

Anno XVI

SPACXZIO

Numero 31

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2017 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Sforzi, 4 35030 Ferrugia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp via Setteponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - Ch.S. Padova





SPACXZIO

ANNO XVI NUMERO 31

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.
Bortolussi P.
Santo L.
Volontè F.

Foto:

Albertini A.
Azzena R.
Bortolussi P.
Botto M.
Marigo F.
Santo L.
Siccardo M.
Quattroruote
Siti Internet
Studio 911 foto (copertina)
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 2017

1978: in Borgogna con la CX a gasolio di Quattroruote3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Citroën, un modo per raccontarsi6
Di Paolo Bortolussi

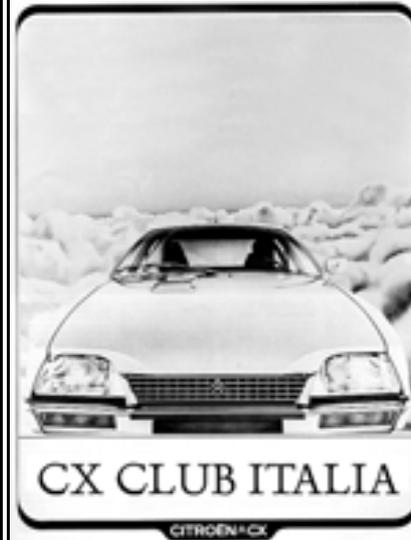
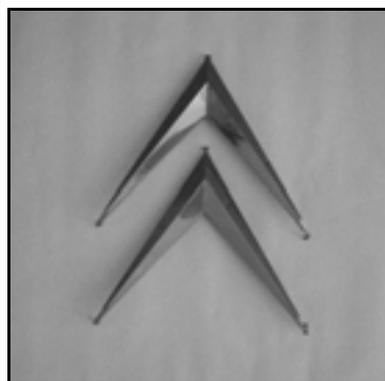
L'automobile è femmina11
Di Maurizio Baiocchi

TA story14
Di Federico Volontè

Visa, una CX in scala. Sviluppo progetto "Y": Axel17
Di Leonardo Santo

2007: dieci anni fa, rinascimento tradito20
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

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.



1978: IN BORGOGNA CON LA CX A GASOLIO DI QUATTORRUOTE

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Per una serie di fortunate coincidenze, nell'aprile del 1978, poco più che ventenne, venni assunto nella redazione di Quattoruote.

Inutile dire che per un appassionato di automobili era il coronamento di un sogno a lungo inseguito e che, divenuto realtà, mi ha accompagnato per lunghi anni a venire.

Avendo simpatia per il Marchio del Double Chevron, il Direttore mi affidò poi volentieri la realizzazione di articoli o di fotografie quando essi riguardavano questa Marca.

Realizzai così, per esempio, la copertina di settembre del 1981 con la Visa, quella di maggio del 1983 con la CX e molti altri articoli e prove su strada.

A quel tempo non avevo ancora una Citroën, ma era da sempre la mia Marca preferita.

Aspiravo quindi all'acquisto, con i miei primi stipendi, di una Mehari (cosa che si concretizzò nell'estate del 1979).

Ma torniamo al 1978.

Rientrato dalle ferie si concretizzò l'opportunità di un servizio per me particolarmente avvincente: andare in Borgogna ad assistere alla prova finale del Trofeo 2CV-Dyane Cross di quell'anno, quando erano in lizza per la vittoria duecento vetture, in gruppi di 10-20, che dovevano affrontare salite e discese polverose o fangose in una corsa senza esclusione di colpi.

L'invito di Citroën, il cui ufficio stampa era composto da Paolo Frosi, Walter Brugnotti e Gabriella Invernizzi, era per un week-end della fine di settembre.

Per il viaggio ci venne affidata, a me ed al collega più "anziano" Giorgio Dugnani (lo specialista del turismo e dei viaggi della rivista) una CX 22-00 Diesel targata MI 09236D.

La CX a gasolio venne introdotta con il modello del 1976 e il suo motore a quattro cilindri aspirato (il turbo era ancora di



là da venire per le auto di grande serie) derivava da

quello del furgone C35.

A quel tempo, per avviarlo, occorreva spingere la chiave fino al primo scatto e poi pazientare anche un minuto fino a quando la spia delle candele si fosse spenta.

A quel punto si faceva girare il motorino di avviamento e, fragorosamente, specie a freddo, il Diesel partiva.

Sotto il cofano la Casa aveva previsto, proprio per ridurre il rumore, un pannello fonoassorbente.

Il modello 1979 della CX era



praticamente uguale a quello dell'anno precedente: a parte

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

"2 CV-Dyane Cross": come si guida

In grande compattezza, con la spaziosità di un maggiolino, la Dyane Cross è un'automobile che si guida come un maggiolino. La sua guida è dolce, la sua marcia è silenziosa, la sua manovra è precisa. La sua guida è dolce, la sua marcia è silenziosa, la sua manovra è precisa. La sua guida è dolce, la sua marcia è silenziosa, la sua manovra è precisa.




144

Douce France con la "CX Diesel"

In Bretagna, tra castelli e vigneti.



145

30 ANNI DI "2 CV"



1939



1940



1954

142



1941



1944



143



un nuovo sistema di climatizzazione, spiccava la sfera al centro della consolle che aveva la funzione di portacenere.

Partenza dalla sede di Quattro ruote a Rozzano in direzione di Le Creusot, tra Lione e Digione, al venerdì, passando per il traforo del Monte Bianco e le vigne della Borgogna.

Ricordo che il motore era un po' scarso, specie in salita, poiché i cavalli erano solo 66 (la nuova 2500 Diesel ne avrebbe avuti 75) e bisognava spesso passare alla marcia inferiore.

Al primo pieno, in Francia, verificammo il consumo, quasi 12 chilometri con un litro, non male considerando le tirate che avevamo fatto e il peso della vettura.

