



UNDICI CX PER DUE FRATELLI

Intrvista a Renzo Di Pietro, collezionista Citroën

A cura di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne

D. Ciao Renzo, tu e tuo fratello siete appassionati del Double Chevron, avete posseduto e condotto praticamente tutti i modelli del dopoguerra, ma CX è stato quello più gettonato... ben undici esemplari! Perché proprio CX?

R. Sicuramente perché la CX è stata una bellissima macchina, moderna e particolare allo stesso tempo, con aggiornamenti dettati dal mercato sì, ma mantenendo intatto il fascino dei tempi andati.
La CX era una vettura che negli 80 si acquistava nuova, aveva

molti estimatori e noi l'abbiamo vissuta quasi in pieno. Difficile dire perché proprio CX in effetti: l'ammiraglia particolare ed affascinante, non c'erano tedesche che reggesero, l'indubbio fascino veniva proiettato direttamente sia sul conducente che su chi osservava, facendo sì che questa vettura fosse quella dei nostri anni più belli, per me in particolare poi. La prima arrivò che avevo appena 19 anni, e a cavallo delle CX ho forse i ricordi più belli. Da notare che io ho demandato alla CX la mia "immagine" dal 1986 al



2004, quando ho deciso di pensionare il modello e relegarlo a vettura d'epoca, proseguendo con modelli più recenti. E' stata una sorta di droga: un esemplare tirava l'altro, si è arrivati ad 11.....

D. Quanti chilometri hai percorso in CX?

R. Tra tutte circa 300.000 km di città, autostrade, misto.

D. Quale delle CX da te possedute ricordi più volentieri?

R. Altra domanda di non facile risposta. Molto alla vettura lego il periodo, lo stato d'animo, gli eventi che potrebbero riguardare la vettura stessa. Di sicuro per me la 20 Pallas dell'83 Gris Espadon, una vettura per la quale ho provato un amore talmente forte da non riuscire più ad avere lo stesso coinvolgimento emotivo per altre vetture.

Forse perché era particolarmente bella e nuova, e forse perché è stata la macchina della mia libertà, dei miei primi viaggi, delle prime vacanze serie, delle prime uscite con la mia attuale moglie. Per mio fratello so che la vecchia 2200D gli ha lasciato un segno nel cuore incancellabile. Magari per cose diverse (abbiamo ben 15 anni di differenza d'età quindi i vissuti sono diversi).

D. Quale è stata secondo te la CX più riuscita?

R. Secondo me la 20 TRE è la più equilibrata e godibile, la TRD Turbo 2 ha prestazioni ed economia. Attenzione perché se mi sbilancio dico.... tutte!!!

D. La CX ha sostituito degnamente la DS o è condannata ad essere "eterna seconda" nel



cuore dei Citroënisti?

R. Questa cosa mi ha fatto arrabbiare fin troppo nel passato, ed ora rispondo che ognuno "cuocesse nel suo brodo".

Sai cosa ho notato in tutti questi anni? Che molta gente parla per partito preso, o senza conoscere. Il mondo va avanti, e la DS prima o poi andava sostituita. E qualunque vettura sarebbe succeduta alla DS non sarebbe stata all'altezza, secondo taluni. La DS è stata più di una semplice macchina o status symbol: è stata un fenomeno di costume, un movimento. Sostituirla non era facile. Ho sempre sostenuto che la CX e la DS sono vetture complementari, ma una non può sostituire l'altra. Anch'io ho la DS e ne ho possedute in tutto 4. Non saranno tante ma non sono nemmeno poche.

Poi chissà perché, spesso e volentieri la gente se ne accorge dopo che anche la CX ha delle peculiarità ben precise.

D. Viaggi ancora in CX?

R. Ormai non più, ho smesso esattamente a luglio del 2004 quando acquistai una Xantia che poi ho rivenduto pochi mesi dopo per una XM, sai il fascino dell'ammiraglia io lo subisco sempre in maniera marcata! L'ultimo viaggio che ho fatto in CX è stato con la vecchia Confort in quel di Vairano per il raduno del trentennale: un viaggio perfetto. Poi contemporaneamente ho pensionato definitivamente anche la 25 TRI break, ormai le considero auto d'epoca, il loro tempo, almeno per me ovviamente, l'hanno fatto. Oggi preferisco cose più moderne e più pratiche.

