Anno XVI

SPACXZIO

Numero 30

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2017 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Settepontii, 75/16 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

SPACXZIO

ANNO XVI NUMERO 30

Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

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

Hanno collaborato:
Albertini A.
Azzena R.
Bortolussi P.
Santo L.

Foto:
Albertini A.
Azzena R.
Kabu E. (copertina)
Rivista Al Volante
Siti Internet

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 2017

Mettiamo in vetrina la CX 3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

J'accuse…! 6
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

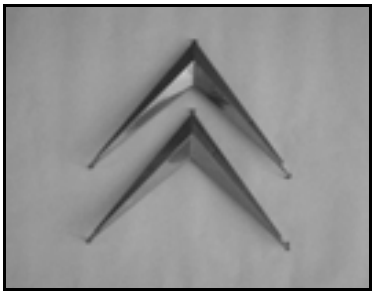
Visa: una CX in scala 8
Di Leonardo Santo

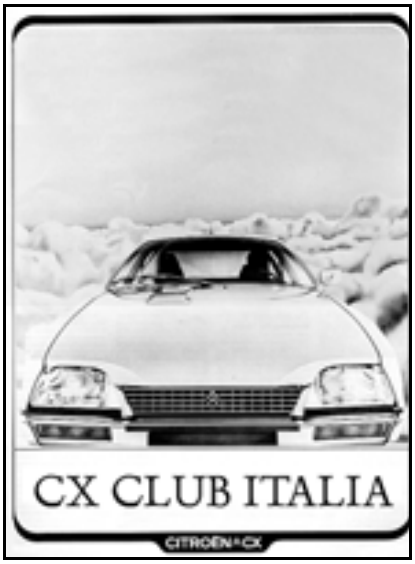
Citroën CX spirit 11
Di Paolo Bortolussi

Dalle pene della Marca DS alla CXperience: un nuovo rilancio per Citroën? 13
Di Maurizio Baiocchi

La quadratura delle sfere 16
Di Roberto Azzena

Accessori 24
A cura della Redazione





CX CLUB ITALIA

Club Aderente R.I.A.S.C.
Club Aderente A.A.V.S.

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

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
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.

METTIAMO IN VETRINA LA CX

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Collezionare modellini della CX non è mai stato così facile.
Non solo grazie a Internet, dove con pochi clic si può acquistare e farsi spedire a casa praticamente tutto quello che si vuole, ma anche al fatto che negli ultimi anni, se non mesi, le varie ditte che riproducono automobili in miniatura, tutte allocate in Cina, hanno immesso sul mercato un numero incredibile di versioni e varianti nelle più differenti scale.
Ci sono pezzi da pochi euro sino a modellini in grande scala piuttosto costosi in grado di accontentare anche l'appassionato più esigente.

Polistil (1), che mise a catalogo nel 1976 una bella 2200 in scala 1:25 con cofano motore, bagagliaio e portiere anteriori apribili con tanto di serratura delle maniglie funzionante.
Inizialmente in blu metallizzato con paraurti cromati, venne proposta anche in verde metallizzato nella versione Rally del Marocco, con quattro fari supplementari, portapacchi con ruota di scorta e paraspruzzi posteriori.
La Dinky Toys spagnola realizzò nel 1977 una bellissima Pallas (2), sempre blu metallizzato ma in scala 1:43, quindi più piccola della precedente, dotata di portiere apribili e classica scatolina gialla.
La Norev, notissima marca francese di giocattoli, già dal 1974 invase le vetrine dei negozi con la sua CX in scala 1:43 prima in plastica e poi in metallo per la serie Jet-Car (3).
Tantissimi i colori e altrettante le versioni, come quelle Taxi-Radio e Allô Taxi, Orangina e persino nelle livree per le elezioni del Presidente della Repubblica francese del 1981 e del 1988.
Norev la riprodusse anche in scala 1:60 circa (serie Mini-Jet) (4) così come fece anche la Majorette.
Ci furono poi le CX della Solido in scala 1:43, sia nella versione berlina (5) sia in quella Break, (6) quest'ultima con il portellone apribile.
Ma molte altre furono le marche che si fecero carico di riprodurre questa vettura: tra le tante ricordiamo la spagnola Joal, la francese Joustra, l'inglese Matchbox e poi Minialuxe, Mira, Pilen o Praliné.
E se una lista delle CX prodotte all'epoca è lunga, quella delle marche che l'hanno realizzata negli ultimi tempi lo è ancora molto di più.
Ed è impossibile, per ovvie ragioni di spazio, pubblicarla in queste pagine.
Consigliamo perciò di visitare uno dei siti più conosciuti di ven-

1

Ma facciamo un salto indietro, e più esattamente alla metà degli anni Settanta, cioè all'epoca in cui venne presentata e fece i primi passi quella che possiamo definire l'erede della celeberrima DS.

***

Tra le prime marche a proporre una riproduzione della CX ci fu proprio un'azienda italiana, la

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.

dita online, www.carmodel.it, dove si può selezionare marca e modello che interessano, ricordandosi di cliccare anche sul quadratino "Enciclopedia" in modo da inserire nella ricerca anche quelli obsoleti.
Ecco comunque qualche indicazione sui pezzi più riusciti che non dovrebbero mancare nella vetrina di ogni appassionato di questa vettura.
Sicuramente, al primo posto, mettiamo, per quanto riguarda la scala 1;18, Norev e Ottomobile.
La prima (7) con una bellissima CX prima serie in metallo pressofuso dotata di portiere apribili e sterzo funzionante, la seconda (8) con una magnifica GTi Turbo in resina, senza parti che si possono aprire, ma con una fedeltà di riproduzione eccezionale, al punto che, nelle foto, si può facilmente scambiare con la macchina autentica.
Un altro modello interessante, in scala 1:43, è quello proposto dalla Neo Scale Models, sempre in resina, che riproduce la versione cabriolet Orphée (9) del 1983 con capote abbassata e fari anteriori doppi oppure singoli.
La Matrix, ancora in scala 1:43, ha invece pensato alla Limousine con le bandierine della DDR così come venne modificata (e allungata) nel 1985 dalla carrozzeria svedese Nilsson per l'allora capo della Repubblica democratica tedesca Erich Honecker.
La Minichamps, una delle marche di modellismo più apprezzate, ha messo a catalogo diverse CX, tutte molto ben fatte: ci sono, per esempio, la Prestige, (10) sia con carrozzeria monocolore sia con il tetto in vinile, e la Break del 1979.
Break che ha riprodotto anche la Kess-Model nella versione turbodiesel post 1986, quella cioè con i paraurti in materiale plastico e di cui è anche disponibile l'ambulanza con tetto rialzato di un'associazione di volontariato pugliese.
Non mancano le CX che hanno fatto parte di una delle tante collezioni vendute in edicola.
Tra di esse ci sono versioni o livree interessanti, come la Europe 1 arancione che seguiva il Tour de France del 1975 o la 24-00 GTI numero 126 che corse la Parigi-Dakar nel 1981 con l'equipaggio Luc-Alessandrini.

***

Chiudiamo ricordando la Ixo Models con le sue tante CX, tra cui quella bianca e azzurra del Salon des artiste decorateurs del 1983 o quella bianca RTL della Route du Rhum.
***

SPAC XZIO

2

3

4

5-6

7

8

9

10

Altaya 1:43

Norev 1:43

J'ACCUSE…!

Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

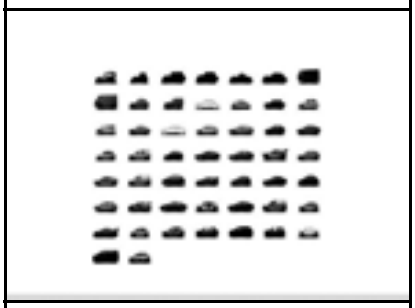
In questi ultimi tempi non sono stato molto attento a quanto accadeva nel mondo del Citroënismo storico e anche la mia frequentazione sul forum informatico del R.I.A.S.C. è stata episodica e distratta.
Sapevo naturalmente del neo-Marchio "DS Automobiles", un brand di PSA con qualche pretesa "luxury", ma ignoravo l'operazione di marketing messa in piedi per accompagnarne il debutto sul mercato.
Ho scoperto poi essere qualcosa di simile ad un film dei fratelli Vanzina in chiave horror e ciò non solo per un appassionato, ma anche per un normale osservatore con qualche interesse per il motorismo storico e dotato di un po' di buon senso.
In pratica il tentativo in corso (almeno al momento in cui sto scrivendo, ottobre 2016) è quello di affrancare due modelli del passato dalla storia di Citroën per sistemarli alla base del nuovo Marchio come a costruirgli, in modo artificiale, una "storia" altrimenti inesistente.
Il tutto condito con un'estetica da *reclame* anni '80 a base di parole chiave di gran moda trent'anni fa ("privilegio" ed "esclusivo" la fanno da padroni), di stilisti più o meno conosciuti, di modelle anoressiche che piacciono solo agli stilisti per ovvi e noti motivi.
Ciliegina sulla torta, come massimo testimonial della sciagurata operazione, una vecchia signora un po' suonata agghindata in modo che più glam non si può.
Avete presente Elton John nel settantatrè?
Ecco.