Arrivati a Le Creusot non credevo ai miei occhi: oltre alle 2CV e alle Dyane che avrebbero partecipato alla finale, tutte alleggerite, senza finestrini, con un

solo sedile anatomico, niente capote (c'era un pannello in lamiera anteriormente) e un robusto roll-bar per far resistere la macchina ai ribaltamenti, ai salti e agli urti, erano centinaia i vecchi esemplari con cui i tifosi avevano raggiunto il circuito.

Del resto, nel 1978, una 2CV considerata vecchia aveva in media una ventina di anni e in Francia ne circolavano ancora tantissime.

Domenica fu il clou dell'evento, celebrato insieme ai primi trent'anni del modello, presentato infatti al Salone di Parigi del 1948.

Il pubblico locale tifava per i fratelli Antonio e Bruno Franco, calabresi d'origine e da anni al top della classifica del Trofeo, mentre gli italiani esaltavano le gesta di Antonio Manzo, che deteneva il titolo italiano, per Alberto Fiorani ed Elio Manzi.

Il mio compito era di fotografa-

re la gara e con la mia Canon F-1 mi piazzai nei posti migliori, assistendo incredulo alle folli esibizioni dei piloti che, quando la macchina si ribaltava, scendevano, la rimettevano su quattro ruote e ripartivano come se niente fosse successo.

Lunedì ritorno in redazione, ma cambiando percorso.

La CX 2200, con le sue ineguagliabili sospensioni, ci fece volare attraverso il Giura, già con i colori dell'imminente autunno, poi lungo il lago di Ginevra e il passo del Sempione.

Tra i ricordi di quel viaggio indimenticabile la colonna sonora, una musicassetta che Giorgio Dugnani aveva portato con sé e la cui musica era in voga a quell'epoca.

Era quella del film Bilitis del 1977, con musiche d'ambiente di Francis Lai, molto tranquille, perfette per sprofondare nei comodissimi sedili della CX.



CITROËN, UN MODO PER RACCONTARSI

Di Paolo Bortolussi

Questo in corso, per me, è un anno davvero particolare; tra vicende personali di varia natura e qualche situazione complicata, fortunatamente risolta, a marzo ho ricevuto la notizia che da tempo attendevo.

Diventerò padre, quasi certamente di una bimba, ma questo (il sesso del nascituro) poco importa; è un evento che tocca, inevitabilmente, diverse corde ed è foriero di profonde riflessioni.

La prospettiva futura che più mi affascina è poter contribuire a scrivere i primi capitoli di un libro le cui pagine sono ancora candide.

Ciò che diventa una vera sfida è il fornire a questo nuovo essere

umano gli strumenti necessari per comprendersi meglio, cercando di non interferire con le sue attitudini ed i suoi sogni personali.

Capire chi sei, attraverso l'esperienza e la formazione dei tuoi genitori non è mai cosa semplice, ma è un passaggio fondamentale per fare chiarezza sulle proprie, reali, aspirazioni.

Tutto quello che siamo, l'indole, le idee, persino le passioni, sono tasselli fondamentali di questo puzzle così complicato da ricomporre.

Vi chiederete come tutto questo possa in qualche modo avere a che fare con il Citroëni-

simo storico, naturalmente.

Ebbene, la mia devozione per queste automobili, affondando le radici nella prima infanzia, cela meccanismi complessi che si legano indissolubilmente a quello che Citroën ha rappresentato in tema di innovazione.

Quale fu la scintilla, o, meglio, l'input iniziale che spinse un bambino di fine anni settanta ad individuare nel mare magno (e all'epoca realmente variegato) del mercato dell'auto, proprio la Citroën, per elevarla al rango di oggetto dei desideri?

Mi soffermerei, preliminarmente, sul fatto di aver volutamente citato Citroën e non un particolare modello di questa Maison.

Affermazione facilmente spiegabile, poiché allora mi ritrovavo a fantasticare, senza alcuna distinzione, per una CX, una BX od una Dyane.





C'era, infatti, un filo sottile che legava tutte quelle auto, un legame che, razionalmente, non potevo cogliere, ma che nella mia mente era già marchiato a fuoco; questo comune denominatore era semplicemente la fantasia.

Un bimbo che da sempre ha guardato "alle stelle", sognando di esplorare le galassie, un bimbo che edificava da sé veri e propri mondi, viaggiando solamente con il potere della sua immaginazione, non poteva che posare gli occhi sulle vetture, generalmente passione di tutti i maschietti, che questa fantasia stuzzicavano ben oltre la media delle altre.

Appoggiarsi al finestrino della CX 2000 dell'allora mia insegan-

te, per imprimere nella mente ogni dettaglio della sua planzia od ammirare una BX rossa fiammante, appena uscita dal Concessionario alzarsi e mettersi in marcia erano veri e propri salti nel futuro.

Commentare con incredulità, insieme agli altri bimbi, la curva ardita in piega di una delle tante Dyane che allora calcavano le strade del paese, la prova provata che le macchine con quelle due "V" rovesciate come stemma celavano qualcosa di magico.

Come manufatti alieni, come veicoli che erano sì definibili automobili, ma che con queste molto poco avevano da spartire.

Le Citroën avevano in pochissimo tempo sbaragliato ogni tipo di concorrenza, aprendo la

via anche alle declinazioni future del Double Chevron, che conquistarono facilmente il mio cuore di automobilista negli anni della giovinezza prima e dell'età adulta poi.

Non è complicato ripercorrere, tutta d'un fiato, la storia a fianco del Double Chevron.

La mia prima Citroën, di provenienza francese, fu una GS; la scala non era 1:1 naturalmente, ma un modello radiocomandato a batterie, che per me equivaleva ad un'auto vera.

Fu un regalo portatomi dal mio caro nonno, di ritorno da una visita ai cognati residenti nei pressi di Tolosa.

Inutile dire che fu uno dei miei giocattoli preferiti per anni, ci giocai moltissimo sognando di poterla guidare e condurre nei



SPACXZIO

posti più remoti della terra. Con l'età non smisi affatto di sognare e proprio loro, i sogni, mi spinsero praticamente a scappare di casa per assistere alla presentazione dell'XM, una fredda domenica autunnale del 1989.

