DS de mon père" di Dominique Pagneux (2 tomi, 1997), "La Citroën CX de mon père" di Marc A. Colin (2000), e così via per quasi tutti i modelli della Casa: Rosalie, Traction, 2CV, Méhari, Type H, GS, ed anche Visa e BX, ecc..

Da consigliare agli appassionati di tutti questi modelli, anche perché per alcuni si tratta del primo, se non dell'unico libro ad essi dedicato.

In tema di CX nel 2007, sempre per E.T.A.I., Dominique Pagneux pubblicò il volume "CX, une lignée prestigieuse" (176 pagine), una monografia completa dedicata a questa vettura, ricca di immagini, profili storici e dati tecnici, pur se, secondo alcuni commentatori, il testo non è sempre impeccabile.

Un'altra importante collana di riferimento della E.T.A.I. è la celebre serie "Les archives du collectionneur", che ripropone i volumi tecnici della storica "Revue Technique Automobile" (peraltro ancora parzialmente reperibili), contenenti descrizioni tecniche, estratti dei manuali d'officina, schemi meccanici, riferimenti ricambi, ecc. e quant'altro necessario per lavori di manutenzione e ripristino.

Sono disponibili titoli per quasi tutti i modelli storici Citroën più importanti, anche anteguerra (alcuni sono divisi in più tomi, in base alle versioni del modello).

A proposito di manuali ricambi e d'officina, è d'uopo ricordare che il Centro Documentazione Storica Citroën, con sede a Monte San Savino (AR), può fornire ai Soci dei Club aderenti al R.I.A.S.C. le riproduzioni di tali manuali di tutti i principali modelli storici della Casa, al prezzo di costo della sola stampa e rilegatura.

Per contatti: in-fo@archiviostoricocitroen.info.

Oltre che monografie specialistiche su singoli modelli, di cui qui citate solo alcune, esiste un'ampia gamma di libri che trattano diversi aspetti della storia o dell'attività della Casa,



quali:

l'attività sportiva ("Citroën en competition" di D. Pagneux, E.T. A.I., 2003, 144 pagine, o il più recente "Raids et rallyes: les défis sportives de Citroën" di F. Lohézic e S. Loeb, 2010);

la produzione della Casa al di fuori dalla Francia ("Les Citroën du monde" di G. Colboc e J. Ruchaud, 192 pagine);

i coupé e cabriolet del Double Chevron ("Citroën coupés et cabriolets" di F. Allain, E.T.A.I. 2003, 160 pagine, che dà un ulteriore apporto ai vari modelli trattati e con belle immagini);

la rete di saloni e garage Citroën nel mondo ("Les garages Citroën: un réseau d'amis 1919-1969" di F. Sabatès e W. Jansen, E.T.A.I. 1999, 176 pagine).

Vi sono poi volumi dedicati ad alcuni dei grandi protagonisti della storia, della tecnica e del design della Casa, o ad essa collegati, di cui è doveroso citare:

"Bertoni: 30 ans de style Citroën" di Fabien Sabatès e Leonardo Bertoni, E.T.A.I. 1998, 192 pagine;

"Robert Opron: l'automobile et l'art" di Peter Pijlman, Sagitta 20-02, 316 pagine, opera-omnia dedicata ad Opron ed alle sue opere, con innumerevoli immagini delle automobili da lui create, prototipi di ricerca, bozzetti e disegni artistici;

"André Lefebvre: de la Voisin Laboratoire à la Citroën DS", di G. P. Berk, E.T.A.I. 2011, 230 pagine;

"Henri Chapron" di D. Pagneux, E.T.A.I. 2002, 192 pagine, unico volume dedicato alla storia ed alle opere del famoso carrozziere di Levallois, di cui tanta parte della fama è dovuta alle sue creazioni di fuori-serie coupé, cabriolet e presidenziali su base Traction, DS e SM.

A proposito di vetture presidenziali, ad esse è dedicato il bel volume "Automobiles de la République: le temps du sur mesure" di Patrick Lesueur, E.T.A.I. 2006, 176 pagine, in cui le vetture ufficiali della III, IV e V Repubblica Francese (tra cui le Citroën Traction, DS, SM sono protagoniste) sono ampiamente illustrate, anche con immagini e testi inediti, ed inserite nel contesto storico, sociale ed economico della Francia del tempo.