***

Altra cosa quando la CX usciva dalla bocca della massima icona della vita notturna e "disco" degli anni ottanta: Grace Jones!

***

Esiste poi un Sito, www.citroenorigins.fr la cui home page è costituita da un mosaico di modelli storici, ognuno di essi è "cliccabile" ed in seguito al "click" si accede ad un'ampia descrizione del modello selezionato.



Si possono osservare gli interni e gli esterni con l'ausilio di una speciale funzione che ruota l'immagine di 360° senza soluzione di continuità.
Si possono vedere vecchie brochure e addirittura ascoltare alcuni suoni tipici dell'automobile in questione, il clacson ad esempio oppure lo "stunf" di una portiera sbattuta.
Sulle prime (incredibilmente) non erano presenti DS ed SM così come non erano presenti nello stesso mosaico riprodotto a guisa di manifesto nello stand Citroën del salone di Parigi.
A guastare la festa in quell'occasione è stato il pubblico chiedendo ripetutamente al personale addetto allo stand perché diavolo mancasse un'automobile prodotta da Citroën fondamentale non solo per la sua storia, non solo per la storia del motorismo in genere, ma icona di un'epoca particolarmente florida che in Francia viene identificata come il "periodo dei trenta gloriosi", facendo riferimento ai tre decenni intercorsi tra la fine del secondo conflitto mondiale e la metà degli anni settanta in cui si aprì la nota crisi di ristrutturazione industriale.

***

Pertanto, sotto la pressione del "furor di popolo", in modo tanto goffo quanto ridicolo ecco uscire dal cilindro di PSA il rimedio: rimettere al loro posto DS ed SM ma, attenzione, riprodotte con un disegnino bianco, privo al click delle ampie funzioni offerte per gli altri modelli, ma con il solo laconico ausilio di due frasi.
Per la DS: "*DS è sempre stata la ribelle di famiglia.*
Ha conquistato la sua indipendenza portandosi via tutte le sue cose".
Per l'SM: "*Sua maestà la SM, regina della strada e dei rally ha deciso di seguire le orme della DS*".

***

Ad entrambe le affermazioni viene fatto seguire un "*Certamente le vostre strade si incontreranno di nuovo*" che a questo punto, visti i pasticci fatti fin qua, suona più come una minaccia che come una promessa.
"Speriam di no", viene da dire.

***

Non ne ho certezza, ma l'accaduto potrebbe essere una magnifica dimostrazione da manuale del modo di operare delle industrie nelle varie fasi di ricerca, sviluppo, produzione e lancio di un prodotto sul mercato.
La parola d'ordine in questi anni è: "esternalizzare".
Se un tempo ci si rivolgeva ad aziende di consulenza solo per indagini di mercato ed altre attività significative ma marginali, oggi anche fasi vitali, di "*core business*" o ad esso contigue come il lancio di un prodotto, vengono date in gestione ad aziende esterne che nulla conoscono dell'ambito in cui sono chiamate ad operare.
"Le conseguenze spesso fan soffrire" diceva Battisti ed è quello che è capitato in questi mesi al nostro Marchio d'elezione.
Poi, naturalmente, quanto proposto dalle aziende di consulenza va approvato in casa e siccome non è possibile credere che chiunque con un minimo di confidenza con la storia del Double Chevron avrebbe avallato una corbelleria del genere, è lecito supporre che gli attuali vertici di PSA provengano anch'essi da tutt'altri settori.
Linda Jackson, l'attuale CEO del brand Citroën, è una signora inglese che ha fatto carriera tra il 1977 e il 2004 in Rover, UK.
Ci sarebbe da fare un po' di facile ironia sul fatto che Rover non esiste più da un pezzo, ma siamo gentiluomini e ci asteniamo.
Nel 2005 è entrata in Citroën UK con l'incarico di Direttore finanziario per approdare poi nel 2009 in Citroën France come Direttore e nel 2014 nel brand Citroën di PSA con l'attuale incarico.

***

Ci chiediamo quale capacità di comprendere l'essenza del Marchio e, in modo conseguente, di esprimerne le potenzialità con genetica coerenza possa avere una persona nata e vissuta in un'area geografica piuttosto aliena alle Citroën (l'Inghilterra), che per ventisette anni ha gestito una casa automobilistica che si chiama(va) Rover.
Non stupisce che la signora abbia recentemente affermato che le sospensioni idropneumatiche (anche di ultimissima generazione) sarebbero una tecnologia "superata".
Non ci è dato di sapere al momento per quale ragione le vecchie molle elicoidali sarebbero più moderne.
Aggiungiamo a tutto ciò che la forma mentale dei presunti geni della comunicazione si è sviluppata a colpi di "copia-incolla" anziché nella fatica della comprensione e del rispetto della Storia, e avremo chiaro che le cose ben difficilmente sarebbero potute andare in modo meno disastrosamente ridicolo.
Vi ricordate quando Silvio Berlusconi propose di marchiare la Punto con il "cavallino Ferrari"? Quell'idiozia fu impedita dal dottor Marchionne, uomo magari discutibile per questioni che non è questa la sede di sindacare, ma certo non fesso.

***

Citroën ha vissuto invece la tragica combinazione tra una proposta indecente e la sua immediata, passiva accettazione da parte di un management evidentemente disarmato di conoscenza e cultura di Marchio.

***

Resta una risorsa: il mondo degli appassionati, quel mondo che quando nel 2005 uscì la C6, restò commosso per il miracolo di coerenza genetica che quel modello esprimeva.

La C6: una magnifica Citroën che avrebbe meritato quegli sforzi che oggi vengono riservati al solenne pasticcio DSA.

***

Sarò più chiaro: **chiunque** pensi che il brand DSA oppure uno qualsiasi dei modelli che si trovano nel suo listino sia più meritevole di C6 di avere attenzioni e sforzi finanziari profusi a piene mani, non è credibile come appassionato Citroën.
Almeno questa è l'opinione mia e del Sodalizio del quale mi onoro essere P.R..
Si dedichi ad altro.
Alle Mini, alle Rover, alle Jaguar o alle Rolls, tutte istanze automobilistiche degne di rispetto e studio, ma con le Citroën lasci perdere che proprio non ci azzecca.
Nel mondo amatoriale si faccia da parte, noi non lo vogliamo; se si tratta di un personaggio nell'orbita della Casa Madre (o meglio matrigna), se ne stia nella sua comoda cuccia calda a prendere ordini da PSA ben distante dalle nostre attività.
Avrà però a che fare con il fuoco incrociato della nostra critica incessante e incalzante, una posizione poco invidiabile.
Auguri!
***

NOTA DELLA REDAZIONE

In data 9 febbraio il Sito menzionato, con abile piroetta ha restituito alle icone dei modelli DS ed SM le loro funzionalità.
Ma, oramai, la figuraccia era stata fatta!
***

VISA: UNA CX IN SCALA

Di Leonardo Santo

Carissimi, nella scorsa puntata vi ho ammorbato con una ricca premessa sul mio modello Citroën preferito e che, con rispetto parlando, in pochi di voi conoscono davvero.
La Visa: agli occhi dei più un "*cocktail*" tra la vostra adorata "*CX, la GS e la Renault 1-4*" (come fu battezzata da Quattroruote nella prova su strada di aprile '79), ai miei, invece, un esempio di quanto Citroën seppe dare una svolta al suo stile in fatto di piccole.
Infatti, tutta la genesi "visistica" inizia nel 1970, poco prima dell'acquisizione da parte del Marchio a*u lion*: Citroën ha già in serbo un progetto, una nuova vettura che possa sostituire al più presto la Ami 8.
Con la collaborazione iniziale di Fiat, inizia a delinearsi un'idea di auto da città, che si ispira alla 127: due volumi con portellone posteriore.
Si va quindi sul sicuro, ma l'intesa presto naufraga a causa di visioni troppo distanti, la 127 era un'auto, dopo tutto, troppo scontata per mamma Citroën!
Il progetto riparte da zero, prendendo come base di lavoro la meccanica bicilindrica per la proposizione delle versioni base e il motore 1015cc della GS per gli allestimenti più performanti.
La scocca invece offre soluzioni più convenzionali, ispirandosi al successo della R4: sospensioni a barre di torsione longitudinali all'avantreno, una sola trasversale al retrotreno.
Lo stile è moderno, fresco e innovativo.
L'idea del portellone è mantenuta, la pendenza dello stesso è però più armoniosa rispetto alla 127.