Fu un passaggio fondamentale per me, quell'emozione me la ricorderò sempre.

Si trattava della prima presentazione di una grande ammiraglia Citroën della mia vita.

All'epoca avevo tredici anni.

L'XM divenne la prima Citroën che considerai davvero "raggiungibile", tanto che il giorno della presentazione, davanti ad uno dei primissimi esemplari, giurai a me stesso che un giorno ne avrei guidata una.

Tuttavia di tempo doveva ancora trascorrerne prima che questo evento si verificasse.

Il mio cuore era legato alla CX, auto che da piccolo mi aveva letteralmente stregato e alla XM

che avevo potuto veder nascere.

Dovevo, però, fare i conti con il mio status di studente universitario spiantato.

Così, nei primi anni di patente dovetti dividere con i miei più cari amici le gioie di spostarsi ovunque con una Dyane.

Non era mia, ma la forte amicizia faceva sì che praticamente lo fosse.

Quante pieghe al limite, quante avventure fuori porta, quante serate romantiche con le prime passioni amorose.

Dentro la piccola bicilindrica ascoltavamo la nostra musica preferita, che era anche una passione viscerale, il Rock degli anni '60 e '70, che proprio in quegli anni iniziammo anche a suonare.

Da un locale all'altro ascoltando i Sabbath o i Doors a volumi inenarrabili, con autoradio a dir poco raffazzonate.

La Dyane ci accompagnò fino alla fine degli studi; quando iniziai a conoscere il grigio mondo del lavoro, non fu una Citroën a condurmi in azienda.

All'epoca visionai diverse XM usate, ma mio padre mi fece desistere, indirizzandomi verso una poco allettante, ma affidabile, Golf.

Non provenendo da una famiglia di Citroënisti tutto fu più complicato, ma a cose fatte, molto più stimolante.

Dopo i primi anni di lavoro, decisi di poter acquistare la mia prima, vera automobile da persona economicamente autonoma.

Mi sbarazzai della mal sopportata teutonica e mi comprai una C4 nuova, in livrea grigio ferro.

Non una idro, certamente, ma una Citroën purosangue per ciò che concerne lo stile e la personalità.

All'epoca avevo appena cono-





sciuto una giovane ragazza bionda, molto carina e piena di energia, che mi fece chiudere la storia con la mia fidanzata d'allora.

Con la C4 girammo ovunque, persino in Provenza in occasione della fioritura della lavanda, vedendo la nostra relazione crescere di giorno in giorno; tra poche settimane questa giovane donna mi renderà padre.

La C4 non fu un punto d'arrivo, contribuì solamente ad aprire una porta.

Il mio sogno era la CX, ma non avevo ancora immaginato l'acquisto di un'automobile così datata.

Il mio obiettivo reale l'XM. Complice lo sviluppo di internet anche in questo settore, mi misi, quasi senza rendermene conto, di nuovo alla ricerca.

Concordai con mio padre di trovare una sostituta alla sua vecchia auto, finanziandone io l'acquisto, con il solo patto di alternarci alla guida della C4 e,

appunto, della XM.

Di lì a poco tempo sarei partito con la mia futura moglie alla volta della Lombardia, dopo aver organizzato il ritiro della mia prima XM, una 2.0 16V VSX seconda serie.

Era il 2007 e la mia personale vicenda con le auto del Double Chevron era solamente agli albori.

Ricordo tuttora quello che mi disse, ancora travolta dalla stanchezza per aver portato a termine l'ultima fatica accademica solamente il giorno precedente, la mia allora fidanzata: "Questa è l'ultima vero?".

Con in viso l'espressione ed il sorriso di chi aveva già capito tutto.

Non fu così, dopo un paio d'anni, la mia prima validissima XM fu sostituita da una sfavillante XM 3.0 V6.24 seconda serie, a dir poco splendida.

Fu la macchina che ci accompagnò il giorno delle nozze, fu una tra le Citroën più divertenti

che abbia mai guidato.

Non era, tuttavia, la mia XM, non era lì che volevo fermarmi, dovevo scavare per raggiungere il cuore della mia passione.

L'XM alla fine fu ceduta e fu l'ultima Citroën che vendetti.

Quando mi si presentò l'occasione di acquistare una bellissima CX 2000 Super del '77 di colore Blu Delta, non esitai un solo istante.

Era quella la mia strada, l'essenza del mio innamoramento giovanile e di tutto quello che negli anni mi aveva colpito delle Citroën.

Affrontai il viaggio d'andata fino a Novara, luogo del ritiro dell'auto, con mio padre, in treno.

Il ritorno fu un'altalena di emozioni contrastanti, partendo dalla paura di non farcela a rientrare a casa con una macchina ferma da troppi mesi e con le puntine praticamente incollate, al tempo trascorso a parlare e confrontarsi.



SPACXZIO

La perfetta giornata padre e figlio, che si concluse con un felice ritorno a casa e l'acquisizione di una Citroën che ancora oggi, a distanza di sette anni, è il fiore all'occhiello della nostra collezione.

Qualche altra Citroën è arrivata dopo la 2000 Super, ma tutte le acquisizioni sono state ben ponderate e, soprattutto, conseguenza di autentica passione.

Per ciascuna di esse c'è una bella storia da raccontare e bei momenti condivisi con le persone che amo, legati ad un Raduno, un viaggio o anche solamente ad un semplice giro della domenica.

In conclusione, la cosa che ancora mi stupisce di più, nonostante i diversi anni di militanza attiva, è la reazione dei bambini: l'ultimo episodio risale a questa domenica.

Mi trovavo ad accompagnare una coppia che festeggiava le nozze d'oro con la mia CX Prestige Serie 2 quando un bimbo si avvicina a me nel parcheggio del ristorante ed inizia a chiedermi informazioni sulla macchina, sinceramente interessato, quasi ammaliato dalla CX.

Mi confessa che il papà gli ha spiegato che la macchina può alzarsi ed abbassarsi da sola o con l'aiuto di una levetta.

"Certamente" dico io, invitandolo a salire a fianco a me.