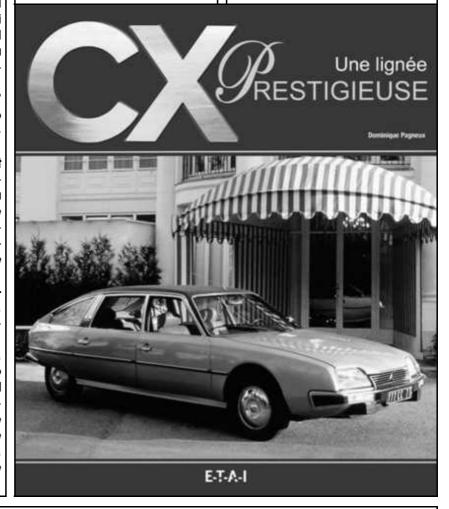
Per connaisseurs non solo di auto, ma anche di storia e cultura francese.

A completamento di questa trattazione sulla bibliografia Citroën, è da aggiungere che vi sono anche diversi libri in inglese, ed in numero molto più ridotto in tedesco od olandese, dedicati alla Casa in generale od a singoli modelli; pur se alle volte sono la versione anglosassone di opere francesi.

Gli interessati possono agevolmente effettuare una ricerca sui siti sopra indicati.

Passando ad esaminare le **riviste** da edicola dedicate a Citroën ed ai suoi modelli, fino a qualche anno fa vi era un discreto numero di testate attive, ma che l'una dopo l'altra si sono estinte, lasciando un panorama attuale molto più ridotto.

Nell'ottobre 1994, in occasione del Mondial de l'Automobile, fu lanciata "**Citroën Revue**", pubblicata dallo stesso Editore della



celebre **Rétroviseur**, con redattore capo Fabien Sabatès: un mensile interamente dedicato al mondo Citroën, pur senza alcun legame con la Casa, con articoli sia sui modelli storici che su quelli della gamma corrente, ed ampio spazio all'attualità ed ai Club.

La testata ebbe vita breve, solo 15 numeri fino a gennaio 1996 (oggi oggetti da collezione), a causa di squilibri economici (problema ricorrente per tutte le pubblicazioni con diffusione ridotta): le circa 20.000 copie vendute mensilmente non erano sufficienti a tenere in vita la pubblicazione, senza che Citroën abbia mai concesso alcun appoggio od anche solo acquistato una pagina di pubblicità (d'altronde, era ancora l'era-Calvet, in cui il passato storico della Marca era semplicemente da dimenticare e nascondere).

Dopo un paio d'anni, lo stesso Fabien Sabatès riprese l'idea di una rivista tematica e lanciò Cltropolis, inizialmente mensile e poi bimestrale, diretta dallo stesso Sabatès a cui si aggiunse come capo-redattore Dominique Pagneux.

I contenuti della rivista erano i più vari, sia storici che rivolti verso le curiosità ed aspetti meno conosciuti (per non dire alle volte poco interessanti), in tipico stile-Sabatès, un po' disomogeneo e variegato.

Citropolis è uscita in edicola fino al n. 87 (luglio 2011), per poi ufficialmente essere distribuita solo agli abbonati, ma dubitiamo che effettivamente sia stato dato corso.

Le ristrettezze economiche e la diffusione confidenziale hanno così posto fine a questa testata, che ha avuto il merito di esistere e di resistere per parecchi anni. Una nuova iniziativa fu lanciata nell'aprile 2003: Citropassion, bimestrale del gruppo Hommell (che già contava diverse altre testate motoristiche), di cui ricordo che il primo numero ci fu mostrato da un partecipante francese al memorabile Raduno di Monselice 2003, alla presenza di Robert Opron, e fece subito una bella impressione.

La rivista, diretta da Dominique Bellière (uno dei responsabili del Club La Traction Universelle), si presentava molto bene, con firme prestigiose come Olivier de Serres, articoli monografici molto dettagliati su singoli modelli o versioni, ed ampio spazio all'attualità ed all'attività dei Club.

Probabilmente la miglior rivista a tema Citroën finora uscita.

Purtroppo, anche questa testata ebbe vita breve, solo 18 numeri fino al febbraio 2006, per trasformarsi in **Autopassion** (già testata storica dello stesso Editore), ed aperta anche alle altre Marche francesi; ma anche questa nuova veste non durò molto.

Ancor più breve fu l'esperimento di **IDSM**, dedicata, come dice il titolo, alla IDDS ed alla SM, con belle immagini a tutta pagina, articoli di buon livello, guide all'acquisto, ecc..

Peccato che sia durata solo 5 numeri, da gennaio 2009 a gennaio 2010.

Evidentemente, non è più tempo di pubblicazioni così di nicchia, per pochi appassionati.

Anche di **Citromania Magazine**, rivista trimestrale, si sono perse le tracce dopo il n.

Chissà se riprenderà le pubblicazioni.

38 del settembre 2012.

Pertanto, di riviste Citroën ge-

neraliste, al momento sopravvive solo **Citroscopie**, trimestrale, ora arrivato al n. 35 (maggio 2013), trattando sia di attualità che di articoli a tema storico.