D. So di un episodio doloroso legato ad una CX Break che a-

vevi ricondizionato con cura maniacale. Ti va di parlarne?

R. Certamente, anche se la ferita fa ancora molto male, benché ormai siano passati ben 10 anni ho ancora gli incubi.

L'impresa più pazzca e disperata dei fratelli Di Pietro: una Familiare 7 posti ma serie 2, possibilmente a benzina. Un'utopia all'epoca, quando le importazioni erano difficili, c'era lo sdoganamento e tante altre rogne che consigliavano di lasciar perdere. Così vendemmo la perfetta TRD dell'86 per racimolare soldi, comprammo un rotame dell'81 con circa un milione di km, comprammo un'altra TRD dell'85 serie 2 per pezzi e tanti, tanti ricambi nuovi. Monta e smonta facemmo tutto da soli tranne la meccanica, ma su tutto il resto nessuno ci mise mano. Un anno e mezzo di lavoro, sedili cuciti a mano da mia madre col tessuto originale, tutto l'impianto elettrico ritrascurato senza trascurare nemmeno un filo, insomma alla fine era uscito uno spettacolo di macchina che ci costò la bellezza di 25.000.000 di lire dell'epoca. Che durò poco per andare completamente distrutta in un incidente sulla E45 Perugia Cesena all'altezza di Città di Castello sotto Perugia in direzione Roma. Venni tamponato da un camion impazzito. Una tragedia senza limiti che mi ha portato anche alla depressione. Meno male che sono ancora vivo, e forse è stata proprio lei, la CX per sdebitarsi di averla rimessa al mondo, come dire "il mio compito l'ho assolto, ti ho salvato".

Con quella macchina ci partecipammo all'ICCCR del 95 a Clermont-Ferrand sulla pista Michelin. Tornavamo da Parigi e ci fermammo lì al raduno. E

pensare che mio fratello non la guidò mai, nemmeno una volta.....

D. Preferisci la Serie 2 o la Serie 1?

R. Mi piacciono entrambe però ho una spiccata propensione per la serie 2, anche se criticata da molti per la plasticità.

E' più moderna e forse oggi come oggi più godibile per tutti i giorni. Ma si tratta sempre di un'opinione personale, ovvio.

D. Molti Citroënisti, considerano le Citroën degli anni '90 stilisticamente un po' sottotono rispetto alle precedenti.

Parlo soprattutto di ZX, Saxo, Xantia....tu che ne pensi?

R. Beh, gli anni 90 hanno rappresentato forse il periodo più buio a livello di styling, anche se non dimentichiamo che c'era la XM, auto tutt'altro che banale e stilisticamente molto particolare, in linea con i tempi migliori.

La Xantia all'inizio mi piacque poco, ero ancora preso da CX & Co. quindi la giudicai un po' troppo "confondibile", salvo rivalutarla in questi ultimi anni, anche in virtù del fatto di averla posseduta, guidata, studiata, vissuta, anche se non per molto. Oggi come oggi, soprattutto l'ultima serie la giudico una bella Citroën, comoda, facile da guidare e soprattutto idropneumatica! Poi non dimentichiamo che la prima serie possiede ancora il "vezzo" di abbassarsi da spenta, una di quelle cose che più mi piace. Ma guidandola ti accorgi che è una vera Citroën in tutto e per tutto!

ZX, una vettura media "di comodo", cioè atta a vendere e portare soldi nelle magre casse della Casa.

Anche lei è molto comoda, an-



che se lì stilisticamente parlando dice poco, a parte l'invenzione del retrotreno sterzante passivo che sa di sale in una pietanza un po' insipida. Però la versione corsaiole coupè è molto bella, a dispetto della tranquillità della berlina. Da notare che è una delle poche Citroën che non abbiamo posseduto.

Saxo invece l'abbiamo avuta, ed una in famiglia c'è ancora. E' vero che è l'equivalente della 106, la cosa è innegabile però la trovo molto graziosa, economica e comoda. Soprattutto l'ultima serie con lo Chevron grande è molto carina. Insomma promossa. Anche qui molto appetibili le versioni sportive.