Attirato in modo evidente dalla "lunule", da lui considerata alla stregua della plancia di comando di un'astronave, viene letteralmente rapito dal comando delle altezze e dal suo utilizzo e dopo avermi ringraziato, inizia a lavorarsi ai fianchi il malcapitato genitore affinché valuti pure lui l'acquisto di una

vecchia Citroën.

L'entusiasmo che lasciavano trasparire gli occhi di quel bimbo di otto anni, mi hanno ricordato, una volta in più, i motivi per cui sono fedele a Citroën.

Questo flusso di memorie, lasciato volutamente libero così come è stato ripescato dai meandri della memoria, vuole solamente essere un piccolo esempio di come le mie Citroën possano raccontare di me, non solamente per gli innumerevoli ricordi legati a loro, ma per tutto il bagaglio di emozioni e di vissuto che esse hanno da sempre catalizzato.

Una delle chiavi che sicuramente potrò utilizzare in futuro per raccontarmi al piccolo di casa.

Ci sarà davvero da divertirsi!

En avant!





L'AUTOMOBILE E' FEMMINA

Di Maurizio Baiocchi

Sin dagli albori della storia dell'automobile "donne e motori" costituiscono un binomio indissolubile.

Mentre all'inizio il termine automobile era declinato al maschile, come nel "Manifesto del Futurismo" (1909) di Filippo Tommaso Marinetti: *"un automobile da corsa [...] un automobile ruggente [...] è più bello della Vittoria di Samotracia"*, fu poi Gabriele D'Annunzio nel 1920 in risposta ad una richiesta del Senatore Giovanni Agnelli, fondatore della FIAT, a sentenziare definitivamente che: *"L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità d'una seduttrice; ha, inoltre, una virtù ignota alle donne: la per-*

fetta obbedienza. Ma, per contro, delle donne ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza ilclinata progreditur".

Inoltre, di ispirazione femminile sono simboli e nomi di marche automobilistiche tra le più importanti, come il leggendario *"Spirit of Ecstasy"* (Spirito dell'Estasi) la statuetta alata che dal 1911 orna il radiatore delle Rolls-Royce e che si narra sia stata modellata sulle forme di Eleanor Velasco Thornton, segretaria e probabile amante di John Walter Edward Douglas-Scott secondo Barone Montagu di Beaulieu, tra i primi entusiasti delle automobili, che

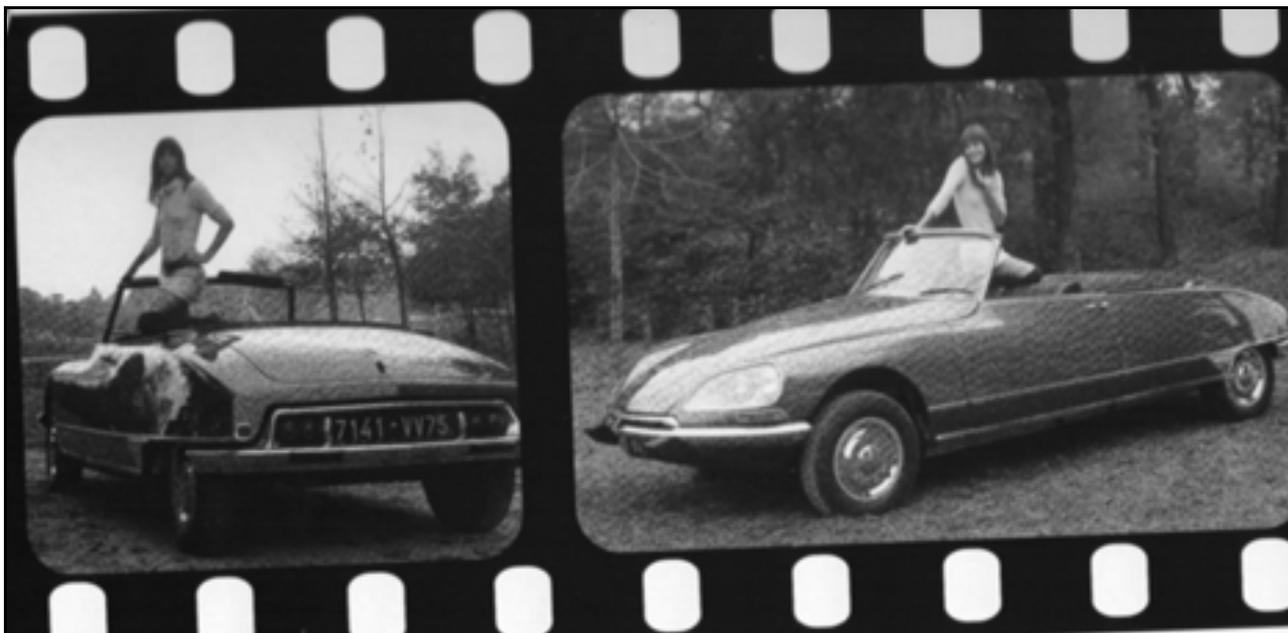
commissionò a Charles Sykes la statua per adornare le auto di sua proprietà.

Ed è altrettanto noto che il Marchio Mercedes derivi dal nome della figlia di Emil Jellinek, console austro-ungarico a Nizza, uomo d'affari ed appassionato di automobili, che da abile rivenditore di vetture Daimler, impose alla Casa tedesca di ribattezzare Mercedes i motori delle vetture da competizione che vendeva e con le quali correva.

Gli ottimi risultati e la conseguente popolarità, portarono la Daimler Motoren Gesellschaft ad adottare e registrare nel 1902 ufficialmente il Marchio Mercedes per le proprie automobili, che poi divenne Mercedes-Benz nel 1926 a seguito della fusione con l'altra Casa tedesca.

E, guarda caso, va a Bertha Benz, moglie di Carl Benz, il primato del primo vero viaggio in





automobile di 106 chilometri da Manheim a Pforzheim nel 1888, su una vettura costruita dal marito.

