

Anno XVII

SPACXZIO

Numero 33

Semestrale del CX Club Italia - Circolo 2018 - Direttore Responsabile Maurizio Veniurino - Redazione: Via Sirozzi, 4 35020 Perinaria PD (Rov.) Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipo grafica Graphicomp Via Setteponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





SPACXZIO

ANNO XVII NUMERO 33
 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.
 Volontè F.

Foto:

Albertini A.
 Azzena R.
 Baiocchi M.
 Bortolussi P. (copertina)
 Marigo F.
 Siti Internet
 Riviste d'Epoca
 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 OTTOBRE 2018

Madame Competition ...3
 Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Il "Bel Mondo" Citroënistico8
 Di Maurizio Baiocchi

C6: l'occasione giusta .11
 Di Federico Volontè

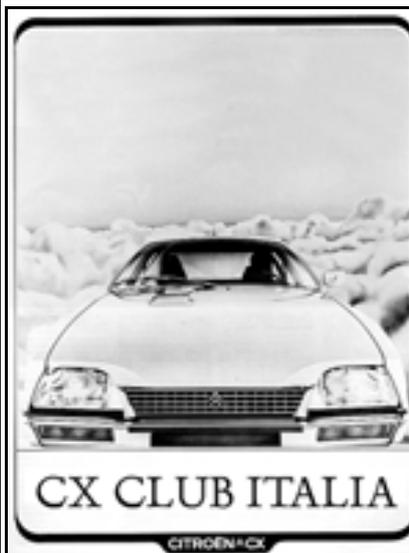
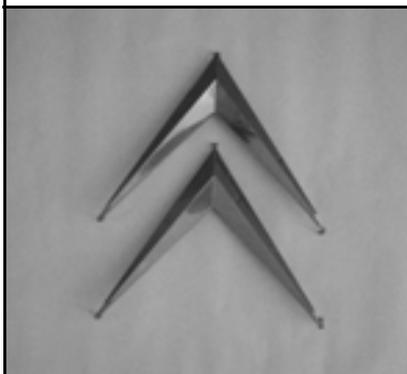
1919-2019 con il 1990 a fare da spartiacque14
 Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Euro 0 al bando?
 Impediamolo!15
 Di Roberto Azzena

Come nasce un calendario con le CX nei Magredi19
 Di Paolo Bortolussi

La perla nera22
 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

AVISO 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.



MADAME COMPETITION

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Il 3 settembre 1971, Raymond Revenel, Presidente e Direttore Generale di Citroën, nomina Marlène Cotton a capo del Servizio Competizione della Marca.

Si tratta della prima volta che una donna viene chiamata a esercitare questo ruolo, ma questo non rappresenta certo un problema per l'Azienda, che intende in questo modo esercitare una continuità con il lavoro svolto fino a quel momento da René Cotton, marito di Marlène, scomparso prematuramente.

Del resto, la signora Cotton già da una decina di anni seguiva René, Direttore Sportivo della Casa del Double Chevron, restandogli accanto in un ruolo solo apparentemente secondario, ma di fatto stando sempre al suo fianco e conoscendo quanto lui i meccanici, i piloti e gli organizzatori.

Capace, bella, bionda, elegante, giovane madre di famiglia, Marlène diventerà anche membro della Federazione francese dello sport automobilistico, della Commissione Rally del Bureau dei costruttori automobilistici e consigliere tecnico del Ministero della gioventù e dello sport.

Oggi Marlène Cotton vive a Nizza, è un'elegante e vivace anziana signora ben conosciuta nel quartiere.

L'abbiamo incontrata nel suo appartamento carico di ricordi (dopo essere rimasta vedova di René Cotton sposò infatti Jacques Wolgensiger, il grande capo della comunicazione Citroën).

Madame Cotton, quando cominciò a correre la CX?

Faccio una premessa: nei primi anni Settanta Citroën era in difficoltà finanziarie che culminarono con la fusione nel Gruppo PSA nel 1976.

A quel tempo, la DS era a fine carriera e la produzione della SM era terminata.

Il Service Competition venne spostato in un capannone più piccolo e il nostro budget ridotto.

Ciononostante, le prime CX ci vennero affidate per la preparazione alle corse e gli inizi



non furono davvero male per questo modello appena uscito.

Quali furono le prime competizioni alle quali la CX ebbe l'onore e l'onere di partecipare?

Ricordo il Rally del Marocco del 1976, nel quale Deschaseaux portò una CX al quarto posto.

Poi la Maratona Londra-Sidney dell'anno successivo, 30.000 chilometri, quattordici Paesi, tre continenti, che costituì un test più che soddisfacente grazie alle CX 2400, che arrivarono terza con Paddy Hopkirk, quarta con Claude Laurent, settima con Jean-Paul Luc, più una quarta che giunse decima.

Ci parli del Tour del Senegal, da Dakar a Dakar.



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.



SPACXZIO



Era la fine di ottobre del 1977 e questa nona edizione lunga tremila chilometri, di cui oltre metà su piste di sabbia e divisa in cinque tappe, fu un grandissimo successo: cinque CX 2400 ai primi cinque posti, di cui quattro ufficiali Citroën!

Voglio ricordare i nomi degli equipaggi: primi furono Deschaseaux-Plassard, secondi Warmbold-Geistdorfer, terzi Luc-Alessandrini, quarti Lablanche-N'Doye, quinti Hartmann-Thoma. Wolgensiger si occupò dei giornalisti, ne furono invitati trenta in rappresentanza dei grandi quotidiani regionali e delle riviste specializzate.

L'evento venne chiamato Mission Crocolion e venne prepara-

to lungamente.

Già da maggio avevo fatto la ricognizione del percorso con un piccolo aeroplano per predisporre il piano di battaglia e quindici giorni prima del via i meccanici erano già in Africa.

Perché Crocolion?

Perché il leone è il simbolo del Senegal, il coccodrillo quello della nostra squadra.

La preparazione fu complessa...

Assolutamente.

Per diversi mesi l'atelier del Service Competition aveva preparato le vetture secondo i limiti

autorizzati dal regolamento dei Gruppi 1, 2 e 5 e furono percorsi moltissimi chilometri perché l'affidabilità fosse ai massimi livelli.

Le CX erano tutte con motore di 2,4 litri con 115, 128 o 175 CV.

A seconda della versione avevano il cambio a quattro o cinque marce.

L'alimentazione era a carburatore per la 2400 Super e a iniezione L-Jetronic Bosch per la 2400 GTi.

Pensate che di tutte le vetture partite ne arrivarono al traguardo solo sette, e cinque, appunto, erano CX, il che ci permise di vincere la Coupe des Constructeurs per il terzo anno consecutivo.



LA MONTAGNE

6-11-1977

CITROËN : LE DÉFI OU LES COULISSES DE L'EXPLOIT

JE ne sais pas si vous êtes comme moi mais personnellement, en matière d'automobile, j'aime bien les fous, les gens qui tournent le dos à la raison, qui réalisent contre vents et marées un véhicule impensable ou bien qui croient merdieu à une mécanique sans queue ni tête, ou qui se jettent à corps perdu dans une entreprise que personne n'exigeait d'eux. Car il est si confortable de rester au coin du feu dans ses pantoufles, de sortir la même voiture que celle de grand-papa ou d'aller voir le client pour lui demander ce qui pourrait lui faire plaisir !

La piste ? Quelle piste ?

C'est un genre de folie qui a séduit Citroën (mais une folie raisonnable malgré tout, puisque soutenue par le très sérieux directeur de Peugeot) : rentrer en compétition, mais ne pas y rentrer par la petite porte, en grimpant l'échelon après échelon. Non : se lancer un défi à soi-même, choisir la plus dure épreuve du monde, celle où l'on peut à tout coup se... casser la gueule ou réussir. Et y aligner de surcroît des voitures de série, celles que vous ou moi croisons dans la rue. Un pari, un pari insensé, mais quel plaisir !

Il y a un dieu au ciel de l'automobile car le pari a été gagné, au-delà de toute espérance...

Mais pardon, excuses, je ne vous ai pas même dit l'objet de ce pari. Il y a neuf ans, en 1967, une équipe de copains amateurs d'automobile et fiers en Afrique noire a décidé de créer son rallye, le Tour du Sénégal. Un rallye, cela vous fait penser sans doute à une épreuve pour week-end campagnard où

l'on va de contrôle en contrôle en récoltant des objets divers, en répondant à des questions ; ou alors vous songez aux « grands rallyes » avec voitures d'usine, montagnes de pneus éjectés, pilotes chevronnés...

Le rallye du Sénégal, ce n'était pas cela du tout. En fait, il n'aurait pas valu le nom de Rallye infernal, si ce nom n'avait pas été pris. Car, profitant de leur connaissance d'un pays que se partageaient les sables du Saliel, la latérite rouge de la savane, les boues de la brousse tropicale, les organisateurs avaient mis sur pied une épreuve à tout casser, au sens littéral du terme.

Le palmarès se partageait entre plusieurs marques : une Renault 16 en 1967, une Simca 1000 en 1968, une Renault 05 TS en 1969, une Volkswagen en 1970, une 16 TS encore en 1971, une Citroën D Super 20 en 1974 (elle fut la seule voiture à l'arrivée !), une D Super 5 en 1975, un buggy Volkswagen l'an dernier...

