

Anno XVIII

SPACXZIO

Numero 34





SPAC XZIO

ANNO XVIII NUMERO 34

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.
Miglio F.
Santo L.
Volontè F.

Foto:

Archivio Citroën (copertina)
Bortolussi P.
Miglio F.
Santo L.
Siti Internet
Volontè F.

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 2019

Aulnay-Sous-Bois: dove nascevano le CX3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Hydro feeling8
Di Roberto Azzena

Miracolo a Castellane .11
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Malijai Albo d'Oro N° 1 .14
Di Flavio Miglio Presidente Commissione Tecnica R.I. A.S.C.

La nostra prima C517
Di Federico Volontè

Finalmente tu20
Di Paolo Bortolussi

C15: Visa al cubo!22
Di Leonardo Santo

Accessori24
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.



AULNAY-SOUS-BOIS: DOVE NASCEVANO LE CX Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Era il 24 aprile del 1975 quando la DS numero 1.330.755, ultima della serie, lasciò la catena di montaggio dell'antica fabbrica di Javel alle porte di Parigi.

Quel giorno, il nuovo stabilimento di Automobiles Citroën ad Aulnay-sous-Bois era già in attività da due anni e dal giugno del 1974 produceva anche la CX.

La grande fabbrica situata nel dipartimento della Senna-Saint-Denis in regione Île-de-France a 16 chilometri dalla capitale era all'epoca una delle più moderne d'Europa ed era in grado di produrre da 900 a 1.600 veicoli al giorno, compresi i modelli Peugeot.

Integrata con le altre quindici fabbriche del Double Chevron sparse per la Francia, come Rennes-la-Janaïs in Bretagna o Mulhouse in Alsazia, Aulnay era stata pensata e realizzata per sostituire l'ormai obsoleta sede di Javel, nata nel lontanissimo 1919 quando André Citroën decise di trasformare l'attività di produttore di granate in quella di costruttore automobilistico.

L'impianto di Aulnay, non più in attività dal 2013, era davvero colossale: la superficie coperta era di 345.000 metri quadrati, aveva strade interne per sette chilometri, ferrate per 13 chilometri e settemila dipendenti.

Qui venivano assemblate le vetture con le parti che giungevano da altre fabbriche: cambi da Metz-Trémery, idraulica da Asnières, trasmissioni da Mulhouse, lamierati da Rennes-la-Janaïs e via dicendo.

I reparti principali erano quattro (montaggio carrozzerie, verniciatura, selleria e assemblaggio

finale), gestiti con il massimo livello di automazione disponibile negli anni Settanta da un sistema informatico della IBM.

Il tempo di produzione complessivo per produrre una CX era di 3 ore e 50 minuti ed i punti di saldatura totali effettuati ben 4.520.

L'assemblaggio della scocca iniziava dalla parte anteriore e dal pianale: i vari pezzi erano posizionati automaticamente e le operazioni manuali da parte degli operai ridotte al minimo indispensabile, anche se in molti casi restavano comunque

fondamentali.

Venivano quindi montati i pannelli laterali, la struttura alla base del parabrezza, il pavimento.

Quest'ultimo poteva appartenere ad una berlina, ad una Break o ad una Prestige, che avevano differenti misure di lunghezza.

Toccava quindi alle portiere, al cofano e al coperchio del bagagliaio, dopodiché i convogliatori dirigevano le scocche verso un ascensore che le faceva salire a 12 metri di altezza per poter arrivare alla destinazione successiva, la cabina di verniciatura.

Essa copriva una superficie di oltre 25.000 metri quadrati ed era stata studiata con un sistema di aspirazione e di ventilazio-



APPELLO AI LETTORI:

Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma andrà a far parte dell'archivio del Club.

Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il numero delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.

Grazie.

La Redazione.



SPAC XZIO



ne che permetteva il filtraggio e la fuoriuscita di tutti i vapori.

La CX veniva dipinta in cinque ore: si iniziava con la fosfatazione per proteggerla una prima volta dagli agenti atmosferici, poi, dopo l'asciugatura a 180

gradi, toccava all'elettroforesi anticorrosione (il bagno era con polo negativo, la carrozzeria con polo positivo, la corrente passava tra i due poli e le molecole di vernice aderivano in modo stabile e definitivo alla

lamiera).

Quindi era la volta dello strato insonorizzante e infine della laccatura vera e propria.

La cabina che ospitava questa



SPAC XZIO



fase era lunga 54 metri e larga quasi sei con una temperatura costante di 22 gradi. Sedici i colori possibili con la possibilità di cambio tinta repentino da una vettura a quella successiva.

A conclusione del processo la CX passava trenta minuti a 140 gradi per far seccare perfettamente la lacca. Nel frattempo veniva realizzata la selleria in un altro capannone di 55.000 metri quadrati.

Le addette al reparto cucivano i sedili a velocità incredibili (fino a 5.000 punti al minuto) e le strutture metalliche, prodotte esternamente, arrivavano sul posto mediante carrelli.





SPAC XZIO



In un altro ambiente ancora più capace di quasi 90.000 metri quadrati il computer chiamava le carrozzerie e stabiliva le caratteristiche specifiche di quel numero di telaio, dalla colorazione al tipo di pneumatici.

Il montaggio si svolgeva successivamente in più tappe: posa del cruscotto, del parabrezza, dei vetri laterali, del lunotto e dell'impianto di ventilazione - riscaldamento, oltre a quello della meccanica, i cui motori

erano già stati integrati dei vari accessori.

Conclusa anche questa parte della lavorazione era la volta dell'impianto elettrico (era prodotto a Rennes-la-Janais e richiedeva 195 metri di filo per





vettura), delle ruote, dei paraurti, della moquette e dei sedili, arrivati dai vari reparti.

La CX ora era pronta.

Lucida e completa di tutti i suoi componenti doveva solo affrontare le regolazioni finali, come

l'assetto delle ruote, quello dei fari e il test su rulli per verificare che tutto funzionasse perfettamente.

Il motore era spinto fino a una velocità di 150 km/h e ogni rumore o vibrazione esaminato

con il più grande scrupolo.

Alcune vetture a caso erano inoltre prelevate dalla linea a cura del servizio qualità per effettuare delle prove supplementari in pista che potevano durare anche quattro o cinque chilometri.

Se tutto era a posto, anche queste CX erano abilitate ad essere caricate su treni o su bisarche per essere trasportate ai Concessionari e quindi ai clienti, che non immaginavano nemmeno, o forse solo in parte, tutto il lavoro che c'era stato dietro a ogni esemplare.

L'ultima CX uscì da Aulnay nel 1989 dopo che ne furono prodotte più di un milione di esemplari.

La Break venne quindi chiamata Evasion e venne costruita ancora nel 1990 e nel 1991 in circa duemila pezzi, ma dalla Heuliez. A maggio del 1991 venne presentata l'XM e cominciò un'altra storia.





