



Pernumia, 20 aprile 2011

OGGETTO: Manifestazione CX Club Italia, Monselice, 17 aprile 2011

Domenica 17 aprile 2011 la cittadina di Monselice, alle pendici dei Colli Euganei e prossima ad una delle più celebri stazioni termali d'Italia, Abano Terme, ha ospitato ancora una volta gli appassionati Citroënisti radunatisi grazie all'annuale incontro indetto dal CX Club Italia.

Il Raduno, come ormai tradizione, viene organizzato in collaborazione con Club GS Italia ed SM Club Italia, con il patrocinio del Registro Italiano Auto Storiche Citroën (R.I.A.S.C.).

Il nome della Manifestazione dal 2003 è "Le Citroën di Robert Opron", tempo memorabile per il CX Club data la partecipazione del grande designer.

Tuttavia quest'anno gli Organizzatori, facendo fede alla riconosciuta attenzione per tutto ciò si muova in ambito Citroën, hanno reso omaggio all'operato di un altro importante personaggio: il predecessore di Opron al centro Stile Citroën: il celebre artista italiano Flaminio Bertoni, conosciuto ai più per aver dato forma a Traction Avant, 2CV e DS.

A Monselice, però, è stata festeggiata la creazione forse meno celebre ma ugualmente degna di considerazione, nonché la più amata dal suo stesso creatore: l'Ami 6.

Proprio quell'Ami 6 nata nell'aprile del 1961, oggi cinquantenne, che nel 1969 venne sostituita dal primo progetto realizzato interamente da Opron: l'Ami 8.

Quest'ultima fu accolta festosamente nel 2009, sempre nell'ambito del ritrovo primaverile promosso dal CX Club Italia; allora si vide la partecipazione di quattro vetture, tre in versione break ed una berlina Super.

Quest'anno a spegnere le candeline era presente un solo esemplare di Ami 6, ammiratissimo dagli appassionati: un modello berlina del 1968 con targa originale quadra e nera.

L'attuale proprietario la acquistò dopo soli tre anni dalla prima immatricolazione.

Ora, dopo quarant'anni di "collaborazione" nel lavoro e nel tempo libero, l'ha sottoposta ad un amorevole restauro.

\*\*\*

Dilungandoci sulla nascita della festeggiata, il designer di Varese si prodigò nello studio di un nuovo modello, e partorì quella che oggi molti appassionati definiscono la più "simpatica" delle Citroën di un tempo.

In molti, comunque, non sono d'accordo, per cui è molto frequente ritrovarla in improbabili classifiche delle auto più brutte del mondo, assieme a mostri sacri quali Fiat Duna, NSU Prinz, Pontiac Aztek (sempre tra i primissimi) e persino Fiat Multipla.

Qualcuno direbbe: bene o male poco importa, basta che se ne parli.

E parlando di Ami 6 salta subito alla memoria il lunotto capovolto, soluzione che in quegli anni fu utilizzata anche sulla Ford Anglia (che la maggior parte di noi avrà sicuramente riconosciuto nel film "Harry Potter e la camera dei segreti"); tuttavia non sempre si considera che tale soluzione fu resa necessaria per mantenere il terzo volume in una lunghezza d'auto complessiva di 3.87 metri.

Ciò non sarebbe per nulla strano se si trattasse di una Fiat della stessa epoca (ricordiamo che la Fabbrica d'Auto di casa nostra ha abbandonato il terzo volume solo nel 2003, con il pensionamento della Marea), ma trattandosi di Citroën quella coda dritta e "conservatrice" diventava paradossalmente un elemento fortemente innovativo.

Dopo tutto, sempre tra i modelli della Maison, se si volesse andare a vedere quali altre auto, dal dopoguerra, portino un terzo volume netto e ben definito, bisognerebbe arrivare fin quasi ai giorni nostri, più precisamente al 2001, anno di debutto della C5.

L'originalità della vettura nata nel 1961 era concentrata nella coda, come detto, ma il resto della carrozzeria non era priva di personalità, con quel cofano dalla forma ondulata e quel frontale elaborato.

I dettagli presi dalla sorella maggiore DS erano parecchi, dai sedili ben imbottiti al tipico volante monorazza, dalle maniglie delle porte esterne a quelle interne.

Dal punto di vista tecnico, invece, si volle adottare il già collaudato e robusto (ma comunque non convenzionale) schema della 2CV, con motore sempre bicilindrico ma di 602cc (quello che in seguito equipaggerà 2CV, Dyane, LN, Mehari, Ami 8) con piccole modifiche per adattarlo meglio alla nuova vettura.

La Ami 6, presentata inizialmente solo nella variante berlina, ebbe un consenso non molto ampio in Italia, dove si preferiva, al contrario di oggi, il prodotto nazionale; in Patria, invece, ebbe un buon successo, favorito probabilmente da quella eccentricità nella linea che impauriva gli Italiani.

Sempre nel 1961, sempre in Francia, venne presentata anche un'altra vettura, destinata a fare la storia: la Renault 4.

Quest'ultima, che riprendeva con sospetta minuziosità molte caratteristiche della celebre 2CV, ebbe il successo che tutti noi conosciamo e che dura oggidì; infatti, univa ad affidabilità ed economia anche una pregevole versatilità.

Fu proprio allora che si pensò, in Citroën, di realizzare la versione break della Ami; essa fu presentata nel 1964 e, con modifiche molto più marginali rispetto alla berlina, fu trasformata in Ami 8 nel 1970, tenendo il passo per altri otto anni.