Invece, rimangono attive numerose riviste a tema 2CV: Deuche & Méhari Magazine, 2CV Magazine, 2CV Xpert, Planète 2CV.

Va da sé che i Club d'oltralpe più organizzati pubblicano proprie riviste, come la Revue dell'SM Club de France, tre numeri all'anno, tutta a colori, con articoli storici, tecnici e di attualità a tema SM (e che anche i Soci italiani ricevono regolarmente).

Gli appassionati di modelli storici Citroën possono consolarsi leggendo le più importanti e diffuse riviste francesi di auto storiche, come Rétroviseur, Auto-Rétro, Gazoline, La Vie de l'Auto (settimanale dedicato all'attualità), che abitualmente pubblicano articoli monografici su singoli modelli del Double Chevron (dedicando ad essi molto più spazio che non le varie riviste italiane, che si dà per scontato che i lettori conoscano).

Inoltre, in Francia escono spesso numeri speciali "hors-série", di tali riviste o di altre come lo stesso **Auto-Journal**, con monografie a tema.

Le uscite correnti delle riviste francesi si possono seguire, ed eventualmente ordinare, sul sito: www.journaux.fr.

Al termine di questa trattazione, sperando di non aver annoiato i "venticinque lettori" che sono arrivati in fondo al testo, auguro a tutti una buona e costruttiva lettura!



DOSSIER CX: 1975-1979

Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

PREMESSA

La CX "Serie 1" è stata prodotta per ben 11 Anni Modello, ovvero da AM 1975, ad AM 1985.

Trattiamo in questo articolo gli AM fino al 1979 ovvero gli anni in cui le CX dell'intera gamma presentavano solo motorizzazioni native Citroën.

A partire da AM 1980, le CX due litri iniziarono ad essere equipaggiate col noto 1995cc PRV frutto della collaborazione tecnica e finanziaria tra Peugeot, Renault e Volvo.

Tratteremo la Serie 1 da AM 198-0 ad AM 1985 in un prossimo articolo.

Come già fatto per il Dossier Serie 2 (apparso su SpaCXzio numero 10) ordiniamo il lavoro adottando come prima discriminazione l'Anno-Modello.

Ricordiamo che l'Anno-Modello segue la logica dell'anno commerciale e non di quello solare. Ad esempio, per AM 1978 si intendono le vetture presentate in luglio 1977 e prodotte fino a giuqno del 1978.

Buona lettura.

^^^

LE BERLINE

AM 1975

CX 2000

Oggi la si chiamerebbe "entry level".

Piuttosto "frugale" negli allestimenti interni, priva di servosterzo DiRaVi (disponibile solo a richiesta) presentava comunque un miglioramento complessivo rispetto alle ultime DSpecial ancora caratterizzate da molta lamiera a vista, selleria obsoleta e pannelli in cartone pressato.

Dalla serie D ereditava il motore,

il vecchio 1985cc montato però trasversalmente e inclinato di 30° in avanti e quindi probabilmente soggetto ad una certa perdita di rendimento.

Se sulle D non era un fulmine di guerra, sulla CX rivelò in modo ancor più palese la sua inadeguatezza, anche perché si era ormai a metà anni '70.

Anche i vetri elettrici, ancora molto rari anche su una top di gamma, erano a richiesta sebbene molte CX, giunte nei saloni nella classica livrea di lancio Sable Centrè (AC 330), ne fossero equipaggiate forse per impressionare i potenziali acquirenti e togliere loro l'impressione di avere sotto agli occhi una GS pantografata.

Dalla GS Birotor ereditava i piccoli copri ruota concavi.

In Francia la commercializzazione iniziò il 28 Agosto 1974.

Motore: 1985cc

<u>Cavalli:</u> 102 DIN a 5500 giri <u>Trasmissione:</u> a 4 velocità <u>Pneus:</u> 185 SR-14 ZX (AV) e 175

SR-14 ZX (AR)

Velocità Max: 174 Km/h

CX 2000 ECONOMIQUE

Non è chiaro se questa versione sia effettivamente entrata in regolare produzione.

Venne comunque presentata alla stampa.

Dotata di rapporti lunghi per contenere i consumi, non si spingeva oltre i 167 Km/h.

CX 2200 CLUB

Ecco il motore della DS21 (in ultimo su DSuper5) sotto al cofano della CX.

Rispetto alla 2000, la 2200 aveva vetri elettrici anteriori di serie, moquette sul pavimento, cinture di sicurezza anteriori (solo a richiesta sulla 2000), plafoniera interna tipo SM ed una strumentazione più completa comprensiva di contagiri, spia freno di stazionamento, pulsante prova-lampada pressione idraulica, spia pressione olio motore ed un indicatore pneumatico del livello dell'olio motore comandato dall'abitacolo.