Lancer un pari, c'est bien ; le faire connaître, c'est aussi nécessaire, car pourquoi croire Citroën sur parole s'il devait avoir affronté le pire rallye du monde ? Et voilà comment je me suis retrouvé, assis à mon corps défendant et par 45 degrés à l'ombre (ajoutez 15 degrés au soleil !), au volant d'une CX 2400 strictement de série - mais équipée d'un bienfaisant conditionneur d'air et de l'option « grande exposition » qui comprend une tôle de protection sous la voiture - sur le tracé du rallye, et quelques jours avant lui. Pomposément, les organisateurs avaient baptisé cela « pilotis ». Mais, selon les régions concernées (le tracé fait 2.000 kilomètres à quelques heures près), cela tenait du lit de torrent dévalant, du chantier de travaux publics ou du sable mouvant, au superlatif.



DD 7

NEUVIÈME TOUR DU SÉNÉGAL

De notre envoyé spécial
Philippe VOLMERANGE

« Vous n'avez pas peur en auto ? Mettez quand même le casque. Ça va secouer un peu. Mais il n'y a pas de danger pour nous. Tout d'un risque, c'est de casser la voiture... »

Casser, crever, suer, souffler, on ne va pas s'en priver. Entre le soleil gelant et le moteur surchauffé, on rissole. L'enduit de poussière qui couvre rapidement sert d'isolant ! Il ne garantit pas contre les sa, ni contre ces vicieuses petites pelotes d'écharde : le cram-cram fracocche et s'infilte partout dans les vêtements et la peau. Huit plus tard, à la pince à épiler, je continue l'extraction !

Deschaseaux :

« Mais je ne prends pas de risque ! »

« Une chose qui m'ennuie un peu, poursuit Jean Deschaseaux, le réservoir a reçu un coup. Il suinte. Si le cram-cram brûle là-dessus, nous, on va griller ! »

Rien d'une tête... brûlée, pourtant mon pilote. Fils calme, tranquille comme si on parlait en promenade au bois de sapin.

Mais nous sommes à Louga, face à la brousse, à quelque 160 km au nord de Dakar, au jour J moins 7 du départ du neuvième Tour du Sénégal.

Maigre et sec, Jean Deschaseaux ne se dépare pas de son caractère de France. Il vouvoie toujours son vieil ami Jean Plassard, son coéquipier dont je vais prendre la place durant cette journée de reconnaissance et de préparation du rallye.

Cet amateur qui coiffe souvent au poteau les pilotes professionnels, pour le plaisir, une fois l'an. Une sorte de défi qu'il s'est donné à l'âge en débutant, un peu par hasard, dans la compétition. C'était en 1967 au rallye du Maroc (où il a longtemps vécu) au volant d'une Simca 1000. Rallye où il se distingue souvent par la suite avec des Simca, DS et CX.

Pourquoi une CX ?

« Mais parce que, dans une telle épreuve d'endurance, l'apaise d'autant plus le confort. Ça compte beaucoup pour moi... Je ne suis plus tout jeune ! »

31 ans : c'est le doyen. Ce fils de forestier, amoureux de la nature, vit dans la région de Bergerac : une plantation de pommes, Marié, de quatre enfants, il aime aussi la chasse et la pêche et déteste l'omnipotence et l'imprudence des gens sur la route.

« En rallye ? Mais non, je ne prends pas de risques. Je sais où je suis et je m'efforce simplement d'y aller le plus vite possible ! Cela passe, bien sûr, une bonne préparation, une sérieuse reconnaissance



23



SPACXZIO



Quali le modifiche?

Poche, le CX erano strettamente di serie, ma erano equipaggiate con l'opzione "Grande exportation" che comprendeva una

protezione sotto al pianale, fari supplementari, tubolari anteriori per gli eventuali incidenti con gli animali e grandi para-spruzzi posteriori. C'era poi un roll bar di sicurezza.

E per l'assistenza?

Quella era assicurata da un'équipe di dodici meccanici in sei squadre che si spostavano a bordo di CX Break e di furgoni





C35.

Per fortuna il loro lavoro fu ridotto al minimo grazie all'eccezionale affidabilità e robustezza della CX.

Che gomme avevano?

Avevamo scelto, in accordo con i piloti, pneumatici Michelin RC 1 175x14 oppure, nei tratti di sola sabbia, dei Michelin Racing 230x14.

Per i rifornimenti ci pensò Total, nostro partner, che possedeva in questa zona ben duecento stazioni di servizio, spesso in luoghi desertici.

Il successo in Senegal non bastò però ad accrescere il budget.

Esattamente.

Il nuovo PDG del Gruppo PSA, M. George Taylor, scomparso nel 1982 a 81 anni, dopo la vittoria venne a congratularsi nel nostro atelier per i risultati ottenuti con un budget così limitato.

Purtroppo, nei mesi successivi le riunioni si susseguirono, le promesse anche, ma senza mai realizzarsi fino a quando minacciai di lasciare il mio ruolo per tornare "chez moi faire du tricot" (lavorare a maglia, ndr).

Nel 1978, sotto la pressione della crisi e delle circostanze, uno spirito di risparmio si allargava a ogni settore e quello delle competizioni fu una delle prime vittime.

Il nostro reparto venne chiuso. Poi, nel 1980, Guy Verrier fu incaricato del rilancio.

Ma questa è un'altra storia...

Avete però fatto in tempo a correre il Rally di Montecarlo del 1978.

Di quella partecipazione sono molto orgogliosa.

Dalla Direzione Generale arrivò la richiesta di dimostrare in un Rally la qualità del motore Diesel della CX.

Preparammo in gran fretta tre vetture con motore 2200, le affidammo ad altrettanti equipaggi femminili che le fecero arrivare prime nella classifica della categoria Diesel Turismo di serie con Christine Dacremont, Mariane Hoepfner e Marketta Oksala.

Ripetemmo l'exploit al Tour de France 1978 quando, sempre nella categoria Diesel, arrivò prima Mariane Hoepfner.

Quella volta però il motore era un 2500.

E poi?

E poi l'intenzione era quella di proseguire per tappe fino alla partecipazione finale della CX al Campionato del Mondo Rally. Ma, come detto, le cose andarono diversamente.

Grazie Marlène di questo straordinario racconto che ci ha portato indietro di quarant'anni.



IL "BEL MONDO" CITROËNISTICO

Di Maurizio Baiocchi

Nell'ambito degli appassionati di auto storiche, i Citroënisti costituiscono da sempre una categoria a parte con le proprie peculiarità, così come le loro amate vetture si distinguono dalle altre Marche.

Molti appassionati e proprietari di vetture storiche Citroën fanno parte di questo ambiente e lo vivono partecipando a Raduni, associandosi ai Club di modello e con altre attività.

In un articolo di qualche tempo fa ("Il Club ideale" v/ SpaCXzio n. 18), tuttora attuale, era stato trattato l'aspetto delle varie tipologie di Soci che fanno parte dei Club di modello e dei conseguenti diversi approcci all'attività sociale e di come "vivono" il proprio modello preferito.

Qui proviamo a fare una disamina oggettiva, partendo come sempre dall'osservazione della realtà, sulla composizione del "bel mondo" Citroënistico italiano, che appare quanto mai variegato e con tante anime e si-

tuazioni diversificate al suo interno.

A tal fine utilizziamo un prospetto che consente di avere una rappresentazione visiva dello scenario attuale, con i vari attori e comparse.

Come è riportato, la freccia indica "relazioni" tra i vari soggetti, che possono essere sia le attività sociali dei Club e interazioni tra appassionati, sia "relazioni d'affari" di altra portata.

Al centro di questo "bel mondo" mettiamo quello che è il Registro di Marca e che dovrebbe essere il punto di riferimento per gli appassionati Citroënisti, cioè il R.I.A.S.C., il quale come è noto ha recentemente e meritoriamente avviato l'attività di certificazione dell'Albo d'Oro, pur se ha solo valenza interna e per ora ferma a n. 4 (quattro) certificati rilasciati.

Mi si consenta di esprimere il rammarico per come è stata

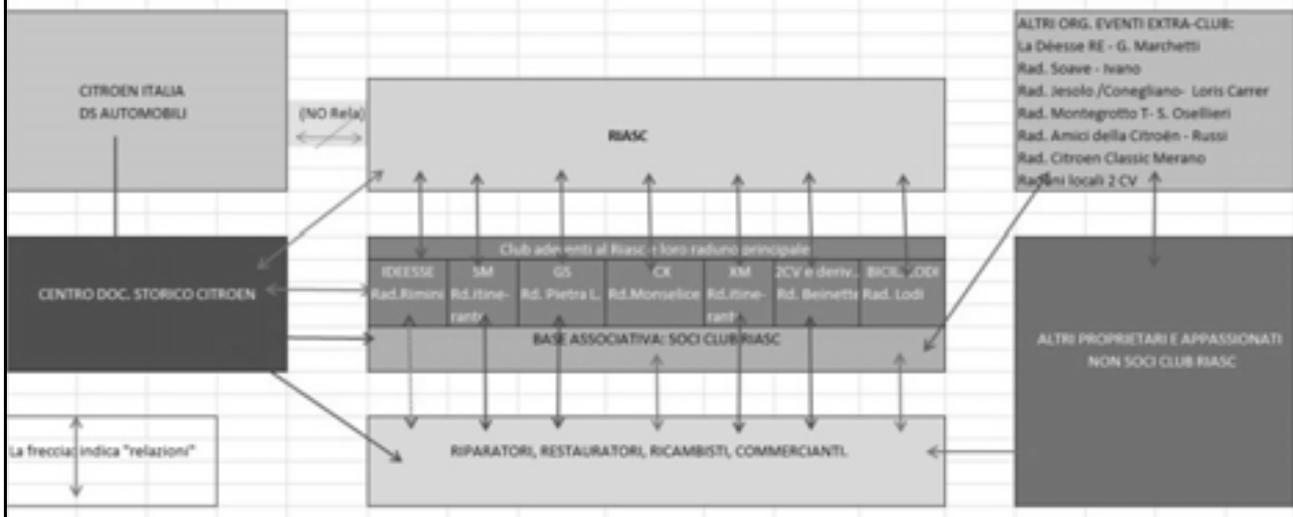
persa l'occasione per la possibile adesione all'ASI, che avrebbe consentito il reale salto di qualità del Registro, acquisendo anche una valenza esterna.