Poi, con lo sviluppo dell'industria automobilistica, vi è stata una crescente attenzione, secondo moderne logiche commerciali e di marketing, verso il pubblico femminile che ha acquisito una sempre maggiore importanza come utilizzatrici, guidatrici, acquirenti e soggetti decisionali capaci di influenzare anche le volontà altrui per l'acquisto di un bene durevole come l'automobile.

Su questi argomenti sono stati scritti innumerevoli trattati economici e sociologici, su cui non ci addentriamo.

Ricordiamo solo come, in epoche più moderne, ogni modello di automobile è studiato e posizionato sul mercato tenendo conto delle preferenze anche o soprattutto di tale tipologia di clientela, ad es. per aspetti estetici, colori, dotazioni di accessori, allestimenti specifici, e quant'altro.

Basti ricordare modelli recenti rivolti prettamente alla clientela

femminile, come ad es. la prima Citroën C3, la Lancia Y (con le serie speciali Mya, Elle, ecc.), e la stessa Fiat 500.

Un altro grande campo in cui l'abbinamento "donne e motori" è una costante, è quello della pubblicità e comunicazione. Sin da quando lo strumento pubblicitario è stato usato come mezzo per promuovere l'immagine di una Casa automobilistica e le vendite di un modello, la presenza femminile vi è sempre stata: depliant, manifesti, copertine di riviste, video, spot pubblicitari, stand in saloni, e ogni altra possibile modalità.

E per Citroën, che della pubblicità innovativa ha fatto uno dei suoi cavalli di battaglia, gli esempi non mancano.

Sin dagli anni ruggenti 1920-30, la Casa utilizzava delle garbate immagini studiate e realizzate da Pierre Louys (il responsabile del servizio pubblicità dell'epoca), in cui scene di vita familiare in automobile o di conduttrici al volante si rivolgevano già all'utenza femminile, dando l'immagine di auto facili

da guidare e alla portata di tutti. Poi, con la DS e la sua lunga carriera, la presenza femminile fu più volte protagonista di cataloghi e campagne pubblicitarie. A cominciare proprio dal giorno della presentazione al Salone di Parigi, il 6 ottobre 1955, quando in contemporanea all'apertura degli stand sotto le volte del Grand Palais doveva uscire il numero della rivista "Paris-Match", con le immagini in esclusiva della nuova vettura Citroën, con la quale posava l'attrice Gina Lollobrigida, molto nota anche in Francia, in piena epoca delle "maggiorate".

Ma per uno sciopero dei poligrafici, la rivista non andò in stampa in tempo ed uscì solo alcuni giorni dopo, a presentazione già avvenuta, e le foto furono dirottate sul quotidiano "Le Figaro".

Sempre a tema DS, ricordiamo il magnifico catalogo per la cabriolet, con immagini realizzate dal noto fotografo William Klein che ritraevano, tra l'altro, una dama elegante a bordo di una DS rossa, simbolo della "Paris Bon Chic, Bon Genre" e di quel "luxe à la française", all'epoca



L. 1800 AGOSTO 1980

QUATTORRUOTE

ANTEPRIMA
Arriva la "127" a gasolio
la più piccola diesel del mondo

GRANDE CONCORSO
10 MILIONI DI PREMI

PROVE
R5 "FIESTA" quale scegliere
"Alfetta turbo diesel" 2000cc

Citroën "CX diesel" 1.000 Km con 23.000 lire

Negli anni successivi, anche il lancio di altri modelli Citroën fu abbinato ad evocative immagini femminili, come nel 1970 la modella dall'abbigliamento in pelliccia, tipicamente *seventies*, che affiancava nel bosco una SM di pre-serie, o nel 1985 la mirabolante Grace Jones nella pubblicità "*C'est démon!*" della CX GTi Turbo, rendendo bene l'immagine aggressiva e prestazionale del modello.

Tra le testimonial della Casa, ricordiamo anche la top-model Claudia Schiffer per alcune campagne pubblicitarie di fine anni novanta, con un'immagine decisamente più consensuale, per la Xsara berlina e Picasso.

Anche la celebre ed autorevole rivista "*Quattroruote*", che ha appena compiuto sessant'anni, abbinava spesso in copertina una presenza femminile all'auto del mese.

Scorrendo la galleria delle copertine degli oltre 737 numeri si attraversano sei decenni di evoluzione automobilistica e del costume sociale, in cui più volte le Citroën sono state protagoniste di copertine rimaste nella memoria degli appassionati.

Come nell'agosto 1980, con la prova di consumo della CX Diesel (oltre 1.000 chilometri con un

reale ma che oggi viene riproposto in modo così improvvido e improprio dal nuovo Marchio usurpato all'originario modello.

Sempre su una DS cabriolet posò anche Jane Birkin, attrice e cantante che nel 1969 fece scandalo con il compagno Serge Gainsbourg per la canzone "*Je t'aime...moi non plus*"; la ritroviamo quarant'anni più tardi, e qualche ruga in più, sempre a bordo di una DS nel film "*Adorabili amiche*" (titolo originale: "*Thelma, Louise et Chantal*", 2010) che racconta di tre amiche di vecchia data che attraversano in auto la Francia per andare ad un matrimonio, e tra i

ricordi di gioie e dolori della vita, rinsaldano il loro legame.





pieno) e la guidatrice che mostra, stupita e un po' provocante, un generoso spacco a causa del vestito rimasto impigliato nella portiera, o nel maggio 1983 con la modella in costume giallo distesa e allegra sul cofano della nuova BX.

Ed oggi, nell'ambito del settore delle auto storiche e dell'heritage, l'eleganza ed il fascino femminile è spesso un ideale connubio con il design e la tecnica delle automobili, dando un tocco di "grazia, snellezza e vivacità" (per riprendere D'Annunzio) in un ambiente ancora prettamente maschile.

Infatti, nei grandi saloni del settore, come Rétromobile, Essen o anche Padova, e nei concorsi di eleganza automobilistica, come Villa d'Este, Chantilly, Pebble Beach, ecc., in alcuni stand e nelle sfilate le auto sono sovente accompagnate o condotte da dame vestite a tema nello stile dell'epoca, creando un'ambientazione raffinata e di classe, in modo da rappresentare al meglio il concetto del "bello" e del buon gusto in senso ampio, per il piacere di tutti gli appassionati.