Caratteristici i copri ruota in acciaio completamente coprenti il cerchio e di foggia non più riproposta negli AM successivi.
Ancora solo a richiesta il DiRaVi. Striscia protettiva di gomma applicata al paraurti posteriore.
La commercializzazione in Francia iniziò nel gennaio del 1975.

Motore: 2175cc Cavalli: 112 DIN a 5500 giri Trasmissione: a 4 velocità

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

Velocità Max: 179 Km/h

AM 1976

La console centrale viene dotata di una bocchetta di areazione supplementare.

CX 2000 CONFORT

Stesse caratteristiche dalla CX 2000 AM 1975.

CX 2000 ADMINISTRATION

Non tutti i testi riportano l'esistenza di questo modello. Anzi, solo il "Toutes le Citroën" di Renè Bellù lo menziona.

Non ve n'è traccia sul "La CX de mon pere", non sul "CX une lignée prestigieuse" e neppure sui dossier delle varie riviste francesi di motorismo vintage come "Gazoline".

La denominazione "Administration" è però certamente presente nei listini pur per il solo AM 1976; potrebbe trattarsi non di una vera versione, ma di un "pack" di accessori come poi andrà ad indicare il termine



"Vip" sulla Serie 2.

Caratteristiche meccaniche come CX 2000 CONFORT.

CX 2000 SUPER

Stesso equipaggiamento della vecchia versione CLUB della 22-00 dell'AM precedente.

I copri ruota sono però del tipo piccolo come per la 2000 CONFORT.

Inoltre: lavavetri elettrico, preequipaggiamento radio, sedile conducente regolabile in altezza, avvisatore acustico pneumatico.

Caratteristiche meccaniche come CX 2000 CONFORT.

CX 2000 PALLAS

La dea Pallade torna in terra di Francia per fregiare la CX.

Oltre a quanto già presente sulla versione SUPER, la Pallas ha gomme di protezione nere anche ai paraurti anteriori così come alle lame laterali del paraurti posteriore, inediti copri ruota "stella a sei raggi", modanature laterali lungo le fiancate, cornici cromate ai vetri. filetto cromato lungo la linea di cintura, targhetta "Pallas" sui pannelli di custodia ed in un incavo ricavato nel "tappo" del volante, illuminazione interna all'atto dell'apertura di una qualsiasi delle quattro porte, luce di lettura carte, moquette di qualità superiore.

CX 2200 SUPER

Allestimento come CX 2000 SU-PER.

Caratteristiche meccaniche invariate rispetto alla CX 2200 CLUB tranne la potenza che scende a 110 CV DIN.

E' inoltre disponibile in opzione la trasmissione semiautomatica C-Matic.

CX 2200 SUPER ADMINISTRATION

Vale quanto detto per l'analogo modello 2000.

CX 2200 PALLAS

Come per l'analogo modello CX 2000 PALLAS. Inoltre a richiesta la trasmissione semiautomatica C-Matic.

CX 2200 DIESEL

Declinata nelle versioni CONFORT e SUPER (vedi quanto descritto in precedenza), è dotata del "solito" 2175cc dieselizzato.

Manca la versione PALLAS.

<u>Motore:</u> 2175cc a ciclo Diesel

<u>Cavalli:</u> 66 DIN a 4500 giri

<u>Trasmissione:</u> a 4 velocità

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

SR-14 ZX (AR) Velocità Max: 146 Km/h

CX 2400 PRESTIGE

Con il passo allungato fino a 309,5 cm, contro i 284,5 della berlina "corta", ed una lunghezza di 491 cm (466 la berlina "corta"), la CX Prestige resta l'automobile Citroën dell'era moderna con maggiore abitabilità posteriore.

Ad un allestimento "Pallas" aggiunge la comodità della regolazione elettrica del retrovisore esterno, tutti e quattro i vetri elettrici, pre-equipaggiamento stereo, selleria interamente dotata di appoggiatesta sia anteriormente che posteriormente, lunette parasole per i posti posteriori, servosterzo DiRaVi e condizionatore di serie.

Tetto in vinile di serie.

Al momento è l'unica CX con il DiRaVi di serie che resta a richiesta su tutte le altre.

Logo "Prestige" in caratteri tipo "Pallas" anche sul tappo del volante.

Motorizzata con il vecchio propulsore 2347cc della DS23, viene messa in vendita a partire da febbraio 1976.

Motore: 2347cc

Cavalli: 115 DIN a 5750 giri

<u>Trasmissione:</u> a 4 velocità <u>Pneus:</u> 185 HR-14 XVS (AV et AR) <u>Velocità Max</u>: 180 Km/h

AM 1977

Viene abbandonato il motore 2175cc, sostituito dal 2347cc già presente sulla CX PRESTIGE. Vengono adottate nuove lampade allo iodio, una tasca sull'aletta parasole del conducente e tasche anche sui pannelli delle portiere (tranne versione CONFORT).