D. Cosa pensi dell'attuale "rinascimento Citroëniano", della nuova "C-era"?

R. L'adoro! Non a caso abbiamo comprato una Pluriel 1600 con cambio sensodrive, un tributo dovuto ai vari semiautomatici e C-Matic. La creatività sembra essere ritornata in casa, il tutto ad iniziare dalla Picasso, la più anziana del nuovo ciclo, un monovolume sì, ma non dall'aspetto di un furgone.

Senza dimenticare la Berlingo che risale addirittura al 96, una vettura secondo me audace. Finalmente una vettura scoperta, che mancava dai tempi della Visa, anch'essa con soluzioni assolutamente all'avanguardia e particolari.

E poi le C2 e le C3, vetture che nella loro categoria sono un must, dalle linee nuove e fresche, la nuova C4 zeppa di tecnologia con il coupè dalle forme accattivanti.

Forse la meno appariscente è la C5, l'unica idropneumatica che "abbiamo" in casa ormai, C6 a parte. Ma anche lì ritorna il discorso della Xantia.

Tempo al tempo....

D. La XM, controversa sostituta della CX, in cosa ti soddisfa di più?

Cosa si è invece perso rispetto alla CX?

R. Anche per la XM vale un po' il discorso della CX, e cioè che solo ultimamente gli appassionati si stanno accorgendo di lei. E' insito nel genere umano di rimpiangere quello appena passato, anche se solo fino a ieri veniva snobbato, magari perché ancora in produzione.

Così quando fu della CX mi sentivo dire che "la DS era la DS", e quando fu della XM che "la CX era la CX", proprio da quelli che magari tempo prima l'avevano detratto aspramente. Per me invece, e da subito, la XM fu una degna sostituta della CX. Tralascio tutti i problemi di affidabilità che la XM ha avuto, parlo della vettura in sé. La XM mi soddisfa appieno come la CX, quello che secondo me si è perso è il fantastico diravi, riservato solo ai modelli di punta a 6 cilindri, anche se più demoltiplicato, e poi tolto definitivamente dalle scene dal 96. Quello è stato un vero peccato, in quanto con quel sistema molta gente ha capito "cosa voleva dire guidare una Citroën di alta gamma". Per il resto per me è solo semplice evoluzione.

D. Citroën, questa volta, ci ha fatto sospirare una nuova ammiraglia per ben 5 anni.

Ora ci siamo: presto la nuova C6 sarà in vendita...sarai uno dei primi utenti?

R. Magari!! E' vero stavolta ci ha fatto pensare non poco, lasciando il campo libero agli altri in un settore dove Citroën

aveva sempre avuto comunque, voce in capitolo. E i concorrenti hanno sguazzato alla grande. Forse i fantasmi del passato hanno indotto i vertici della Casa ad essere prudenti: oggi il mercato ti brucia presto e non hai scampo, la gente una volta disposta a perdonare, oggi è spietata.

La C6 è per me un perfetto continuo delle glorie Citroën.

Una cosa però è certa: visto che gli esemplari aziendali pulluleranno, appena il prezzo diviene "ferreno" la C6 non me la leva nessuno!

D. Ti rubo ancora un po' del tuo tempo: ci racconti qualcosa della tua celebre collezione di modellini?

R. Certamente. La passione per i modellini ha sempre camminato di pari passo con quella delle vetture vere. Sono molti anni che collezioniamo Citroën anche in scala ridotta, ad oggi la collezione è piuttosto importante e vanta circa 1500 pezzi, è in costante aggiornamento e c'è di tutto: dalla Tipo A del 1919 alla neonata C1. Ci sono pezzi di tutti i tipi e scale e di ogni grado di rarità; dall'introvabile al trovabilissimo, senza distinzione alcuna. Ci sono i bellissimi camion che Citroën fece fino alla fine dei 60, più ogni sorta di Tissier, comprati direttamente presso il Club Amicale Tissier.

Più alcune realizzazioni artigianali realizzate direttamente da mio fratello, modificando modelli esistenti utilizzando foto riprese direttamente dalla nostra biblioteca personale, anch'essa molto fornita.

Anche i modellini per noi un po' uno stile di vita, tant'è vero che li abbiamo utilizzati anche come oggetti di arredamento per la nostra casa.