



Pernumia, 19 aprile 2010

OGGETTO: Manifestazione CX Club Italia, Monselice, 18 aprile 2010

Ci eravamo lasciati a settembre dello scorso anno proponendo, a Sanguinetto, un Raduno nel segno della continuità: CX, XM e C6 all'interno dell'antica corte del Castello.

Dopo un inverno che ha fatto il bello, ma soprattutto il brutto tempo, con ripetute nevicate e abbondanti piogge, riprende la stagione delle Manifestazioni organizzate dal CX Club Italia.

Con l'arrivo della primavera ritroviamo in calendario l'ormai consolidata festa di Monselice in provincia di Padova.

Giunta quest'anno alla decima edizione ha sempre goduto del patrocinio dell'Amministrazione locale e del R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën) cui il Club aderisce essendone stato uno dei fondatori.

Il Consiglio Direttivo ha deciso di accomunare la celebrazione del decimo genetliaco dell'Associazione con il quarantesimo compleanno di due storici modelli della Maison: la SM, coupè elegante ed aristocratica e la GS, berlina confortevole e alla portata di tutti.

All'evento invitammo Madame e Monsieur Opron, che ne avrebbero dato lustro: il "papà" assieme alle sue "figliole", bellissime signore di mezza età.

Purtroppo, dopo la prima risposta affermativa ci comunicò che "Nous nous excusons de répondre si tard à votre invitation chaleureuse. En effet, nous avons réfléchi longuement, parce-que nous avons très envie de vous revoir tous à Monselice, avant de prendre notre décision. Nous avons passé mon mari et moi un très mauvais hiver sur le plan de la santé et nous sommes encore très fatigués. Nous n'aurons donc pas le plaisir de vous retrouver en Italie le 18 Avril. Notre état de santé ne nous permet pas actuellement de voyager ces 2 week-end consécutifs. Nous sommes désolés de ne pas vous accompagner dans votre grande réunion Citroën, qui sera une belle fête malgré tout. Nous vous prions de transmettre à tous les organisateurs notre meilleur souvenir et notre amitié".

Prendiamo l'occasione per ringraziare ugualmente Monsieur Opron per la sua estrema cortesia che, del resto, aveva già dimostrato nel 2003 quando presenziò al primo Raduno a lui intitolato.

La GS e la SM vennero entrambe presentate nel 1970.

All'epoca Citroën aveva in produzione solamente tre modelli: la 2 CV, la Ami 6 e la gamma D in molteplici allestimenti e versioni.

L'ultima novità commercializzata, la Ami 6 ad opera di Flaminio Bertoni, risaliva al lontano 1961.

Nel 1962 e nel 1968 la gamma D era stata oggetto di due restyling che avevano interessato principalmente il frontale con opinabile beneficio.

Dal punto di vista economico erano palesemente nocive le assenze nel segmento medio e nell'alto di gamma.

Per rimediare i vertici della Casa decisero di mettere in cantiere due modelli: una berlina di classe medio superiore, seppur limitata nella cilindrata, ed un coupè alto di gamma, a mio avviso la vettura più rappresentativa della storia Citroën: la SM.

La matita da cui uscirono entrambi i progetti fu quella di Robert Opron che, divenuto responsabile dello stile Citroën alla morte di Bertoni, ruppe con le linee barocche dell'Ami 6 presentando due oggetti estremamente moderni ed innovativi dal punto di vista stilistico.

Nella GS vi era originalità ed avanguardia tecnica: linea a due volumi con coda tronca, sospensioni idropneumatiche, motore boxer raffreddato ad aria di derivazione Panhard, quattro freni a disco, un mix che le valse il titolo di Auto dell'Anno nel 1971.

Nel 1980 entrò in produzione la GSA, dove le novità abbondavano: dotata di portellone faceva largo uso di materiali plastici, e gli interni, in special modo la plancia, furono totalmente ridisegnati.

La purezza delle linee originarie venne sacrificata alle esigenze di mercato.

Stessa sorte toccherà alcuni anni dopo alla CX.

Nella SM l'originalità fu ancor più portata all'estremo: dimensioni da vera ammiraglia, cofano enorme abbinato ad una coda molto rastremata, prestazioni brucianti, ottima tenuta di strada.

Unica carenza la motorizzazione: l'ingegner Alfieri aveva previsto un propulsore a otto cilindri di 3000cc (lo stesso della Maserati Indy), ma i vertici della Casa bocciarono il progetto in quanto avrebbe superato il limite dei 16 cavalli fiscali oltre i quali la normativa francese prevedeva tasse proibitive.

Lo stesso Alfieri dispose quindi che venisse eliminata una coppia di cilindri ben sapendo che ciò avrebbe comportato problemi di equilibratura, ma i tempi erano ristretti, e così fu.

Purtroppo.

Ma torniamo alla cronaca.

Dopo la pioggia caduta copiosamente fino alle 6 antimeridiane, una giornata finalmente primaverile.

