



Pernumia, 18 aprile 2016

OGGETTO: Manifestazione CX Club Italia, Monselice, 17 aprile 2016

Il mese di aprile è tradizione per gli appassionati di CX ritrovarsi a Monselice per il Raduno principale del Club italiano dedicato al modello.

Per questo 2016 la domenica dell'evento è stata la terza del mese, con l'appuntamento fissato per il giorno 17.

Un numero al centro della superstizione di tutti, che non evoca pensieri di particolari fortune o eventi propizi, e che non sembrava essere di buon auspicio per la riuscita dell'evento.

E invece, complice anche un clima primaverile molto invitante, il Raduno ha soddisfatto organizzatori ed equipaggi.

Trentotto le vetture presenti, di cui ben ventuno erano CX.

Non male per un Club che conta circa una cinquantina di Soci...

La Manifestazione, denominata "Le Citroën di Robert Opron", è organizzata dal CX Club Italia con la collaborazione dei Club SM e GS Italia, e gode, come di consueto, del patrocinio del R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën).

Quest'anno, più che in precedenza, si è respirata quella che si potrebbe considerare "aria di R.I.A.S.C.": oltre al Presidente del CX Club che può vantare la carica di Presidente Onorario del Registro erano presenti il Direttore del Registro stesso, il Tesoriere, il Presidente del Club GS Italia, quello dell'SM Club Italia nonché quello dell'XM Club Italia.

Un segno di rinnovata armonia all'interno di un Registro che, dovendo unire al suo interno diverse anime, ha dovuto passare tempi di minore coesione...

Sempre nello spirito volutamente non esclusivo del CX Club Italia quest'anno si festeggiavano ben due Modelli ed una versione di un terzo.

In tema CX si sono ricordati i quarant'anni dalla presentazione della Prestige, vettura estremamente elitaria creata per esigenze presidenziali e successivamente resa disponibile anche per un pubblico non certo di massa ma sicuramente meno privilegiato.

La caratteristica più evidente era il passo, in comune con le Break, di ben 25cm più lungo rispetto alla berlina di serie, che rendeva la Prestige un vero salotto per i passeggeri posteriori che potevano anche disporre di due eleganti poggiatesta, vetri elettrici ed accendisigari.

Alla CX Prestige del 1976 non mancava l'eleganza, complice un allungamento del corpo vettura che la rendeva molto simile ad una limousine (curiosamente, "Limousine" fu la denominazione della versione meno rifinita e con motori a gasolio della Prestige); ciò che non abbondava era lo spazio per la testa proprio dei passeggeri posteriori, difetto subito fatto notare dal Presidente della Repubblica francese Giscard d'Estaing, uomo non certo brevilineo.

L'autorevole lagnanza portò alla modifica del tetto, dal 1978 più alto di un paio di cm e privo della saldatura a metà del lamierato che aveva resa obbligatoria l'adozione del comunque elegante rivestimento in vinile; tale modifica non solo non inficiò sulla purezza della linea ma anzi cambiò leggermente le proporzioni rendendo alla vista la vettura meno "schiacciata".

La CX Prestige fu dotata unicamente di motori a benzina: inizialmente il 2400cc a carburatore ereditato dalla precedente DS 23, che nel 1977 divenne anche ad iniezione elettronica; in seguito (1983) il 2500cc in versione aspirata e, dall'AM 1986, anche turbocompressa.

Nello stesso 1976 in cui vide la luce la lussuosa CX Prestige, entrava in produzione anche un'altra automobile tanto significativa e simbolica per la Casa francese quanto dimenticata dai più (compresa la succitata Casa francese): la piccola LN, che nel tempo diventerà LNA.

Tanto grande, sontuosa ed opulenta era la Prestige quanto piccola, sbarazzina ed umile risultava la LN. Tuttavia la vera antitesi tra CX ed LN si basava sulla unicità ed individualità del modello.

Quest'ultima, infatti, fu il primo prodotto a nascere dopo l'acquisizione di Citroën da parte di Peugeot. Concretamente si trattava di una Peugeot 104 (o Talbot Samba) con motore bicilindrico raffreddato ad aria e alcuni altri particolari specifici.

Non risultava anticonvenzionale come una 2CV né tecnologicamente avanzata come una idropneumatica, ma pratica e classica come una Saxo o una C3.

Con molte parti in comune con altre vetture di marche differenti, iniziando una pratica che oggi risulta essere per Citroën l'unica ammessa.

Esattamente dieci anni dopo, nel 1986, nasceva invece l'AX, la quale, riprendendo da Peugeot anche i motori, sostituì in un sol colpo le due vetture nate come per gemmazione dalla piccola 104: LN e Visa.

Disponibile a tre e a cinque porte l'AX basò il suo successo su efficienza ed economia di esercizio, dal momento che i propulsori di piccola cilindrata disponibili muovevano in gran scioltezza una vettura dal peso molto contenuto.

