Anno XXIII

SPACXZIO

Numero 44

50 anni con te!

Semestrale del CX Club Italia - Agosto 2023 - Direttore Responsabile Silvia Volpe - Redazione: Via Strozzi 4 35020 Pernumia (PD) Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Setteponti, 75/16 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

R.I.A.S.C.
Registro Italiano Auto Storiche Citroën

SPACXZIO
ANNO XXIII NUMERO 44
Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Silvia Volpe

Comitato di Redazione:
Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M. (Presidente e Resp. Rel. Est.)
Volpe S.

Hanno collaborato:
Albertini A.
Solimeno A.

Foto:
Albertini A. (collezione privata)
Baiocchi M. (collezione privata)
Marigo F.
Solimeno A.
Siti Internet (copertina)

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 APRILE 2024

CX Cinquant'anni a Retromobile……..……..3
Di Alfredo Albertini Giornalista e critico dell'automobile

DS Super1971 vs CX 25 GTi Auto 1986……..……...7
Di Mario Siccardo Presidente e Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

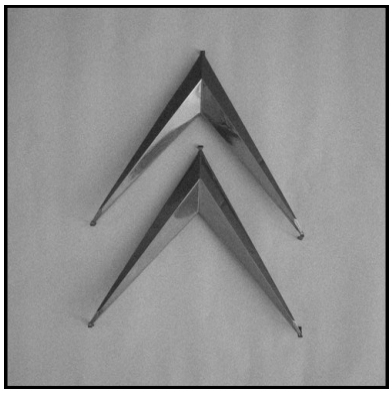
La fine del bel mondo citroënistico……...12
Di Maurizio Baiocchi

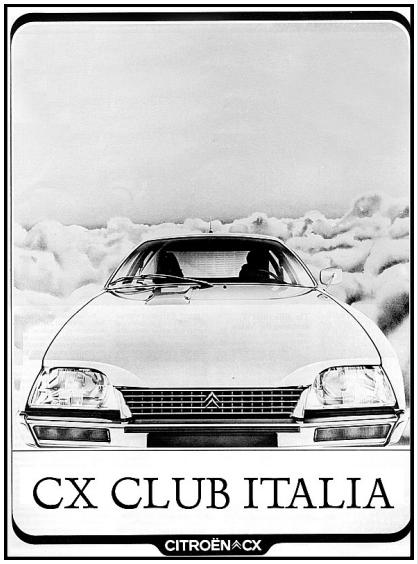
Citroën Axel: un quarantennale da ricordare o da dimenticare……16
Di Antonio Solimeno

La CX ELV/PRS1……. 19
Di Maurizio Baiocchi

CX: arzilla cinquantenne……..22
Di Francesco Marigo Vicepresidente CX Club Italia

Accessori ……24
A cura della Redazione





CX CLUB ITALIA
Club Aderente R.I.A.S.C.

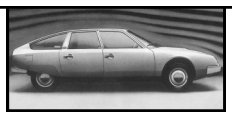
Consiglio Direttivo:
Presidente:
Mario Siccardo
Vicepresidente:
Francesco Marigo
Segretario:
Silvia Volpe

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Flavio Miglio
Carlo Ottone
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.



CX CINQUANT'ANNI A RETROMOBILE

Di Alfredo Albertini Giornalista e critico dell'automobile

L'edizione 2024 di Retromobile, il principale salone per le auto d'epoca francese e uno dei più importanti d'Europa, si è tenuto anche quest'anno a Porte de Versailles, alla periferia di Parigi.

***

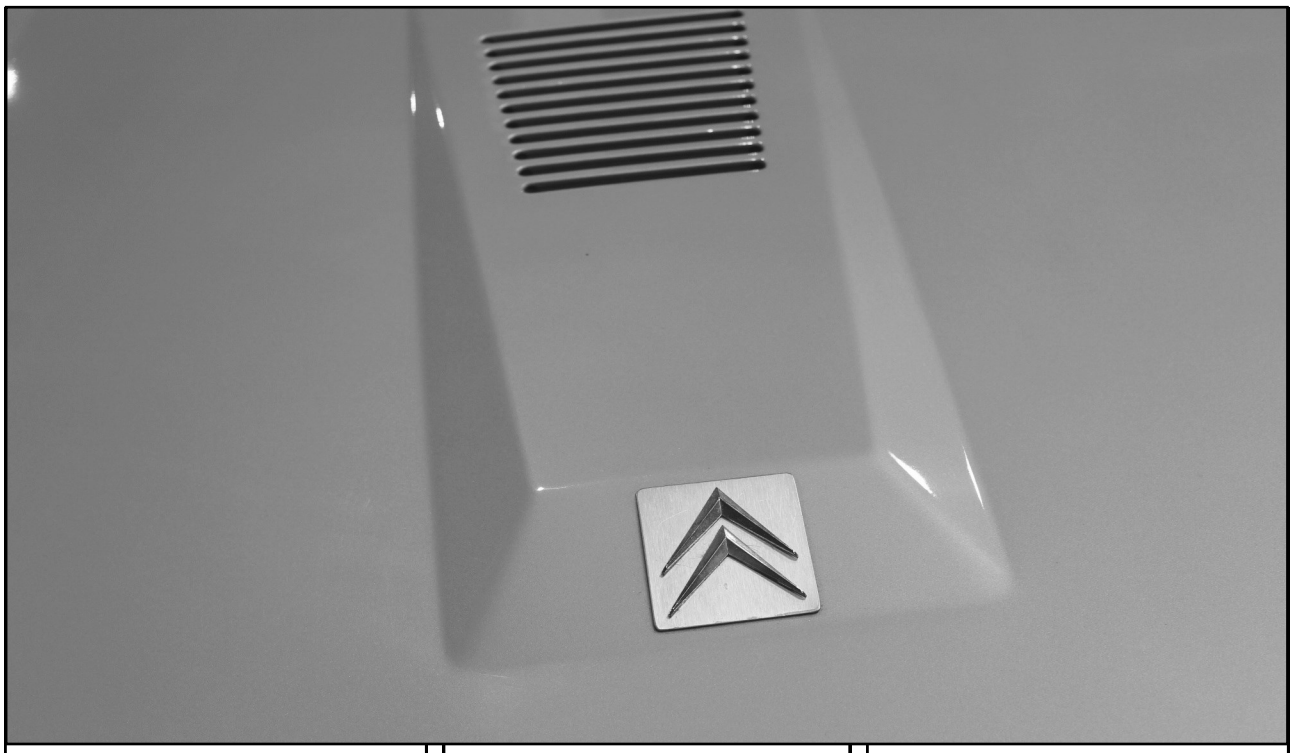
Oltre 130.000 visitatori hanno affollato i padiglioni tra il 31 gennaio e il 4 febbraio, ammirando vetture eccezionali e rare, ma anche utilitarie e diversi esemplari in vendita per tutte le tasche.
In passato, Aventure Peugeot Citroën DS, il ramo di Stellantis che si occupa dell'heritage ufficiale dei marchi associati, aveva sempre avuto un grande spazio nell'area principale accanto a Renault, Mercedes-Benz, Porsche e altri ancora.

