

Anno Secondo

SPACXZIO

Numero Due





SPACXZIO

Bollettino periodico di informazioni a carattere sociale del CX Club Italia

ANNO II NUMERO DUE

Redatto, composto e riprodotto in proprio dal CX Club Italia.

Comitato di Redazione:

Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M.
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:

Baiocchi M.
Ottone C.

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

FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI APRILE 2003 PRESSO LA TIPOGRAFIA GRAPHICOMPT DI AREZZO

SOMMARIO

Editoriale, pag. 3
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Citroën familiari, commerciali e break, pag. 4
Di Maurizio Venturino

CX familiare, commerciale e break, pag. 8
Di Maurizio Venturino

Più unica che rara, pag. 12
Di Maurizio Venturino

GS, una media di classe, pag. 13
Di Carlo Ottone

Confronto SM-CX Turbo, pag. 15
A cura della Redazione

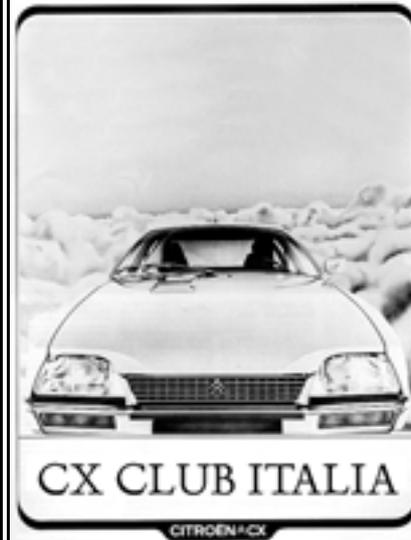
Serie 1 o Serie 2? pag. 18
Di Mario Siccardo

Modellismo, pag. 19
Di Maurizio Venturino

La posta, pag. 21
A cura della Redazione

Vendo e compro, pag. 22
A cura della redazione

Accessori pag. 24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

Consiglio direttivo:

Camillo Cotti:
Presidente
Maurizio Venturino:
Vicepresidente
Silvia Volpe:
Segretario

Consiglieri
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:
Via Strozzi, 4
35020 Pernumia PD
Tel.:0429-779289
e-mail:cxclub@tiscalinet.it
Indirizzo Internet:
www.riasc.it



UNO PER TUTTI, TUTTI PER UNO

Di Maurizio Venturino,
Vicepresidente del CX Club Italia

Uno per tutti, tutti per uno, questo era il motto dei tre (o quattro!) moschettieri.

Identico è stato il principio che ci ha spinto a preparare la Manifestazione del 13 aprile, dedicata a Robert Opron, in collaborazione con i Club SM e GS&GSA.

Mettendo da parte qualsiasi interesse "di bottega", abbiamo voluto associare gli amici alla nostra festa, invitandoli a contribuire per la sua buona riuscita.

I Consigli Direttivi dell'SM e del GS&GSA hanno accolto con entusiasmo l'idea, nata per gioco da una proposta del Presidente dell'SM Club su un possibile futuro incontro a Vairano rivolto alle vetture Opron.

Così ci siamo detti che non sarebbe valsa la pena attendere, ma avremmo potuto realizzare fin da subito il progetto, non a Vairano, bensì a Monselice.

Oltretutto il CX Club aveva già fissato la data della sua Manifestazione annuale ed era già in possesso delle necessarie autorizzazioni.

Quindi, il tradizionale Raduno di primavera del CX Club Italia si è trasformato in: "Le Citroën di Robert Opron", permettendoci di celebrare con un anno di anticipo ed alla presenza del suo creatore, i trent'anni della CX.

Nell'ambito del motorismo storico eventi che vedono la partecipazione ufficiale e contemporanea di più Sodalizi avvengono molto di rado.

Siamo onorati, innanzi tutto per la prevista partecipazione di Monsieur Opron, in secondo luogo poiché è tangibile quello che da sempre andiamo sostenendo: non vi devono essere

invidie o gelosie fra i vari Club, ma piuttosto spirito di cooperazione allo scopo di difendere, pubblicizzare, e diffondere la tradizione del Double Chevron.

Identità precisa per ogni Associazione, ma non per questo chiusura o rifiuto degli altri con asserzioni quali, (l'esempio è puramente casuale e non vuole suscitare polemiche): "la DS è la migliore ed a tutte le altre vetture sono indifferente".

L'universo Citroën è vario e vasto, ciascun modello ha le sue peculiarità ed ha lasciato traccia, o poco o tanto, nella storia dell'automobilismo (soprattutto fino a che la Maison non entrò nell'orbita Peugeot).

Certamente, è improponibile paragonare una 2 CV con una DS, ma non è questo il confronto da fare.

Ogni vettura va rapportata alle sue concorrenti in base all'epoca ed alla categoria: anche un Diessista dovrebbe riconoscere che la 2 CV oppure la Dyane erano superiori alla 500, come la CX era migliore della 132 o della Argenta (se



qualcuno di voi riesce a ricordarsi come era fatta è bravo!).

E chi poteva sovrastare, al tempo, le Ami 6 ed 8, specie se Break, in capacità di carico, abitabilità, confort, economia d'esercizio, il tutto con un motore di soli 602 cc?

La SM smentì l'affermazione secondo la quale non avrebbero mai potuto coesistere potenza e tenuta di strada con la trazione anteriore.

Che dire delle GS col motore 1015, al momento del lancio nello stesso segmento di mercato della Simca 1000?

Quando uscì, la Visa aveva una dotazione di accessori di gran lunga superiore alle concorrenti di pari categoria.

Per non parlare della Traction Avant, madre di tutte le trazioni anteriori, che in quel momento solamente un coraggioso innovatore come André Citroën avrebbe potuto costruire.

Alla Fiat ci vollero altri 35 anni

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 verrà 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.



per comprendere che i buoi vanno sistemati davanti al carro e non dietro!

Mercedes e BMW non l'hanno ancora capito!

Quindi la collaborazione giova a tutti: sono dell'opinione che il Raduno sarà ricordato negli anni ed accrescerà l'immagine ed il prestigio di ognuno dei Club partecipanti.

Affinché il messaggio di cooperazione fosse ancora più forte abbiamo fatto in modo che su questo numero di SpaCXzio venissero pubblicati articoli riguardanti anche la SM e la GS.

Ribadiamo quanto già detto più volte: le nostre pagine sono aperte a tutti i Citroënofili, senza vincoli dal loro Sodalizio di appartenenza.

Anche ai sostenitori del "Circolo monorazza"!

A nostro parere, inoltre, la collaborazione non dovrebbe fermarsi ai Consigli Direttivi dei rispettivi Club, ma coinvolgere i singoli Soci, per esempio stimolando la loro presenza ai Raduni delle Associazioni gemellate.

Aumenterebbe così la conoscenza reciproca dei vari veicoli e si offrirebbe un arricchimento culturale utile a tutti.

Si verrebbe a creare un vero spirito "di Marchio", mettendo da parte l'essere Diessista o Cxista, per l'orgoglio di essere tutti Citroënisti.

Esattamente nel principio della conservazione del patrimonio della Marca ed allo scopo di diffonderne l'immagine, come citato dal Dottor Brugnotti nel fax pubblicato sul numero 6 de "Le Citroën" dello scorso anno.

Ciò nella prospettiva di appartenere ad un unico Registro Citroën, magari gestito dalla stessa Casa, dato che fino ad ora poco si è concluso, e sono sei anni che se ne discute, per portare a termine la sua gestazione.

CITROËN FAMILIALI, COMMERCIALI E BREAK

Di Maurizio Venturino

Ben presto si intuì, dopo l'invenzione dei veicoli a motore, che il loro utilizzo poteva essere sfruttato, non solamente per divertimento, come generalmente facevano i pochi che all'epoca potevano permettersi l'acquisto di una vettura, ma anche per lavoro.

A tale scopo, la Citroën, produsse una vera e propria linea commerciale, costituita da camion, autocisterne, autocarri, furgoni, autobus, e veicoli commerciali e familiari derivati dalle berline di serie.

Sarebbe molto interessante analizzare in dettaglio la produzione del primo gruppo.

Scarsamente conosciuta in Italia, se non dagli appassionati, anche perché pochi esemplari ne furono immatricolati, appartengono solo al ricordo della casa del Double Chevron.

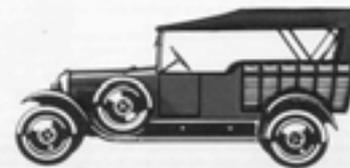
Approfondiremo invece ciò che, nell'ambito Citroën, riguarda le versioni da lavoro o da... famiglie numerose, partendo dalla produzione di serie.

1919-1934

I primi modelli uscirono dalle officine Citroën nell'anno di grazia (per noi fanatici), 1919.

Era in listino un solo tipo: la 10 HP Type A, e non vi era alcun modello per scopi commerciali.

Lo stesso tipo rimase in produzione, seppur in diverse versioni, fino al 1921, senza che mai



NORMANDE FIG. 2

venisse messo in costruzione un mezzo specifico per il lavoro.

Alla fine dell'anno 1922 entrò in produzione il modello 10 HP Type B2 che, l'anno successivo, apparve con una versione dedicata al lavoro: la B2 Normande (fig. 1).

Si trattava di una vettura, su telaio della berlina, che poteva avere un utilizzo misto: sia per la passeggiata con la famiglia, sia per il lavoro.

La parte posteriore possiamo avvicinarla alla Fiat 500 giardiniera, in legno, con ampio vano di carico.

Sprovvista dei finestrini, aveva una capotta in semplice tela.

Ma, del resto, si sa bene che lavorando ci si scaldava, ed inoltre i finestrini non erano ancora diffusi su tutti i modelli di veicoli, commerciali o meno.

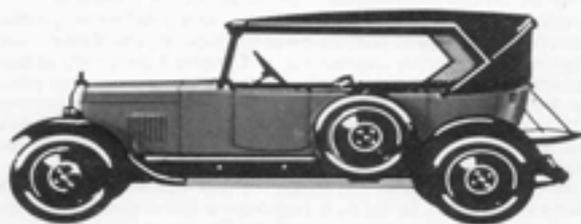
Questo esemplare rimase in produzione fino al settembre del 1925.

In quell'anno avvenne la prima grande rivoluzione in casa Citroën: la messa in produzione della 10 HP Type B10 tout acier, chiamata più semplicemente B10, costruita con un sistema assolutamente rivoluzionario per l'epoca, che consentiva di eliminare il legno nella fabbricazione delle carrozzerie.

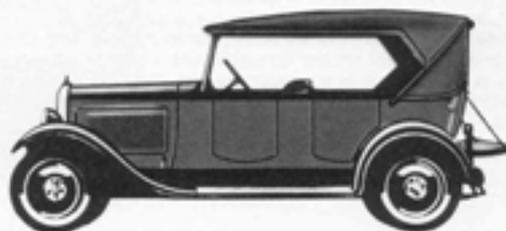
Il metodo, di derivazione americana, era estremamente innovativo, a tal punto che anche negli Stati Uniti non era ancora



NORMANDE FIG. 1



TORPEDO COMMERCIAL FIG. 3



TORPEDO COMMERCIAL FIG. 5

entrato nella produzione di grande serie.

Comunque, la Normande 10 HP Type B12, (che rimpiazzò la B10), uscita nel 1925, ricalcava in pieno le caratteristiche dell' esemplare precedente, compresa la parte posteriore in legno (fig. 2). Nel 1926 fece il suo debutto la B14, che, oltre alla ormai classica denominazione Normande, fu presentata nell'allestimento Torpedo Commercial (fig. 3).

