

Anno XI

SPACXZIO

Numero 20





SPAC XZIO

ANNO XI NUMERO 20

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:
Azzena R.
Bortolussi P.
Flisi A.

Foto:

Azzena R.
Bortolussi P.
Marigo F. (copertina)
Ottone C.
Rivista "Auto" 11/1998
Venturino M.

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.

Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.

Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 col numero 1867.

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2012

Un matrimonio e due funerali3
Di Maurizio Venturino Vice-presidente CX Club Italia

La Sfera della discordia .8
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Trent'anni di BX10
Di Paolo Bortolussi

Io e Lei:
Vent'Anni InSieMe12
Di Maurizio Baiocchi

SMMontreal18
Di Alberto Flisi

Le "Medie"20
Di Roberto Azzena

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it).

Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



UN MATRIMONIO E DUE FUNERALI

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Questo è un racconto nostalgico di un amore e di riconoscenza.

Anzi di tre amori: quello verso i miei genitori, che mi hanno educato all'onestà ed alla sincerità, quello verso la Liguria per le sue bellezze naturali e per la sua gente schiva e schietta, quello per la Citroën che ho nel cuore fin dall'infanzia.

E gratitudine nei confronti dell'amico fraterno che mi ha accompagnato negli ultimi due viaggi favorendo il matrimonio con la BX.

Sono trascorsi ormai oltre tre anni dal mio ritorno alle idrauliche. Altri sessantamila chilometri aggiunti all'esperienza di appassionato conducente di Citroën.

Percorsi non con la prestigiosa CX, che conservo religiosamente, né con la tanto mitizzata DS, neppure con le oleopneumatiche più moderne quali Xantia o XM, né, tanto meno con le recentissime C5/C6.

Bensì con una umile ed estremamente economica BX Leader di 1124cc.

Perché tanto amore per questa vettura?

La storia è lunga e incrocia le mie origini liguri, che rivendico orgogliosamente.

Mi dà lo spunto per raccontare gli innumerevoli viaggi compiuti, in oltre cinquant'anni, verso la terra di nascita di mio padre.

Rimpianti di giorni felici, di un'Italia uscita da poco dalla guerra, con la voglia di ricostruire, del periodo del boom economico, della stabilità della lira.

Ricordi della spensierata fanciullezza, dei bei tempi del liceo, delle gogliardate universitarie.

Fino agli ultimi viaggi, compiuti tra la fine del 2004 e l'inizio del 2005.

Con QUELLA Leader.

La prima vettura che entrò a far parte della famiglia non fu una Citroën, bensì una FIAT 600 nel lontano 1955.

Di essa ho ricordi molto vaghi.

Mia madre mi rievocava i trasferimenti verso la Liguria.

Avvenivano con me dormiente in una cesta posta sulla panchetta posteriore.

Altro che seggiolini di sicurezza...

In totale trecentosettantadue chilometri percorrendo prima la SS 10 padana inferiore fino ad Alessandria.

Da lì a scendere verso sud: Acqui, Sassello, Savona.

Albisola Superiore per la precisione, frazione Capo.

Da non confondere con Albisola Marina.

Mio padre riferiva che tra le due cittadine, divise dal torrente Sansobbia, non vi era mai corso buon sangue.

Durante il tragitto alcune soste: la mia ingordigia di infante reclamava la poppata...

La memoria si fa decisamente più chiara con l'avvento in famiglia della seconda vettura.

Nel luglio del 1959 mio padre si

presentò ad Albisola, dove mia madre ed io soggiornavamo sin da maggio, con una fiammante FIAT (ancora) 1100 H, la cosiddetta "coda di rondine".

Ero ad attenderlo sul terrazzo e lo vidi scendere raggiante.

Non aveva compiuto quarant'anni...

In quegli anni spensierati la villeggiatura era particolarmente lunga: iniziava a maggio e finiva a settembre inoltrato.

E così fu quasi sempre, fino all'università.