Ma alcuni Club hanno posto il veto e non se ne è fatto più niente, e certi treni probabilmente non passeranno più.

I sette Club storici aderenti al R.I.A.S.C. hanno la loro attività, il proprio Raduno/Evento principale (per alcuni una location fissa ed abituale, per altri un Raduno itinerante) e la propria base associativa, costituita dai Soci che rappresentano effettivamente lo "zoccolo duro" del movimento Citroënistico.

Già questi Club, pur se accomunati dall'adesione al Registro, mostrano notevoli differenze tra loro sia come dimensioni, sia come funzionamento della struttura nonché nel modo di svolgere l'attività, in parte anche funzione delle caratteristiche del proprio modello di riferimento ed al conseguente diverso approccio dei Soci (vedi l'articolo sopra citato), tanto da far pensare anche a una sorta di "suddivisione subliminale" tra idrauliche da una parte e bicilindriche dall'altra, un po' come l'impero romano

IL "BEL MONDO" CITROËNISTICO ITALIANO





SM Club Italia
Sezione S
Fondato nel 1988
Sede a Bologna
Segreteria: Via Trovamala, 38
27100 Pavia - PV
www.smclubitalia.info
smclubitalia@gmail.com
Sono ammessi tutti i proprietari e simpatizzanti della SM.

d'oriente e d'occidente.

Altre differenze si notano nelle proprie posizioni verso il R.I.A.S.C. e interesse/appoggio alle sue varie attività.

A fronte della relativa riuscita dei recenti Raduni nazionali R.I.A.S.C., con numeri al massimo di 2-3 decine di vetture su un potenziale di 100 volte tanto, viene da chiedersi dov'erano in questi eventi quel Club o quei Club, considerato/i così importante/i per il Registro, che ha/hanno fatto naufragare l'ipotesi-ASI?

Sotto la base associativa dei Soci dei vari Club e degli altri proprietari non-Soci vi è l'ampio set-



Club IDéeSse
Sezioni D, T, C e O
Fondato nel 1990
Segreteria: IDéeSse Club
C/o C.D.S. Citroën
Via Trento, 226
53048 Sinalunga - SI
www.ideesse.it
segreteria@ideesse.it
Sono ammessi tutti i proprietari, possessori e simpatizzanti di ID, DS, Traction Avant e delle Citroën Anteguerra, in tutte le loro configurazioni.

fore di riparatori, restauratori, ricambisti e commercianti a cui necessariamente gli appassionati si rivolgono per le proprie necessità.

Se questa viene considerata una situazione normale anzi "normalissima", allora *"facciamo finta che ... tutto va ben, tutto va ben, sian tutti amici, siamo felici..."*(v/ Nota *).

Alla destra del R.I.A.S.C. e dei suoi Club (solo un posizionamento schematico, ovviamente senza valenze politiche) mettiamo il *mare magnum* degli altri proprietari ed appassionati non Soci dei Club di modello; probabilmente molti di essi fanno parte di altri Club a livello locale, magari federati ASI, attraverso i quali essi possono comunque soddisfare le proprie passioni e le necessità per pratiche come le assicurazioni agevolate, le certificazioni e, ove ancora previsti, i bolli ridotti per le ventennali, cose a cui il R.I.A.S.C. non può far fronte in modo completo.

A latere mettiamo anche gli organizzatori di altri Raduni ed Eventi, non legati in modo specifico all'attività di un Club, di cui è riportato un elenco non esaustivo.

Da rilevare che alcuni di questi Raduni, pur se organizzati extra-Club e senza particolari promozioni, riscuotono un notevole successo di partecipanti (alcuni anche oltre il centinaio di vetture).

Viene da chiedersi se questa è la nuova frontiera degli Eventi che i partecipanti preferiscono, se cioè basta organizzare un ritrovo con "cofani aperti" e un pranzo a prezzi contenuti per avere un'ampia partecipazione, senza alcuna valenza turi-



Club Citroën 2CV e Derivate Italia

Club Citroën 2CV e Derivate Italia
Sezioni A e H
Fondato nel 1991
Sede: Via Vecchia Cuneo, 4
12081 Beinette - CN
www.2cvclubitalia.com
segreteria@2cvclubitalia.com
Vetture ammesse: 2CV, furgonate e Derivate come i modelli: Mehari, Ami 6, Ami 8, Dyane 4, Dyane 6, Acadiane i modelli di serie o fuoriserie, purchè abbiano almeno un elemento costitutivo delle precedenti.

stico-culturale che invece alcuni dei Club storici di più antica tradizione mantengono giustamente come connotazione dei propri eventi, ma scontando presenze molto più ridotte.

E veniamo alla "parte sinistra" dello schema.

Ovviamente mettiamo la Casa costruttrice, anzi *le Case* da quando DS Automobili è formalmente autonoma dalla Casa-Madre Citroën, pur con la sciagurata politica di marketing che ha inglobato nel nuovo Marchio la storia di modelli 100% Citroën come la DS e la SM.

Ma essendo questo argomento trattato in numerosi altri articoli



CX Club Italia
Sezione M
Fondato nel 2000
Sede: Via Strozzi 4
35020 Pernumia - PD
www.cxclub.it
info@cxclub.it
Sono ammessi tutti i proprietari, possessori e simpatizzanti di CX e C6.



Club GS Italia
Sezioni G, R, XB, OL, ZA e V
Fondato nel 2001
Sede: a Provaglio d'Iseo - BS
Segreteria: Corso Italia, 46
17027 Pietra Ligure - SV
www.clubgs.it
info@clubgs.it
Sono ammessi: tutti i proprietari,
possessori e simpatizzanti delle GS,
GSA, LN, LNA, VISA, AXEL, AX e
BX.

su questa Rivista, in questa sede non entriamo ulteriormente nel merito.

Dalla Casa, come sappiamo, dipende il Centro Documentazione Storica Citroën, il quale opera per la propria attività professionale a 360° sia verso l'ambiente degli appassionati sia verso la rete commerciale della Casa, professionisti del settore, carta stampata e testate on-line, gestendo recentemente anche il rilascio dei certificati tecnici per conto della Casa. Inoltre, da quanto si legge negli interventi sui vari forum del responsabile di tale Centro, in proiezione prossima-ventura si



Club Italia Bicilindriche Citroën
Sezioni A e H
Fondato nel 2003
Sede: Piazzale degli Sport, 1
26900 Lodi - LO
www.bicilindrichecitroen.com
club.bicilindriche@libero.it
Sono ammessi tutti i proprietari,
possessori e simpatizzanti delle
bicilindriche Citroën.

prospetta lo svolgimento diretto o indiretto della gestione dei ricambi storici "originali" per conto della Casa (che tante polemiche sta creando tra i Club d'oltralpe), delle certificazioni di originalità e fino all'attività di restauro vera e propria, come si può evincere anche dal sito, dallo stile "istituzionale", di DSH-Italia (chi ci sarà dietro?).

Alcune di queste attività si sovrappongono in parte a quelle correnti del R.I.A.S.C. o a quelle che avrebbe potuto fare il R.I. A.S.C..

Ma attualmente né il Registro né gli altri Club hanno relazioni dirette con la Casa: esse passano tutte necessariamente tramite il Centro Documentazione, come ha ricordato lo stesso responsabile in un recente post sul forum-IDéeSse, ma i rapporti tra tali soggetti, a vedere dall'esterno, alle volte paiono di amore/odio e non propriamente idilliaci.

Viceversa, tale Centro ha certamente relazioni più o meno stabili e dirette con alcuni Club (in particolare con quello di cui il responsabile è ora anche Presidente) e con quella zona-grigia (dal colore dello schema) di riparatori, restauratori, ricambisti, ecc., non fosse altro che per quelle attività economiche in corso di gestazione appena ricordate.

Ma anche qui, con questa concentrazione di cariche, di attività e di "relazioni" aleggiano ombre e incognite.

Comunque, il mondo Citroënistico è bello perché è vario ed ognuno (Club o Registro, appassionato o professionista) trova il suo spazio, in un sottile e-



eXtreMe Citroën XM Club Italia
Sezione Y
Fondato nel 2006
Segreteria: via Dante, 12
27020 San Giorgio di Lomellina - PV
www.xmclub.it
info@xmclub.it
Sono ammessi tutti i proprietari,
possessori e simpatizzanti della XM.

quilibrio nel più ampio gioco delle parti.