***

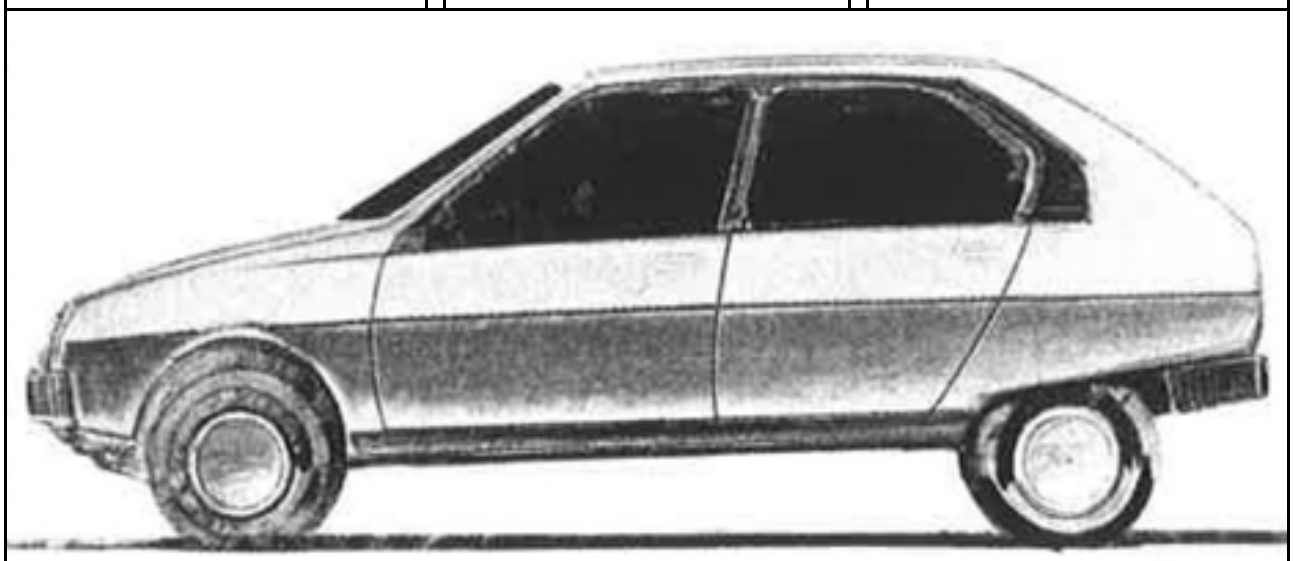
Si approda al 1972: Michelin inizia ad approfondire la situazione finanziaria della sua controllata a seguito della prima crisi petrolifera.
In effetti Citroën ama molto investire in nuovi progetti, ma spesso i risultati tangibili tardano ad arrivare.
La CX è ancora lontana ma i costi della sua progettazione sono già elevati e il basso di gamma (2CV, Dyane e soprattutto Ami 8) non riesce ad assicurare i margini ideali.
Nonostante queste difficoltà, l'anno successivo viene finalmente presentato il **progetto Y** alla Direzione che lo approva senza riserve: l'auto è bella, spaziosa, anticipa tutti gli stilemi estetici che sono già previsti sull'ammiraglia che seguirà di lì a breve.
La linea è affusolata, i fanali e la curvatura dei paraurti sono studiati per richiamare la CX.
Ammiratela nelle pagine seguenti.
Gli interni sono lineari ma inediti per un'auto della categoria: la plancia comprende un quadro strumenti a tamburo rotante con contagiri (mutuati dal progetto della CX che sta prendendo forma anch'esso), un cassetto portaoggetti con chiusura a chiave e climatizzazione completa.

***

Il 1974 è purtroppo l'anno che conosciamo tutti: Michelin cede le sue quote a Peugeot.
Le *bureau d'études* è bloccato, anche perché Opron, alla sua guida dal 1964, abbandona per trasferirsi *chez Renault*.

L'onere di presentare alla nuova Direzione il lavoro fin qui svolto passa a Giret che riceve un fermo rifiuto.
Secondo il nuovo proprietario, Citroën non ha più i mezzi per produrre un progetto cosi importante e, nonostante sia d'accordo sull'esigenza di sostituire la vetusta Ami 8 che non riesce a bissare il successo della Ami 6, tutto deve essere rivisto: si dovrà partire da una base già pronta e collaudata (e in parte ammortizzata...), ossia la Peugeot 104.
Fonti interne affermano che in realtà questo aut aut fu deciso in quanto l'utilitaria del Leone, commercializzata dal 1972, non aveva raggiunto i target di vendita prefissati e che quindi una nuova e più innovativa concorrente a 5 porte, per di più interna al Gruppo, le avrebbe dato il colpo di grazia.
Non si potrà mai sapere la verità, ma la conseguenza fu comunque univoca: stop definitivo al progetto Y ormai pronto per la

produzione e nuovo inizio con il **progetto** denominato **VD**.
Viene quindi assegnato l'onere di dirigere il team di progetto a Estaque, che deve di fatto arrangiarsi con quello che è fornito da Peugeot: la piattaforma della 104 è però più stretta e soprattutto il passo è più corto del prototipo Y e questo causerà una forzatura nella coda, per permettere di includere sia un portellone adeguato al carico sia uno spazio decente nel bagagliaio.
Le esigenze di costo obbligano il team a rivisitare globalmente lo stile del progetto Y in funzione delle nuove misure e il risultato finale sarà quello conosciuto, ossia la VISA I.
In più, i vincoli finanziari impongono di uniformare la concezione del nuovo modello in modo univoco, sia che monti motori a 2 cilindri sia quelli a 4 cilindri.
Nasce quindi il tanto vituperato (ma cosi particolare!) muso *nez de cochon*: l'obbligo di conservare una larga apertura per il raffreddamento dei due motori senza imporre modifiche alla catena di montaggio porta a concepire un unico blocco che integri paraurti e griglia centrale, soluzione oggi scontata, ma che



all'epoca fece molto discutere i puristi della Marca.
Spostiamoci all'interno: nulla è stato conservato rispetto alla plancia del progetto Y, Harmand (già autore degli interni di SM, GS e CX) è riuscito a generare delle soluzioni all'avanguardia a costi contenuti.
Abbandonato ormai il classico devioluci abbinato al costoso e complicato da produrre quadro a tamburi rotanti della CX, l'approccio all'ergonomia più totale è mantenuto.
Guidare senza mai staccare le mani dal volante è un obiettivo imprescindibile.
D'altra parte anche la CX adotta i satelliti, perché non sviluppare questo nuovo modo di concepire il posto guida?
Nasce il PRN (*pluie-route-nuit*), un autentico gioiellino di design e savoir-faire tipicamente francese.
Sarà uno dei pochi elementi innovativi non mutuati dal progetto Y di cui i progettisti andranno talmente fieri che lo proporranno pari pari sulla GSA nel 1979.
Anche le scelte cromatiche cambiano rotta.
Mentre il progetto Y era stato studiato per proporre alla clientela un modello esclusivo e sobrio, il VD invece adotta delle scelte molto più urlate: tinte squillanti, tessuti fantasia devono attirare l'attenzione e promuovere il lancio della futura VISA, che sarà presentata al grande pubblico in occasione del *Salon de Paris* nel settembre 1978.
L'evoluzione della VISA è conosciuta, poche auto hanno assunto così tante sfaccettature lungo la loro vita produttiva.
Ma il progetto Y?
Che fine ha fatto?
Prossimamente su queste pagine…
***

CITROËN CX SPIRIT

Di Paolo Bortolussi

Nello scorso numero di questo periodico, ho avuto il piacere di veder pubblicata l'intervista fatta ad un appassionato che ha vissuto in prima persona la Dea negli anni della sua gioventù.
Le emozioni e le sensazioni trasmessemi durante questa amichevole chiacchierata sono state davvero importanti, vivide, quasi si riferissero a fatti recentissimi.
Per l'intervistato la DS significa soprattutto anni '70, anni in cui il modello non era ancora l'icona dei nostri giorni, ma un'auto in produzione o che da poco aveva lasciato il testimone alla nostra tanto cara CX.
Facendo un parallelo con la mia vicenda personale, quello che la DS ha significato per il protagonista del sopra citato articolo, la CX e la XM hanno rappresentato per me negli anni in cui la passione per Citroën è diventata sempre più consapevole.

***

Ciò che accomuna le nostre differenti generazioni è aver potuto apprezzare e guidare da nuovi (o quasi), capolavori dal design e dalle soluzioni tecniche all'avanguardia, caratterizzati nell'insieme da un'anima inconfondibile.

***

Questo è ciò che un appassionato del Double Chevron ha sempre potuto riscontrare nelle auto possedute o desiderate, indiscutibilmente uniche e dalla marcata personalità; qualità ricercate dal Citroënista ad ogni vernissage di nuovi modelli, in definitiva quasi mai forieri di delusioni.