SPAC XZIO

HYDRO FEELING

Di Roberto Azzena

Era il già molto lontano luglio del 2015, quando la sciagurata CEO del Marchio Citroën, Linda Jackson, dichiarava che le sospensioni idropneumatiche erano al capolinea e che, trattandosi di un sistema "obsoleto", Citroën le avrebbe abbandonate.

Il pressapochismo, l'incompetenza e il "tafazzismo" di tale dichiarazione sono da allora tristemente diventati un must fra gli appassionati Citroënisti.

Definire obsoleto il livello raggiunto dalle idrattive III, con aggiunta di AMVAR sulla C6, è una bestialità senza confini, come se le idropneumatiche/idrattive non si fossero mai evolute dal 1954 e non vantassero decine di tentativi di assimilazione e di imitazione fra i Marchi concorrenti, che a tutt'oggi si sognano di poter montare sui loro modelli un impianto così sofisticato e performante.

Tanto più che nessun sistema alternativo minimamente degno

di rilevarne le funzioni era (e tuttora non è ancora) stato messo a punto: si è abbandonato il top per il nulla.

Ma di questa sciagura abbiamo già ampiamente dibattuto sulla nostra testata in svariati articoli che hanno analizzato la politica commerciale e la situazione attuale del Marchio, in rapporto alla sua gloriosa storia.

Forse meno è stato analizzato su cosa offra il mercato dopo quasi quattro anni dalla incredibile rinuncia, nel settore delle sospensioni, sia dal punto di vista tecnico che da quello "sensitivo", che chiamerò "Hydro-feeling".

Si sente infatti parlare ormai abbastanza frequentemente di "sospensioni attive" anche per gli altri Marchi, tutti congegni che vengono montati esclusivamente su modelli top di gamma e decisamente costosi, il che fa davvero sorridere, ri-

pensando alle GS/GSA dei tempi, ma soprattutto alla gloriosa BX 1.1, che nella sua fiera spartanità, non rinunciava alle sospensioni idropneumatiche.

Questo per dare l'idea di quale vantaggio tecnologico Citroën si sia privata e quanto grossolanamente lo abbia gestito.

Nel dettaglio, ho trovato un ottimo articolo sul web sul sito "Alla Guida", che offre una buona riassuntiva panoramica di alcune di queste soluzioni, che a noi, vecchi amanti delle idro, farebbero veramente sbellicare dalle risate, se non si trattasse di un piccolo grande dramma... cominciamo:

1 - La Nissan Qashqai è sicuramente la regina dei crossover compatti, ma è anche una delle auto più confortevoli sul mercato.

Sa essere silenziosa, spaziosa e con un buon assetto che mitiga le asperità.

Tra le chicche di questa vettura segnaliamo il sistema elettronico che agisce per una frazione di secondo sulle pinze dei freni per mitigare il beccheggio della vettura (sia in avanti che indietro) dopo aver preso un dosso.





(Urca... pensate che chicca... una frenatina in più anziché un dolce dondolio... ndr).

2 - La Jeep Grand Cherokee è il SUV più grande offerto dalla casa americana.

Jeep è sinonimo di fuoristrada e infatti la Grand Cherokee eccelle sotto questo punto di vista, ma sa anche coccolare i suoi occupanti con comodi sedili, un assetto bello confortevole ed una buona insonorizzazione.

A tutto questo, poi, possiamo aggiungere anche il sistema di sospensioni Quadra Lift (**con molle ad aria**), capace di assorbire le peggiori asperità come se niente fosse.

(Signori, qui continuiamo a parlare di molle, che saranno anche ad aria, ma sempre molle restano, senza contare che le possibili variazioni di altezza del veicolo, punto forte del sistema, per noi Citronici è storia di quasi 70 anni fa.

Comunque onore al merito... ndr).

3 - Sicuramente il Marchio BMW mette ai primi posti il piacere di guida e la sportività su strada, tuttavia la nuova Serie 5 non delude anche chi cerca il confort in un'auto.

Se si decide di optare per le sospensioni attive, la berlina tedesca sa cambiare anima a seconda delle condizioni della strada: più rigida quando la

strada è buona e serve tenuta, più molleggiata quando il manto stradale è un colabrodo.

(XM, la strada domata. Eravamo nel 1989... ndr).

4 - Si va un po' sul sicuro quando si parla di lusso e comfort pensando ad una Rolls-Royce Phantom.

La nuova generazione evolve moderatamente nel design, che resta molto classico, ma porta su di un nuovo livello il comfort di marcia.

Tanto per cominciare ci sono le sospensioni autolivellanti Magic Carpet Ride, a cui si aggiunge anche il sistema Flagbearer, che grazie ad una doppia telecamera anteriore è in grado di "leggere" le varie asperità della strada e modificare di conseguenza la taratura dell'assetto (**fino ad una velocità di 100 km/h**).

Tutto magnifico, **ma visto il prezzo di oltre 400.000 euro** ce lo si aspetta anche un livello di dotazione simile...

(Ecco, appunto, 400.000 euro e si gioca con delle telecamerine, e, mi raccomando, non oltre i 100 Km/h... ndr).

5 - La Citroën C4 Cactus adotta, infatti, degli **ammortizzatori con smorzatori idraulici progressivi alle due estremità della corsa dell'ammortizzatore**.

Davvero niente male per

un'auto di questa fascia di prezzo.

(Ammortizzatori, ovvero molloni. In questo ambito ecco cosa Citroën è in grado di proporre oggi.

L'unico smorzamento veramente rilevante è quello tecnologico, creativo e storico.

Una presa in giro per noi vecchi idropneumatici... ndr).

6 - Sarà banale, ma una delle regine del comfort è sempre lei: la Mercedes Classe S.

E' sicuramente l'icona di tutte le ammiraglie, la berlina che per generazioni ha dettato gli standard del suo segmento di appartenenza.

Ma non è solo un'auto dalla dotazione all'avanguardia, è anche una delle auto più confortevoli in circolazione.

Le sospensioni ad aria (di serie) assorbono le irregolarità della strada o enormi buche con una facilità pressoché impareggiabile, mentre il Magic Body Control (opzionale) utilizza delle telecamere per scansionare la strada da percorrere e garantire che le sospensioni siano costantemente regolate per far fronte a qualsiasi sconnessione rilevata.

(Anche qui telecamere, non mi convincono, noi eravamo abituati alla lettura del manto stradale dalle sospensioni stesse... ndr).

Dovrebbe esserci più o meno tutto il panorama attuale di chi ha cercato soluzioni in grado di fornire qualcosa di più dei soliti molloni, anche se alcune citazioni, se confrontate con ciò che erano le idro dagli anni '50 e le idrattive della XM dei primissimi anni '90, sanno davvero di già visto e stravisto.

TECHNOLOGIE DE BUTÉE
HYDRAULIQUE PROGRESSIVE



Butée hydraulique de détente

Amortisseur principal

Butée hydraulique de compression



SPACXZIO

Fa sorridere l'ingenuo stupore di queste cronache, nel verificare "reazioni al manto stradale", "adatattività", "autolivellanti", "ammortizzatori indipendenti", "variazione di assetto", "assorbimento delle buche", tutti concetti noti e stranoti e stracolaudati da chi ama avere sotto le terga le impareggiabili sfere Citroniche.