Nota *: osservando alcuni aspetti e contraddizioni di questo "bel mondo", chissà perché torna alla mente la canzone del 1975 di Ombretta Colli "Facciamo finta che...", sigla della seria televisiva "Giandomenico Fracchia" surreale e onirico personaggio pre-Fantozzi, creato e interpretato dal geniale Paolo Villaggio, dal contenuto ahinoi ancora molto attuale:

Facciamo finta che...
*tutto va ben tutto va ben
facciamo finta che tutto va ben.
Che il povero sia in fondo un
gran signore
che il servo stia assai meglio del
padrone
che le persone anziane stian
benone
che i giovani abbian sempre...
un'occasione.*

*(tutto va ben, tutto va ben)
C'è la salute (tutto va ben)
sian tutti amici (tutto va ben)
siano felici (tutto va ben)
Facciamo finta che...
tutto va ben tutto va ben
facciamo finta che tutto va ben.*

12/7/2018



C6: L'OCCASIONE GIUSTA

Di Federico Volontè

Sul calendario di settembre 2005 campeggiavano 2 eventi: il cinquantesimo della Citroën DS a Parigi e la "Soirée" a Cernobbio (CO) nello splendido contesto di Villa Erba.

Il primo, evento mondiale dedicato al cinquantesimo compleanno della Dea, fu un qualcosa di storico e difficilmente ripetibile per successo, intensità, qualità ed affluenza.

Il secondo fu un evento nazionale dedicato ai medesimi festeggiamenti.

Tornai galvanizzato ed entusiasta dal primo e mi preparai a presenziare al secondo, iscrivendomi come partecipante senza auto (la mia DSuper5 era ancora in fase di restauro).

La curiosità era tanta anche perché come succosa cornice all'evento era prevista la presen-

zazione ufficiale in Italia della nuova ammiraglia Citroën: la tanto attesa C6.

Ricordo ancora che quando la vidi la prima volta, in "abito" scuro, sul piedistallo, esclamai: "MA E' TARGATA... CX!".

Rimasi colpito dalle sue dimensioni e dalla sua eleganza, anche se onestamente non mi convinsero al 100% il design dei fari anteriori e quello del paraurti posteriore.

Il giorno dopo, per una serie di casualità fui invitato da amici al primo giro di prova sulla prima C6 arrivata... in Svizzera.

Era mattina presto e guadagnai per primo il posto di guida.

Percorsi una decina di chilometri su un percorso misto attorno a Lugano, ricordo bene che mi colpì subito la leggerez-

za del volante (nonostante le 2 tonnellate di peso), la visibilità perfetta e soprattutto il silenzio a bordo.

Come in un sogno stavo guidando, fra i primi, la nuova ammiraglia Citroën!

Essendo l'acquisto completamente fuori portata per le mie tasche mi limitai a godermela sul momento senza andare oltre.

Passava il tempo, passavano gli anni ed io assistevo da *spettatore interessato* al mancato decollo commerciale della berlina del Double Chevron.

Se ne vedevano poche in giro rispetto alle concorrenti, che avevano ben altri numeri di vendita.

Arrivò dicembre 2012 e una mattina lessi sul giornale che senza troppe feste e bacchanali la C6 sarebbe uscita di produzione poche settimane dopo, lasciando poi un vuoto incolmabile in quanto non era prevista una "sostituta".

Si parlava di flop commerciale, i





SPACXZIO

23.384 esemplari prodotti sfiguravano rispetto ai 333.775 della sua antenata XM e soprattutto al 1.169.965 della CX.

A maggio 2015, dopo pochi mesi dall'assunzione, venne assegnato a noi dipendenti un budget per acquistare l'auto aziendale (quanto bastava per acquistare una Fiat Panda nuova).

Ognuno con quel budget poteva scegliersi l'auto che voleva.

Di fronte a questa notizia, a differenza dei miei colleghi che si misero alla ricerca di auto anonime usate o utilitarie seminuove, io mi fiondai alla frenetica ricerca di una... Citroën C6 usata.

Era il periodo in cui se ne trovavano pochissime in vendita, ma in compenso quelle poche erano già abbastanza svalutate.

Ricordo ancora che in un pomeriggio chiamai decine di concessionarie Citroën e mandai decine di email a vari rivenditori di auto usate chiedendo se avessero in casa una C6 da vendere.

Mi resi subito conto che era un'impresa disperata, ne avevano già vendute poche, pensavo, poi era già uscita di produzione da quasi 3 anni.

Molti l'avevano già rottamata e soprattutto nessun commerciante credeva in lei, facendole sparire presto dai piazzali.

Dopo una serie di risposte negative rincasai ed andai a letto triste, quella sera.

L'indomani mattina aprii la posta elettronica e vidi la risposta di un concessionario della Svizzera interna, al quale avevo chiesto informazioni su una C6 che forse aveva ancora in vendita: l'auto era disponibile ed apparteneva proprio alla Filiale Citroën Svizzera (prima ed unica proprietaria), aveva percorso 89.000 chilometri certificati da nuova ed ovviamente i tagliandi e la manutenzione era stata eseguita alla perfezione.

Full optional con anche il raro *pack lounge* presidenziale.

Opzionai verbalmente l'auto e, a bordo della mia Peugeot 607 (ho sempre avuto un debole per le auto usate all'Eliseo), do-

po poche ore ero già ad Aarau (nel Canton Argovia) per visionarla, accompagnato dal mio amico Franco.

E' stato amore a prima vista.

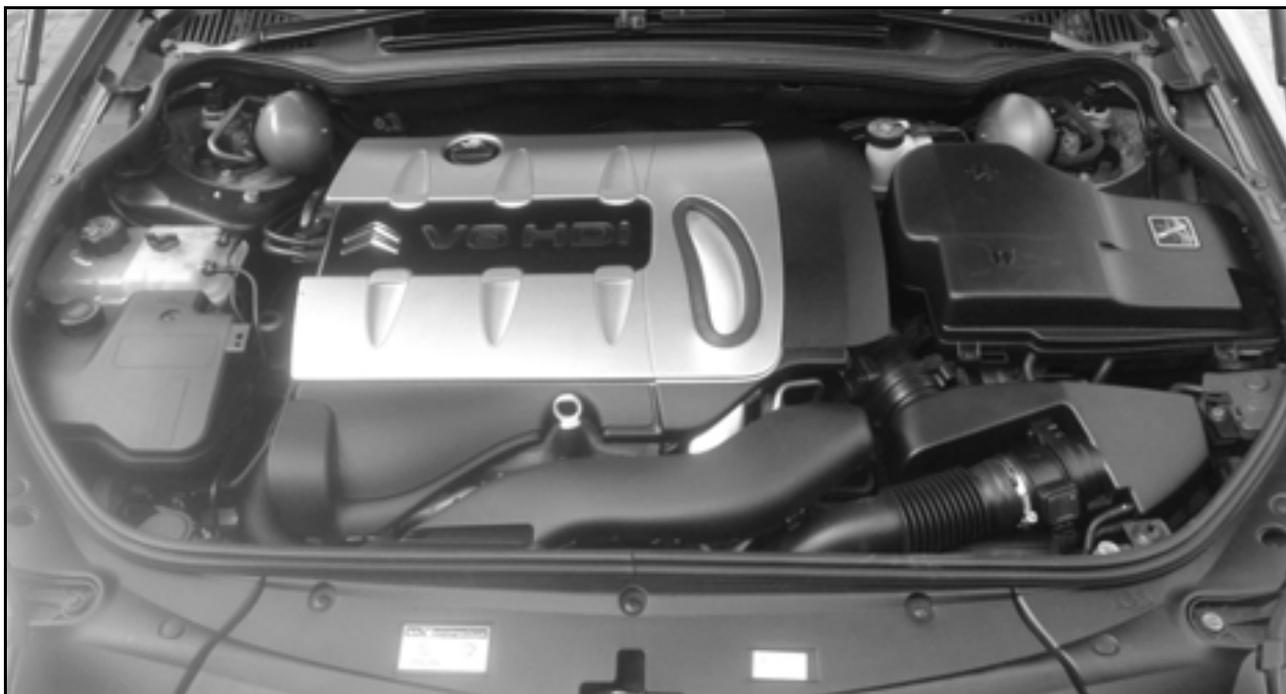
2.7 V6 Biturbo come la desideravo, carrozzeria intonsa, con un passato limpido; purtroppo aveva l'interno in pelle nera e di serie montava il cambio automatico (accessori che non ho mai cercato/apprezzato).

Chiusi un occhio e dopo un breve giro di prova la confermai vista anche la scarsa disponibilità di alternative.

In pochi minuti, espletate le veloci pratiche svizzere, mi trovai alla guida di una C6 che, stavolta, 10 anni esatti dopo il primo giro di prova... era "mia"!

Appena presa la sottoposi ad un accurato (e costoso) tagliando generale ed iniziai subito ad apprezzare le sue doti di stradista ricevendo anche molti complimenti dai passeggeri che salivano dietro che avvertivano una sensazione di spazio e luminosità mai provata prima.





Apprezzi subito i fari anteriori girevoli, molto utili nei miei viaggi notturni e le portiere con finestrini senza cornice, un chiaro richiamo alla DS.

Apprezzi il suo silenzio a bordo che era garantito dall'ottima insonorizzazione e dai vetri stratificati, mentre ci misi molto tempo a digerire il cambio automatico ed i consumi non proprio da vettura Diesel del nuovo millennio: la *berliona* percorreva circa 11 chilometri con un litro.

Dopo poco tempo purtroppo si presentò il primo inconveniente: si guastò l'alternatore.

Da quel momento una lunga serie di interventi (davvero imprevisti visto il basso chilometraggio).

Nell'arco di soli 25.000 chilometri la sostituzione del blocco sospensione anteriore destro, di mezzo avantreno, dei sensori di parcheggio anteriori e posteriori, di un semiasse, del regolatore cruise control sul volante, degli stantuffi del baule, della scatola del termostato ed altro mi portarono a rivedere il giudizio sulla

berliona: troppo delicata.