***

Oggi, alle soglie del 2020, molto è cambiato nel mercato dell'automobile e la politica aziendale di Citroën è mutata con esso; senza voler entrare troppo in dettagli tecnici o economici, un dato certo è che, a meno di improvvisi ed inaspettati ravvedimenti, le Citroën che abbiamo da sempre apprezzato non ci saranno più.
PSA, oramai da qualche anno, ha messo in atto una politica volta ad adeguare l'immagine dell'azienda alle tendenze di mercato imperanti, conservando inizialmente alcune peculiarità del Marchio ma, via via, eliminandole completamente, facendo quasi supporre che, in questo nuovo millennio, la storica immagine fosse più un peso che una virtù.

***

L'evidenza di questa strategia, soprattutto legata ad aspetti di marketing, è stata la nascita della linea (dapprima tale, poi Marchio a sé) Different Spirit.
Ricordo nitidamente il lancio della DS3, sospinto dalla roboante campagna "Antiretrò", concettualmente assurda.
Si voleva attingere fascino, ovviamente solo nelle intenzioni, dall'evocativo nome di un mito automobilistico universale della Casa, sostenendo al contempo che fosse cosa opportuna abbandonare ogni legame con il passato per guardare trionfalmente al futuro.
Nulla da dire sulle indubbie qualità di queste automobili, pur prive di una marcata identità Citroën, ma sostanzialmente ben realizzate, ricche di optionals e dall'estetica gradevole, special-

mente se rapportata alla concorrenza.

***

Ho potuto provare, ed in questo senso apprezzare, queste qualità in una delle ultimissime Citroën DS5, felicemente acquistata ed utilizzata giornalmente da mio padre.
Tuttavia, quello che più di tutto ha rappresentato l'apoteosi dell'autolesionismo, venendo ai giorni nostri, è stata la creazione del marchio indipendente DSA ed il sorprendente, quanto grottesco, ratto della DS e della SM da parte della "neocasa" dallo Spirito Differente.
Differente da chi e da cosa?
Differente, alla luce dei fatti, solo da chi l'ha creato e dalla sua storia, nella mal celata, affannosa rincorsa ad emulare Marchi automobilistici "evoluti" i cui refrein pubblicitari suonano più o meno in questo modo: "una tedesca è una tedesca… quindi cos'altro vuoi sapere, comprala perché è tedesca!".

***

Il complesso d'inferiorità nei confronti dei Marchi teutonici ha raggiunto, in questo modo, il suo apice, con la Citroën relegata a produrre utilitarie o auto pratiche per la famiglia e DSA, erede fasulla di un passato artefatto, come punta di diamante del gruppo, con la missione di produrre future auto di qualità superiore.
La qualità costruttiva, da sempre cavallo di battaglia dei brand germanici, senza alcun dubbio parametro importante nel valutare un'automobile, sembra essere la sola chimera da inseguire a tutti i costi.
Citroën ha lignaggio sufficiente per poter battere, almeno in parte, strade alternative, che possano tener conto di molti altri fattori, quali design, qualità e soprattutto tecnologia; oltre allo sviluppo delle tanto apprezzate ed evolute sospensioni, molto si potrebbe fare in termini di ricerca sui propulsori, ad esempio.

***

Forse è solo l'illusione di un fedele appassionato, poco incline ad occuparsi di leggi del mercato e di questioni strettamente economiche; nonostante ciò, rimango intimamente convinto che le mosse di Citroën, negli ultimi anni, siano state profondamente sbagliate.
Ho sempre ritenuto deleterio e controproducente cercare di sfidare i costruttori tedeschi, portando lo scontro nel loro terreno preferito, quello che ha elevato le automobili teutoniche a veri e propri status symbol; questa contesa, per altro senza speranza alcuna di successo, rischia solo di far smarrire irrimediabilmente le storiche peculiarità non solo di Citroën, ma anche di altre Maison francesi e non.

***

La funzione dell'appassionato e del collezionista, in questo frangente, risulta essere ancora più importante rispetto al passato; non tanto perché le voci unite dei Citroënisti di tutte le latitudini possano in qualche modo far cambiare idea ai vertici di PSA, quanto perché risulta essere fondamentale curare e preservare il patrimonio storico, che nessuno potrà mai alterare o cancellare.

***

Godersi le proprie Citroën vintage, facendole circolare e testimoniando così, a chi non le avesse mai conosciute, cosa sono state queste auto e cos'hanno rappresentato.
Nel mio quotidiano, non c'è uscita che faccia con la mia CX 2000 Super che non desti l'interesse di qualche passante, colpito dalle linee filanti, dalla plancia futuristica o dalle impagabili idro in azione.

***

Oggi pomeriggio, una fredda ma soleggiata domenica di gennaio, sono sceso in garage, ho tirato la leva dello starter ed ho avviato (al primo giro di chiave il Becchia si è svegliato) la mia CX; sarà stata snobbata da DSA, che non la considera una figlia degna o quantomeno non "stilosa" quanto altre, ma dopo pochi metri questa Citroën purosangue inizia a trasmetterti un feeling alla guida che pochissime altre auto sanno dare.
Adoro guidarla e anche se le occasioni sono sempre troppo poche, ogni volta è come se l'avessi usata il giorno precedente; l'approccio del DiRaVi in curva, la bellezza di osservare la velocità dal tachimetro a tamburo collocato nella mai eguagliata lunule, il confort delle idro, te li marchi a fuoco nella mente.
So che posso ritrovare tutto questo solamente girando quella vecchia chiave, dopo aver tolto il telo all'affascinante figlia di Opron, giù in garage.

***

Mi fermo, rientrando dal mio breve giro, parcheggiando la macchina in un praticello vicino casa; mia moglie mi guarda tra il divertito ed il preoccupato dal sedile passeggero; una delle cose che mi piace da matti della mia terra sono questi cieli d'inverno all'imbrunire, cieli che rendono i monti di fronte a noi di un colore viola intenso.
La natura spoglia, quasi selvaggia di gennaio fa il resto; il mio maledetto essere ex fumatore, ogni volta mi spinge a sentirmi come un vecchio cowboy che scruta l'infinito insieme al suo cavallo, nel mio caso di ferro, fumandosi la meritata e contemplativa sigaretta.

***

Ora, tolto il viziaccio della "cicca", mi rimane tutto il piacere di contemplare fieramente la bellezza della mia CX in questo contesto naturale; rientrando a casa, facendo le ultime curve oramai al buio, ne respiro appieno lo spirito, che condensa tutta la bellezza di un oggetto in grado di essere sorprendentemente in simbiosi con un uomo di oggi, come lo è stata con un uomo degli anni Settanta.

***

Qualche tempo fa, girovagando un po' su Internet, mi sono imbattuto nella concept car CXperience; dalle foto, si può veramente dire poco, anche se la speranza, perlopiù alimentata dal nome (posto che questa possa mai diventare un'auto di produzione ispirata alla CX), che Citroën possa ritrovare sé stessa, cova sempre sotto le ceneri delle delusioni di questi ultimi anni.
Sarebbe un bel giorno per ciascuno di noi appassionati se qualcuno di importante in Citroën si destasse e guardasse al futuro con idee e soluzioni all'avanguardia, pensando di proporre la rivisitazione di un modello importante come la CX, anche se per molti di noi un'erede già esiste; qualsiasi tecnologia essa possa contenere, qualsiasi siano gli sfiziosi orpelli tecnologici in dotazione, non si potrà prescindere dal fattore più importante, il più difficile da riproporre: lo spirito Citroën, lo spirito che ha animato la CX.
Citroën CX Spirit!

***

Lo stesso che ci farà riunire ancora una volta, il prossimo aprile, alla giornata dell'orgoglio idropneumatico di Monselice.
Buon Raduno a tutti e sempre, a testa alta "En Avant!".
***

DALLE PENE DELLA MARCA DS ALLA CXPERIENCE: UN NUOVO RILANCIO PER CITROËN?

Di Maurizio Baiocchi

Un recente ed interessante articolo sul sito de *L'Auto-Journal* ci dà l'occasione per ripercorrere alcuni punti salienti della recente storia e della situazione attuale della Marca DS Automobiles, che tante perplessità e critiche ha creato tra gli appassionati, al fine di dare un'informazione completa e oggettiva sulla questione.

***

Quando nel 2010 Citroën lanciò la linea DS nell'ambito della propria gamma, non pareva avere la pretesa di realizzare una erede del mitico modello del 1955.
Del resto, tale sigla allora voleva significare "*Different Spirit*" (che poi evolse nell'attuale *"Distinctive Series")* per differenziare uno o più versioni "premium", posizionandosi un gradino sopra i corrispondenti modelli Citroën.
Inoltre, i più attenti ricorderanno che il lancio della prima DS3 era accompagnata dallo slogan "*Antiretrò*", e quindi non vi erano richiami specifici ai modelli storici.
Seguirono poi la DS4 nell'autunno 2010 e la DS5 a primavera 2011; si crea così un embrione di gamma che porta nel marzo 2015 alla creazione in Europa della Marca autonoma DS Automobiles (in Cina lo era già dal 2012), con la nomina di Yves Bonnefont Direttore Generale, con l'obiettivo dichiarato di puntare al mercato-premium e ridare lustro a quel "*luxe à la française*", imperante nella moda e in altri settori, ma che nell'automobile mancava da troppo tempo.