***

Purtroppo, quest'anno la rappresentanza ufficiale di Citroën e dei marchi ad essa collegati è stata affidata solo alla buona volontà dei vari club di modello, relegati in uno spazio laterale, di minore impatto del precedente, senza più la boutique ufficiale dove gli appassionati potevano acquistare i gadget della Casa.
Ogni club ha esposto, di fatto, una sola vettura, e questo è stato un peccato proprio perché quest'anno ricorrono sia i cinquant'anni della CX sia i novant'anni della Traction Avant. Comunque sia, la passione dei vari volontari ha cercato di rimediare a questa soluzione che osiamo definire di ripiego.
Per quel che riguarda la CX, nell'angolo riservato al CX Club de France, era presente un esemplare di preserie, proveniente dal Conservatoire di Aulnay e

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.



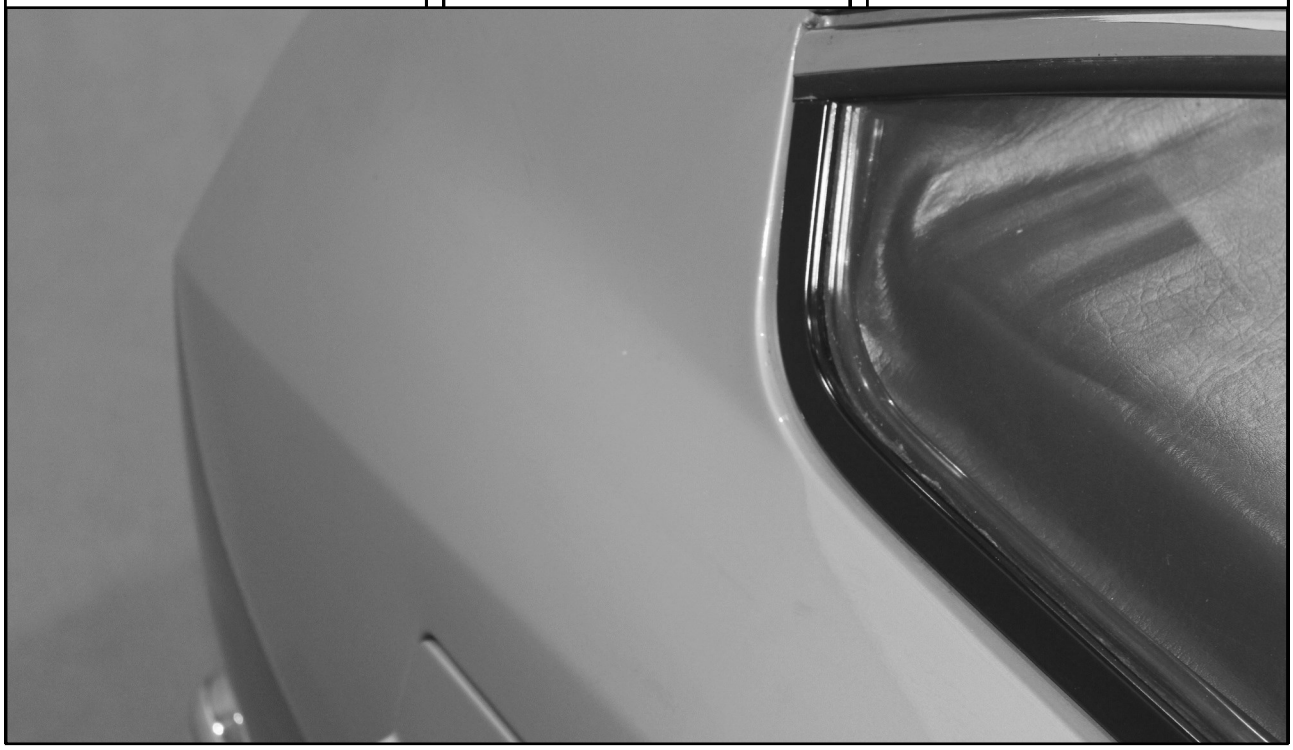
un tempo in uso al Bureau d'Études.

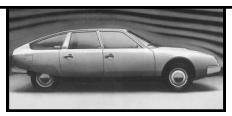
***

Di colore AC 330 Sable Cendré, questa CX 2000, davvero rara se non unica, era molto interessante perché presentava piccole variazioni rispetto a quella che sarebbe poi entrata in produzione.
Le differenze ci sono state raccontate da uno dei membri del club francese e riguardavano alcuni dettagli esterni e interni.

***

Per la carrozzeria, ci è stata fatta notare la presenza sul cofano dello stemma con il Double Chevron, poi eliminato; la mancanza del foro per l'antenna sul tetto; la diversa curvatura della lamiera in corrispondenza della parte posteriore del terzo finestrino.
Ci è stato anche detto che questo esemplare di preserie è l'uni-





co sopravvissuto di un piccolo gruppo allestito prima della produzione, in quanto tutti gli altri sono stati demoliti.

***

Del resto, la CX nella sua forma definitiva, derivava dal prototipo "L" di Robert Opron ed era già pronta nella sua forma definitiva nel 1972, come è dimostrato da una serie di foto dell'epoca nelle quali compare una CX con targa 1972 L 75 (finta), mascherina con due barrette orizzontali e cerchi tipo Pallas.

***

All'interno, la CX in mostra a Retromobile mostrava l'abitacolo della 2000, con sedili in vellutino nella parte superiore e fianchetti in skai, mobiletto centrale con vano per la radio posta in alto in posizione orizzontale e, subito sotto, la griglia dell'altoparlante (sarà presto sostituita da due bocchette circolari per la ventilazione).

***

Gli alzacristalli delle porte posteriori erano a manovella, come

avrebbero dovuto essere anche quelli anteriori: tuttavia, su questa vettura, erano già a comando elettrico, probabilmente una modifica fatta in fase di collaudo proprio per verificarne il funzionamento nel tempo e con l'uso.