Da notare che nello stesso periodo i miei colleghi, a bordo di anonime ma robuste tedesche, erano totalmente scervi da questi problemi.

Dopo questa "serie negativa" la C6 si "stabilizzò" e da circa 40.000 chilometri non ha più necessitato di manutenzione straordinaria.

Il piacere di guida è conseguentemente aumentato ed ho affinato le tecniche di guida imparando ad usarla nel modo migliore, imparando a conoscere i suoi limiti e le sue necessità.

Mi ha accompagnato anche in viaggi molto lunghi (Duesseldorf, Parigi, Osijek, etc.) regalandomi il rollio ed il beccheggio tipico di una sospensione mitica che solo Citroën poteva produrre (anche se non ai livelli della DS).

Dopo la "serie negativa" mi ha servito senza lasciarmi a piedi, con grandissimo confort reale e piacere di guida.

Il suo campo ideale è l'autostrada perché non si avverte tanto il suo peso.

Il proverbiale *confort Citroën*, nato con la DS19, era realmente un punto irraggiungibile dalle concorrenti di allora, come di adesso.

Me ne rendo conto quando salgo su altre vetture, noto subito l'inferiorità tecnica.

In autostrada mi è capitato di affiancare delle C6 e più di una volta ci siamo salutati con uno sguardo particolare: lo sguardo di chi sa di viaggiare su un pezzo di Storia, unico e delicato ma irresistibile, al quale si può e si deve perdonare qualche capriccio.

Ad oggi totalizza circa 155.000 chilometri, fra pochi giorni partirò per la Romania con lei e pensando bene sono già 9 mesi che non mi dà alcun problema o guasto.

Mi viene da sorridere mentre scrivo queste parole perché sto facendo contemporaneamente uno dei più classici gesti scaramantici. ☺



SPACXZIO

1919-2019

CON IL 1990 A FARE DA SPARTIACQUE

Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Ogni tanto qualche fesso che si crede furbo se ne esce ricordandomi che Citroën non è più tale dalla morte del fondatore e da quando la proprietà passò a Michelin.

Immensa fesseria: le storiche del Double Chevron che ci hanno fatto innamorare sono proprio

senza portarne seco traccia genetica alcuna.

Ci offenderebbe se il Marchio venisse acquisito dalla Kraff cose buone dal mondo e con il Capitale delle sottilette ricominciasse a produrre splendide berline e coupé idro disegnate dal vento?



quelle inventate e prodotte nell'era del Bibendum.

E allora scriverò anche in questa sede che non è una questione di proprietà finanziaria ciò che discrimina una vera Citroën da un mezzo uguale a mille altri che del glorioso Marchio ne esibisce indegnamente l'emblema

No, assolutamente.

A noi del CX Club ci andrebbe benissimo così.

Siamo appassionati di una concezione e di un passato automobilistico, non di questioni borsistiche.

Chiarita per l'ennesima volta la faccenda, possiamo affermare che tutto è andato abbastanza



bene fino al 1990, Peugeot o non Peugeot come proprietario del Marchio.

Fino all'XM non ci si poteva la-gnare.

Il consueto cocktail composto da una dose di originali e talvolta stravaganti utilitarie e da una dose abbondante di LHM fornito da stupefacenti e bellissime berline continuava a riempire anche lo shaker degli anni '80.

La Visa, così diversa da tutte le altre, con la sua estetica discussa e discutibile non era forse l'Ami 6 del decennio dei Duran Duran?

Certo che sì!

Così come CX, BX ed (in articolo mortis) XM erano degne discendenti di DS, GS ed SM.

Poi nel 1991 il primo clamoroso inciampo.

La ZX stupì tutti non per la sua originalità, come altri modelli del Marchio avevano fatto, ma per la sua assoluta banalità.

Ebbene sì, ancora nel 1991 la percezione dominante degli appassionati di automobilismo era quella: una Citroën doveva portare un contenuto di originalità e/o stravaganza in grado di farla sveltare su tutte le altre carrette studiate per portare il loro grigio proprietario dal punto A al punto B.

Da lì in poi si susseguirono molte ombre e qualche luce talvolta abbagliante come nel caso della stupefacente C6.

Oggi sul listino commentato di "Al Volante" possiamo leggere a proposito della C-Elisée una frase che in quel 1990 spartiacque non avremmo mai pensato potesse essere attribuita ad una Citroën: "ottima per portare una famiglia dal punto A al punto B". Già... come una 128 qualsiasi.



EURO 0 AL BANDO? IMPEDIAMO!

Di Roberto Azzena

Fra le numerose trappole di cui è ormai cosparsa la nostra vita di cittadini-sudditi, tralasciando questioni ovviamente ben più importanti, vi è quella volta a limitare ed ostacolare la fruizione della nostra passione, oggetto di questa pubblicazione, per i veicoli d'epoca.

Il principale grimaldello di questo triste progetto, è la volontà di impedire la circolazione dei veicoli cosiddetti "Euro 0", mettendoli praticamente al bando quasi totale.

E quel "quasi" ha un'importanza subdola e fondamentale.

Facendo infatti furbescamente leva sull'orgoglio e la vanità di molti appassionati, che, alla ricerca di una lecita e corretta valorizzazione di quanto con tanta fatica conservato, mantenuto e curato con spese ingenti e tramite notevoli sacrifici, non si accorgono purtroppo della tagliola inserita a fine percorso, si impone una spietata selezione meritocratica, legittimata proprio da coloro che dovrebbero invece per definizione salvaguardare il patrimonio dei veicoli storici.

Il vecchio ma sempre valido trucchetto del "divide et impera", o la non meno efficace "guerra fra poveri", che distoglie le energie combattive delle vittime dal vero nemico (in questo caso sostituire "poveri" con "appassionati").

Eccoli quindi invocare, loro per primi, restrizioni, esami, parametri, accanimenti verso veicoli che non siano in uno stato perfetto, come appena usciti dalla fabbrica di trent'anni fa.

Commettendo però un clamoroso autogol, che porta inevitabilmente alla rottamazione e allo svilimento di veicoli che rimangono sempre, a loro modo, meravigliosi e testimoni del tempo, o che, nei casi più "gravi", possono essere sempre recuperati e ripristinati (questa è la vera salvaguardia del patrimonio storico!).

I principali fattori dell'inganno, volto nel breve periodo a convogliare le attenzioni degli appassionati verso nuove produzioni e a minarne la dedizione nella passione, di sempre più difficile fruizione, mentre, sul lungo, a scoraggiare tout-court lo spostamento dei cittadini con mezzi privati e a favorirne quindi la disaffezione e la spersonalizzazione (attenzione, le iper-controllabili e manipolabili auto a guida automatica sono già alle porte!), sono relativi all'inquinamento, alle "furberie" di chi approfitterebbe delle agevolazioni per le auto storiche e al concetto di "purezza" del veicolo storico.

Cercherò di seguito di chiarire questi concetti, fra loro strettamente concatenati, con esempi lampanti e ricorrenti.

Del resto nemmeno la famosa "Europa" ha per il momento partorito alcunché di chiaro e definitivo, anche se la strada è già stata appunto tracciata: i giochi sono ancora aperti.

Quindi: quali vetture storiche vanno salvaguardate e agevolate a livello di tasse, assicurazione e libera circolazione? lo rispondo: TUTTE!

Comincerei proprio dalla definizione che il R.I.A.S.C. fornisce per la sua stessa ragion d'essere e cito quindi dalla policy del relativo forum: **"è una comunità di appassionati che hanno come unico interesse la conoscenza, la tutela e la conservazione dei veicoli storici Citroën ed il collezionismo ad essi relativo.**

Il Citroforum è edito dal R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën), di cui pertanto ricalda gli obiettivi di promozione, conoscenza, tutela e conservazione dei veicoli storici Citroën e, come tale, ha per principale argomento di discussione le Citroën storiche, quelle moderne non più in produzione, C6 per la sua natura di "Istant-classic" e il mondo del collezionismo legato alla Casa."

Io mi batto e sempre mi batterò per la massima semplificazione, per evitare che sciagurate interpretazioni talebane (nel vero senso della parola e senza alcuna ironia), portino invece, anziché alla tutela, alla conservazione e alla valorizzazione del patrimonio d'epoca, come nelle finalità del R.I.A.S.C. sopra riportate, al suo depauperamento.

L'argomento diventa quindi effettivamente complesso, anche se in realtà potrebbe appunto essere semplicissimo, ma tant'è, proviamo a definirlo meglio.

1 - Revisione

Spesso si invocano le restrizioni per la mancata dignità di alcuni "vecchiumi", con la questione dei motori V8 montati sulle Dyane o pezzi di fil di ferro che tengono insieme il telaio e freni che non funzionano.

Questa però non è materia di auto d'epoca, ma di normale diritto di circolazione legale, di qualsiasi mezzo faccia capo al-



la motorizzazione.

Se in fase di esame della commissione storica, un veicolo riporta simili aberrazioni, non è che non vada certificato, ma deve essere denunciato alle autorità.

Se lo Stato in alcuni casi non è in grado di attuare revisioni serie e corrette, il problema non è nostro e men che meno possiamo accettare leggi restrittive che derivino da una mancata applicazione di quelle già esistenti.

Sarebbe un'assurdità evidente.