***

Per il gruppo PSA il vantaggio di creare la Marca DS era che non occorreva un grosso investimento iniziale per i modelli, già preesistenti e basati su piattaforme e meccaniche di vetture di grande diffusione (C3, C4, 3008,

ecc.).
Solo lo stile e l'immagine dovevano essere diversi.
Ma occorrerà attendere il 2012 perché venga nominato un direttore dello stile della nuova Marca (Thierry Métroz, che già supervisionava lo stile Citroën), e, dopo i precedenti prototipi nati ancora nell'era Citroën (come la *Numéro 9* del 2012), la prima concept car con il Marchio DS appare solo nel 2014, quella *Divine DS* che dovrebbe prefigurare il design dei futuri modelli, dopo il leggero restyling del frontale con la calandra *"DS wings"* dei tre modelli attuali, con la sparizione degli Chevron.
I maggiori investimenti sono rivolti quindi al marketing, alla creazione di un'immagine di ritrovato lusso, ed ad impostare una rete di vendita e di assistenza che si possa differenziare, almeno in parte, da quella Citroën su cui resta comunque basata, con in più i *DS Stores* autonomi (solo 100 nel mondo) e due *DS World* a Shangai ed a Parigi (Rue François 1er, poco lontano dallo storico C42 sugli Champs-Elysées).

***

Ma a fronte delle prospettive e proclami di una *nouvelle grandeur* della Marca DS, i risultati commerciali dei suoi modelli sono oggettivamente ben al di sotto delle aspettative ed evidenziano una rilevante sofferenza.
Se nel suo primo anno di commercializzazione (2010), la DS3 (allora Citroën) raggiunse i 100.000 esemplari venduti, aumentati del 25% l'anno dopo, l'euforia fu di breve durata.
Da quel momento, le vendite DS si riducono anno dopo anno, e nel 2015 sono tornate a tale soglia delle 100.000 unità, cioè solo un terzo dell'obiettivo iniziale, che a termine prevedeva il 10% delle vendite globali del Gruppo PSA, mentre attualmente si fermano solo al 3,5% (un dodicesimo, o anche meno, di quelle Citroën).
Se Yves Bonnefont continua a ripetere: "non siamo focalizzati sui volumi, il nostro ruolo è di essere una Marca Premium", il primo punto è più che rispettato.
Infatti, nel 2016 in un mercato europeo che fino ad ottobre è complessivamente in crescita del 6,9%, il novello Marchio segna una cifra simile ma con il segno opposto: -7,6%, con meno di 4.000 vetture vendute al mese, determinando una quota del mercato continentale solo dello 0,5% sul totale.

***

Sempre Bonnefont rileva che "DS è un Marca mondiale", evocando un ritorno nel mercato americano, ma intanto l'Europa rappresenta ancora il 75% delle vendite complessive (di cui il 4% in Francia), ed evidentemente è sulla Cina (20% delle vendite) che si fondano gli obiettivi di crescita.
Laggiù la gamma comprende anche modelli locali specifici (DS4S, DS5LS, DS6), prodotti in partnership con Changan, ma in un mercato annuale da 20 milioni di vetture, le DS vendute restano solo 25.000, mentre l'altra impresa comune con Dongfeng produce oltre 700.000 auto con i Marchi Peugeot e Citroën.

***

Attualmente, circa la metà delle vendite riguarda la DS3, mentre l'"alto di gamma" DS5 incide per meno del 20%.
Ma in Francia, il modello più venduto perde il confronto con le altre cittadine premium, come la 500 e la Mini.
E in Italia, i numeri diventano poco più che simbolici: a novembre 2016 solo 161 vetture DS vendute (un record negativo), con una quota di mercato dello 0,2% ed un eloquente -22,7% rispetto al 2015.
Evidentemente, la gamma attuale di modelli nati Citroën e poi rimarchiati, con una rispettabile età media, e con difetti intrinseci (DS3 solo 3 porte, DS4 né compatta né Suv, DS5 la cui "inconfortevole rigidezza" e l'abbandono dell'idraulica ha ben presto allontanato quei residui appassionati Citroënisti che auspicavano di ritrovare una discendente della vera DS) non consentono di far dormire sonni tranquilli ai responsabili della Marca ed ai suoi preoccupati dealer, che rimangono in attesa dei "sei nuovi modelli mondiali" annunciati da qui al 2020.
Il primo sarà la DS6 (presentazione a Ginevra 2017), un Suv su base Peugeot 3008 per entrare in un segmento di mercato in continua crescita; poi nel 2018 dovrebbe vedere la luce l'erede della DS4, prefigurata nello stile dalla *Divine DS*, e successivamente la nuova DS3, finalmente a 5 porte.

***

Un merito DS Automobiles comunque ce l'ha: è riuscita a ricompattare il variegato mondo degli appassionati Citroënisti che si sono ritrovati, tutti o quasi, uniti in una crociata contro questa nuova Marca, colpevole di volersi appropriare, con una sciagurata e mistificatoria campagna di marketing e (dis) informazione, del glorioso passato del Double Chevron e del suo modello forse più rappresentativo, arrivando anche a far credere al pubblico generalista o ai più sprovveduti che la DS originale non era una Citroën ma una DS Automobiles.
In effetti, questa è forse la principale critica che un osservatore attento, sufficientemente com-

petente, può muovere a questa Marca.
Quando da altre Case furono creati o riesumati altri Marchi di prestigio (come Lexus per Toyota, Maybach per Mercedes, ecc.) nulla di tutto questo avvenne: il passato restava al suo posto e il nuovo corso valeva solo per il futuro.
Ma quando dalla storia di Citroën si fa sparire la DS (ed anche la SM, come modello derivato) per inserirla a forza – nella comunicazione, nel marketing, nelle presenze agli eventi di auto storiche, ecc. – nell'ambito di un neonato Marchio che non ha storia, allora si compie un delitto di lesa maestà e di appropriazione indebita, che gli appassionati non possono perdonare.

***

Ma prima di dare un giudizio definitivo ed oggettivo sulla creazione e sui risultati della Marca DS Automobiles occorre dare tempo al tempo.
Una nuova Marca automobilistica non si realizza dall'oggi al domani, ed un orizzonte temporale di almeno una decina d'anni pare il minimo.
Vedremo gli sviluppi.
Anche perché, come già evidenziato nell'articolo del numero scorso, al semplice appassionato non è dato conoscere in dettaglio le complesse strategie a medio-lungo termine che hanno determinato processi e prodotti di un costruttore di automobili.
Ma i semplici appassionati sono anche quelli che poi comprano *(o non comprano)* i nuovi modelli...

***

Se questa è la situazione della Marca DS, una interessante novità pare scorgersi all'orizzonte di Citroën.
Dopo il recente lancio della C3 (modello "grandi numeri"), al Salone di Parigi di ottobre 2016 è apparso il concept *CXperience* che dovrebbe prefigurare l'erede dell'attuale C5, per riaffermare la presenza del Double Chevron nel segmento di gamma medio-alta.
Come scrive *L'Auto-Journal* (di solito ben informato, sin dai tempi dello scoop prima del lancio della DS nel 1955), la terza generazione della C5 ritornerà ad una linea a due volumi, che come dice il responsabile dello stile Alexandre Malval: "Noi vogliamo raccordarci con il patrimonio di Citroën che è costituito da berline senza il baule posteriore tradizionale": CX, XM ed anche la stessa DS la cui coda è raccordata con il corpo vettura senza soluzione di continuità.
Quindi il nuovo modello, previsto per fine 2018, sarà ispirato direttamente alla *CXperience* (con evidenti reminescenze storiche anche nel nome) con linee fluide ed arrotondate e stile personale, e chissà se sarà ripreso anche il vasto lunotto concavo che si raccorda al tetto vetrato e l'alettone retrattile in funzione della velocità.
Accedendo all'interno (dimenticando le portiere ad armadio tipicamente da prototipo), si avrà un abitacolo dallo stile "zen" ma ultratecnologico, strumentazione digitale e tattile, e con ampi sedili accoglienti, come nella tradizione della Casa; si vedrà se rimarrà anche il volante monorazza (tipicamente Citroën) come reinterpretato nella *CXperience*.
La base sarà la piattaforma Emp2 con il più lungo passo disponibile di 2,84m. (il concept ha una lunghezza di 4,73m.) che permette di contenere il peso e di associare al motore termico uno o due motori elettrici, per una potenza massima complessiva annunciata fino a 300CV, senza per il momento indicare le motorizzazioni previste.
E infine, pare che il nuovo modello sarà dotato del sistema "Advanced Confort", una sorta di ammortizzatori idraulici progressivi (testati recentemente e di prossimo equipaggiamento su alcuni modelli come la Cactus), che, se effettivamente più confortevoli, almeno potrebbero non far rimpiangere troppo le mitiche sospensioni idropneumatiche che hanno fatto la vera storia della Casa e dei suoi modelli più prestigiosi.