Su SUPER e PALLAS tasche a soffietto portacarte sul retro delle poltrone anteriori.

Tendine parasole posteriori a richiesta su tutti i modelli.

CX 2000 CONFORT e SUPER

Caratteristiche invariate.

CX 2000 PALLAS

Caratteristiche invariate, inoltre: barrette mascherina anteriore cromate, tessuto selleria a Chevron.

CX 2200 DIESEL CONFORT e SU-PER

Caratteristiche invariate.

CX 2400 SUPER

Caratteristiche come CX 2200 SUPER AM 1976 eccetto la motorizzazione:

Motore: 2347cc

<u>Cavalli:</u> 115 DIN a 5500 giri <u>Trasmissione:</u> a 4 velocità oppure C-Matic a 3 velocità

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

CX 2400 PALLAS

Caratteristiche come CX 2200 PALLAS AM 1976 eccetto la motorizzazione (vedi CX 2400 SU-PER) e inoltre: barrette mascherina anteriore cromate, tessuto selleria a Chevron.

CX 2400 PRESTIGE



Caratteristiche invariate, inoltre: barrette mascherina anteriore cromate.

CX 2400 GTI

A maggio del 1977 inizia la commercializzazione della CX GTi.

Si compone, con la PRESTIGE, l'ambita coppia dei grandi classici della CX per eccellenza.

Ad oggi, PRESTIGE e GTI restano le CX più ricercate in tutte le declinazioni di entrambe le serie.

Il noto 2347cc viene alimentato da iniezione elettronica Bosch L-Jetronic e (finalmente) dotato di trasmissione a 5 velocità.

Al bellissimo colore di lancio azzurro metallizzato (Bleu Océan, AC 648) viene abbinata una curiosa selleria in cuoio bicolore nera e crema.

In modo un po' kitch, la razza del volante, con logo GTi sul "tappo", viene ornata con un inserto metallico forato di foggia sportiva.

Questo sarà il tratto distintivo delle GTi aspirate su Serie 1 fino all'ultimo Anno-Modello, il 1985. Le sospensioni sono rinforzate da una barra stabilizzatrice più grande montata all'avantreno.

Il servosterzo DiRaVi è di serie così come le tendine parasole posteriori.

E' presente un termometro acqua non graduato, alette parasole per i posti posteriori e soffietto base leva del cambio in cuojo.

La striscia con i loghi posta sul portello del baule è nera anziché satinata così come sono nere le cornici dei vetri.

I cerchi in lega leggera sono in opzione mentre è di serie il comando elettrico del retrovisore esterno.

Interessante notare che il logo GTi, qui al suo debutto, verrà adottato con questa foggia fino agli anni '90 sulla AX GTi Serie 2 (sebbene un po' inclinato), passando prima da Visa e BX. <u>Motore:</u> 2347cc alimentato ad iniezione

Cavalli: 128 DIN a 4800 giri <u>Trasmissione:</u> a 5 velocità <u>Pneus:</u> 185 HR-14 XVS (AV et AR) <u>Velocità Max</u>: 189 Km/h

AM 1978 Osservazioni generali:

Il successo della CX è grande ed in gran parte per merito delle Diesel che in questi anni ne rappresentano il 45% della produzione.

La più grande novità è sicuramente la CX 2500 Diesel che a febbraio soppianta la vecchia motorizzazione 2200cc al momento per la sola versione PAL-LAS.

Tutti i modelli hanno tergicristallo a tre velocità di cui una intermittente.

Alla PRESTIGE viene rialzato il tetto.

CX 2000 CONFORT e SUPER Caratteristiche invariate.

CX 2000 PALLAS

Nuovi copri ruota in acciaio liscio in luogo dei vecchi copri ruota a stella.

Retrovisore a comando elettri-

Illuminazione del blocco serratura di contatto e accensione motore.

CX 2200 DIESEL CONFORT e SU-PER

Caratteristiche invariate.

CX 2200 DIESEL PALLAS (prodotta fino a gennaio 1978)

Da questo AM, possibilità della configurazione PALLAS anche con motore Diesel.

Si noti la rarità delle 2200 Diesel Pallas, prodotte per soli sei mesi da settembre 1977 a gennaio 1978.

CX 2400 SUPER

Caratteristiche invariate.

CX 2400 PALLAS

Caratteristiche invariate più quanto riportato per CX 2000 PALLAS.

CX 2400 GTI

Caratteristiche invariate.

CX 2400 PRESTIGE

Il tetto viene rialzato di alcuni centimetri.

In opzione è disponibile la trasmissione semiautomatica C-Matic oppure meccanica a 5 velocità.