Diamo quindi per scontato che quando si parla di veicolo con revisione regolare, si intende che suddetto veicolo non costituisca alcun pericolo, che abbia un grado di manutenzione e di cura ragionevoli e sia perciò perfettamente e degnamente in grado di circolare per le strade.

2 - Furbetti

Da qui è abbastanza facile eliminare il discorso sui cosiddetti "furbetti", che approfitterebbero delle agevolazioni per sfruttare un veicolo d'epoca quotidianamente.

Parliamo ormai di auto di trenta

e più anni, dato che le cosiddette "youngtimer" ventennali, sono ormai state escluse da qualunque discorso in merito (primo passo verso l'obiettivo finale!).

Quindi di vetture che per essere in regola con la Revisione definita nel punto precedente, richiedono dedizione, cure costanti, conoscenza e difficoltà di manutenzione e nella ricerca di ricambi.

Inoltre il livello di dotazioni e di alcune funzionalità è inevitabilmente inferiore ai veicoli moderni e le stesse "vanità sociali", o "mode" se preferite, non è che esaltino chi se ne vada in giro costantemente con vecchie carrette.

Non si capisce quindi dove starebbe tutta questa "furberia", non tralasciando il fatto che un'auto che ha pagato il suo bollo per trent'anni, ha tutto il diritto di "andare in pensione" e godersi la sua serena sopravvivenza senza altro elargire alla società.

3 - GPL

Cito soltanto due casi di mia

conoscenza, per evidenziare al massimo livello dove possano portare certe derive integraliste, che vorrebbero penalizzare drasticamente le vetture che montino questo tipo di alimentazione alternativa, definita dagli ultrapuristi, in modi sprezzanti, quali "caldaia", "forno a legna", "scaldabagno" e altre simpatiche amenità.

Un mio caro amico ascolano è in possesso di una BX Calanque con 30.000 chilometri originali, in uno stato che definire perfetto è un eufemismo.

L'impianto GPL le fu montato dal suo anziano proprietario per potervi andare al lavoro, evitando i blocchi del traffico della zona centrale di Cesena.

Ricordo che lo Stato stesso ha per lungo tempo incentivato l'installazione degli impianti GPL sulle Euro 0, per favorire l'impatto ambientale, ovvero una delle scuse con le quali ora si vorrebbero fermare!

Quindi tutto perfettamente legale e, aggiungo io, coerente con la storia del veicolo e dell'epoca in cui è stato utilizzato.

Il nostro Vicepresidente è in pos-





sesso di una conturbante DS 23 Pallas Brun Scarabée, che è rimasta indelebilmente nei miei pensieri da quando la vidi una decina di anni orsono, tanto la trovai spettacolare nel suo grado di conservazione.

Mai visti degli interni originali DS in quello stato meraviglioso.

Ebbene sì, questa meraviglia monta uno "scaldabagno", del quale conserva anche l'interruttore d'epoca per la commutazione, al suo interno.

Cosa dovremmo quindi penalizzare in casi simili?

Lascio ad ogni persona di buon senso la risposta appropriata...

4 - Difformità

Avendo eliminato grazie al punto 1 i casi macroscopici e illegali, forniamo alcuni esempi ricorrenti.

In primis vorrei mettermi io stesso, parlando della mia Prestige.

Chi la conosce sa che è una vettura in ottime condizioni (e presto saranno eccellenti, dato che ho deciso di donarle una bella rinfrescata generale) e in perfetto stato d'uso meccanico e idraulico.

Quando la compri in Francia, la trovai con i paraurti verniciati

di nero, così come le razze dei cerchi originali in luogo della famosa e delicatissima diamantatura.

Non ho mai, in questi undici anni, modificato queste difformità, perché per me la MIA Prestige è questa: riverniciare i suoi paraurti sarebbe come cancellare la sua identità, spazzare via i ricordi indelebili di una delle più belle avventure della mia vita.

Sì, sto parlando di emotività, di passione, di cuore.

Nulla di tecnico, di preciso, di schedabile.

Ma mi risulta che questo ambiente la passione dovrebbe capirla e incoraggiarla, non distruggerla.

Detto ciò, sono conscio e consapevole che la mia CX così combinata, non potrà mai ambire ad alcun prestigioso riconoscimento, a qualche targa o assurgere a modello di esempio per i posteri.

Chi se ne frega, per quanto mi riguarda.

Vorremmo forse impedirle la circolazione?

Prendiamo ora il caso delle

Dyane/2CV, notoriamente il gruppo di auto storiche del Marchio, mediamente meno ligie alla perfetta conformità originale.

Questo però avviene anche per motivi storici, dato che queste amabili vetturette, sono state simbolo di spensieratezza, libertà, anticonformismo e sono da sempre icone del movimento hippie.

Con quale ottusità, quindi, si può isolare dal contesto storico una Dyane che si presenti alla commissione con una bella margheritozza serigrafata sul cofano, tipo questa (mi sono inoltre incredibilmente accorto di essere presente nella foto presa dal web!).

Esistono perfino dei modellini in scala, che notoriamente testimoniano la storia delle vetture, con simili "varianti artistiche", quindi anche in questo caso, cosa facciamo?

Blocchiamo la circolazione?

Ultimo caso del paragrafo, le famose modanature montate su DS non Pallas, giusto per fare un esempio ricorrente.

Ovvero accessori che seppur non previsti in origine sulle ver-



sioni meno nobili, potevano tranquillamente essere ordinate in fase di acquisto al concessionario, ed applicate.

Bene, secondo me in questi casi, per accessori coerenti con modello, Marchio e periodo: **0, dico zero, penalità anche in fase di certificazione storica!**

Altro che blocchi o non blocchi.

5 - Inquinamento

Grazie a questa colossale presa per il culo, siamo già arrivati a liste che non considerano le auto Diesel degne di essere considerate auto d'epoca.

Già questo dovrebbe bastare per approcciare il problema con estrema diffidenza.

Tanto più che la stessa "Europa" si esprime in questo modo in un suo recente testo sulle auto storiche: **tali veicoli, in ragione del loro numero molto limitato, dell'uso sporadico che se ne fa ed in virtù del loro valore a livello di testimonianza storica, costituiscono un patrimonio da preservare ANCHE nell'ambito degli spazi urbani.**

Va da sé che stiamo discutendo quindi sul nulla a livello di impatto ambientale.

Va da sé che la retroattività di applicazione legale è di norma illecita, salvo casi clamorosi (tipo amianto, via... dove il pericolo è assodato, reale e devastante anche in presenza di minime quantità del materiale).

Quindi se io ho comprato un'auto Diesel, ho diritto ad utilizzarla se pago tasse, manutenzioni e via discorrendo, e starà allo Stato, all'Europa o a chi diavolo volete voi, non produrre più, **PER IL PRESENTE E PER IL FUTURO, veicoli considerati ad alto impatto ambientale.**

Va da sé che, personalmente, di poter girare in centro storico mi frega nulla, mentre il poter circo-

lare come qualsiasi altra vettura in regola, mi frega assai.

Dell'assurdo caso dei veicoli a GPL ho parlato prima e volevo solo ricordarlo anche in questo contesto.

Tirando le somme di questa bella pappardella, spero di aver chiarito la posizione mia e di chi preme per la semplificazione, per la differenziazione fra il diritto a circolare e quello di ottenere una targa oro, fra legalità e illegalità, fra storicità immobile, asettica, fredda, unidimensionale e quella realmente storica di oggetti, storie, persone, che vivono e si muovono, modificando il vissuto e plasmando la storia insieme a loro.

Spero che il R.I.A.S.C. assorba e valorizzi queste posizioni, evitando integralismi, fanatismi e svilimento del patrimonio storico residuo.

Perché se rileggete quanto postato sopra dalla policy, non vi

è traccia alcuna di coercizioni, obblighi assoluti, vessazioni, ma si parla di sensibilizzazione, promozione, valorizzazione.

Spero soprattutto che in fase di definizione delle leggi, non ci si mostri da subito proni e remissivi a qualunque diktat dei burocrati europei, che già hanno devastato settori sociali ben più importanti delle auto storiche, ma che si possano far valere ragioni e ragionamenti cari agli appassionati, seguendo un po' il trend politico e sociale recente, che per fortuna mette in discussione queste folli imposizioni.

Di sicuro, se ci andremo messi come un importante ed influente personaggio del nostro ambiente ha scritto, saremo rovinati: "Se qualcuno deciderà che le macchine taroccate anche con un semplice adesivo dovranno toglierlo per circolare, non sarò certo tra quelli che fischieranno".





COME NASCE UN CALENDARIO CON LE CX NEI MAGREDI

Di Paolo Bortolussi

Dopo mesi di intensi impegni lavorativi, ho finalmente a disposizione un po' di tempo libero da dedicare alla realizzazione di alcuni scatti fotografici, utili a completare un lavoro già intrapreso qualche mese fa per la creazione di una raccolta di immagini, che vedono le mie CX tra le principali protagoniste.

Pur possedendo limitate abilità da fotografo, traggio molta soddisfazione nell'immaginare e realizzare idee di soggetti, dove vengano coinvolte le mie Citroën e ricercando nel territorio luoghi congeniali alla loro realizzazione.

Indipendentemente dal fine ultimo di realizzare una serie di scatti che caratterizzino l'anno in corso, fotografare le mie auto in modo non banale, strettamente correlato a contesti territoriali

peculiari è divenuto un modo per dar libero sfogo alla mia creatività, spesso trascurata a causa degli impegni legati alla quotidianità.