***

Nonostante la concorrenza interna della Marca DS, con *CXperience* Citroën rilancia e si avvia così verso i 100 anni.
***

LA QUADRATURA DELLE SFERE

Di Roberto Azzena

Fino a pochi anni fa non credevo sarebbe mai stato possibile, ma alla fine è successo.
Onestamente mi sento un po' imbarazzato nel dover ammettere che spesso finiamo per cadere nei più beceri luoghi comuni, ma la vita a volte è inesorabile, quindi se questi cliché esistono, alla fine un motivo ci sarà.
Eccomi quindi in procinto di scrivere di età, saggezza, di avventure che ormai non farei più, di comodità, stanchezza e via piacevolmente (?) elencando.
Una vera tristezza, in apparenza…
Già, perché, tornando al titolo, anche la quadratura delle sfere ha i suoi notevolissimi lati positivi.
Ma in cosa consiste questa benedetta formula pseudo-geometrico-proverbial-matematica?
Semplicemente nell'aver raggiunto una sorta di Nirvana, sospeso, ovviamente, al di sopra di LHM/LDS e azoto, nel quale si è ottenuta una sorta di pace dei sensi Citronici, ove si è abbandonati dalla feroce e pericolosissima bramosia di catorci, appunto, a sfere, foriera di incommensurabili vaccate di ogni tipo e genere.
Ma, diciamocelo fra di noi, anche di indimenticabili e impareggiabili soddisfazioni.
Questo stato dell'anima in stile Zen, arriva quando, analizzando il proprio parco auto ed i propri mezzi finanziari oltre agli spazi disponibili, ci si rende conto che nulla di meglio di quanto abbiamo in garage (o in qualsiasi altro genere di ricovero), sia teoricamente raggiungibile.
Incredibilmente ci si sente abbandonare dalla voglia di ac-

cumulo e di espansione, di cambi, baratti, manovre, sostituzioni, viaggi, ricerche, idee strampalate e manovre folli.
Si legge tranquillamente degli acquisti e dei ritrovamenti altrui senza provare benevola invidia o voglia di emulazione.
Si passa, giusto per ritornare alle banalità paventate all'inizio, dall'età della spensieratezza e dell'incoscienza, invero un pochino protratta in là con gli anni, a quella della contemplazione e della soddisfazione di quanto si ha e di quanto si è fatto per arrivare a quel determinato punto.

***

Venendo al sodo, sono attualmente, e da più di tre anni stabilmente, possessore di una **C5 Break 2.0 Exclusive GPL Automatica** del 2006, della coetanea **C6 2.7 Exclusive Biturbo HDI Automatica** anch'essa e, last but not least, della Regina **CX Prestige 25 RI** del 1985, tanto per cambiare automatica.
Per quanto mi riguarda, la perfezione, in base alle mie esigenze e alle mie possibilità.
Perché rimane ben chiaro un concetto: ad essere milionari, tutti questi bei discorsi andrebbero allegramente in cantina e sarei qui a parlarvi di ennemila modelli Chevronati, giacenti nei miei possedimenti.
Ma non è questo il caso, qui parliamo di virtù al limite dell'ascetismo, di maturità ed equilibrio, non soffermandoci troppo su tutte le circostanze che le hanno originate…

***

Per cui, se avrete la santa pazienza di proseguire nella lettura, vi elencherò come io sia giunto in questo stato di beatitudine attraverso mille peripezie e mille viaggi, pur se, vi avviso subito, il livello di ciò e di come sarà narrato, è molto ben distante da certi poeteschi e celeberrimi riferimenti.
Quindi iniziamo: "Nel mezzo del cammin di nostra vita…" o-oppss… perdonatemi, meglio se rientriamo nei ranghi.
Cominciamo seriamente l'analisi, specificando che le mie attuali esigenze e possibilità, devono contemplare massimo 3 vetture, di cui una Break, una sola auto ultra 20-30 ennale e una berlina.
Requisiti minimi: servosterzo, aria condizionata, cambio automatico.
Queste sono le attuali Tavole della Legge, sulle quali le mie ex vetture si dovranno confrontare, ipotizzandone un riacquisto generato dallo struggente rimpianto e per mettere alla prova le mie sfere quadrate ed il Nirvana oleoso che ne è derivato.

***

CITROËN GSA PALLAS 1984 (?)

Tutto cominciò da Lei, la mia prima e indimenticabile idropneumatica.
La acquistai all'età di 22 anni (i miei).
Onestamente non ricordo l'anno esatto della sua immatricolazione, all'epoca non ero ancora così attento a questi piccoli dettagli.
Squattrinato neo-lavoratore con famiglia a parziale carico (storia lunga, lasciamo perdere), mi feci prestare i soldi da una ricca zia (proprietaria, per la cronaca, di una DS e di una 2CV), per liberarmi delle prime due traumatiche esperienze di guida.
Due orride FIAT, entrambe verdi pisello, una 126 e una 127 (quest'ultima rifilata bellamente a una persona che vi sto giusto giusto per presentare).
Andai ad acquistare la Verdona assieme a colei che, per sua sfortuna, sarebbe diventata mia moglie, e che non poteva certo immaginare che quello sarebbe stato solo un primo modestissimo antipasto delle pene che avrebbe sofferto nel corso dei futuri trent'anni.
Lei (la GSA) si trovava ad Opera, grigissimo paesucolo dell'hinterland milanese a ridosso di una tangenziale, famoso per la presenza di un carcere, accanto al quale il simpaticissimo venditore che avevo scovato sul glorioso cartaceo Secon-

damano (le meraviglie di Internet erano ancora ben al di là dal venire), custodiva il mio tesoro.
A parte una sorta di buco nella carrozzeria sul lato sinistro e qualche rifinitura da ultimare, Verdona si presentava benone (o almeno così a me pareva), col suo magnifico pendant verde smeraldo fra carrozzeria e morbidissimi interni, verde come il magico olio che le permetteva di galleggiare nell'aria.
Ricordo come fosse ieri la firma del contratto di vendita, apposta con le terga comodamente appoggiate su un sedile sportivo di un'auto riadattato a sedia, col quale il simpaticone aveva arredato il circondario della sua scrivania.
La sera stessa il tentativo di omicidio della mia compagna (non la GSA), non andò a buon fine solo per pochi istanti, dato che facemmo appena in tempo ad aprire i finestrini prima di essere irrimediabilmente affumicati da uno straccio tappabuco che aveva preso fuoco all'interno del cofano, sapientemente posizionato dal brillante arredatore di cui sopra.
Fra alti (ossessiono ancora adesso quasi chiunque con il racconto del primo viaggio vacanziero verso la Puglia: una sola pausa in 1000 chilometri, tanto non riuscivo a scollarmi dal sedile della stupefacente molleggiosa) e qualche basso (leggi frequenti visite dal meccanico), la GSA mi accompagnò alle soglie del matrimonio.
Purtroppo non lo vide perché pensò bene di mostrarmi uno dei tragici difetti del modello, la debolezza dell'albero a camme, che ci abbandonò proprio quando raschiavo le monetine dalle fontane per potermi costruire una mia famiglia.
La contemporanea offerta di un'auto aziendale (sorvoliamo pietosamente sul modello in questione), ne segnò il triste destino.
Cosa rimpiango: sicuramente l'incredibile e fantascientifica strumentazione.
Perché non riprendermela: niente servosterzo, niente aria condizionata, nessuna possibilità di installazione GPL, niente cambio automatico, perdente nel confronto con la Prestige per il posto di auto storica.

***

BX 16 TRS 1986

Il suo acquisto fu realmente ispirato da un sogno, nel quale percorrevo beato e ondeggiante strade deserte e flessuose, tenendo fra le mani un monorazza.
Incredibilmente felice di non dover più soffrire le rigidità teutoniche aziendali.
Detto, fatto.