Mio padre condivideva con noi al massimo la settimana di ferragosto.

In compenso ero circondato da innumerevoli parenti.

A quelli liguri, tra i quali vi erano diversi cugini coetanei, si aggiungevano quelli piemontesi: nonna, zie e zii a non finire.

Ebbene sì, lo confesso, sono un meticcio bastardo ma la mia terra è la Liguria.

Ma torniamo ai viaggi.

Agli occhi di un bimbo un'avventura.

La durata media era di sei ore.

Ma mia madre veniva impegnata dai preparativi per tutta la settimana precedente.

Il via all'alba, i miei genitori sui sedili anteriori, già all'epoca allacciati dalle cinture di sicurezza, che mio padre, sempre prudente, aveva provveduto a far installare, io dietro a mia madre, per equilibrare i pesi...

Non esisteva l'ora legale ed alle quattro antimeridiane, ora oltre

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 quale non si poteva partire, il buio avvolgeva ogni cosa. E ci accompagnava fino quasi a Mantova, dove si transitava dopo meno di un'ora.

Provate oggi a fare quegli ottanta chilometri, se vi va bene ve la caverete in un'ora e mezza: praticamente il doppio.

Poi Cremona, Piacenza, ("qui siamo a metà strada" annunciava mio padre), Alessandria.

E finalmente giù, verso casa.

Sino ad Acqui la strada era discesa.

Da Acqui iniziava la allora SS 33-4 del Sassello (attualmente declassata a provinciale) che ha il suo termine proprio ad Albisola. Cinquanta chilometri stretti in mezzo alle montagne, all'epoca irti di curve, ove era pressoché impossibile sorpassare.

Dopo tanti anni di transito come passeggero ne conoscevo i minimi particolari, dai tornanti ai brevi rettilinei che esaltavano la tenuta di strada delle Citroën che avrei guidato negli anni a venire.

E veniamo all'era Citroën.

Iniziò sabato 19 dicembre 1964 con una ID 19 di produzione belga (anno modello 1965) in un abbinamento di colori mai più visto: carrozzeria AC 144 Blanc Carrare associato ad un tetto AC 612 Bleu Provence, esattamente il rovescio di ciò che prevedevano i cataloghi dell'epoca; gli interni in panno jersey bleu.

Mio padre aveva una certa diffidenza verso le cose troppo evolute, quindi la preferì alla DS per via del cambio meccanico.

Ricordo come fosse oggi.

Ci venne consegnata direttamente a casa da due dipendenti dell'allora concessionaria di Padova.

Fin dal primo giro mi resi conto che nulla aveva in comune con

la vecchia 1100.

Quella era una macchina, questa un'automobile.

Ovviamente mio padre provvide immediatamente a montare le cinture di sicurezza: le Bang la cui pubblicità ne esaltava la praticità: "un solo gesto e... Bang si apre".

Per ciò che riguardava i nostri trasferimenti in Liguria nulla cambiò.

Stesse partenze in ore antelucane, stessa strada, stessa velocità.

I consumi sulle lunghe percorrenze erano stupefacenti.

Conservo gelosamente i libretti sui quali mio padre li annotava: oltre 12 chilometri con un litro.

Niente male considerando il valico dell'Appennino.

La mancanza della trasmissione mi consentiva di viaggiare sdraiato sulla morbida moquette (la nostra ID era infatti dotata degli stessi tappeti della DS).

Vivevamo gli anni del boom economico, le infrastrutture si stavano sviluppando.

Alla fine degli anni sessanta venne aperto il tratto autostradale che collegava Piacenza ad Alessandria, qualche anno più tardi la tratta Cremona Piacenza.

Finalmente un terzo del tragitto era libero da pericolosi incroci e snervanti attraversamenti di paesi e città.

Il tempo di percorrenza scese a cinque ore.

Gli anni passavano.

Venne il momento della tanto attesa patente.

La mia nave scuola fu la ID.