Viene adottato un filetto cromato sul cofano intorno ai fari e intorno alla porzione di tetto preposta al materiale vinilico.

Nuovi copri ruota come le PAL-LAS, loghi "Prestige" con caratteri in stile "inglese".

I passeggeri posteriori hanno i tasti dei vetri elettrici sulla console centrale anziché sui pannelli delle portiere.

Soffietto di cuoio alla base della leva del cambio.

Illuminazione del blocco serratura di contatto e accensione motore.

Cofano motore con tappezzeria di insonorizzazione ispessita.

CX 2400 PRESTIGE INJECTION

Come CX 2400 PRESTIGE, ma con motore alimentato ad iniezione Bosch come CX GTi.

Motore: 2347cc alimentato ad iniezione

<u>Cavalli:</u> 128 DIN a 4800 giri <u>Trasmissione:</u> a 5 velocità oppure 3 velocità C-Matic

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

CX 2500 PALLAS (prodotte da febbraio 1978)

Come le 2200 DIESEL, ma con



motore 2500cc.

Per questo AM, anche la motorizzazione 2500cc è proposta con il cambio a sole 4 velocità.

Questa motorizzazione nei mesi da febbraio a luglio 1978 sarà disponibile solo nella declinazione PALLAS, CONFORT e SUPER saranno disponibili solo da AM 19-79 (vedi).

Motore: 2500cc a ciclo Diesel Cavalli: 75 DIN a 4250 giri Trasmissione: a 4 velocità (5 in opzione, ma solo da AM 1979) Pneus: 185 SR-14 ZX (AV) e 175 SR-14 ZX (AR)

Velocità Max: 147 Km/h (156 Km/

h a 5 velocità da AM 1979)

AM 1979

Su tutti i modelli viene modificata la console centrale con nuove bocchette d'areazione quadrate (prima erano rotonde), nuovo alloggiamento della radio a frontale verticale (prima era "piatto") e sopra di esso la celebre "grenouille", ovvero un posacenere a forma di ranocchia che verrà adottato solo per due AM.

Sotto le bocchette di areazione, troviamo un vano portaoggetti aperto.

Tutti i modelli sono dotati di cinture di sicurezza anteriori con arrotolatore, tranne per la confort che le ha statiche.

Battitacco in plastica nera su tutti i modelli tranne PALLAS, GTI e PRESTIGE che lo hanno in inox.

CX 2000 CONFORT e SUPER Caratteristiche invariate.

CX 2000 e 2400 PALLAS

Caratteristiche invariate, inoltre: nuovo rivestimento del padiglione in materia morbida.

Battitacco in inox.

Plafoniera centrale con due spot di lettura per i posti posteriori e uno orientabile per i posti anteriori.

CX 2400 SUPER

Caratteristiche invariate.

CX 2400 GTI

Cerchi in lega di serie. Battitacco in inox.

Plafoniera centrale con due spot di lettura per i posti posteriori e uno orientabile per i posti anteriori.

CX 2400 PRESTIGE INJECTION

Tetto in vinile in opzione e non più di serie.

Battitacco in inox.

Moquette ancora migliorata all'interno del cofano motore. Chiusura centralizzata.

Versione a carburatore non più disponibile.

CX 2500 DIESEL CONFORT e SU-PER

Sostituiscono le corrispettive versioni con motorizzazione 22-00.

CX 2500 PALLAS

Battitacco in inox.

A richiesta è disponibile la trasmissione a 5 velocità.

Con questo cambio, la CX a gasolio raggiunge i 156 Km/h. Un record per l'epoca.

LE BREAK

AM 1976

A inizio 1976, è disponibile nei saloni la bellissima Break CX. Presentata a settembre 1975, si tratta della più riuscita delle grandi giardinette Citroën secondo lo scrivente.

Il tetto viene in parte rialzato per avere una buona altezza sulla superficie frontale di carico (0,95 m).

Con i sedili posteriori ripiegati, la Break ha un volume di carico di 2,03 mc per una superficie di 2,50 mq. Ben più del vecchio Break DS pur con una lunghezza inferiore di 10 cm.

Rispetto alla CX Berlina, la Break è più lunga di 19 cm mentre il passo è di 3,095 m contro i 2,845 della berlina.

I bracci delle sospensioni anteriori sono rinforzati e i dischi dei freni anteriori sono auto ventilati. La superficie di frenatura sia anteriormente che posteriormente, passa da 96 a 145 cma.

Inizialmente è disponibile in due motorizzazioni: con il 1985cc benzina e il 2175cc Diesel entrambe in allestimento Confort e Super.

Servosterzo DiRaVi a richiesta.

AM 1977

Con una fila di strapuntini collocata tra la selleria anteriore e quella posteriore, la Break viene declinata in versione "Familiale" con motorizzazioni 2200 Diesel e 2400 benzina nel solo allestimento Super.