Assai apprezzata dal grande pubblico per le doti stradali e di robustezza, oggi viene ricordata da molti per le versioni più spinte Sport, GT e GTi, per la arrampicatrice 4x4 e per le versioni speciali come, ad esempio, K-Way e Thalassa.

Lasciò il testimone nel 1996 alla Saxo che, come successe con la precedente LN, rinunciò del tutto al pizzico di unicità della AX non riuscendo proprio a celare la parentela con la omologa Peugeot.

La giornata si è svolta secondo lo schema ben collaudato: al mattino gli equipaggi si sono ritrovati in Piazza Mazzini, nel centro della cittadina di Monselice, ai piedi dei Colli Euganei, e i partecipanti hanno potuto godere della vista delle proprie vetture tirate a lucido per l'occasione e scambiarsi saluti e opinioni, mentre il pranzo è stato consumato alla trattoria Antico Molino, sita in Pernumia, a pochi chilometri di distanza dalla piazza.

Iniziando dalle festeggiate, si potevano contare tre CX Prestige, due AX ma purtroppo nessuna LN/A, vettura non particolarmente diffusa al giorno d'oggi.

La più anziana delle Prestige era la conosciuta 2400 AM 1977 "tetto basso" del Vicepresidente, affiancata da due 25 Automatic, la prima su Serie 1 e la seconda su Serie 2.

Le due AX raffiguravano bene le due anime della piccola francese: la corsaiola Sport, la più anziana delle due e sicuramente la più grintosa, era seguita da una tranquilla 1.4 a cinque porte su Serie 2, in rassicurante livrea grigia.

Le altre 18 CX erano, come di consueto, in varie declinazioni: una 25 Limousine Turbo 2 completava la schiera delle passo lungo, e le sportive GTi erano in tutto tre, di cui una più tranquilla 25 Automatic, una veloce 25 Turbo ed una moderna 25 Turbo 2.

A queste ricche versioni si contrapponevano una 2000 Super del 1977, ed una più recente 20 RE di provenienza francese.

Molto nutrita la schiera di esemplari Pallas, Athena e 20 TRE, che erano i più diffusi in Italia durante l'epoca di commercializzazione della CX.

Non mancava un esemplare della C6, definita da molti come "la CX del terzo millennio", mentre due erano gli esemplari della antenata DS: una 20 ed una 21 entrambe Pallas ed entrambe nella medesima livrea Gris Nacrè.

Accanto a loro faceva bella mostra di sé l'opera di maggior pregio nata dalla matita di Monsieur Opron: una candida SM.

Il medio di gamma degli anni Settanta ed Ottanta era molto ben rappresentato, non tanto per il numero di esemplari quanto piuttosto per la ottimale distribuzione dei quattro presenti: ad una anziana GS 1220 Club si affiancava una GSA Pallas, mentre alla BX 1100 Leader d'ordinanza si aggiungeva una ormai rara 14 RE Serie 1.

Due rosse Dyane 6, una Acadiane in tenuta da lavoro ed una Axel erano le piccole presenti, mentre il gruppo delle moderne era formato da tre C3: una HDI del 2003, una Pinko ed una multispazio Picasso.

Dopo una mattinata all'insegna di un piacevole clima primaverile l'allegria comitiva si è trasferita al ristorante Antico Molino di Pernumia, dove si è consumato il pranzo in piena convivialità.

Il Consiglio Direttivo del CX Club Italia ha finalmente trovato l'occasione per consegnare lo "Sferolo Verde" all'appassionato, non Socio del CX Club, che lo scorso anno aveva creato un DVD con immagini e filmati del Raduno dei quarant'anni della CX.

Questo riconoscimento, infatti, come ben sanno i frequentatori del Raduno di Monselice, è dedicato a chi, pur non essendo Socio del CX Club, si sia distinto in qualche modo nell'ambito del motorismo storico Citroën.

Un omaggio è stato consegnato anche al Direttore del R.I.A.S.C. presente: una stampa autografata personalmente da Robert Opron.

A tutti i partecipanti è stato donato, al termine della giornata, un simpatico portachiavi lavorato a mano, mentre le signore presenti sono state omaggiate di una rosa, di colore non rosa ma blu, il colore del Club.

Al termine della giornata ci si è dati appuntamento per il Raduno del R.I.A.S.C. di giugno in Val Tidone, in cui di certo si respirerà un clima molto simile a quello presente durante questa giornata dedicata alle Citroën di Robert Opron e, come di consueto per il Raduno di fine estate che si terrà l'11 settembre a Gazzo Veronese (VR).

L'album fotografico della giornata, è visibile sul Sito del Club: www.cxclub.it all'indirizzo <http://www.cxclub.it/monselice2016.htm>

Francesco Marigo

Per ulteriori informazioni: Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia Via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD) Tel.: 0429-779289 E-mail: info@cxclub.it Sito internet: www.cxclub.it