Quest'ultimo era caratterizzato da una carrozzeria completamente in acciaio, con la ruota di scorta posizionata sul lato sinistro, ed un piccolo cofano posteriore che dava accesso ad un bagagliaio molto esiguo.

La vettura era sempre sprovvista di vetri, ed aveva la capotta in tela.

Nel 1927 fa la sua comparsa la B14 G, che compensava la scarsità di innovazioni meccaniche con notevoli miglioramenti estetici.

La versione a Conduite Interieure riceveva di serie la terza luce posteriore, che ne migliorava

notevolmente la linea.

Di codesta vettura venne messa in produzione una Familiare Luxe con un cofano anteriore ridotto al massimo per favorire l'abitabilità migliorando lo spazio interno (fig. 4).

La base di partenza era il telaio, allungato di 18 centimetri, derivato dal furgone B15, lanciato l'anno precedente.

Della B14G esisteva pure la versione Normande, con le stesse caratteristiche degli anni passati.

Il Salone del 1928, rappresentò un'altra tappa importante nella storia Citroën furono infatti presentate due novità: la AC4 e la AC6.

Tali modelli beneficiavano di diverse migliorie dal punto di vista meccanico, oltre ad avere una nuova, più piacevole, carrozzeria.

Al suo debutto erano, tra le altre, presenti sia nel listino della AC4 che della AC6, una Familiare Luxe, a sei luci e passo allungato (di quindici centimetri); una Torpedo Familial, cabriolet

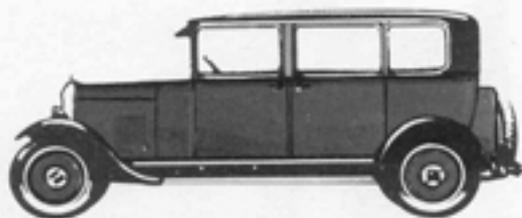
a passo lungo, oltre ad una Torpedo Commercial, che differiva dalla precedente per la posizione della ruota di scorta e per la presenza di un piccolo cofano posteriore con relativo, scarso, bagagliaio (fig 5).

Per pignoleria ricordiamo che dal maggio al settembre 1929 fu prodotta in 4500 esemplari una C6E, che usufruì anch'essa delle versioni Familiare e Torpedo Familial.

Al salone del 1929, la C4 prese la denominazione C4 III.

La gamma comprendeva due carrozzerie commerciali, oltre alla Familiare a sei luci, più lunga di dodici centimetri: la prima, Torpedo con una carrozzeria più accattivante e pratica rispetto a quella del 1929; la seconda una Conduite Interieure Commerciale completamente nuova, la cui formula costruttiva corrispondeva esattamente a quella delle attuali break.

Tra le caratteristiche: il portellone posteriore apribile in due parti (verso l'alto e verso il basso), e la possibilità fornita in opzione di



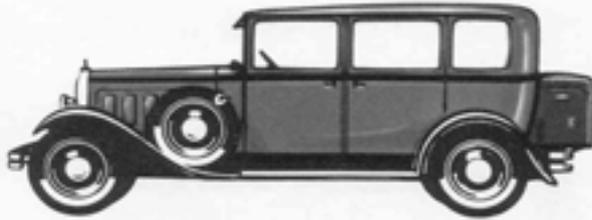
FAMILIALE LUXE FIG. 4



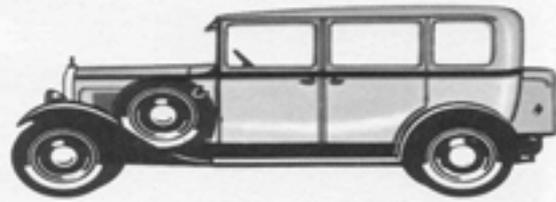
CONDUITE INTERIEURE COMMERCIALE FIG. 6



SPACXZIO



FAMILIALE FIG. 7



FAMILIALE FIG. 9

ricevere dei pannelli laterali che la trasformano in vero e proprio furgone (fig. 6).

Nel medesimo anno la C6E diventò C6F.

Il suo listino comprendeva anche le versioni Familiale e Torpedo Familial, con passo allungato di quindici centimetri.

Il 1930 vide una ulteriore evoluzione della gamma C4-C6.

Le C4 divennero C4F, con un accorciamento del passo per tutti i modelli, tranne che per le Familiari, ed un allargamento della carreggiata.

Nessuna novità sostanziale per quel che riguarda le versioni da lavoro, presenti con le ormai consuete denominazioni.

Da segnalare che l'unica differenza tra le berline e le familiari si poteva riscontrare nel modello C6F "CGL", prodotto in pochissimi esemplari (1000 al massimo).

Tale vettura particolarmente lussuosa (la sua denominazione stava a significare: Citroën Grand Luxe, forse un'antesignana delle più recenti Pallas), era dotata di innumerevoli migliorie rispetto alle normali: calandra a lamelle cromate

ad apertura regolabile tramite termostato, due ruote di scorta (con fodera in cuoio a richiesta), vetri Triplex, ecc..

Su tale serie la Familiale si differenziava dalla berlina per la diversa posizione delle ruote di soccorso, ai lati della carrozzeria, in modo da poter montare un bauletto posteriore di diversa foggia (fig. 7).

L'anno successivo (1931) gli eventuali acquirenti potevano sbizzarrirsi nell'abbondante scelta di veicoli commerciali.

La base della gamma era costituita dalla C4 IX, estremamente semplificata negli allestimenti per ridurne il prezzo, ma così povera che fu rifiutata dalla clientela.

Era disponibile nella versione commerciale a sole quattro luci, con portellone diviso in due (apribile verso l'alto e verso il basso) (fig. 8).

La C4G comprendeva due versioni a passo allungato di ben venti centimetri: la Familiale a sei luci, con bauletto posteriore e ruota di scorta sul fianco (fig. 9) e la Torpedo Familial.

Inoltre vi erano due modelli a passo normale: una Torpedo Commercial, con il solito piccolo bagagliaio posteriore, e la Conduite Interieure Commerciale a sei luci e consueto portellone posteriore sdoppiato.

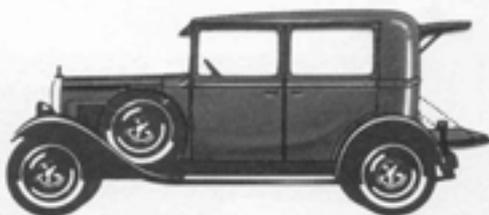
La C4G Large, prevedeva una versione familiare a sei luci e passo normale.

La C4G Grand Luxe aveva in listino sia la Familiale, che la Torpedo Familial che differivano dalla C4G per le finiture più lussuose.

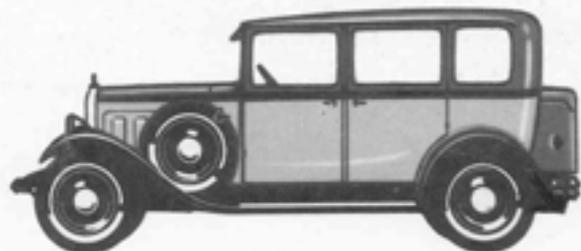
Il catalogo della C6G ricalcava praticamente quello della C4G sotto l'aspetto dei veicoli commerciali.

Siamo intanto arrivati all'aprile del 1932, quando una novità tecnica modificò il listino di Citroën: il motore flottante.

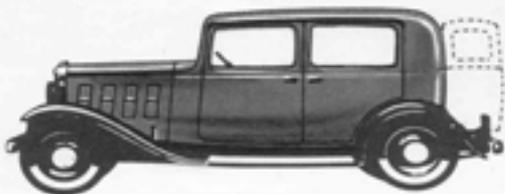
André Citroën, da sempre affascinato dalle innovazioni provenienti dagli Stati Uniti, in un suo viaggio in USA nell'ottobre del 1931, acquistò la licenza di fabbricazione esclusiva per la Francia, conscio che questo tipo di motore aveva contribuito a quadruplicare le vendite della Plymouth.



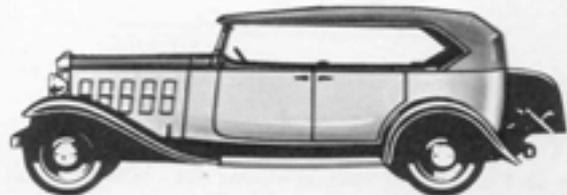
COMMERCIALE FIG. 8



FAMILIALE FIG. 10



BERLINE COMMERCIALE FIG. 11



TORPEDO FAMILIAL 7 PLACES FIG. 13

Inoltre, sempre geniale nel trovare dettagli che potessero colpire l'immaginario degli utenti, fece piazzare sul parafrangente posteriore destro di tutti i nuovi modelli l'emblema rappresentante un cigno che nuotava sotto due chevron.

Questa immagine simbolizza la marcia del motore flottante: "Una marcia dolce e silenziosa, come il muoversi di un cigno sull'acqua."

Il catalogo comprendeva due modelli: la C4G M.F.P. e la C6G M.F.P. con le solite diverse cilindrate.

Della prima era proposta pure la versione Grand Luxe in due versioni: Familiare (fig. 10) e Torpedo Familial avec Malle, entrambe a passo allungato; mentre la C4G M.F.P. era a passo normale anche nelle versioni Familiare avec Porte-Bagages, Conduite Interieure Commercial e Torpedo Commercial.

Gli stessi modelli apparivano anche nel listino della C6G M.F.P..

Al salone dell'ottobre 1932 la Citroën rinnovò completamente la gamma, presentando i nuovi modelli denominati: 8, 10, 15, in

varie versioni ed allestimenti. Per ciò che ci riguarda, era in listino una 8 Berline Commerciale a quattro luci e cinque porte, con un portellone posteriore di notevoli dimensioni incernierato lateralmente (una vera e propria porta!) (fig. 11); una 10 Familiare a sei luci e sette posti, con grosso bauletto posteriore, una Conduite Interieure Commerciale a sei luci con portellone posteriore sdoppiato le cui parti si aprivano verso l'alto e verso il basso (fig. 12), e due Torpedo: Commercial con cofano posteriore e Familial a sei posti con bauletto.

La 15 proponeva i medesimi modelli, tranne la Torpedo Commercial.

L'anno successivo (1933) appaiono alcune piccole modifiche.

La 8 Berline Commercial mantiene le porte laterali a libro dell'anno precedente, ma il portellone non è più incernierato lateralmente, bensì in alto ed in basso.

Inoltre fa la sua comparsa una Torpedo Commercial,

anch'essa dotata di porte a libro e piccolo bagagliaio posteriore. La gamma della 10 rimase invariata, se si eccettua la scomparsa dal listino della Torpedo Familial.

Per quel che riguarda la 15, la sua gamma si arricchì della Torpedo Familial: 7 posti con porte a libro e grosso bauletto posteriore (fig. 13).

Menzione particolare va fatta alla lussuosa 15 Grand Luxe Familiare sette posti, sei luci, bauletto, che poteva essere ordinata anche con vetro di separazione interno (fig. 14).

Nel gennaio del 1934 vi fu un restyling delle carrozzerie ed i nuovi modelli ebbero l'appellativo NH (Nouvel Habillage).

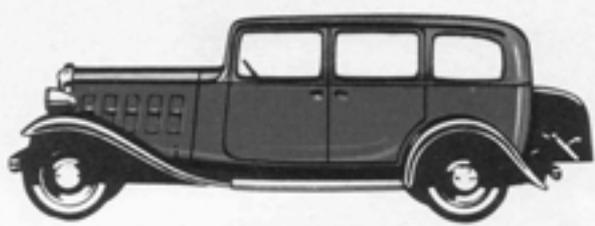
A parte le modifiche esterne, il catalogo non presentava però sostanziali novità rispetto a quello dell'anno precedente.