***

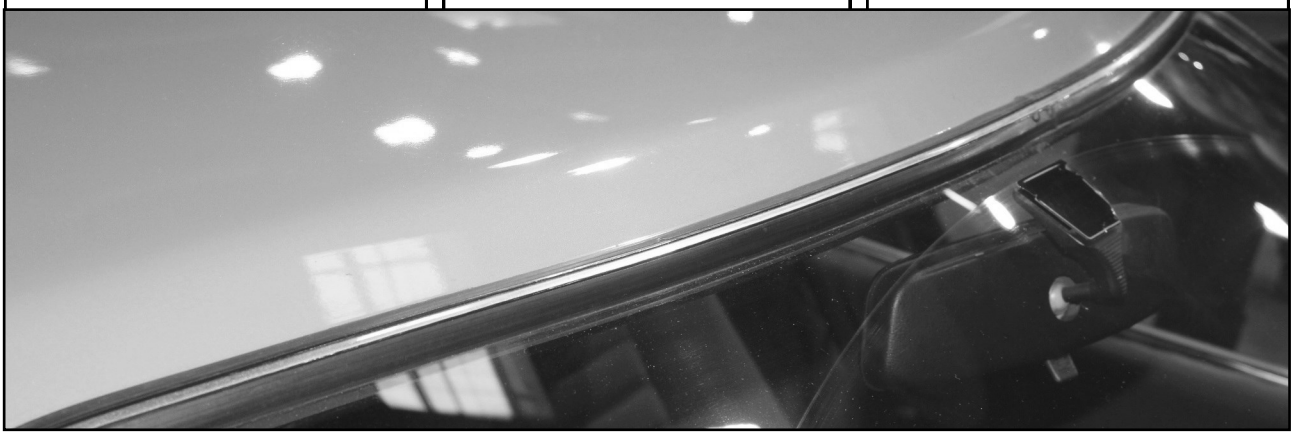
Ricordiamo che la produzione della CX è iniziata a giugno del 1974 nello stabilimento appositamente costruito di Aulnay-sous-Bois, vicino all'aeroporto Charles de Gaulle di Parigi, mentre la presentazione alla stampa avvenne in Lapponia in quello stesso mese.

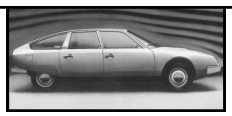
***

Il primo settembre, sempre del 1974, ventidue CX percorsero gli Champs Élysées per parcheggiarsi davanti allo storico salone Citroën, anch'esso dismesso qualche anno fa, così come è stata dismessa anche la grande fabbrica di Aulnay-sous-Bois.

A ottobre 1974 la CX verrà finalmente esposta in grande stile al Salone di Parigi da dove comincerà la sua lunga e felice carriera.

***





DS SUPER 1971 VS CX 25 GTI AUTO 1986

Di Mario Siccardo Presidente e Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Il confronto è un po' incoerente, lo so.
Per avere maggior senso compiuto andrebbe fatto tra due versioni di pari caratura e di pari livello cronologico di produzione nel proprio ambito.

***

Ad esempio, tra una DS 23 Pallas I.E. del 1975 e una CX 25 GTi Turbo 2 del 1989 oppure tra una DS19 del 1956 e una CX 2000 Confort del 1974.
Mi sono spiegato?
Credo di sì.

***

Però Marietto vostro quelle ha nei box e non può fare altrimenti che su quelle sviluppare la propria riflessione sui suoi mezzi.

Vediamo le particolarità dei due esemplari sotto la lente, iniziando dalla DSuper.
Il 1971 per la "gamme D" fu un anno-modello particolare: il secondo con il cruscotto unificato, l'ultimo con le maniglie a pulsante e il volante nastrato su tutte le versioni.

***

Maniglie ad incasso e volante mousse "biodegradabile" avrebbero fatto il loro debutto solo l'anno-modello seguente.
Fu anche l'ultimo AM a prevedere per la più costosa delle D "non DS" praticamente gli stessi interni della DS Confort, al netto delle plafoniere di dimensioni più ridotte.

A partire da AM 1972, DSpécial (italiana), DSuper e DSuper5 avranno tutte lo stesso allestimento purtroppo parecchio semplificato e di aspetto molto economico.

***

Siamo qui invece al cospetto dei bei pannelli delle portiere in stoffa con gli appoggiabraccia morbidi imbottiti, come detto, identici a quelli forniti sulla DS Confort.
La selleria, ultra-morbida, è corredata ai posti anteriori di grossi poggiatesta del tipo "poltrona del barbiere" un'opzione prevista all'epoca, ma quasi mai richiesta su versioni al di sotto dell'allestimento Pallas.
Ai posti posteriori, il divano comprende un grosso bracciolo estraibile.
Una volta seduti al ponte di comando, la sensazione visiva è quella di essere alla guida di

un'automobile inequivocabilmente del passato.

***

Tutto richiama un'epoca lontana: il volante monorazza "nastrato" duro e di aspetto retrò con la sua bella giuntura di metallo lucido alla base della corona, la strumentazione con le ingenue indicazioni circa le "distance d'arret" (chissà quanto veritiere allora, quasi sicuramente mendaci oggi), l'accendisigari con il suo inusuale pittogramma grafico a spirale e soprattutto la leva del cambio al volante; la DS fu una delle ultime automobili a proporre questa soluzione sino a metà degli anni Settanta.

***

La nota nicchia pensata per ospitare una piccola autoradio senza giranastri oggi sembra fatta di proposito per contenere il telepass.
A destra, di fronte al passeggero, lo sportello senza serratura del vano portaoggetti.
Le nuance della carrozzeria sono quanto di più classico ci sia per i primi due AM dei Settanta: corpo vettura Blanc Meije con tetto metallizzato Gris Nacré.
Una combinazione, a mio modo di vedere, molto gradevole ed elegante.

***

Essendo l'alimentazione somministrata da un carburatore, a freddo prima di girare la chiavetta di accensione, è bene "tirare l'aria" per consentire una maggior percentuale di benzina nella miscela.
Una volta in moto, al netto di qualche fisiologica irregolarità iniziale, la DSuper inizia il processo di sollevamento indotto dal circuito idropneumatico sino a portarsi alla posizione di normale marcia.

***

È confortante accendere i fari di profondità e vedere il ruotare del fascio luminoso riflesso sulla basculante del box di fronte mentre facciamo manovra per metterci in strada.