La stessa mattina del risveglio, corsa in edicola per accaparrarmi Secondamano et… voilà, eccola bella che pronta in una officina multimarca milanese, con tanto di impianto GPL, aria condizionata e servosterzo, rossa fiammante; all'epoca, per me, fantascienza pura!
Questa volta firmai il contratto in canottiera, un classico del mio abbigliamento estivo, pur se a volte decisamente non granché adatto ad atti ufficiali, e su una normalissima sedia da ufficio, sperando che meno scenografia corrispondesse a maggiore fortuna.
Dopo aver evitato per un pelo lo schianto alla prima rotonda, per via della mia scarsissima dimestichezza con le potenzialità del servosterzo, nel pomeriggio rischiai di incendiare un intero quartiere, sede del mio ex negozio di dischi.
Infatti la TRS, posteggiata fortunatamente all'aperto, cominciò a sparare GPL per ogni dove fino all'esaurimento del serbatoio e delle mie intensissime preghiere da ateo.
Fu il prologo di una serie di cataclismi inarrestabili di un'auto davvero sfortunata, che non tenne per nulla fede alla fama delle affidabili BX, evidentemente mal tenuta e ancor peggio manutenzionata.
Fra un guasto e una perdita, però, cominciai ad assaporare il gusto di una idro accessoriata in un certo modo, perché quando la TRS funzionava, era davvero una favola.
Tanto che, nonostante la pessima esperienza, di BX ne ebbi altre due.
Una umilissima e anch'essa rossa 1.1 a GPL utilizzata, alla stregua delle più famose CX TRD per le consegne dei giornali, che si comportò benone (ma in un raggio di azione onestamente limitato) e una 1.4 RE, un po' meno umile ma sempre bella spartana, che non ebbe grande fortuna anch'essa, per un inaspettato problema alla testa, a solo poco più di 100.000 chilometri.
Cosa rimpiango: tutto sommato nulla.
Perché non riprendermele: a parte la resa decisamente sottomedia delle mie a livello di affidabilità, la BX si dimostrò sicuramente una gran vettura, ma non a livello di ciò che assaporai in seguito.

***

DYANE 6 197(?)

Non poteva mancare una bicilindrica nelle mie esperienze Citroniche, dato che il meraviglioso frullio di quei motori fantastici mi aveva accompagnato durante le vacanze sarde d'infanzia, avendo due zie (una già citata in precedenza) proprietarie rispettivamente di una

2CV e, appunto, di una Dyane.
Proprio in Sardegna, terra delle mie origini, la Dyanina ci riportò durante una bella vacanza estiva, sciroppandosi una gran bella chilometrata senza batter ciglio.
Ricordo che scoprii la posizione del pulsante lavavetri, battendo rabbiosamente il piede sul fondo, dopo essere finito a Lula, sperduto paesino montano, causa svolta errata sulla strada del ritorno.
Così lo spirito fresco e divertente della vetturina riuscì a tramutare l'incazzatura in sonore risate.
Indimenticabile anche la risoluzione di un problema alla leva del cambio, grazie ad un pezzettino di filo di ferro!
Cosa rimpiango: la semplicità, la capottina e quel senso ineguagliabile di freschezza e gioventù.
Perché non riprenderla: gli anni ruggenti sono lontani, finiti i tempi in cui d'inverno si girava con lo straccetto per pulire l'appannato parabrezza per la mancanza di una ventola.

***

CX 2000 PALLAS 1978

Ecco finalmente la prima ammiraglia, che convisse con due delle tre BX precedentemente citate, andando a sostituire la claudicante 16 TRS.
La pagai, contrariamente alle mie abitudini, oltre il valore di mercato, ma era troppo bella e dotata di aria condizionata.
Il suo grigio/verde (gris vulcain), poi, ricordava in toni più sfumati la livrea della adorata GSA, pur se gli interni, di un elegante beige, contrastavano con il colore della carrozzeria.
Con essa entrai in contatto col CX Club e col mondo degli appassionati Citroën in generale, partecipai al mio primo Raduno a Vairano, mi riportò a casa durante un'incredibile tempesta di neve ghiacciata nel 2002, piantando in asso fior di Volvo, BMW e Mercedes molto più moderne (e da quella notte giurai che avrei sempre avuto una CX!).
Dopo quattro anni la restaurai per benino divertendomi tantissimo e acquistando per la bisogna due rottami recuperati nel piemontese (uno dei quali è stato interprete di un vecchio articolo della rivista, essendo incredibilmente stato protagonista di ben due incidenti pur essendo non circolante).
Fino a che, dopo aver provato il cambio automatico della GTi Serie 2 del webmaster, dovetti prendere una drammatica e sofferta decisione.
Non fu una crisi del settimo anno, perché, nonostante i suoi innegabili difetti, ovvero un motore asfittico e degli interni assemblati con plastiche indecorose, di sicuro ero ben lungi da qualsiasi ipotesi di rigetto.
Semplicemente, vidi che il pianeta CX mi poteva permettere un'evoluzione irrinunciabile.
Ecco, se fra tutte le mie ex auto dovessi proprio riprendermene una, la Pallas '78 avrebbe senz'altro la priorità.
Cosa rimpiango: la meravigliosa strumentazione a "bilancia".
Perché non riprenderla: perché la Prestige è ancora con me.

***

VISA 11 RE DECOUVRABLE 1984

Per qualche anno, a far compagnia alla Pallas '78, ci fu la simpaticissima, originale, divertente e geniale Visetta Cabriolet.
Una vetturina con 4 porte più baulettino, caso più unico che raro nel mondo delle scoperchiabili, soprattutto in rapporto alle dimensioni.
L'approccio fu invero assolutamente allucinante, dato che andammo a recuperare il primo esemplare nelle campagne laziali, consci del fatto che avremmo dovuto risalire la penisola senza capotta, bisognosa di un rifacimento integrale.
Se fosse stato tutto qui, si sarebbe trattato di festa grande!
La poverina si presentò infatti ai nostri occhi completamente cotta dal sole e da un utilizzo massiccio, tanto che fu addirittura mia moglie, per una volta, ad essere più ottimista su un eventuale recupero a fattezze decenti, mentre io mi disperai quasi da subito.
Già che eravamo ormai in pista, caricammo la figlia di circa sette anni nel posteriore con un bel cappellone di paglia (si, trovammo un bel sole cocente, sempre meglio della pioggia) e cominciammo la traversata.
Subito panico perché la piccola ad ogni rallentamento si spegneva inesorabilmente.
Il venditore pensò bene di isolarsi staccando tutti i telefoni.
Da quel momento, per 600 lunghissimi chilometri, fra una riaccensione, una spinta dai veicoli di assistenza autostradale, le solite preghiere atee e uno stile di guida che tendeva ad evitare ogni tipo di fermata, riuscimmo a portarla (e a portarci) a casa.
Anche a bocce ferme e superato lo shock, fu certo come il sorgere del sole al mattino che era veramente impossibile tiraci fuori qualcosa di buono, se non qualche pezzo di ricambio.
Dato che sono un pochetto testardo, non mi arresi, e pochi giorni dopo ne scovai un'altra nelle Marche.
Questa volta andammo a vederla prima e tornai, da solo, successivamente a prenderla: meglio dieci viaggi "normali" in più, che un altro incubo come quello vissuto con la laziale!
Dopo un onorato servizio, l'era delle Visette si concluse con i

problemi di cervicale della moglie, che mi impose da quel momento l'acquisto di auto dotate rigorosamente di servosterzo.
Cosa rimpiango: la scoperchiatura integrale con quattro porte disponibili, resta un must.
Perché non riprenderla: già detto poco sopra.

***

CX 25 PRESTIGE 1985

Archiviate utilitarie, medie e la magnifica CX 2000, arriviamo quindi all'era delle ammiraglie tout court e… alla prima componente del trittico delle meraviglie, la sontuosa Prestige Automatica.
Evidentemente immemore del disastro della prima Visetta, questo esemplare lo andai a recuperare in Francia, senza aver manco visto uno straccio di foto.
Ma il prezzo e le rassicurazioni di un appassionato italiano che viveva in Francia e che fece da tramite, mi convinsero a tentare la sorte: il gioco poteva valere la candela.
Infatti, probabilmente per una rara concretizzazione della legge di compensazione, ciò che la Visetta laziale aveva tolto, fu abbondantemente recuperato con la Prestige.
Questa volta alla prima occhiata rimasi letteralmente senza fiato, era stupenda e non mi pareva vero che dietro quel ridicolo prezzo potesse celarsi tanta grazia.
Chiavi in mano e via, 1000 chilometri percorsi senza batter ciglio, un viaggio magnifico, indimenticabile, una gioia provata poche altre volte nella vita.
Ma di lei vi ho già abbondantemente scritto nei numeri scorsi.
Cosa rimpiango: per fortuna nulla.
Perché non riprenderla: perché dopo dieci anni è ancora con me e ci rimarrà ancora molto a lungo.