Era prossima l'uscita del nuovo modello Citroën, tappa fondamentale non solo nella storia della Casa, ma nella storia dell'automobile.

(fine della prima parte)



CONDUITE INTERIEURE COMMERCIALE FIG. 12



FAMILIALE 7 PLACES FIG. 14



CX FAMILIALE, COMMERCIALE E BREAK

Di Maurizio Venturino

Come fu un problema per i vertici della Citroën sostituire degnamente la DS berlina, altrettanto lo fu quando, ad un anno di distanza dalla uscita di produzione di quest'ultima, fu necessario creare una versione Break della CX.

La presentazione di tale esemplare venne annunciato nel settembre del 1975, con l'anno modello 1976, la sua introduzione sul mercato avvenne nel gennaio successivo.

A differenza di quanto avvenuto con la trasformazione della DS, dove si provvide a rinforzare il telaio, lasciandone il passo invariato, per la costruzione della CX Break si ristudiò completamente lo chassis.

Partendo dallo stesso principio costruttivo già adottato per la berlina, che utilizzava due elementi distinti: una scocca di acciaio fissata con elementi elastici ad un telaio a longheroni che ospitava gli organi meccanici, si ottenne un passo più lungo di venticinque centimetri (3,09 contro 2,84), che portava la lunghezza totale a 4,92 metri (contro 4,65), concedendo ai passeggeri posteriori moltissimo spazio per le gambe.

Tale metodo produttivo assicurava diversi vantaggi: innanzi tutto un confort superiore sia per la eccellente insonorizzazione dell'abitacolo che per il filtraggio delle vibrazioni prodotte dagli organi meccanici.

Inoltre un miglioramento della stabilità e della precisione di guida, dovuto alla superiore rigidità del sistema carrozzeria-telaio.

Infine, ma non meno importante, ne traeva vantaggio la sicurez-

za, perché in questo modo si creava un maggior grado di protezione della cellula abitativa in caso di urto.

Le dimensioni, seppur imponenti, erano minori di 10 centimetri rispetto alla sorella più anziana.

Tuttavia, grazie alla diversa disposizione degli organi meccanici (motore trasversale), i tecnici della Casa riuscirono ad ottenere una capacità di carico, sia in peso, che in volume, addirittura superiore!

Infatti, una volta abbattuto il sedile posteriore si ottiene un piano di ben 2,05 metri, con un volume di 2128 centimetri, 228 in più rispetto alla DS.

Non si creano problemi nello stivaggio dei vari colli grazie all'accesso agevolato dallo splendido portellone, sorretto da due molle ad aria, che si allunga a filo del piano di carico.

Esteticamente si ottenne una vettura riuscita, equilibrata nelle dimensioni, anche per l'allungamento della porta posteriore che slanciava la vettura nella vista di tre quarti.

Tecnicamente la differenza fondamentale che diversificava i modelli familiari rispetto alle berline, era la presenza, anche al retrotreno, di una coppia di dischi ventilati, montati allo scopo di smaltire nel migliore dei modi, dato il maggior peso trasportabile ammesso, il calore sviluppato in frenata.

Inizialmente ebbe due motorizzazioni: un quattro cilindri di 1985 benzina (tipo M 20/616) con una potenza di 102 CV DIN (telaio MA serie MD), ed un

quattro cilindri di 2175 Diesel, (tipo M 22/621) con una potenza di 66 CV DIN (telaio MA serie MH).

Quest'ultimo era derivato dal B 22/615 fino allora montato sul furgone C 35, inizialmente accoppiato con una pompa di iniezione Roto-Diesel, sostituita successivamente da una pompa Bosch.

Entrambe le motorizzazioni montavano un cambio a quattro marce.

Due versioni ambulanza, (MA serie MHA) la prima: Break Ambulanciable Comfort, la seconda Ambulance Normalisée Confort a tetto rialzato, entreranno in produzione a settembre del 1976, mentre, a completare la gamma, una Familiare ad otto posti in ottobre (quindi anno modello 1977).

Ricapitolando: dal **settembre 1975 all'agosto 1976** erano in listino solamente le versioni Break, con le due motorizzazioni, benzina e Diesel, negli allestimenti Confort e Super.

Nel **settembre del 1976**, in occasione del Salone di Parigi, la motorizzazione 2000 presenta il solo allestimento Confort, mentre vengono alla luce (tipo MA serie MF, MFA per le ambulanze), le versioni Break e Familiare, nell'allestimento Super dotate del motore di 2347 e 115 CV DIN, di derivazione DS (tipo M 23.623) con alimentazione a carburatore e cambio a cinque rapporti.

Tale modello, introvabile in Italia perché all'epoca penalizzato da un'IVA del 38%, rimase in listino fino al 1981, guadagnando, nell'ultimo anno di produzione, 5 cavalli di potenza (quindi con cambio del riferimento del telaio: MA serie MW).

La gamma di quell'anno, come già detto, venne completata dalle versioni Familiare ed Am-

SPACXZIO



bulanza coprendo in questo modo tutte le richieste dei vecchi clienti DS.

L'anno modello 1978 vide un importante aggiornamento interessante le motorizzazioni Diesel: il 2200 fu sostituito dal più moderno, robusto, veloce e silenzioso 2500 (tipo M 25/629) con una potenza di 75 CV DIN.

Questo esemplare, siglato MA serie MN, manteneva le solite denominazioni commerciali Break (Confort e Super) e Familiare Super (MA serie MNF).

Invariata la gamma a benzina. L'allestimento Super proponeva in opzione i profili laterali tipo Pallas ed un profilo di protezione sul piano di carico posteriore e sulla parte posteriore della seduta e degli schienali posteriori.

I **modelli dell'anno 1979** (settembre 1978, agosto 1979), non presentarono grosse novità rispetto all'anno precedente.

Sulle Familiari fu previsto il montaggio di cinture di sicurezza con arrotolatore tanto ai posti intermedi che a quelli posteriori.

L'Ambulanza fu aggiornata con minime modifiche: aumento della corsa di regolazione del sedile di guida e piccole variazioni per consentire l'alloggiamento di un radiotelefono.

Si arriva dunque al **settembre del 1979**, tappa fondamentale nella storia della CX per l'abbandono del vecchio motore a benzina di derivazione DS da 1985, sostituito da un più moderno e leggero 1995 (tipo 829 A 500 per i modelli senza servosterzo e pompa HP monocilindrica, e tipo 829 A 501 per quelli dotati di servosterzo e pompa HP a sette pistoni) con potenza di 106 CV DIN.

Le sigle di fabbrica divenivano

MA serie MP per le berline, MA serie MR per le Break.

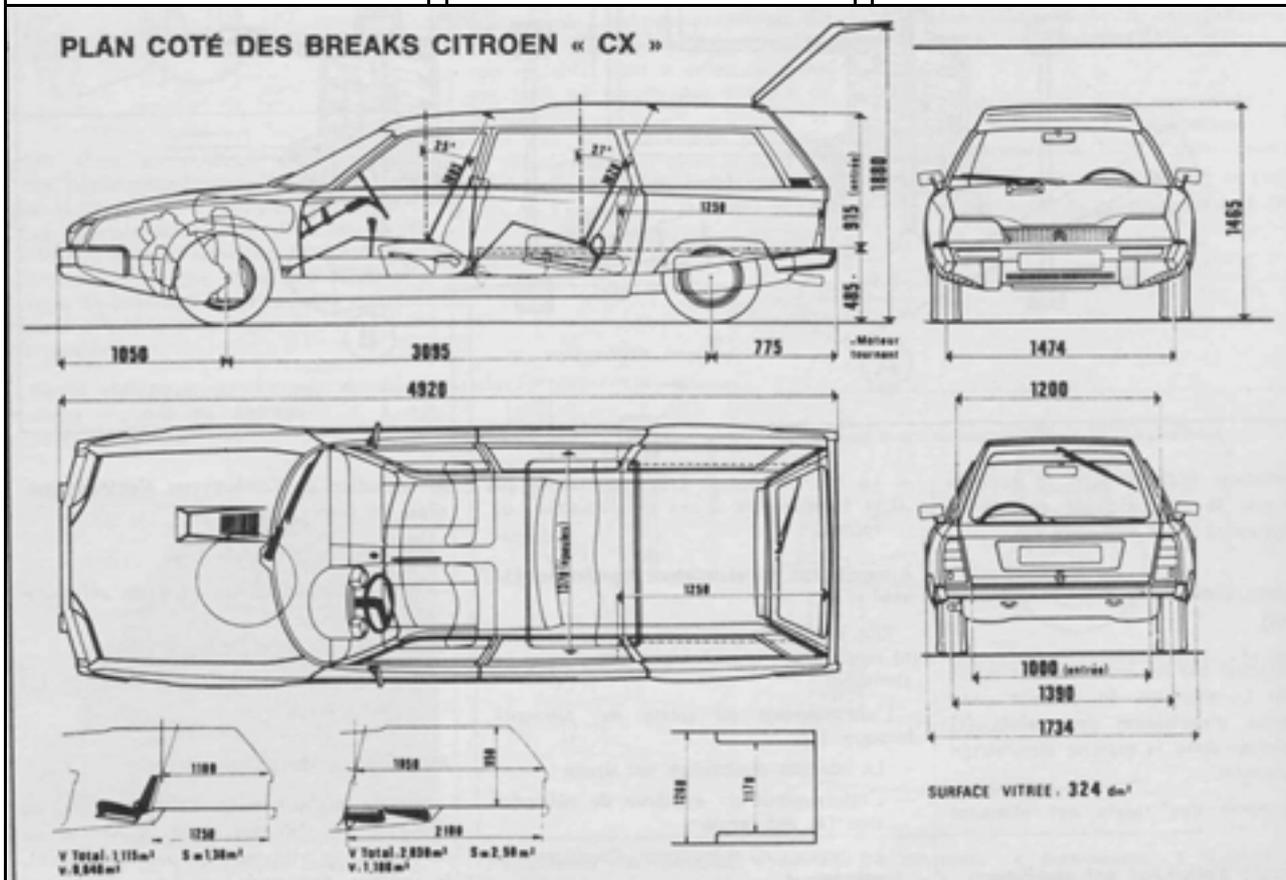
Per i modelli due litri cambia pure la denominazione commerciale, che diventa: Break Reflex. Invariati i Break Confort e Super e le Familiari Super sia con motore 2500 Diesel che 2400 benzina a carburatore.

Da segnalare l'introduzione di sei ganci nel vano bagagli per consentire l'ancoraggio dei colli.

Dall'estate del 1980 a quella successiva, l'unica novità, già ricordata, fu l'aumento della potenza del motore 2400 benzina, che raggiungeva così i 120 CV DIN (tipo MA serie MW).

Le versioni break Reflex erano ormai tutte disponibili con il servosterzo, mentre il condizionatore rimaneva in opzione.

L'anno modello 1982 (estate 1981, estate 1982), presentò la prima novità estetica di rilievo dall'inizio della produzione cioè





SPAC XZIO

la modifica dei parafranghi anteriori che vennero allargati al fine di poter ricevere le gomme Michelin TRX da 190 a profilo ribassato, montate inizialmente di serie solo sulle 2400 GTI.

Ovviamente detta modifica interessò anche i modelli Break e Familiari.

Fra le 2000 fu commercializzata una Break con allestimento Enterprise.