***

Una sorta di rituale check-test delle luci fatto prima di partire.
La posizione di guida è alta, ed è notevole il senso di dominio della strada; al semaforo gli automobilisti dei SUV che ci affiancano li troviamo seduti al nostro livello, impensabile per altre storiche del periodo.

***

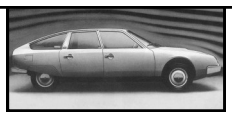
Il peso dello sterzo a veicolo fermo e su asfalto di media grana non è particolarmente esiguo, nonostante sia servoassistito.
Non esistendo all'epoca soluzioni tecniche in grado di mettere in relazione il dosaggio dell'assistenza con la velocità del veicolo, inevitabilmente il servosterzo della DS fu il risultato di un compromesso: per evitare un'eccessiva leggerezza in marcia, ad auto ferma lo sforzo resta significativo.
Nel traffico cittadino sulle prime è divertente essere oggetto di ammirazione dei nostri concittadini che ci indicano e fanno gesti di approvazione.

***

Alla lunga, soprattutto se per qualche ragione l'umore non è eccellente, tutta questa attenzione può diventare un po' fastidiosa…problemi della fama!
Lanciata la DSuper in strade a grande scorrimento o, meglio ancora, in autostrada, la marcia confortevole e rilassante (seppure un po' rumorosa) non ci deve fare dimenticare l'anzianità del mezzo: un progetto di settant'anni fa.

***

Le buone prestazioni, ancora oggi accettabili e che ci permettono qualche sorpasso birichino, devono sempre essere gestite dal buon senso di chi sa cosa sta guidando.



Soprattutto, si tenga conto degli spazi di frenata e della stabilità durante un'eventuale manovra di emergenza, circostanze che, pur essendo migliori di molte auto dello stesso periodo storico, non sono paragonabili a quelle offerte dalle auto di oggi.
Piacevole, ma questa è la mia soggettività, il cambio al volante: esso non solo è a portata di mano, ma la gestualità per manovrarlo trovo sia deliziosamente vintage.

***

La CX 25 GTi Automatique dell'AM 1986 era il top di gamma della berlina "corta" con disponibilità di trasmissione automatica.
Ad un livello di prezzo maggiore si collocava la versione sovralimentata, ma disponibile solo con cambio meccanico.
Siamo nel primo anno-modello della serie 2 e quindi, come da tradizione Citroën, non sono ancora avvenute quelle unificazioni di modello in direzione di una risparmiosa semplificazione.

***

Pur non avendo i "vip interiors" (*), le opzioni presenti nell'esemplare in esame sono la selleria in pelle, il tetto apribile elettrico, il bel metallizzato Beige Sphinx (previsto solo per due anni-modello curiosamente a cavallo del restyling: il 1985 ultimo della Serie 1 e il 1986 primo della Serie 2) ed il moderno dispositivo ABS per evitare il bloccaggio delle ruote in frenata.
Una rarità nel 1986.
L'estetica CX ha molti fans che la preferiscono a quella della DS.

***

È da dilettanti del citroënismo dichiararsi a favore di una a scapito dell'altra.
Sono automobili diverse per periodo storico, per significato nell'ambito del motorismo europeo e per reazione di pubblico nel momento della presentazione.

***

Entrambe in un certo qual modo uniche, definitive e necessarie.
La DS al salone di Parigi del 1955 impressionò i visitatori come forse nessun'altra né prima né dopo.
La CX è un concentrato di ciò che amiamo delle Citroën classiche di gamma alta: l'estetica filante che dà l'impressione di essere disegnata dal vento, i vari dispositivi idraulici mutuati dai modelli che l'hanno preceduta, una souplesse di guida inimitabile.

***

A bordo è subito evidente la percezione di lussuosa modernità o forse sarebbe meglio definirla atemporalità: essendo una CX Serie 2, l'ambiente interno dà la sensazione di trovarci al cospetto

di qualcosa di artistico ben distante dall'algida funzionalità (peraltro molto discutibile) delle auto di oggi.
Molto si è detto sulla lunule che racchiude gli strumenti.
Un oggetto bellissimo, direi senza rivali nell'ambito del design degli interni automobilistici.
Michel Armand, l'autore di tale meraviglia e di tutta la plancia, riuscì poi ad armonizzare con la Serie 2 quelle incongruenze che negli ultimi anni di produzione della Serie 1 si erano rese evidenti.

***

Comandi della climatizzazione, pulsanti vari (tra i quali quello dei retronebbia, complicato da trovare nella CX 1985), orologio e vari indicatori digitali, tutto riordinato con grazia e grande appagamento per gli occhi.

***

Unico possibile passo indietro fu la collocazione dell'autoradio, spostata dalla plancia alla nicchia tra i due sedili anteriori.

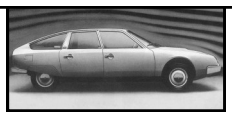
Richiamando GS ed SM però può avere la sua ragion d'essere e piacere tantissimo.

***

L'indicazione delle marce del cambio automatico, sulla destra in basso dalle parti del ginocchio del pilota, era però in posizione decisamente migliore su Serie 1 trovandosi nella parte alta della lunule proprio davanti agli occhi del guidatore.
L'accensione, con il cambio in posizione "P", è ben più regolare della DSuper essendo la CX GTi alimentata ad iniezione elettronica.
Dopo il sollevamento fino alla posizione di marcia, la prima sorpresa all'atto di spostare la CX fuori dal box, viene dallo sterzo.
Il dispositivo "DiRaVi" (Direction a Rappel asserVi) dona una sensazione di piacevolezza al tatto inaudita.

***

Non solo l'azione del servo è in questo caso inversamente proporzionale alla velocità (lo sterzo è leggerissimo da fermo e gradualmente più pesante all'aumentare della stessa), ma anche



a veicolo fermo il volante si porta sempre magicamente nella posizione "zero" ovvero a ruote allineate.
Impossibile descrivere la goduria di un'esperienza di guida con il DiRaVi, bisogna provarla.

***

Guidare la CX automatica è delizioso, ma non sarebbe onesto tacere alcune piccole note negative che ci guastano in parte la festa, si sa: la perfezione non è di questo mondo.
Intanto la ruvidità di un motore che nei tardi anni Ottanta aveva fatto il suo tempo superato da gruppi termici ben più elastici e moderni.

***

Poi una rumorosità DS (quello è il motore in fondo, anche se alesato fino a 2500 cc) certo non mitigata dal tre marce ZF che, pur evitando le frequenti cambiate tipiche degli automatici con più marce con cascami noiosi sul confort (**), rende il regime di rotazione del motore piuttosto elevato.