La mia passione per tutto ciò che è vintage, entrando nello specifico, direziona gli sforzi verso immagini che contengano elementi fotografici e scenografici legati agli anni '70 e agli anni '80, i decenni che prediligo in fatto di automobili.

Il lavoro da fare, per ottenere risultati discreti, va suddiviso equamente tra tecnica fotografica e pianificazione dell'idea che caratterizza la foto, fermo restando che i soggetti, di per sé, favoriscono già la buona riuscita del progetto da realizzare.

Per quel che concerne la tec-

nica fotografica, non essendo questo il luogo più adatto a sviscerare l'argomento, mi limiterò a citare il solito, determinante contributo che una buona luce può portare ad uno scatto, specialmente se vogliamo dare un certo sapore classico al nostro lavoro.

Ciò che fa la differenza, premesso ciò, per un fotografo amatoriale quale sono, è senza dubbio l'idea della foto che si ha in testa e ciò che la ispira.

Mi capita sovente, ad esempio, di attingere spunti interessanti sfogliando qualche vecchio "Quattroruote" di quegli anni.

Mi piace soffermarmi sui contributi fotografici dei test su strada o dei confronti tra modelli, che la rivista generosamente offriva in quei, per me meravigliosi, anni.

Molte intuizioni nascono da qui, dall'elaborazione di una scena, attraverso l'inserimento di fattori





completamente differenti, quali contesto, luci e, naturalmente, automobili utilizzate.

Sfogliando le pagine ingiallite delle riviste che possiedo, riesco ancora a percepire ed assaporare il gusto della passione per l'automobile che quegli anni riuscivano a trasmettermi.

Partendo da queste sensazioni, conservandone il gusto, diviene cosa abbastanza semplice creare nuove suggestioni che relazionino il presente con quegli anni oramai lontani, ma assolutamente reali e presenti nelle linee e nello spirito che caratterizzano le mie Citroën.

Il primo passo da compiere è salire su una delle mie CX, la 2000 Super del '77 ed andare alla ricerca di uno scorcio adatto ad essere plasmato dalla mia idea iniziale di foto, facendo scaturire una immagine commistione di mondi ed epoche differenti, in contatto grazie al ponte temporale creato dalla Citroën.

Anche il viaggio, di per sé, rappresenta un momento creativo, poiché riesce a farmi calare in una dimensione "sospesa in una sorta di limbo", scevra da troppi e fuorvianti punti di riferimento; permette di concentrarsi solamente sulle qualità e sul piacere di guida dell'automobile che stai conducendo, cullato dalle sue sospensioni idro e la mente può cominciare a viaggiare.

Il feeling pressoché immediato che si crea con la CX grazie alle sue ineguagliate peculiarità in fatto di personalità, si sposa molto rapidamente con l'idea di foto che ho in testa, cosa che mi permette di capire con rapidità se i luoghi che ho immaginato possano soddisfare appieno la mia visione d'insieme.

Al termine delle mie scorribande lungo le statali e le provinciali friulane, per raggiungere i siti che mi ero ripromesso di visionare, posso definirmi soddisfatto ed appagato, sia dalle prestazioni che dalle doti di stradista della mia auto, sempre sorprendenti ed attuali, ma anche dagli scorci individuati per le possibili foto.

Tra tutti cercavo, in modo particolare, un grande spazio aperto, immerso nella natura ed il più possibile lontano dalla civiltà, per poter realizzare degli scatti con la mia Prestige Serie2 che valorizzassero questo tipo di contesto.

Ho attraversato, uscendo dalle "rotte" più battute, una vasta zona pianeggiante, non molto distante da dove abito, chiamata "Magredi", toponomastica di origine celtica, che indica questa area arida ai piedi delle Dolomiti friulane, sotto la quale scorrono tre fiumi; è incredibile come in questi luoghi si possa assaporare appieno il senso della grandiosità e del silenzio, quasi ci si trovasse nel bel mezzo della steppa, o in alcuni punti, di un vero e proprio piccolo deserto.

I Magredi sono una cosa totalmente a sé nella mia Regione; sono tra i pochissimi luoghi vicini, dove non è difficile perdere i riferimenti geografici e sentirsi smarriti, nonostante sia quasi impossibile non ritrovare la via di casa.

Luoghi di questo tipo possono permettermi di realizzare foto ispirandomi liberamente ad alcuni dei più riusciti spot pubblicitari che Citroën ha realizzato per promuovere i suoi prodotti.

Nel caso specifico, la campagna con Grace Jones, per la CX Serie2, ha mosso in me l'i-

dea precisa di ricercare una location che potesse incarnare il territorio selvaggio dove far risaltare la silhouette filante, tipica di un felino, della mia Serie2.

Meravigliosa e impressa nella mia mente, allora di bimbo, l'immagine della CX che scatta uscendo dalla bocca della Jones, per liberare i suoi cavalli nella vastità di lande desertiche e vagamente misteriose.

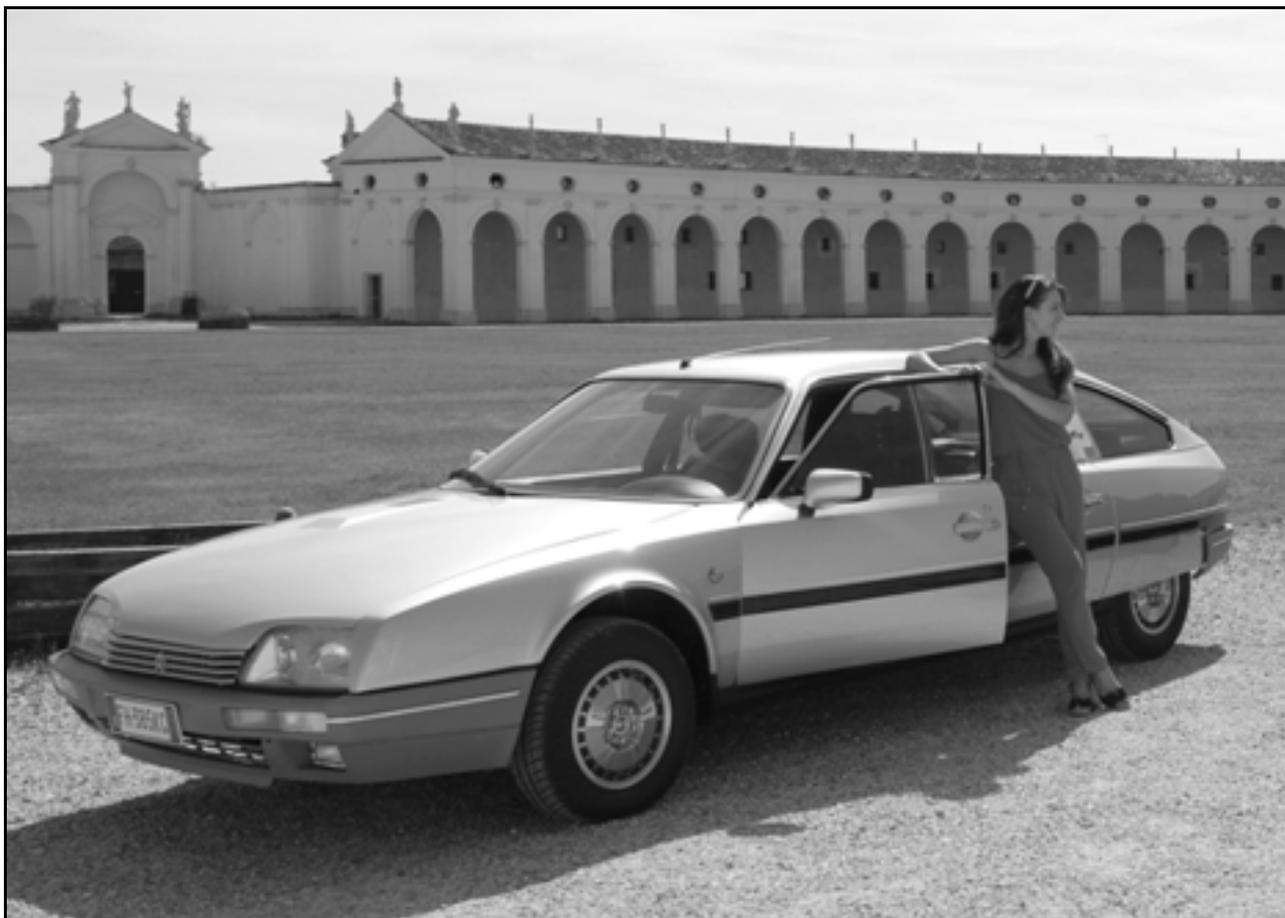
Un contesto che libera la CX da qualsiasi altro vincolo, elevandola, senza altri fronzoli a primadonna, dominatrice di qualsiasi strada si trovi ad affrontare; la creatura Oproniana, sempre e comunque attrice protagonista, non solamente perché unico soggetto a quattro ruote delle foto che intendo realizzare, ma autorevolmente, filo conduttore del paesaggio rappresentato in questa serie di scatti.

Ebbene, ho ritenuto che fosse cosa giusta lasciar decantare qualche giorno i progetti per focalizzare meglio il risultato che volevo ottenere e con che modalità raggiungerlo; così riordinate le idee, munito di fotocamera, cavalletto e piccolo faretto a batteria, sono partito pochi giorni dopo aver individuato le location, con entrambe le mie CX, alla volta dei Magredi.