Dal listino scomparve la 2400 carburatore, anche nelle versioni Break e Familiare Super, sostituite dalle 2400 Injection con motore tipo M 23.622 da 128 CV DIN (telaio MA serie MX).

Pressoché invariata la gamma 2500 diesel.

A partire dall'estate del 1982 (**anno modello 1983**) vi fu il cambiamento di tutti gli identificativi commerciali.

Sono quindi in listino: con motore 1995 benzina le Break 20 e le Familiari 20, con motore 2347 iniezione le Break IE e le Familiari IE, con motore 2500 Diesel le Break 25 D e le Familiari 25 D.

Non cambiano tuttavia le denominazioni delle serie sui telai.

L'anno modello 1984 si può, per le motorizzazioni Diesel, anticipare all'aprile del 1983, allorché la CX 2500 Diesel fu dotata di un turbocompressore in grado di accrescere la potenza da 75 a 95 CV DIN (tipo M 25/648).

Tale modifica comportò l'aggiornamento dei motori diesel aspirati che vennero contraddistinti dalla sigla M 25/660.

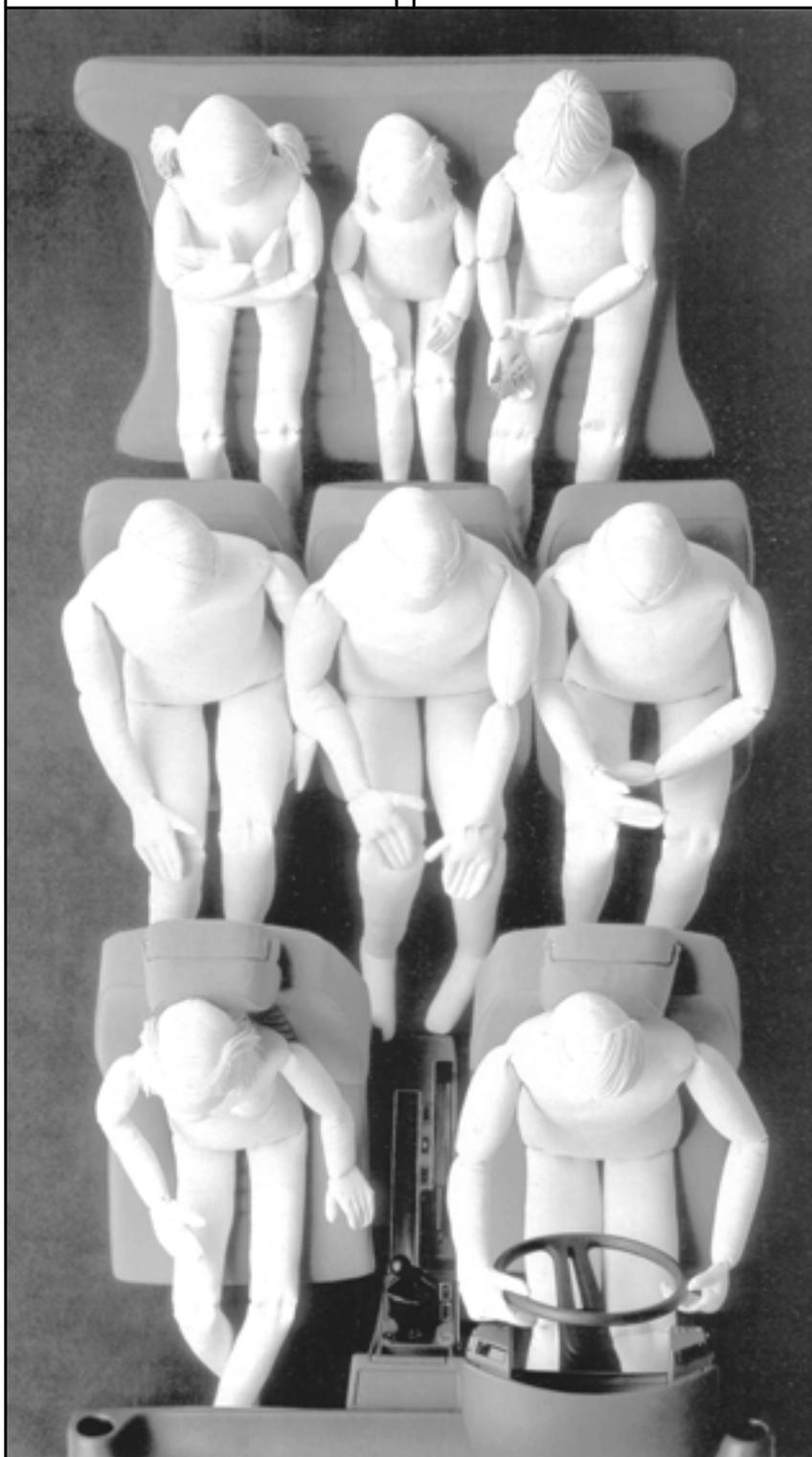
Dall'estate del medesimo anno furono migliorate pure le motorizzazioni a benzina, con l'introduzione di un nuovo motore con cilindrata aumentata a 2500 (tipo M 25/659) da 138 CV DIN.

La gamma disponeva pertanto dei modelli: Break 20, Familiare 20, Break 25 TRI (tipo MA serie NJ), Break 25 D, Familiare 25 D e

Break 25 TRD Turbo (tipo MA serie NC).

L'anno modello 1985 (a partire dall'estate del 1984) non presentò variazioni nel listino delle Break e Familiari.

La maggiore novità riferibile **all'anno modello 1986** nella gamma Citroën riguardò l'aggiornamento di tutti i modelli della CX con la comparsa della Serie 2.





buratore denominato J 6 TA 500, dotato di una potenza di 115 CV DIN, con telaio tipo MA serie NS), assieme alle Break 25 RD e Break 25 TRD Turbo 2.

L'anno modello 1989, a partire dall'estate del 1988, fu l'ultimo che vide prodotte sia le berline che le

Tutti i modelli di questa famiglia furono soggetti ad una cura di ringiovanimento.

Del resto, le leggi di mercato imposero, dopo dodici anni, un aggiornamento estetico più vistoso rispetto a quelli cui era stata sottoposta in passato.

A tale proposito esistono due scuole di pensiero: gli esteti, che non rinnegherebbero mai la Serie 1, ed i modernisti che accolsero con entusiasmo la Serie 2.

A mio modo di vedere si trattò di pura politica commerciale: le vendite cominciavano a calare: bisognava quindi provvedere dando una impronta nuova al modello.

Tutto sommato il risultato fu più che buono, inoltre, l'abbondante uso di profili in plastica, pur discutibili, avevano l'indubbio vantaggio di proteggere meglio la vettura in caso di piccoli urti.

Per quel che riguardava gli allestimenti interni vi fu un palese miglioramento: citiamo soltanto i pannelli delle porte, finalmente degni del veicolo.

Il cruscotto, pur aggiornato per la presenza di elementi circolari, non stravolgeva la sua identità, mantenendo l'originale forma a lunula.

L'occasione del rinnovamento della gamma portò a nuove denominazioni commerciali.

Ritroviamo così la Break 20 RE, la Familiare 20 RE, la Break 25 TRI, la Break 25 RD, la Familiare 25 RD e la Break 25 TRD Turbo.

Tuttavia, sia le sigle dei motori, che quelle dei telai restarono immutate.

L'anno modello 1987 portò una novità nel listino delle Break e Familiari.

Infatti, in concomitanza con il miglioramento tecnico, riguardante sia i propulsori a benzina, sia quelli Diesel, dovuto all'introduzione di un nuovo turbocompressore con scambiatore aria-aria (Turbo 2) venne lanciata la CX 25 Diesel TRD Turbo 2 (tipo MA serie MV) con il motore siglato M 25/669, che raggiungeva la potenza di 120 CV DIN.

L'anno modello 1988 vide una riduzione dei tutti i modelli in listino comprese la versioni Break.

Scomparvero infatti le versioni Familiari, e le motorizzazioni 2000 benzina.

La gamma venne organizzata nel seguente modo: la inedita Break 22 RS, (equipaggiata di motore a benzina di 2165 car-

break CX.

Nella primavera del 1989 venne infatti lanciata la XM che avrebbe completamente sostituito la CX dall'estate del 1991 con la comparsa delle sue Break.

Comunque, quale canto del cigno, venne reintrodotta una Familiare nella versione 25 RD, mentre erano ancora disponibili le Break 22 RS a benzina, le 25 RD e le 25 TRD Turbo 2 la cui produzione si interruppe però nel maggio del 1989.

L'anno modello 1990 vide il cambio di denominazione: tutti i modelli sopravvissuti si chiamarono Evasion e vennero prodotti dal carrozziere Heuliez a Cerisy.

Ritroviamo quindi la CX Evasion 22 a benzina, (tipo MA serie NS), la CX Evasion 25 diesel Break, (tipo MA serie MN), la CX Evasion 25 diesel Familiare (tipo MA serie MN), ed infine la CX Evasion 25 diesel Turbo 2 (tipo MA serie NV).

Siamo all'epilogo: **l'anno modello 1991**, a partire dall'estate del 1990 fu l'ultimo di vita della CX nella versione Evasion.

La gamma rimase identica a quella dell'anno precedente ed uscì mestamente di scena facendo posto alla Break XM.



PIU' UNICA CHE RARA

Di Maurizio Venturino

L'oggetto di codesto servizio, che conclude le pagine dedicate alle CX Break, racchiude in sé diverse particolarità, sia per la sua storia, che per le caratteristiche tecniche.

Dobbiamo partire da lontano: a chi scrive è sempre piaciuto distinguersi dalla massa, per questo motivo viaggia con Citroën d'epoca, e sarà lieto di farsi un poco di galera quando chi ci governa approverà la ventilata legge sulla rottamazione obbligatoria per i veicoli di età superiore ai dieci anni.

Questa assurdità non è una invenzione, bensì una notizia riportata dal Corriere della Sera di sabato 21 settembre 2002, che riferiva una proposta del ministro dell'ambiente Matteoli, il quale, evidentemente, circola a spese nostre su vetture (nuove) ministeriali, con tanto di scorta al seguito.

A tal proposito: forse tre macchine, seppur catalizzate, inquinano di più di una senza catalitica...

Ma lasciamo stare le polemiche e veniamo a noi.

Antefatto.

Tornando indietro di diversi anni, in un colloquio telefonico con il Presidente dell'IDéeSse Club venne sollevato un problema: avremmo mai noi potuto abbandonare questa valle di lacrime a bordo di una banale Mercedes o Volvo, dopo aver viaggiato per tutta la vita in Citroën?

Sicuramente no!

Vi erano solamente due possibilità: o diventare immortali, oppure trovare un veicolo adatto alla bisogna.

Forse era più semplice perseguire la seconda ipotesi (sulla prima stiamo lavorando!).

Ci si mise così alla ricerca di

una DS adeguata alle nostre esigenze, e, con pazienza, se ne scovò una nel modenese, ormai dimessa, (evidentemente anche i defunti seguono le mode), ma ancora in perfetto stato d'uso, purtroppo non in vendita.

Successivamente ne saltò fuori anche un secondo esemplare appartenente ad un Socio dell'IDéeSse Club.

Il problema dell'ultimo viaggio in ambiente comodo e confortevole poteva dirsi risolto.

Dopo alcuni anni, nacque il CX Club Italia, ed ero alla ricerca di un veicolo che potesse fungere da auto di rappresentanza da adoperare in occasione dei raduni, non volendo sfruttare la mia 2000 Pallas del 1979.