***

In città, la reazione dei passanti da ben più di qualche anno è di stupore ed ammirazione.
La CX non avrà forse la valenza storica della sua antenata, ma è semplicemente bellissima e di una bellezza ancor più evidente oggi di un tempo in mezzo alle brutture odierne con cui si trova, suo malgrado, a condividere la strada.

***

A volte mi si chiede quale delle due, fossi costretto dagli eventi della vita, preferirei vendere.
Tenuto conto che la quotazione per entrambe è simile…un ventimila euro l'una per l'altra.
Far fuori la DSuper o la CX 25 GTi?
Bella, anzi, brutta domanda alla quale spero vivamente di non dover mai dare una risposta.

***

Note:
(*) I "Vip Interiors" erano disponibili di serie sulle CX GTi Turbo e poi Turbo2.
Prevedevano cristalli anteriori sequenziali, cristalli elettrici anche posteriori, retrovisori riscaldati e regolabili elettricamente, selleria anteriore e posteriore maggiormente anatomica e comunque di diversa foggia.
In opzione su GTi aspirata e sulle TRD Turbo e Turbo 2 alimentate a gasolio.

***

(**) Si pensi che le prime Rolls Royce Silver Shadow sino al 1969 avevano la trasmissione automatica a 4 marce poi ridotte a 3 proprio per evitare che troppe cambiate influissero negativamente sulla fluidità di marcia e sul confort di bordo.
Naturalmente stiamo parlando di tecnologie di diversi decenni fa.
***

LA FINE DEL BEL MONDO CITROËNISTICO

Di Maurizio Baiocchi

Forse alcuni dei lettori abituali ricordano l'articolo "Il bel mondo citroënistico" pubblicato sul n. 33 (10-2018) di SpaCXzio, con tanto di grafico esplicativo.
Da allora, pur essendo passato solo un lustro, molte cose sono cambiate e il panorama per molti aspetti appare ora piuttosto diverso, partendo sempre dall'osservazione della realtà sia dall'esterno, come appassionato, sia da impressioni dall'interno, raccolte presso membri di alcuni Club.

***

Il tutto viene esposto con l'obiettivo di creare motivi di valutazione, confronto e discussione tra gli appassionati della vecchia e nuova guardia.
Innanzi tutto, in questi anni, segnati anche dalla pandemia Covid, purtroppo sono venuti a mancare alcuni protagonisti storici del movimento citroënistico nazionale, come (in ordine alfabetico): Sergio Cerreti, Maurizio Marini, Maurizio Venturino, fondatori e presidenti o responsabili e comunque anima dei rispettivi Club di modello; a loro un ricordo e un pensiero.

***

E già la scomparsa di questi e di alcuni altri personaggi storici dell'ambiente ha inevitabilmente comportato effetti negativi nelle attività svolte e nella riuscita di eventi e raduni.

***

Tornando su aspetti più materiali, quella che era la Casa automobilistica di riferimento per le attività dei propri modelli storici, Citroën Italia, non esiste più nella forma che conoscevamo, inglobata senza più autonomia nella galassia Stellantis e divenendone un brand di fascia medio-bassa, come Fiat, se non in prospettiva low-cost, lontano dai prestigiosi modelli del bel tempo che fu, quando ancora erano gli "Chevron de la gloire"…

***

Anche la storica sede di Via Gattamelata 41 Milano, è ora solo un punto vendita marchiato "Stellantis & You", mentre la sede legale è ora risultante in Via Plava 80, Torino, come tutti gli altri marchi del gruppo.

***

Questo comporta che quelle iniziative a favore del settore delle storiche che un tempo erano state possibili con l'appoggio della filiale italiana della Casa francese e del "nume tutelare" Walter Brugnotti, sono definitivamente venute meno. Chi c'era ai tempi ricorderà le "Journée Citroën" che per un decennio sulla pista di Vairano vedevano protagonisti i modelli del Double Chevron con successivo ampio articolo su Ruoteclassiche, o la celebrazione dei 50 anni DS nel 2005 con la serata a Villa Erba e rappresentazione teatrale, fino all' ICCCR 2008 a Vallelunga.

**

Eventi ora irripetibili che comunque resteranno nella memoria degli appassionati che li hanno vissuti.

***

Sul fronte dei Club e dintorni, il R.I.A.S.C. che doveva essere il Registro Storico del marchio Citroën, riconosciuto originariamente dalla Casa, già moribondo ora pare definitivamente scomparso dalle scene nel disinteresse generale; perso il treno dell'adesione all'ASI (come già raccontato) quando c'era l'occasione e fatto il lavoro preparatorio, poi naufragata miseramente nell'oblio la certificazione dell'Albo d'Oro (che non aveva alcuna valenza esterna né tantomeno legale), dopo una manciata di riconoscimenti e targhe simboliche che alcuni presidenti e commissari si sono scambiati tra loro.

***

Ma recentemente nuovi attori si sono affacciati sulla scena, forse per colmare il vuoto che si era creato, come il "Club Storico Peugeot-Citroën-DS Italia", sorto a fine 2022 ed evoluzione del precedente Registro Storico Peugeot, già riconosciuto dalla Cassa del Leone e affiliato all'ASI.
Dal loro sito si legge che "L'entrata dei marchi Peugeot, Citroën e DS Automobiles nel gruppo Stellantis ha portato ad una naturale evoluzione dell'associazione, ponendosi nuovi traguardi in una visione più moderna e sinergica ed aperta ad una nuova schiera di appassionati" nonché: "Lo scopo è quello di sostenere tutti gli appassionati delle automobili di interesse collezionistico a marchio Peugeot, Citroën e DS Automobiles presenti in Italia.
Il Club è un registro di marca federato A.S.I. (Automoclub Storico Italiano) ed associato a L'Aventure Peugeot Citroën DS."

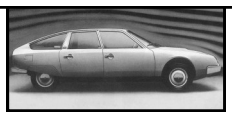
***

Quindi, quello che non ha fatto il defunto R.I.A.S.C. è ora lo scopo di questa nuova entità, con in più già l'adesione all' ASI in Italia e all'Aventure francese, emanazione della Marca, all'estero.

***

Ciò è ben riassunto nel prospetto esplicativo delle diverse quote associative che campeggiava nel loro stand alla recente Fiera di Bologna di ottobre 2023.