Le festeggiate, GS ed SM, hanno occupato la centrale Piazza Mazzini attorniate da un nugolo di CX e di molti altri modelli a rappresentare la storia degli ultimi sessanta anni del Double Chevron.

Si spaziava temporalmente da una DS del 1961 fino alle fiammanti, ancora in rodaggio, C6 di un partecipante e C3 Picasso facente parte dello staff.

Le quattro GS erano "capitanate" dalla Special del Presidente del Club GS Italia, affiancata da un'altra Special.

Inoltre due GSA: una rara X3 ed una meravigliosa Break.

Tra le quattro SM menzioniamo quella del Segretario dell'SM Club Italia, nonché quella nella splendida livrea blac meije spesso presente alle Manifestazioni del CX Club Italia visibile sulla copertina del numero 11 di SpaCXzio, la rivista del Club.

A tal proposito nel corso della giornata è stato presentato e consegnato agli intervenuti il numero 16, fresco di stampa.

Diciotto le CX ben incolonnate contro il lato lungo della piazza.

Avrebbero potuto essere almeno sette in più, purtroppo alcune persone, già prenotate, hanno dovuto disdire all'ultimo momento per sopraggiunti inderogabili impegni familiari o "meccanici"...

A tal proposito desideriamo elogiare la loro correttezza nell'averci informato, seppure all'ultimo: per chi organizza è importante conoscere l'esatto numero delle persone e delle vetture presenti.

Un biasimo a chi, senza prenotazione, entra in piazza come fosse a casa sua accampando le più svariate scuse: "siamo tutti amici" oppure "mi fermo solo per bere un caffè" (sigh).

Finché si tratta di Soci, siamo disposti a tollerare, dagli altri desidereremmo rispetto e maggiore educazione.

Torniamo alle CX: netta predominanza delle alto di gamma: ben sei GTi, due Prestige ed una Limousine.

Dodici le Serie 2: quattro GTi, una Limousine, quattro TRE, una 25 Break TRI svizzera, lo splendido Pick up già ammirato lo scorso anno ed una talmente "taroccata" da non essere facilmente identificabile...

De gustibus...

Sei le Serie 1: una 2000 Confort anno modello 1975, nostra mascotte, una rara 2500 Diesel aspirata anno modello 1979, due Prestige 2400 e due GTi 2400.

Tra le sette DS da menzionare le due monofaro, ma soprattutto un rarissimo esemplare in allestimento Prestige Chapron con vetro di separazione interno, telefono, autoradio d'epoca, poggiatesta posteriori e bracciolo posteriore portasisgari.

La pattuglia delle bicilindriche comprendeva tre Dyane, una Acadiane e due 2CV, una delle quali appena magistralmente restaurata.

Tra le moderne due belle XM (una Break) una Xantia ed una Xsara Picasso oltre alle già menzionate C6 e C3 Picasso dello staff.

Infine due BX: la 1400 del Presidente e la 1100 Leader del Vicepresidente del... CX Club Italia.

Quando si dice la coerenza!

Giunto al ristorante il gruppo ha trascorso la seconda parte della giornata in un clima marcatamente goliardico.

Durante il pranzo è stato assegnato l'agognato premio denominato "Sferolo Verde" riservato ai non Soci che si sono particolarmente distinti durante l'anno per dedizione, passione od iniziative.

Quest'anno è andato al Presidente dell'SM Club Italia con la seguente motivazione: "perché, non ostante appiedato per l'ennesima volta dalla sua SM, ha pervicacemente voluto presenziare all'evento dimostrando un attaccamento al Marchio (ed un disinteresse al denaro) fuori dal comune".

A seguire la tradizionale lotteria delle amenità: in premio tutto quello che neppure gli operatori ecologici vogliono ritirare.

Dopo la consegna di un gagliardetto ricordo al ristoratore che ci accoglie con leccornie da ben nove anni ed al quale abbiamo dato appuntamento per il 2011, la conclusione col botto.

E' stata sorteggiata una litografia raffigurante la CX, opera dell'artista Andrea Bertin tirata in sole 100 copie ed autografata da Robert Opron.

L'ambito premio è stato vinto da un Socio del Club GS Italia, proveniente dalla provincia di Torino: per lui è veramente valsa la pena l'aver affondato un viaggio così lungo!

L'album fotografico della giornata, dettagliato e ricco di esilaranti commenti del nostro webmaster, è visibile sul Sito del Club: www.cxclub.it all'indirizzo <http://www.cxclub.it/monselice2010.htm>

Appuntamento a tutti per il 2011 per celebrare i 50 anni dell'Ami 6 (sperando di trovarne almeno una...).

Per il 2010 ci potrete invece trovare il 12 settembre a Sanguinetto (VR).

Maurizio Venturino

Per ulteriori informazioni:

Maurizio Venturino

Vicepresidente CX Club Italia

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia (PD)

Tel.: 0429-779289

E-mail: info@cxclub.it

Sito internet: www.cxclub.it