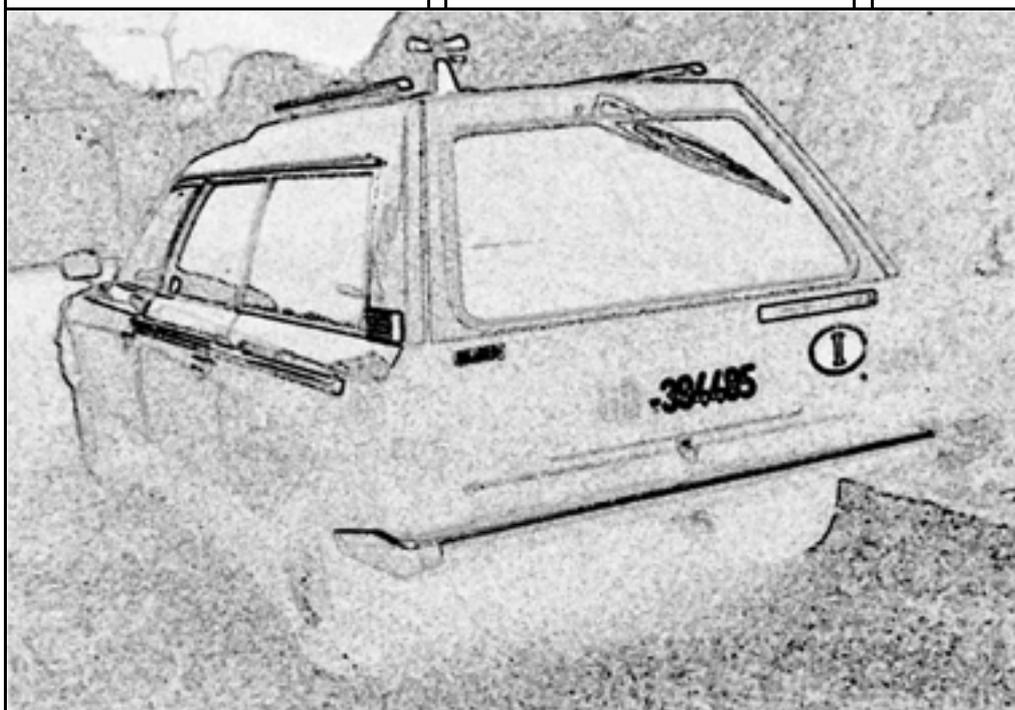
Serviva un pezzo in grado di colpire, che si riconoscesse immediatamente quando era sul luogo dell'incontro, cogliendo la fantasia del pubblico.

Memore della fama raggiunta dal nostro Presidente Cotti, ormai noto ovunque come "quello dell'ambulanza", mi stavo orientando verso un'ambulanza CX,

anche perché la reperibilità era ancora relativamente buona, sia per i modelli con i paraurti in acciaio, ed ancor di più per la serie due.

Quando ero quasi sul punto di portarmi a casa un modello del 1991, perfettamente attrezzato, ecco la svolta.

Mi giunge una telefonata dalla provincia di Pistoia da parte di un impresario di onoranze funebri, che, avendo avuto il mio numero da un amico della zona, voleva sapere se a qualcuno del Club





sarebbe potuta interessare un'auto funebre.

La fortuna di non essere superstiziosi: un carro CX!

Anche in questo campo saremmo stati in grado di rivaleggiare con i cugini dell'IDéeSse Club! Sospese le trattative per l'ambulanza conclusi velocemente l'affare, anche perché il prezzo era molto ragionevole.

Quando ne venni in possesso scopersi che la sua rarità non consisteva solamente nella trasformazione in "auto funebre (per trasporto salme)" come risulta dal libretto, ma soprattutto nel fatto che si trattava di una break diesel(!) anno modello 1976 (felaio MA serie MH numero 00M-H1339, perciò presumibilmente fabbricata alla fine del 1975), conseguentemente, al momento, la più vecchia censita in Italia.

Inoltre, preso da curiosità "necrologica", effettuai indagini dalle quali sembrerebbe che, su scala nazionale, di tali modifiche ne siano state fatte meno di dieci, e che questa sia l'unica sopravvissuta.

Naturalmente la mia pignoleria mi impose di sottoporla ad un restauro totale cercando di eliminare ciò che, nel corso degli anni, aveva alterato l'originalità. Il risultato, dopo oltre un anno di lavoro, mi pare possa essere giudicato soddisfacente, anche se con qualche piccola imperfezione dovuta alla difficoltà nel reperimento di alcuni particolari, che si cercherà di eliminare col tempo.

Orbene, siccome la documentazione fornitami dal vecchio proprietario comprendeva pure il libretto di idoneità sanitaria valido fino al maggio 2002, che naturalmente ho provveduto a rinnovare, il carro è pronto all'uso, quindi, cari amici, si accettano prenotazioni...

GS, UNA MEDIA DI CLASSE

Di Carlo Ottone

Gli anni '70 stavano per fare la loro comparsa e Citroën cerca ancora un'andatura di crociera.

Sorpassata dai suoi concorrenti, quali Simca e Peugeot, si ritrova in coda al gruppo e nemmeno l'acquisto di Panhard ha migliorato la salute finanziaria dell'impresa. La Citroën resta ancora sui modelli del passato con una gamma tirata dalle piccole bicilindriche (2CV, Dyane o Ami6) alla grossa DS.

Dal tutto al niente.

In questo periodo è infatti sulle berline di media cilindrata che si consuma la battaglia in tutta l'Europa.

Per colmare questo vuoto e sperare di riconquistare parti di mercato caduto al 17% nel 19-69, in "Quai de Javel" si dovette reagire energicamente. Cominciarono i primi tentativi di realizzare una 1000/1100cm³ che manca fortemente dall'inizio degli anni sessanta.

A quell'epoca il prototipo C-60 non era ancora che uno studio di stile, un incrocio snaturato tra un'Ami6 (ancora nella scatola) e una DS con un gruppo ottico tipo due fari Panhard.

Ma la messa a punto della DS e la difficoltà raccolte al lancio dell'Ami6, poi della Dyane, portarono questo progetto nel dimenticatoio. Questo fino alla metà degli anni sessanta.

A questo punto Citroën non può più fare errori su di una fascia di mercato che è letteralmente esplosa, rappresentando nel solo mercato francese il 70% delle vendite.

Peugeot si è sistemata con la 204, Simca naviga sull'onda

del successo dell'Aronde e dopo con la sua 1300, Renault prepara la sua R16, più confortevole e più evoluta che la sua vecchia R8.

E' l'ora della berlina media capace di trasportare cinque passeggeri a 140/150 KM/h con una comodità degna di un'ammiraglia.

Flaminio Bertoni scomparso, il progetto F (quattro cilindri boxer, carrozzeria con portellone, sospensione classica non facente appello all'idraulica) è stato abbandonate nell'Aprile 1967, i costi di produzione erano troppo elevati e la linea appariva troppo simile alla Renault 16, sebbene questa fosse stata disegnata dopo il modello Citroën.

Nonostante ciò l'idea perdura nella figura di Pierre Bercot e così il progetto G riprende le grandi linee del progetto F. L'ufficio studi di Robert Opron spronato dalla concorrenza italiana di Giugiaro, creerà in meno di sei mesi quello che diverrà poi la GS, che s'ispira alla lontana a uno studio di Pinin Farina per British Leyland. La GS fu presentata alla stampa il 24 Agosto 1970 in due allestimenti: Confort e Club.

Essa taglia di netto con la produzione dell'epoca a causa della sua importante superficie vetrata (sei capaci vetri laterali), del suo parabrezza fortemente inclinato, della sua calandra a nido d'ape, dei suoi parafranghi posteriori i cui bordi inferiori risalgono leggermente per permettere lo smontaggio delle ruote, dei suoi pneumatici da 15 pollici e delle sue maniglie delle porte incassate.

Anche l'interno è innovativo con il suo tachimetro a tamburo ro-



SPACXZIO

tante dietro una lente, due piccoli aeratori tonde orientabili che permettono di dirigere l'aria anche sui vetri laterali anteriori.

Il volante monorazza lascia intravedere un cruscotto relativamente completo che, oltre al tachimetro, prevede un contagiri poco leggibile (nell'allestimento Club), una batteria di spie (luci di posizione, insufficiente pressione olio motore, fari di profondità, lunotto termico, indicatori di direzione, insufficiente pressione circuito idraulico), un voltmetro, un indicatore del livello del carburante, un contachilometri parziale e un contachilometri totale e, infine, un orologio.

La leva del cambio è sul tunnel (anche se su certi studi della Citroën, si era pensato di metterlo a mensola... al posto del freno di stazionamento).

Il motore è il quattro cilindri boxer raffreddato ad aria, montato davanti all'asse anteriore.

È composto da un albero a camme in testa per ogni fila di cilindri, ognuno mosso da una cinghia dentata.

Le valvole sono a V e mosse da bilancieri, l'alimentazione è assicurata da un carburatore doppio corpo Solex.

Ha un alesaggio di 74mm per una corsa di 59mm solamente, la cilindrata non è altro che 1015cm³ con un livello di compressione molto elevato di 9:1. Questo piccolo motore non sviluppa infatti più di 55ch DIN a 6500 giri/min e risulta volontariamente imbrigliato; però essendo interamente in lega leggera, si può definire un motore decisamente moderno per l'epoca. Soprattutto la sua architettura gli permette di essere posizionato molto in basso, permettendo così di abbassare il punto di gravità aumentando sensibilmente la tenuta di strada.

Il cambio di velocità è a quattro rapporti tutti sincronizzati ed è interamente nuovo.

Le sospensioni sono idropneumatiche con quattro sfere, come sulla DS, due barre stabilizzatrici prendono posto anteriormente e posteriormente.

Lo sterzo è a cremagliera. I freni a quattro dischi (due davanti all'uscita del differenziale, due dietro all'interno delle ruote) assistiti dalla riserva di pressione dell'impianto idraulico.

La versione Club si distingue essenzialmente dalla versione base, battezzata Confort, per

delle finiture in più: fari allo iodio, due luci di retromarcia, profili dei vetri cromati, porta-carte sui fianchi dei sedili anteriori, sedili ribaltabili completamente, retrovisore interno con la posizione: giorno- notte...

Nel mese di Marzo 1971, al salone di Ginevra, fa la sua apparizione una versione dotata di cambio semi-automatico a tre rapporti chiamata "Convertisseur". Eletta vettura dell'anno 1971, la GS trova immediatamente i favori del pubblico con 12.620 vetture ordinate tra il mese di Ottobre e la fine dell'anno.

Tutto questo malgrado i cronici problemi di gioventù di una Citroën; la marca del "Double Chevrons" infatti, è risaputo che testa i suoi ritrovati tecnici sulla propria... clientela.

I primi motori infatti, soffrono di gravi problemi agli alberi a camme; essi, mal trattati, si usuravano precocemente, provocando così rotture di motori e un sensibile arresto delle ordinazioni di autovetture.

Altrettanto noioso problema era causato dalla disposizione del carburatore, molto lontano dalle pipe d'immissione, che creava, ai bassi regimi, fenomeni di con-





densazione del carburante lungo le pareti delle pipe stesse, finendo per dar noie al motore, essenzialmente a freddo, con l'aggravio del fatto che l'uso dell'avviamento a freddo peggiorava le cose.

Ma questa volta Citroën reagirà prontamente.