Sia ben chiaro, pare che alcune soluzioni siano veramente molto valide, in particolare il livello raggiunto dalle Mercedes, pure se si denuncia una certa fragilità e delicatezza del sistema, fattore che sulle ultime idrattive Citroën era stato praticamente azzerato, garantendo durata e affidabilità di alto livello.

E, trascurando la citata soluzione del nostro Marchio su Cactus, che appare appunto come una piccola presa per i fondelli, meritevole anche di una denuncia per circonvenzione di (storicamente) incapaci, in un filmato pubblicitario che spaccia i molloni smorzati come diretti eredi del sistema idropneumatico, c'è soltanto da ammirare chi ancora reputa utile cimentarsi nel campo delle sospensioni per ottenere un comfort di alto livello.

Ma, e qui arriviamo al nocciolo della questione, nessuno di questi sistemi potrà mai trasmettere quell' "Hydro-feeling" che noi Citroënisti conosciamo e amiamo così profondamente.

Si vociferava, dopo le fatali farneticazioni della Jackson, che Citroën avrebbe puntato sulle sospensioni magnetiche della Bose, progetto peraltro di anzianità già pluridecennale.

Resta un mistero il motivo per il quale, in tutti questi anni, questa tecnologia non sia mai stata impiegata industrialmente da nes-

suna casa automobilistica, anche perché, osservando i video disponibili in rete, i risultati paiono effettivamente essere notevoli.

Paiono.

A chi non è Citroënista, forse.

Perché tornando al "ma" di inizio paragrafo, a noi non possono bastare dei semplici irrigidimenti delle tarature, un passaggio felpato su una buca o una decente stabilità di assetto.

Le Bose, per esempio, sembrano lasciare completamente immobile tutta la vettura sopra le ruote, non trasmettendo scossoni e sobbalzi, ma nemmeno quel dolce cullare e coccolare, dalle mille idro-sfumature.

Noi Citroënisti vogliamo navigare!

Le idro trasformano l'asfalto in uno specchio d'acqua e i telai delle vetture in chiglie, le irregolarità dell'asfalto sono onde increspate dal vento facilmente domate e il dolce dondolamento costante, nulla pare abbia a che vedere con qualco-

sa che non appartenga allo stato liquido e gassoso.

Già... "l'air et l'eau" della meravigliosa pubblicità della Dea, adagiata su quattro sfere giganti sulla superficie di uno specchio d'acqua.

Quel leggiadro danzare facendo sembrare il telaio sospeso dalle ruote, ma nello stesso tempo perfettamente in armonia con le loro oscillazioni, non è roba così facilmente replicabile.

Ecco cosa hanno buttato nel cesso, ecco cosa gli altri stanno ancora vanamente inseguendo.

Non resta che sperare in un futuro distopico in cui, presa coscienza dell'errore madornale, il management Citroën riprenda in mano l'evoluzione delle sospensioni idrattive, per riuscire a portarci oltre il fantastico livello raggiunto con la C6, spalancandoci ancora un mare aperto dinanzi al parabrezza, per ritrovare ancora una volta il magico "Hydro-feeling": i sogni, del resto, aiutano da sempre ad affrontare la dura realtà.





MIRACOLO A CASTELLANE

Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Avevo sentito parlare del museo Citroën di Castellane in termini più che lusinghieri.

Mi si disse in più di un'occasione che ciò che vi era conservato non si poteva ammirare da nessun'altra parte, neppure nel celebre "Conservatoire", visitabile (pare) solo su prenotazione e grazie a buoni uffici in Citroën.

Così, pieno di belle speranze, lo scorso agosto con la fedele Saxolina sono partito da Savona alla volta della Provenza con l'idea, contrabbandata alla moglie, di vedere (anche) valli, paesini e rigagnoli dei quali non mi può fregar di meno.

Vengo quindi subito al dunque: il museo Citronico.

In un'ampia area suddivisa in due grandi padiglioni, riposano coccolate dal loro appassionato proprietario e custode oltre cento Citroën di tutte le epoche con

una caratteristica che le accomuna tutte: il chilometraggio quanto più prossimo allo zero.

Ebbene sì, il signor Henri Fradet, ideatore e creatore del museo, ha come insolito scopo di vita quello di girare la Francia (e non solo) in lungo e in largo per scovare e portarsi a casa vecchie Citroën magari appartenute al proverbiale vecchietto dalla vita lunga, ma dal chilometraggio risibile oppure addirittura invendute e impolverate in qualche remoto angolo di uno storico salone Citroën ancora in attività.

Il valore aggiunto in tutto ciò è che il buon Henri mette a disposizione di tutti gli appassionati studiosi i frutti colti nel suo mai domo ricercare... e che frutti!

Da cosa potrei cominciare?

Uno dei pezzi che più mi hanno colpito è stato una CX 22 TRS



del 1989 con 62 (!) chilometri all'attivo.

Si tratta di una delle ultime CX berlina costruite arrivata in concessionaria con la XM già esposta, una coesistenza che in quel lontano 1989 l'ha resa praticamente invendibile.

Ovviamente non è mai stata immatricolata.

Non meno da infarto la CX25 Prestige Turbo2 nera con 136 chilometri percorsi.

Destinata ad un concessionario svedese intenzionato ad immatricolarla e tenerla immacolata come testimonianza pari al nuovo (e questa volta non è la solita frase fatta) della massima evoluzione della CX.

Di pregio anche la presenza di una CX REGAMO, costruita in soli 12 esemplari dotata delle sospensioni idrattive della futura XM, disposte su queste CX per essere testate.

Meravigliosa la cura di Henri: ad ogni veicolo esposto è associato un cartello bilingue (francese/inglese) con la storia del pezzo e del suo ritrovamento.

Dalla lettura di questi cartelli si evince che alcune perle della





SPACXZIO



collana Citromuseum (questo il nome ufficiale del sito) sono state il frutto di anni di appostamenti, agguati e corteggiamenti!

Non meno intrigante il settore GS/GSA introdotto da una GSA nuova con il tappeto rosso innanzi a se a riprodurre, con tanto di sfondo "still life", un celebre spot pubblicitario dell'epoca.

Da urlo la Spécial del 1984 intonsa con ancora le protezioni ai sedili e ai pannelli porta posta al fianco di una strepitosa Break "Cottage" dello stesso anno, per lo scrivente la più bella "serie speciale" di tutti i tempi.

Non posso esimermi dal citare ancora la GS Basalte del 1978, una rara serie speciale qui rappresentata da un esemplare pressoché nuovo nonostante il chilometraggio per una volta fuori ordinanza: oltre 90.000 chilometri.

Addirittura due le Birotor presenti nelle due diverse livree venivano proposte nel 1974.

E le C-Matic?

Presenti naturalmente.