TA STORY

Di Federico Volontè

"Non mi sembra vero, sto andando a prenderla!"...

Queste le parole pronunciate alle 3:30 del mattino del 23 Dicembre 2014, quando con un freddo siberiano mi sono messo in strada assieme a mio padre in direzione Macon (F).

Lungo la strada si è aggiunto alla compagnia l'amico Alberto per poi proseguire in direzione Novara-Torino-Monte Bianco-Bourg-en-Bresse-Macon.

"Lei" è partita da Poitiers, città della campagna francese che sorge sulle rive del fiume Clain, nel dipartimento della Vienne. Il punto di incontro è a metà strada, nei pressi di Macon, a nord di Lione.

"Lei" è una Traction Avant 11B, nera, costruita il 14 dicembre 1955 negli stabilimenti di Quai de Javel a Parigi.

La DS19 era stata lanciata qualche mese prima e stava già tracciando il futuro tecnologico e stilistico del nuovo corso; chi si regalò questa Traction per il S. Natale del '55, mi dissi, era evidentemente un nostalgico e conservatore, probabilmente spaventato dalla tecnologia futuristica e dal costo della nuova ammiraglia del Double Chevron.

Il primo proprietario la utilizzò dal giorno della consegna fino a quando morì, nel luglio 1957.

"Lei" aveva percorso circa 2-9.000 chilometri.

I figli ricoverarono la vettura in garage sotto un telo e la utilizzarono solo un giorno nel maggio 1972 per il matrimonio di uno di loro, per poi riparla nello stesso posto e dimenticarla per decenni.

Il nipote la riesumò dopo 41 anni, nell'estate del 2013, facendo





rettificare il motore e facendo revisionare tutti gli impianti ed organi meccanici con l'intento di passare il severo Controllo Tecnico francese (detto CT) per poi venderla.

Ed eccomi qui, che guido di notte verso il punto d'incontro con questo sconosciuto che mi sta per vendere l'auto del nonno.

Quando la vedo sono le 10:00 ed in un istante capisco che il momento tanto atteso è arrivato, entro subito in sintonia con il proprietario che mi racconta questa storia pazzesca e mi spiega i comandi basilari per guidare una Traction.

Eh si, io volevo tornare a casa guidandola!

Ammetto che in quei momenti io stavo letteralmente vivendo in un mondo parallelo, seduto su una vettura di 30 anni più vecchia di me, me la sognavo nelle strade di campagna, col cestino

di uova sul sedile posteriore, quando non esistevano cellulari e andare a 100 Km/h era una cosa per pochi irresponsabili. Sbrigate le poche e facili pratiche per il passaggio di proprietà salgo a bordo con Alberto e mio padre ci scorta con l'altra auto.

Il volante è gelato, il contachilometri segna 29.745 e con l'adrenalina alle stelle saluto il francese e metto in moto.

Mi si è spenta 3 volte in 10 metri!

"Andiamo bene!", sussurro.

Alberto mi ricorda di tirare l'aria e regolare un attimo l'anticipo, con l'apposita manetta sul cruscotto.

Partiamo ed i primi chilometri sono di pura visione onirica, sto guidando una Traction Avant!

La mia!

Guida pulita, sterzo meno pesante del previsto, immissione in curva precisa, freni progres-

sivi anch'essi oltre le più rosee aspettative.

Usciti dal paese prendiamo l'autostrada in direzione Italia e dolcemente porto l'auto alla velocità di 85/90 Km/h che è poi la velocità di crociera, avendo di serie il cambio a 3 marce.

Ai tempi non esistevano le autostrade!

"Lei" monta il motore denominato "11D" con cilindrata invariata di 1911cc ma con potenza portata a 65CV, che prende il posto dello storico ma ormai inadeguato "perfo" da 56CV montato sulle Traction "11" fino al 9 maggio 1955.

Più passano i chilometri e più mi rendo conto che l'auto è robusta, solida ed affidabile... ma che freddo!

Con la temperatura esterna abbondantemente sotto lo zero, senza *cache calandre* e senza riscaldamento... ci siamo fermati per una sosta "deghiacciante"



SPACXZIO

a base di tè caldo dopo un centinaio di chilometri e una seconda volta per fare il pieno di benzina poco prima del confine.

In salita l'auto dimostra tutta la sua età e peso: difatti il Passo del Monte Bianco lo affronto alla stessa velocità dei camion, accodandomi ad un bilico targato Principato di Andorra.

Accendo i fari, gialli, *ca va sans dire*, oltrepassiamo il Tunnel, cominciamo la discesa verso Aosta ed il sole comincia a scomparire dietro le montagne innevate.

In prossimità di Torino ormai è buio, e si brucia un anabbagliante, quello destro.

All'altezza di Chivasso comincia a vedersi la nebbia che diventa progressivamente sempre più intensa, accendo i fendinebbia (accessorio originale montato all'acquisto) e ne funziona solo

uno, il destro.

Così ho solo un fendinebbia destro ed un anabbagliante sinistro.

La nebbia si fa più fitta, e in prossimità di Vercelli è un incubo, la visibilità è ridottissima: 15/20 metri, un muro bianco che si taglia col coltello, sbagliamo anche strada perché non si vedeva neanche il cartello "Milano".

Velocità ridotta di conseguenza a 40/50 Km/h.

La stanchezza si fa sentire.

Lasciamo l'amico Alberto ad Arona e proseguo in auto da solo, con mio padre dietro che mi supporta telefonicamente ad intervalli regolari.

Solo io e "Lei", il rumore del motore, forte, preciso e continuo.

Quasi confortante, aggiungerei.

Ho già percorso 500 chilometri con "Lei" e me ne mancano ancora una settantina, le condizioni meteo migliorano improvvisamente, la felicità e la gioia aumentano, e parimenti aumenta anche l'andatura: siamo sui 110-/115 Km/h.

Mai tirata però fino ai 125 Km/h dichiarati dalla Casa.