Un pulmino per familie... pardon, famiglie numerose.

Come per la Familiale, anche per la Break viene reso disponibile il motore 2347cc nel solo allestimento Super.

Va osservato che non sono quindi mai state prodotte CX Break motorizzate 2175cc benzina di derivazione DS21.

Break 2000 benzina disponibile nel solo allestimento Confort.

AM 1978

Da febbraio, la motorizzazione Diesel aumenta la cubatura a 2500cc.

Mantenendo in listino le versioni Confort, Super e Familiale Super.

AM 1979

Da dicembre 1978, la Break 24-00 può avere in opzione cambio a 5 velocità.



L'ULTIMA CITROËN Di Antonio Solimeno

Nel 2014 ricorrerà il trentennale della presentazione ufficiale della Citroën Axel, avvenuta il 26 giugno 1984 al ricevimento della DR di Parigi da parte di Georges FALCONNET, alla presenza di Concessionari di ogni Direzione Regionale, direttori di succursali, agenti di vendita, mediante un film realizzato dalla CPM-Argumentation intitolato "AXEL in libertà".

La commercializzazione avvenne il 1° luglio 1984.

Pertanto, mi accingo a ripercorrere a ritroso alcuni momenti che hanno caratterizzato il rapporto tra me e questo modello, a testimonianza del legame imperituro che ha caratterizzato la storia tra l'uomo e l'auto.

Premetto che fin da piccolo ero affascinato dal Double Chevron; quando passava una DS con quel rumore in punta di piedi, sembrava venire dal futuro; quando vedevo una GS, intrisa di diavolerie affascinanti, tipo il rombo del motore, il tachimetro a tamburo, il volante monorazza, la forma originale, le sospensioni idropneumatiche, sembrava un'astronave.

In seguito, leggendo il mensile "QUATTRORUOTE" fui folgorato dall'articolo su "L'AUTO DALLA PELLE DURA", la prova fatta sull'Axel a cofano sigillato, durata fino a 100.000 chilometri.

Era avvincente, mi innamorai poco a poco di quella piccola auto incredibile dallo sguardo così dolce e carino, dall'aspetto semplice e dalla linea senza fronzoli e pratica, per giunta affidabile e soprattutto con l'originalità tipica Citroën

Fu così che ai primi di marzo 1986 mi recai alla concessionaria Citroën "Garage San Marco", a Rovigo, via S. Antonio, 30, segno del destino, pensai; io mi chiamo Antonio e sono devotissimo a questo Santo.

Quando vidi l'Axel grigio metallizzata esposta nel salone, avevo già fatto la mia scelta.

Quello che mi attirava era il motore boxer della GS, il rombo fantastico che tutt'ora non mi abbandona mai, e l'interno coi satelliti (P.R.N.); sentivo persino il profumo dell'Axel che non si può scrivere.

Accadde una cosa alquanto rara, il Direttore della concessionaria, dopo aver visto il mio interessamento, mi telefonò perchè acquistassi l'Axel e la portassi via, in quanto invenduta dal Dicembre 1985; se l'avessi fatto mi avrebbe offerto uno sconto cospicuo per concludere l'affare, offrendomi in omaggio il supplemento della vernice grigio metallizata.

Il 05.03.86 firmai la proposta d'acquisto.

La sensazione di felicità non si







può descrivere.

Successivamente, il 08.05.1986 l'auto fu immatricolata e andai a ritirarla con il cuore in gola, coronando il mio sogno di entrare nel mondo Citroën, anche se dalla porta secondaria.

Ricordo che quando uscì dalla concessionaria non riuscivo ad azionare i comandi dei satelliti, l'interno emanava un profumo tipico che non cancellerò mai dalla mente.

Non riuscivo ad andare avanti, dovetti fermarmi per leggere il libretto d'istruzione, comunque da quel momento le nostre sorti sono rimaste legate in maniera indissolubile fino ai tempi odierni.

Fra i ricordi più belli c'è il mio primo viaggio a Napoli; quando arrivai al casello d'ingresso della Napoli-Salerno mi capitò una cosa incredibile, il casellante uscì dal casello e si mise davanti all'Axel dicendo: "finalmente, adesso sì che è bella", facendomi i complimenti, credo pensasse ad un nuovo restyling della Visa.

Di sera lasciavo l'Axel in strada, rubarono diverse auto, ma la mia la saltarono, che fortuna avere un'Axel e non una Fiat pensai.

Tra le mirabolanti imprese ricordo i numerosi viaggi fatti, tra l'altro dormendo in auto spesso e volentieri; eravamo una cosa sola.