Meraviglioso il settore Ami: ben cinque Ami Super (peraltro in livree non comuni e di diverse annate) a fare buona compagnia alle più consuete Ami 8 e Ami 6 sempre, giova ribadirlo, tutte con poche centinaia di chilometri di percorrenza ed in alcuni casi poche decine.

Di contorno un paio di sfiziose M35 a motore rotativo Wankel.

Non poteva mancare la più antica DS conosciuta: una DS

19 fabbricata nel 1955 chassis n°32 ovviamente priva di leva della altezza.

Una rarità da mozzare il fiato.

All'estremo opposto uno degli ultimi furgoni HY venduti: gennaio 1982.

Incredibile come diavolo sia potuto arrivare agli anni '80 un qualcosa col volante e le maniglie della Traction Avant!

Mi ha incuriosito una DSuper identica alla mia con 52.000 chilometri circa sul groppone (anche la mia si difende con soli 116.000 chilometri documentati), una percorrenza ritenuta ovviamente enorme dal proprietario.

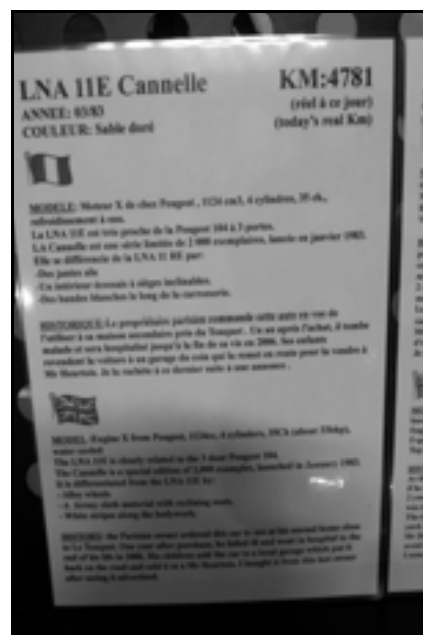
Il capitolo SM era ben rappresentato, tra le altre, da una delle prime vendute nel 1970 ed un'incredibile Anno Modello 1975, una delle ultimissime prodotte con poco più di 25.000 chilometri.

Poteva mancare una delle ultime 2CV uscita dalle catene di montaggio del 1990?

Non ricordo se la Charleston che ho potuto ammirare sia stata



SPAC XZIO



proprio l'ultima ad essere assemblata, ma certamente uscì dalla fabbrica nel giugno del 1990. I chilometri percorsi? Poco più di 700.

Anche i fans delle "youngtimers" qui non restano delusi. Il settore, aperto da una BX 16 Soupapes del 1989, tra le sue gemme espone una delle primissime Visa, una Super Rouge Geranium del 1978 caratterizzata dall'inserito satinato nella sca-

nalatura della razza del volante e dal disegno a losanghe del cruscotto.

All'estremo opposto della storia produttiva della Visa, una 652 unificata del 1988 Bleu Magnétique.

Da tuffo al cuore una LNA 11 Cannelle del 1983 praticamente nuova (perdonate la ripetitività di questo termine) con circa 4.700 chilometri.

Non mancavano le Axel (nella rara configurazione "Entreprise"), le AX e naturalmente le XM.

Avete qualche giorno di ferie? Concedetevi una gita in Provenza.

Non le avete o non potete muovervi?

Fatevi un giro sul sito del museo: non è come andarci di persona ma è pur sempre meglio di niente: www.citromuseum.com.





MALIJAI ALBO D'ORO N° 1

Di Flavio Miglio

Presidente Commissione Tecnica R.I.A.S.C.

Malijai è la mia Citroën CX 25 GTi Turbo in livrea gris perlè, dotata di tetto apribile elettrico e interni e selleria in cuoio nero, immatricolata per la prima volta in Francia il 9/01/1986: si tratta quindi di una seconda serie.

Il suo nome deriva dal luogo dove l'ho trovata, un piccolo paese nell'Alta Provenza, dalle parti di Digne-les-bain (04).

Era la vettura di famiglia di un signore, che l'aveva acquistata nuova e la vendeva, perché sostituita con una delle più recenti Jaguar.

In realtà l'intenzione del proprietario era quella di sistemarla, ma non ne aveva mai trovato il tempo.

Tra l'altro, il garage sarebbe servito per ricoverare un'altra nuova "giaguara" in arrivo.

E' stato quindi facile ed economico portarsi a casa questo sogno su quattro ruote, che da tempo mi balenava per la testa. L'unico problema era la mancanza del Control Technique (la nostra revisione) aggiornato, ed in Francia la vendita di un'auto non si può perfezionare in man-

canza di quel documento.

La vettura era però ferma da diverso tempo e non avrebbe mai passato la revisione che in Francia è molto accurata.

Il proprietario si è quindi fatto carico, presso un'officina di sua conoscenza, di far revisionare il mezzo per quei pochi parametri che ne consentissero la vendita, confidando sul fatto che la CX avrebbe varcato il confine a bordo di un carrello.

Il CT prodotto, però, sarebbe anche servito per evitare il collaudo alla Motorizzazione che avrebbe allungato di parecchio i tempi ed i costi della reimmatricolazione italiana.

Quindi, in un freddo e nevoso weekend di gennaio del 2014, io e mia moglie, attaccato il carrello alla Jeep, siamo andati a prendere la vecchietta, valicando il Monginevro imbiancato.

Giunti a casa, la CX è stata ricoverata presso l'officina di un amico meccanico e, ad una prima analisi sullo stato d'uso, lasciava buone speranze per

poterne ricavare un ottimo "conservato".

Sostituite tutte le bocce e i tubi vari per ripristinarne l'idraulica (il vero cuore di questa vettura), freni, dischi e gomme (per garantirne la sicurezza), restavano da sistemare i classici punti di ruggine di questo modello (ovvero i fondi poggiapiedi anteriori), ed il parabrezza scheggiato.

Il recupero dei pezzi di ricambio, più il ripristino della carrozzeria, è alla fine durato circa 8 mesi, anche perché ho sempre cercato con pazienza i pezzi attraverso le vie più informali ed economiche, evitando il più possibile i soliti noti rivenditori, ritenendo che per me questo sia un hobby, un passatempo, con un budget non illimitato, che richiede una certa attenzione.

Ci vuol poco a sfiorarlo e a trovarsi con le valigie fuori da casa...

Ho intrapreso da solo anche tutte le pratiche per la reimmatricolazione italiana, recandomi negli uffici della Motorizzazione della mia città, a colloquio diretto con il funzionario che avrebbe poi curato la pratica.

Mi sono accordato sulla documentazione da produrre e, nel





giro di qualche mese, sono riuscito ad avere le targhe. Il punto più ostico, è stata la ricerca di un traduttore certificato che avesse voglia di trascrivere in italiano l'atto di vendita francese.

Anche la scheda tecnica è arrivata celermente da Citroën Italia, tra l'altro senza costi.

Purtroppo so che ora le cose sono cambiate in peggio...