Soltanto quando mancavano pochi chilometri, ore 20:30 circa, galvanizzato, mi convinsi che avrei raggiunto la meta e solo in quel momento realizzai di aver guidato un'auto di 60 anni che non conoscevo, per un percorso così lungo, che avevo portato a casa una pietra miliare del motorismo storico e che avevo realizzato questo sogno, a 32 anni.

A 10 anni esatti dall'acquisto della mia prima auto in assoluto: la DS, acquistata a 22, che conservo ancora in garage.





VISA, UNA CX IN SCALA SVILUPPO PROGETTO "Y": AXEL Di Leonardo Santo

Nel numero precedente vi ho raccontato le vicissitudini subite dal famoso progetto "Y" che sembrava destinato a una fine ingloriosa.

Nel 1976 PSA aveva già approvato il progetto ibrido "VD", ma due dirigenti Citroën ebbero un'intuizione geniale: perché non proporre il progetto rifiutato da Peugeot ad altri partner commerciali amici?

I signori Taylor e Ravenel, infatti, consci della bontà delle relazioni tra Citroën e alcuni imprenditori rumeni, presentarono il progetto per suggellare una nuova cooperazione industriale.

L'occasione in realtà nasce sia per non compromettere il grosso investimento di ricerca e di realizzazione dei prototipi, sia per dimostrare alla dirigenza Peugeot che il progetto scartato avrebbe meritato ben altro destino.

A questo proposito, fu palese un certo attrito in quel periodo tra il vecchio e il nuovo management in merito a visioni commerciali diametralmente opposte.

Tornando al progetto "Y", rispetto alla prima edizione dei primi anni '70, fu scelto di apportare delle modifiche estetiche, eliminando le porte posteriori e ridu-

cendo la lunghezza totale. Anche in questo caso rivedia-

mo la figura di André Estaque, responsabile di queste scelte stilistiche.

Il risultato, purtroppo, non è dei più felici: le linee risultano troppo tese e il posteriore soffre di questa netta amputazione.

500.000 COPPIE

CONCORSO vincitaliano quiz

In premio auto - moto - benzina

Provatela Citroën - Visa - supereconomica

prove Fiat "Argenta" 1500 e 2000 A confronto le 100 CV sportive

Le nuove Innocenti «MINI» 2 e 3 cilindri

TUTTO IL SALONE DI FRANCOFORTE





SPACXZIO

A livello tecnico, al contrario, tutte le scelte iniziali sono confermate: motore raffreddato ad aria (1100cc della GS, 1300cc della futura GSA e, per il mercato interno, anche il motore 60-2cc) e cambio di derivazione GS.

La vettura così allestita viene presentata e immessa sul mercato rumeno nel 1981 con l'appellativo di OLCIT e su quello occidentale nel 1984 come AXEL senza però troppe convinzioni: dopo 10 anni dal concepimento, pur con tutti gli aggiornamenti del caso, l'auto risultava ormai completamente fuori mercato per stile e per prestazioni.

In Romania il modello non vendeva come sperato e in Europa Occidentale (a dire il vero le vendite furono indirizzate solo a pochi paesi come Benelux, Francia e Italia) fu un fiasco comple-

to. Neppure la riduzione dei prezzi di vendita mitigarono la débâcle (l'Axel base finì per costare come una 2CV Spécial!) che si concluse nel 1988 con il ritiro coatto da tutti i listini, dopo appena 60.000 esemplari venduti.

La OLCIT continuò a essere venduta in Patria fino al 1996 con un magro bottino di circa 200.000 unità.

A onor del vero, la stampa specializzata estera non aveva bistrattato il modello in occasione della sua presentazione: è famosa la prova di durata di Quattroruote con una Axel 11R che percorse decine di migliaia di chilometri senza batter ciglio!

La stampa francese, invece, fu più interessata a sottolineare la scarsissima qualità costruttiva negli stabilimenti rumeni che misero in luce tutte le falle del-

la partnership commerciale iniziata pochi anni prima.

Citroën fu costretta ad allestire una piccola linea a Aulnay-sous-Bois finalizzata al riassetto degli interni secondo standard europei e alla sostituzione di tutti gli pneumatici.

Si narra che le gomme rumene furono utilizzate come ruote di scorta...

Gli allestimenti concepiti per il mercato europeo furono essenzialmente quattro:

Axel 11: modello base con motore 1100cc della GS, equipaggiamento francescano.

Axel 11 Entreprise: idem come sopra, divanetto posteriore assente.

Axel 11 R: stessa meccanica, strumentazione con contagiri, orologio, finestrini posteriori apribili a compasso, fascioni laterali protettivi esterni.

Si tratta della versione di gran



SPACXZIO



lunga più venduta.

Axel 12 TRS: meccanica GSA, interni con tessuti più eleganti, cerchi in lega tipo Visa GT. Modello destinato esclusivamente al mercato francese.

Nonostante il ricco equipaggiamento e il prezzo concorrenziale, la Axel subì anche la concorrenza interna della Visa (e in misura minore della LNA) che, nonostante le sue linee sgraziate, continuava a vendere più che dignitosamente.

Inoltre l'allestimento Entreprise,

che all'inizio della commercializzazione poteva essere considerato quello più appetibile per il modello, fu completamente oscurato dall'introduzione della versione commerciale della Visa, il celeberrimo C15 (protagonista di un futuro articolo).

Oggi pochi esemplari sono sopravvissuti e solo qualche vero appassionato custodisce ancora un'Axel in condizioni da Raduno.

Personalmente è un'auto che

ammiro molto, da Visista convinto sottolineo la superiorità concettuale della Axel sotto molti punti di vista.

Sono però consapevole che molte scelte sono state superficiali e che PSA abbia fatto molti sforzi per presentare dopo poco tempo una valida, seppur più economica, alternativa come la Visa.

Forse non parleremmo ancora di Citroën nel 2017 se il razionalismo di Peugeot non si fosse imposto 40 anni fa...