***



Per ora risultano aderenti a queste associazioni solo Club di modelli più o meno recenti, come 205, 406 coupé, Pluriel, Saxo, ecc., ma tutto fa pensare che l'azione si rivolga anche verso i modelli e i Club Citroën ex-R.I.A.S.C..
(Nota: nel loro sito, la DS e la SM sono nell'ambito del marchio DS Automobiles e non più Citroën, secondo la contestata per non dire scellerata politica di marketing del gruppo).

***

Dall'esterno, non è dato sapere se questo nuovo organismo abbia avviato in prospettiva contatti o fatto avances associative ai Club storici di modello Citroën, ma è da notare che nel Consiglio di questo Club Storico, compiano il responsabile dello sviluppo strategico di Stellantis, Eugenio Franzetti, il brand manager di Citroën Italia, Marco Antonini, e la Presidentessa del Centro Documentazione Storico Citroën e del Club Idéesse, che tutti ben conosciamo.
Comunque, il quadro pare chiaro e la tendenza evidente, così il cerchio si chiude o come dicono i francesi, la boucle est bouclée...

***

A latere, è da segnalare anche il "Garage Traction Avant", emanazione del Club ASI "Bologna Autostoriche", che come si legge nel sito: "nasce nel luglio 2019 per custodire idealmente tutte le Traction Avant presenti sul territorio nazionale, attuandone il censimento e la registrazione.
Lo scopo è di aggregare tutti gli appassionati proprietari di questo modello all'interno di una casa comune, un garage ideale appunto, dove conservarne la memoria storica.

***

L'obiettivo è anche quello di fornire eventuali informazioni sulla conservazione e il restauro, e organizzare adunate e manifestazioni atte a favorire l'incontro tra appassionati".
Anche questo "Garage" con lodevole iniziativa va a occupare il vuoto finora dovuto alla mancanza di Club di modello dedicati alla Traction.

***

A proposito del "Centro Documentazione Storico Citroën", dopo la scomparsa del suo fondatore e animatore, la situazione e le prospettive paiono nebulose.

***

Dall'esterno, non si ha più evidenza di iniziative pubbliche di ampio respiro e rivolte al vasto popolo dei citroënisti magari con l'appoggio della Casa, però dal sito risulta che ora tale Centro è "federato ASI" (chissà come c'è

riuscito...), e quindi oltre che le certificazioni delle caratteristiche tecniche che già rilasciava per Citroën Italia, dovrebbe, in teoria, poter svolgere per gli associati (persone o Club) le varie pratiche e certificazioni previste dall'ASI, dal Certificato di Rilevanza Storica al Certificato d'identità fino al Passaporto FIVA.

***

Questa apparentemente dovrebbe essere una buona notizia per appassionati e proprietari della Marca, che quindi potranno rivolgersi a questa Associazione citroënistica per tali pratiche ASI, senza disperdersi verso altri Club locali, ma finora questa possibilità non risulta pubblicizzata più di tanto se non nel loro sito e quindi è rimasta pressoché sotto silenzio, e non è noto se e come verrà gestita.

***

Inoltre, da qualche tempo presso la sede del Centro Documentazione a Sinalunga è stato creato e aperto al pubblico il settore ristorante "La Mënsa" con prodotti e piatti tipici toscani, a cui i gestori si dedicano attivamente, quindi diversificando parecchio le proprie attività.

In tutto questo divenire, come se la passano i Club storici, a suo tempo fondatori del defunto R.I.A.S.C.?

Dall'osservazione della realtà e da indicazioni raccolte da alcuni membri degli stessi, si direbbe che la situazione generale non pare delle migliori.

***

Preliminarmente, è da considerare che il Club con storia ventennale o anche ultratrentennale, con il passare del tempo il nucleo dei soci storici della "vecchia guardia" si è inevitabilmente assottigliato.

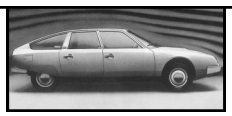
Chi era un appassionato attivo e con giovanile entusiasmo tra gli anni ottanta e novanta, oggi si ritrova trent'anni più vecchio, probabilmente con meno "carica" e affezione, sicuramente con altre priorità, e il ricambio generazionale non è così automatico; ai trentenni di oggi non è facile trasmettere la stessa passione per le auto storiche, avendo altri interessi tipici dei giovani d'oggi…

***

Ciò si riflette anche sul n. degli iscritti (che è un dato quasi mai reso noto e tenuto riservato come un segreto di stato... o di Pulcinella), ma oltre a ciò per alcuni dei Club principali in periodi recenti si è assistito a raduni -ammiraglia saltati (Rimini 2023), altri svoltisi quasi alla chetichella senza quel battage che una volta era d'abitudine per informare adeguatamente i potenziali interessati, o ancora eventi gestiti autonomamente da soci di zona ma al di fuori dell'ambito del Club di appartenenza.

***

Rimangono con buona riuscita solo pochi eventi di lunga tradizione, come "Déesse Time" in prov. di Reggio Emilia, giunto alla XXVII edizione, sempre ben organizzato e curato nei dettagli e nella comunicazione, o anche lo stesso Raduno CX di Monselice che continua a portare avanti meritoriamente il format delle "Citroën di Robert Opron", nobili-



tato dalla presenza dello stesso stilista nella memorabile edizione del 2003.

***

Chissà se gli anniversari importanti previsti in questo biennio di alcuni dei principali modelli che hanno segnato la storia del Double Chevron (nel 2024: i 50 anni CX, nel 2025: 55 anni SM e GS e i 70 della DS) porteranno un rinnovato interesse e "linfa vitale" verso le attività dei rispettivi Club di modello, specie se vi saranno eventi commemorativi di ampio respiro, anche internazionale, come avvenuto in passato.

***

Intanto, sono sempre più in auge e numerosi gli pseudo-raduni locali o "tra amici" che, a fronte di un contenuto minimale (ritrovo e pranzo) o addirittura di un "non-programma" ma dai costi contenuti riscuotono un notevole successo di partecipazione che gli eventi tradizionali organizzati dai Club ufficiali ormai se li sognano.

***

Ciò costituisce sempre più il nuovo "format" di eventi con cui ci si dovrà confrontare.

Ne è un esempio significativo il recente "ritrovo tra amici" svoltosi la prima domenica di febbraio in prov. di VR e organizzato da "Ivano", che ha visto presenti 130 vetture e oltre 300 persone: evento con un "non-programma" e senza neanche un avviso ufficiale "perché tanto lo sanno tutti dove e quando si svolge...", con gente divisa tra più ristoranti dei dintorni e altri respinti per mancanza di posto, eppure grande successo e "tutti contenti".