Personalmente, avendo un'istruzione nel ramo elettronico, ho curato il controllo e la riparazione della sensoristica di bordo, cimentandomi in seguito anche nella sistemazione di alcuni particolari e di qualche finitura a livello estetico e funzionale.

Ho inoltre provveduto al comple-

to smontaggio dell'interno, per effettuare la pulizia e l'igienizzazione della tappezzeria.

Voi non potete avere idea di cosa si trovi sotto alla moquette dopo trent'anni!

Nel frattempo, ho iscritto la mia vettura al RIASC tramite il CX Club Italia, l'unico sodalizio presente in Italia che raggruppi e censisca questo modello Citroën.

Nel maggio del 2014, il carrozziere della mia città ove ho portato la CX a rifare i fondi, che è anche il segretario di un Club di auto storiche della Provincia federato ASI, mi ha proposto l'iscrizione al Club per poter partecipare alle loro tante iniziative.

Mi ha inoltre invitato a considerare l'iscrizione all'ASI e a richiedere il Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica, per poter usufruire dei vantaggi economici in termini assicurativi e fiscali, non avendo la mia CX ancora compiuto i 30 anni.

Mi sono quindi adoperato per compilare la modulistica, scattare foto e spedire il plico per ricevere dall'ASI, nel luglio del 2014, l'Attestato di Storicità ed il Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica.

A quel punto ho avuto anche diritto alla tassa di proprietà ridotta e all'assicurazione specifica per autoveicoli storici, il tutto con un notevole risparmio di denaro, perché, non dimentichiamo, che fino ai 30 anni compiuti



SPAC XZIO

si paga il bollo in base alla classe di inquinamento e Malijai ha un bel motore da 122Kw, tutti Euro 0.

La vettura è un autentico piacere da guidare e, poco per volta, sta diventando un piacere anche per gli occhi.

Tutta rigorosamente originale, con ancora la sua bella vernice trentennale e completa di qualche segnetto lasciato in parcheggio, con i ricordini dell'autostrada.

A me piace usarla appena posso e non lasciarla in garage, da quando l'ho presa i chilometri percorsi sono già più di 16,000.

Qualche buon commento e tanta considerazione, mi hanno convinto a compiere il passo successivo, ossia la conquista del Certificato d'Identità ASI, con il conseguente rilascio della Targa Oro.

In questo caso la vettura viene fisicamente esaminata dai Commissari e, di conseguenza, ogni minimo particolare non deve essere trascurato.

Ho visto controllare perfino il tipo di viteria utilizzata.

Avevo quasi un anno di tempo a disposizione per poter lavorare a tutti quei particolari per poterla presentare all'ispezione e garantirle una bella figura.

E così un sabato mattina di luglio 2015, Malijai è stata analizzata per un'oretta, al termine della quale, con mia grandissima soddisfazione, è stata certificata la sua piena originalità.

Anche gli orpelli aftermarket, essendo congrui dell'epoca, sono stati accettati.

Un peccato per i buchi del radiotelefono lasciati sul cruscotto, che, anche se coperti con dei tappi, erano impossibili da camuffare interamente.

Ma, d'altra parte, si tratta di un'ammiraglia, ed il suo primo proprietario l'aveva dotata di questo importante status symbol di quel periodo.

Quindi nei primi giorni dell'agosto 2015, l'ASI mi ha inviato il Certificato d'Identità e la Targa Oro, che però mi sono ben guardato dal rivettare sulla carrozzeria come invece fanno altri "sconsiderati" proprietari.

Passando ai giorni nostri, sono venuto a conoscenza dell'opportunità, introdotta dal RIASC, di poter certificare la propria vettura Citroën per iscriverla all'Albo d'Oro del Registro.

Poteva forse mancare anche questo importante riconoscimento alla mia beneamata?

Absolutamente NO, sarebbe stata la chiusura del cerchio, il raggiungimento di un obiettivo di perfezione validato da personale tecnico estremamente preparato e specifico per questo veicolo.

Ho quindi inviato la richiesta alla segreteria del RIASC e ho appreso di aver battuto tutti in velocità, ovvero di essere stato il primo proprietario ad aver inoltrato la richiesta completa di tutte le fotografie ed i dati tecnici.

Mi sono state richieste delle specifiche e di dettagliare alcuni particolari inediti, ma niente di impossibile.

Nella ricerca della perfezione, è nel gioco delle parti che si debba controllare il benché minimo dettaglio.

Tra l'altro, nel confronto con l'esame ASI, dove i commissari sono esperti ad un livello macro-generico, ma mai e poi mai in modo così specifico come un commissario di modello Citroën, ci voleva davvero il massimo dell'impegno: questa è gente che sa anche di che colore devono essere i bulloni della carrozzeria!

Se però anche questo esame di occhi così esperti viene superato, si può avere il definitivo riscontro e la conseguente certezza, di aver sotto al sedere una CX estremamente valida sotto tutti i punti di vista.

E Malijai ha felicemente superato anche questo ultimo e severissimo esame!





LA NOSTRA PRIMA C5

Di Federico Volontè

Avevo 19 anni nella primavera del 2002 quando mio papà iniziò la ricerca di una vettura per sostituire la vecchia Volvo, ormai a fine carriera.

Andammo un sabato mattina a vedere alcune auto che potevano fare al caso suo, fra le quali ricordo distintamente la "Toyota Carina E", molto di moda in quel periodo, e la Saab 9000.

Rimasto scontento di entrambe per differenti motivazioni, andammo in Citroën a Varese (Autosalone Belforte) per valutare la Xsara 2.0 HDI restylin.

Auto ben fatta, robusta e con una buona diffusione nelle nostre zone.

Ricordo che il salone si sviluppava in lunghezza e in vetrina, oltre a C2, C3 e C4 e appunto Xsara, c'era la neonata C5.

Il cartello posizionato di fronte all'auto recitava la scritta

"Berlina 2.0 16v", era di colore blu scuro.

Esclamai: "Papà, valuta anche questa, magari potrebbe piacerti anche se non era nella tua lista delle "papabili".

Mio padre, che al tempo percorreva tantissimi chilometri in auto, ogni anno aveva bisogno di un'auto abbastanza grossa e comoda, che consumasse poco (quindi Diesel) e che costasse il giusto.

Purtroppo non c'erano C5 disponibili al test su strada e provammo la Xsara (che comunque piacque).

Più per sfizio che per altro chiese quando era possibile provare anche la C5, ultimo passo per fugare ogni dubbio prima dell'acquisto.

La risposta fu perentoria: "Qui ne abbiamo solo una e non so

quando ce ne arriverà un'altra, provate al Albese che lì ne hanno 2 o 3".

Andammo all'autosalone "Citroën Motorauto" di Albese con Cassano (CO) ed effettivamente oltre ad una berlina rossa ed una blu in vetrina, ce n'era una verde, già targata, nel parcheggio delle auto dei dipendenti.