2007: DIECI ANNI FA, RINASCIMENTO TRADITO

Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Alla fine degli anni novanta, la gamma Citroën versava in una condizione piuttosto contraddittoria.

Al piano basso la Saxo poteva ben dirsi un riuscito restyling della Peugeot 106.

Negli anni mi ci sono anche affezionato, ma tant'è.

Poi la ZX in procinto di passare il testimone alla Xsara.

Ottime vetture per andare con la famiglia dal punto A al punto B, ma ben poco portatrici di elementi genetici Citroën.

La Xantia, una via di mezzo: non banale come la ZX, ma non pienamente Citroën nelle forme e nel design degli interni.

Idropneumatica però, quello sì.

Sul podio ecco la vera inconfondibile Citroën, la XM che tanti dolori recò ad inizio carriera e pertanto irrimediabilmente com-

promessa nella fama non ostante il restyling del 1995 e le progressive messe a punto.

Facciamo un salto di dieci anni ed arriviamo al 2007, proviamo a giudicare con gli occhiali del Citroënista una gamma in ogni caso ben articolata e costellata da interessanti richiami alla tradizione del Double Chevron, il cosiddetto "rinascimento del nuovo millennio", ormai giunto a pieno compimento.

Un rinascimento fatto di luci, ma anche di qualche ombra.

Alla base troviamo la C1, ottima tricilindrica city car, clone di Toyota Aygo e di Peugeot 107.

La linea è simpatica ed indovinata mentre per quanto riguarda la comunanza con le altre due (con LN e Saxo come anti-

chi precedenti) ritengo sì, si possa essere indulgenti, su un oggettino del genere possiamo chiudere un occhio alle esigenze dell'economia di scala: **promossa con riserve.**

Un gradino sopra la C2 ben poco fortunata in Patria, ma accolta bene in Italia.

Linea originale e convincente, impossibile confonderla con le altre utilitarie coeve.

Peccato per l'abitabilità posteriore e la qualità costruttiva (scadente su tutta la gamma con l'eccezione di C6), ma in questa sede il giudizio è relativo al grado di soddisfazione per la continuità con la tradizione del Marchio, quindi direi: **promossa.**

Arriviamo al best seller Citroën degli anni zero, la C3.

Vendutissima, con un aspetto inconfondibile che richiama l'antica 2CV, un design degli interni davvero accattivante con echi di monorazza e di cruscotti ondegianti.



SPACXZIO



E' piaciuta ai Citroënisti, è piaciuta al pubblico generalista che l'ha premiata con vendite più che soddisfacenti: **promossa**, non potrebbe essere altrimenti.

Eccoci alla "media per fami-

glia", la vettura "de mon pere". Il posto che un tempo fu di GS e BX (Citroën senza se e senza ma) dieci anni fa, almeno nel settore più basso, era occupato da **C4** in due configurazioni di carrozzeria.

Una versione berlina "normale"

e una coupé due porte dalla forma assai sfiziosa con il suo lunotto quasi invertito con richiami alla mitica Ami6.

Mentre quest'ultima merita sicuramente la **promozione** (nonostante l'assenza di sospensioni idropneumatiche), la berlina





SPACXZIO



na è anonima, poco memorizzabile, simile alla Ford Focus risultando quindi una sorta di ZX del nuovo millennio.

Poco può fare il bizzarro volante con corona mobile e mozzo fisso: **bocciata**.

La sostituta di Xantia è forse la più controversa di tutta la gamma: la **C5** qui alla sua edizione "Serie 2" del primo tipo nel suo ultimo anno di produzione.

Sicuramente più gradevole e meglio rifinita rispetto alla versione d'esordio, non si lascia però alle spalle una linea non pienamente convincente e vagamente tozza.

Però almeno non si corre il rischio di confonderla con un'Audi come sarà per la sua erede la cui produzione è cessata proprio pochi mesi fa mettendo fine all'avventura idropneumatica.

Che dire?

Tenuto conto della sensazione di

guida e dalla comodità complessiva da vera grande Citroën (a mio giudizio migliore e più morbida di C6), il giudizio finale può essere: **promossa con riserve**.

Al top, la più attesa, la più desiderata di tutte: la **C6**.

Discendente del prototipo "Lignage" del 1999, venne presentata in Italia in un bel pomeriggio di ottobre del 2005 in quella splendida cornice romantica di Cernobbio, sul lago di Como.

Al suo apparire noi del CX Club saltammo sulle sedie: l'ispirazione era lei, la nostra amata CX.

Insomma la CX era tornata in una veste moderna e formidabile alla quale però mancava solo una cosa: il compianto servosterzo Diravi.

Tutti noi ci aspettavamo un grande sforzo di marketing e pensavamo che lo stupefacen-

te filmato del lancio sarebbe stato trasmesso in televisione lasciando tutti a bocca aperta e invece no.

Addirittura non fu disponibile nei saloni che a 2006 inoltrato e senza nessun battage pubblicitario.

Si volle farla nascere morta e nessuno, ad oggi, è in grado di spiegarne le ragioni.

E sì che, come altre grandi Citroën del passato, ebbe anche l'onore dell'Eliseo.

La produzione andò avanti in modo assai ridotto per alcuni anni terminando poi a fine 2012 senza evoluzioni e modifiche di rilievo, se non l'adozione di un più performante motore 3.0 a gasolio, unico rimasto disponibile in quel mesto crepuscolo del 2012.

In ogni caso: **promossa, promossa e ancora promossa!**

Provate un po' a pensare a cosa

SPACXZIO



sarebbe accaduto se la C6 fosse stata oggetto di una campagna pubblicitaria massiva nella forma e nella sostanza come da grande tradizione Citroën...

Avrete fatto caso che non ho citato berlinghi e picassate va-

rie, non mi piacciono e non mi interessano.

Il fatto che oggi, passati altri dieci anni, Citroën produca soprattutto furgoname del genere mi fa pensare ad un progressivo, inesorabile e ben difficilmente arrestabile declino

del Marchio.

Vedremo, ma il dato di fatto è che mai si era arrivati ad un punto così basso come quello rappresentato dalla scarna gamma odierna.





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.