In tutti i casi più rapidamente che sulla DS dove ci vollero per la messa a punto... dodici anni! Nel Marzo del 1971, fa la sua comparsa una spia con doppia funzione, che controllava sia l'eccessiva temperatura olio motore, sia l'eccessiva usura delle pastiglie freno anteriori.

Nel mese di Luglio del 1971 ci fu la presentazione della familiare (break), di una berlina commerciale (chiamata appunto Commerciale) e di una break commerciale (Service), quest'ultima disponibile sia vetrata sia con pannelli metallici al posto dei vetri. Questi modelli sono disponibili in due allestimenti: Confort e Club.

Sulle break e la commerciale, il divanetto posteriore è ribaltabile in opzione senza supplemento di prezzo.

La break Service, che sarà commercializzata dal Gennaio 1972, adotta una carrozzeria tre porte e non ha divanetto posteriore. Nell'allestimento Club è presente una curiosa superficie vetrata composta da un unico cristallo che si estende dal montante posteriore fino alla portiera anteriore laterale e un piano di carico ricoperto di compensato.

Sempre in Gennaio, su tutti i modelli, nuove maniglie interne (per rimpiazzare quelle che erano ideate su modello di quelle dell'Ami8) e nuovo appoggia-braccio (sulla Confort sono ancora presenti delle maniglie timentibene al posto dell'appoggiabraccio).

(fine della prima parte)

CONFRONTO SM-CX TURBO

Tratto dalla Rivista dell'SM Club de France n° 47 (11/99)
A cura della Redazione

Questo faccia a faccia non è uno scontro tra un coupè ed una berlina estremamente differenti, bensì una ricerca dello spirito e della personalità delle automobili Citroën.

Attraverso l'articolo cerchiamo di trovare le affinità e la discendenza della CX dalla SM.

Per questo paragone abbiamo scelto, nell'ambito della gamma CX il modello più riuscito: la CX 25 GTI Turbo.

Assieme alla Prestige, è il modello più ricercato dagli amanti della Citroën.

Per meglio conoscere questo modello di CX analizzeremo due anni modello: il 1985 ed il 1986.

In effetti, con l'anno modello 1986 la CX subì delle profonde ed importanti modifiche interne ed esterne.

LA LINEA, LO STILE

Le due vetture sono di taglia molto simile (SM 4,89 e CX 4,65 metri).

La CX è la prima Citroën ad inaugurare la posizione trasversale del cambio ed il motore inclinato anteriormente di 30°.

Questa posizione del gruppo motopropulsore riduce considerevolmente la lunghezza del cofano anteriore.

E' allora possibile alloggiare due porte senza aumentare il passo della vettura.

I due veicoli hanno una altezza del tetto molto bassa e simile.

Questo sarà uno dei rimproveri dei clienti della CX.

Infatti con la XM la Citroën aumenterà di 13 centimetri l'altezza del tetto.

Le linee generali della SM sono della curve molto tese, che donano femminilità alla vettura.

La CX inaugura uno stile più spigoloso e rettilineo, sottolineato dalle pieghe della carrozzeria. Queste addolciscono la linea generale.

L'anno modello 1985 è più omogeneo.

Faccia a faccia: parità

L'INTERNO

La seduta è bassa su entrambe le vetture, i sedili sono più rigidi sulla SM.

Le due vetture hanno i sedili anteriori provvisti di appoggiatesta.

Gli schienali sono avvolgenti.

Il sedile di guida della CX è equipaggiato di un regolatore di altezza di uso più semplice rispetto a quello della SM.

Nella SM si è circondati da un ambiente più lussuoso, specie in confronto alla CX del 1985.

Nella CX la plastica ad imitazione dello skai abbonda, sia sui pannelli delle porte che sul cruscotto.

Per l'anno modello 1986 la CX beneficia di un miglioramento nell'abbigliamento interno, con un minor uso di plastica.

La consolle centrale della CX riprende quella della SM, inclusa la posizione della leva del cambio, del freno a mano, ed il comando del condizionatore.

La leva della regolazione delle altezze è anch'essa sulla consolle centrale.

Per la SM e la CX del 1986 l'alloggiamento dell'autoradio è nella medesima posizione: vicino al freno a mano ed in posizione verticale.

I comandi degli alza cristalli sono sulla consolle in entrambi i modelli (CX 1985).

La CX inaugura un nuovo stile di cruscotto: l'era del satellite.



SPACXZIO

Una volta di più è l'era della plastica.

I pulsanti sono rimpiazzati dai satelliti.

Come la SM la CX non possiede il ritorno automatico dei lampeggiatori in uscita dalle curve.

La strumentazione è completa sia sulla CX che sulla SM.

La CX è in più equipaggiata con un manometro della pressione dell'olio ed un manometro della pressione della sovralimentazione.

PIACERE DI GUIDA

La chiave di contatto della CX è posta alla sinistra del piantone dello sterzo.

Una volta in moto la CX è molto meglio insonorizzata rispetto alla SM grazie al sistema dei falsi chassis.

Tutti gli organi meccanici sono fissati a questi falsi chassis che a loro volta sono fissati alla scocca mediante silentbloccs.

La CX non è una vettura a scocca autoportante.

dalle XM.

La frizione è molto dura sulla CX fatto spiacevole in caso di marcia in colonna.

Sulla strada il motore della CX ha una coppia molto generosa, in cambio non ha il brio paragonabile a quello del cuore italiano della SM.

Il motore della CX è l'ultima evoluzione di quello della DS 23 IE.

Sulle strade di montagna la CX del 1985 ha un notevole rollio, la SM presenta un comportamento



Con l'anno modello 1986 gli indicatori ad ago della temperatura dell'acqua e dell'olio lasciano il satellite principale e sono rimpiazzati da un dispositivo a lettura digitale (temperatura dell'olio, dell'acqua, ora od ordinatore di bordo e temperatura esterna) che funziona male: fessure della plastica e problemi di connessione dei cristalli liquidi. Il volante sembra grande sulla CX.

Faccia a faccia: vantaggio SM

La leva del cambio della CX ha una escursione notevole, l'inserimento delle marce risulta meno preciso.

La SM, che dispone di un complesso dispositivo di rinvii, ha un passaggio di velocità più preciso e più gradevole.

La CX è equipaggiata con un Diravi meno diretto rispetto a quello della SM, tuttavia numerosi guidatori non si abituarono mai allo sterzo della CX.

Per tale motivo il Diravi sparì

più sano.

Con l'anno modello 1986 la CX mota delle barre antirollio maggiorate e ciò fa sì che il comportamento della vettura sia migliore rispetto a quello della SM.

Il cambio di velocità della CX è lento nei cambi rapidi di marcia, il cambio della SM si presta meglio ad una guida sportiva.

La frenata della CX, malgrado la scomparsa del famoso fungo, ha mantenuto la potenza e la sensibilità.



Il pedale del freno si trova al di sotto di quello dell'acceleratore. Questa specificità Citroën rimane anche dopo la DS.

In effetti, in caso di frenata d'emergenza, è sufficiente ruotare il piede destro dall'acceleratore verso il pedale del freno, senza bisogno di sollevarlo.

Guadagno di tempo di reazione e quindi guadagno di sicurezza. L'impianto di illuminazione della CX è migliore.

Faccia a faccia: parità.

L'OCCHIO DELL'AMATORE

Le due vetture hanno motori molto differenti, ma che sviluppano la medesima potenza: 170 CV.

La SM ha un motore che ottiene la sua potenza grazie ad un elevato regime di rotazione: 6000 giri/minuto.

All'opposto la CX sviluppa la potenza grazie ad una coppia generosa: 300 N/m (30 m/kg).

In autostrada la CX da maggior piacere.

La SM si rifà sulle piccole strade sinuose.

Non è raro incontrare una CX 25 GTI Turbo che ha percorso più di 200/300 mila chilometri con lo stesso motore.

Il motore della CX è l'ultima evoluzione del motore D della DS 23 IE (con modifica della corsa e dell'alesaggio, cambiamento del senso di rotazione, modifica della coppa, inclinazione del motore al fine di abbassare la linea del cofano).

Il cambio è l'elemento meccanico più debole per l'usura degli ingranaggi della quinta.

I problemi più importanti della CX sono di natura elettrica.

In effetti l'accensione è elettronica integrale, senza ruttore, di marca Delco, governata da captatori ed un calcolatore AEI.

L'iniezione è ugualmente elettronica come sulla SM, ma con in

più un debimetro.

Questo modo di gestione del motore è stato montato per la prima volta da Citroën sulla CX GTI del 1984.

Tutti i motori a benzina utilizzano al giorno d'oggi tale sistema di gestione interamente elettronico.

Sulla CX ciò non è garanzia di sicurezza.

In effetti i principali guasti provengono dai captatori di rotazione del motore, dalla regolazione della farfalla del debimetro, dal calcolatore, dai relais e dalle connessioni elettriche.

I calcolatori di accensione e di iniezione sono quindi modificati.

Attualmente i calcolatori di accensione, iniezione, ABS, comando delle sospensioni dispongono di una unione di comunicazione.

In caso di guasto, con l'aiuto di un dispositivo collegato ai calcolatori si interroga il mucchio di difetti e la diagnosi viene facilitata.

Sulla CX non è così.

Un guasto al calcolatore o al captatore può richiedere giorni di ricerche.

A peggiorare il quadro, il circuito elettrico utilizza un numero considerevole di relais.

Questi sono posizionati sul passaruota anteriore sinistro sotto il fanale.

Per facilitarne l'ossidazione la batteria è posta al di sopra!

La corrosione della carrozzeria della CX è limitata perché a

partire dal 1983 l'officina di Aulnay dispose di un impianto di cataforesi dei telai.

Solo il pavimento all'altezza dei sedili anteriori verso il cofano ed il margine inferiore del cofano posteriore presentano punti a rischio ruggine.

I cuscinetti posteriori della CX superano raramente i 150.000 chilometri.

L'insieme dei tubi idraulici dell'assale posteriore si ossida facilmente.

Gli interni della CX anno modello 1986 sono migliorati rispetto a quelli del 1985, dove la plastica si crepava e i pannelli delle porte si staccavano.

La stoffa dell'imperiale si scolla staccandosi dalla colla che la lega al tetto.

Siano XWX o TRX, i pneumatici di entrambe le vetture sono molto costosi.

La CX è dunque una discendente della SM.

Dal 1974 al 1991 ne vennero prodotte 1.042.000, di cui 1-2.912 CX 25 GTI Turbo.

Per il quarto del prezzo di una SM si può acquistare una CX 25 GTI Turbo.

Non è raro riuscire a trovare modelli con meno di 100.000 chilometri.

In rapporto alla SM essa vi farà pagare la affidabilità del suo motore con i suoi malfunzionamenti elettrici, premessa di ciò che accadrà con la XM...

Paul Artaud





SERIE 1 O SERIE 2?

Di Mario Siccardo

Ok, la decisione è presa.

Il (novello?) Citroënista ha optato per una CX.

Adesso le quotazioni sono piuttosto modeste, ma destinate nello spazio di alcuni anni certamente a salire, si tratta indubbiamente di una Citroën al 100%, risultato materiale di idee, sogni, progetti e passioni, maturati in ambito Citroën durante anni in cui le grinfie Peugeot erano ancora ben distanti dal doppio Chevron.

Sono gli anni a cavallo tra i '60 e i '70, anni di vetture stupefacenti, anni di entusiasmi e di meraviglie; anni, pensate, in cui si poteva acquistare il massimo capolavoro di un grande artista figurativo italo-francese al prezzo di un'automobile.

Bene...a questo punto si tratta "solo" di orientarsi tra circa 100 modelli!