Entrati in questo luminoso salone ci accolse un venditore di alta statura dal cognome tedesco, che ascoltò la richiesta di mio padre ovvero il desiderio di effettuare un drive test con una C5 Diesel.

Fummo subito accontentati e salimmo proprio sulla C5 2.2 Hdi FAP EXCLUSIVE verde che era parcheggiata fuori.

Il cruscotto mi sembrava molto moderno rispetto a quello della vecchia Volvo ed il contaghiometri segnava 8.100 chilometri, ricordo uno spazio interno notevole, specialmente dietro.

Era silenziosissima e mentre il venditore spiegava a mio papà la funzione di tutti i bottoni del cruscotto io ammiravo il disegno delle maniglie interne e dei dettagli dell'abitacolo.

Dopo pochi chilometri mio padre disse al venditore che l'auto era bellissima, ma sicuramente fuori budget (nuova costava più di 30.000 euro) e rientrammo in concessionaria.

Il venditore, che sapeva fare il suo lavoro, ci fece comunque delle proposte sul nuovo (che non convinsero mio padre) e alla fine tirò fuori il coniglio dal cilindro proponendo a mio padre una supervalutazione pazzesca della vecchia Volvo e la sua C5 personale, immatricolata poche settimane prima, dunque usata, che rientrava nel budget prefis-





SPACXZIO

sato.

"Quando me la può far vedere?" gli chiese mio padre, ed il venditore gli rispose: "L'ha appena guidata!"

Mio padre comprò dunque l'auto del venditore, seminuova, pagandola poco più della Xsara 2.0 HDI (modello comunque a fine carriera).

Un affare!

Era la prima Citroën idraulica a fare l'ingresso in casa nostra e imparammo subito ad apprezzare la comodità proverbiale regalata da questa tecnologia.

Dopo circa 3 anni a mio padre fu imposta l'auto aziendale e la C5, con già 120.000 chilometri alle spalle aveva perso molto del suo valore, pur presentandosi in condizioni estetiche e meccaniche eccellenti.

Venderla sarebbe stato sveniente vista la grandissima svalutazione e fu così che fortunatamente mi ritrovai, ancora studente, con una succosa ammi-



raglia sotto le chiappe.

Iniziai con lei a fare i primi viaggi in Francia, accompagnato dalla ragazza che poi diventò mia moglie.

Primo viaggio: Digione e la Borgogna.
Poi Carcassonne.
La Costa Azzurra.

L'Auvergne.

L'Alsazia.

Ogni anno un viaggio in Francia per le vacanze.

La C5 viaggiava benissimo e la sottoponevo sempre ad una scrupolosa manutenzione anticipando i tagliandi.

Mai un problema, mai una noia.

Il suo baule era enorme e ci caricavamo moltissimi bagagli.

Ricordo che avevamo pianificato per maggio 2010, assieme ad una coppia di amici, un viaggio di 5 giorni a Parigi.

La partenza era programmata per il sabato mattina.

Il venerdì sera dopo cena avevo già caricato l'auto e sentii al telefono l'altro ragazzo (che poi divenne il mio testimone di nozze): "Io ho già caricato la macchina, so già che stanotte non dormirò pensando al bel viaggio che inizieremo domani" e lui: "Anche io ho già tutto pronto e non ho per niente sonno".

Allora colsi la palla al balzo e gli dissi: "Preparati che fra 20 minuti sono lì e partiamo, viaggiamo di notte e domattina alle 7:00 fac-





ciamo colazione a Parigi".
E così fu.

Un viaggio bellissimo, un ricordo stupendo, vedere l'alba quando eravamo alle porte di Parigi sulla mia mitica C5.

L'anno dopo andai assieme alla mia ragazza e con i suoi genitori a trovare la nonna a Salerno.

Un viaggio abbastanza sofferto, a bordo della Lancia Lybra di mio suocero.

Dopo 4 giorni ed un estenuante ed interminabile viaggio di ritorno funestato da numerosi imbotigliamenti ritornammo a casa loro, dove avevo lasciato la C5 prima di partire.

Era oramai notte fonda, pioveva, salgo in macchina e dopo pochi chilometri, affronto un tratto di strada in discesa, buia, con a destra un fitto bosco e a sini-

stra un dirupo protetto solo da una piccola staccionata in legno.

In una frazione di secondo i fari illuminano un uomo in bicicletta che, da un sentiero in discesa, esce dal bosco e attraversa la strada, io me lo vedo sul cofano e sterzo a sinistra con tutto l'impeto possibile per non ammazzarlo.

Schivo miracolosamente la bicicletta, ma il muso punta inesorabile la staccionata, che viene sfondata in velocità dalla macchina che punta in basso volando; chiudo gli occhi sentendo il primo colpo e scoppiano tutti gli air bags, li riapro dopo essermi ribattato 3 volte ed aver abbattuto 3 piante alte 20 o 25 metri, l'ultima mi rimane sopra l'auto schiacciando il tetto.

Quando cala il silenzio apro gli occhi e vedo un tronco del diametro di 20 centimetri che ha sfondato il finestrino del passeggero e si è fermato dietro il volante.

Guardo il contachilometri, 23-8.000 chilometri.

Nell'abitacolo c'è il fumo degli air bags e provo ad uscire dall'auto, con difficoltà perché la porta di guida è rivolta verso l'alto della riva ed è pesante da aprire.

La apro a fatica e risalgo la riva a carponi fino a raggiungere la strada provinciale.

Quando mi giro a guardarmi indietro capisco che purtroppo la C5 non sarebbe mai più tornata in strada... ma mi aveva salvato la vita!





FINALMENTE TU

Di Paolo Bortolussi

Correva l'anno 2004; da pochissimo tempo ero entrato nella grigia routine del mondo del lavoro, dopo gli spensierati anni trascorsi all'università.

Anni in cui si consolidò il mio interesse, ben presto sfociato in passione e totale devozione, per le auto storiche di casa Citroën. I sogni fatti da bimbo, la sana invidia provata nei confronti dei possessori di quei capolavori viaggianti, stavano per trasformarsi in spasmodica ricerca della prima idro da possedere e soprattutto da guidare.

La mia assoluta inesperienza, accompagnata da nozioni Citroënistiche puramente teoriche, faceva sì che brancolassi un bel po' nel buio e soprattutto che le mie ricerche fossero guidate, perlopiù, dalla bramosia di possesso, più che da vera cognizione di causa.

Avevo individuato l'XM come modello ideale, considerato il fatto che, all'epoca, era uscita di produzione da pochi anni e che la seconda serie era ancora estremamente attuale; non per ultima, la possibilità di reperire ancora esemplari presso la rete di vendita ufficiale, era stata la spinta determinante.

Così iniziai a battere le Concessionarie del Triveneto e a monitorare quello che la rete, ancora agli albori per ciò che riguardava l'offerta di automobili, poteva offrire.