La decisione di muoversi con entrambe le auto è motivata dal fatto che, durante i giorni di riflessione precedenti, è maturata l'idea di sfruttare anche la 2000 Super per degli scatti al tramonto, per la natura dei quali il gusto più retrò della CX più anziana è senz'altro più congeniale.

Compagno di avventure, pilota di una delle due CX e soprattutto preziosissimo aiuto nella realizzazione dei set fotografici è stato un mio caro amico, amante del-

SPACXZIO



la fotografia e delle automobili.

Nel pomeriggio sono stati realizzati diversi scatti raffiguranti la Prestige Serie2, che mi hanno moderatamente soddisfatto, dato quello che avevo immaginato di fare e il risultato del lavoro, citando per altro a piene mani quelle opere d'arte che sono state alcune pubblicità di Citroën d'allora.

All'imbrunire, tuttavia, abbiamo deciso di lasciarci ispirare dal posto, cancellando tutto ciò che avevamo ancora in programma di fare e lasciando campo libero alla 2000 Super e alla macchina fotografica; lo splendore della sera giunta improvvisamente nei Magredi ha fatto il resto.

Non solo la CX più anziana, ma anche la Prestige ha tirato fuori il

lato selvaggio ed avventuroso, sposandosi perfettamente con il cielo e la terra di quella notte di luglio.

Abbiamo deciso di accendere un piccolo fuoco, cosa affatto pericolosa nel punto dove ci trovavamo, poiché privo di vegetazione, consumando in seguito una cena al sacco tra piacevoli discorsi, con le CX illuminate dalle fiammelle a pochi metri da noi.

Il rientro è stato piacevole e tranquillo, coda di una giornata trascorsa in modo semplice e proficuo.

Durante il tragitto, forse agevolati dall'aver cercato tutto il giorno posti particolari, ci siamo imbattuti in un vecchio distributore di benzina ancora in discrete condizioni, approfittandone per scattare un paio

di foto, per altro molto sul pezzo.

Non resta che riorganizzare il nuovo materiale raccolto e fare un minimo di post produzione, per completare il lavoro su questi scatti dei Magredi.

Ancora una volta le CX hanno mostrato il loro carattere e la capacità di adattarsi alle diverse condizioni, dalla città all'off road, rimanendo sempre a loro agio.

Senz'altro una delle principali caratteristiche che emergerà dalla mia raccolta di foto.

Senz'altro una delle caratteristiche che le rende tra le Citroën più grandi e più amate dagli appassionati di automobili storiche, non solamente dal Citroënismo militante.

Sempre e comunque En avant CX.



LA PERLA NERA Di Leonardo Santo

Ad ogni articolo mi riprometto di essere meno ridondante e prolisso rispetto al precedente, ma, non vogliatene, quando l'argomento è la Visa non riesco proprio a esaurire i concetti che ho in mente in pochi cenni.

Ricorderete i vari interventi in merito alla genesi e allo sviluppo di questo ibrido, primo vero frutto dell'acquisizione di Citroën da parte di Peugeot.

La LN, pur simpatica e ben fatta, è un mero trapianto di meccanica Citroënistica in un corpo vettura razionale e pragmatico che più Peugeot di così... ma tant'è, nessuno gridò al miracolo né nel 1976 né due anni dopo col lancio della Visa prima maniera.

Purtroppo, mi permetto di commentare!

Osannata dalla stampa specialistica per le qualità stradali e di confort ("l'utilitaria Citroën di lus-

so", *Quattroruote* 04/1979) ben superiori alla sua rivale R5, al pubblico non piacque.

Pochi mesi dopo, PSA ebbe un ottimo intuito: perché non proporre la Visa 1.1 come un outsider della categoria, un vero e proprio oggetto di nicchia?

L'idea di lanciare la Visa come un'utilitaria "premium" si era realizzata solo in parte, occorreva un riposizionamento commerciale più deciso.

A marzo 1979 nacque quindi la Carte Noire, prima edizione limitata di una lunga serie.

Sfacciatamente barocca, sfoggiava canoni di lusso tipicamente francese: tinta nera, elementi interni ed esterni dorati, selleria in similpelle beige, moquette marrone ad ogni ango-



lo. Inoltre sul posacenere capeggiava la scritta omonima su fondo satinato.

Ne fecero 2500 esemplari, tutti venduti in breve tempo.

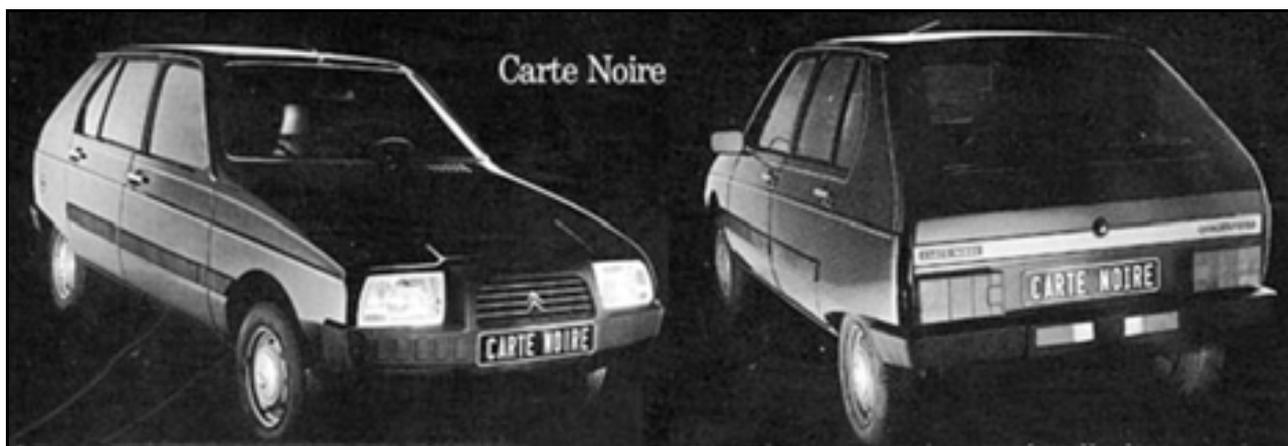
Star del jet-set dell'epoca (Juliette Greco in primis) furono i primi ad accaparrarseli, nonostante il prezzo di lancio fosse stato calmierato rispetto al debutto in società del modello: una Club infatti era proposta al prezzo di una Alfasud 1.2!

La bibliografia ufficiale si ferma qui, limitandosi ad enfatizzare la produzione riservata esclusivamente al mercato nazionale.

Invece poco tempo fa qualche

Citroën Visa série limitée "Carte Noire" (avec Juliette Greco)





trafiletto è spuntato in rete, ufficializzando un piccolo contingente indirizzato anche all'Italia (un centinaio di pezzi venduti l'anno successivo).

Da pochi mesi sono un orgoglioso possessore proprio di una Carte Noire ufficiale italiana!

Il venditore, nipote di una benestante famiglia nell'hinterland milanese, ha convenuto di venderla proprio a me dopo che il sottoscritto l'aveva sommerso di messaggi imploranti!

È stata dura convincerlo che ero proprio io il candidato ideale della sua piccola, altre persone interessate avevano offerto cifre più alte.

Ad oggi la Carte Noire ha subito un restauro pressoché totale,

qualcuno l'avrà notata di recente al raduno di Bassano.

Forte è stata la commozione del precedente proprietario nell'ammirare il reportage fotografico del risultato finale.

È un'auto splendida, pare di guidare un'auto moderna tanta è la disinvoltura nell'affrontare il traffico (e l'autostrada!).

I sedili sono delle vere e proprie poltrone e in curva i fianchetti pronunciati trattengono più che bene.

Ovviamente la calda stagione estiva non invoglia a mettersi alla guida di un rovente abitacolo nero, ma il primo contatto è stato assolutamente positivo.

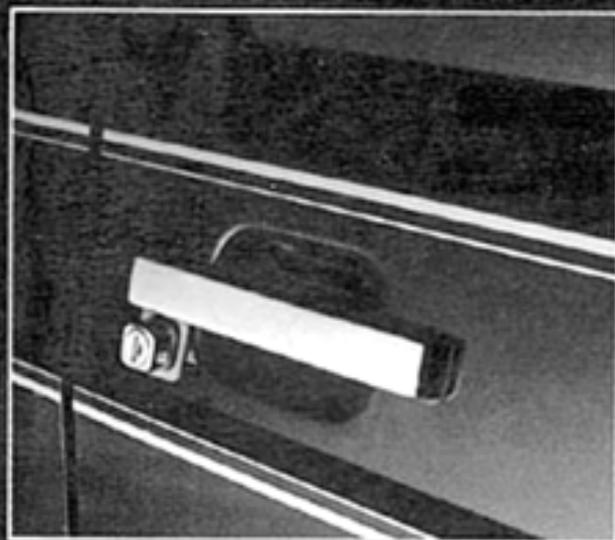
Fa solo sorridere quaranta anni dopo l'ingenuità usata nella sua proposizione commerciale:

utilitaria moderna ma non certo lussuosa, quella prospettiva era già prerogativa della A112, della Mini e forse di qualche giapponese importata col contagocce.

Il problema della Visa, e lo sottolineo da felice possessore, è stato infatti questo: essere trasversale ma non incisiva in nessun ambito particolare.

La Carte Noire è un piccolo gioiello, esempio di savoir-faire francese, che forse non trova eguali all'epoca e a distanza di così tanti anni fa girare la testa anche in pieno centro città.

Anche se non è una idro, guardatela con occhi diversi, la Visa merita come e più di altre Citroën!





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 Strozzì, 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.