***

Per questi eventi spontanei oramai la comunicazione e l'informazione passa tramite i canali-social (pagine Facebook come la recente "Raduni Citroën d'epoca", gruppi whatsapp e simili) che ha soppiantato la comunicazione tradizionale (postale, e-mail, forum) dei Club, i quali quando ancora meritoriamente portano avanti raduni tradizionali anche di contenuto turistico-culturale di un certo livello o magari su due giorni, il più delle volte si ritrovano con un n. di vetture partecipanti assai ridotto (che alle volte per certi modelli si contano sulle dita delle mani).

***

Inoltre, in ambito citroënistico è sempre mancato (anche ai tempi del R.I.A.S.C.) il coordinamento tra i Club o tra gli organizzatori per evitare la sovrapposizione di date degli eventi o favorire la partecipazione altrui.

A fronte di queste problematiche sulle attività e sul concetto stesso dei Club (che peraltro riguardano più in generale tutto il settore dei Club del motorismo storico anche di altre marche e modelli o locali/federatiASI, ecc.) c'è da chiedersi se per i Club di auto storiche tradizionali, citroënistici e non, si stia andando verso i "titoli di coda"...

Ai posteri l'ardua sentenza.

***

Garage Traction Avant 2019 Italia

BOLOGNA AUTOSTORICHE

Garage Traction Avant ***Bologna Auto Storiche***

Via Fancelli, 5 40133 Bologna

Tel:320.9384295 – mail: bolognautostoriche@libero.it

www.bolognautostoriche.it

Tel:345.3025632 – mail: garagetractionavan@libero.it

www.garagetractionavant.it

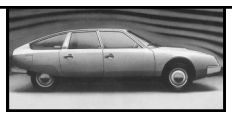
CITROËN AXEL: UN QUARANTENNALE DA RICORDARE O DA DIMENTICARE
Di Antonio Solimeno

In effetti il dilemma rimane.
Molti conoscitori di auto storiche non ne sanno neanche dell'esistenza o preferiscono non parlarne.
Gli stessi appassionati citroënisti preferiscono dimenticarla o cancellarla dalla memoria.
Io, che ho condiviso quasi 38 anni della mia esistenza con l'Axel, proverò a dirimere l'enigma, ripercorrendo i momenti più significativi, in maggior parte belli, proprio in occasione del quarantennale di quest'anno.
La presentazione ufficiale avvenne ad ottobre 1984 al salone di Parigi, suscitando, già all'epoca tante perplessità sia fra gli operatori del settore, sia fra gli appassionati del Marchio e del pubblico.
La stessa Citroën ha cercato di cancellare questo modello dalla memoria storica della Casa, come si trattasse di un aborto, pur essendo, comunque, l'ultimo progetto originale Citroën, prima dell'avvento dell'era PSA, avvenuta nel 1974.
Il 1974, sì, proprio così, non si tratta di un errore.
La Axel fu presentata nel 1984, dopo una lunga e complessa gestazione di oltre 10 anni, a causa di alterne vicende socio, politiche, economiche, altro che aborto!
Poco tempo dopo si sono incrociati i nostri destini in quel di Rovigo, dove ero giunto dal sud per

motivi di lavoro.
La conseguenza fu l'immatricolazione avvenuta in data 8 maggio 1986.

Dopo circa 20 anni di utilizzo come prima auto, nel 2007, mi capitò di leggere su una rivista automobilistica un'inserzione del R.I.A.S.C., così telefonai al segretario Nisse, che fu alquanto sorpreso, quando seppe il modello che volevo iscrivere.
A seguire decisi di iscriverla anche ASI, ottenendo nel 2008 la targa oro.
Sempre nel 2008, ho partecipato al mio 1° raduno proprio a Monselice, organizzato dal club CX nella veste del nostro compianto Maurizio.
Dopo ho avuto vari riconoscimenti, quali l'ambìto Sferolo verde, consegnatomi nel 2013.
Il premio, quale auto più rara, al raduno Youngtimer, organizzato da Ruoteclassiche a Verona nel 2019.
Sempre quell'anno ho partecipato al raduno mondiale Oltcit ad Hubenov in Repubblica Ceca.

Lì ho avuto modo di conoscere tanti appassionati della gemella rumena della Axel.
Indimenticabile è stata la partecipazione al raduno del centenario Citroën a La Ferté Vidame, vicino Parigi, sede della celebre pista collaudo del Marchio.
Direi appena in tempo.
Risulta, infatti, che sia prossima alla cessione.
Sempre nel periodo pre-COVID, la nota testata di Ruoteclassiche, ha pubblicato il servizio, uscito a gennaio 2019, sul confronto fra le mie due auto, la Citroën Axel e la Oltcit Club.
Spero di continuare ancora l'avventura con questa auto, anche se le prospettive non sono favorevoli.
Basta citare l'età che avanza inesorabile per entrambi; i blocchi della circolazione, a causa dell'inquinamento atmosferico, che limitano fortemente la possibilità di godere appieno della guida del generoso boxer; la difficoltà di reperire meccanici competenti; la prossima eliminazione dei motori termici a favore di quelli alternativi; il prossimo passaggio della benzina verde da E5 a E10, che non favorisce l'utilizzo sui vecchi motori.
Tutte situazioni che mi scoraggiano alquanto.
Intanto en avant Citroën.
***



LA CX "ELV/PRS1"
Di Maurizio Baiocchi

Al salone Rétromobile 2024, il CX Club de France in occasione dei 50 anni del modello, esponeva un esemplare particolare, proveniente dal Conservatoire Citroën, dove è esposto.

***

Si tratta della CX 2000 "ELV/PRS1" che sta per: "Etude Laboratoire Véhicule/Pre.Serie 1ere version".

Si tratta infatti di un esemplare di pre-serie (che fa parte di un gruppo di 25), costruito a maggio 1974 presso il Bureau d'Etudes di Rue du Théâtre, come transizione e preparazione della catena di montaggio tra il Bureau d'Etude e la fabbrica di Aulnay-sous-Bois, dove sarebbe partita la produzione di serie.

***

L'esemplare di colore Sable Cendré e interni in tessuto jersey color caramello, presenta numerose differenze rispetto al successivo modello di serie.

***

Esterno:

- stemma con il double chevron posizionato sul bordo della presa d'aria superiore del cofano;
- mancanza dell'antenna e pre-equipaggiamento radio;
- forma del bocchettone e

tappo rifornimento di forma diversa;

- punti fissaggio in basso delle ali anteriori;
- gancio traino posteriore sovradimensionato;
- piega orizzontale differente tra l'ala posteriore e la linea di cintura.