La versione giardinetta risultava molto più gradita al grande pubblico per due principali motivi: innanzitutto sfoggiava una linea più "commerciale" ma anche meno estrema; in secondo luogo aveva una praticità ed un volume di carico invidiabili.

Unica pecca rimaneva il motore, o meglio, la sua potenza, dal momento che 25cv, benché superiori a quelli della 2CV, non erano assolutamente all'altezza delle potenzialità della vettura.

Tuttavia, proprio la semplicità dello schema meccanico e l'esigua cilindrata permettevano dei costi di gestione davvero bassi, anche per la storica affidabilità delle varie componenti.

Una vettura come la Ami 6, soprattutto nella versione break, potrebbe farci comodo ancora oggi, poiché la si può considerare a pieno titolo una vettura anti-crisi: parca nei consumi e dai costi fissi molto inferiori alla media, ma con una versatilità apprezzabile ed un pizzico di sfiziosità.

Il veicolo, in conformazione berlina e break, restò in listino rispettivamente fino a febbraio e settembre del 1969, quando il maestro Robert Opron fu incaricato di rimodernare e "aggraziare" una macchina dalle indiscusse doti e dalle molteplici potenzialità.

In più di otto anni vennero prodotte in tutto 1.039.384 Ami 6, di cui 483.986 berlina, 551.880 break e 3.518 Service/Enterprise.

\*\*\*

Accanto al modello sopra citato hanno preso spazio, nella centrale Piazza Mazzini, altre trentotto auto della Casa francese, tutte perfettamente allineate ed azzimate per la festa.

Com'era prevedibile a farla da padrone sono state le CX, con ventuno esemplari, seguite da cinque DS, quattro XM, due BX, due Dyane, una Acadiane, una SM, una AX ed una moderna C3 Picasso.

Tra le CX spiccavano ben cinque aristocratiche dal passo lungo: due lussuose Prestige, di cui una del 1977 "fetto basso", e tre Limousine.

Queste ultime, sopravvissute fino ai giorni nostri nonostante la motorizzazione Diesel, rappresentavano la perfetta sintesi dell'evoluzione della versione: una più anziana 2500 aspirata precedeva una 2500 Turbo ed una giovane 2500 Turbo 2.

Sempre a passo lungo anche le due Break, entrambe spinte da motori a benzina; l'una 2200 (22 RS), l'altra 2500 (25 TRI), proveniente dalla Svizzera.

Tra le berline, invece, da segnalare l'anziana e sempre gradita 2000 Confort del 1975 e la rara Leader. Due le TRD a gasolio; l'una Turbo 2 conservata, l'altra, Turbo, munita di innumerevoli accessori tuning, compresa la ruvida vernice opaca nera (Noir Mat) probabilmente utile per sfuggire ai radar della Polizia Stradale.

Nutrita la schiera delle sportive GTi: un esemplare aspirato con cambio automatico era affiancato da tre Turbo 2.

Fra le versioni con cilindrata di due litri, molto diffuse all'epoca, si contavano due 2000 Pallas e due 20 TRE; tra loro faceva capolino una rara versione base 20 RE.

Tra le altre vetture presenti, sempre accolte con gioia ed orgoglio, non mancavano dei pezzi particolari. Basti pensare che le cinque DS erano, in realtà, due "umili" DSpécial e DSuper, una 20 Break, una luccicante Cabriolet ed una vecchia conoscenza: l'ambulanza del Presidente del CX Club Italia.

Anche le BX si facevano notare: all'economica 1100 Leader seconda serie si affiancava l'esuberante 1900 Sport prima serie, dalla grintosa quanto azzecata livrea rosso fuoco.

Le più moderne XM annoveravano ben due esemplari spinti dal poderoso 3000 V6, al top di gamma tra le motorizzazioni della berlina degli anni novanta.

A completare il quadro una candida SM mossa dal noto propulsore Maserati, una AX Ten ormai diventata merce rara e la moderna C3 Picasso dell'Organizzazione.

A baluardo delle basso di gamma, le bicilindriche Dyane e Acadiane, tutte utilizzate quotidianamente ancora oggi, a testimoniare la validità del progetto volto all'economia di esercizio.

Giunti al ristorante i partecipanti hanno potuto disporre le proprie vetture su un verdeggianti prato, agibile grazie alle condizioni climatiche clementi.

A conclusione della giornata la consegna dell'ambito "Sferolo Verde", riconoscimento per chi si è distinto nell'ambito Citroën.

Quest'anno se lo è aggiudicato Andrea, il ristoratore che da dieci anni ci rifocilla con soddisfazione unanime.

Infine il Presidente ha consegnato una litografia raffigurante la CX, opera dell'artista Andrea Bertin tirata in sole 100 copie ed autografata da Robert Opron, all'equipaggio proveniente dalla Svizzera ed al possessore della festeggiata Ami 6.

\*\*\*

L'album fotografico della giornata, è visibile sul Sito del Club: [www.cxclub.it](http://www.cxclub.it) all'indirizzo <http://www.cxclub.it/monselice2011.htm>

Appuntamento a tutti per il 2012 per celebrare i 30 anni della BX, modello poliedrico che ebbe notevole successo in Italia ed in Europa.

Per il 2011 ci potrete invece trovare l'11 settembre a Sanguinetto (VR).

Francesco Marigo

Per ulteriori informazioni:

Maurizio Venturino

Vicepresidente CX Club Italia

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia (PD)

Tel.: 0429-779289

E-mail: [info@cxclub.it](mailto:info@cxclub.it)

Sito internet: [www.cxclub.it](http://www.cxclub.it)