Cercavo una XM, ma mi ritrovavo, quasi inconsapevolmente, a chiedere agli addetti alle vendite se per qualche motivo avessero anche una CX da proporre, dimenticata in qualche angolo

della Concessionaria o magari in ritiro da un vecchio cliente, che per l'età la volesse sostituire, che so, con una C3 nuova fiammante.

Tuttavia, ai miei occhi, la CX era troppo datata e temevo, forse a ragione, di non essere in grado di poterla gestire con le mie ancora approssimative conoscenze; ma quanto mi piaceva quella Citroën.

Decisamente la CX, su tutte, aveva conquistato il mio cuore di automobilista.

Tornando alle mie ricerche, fino a quel momento, si erano rivelate vane e nessuna delle auto che avevo visto mi convinceva completamente.

Parliamo, è naturale, di XM perché di CX nemmeno l'ombra.

Qualcosa improvvisamente cambiò, una domenica d'estate.

Ricordo ancora nitidamente quel tardo pomeriggio di giugno, la strada di ritorno dalla spiaggia, mentre accaldato e stanco desideravo solamente di potermi infilare sotto la doccia; tutto successe in un attimo, quando girando casualmente lo sguardo, la vidi per la prima volta.

Quella silhouette così familiare ed inconfondibile catturò immediatamente la mia attenzione; e dire che non ne avevo mai vista una da vicino, quantomeno in età adulta.

Nel parcheggio antistante al capannone di un'officina, persa nella campagna friulana, c'era proprio una CX; per esse-

re preciso una TRD Turbo2, nella sua splendida livrea grigio "mercurio".

Inchiodai, scesi dalla macchina e rimasi una buona mezz'ora ad ammirarla; sarà di qualche cliente dell'officina, mi dicevo. Impossibile che sia qui fuori perché in vendita, però se fosse...

Stavo già fantasticando e decisi proprio in quel momento che, a costo di fare figuracce con i proprietari di quell'officina, sarei dovuto andare a fondo alla cosa.

Mi ripromisi di ritornare l'indomani, dopo il lavoro, a caccia di notizie.

Perso in questi pensieri, non riuscivo a decidermi a ripartire alla volta di casa, tanto che la fidanzatina dell'epoca si mostrò molto, ma molto seccata per questa mia digressione.

Quella notte di inizio estate fantastica molto; il pomeriggio del giorno seguente, come deciso, mi presentai presso l'officina al fine di chiedere informazioni su quella CX.

Parlai con il proprietario; mi spiegò che l'auto apparteneva ad un libero professionista di Udine che si era trovato da quelle parti in concomitanza con la rottura della turbina.

La Turbo2, all'epoca della rottura, aveva solamente 110.000 chilometri all'attivo; era stato rifatto mezzo motore e, naturalmente, sostituita la turbina stessa.

La spesa per il ripristino era stata rilevante, ma sentire quella CX in moto era spettacolare.

Girava come un orologio quel motore.

Il titolare dell'officina, gentilissimo nel permettermi di vedere l'auto da vicino, aggiunse, alla fine della chiacchierata, che ne attendeva oramai solamente il



ritiro di lì a qualche giorno da parte del proprietario. Immaginavo un epilogo del genere, ma ci rimasi ugualmente molto male.

Probabilmente avrei fatto un'offerta per quella CX, fosse stata in vendita.

Me ne andai mesto, guardandola dallo specchietto retrovisore; conservo ancora le foto di quel pomeriggio.

Passò quell'estate, passò un anno e ripassando per quella strada sul nascere della stagione calda del 2005, la rividi, lì nella stessa posizione di un anno prima.

Ritornai dal proprietario dell'officina quella stessa settimana; appresi che alla fine il cliente non aveva mai pagato il conto, che pur aveva sottoscritto sotto forma di preventivo, e che presto sarebbe cominciato un contenzioso legale.

Nel corso degli anni successivi ripassai più volte; la CX era sempre lì e la situazione apparentemente immutabile.

I figli del proprietario l'accendevano almeno una volta a settimana, ma quella era l'unica attività di quella povera Citroën.

Lasciai comunque il mio numero, poiché se le cose si fossero sbloccate, avrei gradito fare un'offerta ai proprietari.

Non ricevetti mai alcuna chiamata.

Dopo 5 anni, oramai possessore di una XM e di una CX prima serie, fermandomi per caso presso l'officina, ebbi modo di parlare con la moglie del titolare, che mi raccontò del passaggio di proprietà del veicolo a loro favore, al termine del procedimento legale.

Chiesi un appuntamento con il marito per formulare quanto pri-

ma una proposta d'acquisto della Turbo2; ottenni quell'appuntamento, ma contrariamente a quello che pensavo, l'anziano meccanico, forse a causa dello stress provocato dalla causa affrontata, non voleva saperne di vendere.

Mi chiese una cifra spropositata, che non potevo permettermi di sborsare, tenuto conto del reale valore della CX.

A malincuore desistetti.

Trascorse molto tempo da allora, si susseguirono le stagioni e la poverina veniva logorata, senza potersi difendere, dagli inesorabili attacchi del tempo e degli agenti atmosferici. La vedevo deperire, estate dopo estate, ferma in quel piazzale di cemento e sapevo che nulla avrei potuto fare.

Arriviamo allo scorso gennaio; a casa da qualche giorno per le vacanze natalizie, sfogliavo distrattamente le foto scattate negli anni alle Citroën, tra Raduni e avvistamenti vari.

Mi ricapitarono sotto mano quelle di questa Turbo2; decisi di andarla a rivedere, l'indomani.

Il 4 gennaio l'officina era aperta; trovai il proprietario.

Si ricordava di tutte le mie visite.

Mi disse che stavano riordinando tutto e che la CX sarebbe

stata ricoverata presto dentro un capannone.

Gli chiesi di poterla rivedere.

Sotto una coltre di polvere e pur con tutto il lucido andato ed i sedili cotti, il suo cuore batteva ancora.

La CX stava in moto perfettamente, si alzava e tutto sommato non presentava ruggine o segnali di degrado irrimediabile. Gli dissi che era l'ultima occasione per salvarla, anche se sapevo che stavo commettendo una pazzia.

Quell'ultimo tentativo lo dovevo fare.

L'anziano meccanico, forse mosso da compassione nei confronti di quella gladiatrice che, fiera, si era opposta al tempo, mi propose una cifra, non bassa per carità, ma congrua e sostenibile.

Non potevo che accettare.

In questi giorni stiamo preparando lo spazio per lei in capannone, quindi la porteremo a casa, per iniziare a smontarla e fare un elenco delle cose irrecuperabili.

Il lavoro sarà importante e certamente supererà di gran lunga il valore dell'auto.

Tuttavia cercheremo di fare molto da noi e comunque di farlo con calma nel tempo.

La cosa importante è che la prima CX di cui mi sono innamorato sta per essere salvata.

Finalmente tu TRD Turbo2!





C15: VISA AL CUBO!

Di Leonardo Santo

Chi di voi, fautori del Citroënismo più accanito ed estremo, ha mai soggiornato in Francia, Patria natia delle nostre beneamorate?