***

Interno e meccanica:

- console centrale in plastica liscia;
- pomello della leva del cambio;
- campioni di tessuti punzonati ai sedili anteriori;
- tubo metallico nero di alimentazione carburatore;
- uscita superiore del filtro aria;
- mancanza del numero di serie, costituito da un codice ELV a 4 cifre.

***

Infatti, questo esemplare ha il codice ELV2730 e la sua durata, come vettura-laboratorio, non doveva essere superiore a qualche settimana per poi essere distrutta.

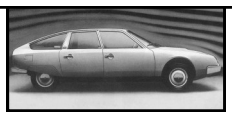
***

Ma il contachilometri segna più di 11.000 km. (che è eccezionale per un' auto del genere), forse è stata utilizzata anche per una seconda fase di studi al Bureau d'Etudes.

***

Sicuramente la gran parte di questa percorrenza è stata realizzata sulla pista di prova de La Ferté-Vidame.

Si segnala che il CX Club de France organizza un raduno internazionale per i 50 anni del modello, denominato "Jubilé CX" , che si svolgerà dal 13 al 15 set-



tembre 2024 nella località di Cloyes-les-Trois-Rivières; (dipartimento 28 Eure-et-Loir, tra Orléans e Le Mans) info sul sito: www.jubilecitroencx.net .
***

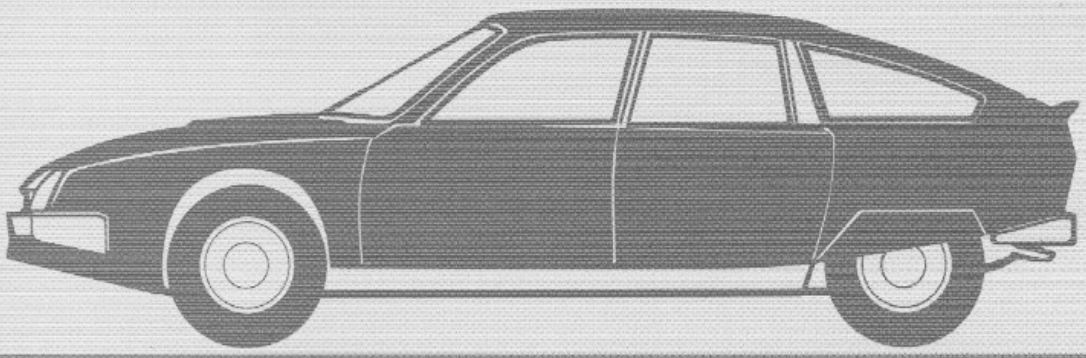
THE CITROËN CX 50TH ANNIVERSARY

Jubilé CX
1974 - 2024

13 - 15 SEPT. 2024
FR - 28220 CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES

ANIMATIONS :
PLATEAU CITROËN CX
CONCOURS D'ELEGANCE
VENTE DE PIECES, AUTOMOBILIA
CIRCUITS TOURISTIQUES
SOIREES FESTIVES

Inscription sur :
jubilecitroencx.org



CX: ARZILLA CINQUANTENNE
Di Francesco Marigo Vicepresidente CX Club Italia

Per molti appassionati della CX il 2024 rappresenta l'anno del Giubileo della vettura, presentata per l'appunto nell'autunno del 1974.
Si usa il termine "Giubileo" per indicare il cinquantenario, ma con una nota più aulica e solenne, quasi mistica dal momento che solitamente è una parola utilizzata in ambito religioso.
Eppure la CX non è la DS, Dea di nome e, in un certo modo, di fatto.

***

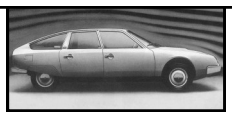
La DS fu concepita con le caratteristiche di una divinità già da chi la partorì e la commercializzò: ed in effetti la sua superiorità tecnica e stilistica nei confronti delle concorrenti dell'epoca sua, ma anche di epoche successive, la sua eleganza ed il suo fascino hanno generato una moltitudine di "fedeli" in tutto il mondo e l'hanno resa senza tempo, immortale.
Proprio come una vera Dea.
La CX, invece, è molto più "profana".
E proprio per questo, agli occhi di noi comuni mortali, molto attraente.

***

Già il nome scelto dalla Citroën è emblematico: il riferimento non è più a concetti mistici e astratti come divinità ed idee, ma al coefficiente di penetrazione aerodinamico, a sottolineare che l'essenza della vettura è molto più tecnica, più scientifica, più pragmatica.

***

Un inno alla razionalità, all'efficienza, alla velocita.



Un inno quasi futurista.
E se con i Becchia di derivazione DS e Traction dei primi modelli la velocità non era proprio l'elemento caratterizzante la vettura, con gli anni la CX fiorí e si espresse in tutta la sua essenza.

***

Si iniziò con le ruggenti GTi, dapprima aspirate, successivamente Turbo e, per ultime, Turbo2 dotate di intercooler che raggiungevano in scioltezza velocità superiori ai 220 km/h.
C'est demon!
E si continuò con le stupende Turbo Diesel, che si mangiavano i benzina a colazione, circondate da un po' di fumo che sapeva quasi di demoniaco zolfo!
Nulla a che vedere con l'incedere leggiadro, anche se veloce, della DS, a cui manca solo l'aureola.
Alla guida della CX la seduta bassa, la reattività del Diravi e la prontezza dei motori più potenti in gamma proiettano direttamente in un futuro dinamico e preciso.

***

Un futuro che si concretizzò anche stilisticamente nel 1985 quando le affusolate lamiere modellate nei primi anni Settanta furono avvolte dalla plastica di cui si faceva largo uso già all'epoca, e gli interni fecero un balzo in avanti notevole in termini di stile e di robustezza.
L'appassionato Citroën, ammaliato dalla DS di cui solitamente si innamora in modo platonico, spesso è stregato dalla CX, che solletica impulsi più terreni.
Con la CX l'incedere elegante è solo una delle modalità d'uso.
E quando le condizioni lo permettono, è sempre forte il desiderio di liberare i cavalli scalpitanti sotto il cofano, avvolti da una sensazione di sicurezza derivante dalle straordinarie doti delle sospensioni idropneumatiche e dalla prontezza dello sterzo.

***

Ed è proprio per questo strano mix di sacro e profano che noi amiamo la CX, ultima vera, pura Citroën al 100%.
Ed è per questo che la festeggiamo in tutto il mondo per il suo primo mezzo secolo.
Lei, splendida cinquantenne!
***

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.