Ad esempio il raid dei tre mari, da Rovigo, percorrendo la SS 16 lungo tutto l'Adriatico fino a Santa Maria di Leuca, risalendo per lo lonio ed arrivando a Napoli lungo il Tirreno, tutto in statale; il tour della Sardegna, tutta la costa sarda in statale a tappe; ricordo che un giorno rimasi impantanato nello stagno di Cabras, asciugatosi a causa della siccità, ne riuscii ad uscire grazie a delle sterpaglie messe sotto le ruote; il tour de Corse, tutta la costa in statale a tappe, lungo le Calanques e gli strapiombi, fra mare e monti; la Mille Miglia, da Rovigo, ripercorrendo il vecchio percorso attraverso ali Appennini, il passo della Futa e Raticosa, fino a Roma e Napoli; la gita in Sicilia e precisamente a Catania, Zafferana Etnea sull'Etna e Taormina.

Avevo il piede delicato, non vo-

levo strapazzarla, perchè volevo durasse a lungo, insomma mi preoccupavo della sua salute. Quando poi conobbi quella che sarebbe diventata mia moglie, coinvolsi anche lei nei raid; una volta in giornata abbiamo fatto i tre passi: lo Stelvio, il Tonale e il Gavia, fra salite, strapiombi e strade strette terribili, fino ad una scappata in Svizzera; il giro dell'Istria in Croazia, da Rovigo a Triestre, Rovigno, Fiume e ritorno; nel 1992 ci sposammo e con l'Axel siamo andati a Torino, Ventimiglia, Montecarlo, Nizza, Cannes e Saint Tropez; le varie escursioni ai laghi di montagna fra cui Tovel e Braies; la gita all'Argentario e Orbetello nella Maremma Toscana, e mi fermo qui.

Col passare del tempo e dei chilometri, avevo problemi ad effettuare la manutenzione e a trovare ricambi.



Sia la Citroën sia gli altri meccanici non ci volevano mettere le mani.

Tutti mi dicevano di rottamarla; in effetti, avendo dormito quasi sempre fuori, presentava tracce di ruggine, la vernice era bruciata dal sole, i sedili erano sfondati, avevo perdite di olio motore, il carburatore e l'impianto elettrico dovevano essere revisionati; ma io testardo non volevo arrendermi.

Fortuna volle che nel 1999 fui trasferito per lavoro a Padova, dove ebbi modo di conoscere l'officina ASTRA, che ringrazio vivamente per averla sistemata; quando nel 2006 ritornai trasferito a Rovigo, mi appoggiai all'officina dei fratelli BERTO, bravi meccanici di vecchio stampo, ora in pensione.

L'Axel aveva ormai 20 anni e circa 240.000 chilometri; la usavo come seconda auto per risparmiarla; nel 2007 decisi di iscriverla al R.I.A.S.C. (Club GS), l'unico Club che accettava tale modello; poi la iscrissi all'ASI, come auto storica; ovviamente de-

cisi di far riverniciare e sistemare la carrozzeria per farla tornare al vecchio splendore; per questo ringrazio la carrozzeria "La PERLA", il cui titolare, bravissimo, mi ha fatto sudare le classiche sette camicie perchè non ha mai tempo; successivamente ho fatto fare i rivestimenti interni dalla tappezzeria dei signori TOGNON e moglie, esperti del settore, che li hanno riprodotti fedelmente al disegno originale, rigorosamente a mano; così nel 2008 mi presentai alla commissione ASI a Verona che mi ha rilasciato la Targa d'Oro ed il Certificato d'Identità come auto storica; ricordo che l'ingegnere disse che era la prima volta che gli capitava di vedere un'Axel.

Nel 2008 ho partecipato all'I.C. C.C.R. a Roma, nel 2012 sono stato scelto fra i finalisti al Concorso "POVERE MA BELLE" tenutosi a Padova e al Concorso "IO l'AMO", dove la giuria ha pubblicato la storia della mia auto fra le più meritevoli sul libro ricordo; infine quest'anno

sono stato premiato con lo "SFEROLO VERDE" dal Club CX durante il Raduno di Monselice. Oggi l'auto ha più 252.000 chilometri e la tengo come un gioiello; per l'assistenza mi avvalgo dell'officina AUTOSPORT, il cui titolare è esperto della GS, anche se un po' scontroso e con poco tempo disponibile.

Posso dire di essere veramente soddisfatto di quello che ho fatto per tenere in vita quest'auto, contro la volontà di tutti.

Finché avrò un alito di vita il legame continuerà indissolubile fino alla mia fine, quando non so cosa capiterà alla mia Axel, di certo la porterò sempre nel mio cuore.

Oggi mi occupo di cercare fonti ed informazioni sull'Axel, contatti con altri proprietari, materiali di ricambio su internet, e partecipare ai raduni, per far conoscere questo splendido modello, l'ultimo tutto Citroën, e il suo profumo.













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.