Ritengo scontata una risposta affermativa per la maggioranza di chi ci legge.

So, perché lo so, che alla guida delle vostre *hydro* vi sarete soffermati ad esplorare gli anfratti più remoti e bui di ogni corte e giardino alla ricerca di uno spigolo o di una cromatura opacizzata dalle intemperie appartenente ad una, appunto, "idro" come quella che guidate.

Scenario ormai raro se non unico viste le ondate di *primes à la casse* (le nostre campagne rotamazioni) che hanno falciato lo spettacolare parco automobilistico francese.

Resta ad ogni modo ancorato alla stereotipata ambientazione d'Oltralpe un modello (non idro, mettetevi l'anima in pace) che in realtà, grazie alla sua proverbiale robustezza ed affidabilità (sì, è un modello Citroën), resti-

tuisce un'immagine rustica e bucolica della Francia.

Parlo del(la? L'auto è donna, si sa, ma ritengo sia più idoneo il genere maschile, visto il suo uso principale) C15, celeberrima declinazione della Visa, auto tanto bistrattata all'epoca quanto ricercata oggi soprattutto nella prima serie *nez de cochon*.

Il C15, appunto, l'ho imparato veramente a conoscere solo un anno fa, quando mi sono imbattuto in una simpatica versione che tra poco vi descriverò.

Il periodo era piuttosto incerto, d'altra parte erano passati solo tre mesi dal mio ultimo acquisto, la mia amata *Carte Noire* che penso tutti voi conosciate. Era sorta in me l'esigenza quasi maniacale di inserire un *outsider* alla mia collezione visistica, già satura.

Quale versione sarebbe mai potuta assurgere a questo ruolo?

Scartata la Axel, troppo rara e difficile da reperire alle nostre latitudini, non rimaneva che, appunto, il C15.

Ovviamente non mi sarei potuto accontentare di un allestimento autocarro, ancora piuttosto comune negli annunci di vendita: dovevo aggiudicarmi l'edizione più rara, chiamata *Familiare* (denominazione conosciuta soprattutto per la CX) e contraddistinta da superfici totalmente vetrate e da 5 comodi posti.

E qui torno alla premessa: una rara *Familiare* mi fu proposta pochi giorni dopo l'inizio della mia ricerca da un signore della provincia di Torino che mi descrisse dettagliatamente il suo esemplare: pochi chilometri percorsi, motore 1.4i catalizzato, interni ed esterni conservati in buono stato.

Insomma, un bocconcino prelibato!

Seguirono foto che misero in luce i pregi (tanti) e i difetti (pochi) della vettura.

Nell'arco di poche ore, una volta pattuita la cifra in gioco, prenotai il treno per la settimana successiva.

Approfittando del ponte del 1° maggio, arrivai di buon'ora ad Avigliana (To) dopo un viaggio da Pordenone che mi sembrò infinito.

I pochi chilometri che mi separavano dalla meta mi permisero comunque di godere del paesaggio della vallata, circondata da monti puntellati di piccoli rifugi.

Il C15 si presentò ai miei occhi identico alle foto.

Vernice leggermente opacizzata dal trascorrere degli anni, ma plastiche sane, sedili soffici e compatti, plancia integra e, soprattutto, meccanica funzionante.





Una manciata di minuti furono sufficienti per verificare la conformità della documentazione, poi girai la chiave.

Un ronfo sonnacchioso invase l'abitacolo, appena coperto da leggere vibrazioni del terminale di scarico.

L'iniezione, che grande progresso!

Portai fuori il C15 dal garage, apprezzando nel mentre la dolcezza del cambio e dello sterzo, pur non servoassistito.

Breve congedo e via, alla ricerca dell'imbocco dell'autostrada! Il traffico della tangenziale dell'ora di pranzo non mi inibì, il C15 affrontava la corsia di sinistra senza patemi né incertezze. Stabilita la velocità di crociera intorno ai 110 orari l'A4 diventò un percorso persino piacevole, i curvoni erano affrontati con sana stabilità del retrotreno e il fatto mi sorprese, vista l'assenza di carico nel baule.

Nel tardo pomeriggio, dopo solo una breve sosta ristoratrice in area di servizio (per me, il C15 non dava segni di stanchezza!), arrivai finalmente a casa.

Un viaggio perfetto, senza nessun inconveniente.

A distanza di quasi un anno, mi sorprende sempre l'estrema comodità della macchina, nonostante il suo aspetto da creatura mitologica, metà auto e metà furgone.

La seduta dei sedili anteriori è più alta rispetto ai suoi omologhi montati sulla Visa favorendo così una visuale più ampia, la panca posteriore approfitta della larghezza maggiore data dal volume cubico ospitando al limite anche 4 adulti e il baule è semplicemente enorme, oltre che (più unico che raro su una Citroën basso di gamma), completa-

mente rivestito da moquette e da preformati di plastica.

Auto quindi piacevolissima nell'uso quotidiano, nonché scelta inusuale per farsi notare in centro città il sabato sera!

Col trascorrere dei mesi, mi accorgo che sempre più appassionati europei del *Double Chevron* si mettono alla ricerca di C15 in Francia, sua Nazione natia, che offre ancora una discreta varietà di edizioni speciali o limitate: "Club", "Messenger", "Hit" sono le più diffuse.

Chapeau à Citroën per il dinamismo commerciale rivolto al modello, soprattutto a cavallo tra gli anni '80 e i primi '90 quando la testa della lista era il "solito" concorrente Renault Express che iniziava a perdere quote di mercato a causa soprattutto dell'obsolescenza meccanica, malamente occultata anche dalla stessa Régie. Già ben concepito fin dal suo esordio nel 1984, il C15 beneficiò di migliorie tecniche e di un progresso nella cura costruttiva che lo rese il più affidabile tra gli *utilitaires* dell'epoca.

Celebri i redazionali in cui sim-

patizzanti Citroën si alternano alla guida di Renault Express, Fiat Fiorino e Ford Fiesta Courier enfatizzando i pregi del C15 a discapito dell'inaffidabilità e dello scarso confort degli antagonisti.

Molti carrozzieri nazionali, come Gruau e lo stesso Heuliez, artefice del rilancio commerciale della Visa, utilizzarono il C15 come base per creazioni artigianali e innovative: da ricordare le versioni a passo lungo, con cella frigo e i camper "Romahome", apprezzatissimi da nuovi e adesso ricercatissimi dagli appassionati olandesi e inglesi.

Questo periodo dorato si ridimensionò fortemente a metà del decennio.

Nel 1996 fu presentato infatti il Berlingo che inaugurò il settore delle multispazio, anticipando il declino del C15 che si pensionò però solo nel 2005, con grande rimpianto di tanti piccoli artigiani e famiglie che avevano trovato in questa macchina una vera compagna di vita.

La produzione si consolidò intorno a 1.200.000 esemplari e le statistiche interne di Citroën lo collocano sul podio dei modelli più redditizi mai costruiti.





SPAC XZIO



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.