Ebbene sì, la CX durante la sua carriera produttiva lunga oltre 15 anni è stata commercializzata in oltre 100 versioni!

In altre e forse più precise parole, la CX ha avuto oltre 100 denominazioni commerciali differenti.

La prima scelta deve essere tra due insiemi di massima: Serie 1

e Serie 2.

La prima serie, o meglio quella che viene per comodità indicata come tale, ebbe una vita molto lunga: ben 11 anni essendo stata prodotta dal 1974 alla primavera del 1985.

Era caratterizzata dai paraurti d'acciaio cromato (quello anteriore provvisto di tamponi di gomma), dal tachimetro e dall'eventuale contagiri di tipo "bilancia pesapersona", ovvero con la scala mobile e l'indice fisso.

Unica eccezione: l'ultima GTI Turbo.

Provvista di strumentazione tradizionale ad aghi, aveva paraurti in tinta con la carrozzeria, comunque della stessa foggia di quelli cromati.

Altra evidente caratteristica estetica: la porzione di parafrangente posteriore asportabile sagomata in modo tale da formare un angolo acuto con il terreno, ovvero la linea, se così si può dire, "vira" verso l'alto.

Nell'estate del 1985, la presentazione della Serie 2: i paraurti d'acciaio con i grossi tamponi di gomma, giudicati anacronistici nel cuore degli anni '80, furono sostituiti da meno deli-

cati scudi in materiale sintetico, in questo modo il frontale venne reso di aspetto più semplice e moderno.

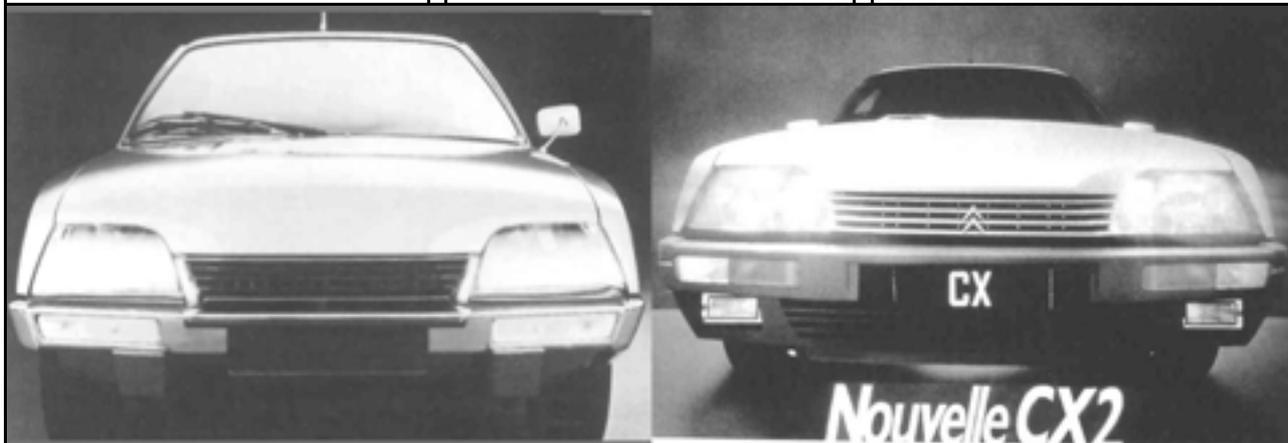
Le fiancate furono percorse da modanature più grosse, così come la base del portello posteriore, mentre le porzioni asportabili del parafrangente posteriore si presentarono quasi parallele al terreno e quindi più coprenti le ruote.

La grossa differenza con la Serie 1 però sono gli interni, completamente rivisti e d'aspetto molto gradevole, mentre la strumentazione è costituita da elementi circolari su tutte le versioni.

Che fare? Quale delle due serie preferire?

I puristi stravedono per la prima, che considerano più pura e classica, e guardano talvolta con sufficienza la Serie 2, evidentemente considerata più modaiola e meno elegante, opinione interessante e rispettabilissima, ma giova ricordare che in altri tempi puristi d'altro genere giurarono morte sicura al povero Gioacchino Rossini reo di avere infranto, con l'ouverture della "Gazza Ladra", schemi compositivi tradizionali e ben consolidati. In realtà, secondo me, non ci devono essere preconcetti e la scelta deve seguire solo i propri gusti e null'altro!

Non sono poi troppo d'accordo con chi consiglia solo le versioni





più prestigiose, Pallas, Prestige o Gti, anche perché le CX più semplici sono diventate le più rare: non ricordo di avere visto una 2000 Super anni '70 oppure una 20 RE anni '80, neppure al nostro raduno, ed è un peccato, perché sono anch'esse preziose nel testimoniare il percorso evolutivo del modello.

E' riduttivo avere un parco costituito unicamente da Pallas, Prestige e Gti; intendiamoci: stupende, ma la storia della CX è fatta anche di onestissime 2000 Confort, Athena o Reflex, ed è giusto che vengano conservate al pari delle altre.

Al raduno di Aprile a Monselice, fortunatamente, ho potuto ammirare una 2000 del 1975, meravigliosamente originale nella sua livrea oro metallizzato anzi "Sable Cendré" (AC 330), però niente "Super", niente "Athena"...e pensare che una 2000 anni '70 "sana" la potete avere per una cifra simbolica, preventivate un paio di milioni per un bel "tagliandone" e con una spesa paragonabile a quella necessaria per entrare in possesso di uno scooter usato, salvate un pezzo di storia della CX e, statene certi, ai raduni la vostra Citroën "vintage" sarà tra le più ammirate....

Mario Siccardo.



MODELLISMO

Di Maurizio Venturino



L'unica casa produttrice italiana che propose ai collezionisti la CX fu la Polistil, che alla fine del 1976, uscì con un modello in scala 1/25 dedicato alla 2200 berlina.

In metallo, con pianale in plastica, faceva parte di una collezione denominata "Alta Fedeltà", comprendente, tra gli altri, riproduzioni della Mercedes 450 SL, della Volvo 760 e della Citroën BX.

La vettura era contenuta in una scatola di cartone, fissata con elastici ad un semplice piedestallo di polistirolo.

La commercializzazione avvenne nell'ottobre del 1976, con numero di catalogo S 38, nelle livree blu oppure grigio.

L'esemplare è dotato di quattro aperture, di schienali anteriori reclinabili, è privo di molleggio ma ha le gomme in gomma.

La scala è rispettata: la lunghezza sfiora infatti i diciannove centimetri.

Analizzando l'esterno, la prima cosa che balza agli occhi è la sproporzione del tergicristallo, che sembra preso da un modellino equipaggiato con due spazzole ed adattato ad essere monospazzola.

E' infatti molto più corto di quanto in realtà dovrebbe es-

sere.

Il paraurti anteriore è totalmente cromato, le sue parti laterali sono prive della protezione di gomma, mentre è presente il listello di gomma sopra la targa, (fin troppo lungo), ma non colorato in nero (!).

I lampeggiatori e le luci di posizione sono completamente bianchi, separati tra loro da un piccolo rilievo.

La calandra è riprodotta bene, inclinata in basso verso il vano motore, peccato che gli Chevron non siano stati dipinti risultando così poco visibili.

I fanali anteriori, per quanto un po' piccoli, nel complesso meritano la sufficienza; non si vede però la guarnizione alla loro base.

Il cofano è ben riprodotto, compreso il rigonfiamento della presa d'aria, dove tuttavia le feritoie sono dieci invece di undici.

Nella vista laterale la figura è buona, se si eccettua l'eccessiva dimensione delle maniglie delle porte.

La giustificazione sta nel fatto che le due anteriori sono funzionanti: dotate di una piccolissima molla che fa scattare un meccanismo per mantenerle chiuse.

Il pannello di custodia, ovvia-



SPACXZIO



mente del colore della carrozzeria e non cromato per contenere i costi di produzione, riporta la scritta CX, sono ben visibili tre feritoie per il ricambio dell'aria nell'abitacolo (nella realtà sono quattro).

I gocciolatoi, pur riprodotti, sono anch'essi del colore della vettura.

Posteriormente il paraurti è cromato, privo di gomma sia sulla lama centrale, che sui baffi laterali.

A livello della luce della targa si trova una piccola protuberanza che serve per tenere bloccato il baule, impedendo l'apertura... accidentale.

La fanaleria è ben duplicata sia nelle dimensioni che nel disegno, peccato che sia completamente rossa.

Il cofano riporta, sulla destra, la scritta Citroën CX 2200, senza gli Chevron.

Dolenti note vengono dai cerchi: pur lavorando di fantasia non si può trovare la minima somiglianza con quelli reali.

Il pianale riproduce il falso telaio, il tubo ed il terminale di scarico, forse un po' troppo piccoli, ed il serbatoio del carburante.

Prima di passare all'analisi del vano motore e degli interni una curiosità: la targa: 4636 ME 75, si

riferisce al dipartimento di Parigi, ma con un numero ed una sigla adottati nel 1962!

Il vano motore è molto povero, quasi completamente occupato da una sommaria copia del propulsore, cromato ma decisamente insufficiente nella somiglianza; del filtro dell'aria e del condotto di aspirazione.

Si trova anche la batteria, anch'essa cromata (!), in una posizione assolutamente inconsueta, ma assai più agevole da sostituire che nella realtà.

Absolutamente assente il circuito idraulico: non si trovano né il serbatoio né la pompa ad alta pressione.

D'altronde il modellino è privo di sospensioni...

Nulla da eccepire sull'interno del baule posteriore: non vi era

nulla di più semplice da riprodurre.

Per ciò che riguarda i vetri vi sono da muovere appunti sia per ciò che riguarda l'anteriore che ha lo specchio retrovisore stampato, (trasparente), sia per ciò che riguarda quello posteriore, privo delle resistenze del lunotto termico.

Internamente è fin troppo semplice criticare il volante, che, pur molto simile all'originale, ha la razza alle ore 12, e risulta troppo staccato dal cruscotto.

Quest'ultimo merita la sufficienza, anche la lunula e le bocchette di ventilazione appaiono verosimili.

Buona la riuscita della consolle centrale: si riconoscono l'alloggiamento della radio, le bocchette di aerazione, il posacenere, il cambio con il soffiato alla sua base ed il freno a mano.

Ovviamente manca la leva di regolazione delle altezze, ma abbiamo già evidenziato come la vettura sia priva di sospensioni e di circuito idraulico, quindi...

I pannelli delle portiere sono semplicemente presso fusi (perciò non corrono il rischio di staccarsi...), ed evidenziano il bracciolo, la manovella che comanda i cristalli, i fori dell'altoparlante ed una tasca porta carte di foggia molto dub-





bia.

Nello stesso anno, utilizzando i medesimi componenti, la Polistil commercializzò anche un'altra versione della CX.

Era quella che partecipò nel 1976 al Rally del Marocco, targa-ta 139 ASS 75.

Di colore verde metallizzato si differenziava dalla precedente perché dotata di tutta l'attrezzatura utile nelle gare africane.

Sul tetto si trova una bagagliaia con la ruota di scorta extra, un faro supplementare e la lamiera per districarsi in caso di insabbiamento.

Anteriormente è provvista di quattro fari addizionali.

Posteriormente manca il paraurti, sono invece presenti due enormi paraspruzzi.

Le porte anteriori sono sprovviste del meccanismo a molla che ne consente la chiusura.

Ma, soprattutto è ricchissima di decalcomanie: numero di gara (O.C.E 18), con i nomi dei piloti: Deschaseaux e Plassard, ed innumerevoli scritte pubblicitarie: Citroën, Eurocasion, Total, SEV, Marchal, Cibié, Michelin, Pepsi Cola.