***

XM BREAK: 2.0 TCT 1994 e 3.0 V6 1992

Con questa incredibile "barcona", inizia l'epopea XM, durata nove anni grazie anche al successivo contributo della V6.
E' stata ricca di gioie e dolori.
L'esigenza di una Break era ormai irrinunciabile, dato che con cani, figlia piccola e le nostre bislacche abitudini di viaggiare per le vacanze con mezza casa e sei o sette reparti di Esselunga al seguito, avevamo bisogno di una certa agibilità.
Onestamente la CX in versione Break non mi ha mai convinto, soprattutto per la mancanza, assurda in verità, di una copertura del pianale di carico.
Valutammo una BX "estesa", ma anche in questo caso l'estetica non fu di certo una molla decisi-

va.
Così quando si materializzò vicino a casa dei suoceri una bella XM antracite, andai a vederla proprio con la figlia e, dopo averla sdraiata e fatta rotolare all'interno del baulone, decidemmo che era la Break che stavamo cercando, nonostante il venditore, pericolosamente somigliante a Diego Armando Maradona, non ispirasse una grandissima fiducia…
Infatti poi scoprii, grazie a della documentazione incautamente conservata nel portaoggetti, che i chilometri dichiarati non corrispondevano al vero.
Decisi però di tenerla lo stesso, perché me ne innamorai.
Versione appena superiore alla super basica Detente, la TCT non riuscì mai a risolvere i problemi all'impianto di raffreddamento, veramente cagionevole e poco affidabile.
Però si rivelò divertentissima, pratica e fu dotata nel tempo, grazie a qualche trapianto di allestimenti di fascia superiore, come sedili in pelle e rifiniture in (finta) radica.
Allo scopo acquistai una sorellona prossima alla demolizione e mi riempii il box di ricambi.
Per la XM fu vera infatuazione.
Tanto che quando ormai la TCT aveva già dato il meglio di sé, decisi di ampliare l'orizzonte, puntando al top di gamma: volevo una **3.0 V6** iperaccessoriata, ovviamente sempre Break e con cambio automatico.
La trovai in Svizzera, con tanto di tettuccio apribile, sedili riscaldati e DiRaVi, perché la seconda serie non l'ho mai seriamente considerata risultando troppo "normalizzata" nel restyling.
Anche in questo caso, il venditore più che svizzero pareva conterraneo di Totò e, vista di persona, la povera V6 sembrava più pronta per la demolizione che per essere restaurata.
La portai via per un tozzo di pane dopo una discussione sanguinosa con la poveretta di cui vi ho già narrato parte delle pene, perché, nonostante l'aspetto esterno assai dimesso, la prova di guida risultò semplicemente paradisiaca.
Avevo già adocchiato un'altra donatrice nel piemontese, massacrata da un versamento di olio motore nell'impianto idraulico, che mi affrettai a recuperare per infondere nuova nobiltà nella rarissima e sfiziosissima "Heidi", ma il peggio doveva ancora arrivare.
Non sto qui a raccontarvi per filo e per segno le disavventure di importazione, ché ci vorrebbero un paio di numeri della rivista solo per questo.
Sappiate solo che rischiammo la galera.
Il plurale appena utilizzato portò di conseguenza ad un quasi divorzio e ad un odio latente della mia dolce metà per la nuova arrivata, che non sostituì mai l'affetto invece provato per la TCT.
Furono altri quattro anni di XM, a volte esaltanti e a volte un po' scoraggianti (un anno in due viaggi vacanza restammo quasi a piedi in entrambi i casi).
Poi il terremoto C6 sconvolse tutto e la V6, un po' in declino e con numerosi acciacchi che si manifestarono incredibilmente tutti assieme, quasi volesse ribellarsi al destino della cessione che avevamo già deciso, fu affidata alle sapienti cure di un carissimo amico che le ha ridonato per l'ennesima volta nuova vita.
Cosa rimpiango: l'abbinamento motore/cambio automatico/DiRaVi della V6 era veramente un sogno e un po' anche il sibilo della turbina della TCT.
Perché non riprenderle: credetemi, nove anni di XM possono bastare.

***

D SUPER 1974

Capitolo a parte merita la Dea, sogno d'infanzia finalmente concretizzato, la idro che mi folgorò intorno ai dieci anni e che è, in fondo, la responsabile di tutti i disastri qui riportati.
La comprai in Francia su e-bay: del resto come far mancare un acquisto siffatto, nel personale mazzo delle folli esperienze?
Fu un altro meraviglioso ritiro da un migliaio di chilometri di percorrenza, questa volta vissuto in compagnia di un amico fraterno, oggigiorno però tristemente perso alla causa Citroënista.
Segnò il punto più alto del mio parco auto, con CX, DS e XM, oltre alla Visetta, tutte allegramente insieme.
Se da un lato non mi sembrò vero di essere diventato il proprietario della mia icona fanciullesca, dall'altro non potei fare a meno di notare che la vetustà del progetto poneva la D Super più come autentico sfizio, che non come una reale alternativa alle altre molleggiose, a livello di utilizzo e di guidabilità.
Ciò non mi impedì di viverci due anni intensissimi, con tanto di viaggio a Parigi e storica foto sotto la Tour Eiffel.
Poi mi resi conto che quattro vetture erano un lusso che non potevo permettermi e di doverla scarificare sull'altare del Moloch Prestige, intoccabile e inarrivabile storica.
Cosa rimpiango: una Dea, bene o male, si rimpiange sempre un po'.
Perché non riprenderla: leggere due righe sopra.

***

XANTIA 1.8 8v 1994

In mezzo a tutto questo bailla-

me, la Xantia ha trovato un suo posticino aprendo la strada alla rivoluzione modernista vera e propria che sarebbe avvenuta da lì a poco.
Personalmente non mi aveva mai stregato particolarmente, ma piacque a mia moglie quando, per la sostituzione della Visetta, andammo a visionarne una che aveva pochissimi chilometri.
Non fu quella giusta, ma poco dopo trovammo un'altra ottima occasione in quel di Rimini, 70.000 chilometri unico proprietario e costo del passaggio superiore a quello della vettura!
Restò in casa per quattro anni e, a parte una "piccola" perdita di benzina da un tubicino nel parcheggio di una pizzeria (non vi dico la gioia dei commensali con un simile aroma aleggiante sui loro piatti), si comportò egregiamente tenendo fede alla sua eccellente qualità costruttiva, rivelando doti da vera Citronina per comfort di marcia e silenziosità.
Fui però costretto a trapiantarle i sedili in pelle, perché quelli di serie si rivelarono come i più scomodi mai provati su una Double Chevron.
Cosa rimpiango: il suo essere Citrona di razza, nonostante un'apparenza non troppo scintillante, stile bibliotecaria sexy.
Perché non riprenderla: nessuna "colpa" specifica, la consiglierei a tutti, ma personalmente ho trovato la C5 di un livello superiore, molto più vicina ad un'ammiraglia che non ad una media.

***

C5 2.0 BREAK EXCLUSIVE e C6 2.7 HDI EXCLUSIVE

Concludiamo questo supplizio, arrivando alle altre due componenti del definitivo trittico della stabilità e della pace dei sensi Citronica.
La fautrice di tutto è stata la C6 dato che, una volta superate le perplessità dovute ad un certo "conservatorismo" che una prova di un modello non certo ben tenuto non avevano in un primo tempo fugato, esigeva assolutamente un posto di diritto a fianco della sua progenitrice CX.
Bastarono infatti 50 metri di percorrenza sull'esemplare giusto, per capire che divenendo possessore di CX e C6, sarei stato in una botte di ferro e che tutte le mie esigenze idropneumatiche sarebbero state condensate, sublimate e concretizzate in queste due meravigliose creazioni.
La perfetta sintesi di ciò che desideravo e che avevo provato nel corso di questi benedetti trent'anni di piacevole malattia.
Si sostituiva però un'ammiraglia Break con un'ammiraglia berlina, per la gioia precedentemente spiegatavi di mia moglie.
Ma una Break si rendeva comunque sempre indispensabile, dato che la suddetta gaudente metà, per darvi un'idea, è solita partire per i viaggi anche con intere angurie al seguito.
Ecco qui spiegato il sacrificio della innocente Xantia, che lasciò il posto onorevolmente difeso ad una splendida C5 color Sable de Langrune, che mi permise di realizzare un altro piccolo sogno, cioè quello di avere una Citrona color oro, con soli 50.000 chilometri e con allestimento Super.
Una versione oggettivamente introvabile, questa volta incredibilmente scovata ad una distanza irrilevante da casina, quasi come recarsi banalmente al lavoro.
Plancia e comandi della stessa derivazione della C6, un filo meno sontuosa e meno meravigliosamente ondeggiante dell'ammiragliona (la quale ha del resto l'esclusivo privilegio dell'abbinamento AMVAR/IDRATTIVE), silenziosa come solo la GSA aveva saputo essere, stradista strepitosa.
Credo sia l'unica "media" che possa reggere così bene il passo con le due coinquiline.
Cosa rimpiango: di non averne già pronte altre due di scorta e... il DiRaVi sulla C6.
Perché non riprendermele: ah, no, me le riprenderò eccome!
***

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.