Nel giugno del 1976, questa vettura, strettamente di serie, giunse al quarto posto nella classifica generale.

A rigore, le foto di gara non corrispondono esattamente al modellino: la bagagliaia non si vede, i fari addizionali sono solamente due, non ci sono le lamiere che ricoprono parzialmente le ruote posteriori.

Ma, si sa, un oggetto che va in mano ai bambini deve stimolare la fantasia...

Entrambe le riproduzioni, per il momento, si possono trovare senza grossissime difficoltà presso le mostre scambio ad un prezzo accessibile.

LA POSTA

A cura della Redazione

Mal comune mezzo gaudio: questo potrebbe essere il titolo della lettera che riceviamo dalla Germania e pubblichiamo volentieri.

Da essa risulta palese come il problema dei ricambi non sia solamente italiano, ma sentito in tutta Europa (forse tranne che in Olanda dove vige il culto della CX).

Purtroppo dalla missiva si deduce che l'atteggiamento della Casa Madre tiene in poco conto la tutela della sua immagine e dei suoi appassionati, a differenza dei produttori automobilistici tedeschi, che continuano a fornire ricambi anche ben oltre i termini di dieci anni imposti per legge.

Cari amici della CX, guardando al futuro, la nostra passione per la CX ci creerà sempre più problemi, perché non mettiamo insieme le nostre comuni conoscenze nel reperire ricambi originali nuovi.

In Germania ci sono alcune possibilità di reperire ricambi in internet.

Ma non ho mai trovato informazioni riguardo club stranieri o riguardo bisogni e interessi di possessori stranieri di CX.

E sono interessato a tutti i problemi riguardanti la CX, anche le sue parti più piccole: al momento sto cercando di trovare tutti i pezzi necessari per revisionare il cambio della mia macchina.

La principale reazione del club tedesco è stata: perché non ne compri uno in buono stato ma usato?!

I tempi non sono ancora matu-

ri per interessi più profondi.

Ma la mia esperienza è: con i ricambi usati perdo il mio tempo.

Alcune riparazioni devono essere fatte due volte.

E, se non presto attenzione ai più piccoli particolari, il pezzo intero mi può sorprendere nel momento sbagliato.

Ma se ci presto attenzione, la CX può andare avanti ancora per un bel pezzo senza problemi.

Citroen Germania dichiara che non fornirà più ricambi originali in futuro.

Anche la CX - Basis di Karlsruhe non può soddisfare tutti i bisogni, specialmente se si sta cercando qualcosa ad un prezzo ragionevole.

Per alcuni anni sarà ancora abbastanza facile far girare le nostre CX, ma che dire riguardo i ricambi difficili da reperire?

Ricambi per gli interni?

Probabilmente non si troveranno più in giro, ma la speranza è l'ultima a morire!

Solo scambi internazionali di informazioni possono colmare questa mancanza, non siete d'accordo?

Io vorrei che le informazioni venissero condivise senza fini di lucro.

Se può ancora esistere una simile cooperazione, mi piacerebbe parteciparvi.

Ulrich Moelck

La seconda lettera ci giunge dalla Spagna e ci riempie di orgoglio (un po' di autocelebrazione a volte non guasta).

Evidentemente il nostro lavoro viene apprezzato anche da chi



non ha mai avuto modo di conoscerci personalmente, ma solo mediante contatti telefonici oppure tramite e-mail.

Espressioni di stima e di affetto come queste ci aiutano nel proseguire il lavoro intrapreso, ci infondono coraggio, e ci stimolano a migliorare nel tempo.

Un ringraziamento al Signor Garcia da parte di tutto il Consiglio Direttivo.

Gentilissimi amici del Club, scrivo per informarVi che, dallo scorso mese di settembre, mi sono trasferito, famiglia, barca, bagagli e ... CX! a Barcellona, in Spagna.

Poiché desidero mantenere la mia associazione al Club, anche se capisco che è un po' tardi per avvisarVi, vorrei se possibile ricevere i vostri dati per poter effettuare il bonifico e continuare a sostenere, anche se da lontano, la Vostra iniziativa.

La mia CX break sta destando qui, a Barcellona, grande stupefazione: infatti in Spagna pare che ne abbiano importate pochissime e, comunque, sinora a Barcellona ho visto soltanto due CX berlina di vecchio tipo e una break ultimo modello, molto malconcia.

Invece, ho avuto notevole facilità nel reperire alcuni ricambi nuovi: pastiche freni, fari anteriori, specchietto esterno...

La mia vettura inalbera ancora la targa originale, ma ahimè dovrò cambiarla appena assumerò la mia nuova residenza in Spagna.

Spero che possiate contarmi ancora tra i vostri sostenitori!
C o r d i a l i s a l u t i ,
Leonardo García De Vincentiis

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: cxclub@fiscalinet.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 25 GTI Turbo 2 anno 1988, canna di fucile, interni in pelle nera, 33.240 chilometri, radiato.

Messina Romeo.

Tel.: 095-7275296. (10/02).

VENDO

CX 25 D gennaio 1984, unico proprietario, tenuta bene.

Tel.: 335-5969241. (10/02).

VENDO

CX 2000 benzina, anno 1976, verde metallizzato, prima serie, senza servosterzo, perfettamente conservata. € 2.500.

CX GTI Turbo, anno 1984, bleu, paraurti in acciaio, 160.000 chilometri. € 3.500.

Tel.: 335-6453678. (RC 11/02).

VENDO

CX 25 Turbo 2, grigio metallizzato, perfette condizioni, raro, interni originali.

Tel.: 329-6242269. (RC 11/02).

VENDO

CX 2000 benzina Pallas, anno 1985, azzurro metallizzato, revisionata, ex GPL, causa inutilizzo.

Camassa Battista.

Tel.: 049-5590379. (11/02).

VENDO

CX 20 TRE Vip, anno 1989, grigio metallizzato, climatizzatore, 160.000 chilometri, ottime condizioni, revisionata ottobre 2002. € 1.500 trattabili.

Flavio.

Tel.: 348-7610148. (11/02).

VENDO

CX 2000 Pallas, anno 1977, bianca, 170.000 chilometri, da uso quotidiano, per collezione, impianto GPL nuovo, affidabilissima e perfetta in ogni particolare, gomme nuove, idraulica revisionata, circa 2.500 € spesi negli ultimi due anni in officina Citroen, con fatture. 3.500 €.

Tel.: 347-6733336 (mattino). (RC 12/02)

VENDO

CX TRE Vip, anno 1988, in buono stato, aria condizionata, di serie, cerchi in lega, impianto a metano, revisione marzo 2002, €1.600 trattabili. Roberto.

Tel.: 0376-668251,

e - m a i l : m a z z o c c h i .
gianluca@libero.it. (1/03)



VENDO
CX 25 TD interieur cuero negro
135.000 chilometri bien estado,
motor pierde agua. por ca. 500
euro ingoeicken@web.de
tel.004901626117769 (1/03)

VENDO
CX 25 TRD Turbo 2, anno 1987,
climatizzata, 196.000 chilometri,
custodita sempre in box, ottime
condizioni di interni e carrozzeria,
gancio traino.
Cortesi Iginio.
Tel.: 0131-811359
e-mail: iginio.cortesi@tin.it (2/03)

VENDO
CX 25 TD turbo 2, anno 1990,
mai incidentata, ottima di motore,
meccanica, carrozzeria e tappezzeria.
Libero Alberto. Roma
e-mail: mtrebla@libero.it (2/03)

VENDO
CX TRD, anno 1990 Turbo 2. grigio
metallizzato, ottime condizioni.
€ 5000,00 non trattabili.
Maurizio Balistreri.
e-mail: maurizio.balistreri1@virgilio.it (3/03)

VENDO
CX 20 Pallas anno 1989, colore
metallizzato, aria condizionata,
meccanica: rifatte testata e frizione
nel dicembre 2002.
Ottani Silvano.
Tel.: 059-281490/360-332454
(3/03)

VENDO
Ricambi per CX seconda serie.
Lugli Stefano.
Tel.: 338-4525808.

VENDO
Ricambi per CX, 2 CV Dyane.
Maggiolini Cesare.
Tel.: 06-70495207/335-5684491.
cesarbm@tin.it.

VENDO
Ricambi per CX Turbo 2 benzina.
Lucio.
Tel.: 340-7025778/329-2671148.

VENDO
Vari ricambi per DS, CX, SM.
Caofin Vittorio.
Tel.: 0423-497001. (11/02).

VENDO
4 cerchi in lega CX 25 GTI serie due.
Calvo.
Tel.: 0131-261867

VENDO
Motore 2500 GTI Turbo 1 con cambio
completo ed impianto di iniezione
completo. € 3.500.
Massimo.
Tel.: 0535-59711. (11/02).

VENDO
6 carcasse di gomme TRX 190/65 (4)
e 200/60 (2) 390 HR, cerchi in lega
TRX, sedili ant. e post. in velluto
grigio e nero spi-

gato per Turbo 2, cofano, catene da
neve per TRX o 185/14, o 195/70 14,
regalo motore turbo 1 diesel.

Davide Rebuffa. Biella.
Tel.: 0152-6370 (3/03)

RESTAURO
A 7 euro cadauna le vostre targhette
in metallo "Vip" rotte, per CX e BX.
Anche in blocco.
Charly.
Tel.: 338-7448268. (10/02).

CERCO
CX 2400 GTI oppure CX Prestige,
prima serie, paraurti in acciaio,
solo in buone/ottime condizioni.
Daniele.
Tel.: 049-8668439 (ufficio), 347-4294770.
(11/02).

CERCO
CX Bortoluzzi Alessandro, via
Mara, 48/C 31015 Conegliano Veneto
TV. (11/02).

CERCO
CX Fasani Carlo, via Franceschini,
111 25045 Castegnato BS
Tel.: 333-4805639. (11/02).

CERCO
4 pneumatici Michelin TRX 210/60
VR 390, anche solo con il minimo
battistrada per passare la revisione
o ancora se qualcuno fosse disposto
a prestarmele per qualche giorno.
Davide Rebuffa. Biella.
Tel.: 0152-6370 (2/03)

PROSSIMI APPUNTAMENTI

25-27 APRILE 4th Citroën Jumble raduno CX Passion (Belgio) info: Dimitri wolecinc@skynet.be

11 MAGGIO REGGIO EMILIA raduno riservato a ID-DS. Marchetti tel. 0522-284243/347-8275430

18 MAGGIO PIETRA LIGURE raduno GS, aperto a tutti i modelli Citroën. Ottone tel. 0362-550063/338-3840665

25 MAGGIO LEGNAGO raduno aperto a tutti i modelli Citroën. Pavan tel. 347-5366196

1 GIUGNO PAVIA raduno centenario Bertoni, Traction, 2CV, DS, Ami 6. Giovannelli tel. 0574-710128

29 LUGLIO -3 AGOSTO VINADIO 15° raduno internazionale 2CV. Grosso tel. 0171-384145

7 SETTEMBRE LATERINA raduno aperto a tutti i modelli Citroën. Allodola tel. 0575-898441

13-14 SETTEMBRE FERRARA raduno SM. Baiocchi tel. 0721-67553/0721-30615/329-6231824

19 OTTOBRE RADICOFANI raduno aperto a tutti i modelli Citroën. Giovannelli tel. 0574-710128

13 DICEMBRE SALTINO DI VALLOMBROSA Citroën con volante monorazza. Giovannelli tel. 0574-710128



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. Inviare all'indirizzo:

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

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.