Avendo avuto la fortuna di abitare in un luogo dotato di ampi spazi aperti privati, già ben prima dei 18 anni i sabati pomeriggio chiedevo a mio padre il permesso di esercitarmi.

Fra noi nacque un tacito accordo: io gli lavavo la macchina (anche quando era pulita) e lui mi concedeva una ventina di minuti di evoluzioni.

Che mi portarono a provocare un piccolo danno di carrozzeria. La mediazione di mia madre frenò le ire del genitore...

Conseguita la patente, a differenza di ciò che avviene oggi, mio padre volle essere sicuro di potermi affidare la vettura senza il pericolo che potessi nuocere a me e, soprattutto, ad altri.

Quando aveva bisogno di spostarsi mi faceva guidare per valutare la mia sicurezza e prudenza.

Rammento il primo viaggio verso Albisola con me alla guida: non fu gran che.

Ci alternammo più volte al volante, ma soprattutto gli ultimi cinquanta chilometri mi crearono problemi: quelli che molti anni dopo mi diedero più soddisfazione.

Nel ritorno il tratto di strada che si inerpica da Albisola verso Sassello, venti chilometri di salita con curve e tornanti mettevano bene in evidenza l'inadeguatezza della potenza della ID.

Inoltre i rapporti del cambio (ruvido e lento) facevano sì che la seconda fosse troppo corta e la terza troppo lunga con conseguente continuo smanettamento della leva.

Andava decisamente meglio la Dyane che avrei condotto qualche anno dopo.

Infatti il 2 giugno 1978 (all'epoca la festa nazionale era stata abolita dalla legge 5 marzo 1977, numero 54 e fu reintegrata nel 2001 dall'allora presidente C. A. Ciampi) arrivò la seconda Citroën: una Dyane 6 di colore AC 331 Jaune Cedrat (per questo attesa per mesi).



Ovviamente non intestata al sottoscritto, bensì a mia madre che nel frattempo si era munita di patente.

Ormai mio padre si fidava delle mie doti di guida ed affidava a me l'intero tragitto.

Poiché nel frattempo aveva raggiunto l'agognata pensione (allora vi erano certezze maggiori di oggi) ci trasferivamo in Liguria tutti e tre e soggiornavamo da giugno a settembre, compatibilmente con i miei impegni universitari.

Pur possedendo ancora la ID mio padre preferiva recarsi in Liguria con la Dyane perché aveva modo di ricoverarla nel garage che negli anni aveva acquistato, ma mai usato, in quanto convinto che la ID non avrebbe potuto entrarvi.

Vero Mario?

Nel frattempo era stata inaugurata la A 26 "Dei Trafori".

Riuscii a convincere mio padre, sempre restio a cambiamenti, che sarebbe stato opportuno sfruttare tale alternativa.

In questo modo, pur spostandoci con una piccola cilindrata carica all'inverosimile riuscivamo ad arrivare ad Albisola in "sole" cinque ore, usufruendo dell'autostrada da Cremona fino a destinazione.

Ovviamente con me alla guida a velocità autostradale costante di circa cento chilometri orari.

Tranne nel tratto in salita nei pressi di Masone, passo del Turchino, dove a stento si raggiungevano gli ottanta.

Ottenendo altresì buoni risultati dal punto di vista dei consumi che si aggiravano sempre intorno ai 18 chilometri con un litro.

Nel 1979 mio padre, scottato

dal fatto di essere andato dritto ad uno stop in quanto gli si spense il motore e la sfera di accumulo era scarica, decise, mio malgrado, di vendere la ID con solo centoquattromila chilometri sulle spalle.

Sempre ospitata in garage, assolutamente senza ruggine (mio padre era uno di quelli che non usava l'auto in caso di pioggia). Anche questa è una tradizione che ho ereditato.

Praticamente nuova.

Per sole seicentomila lire...

Ancora la sogno.

Ma questa è un'altra storia.

Lo convinsi a sostituirla con una CX.

L'era CX iniziò nel luglio del 1979 allorché mio padre tornò a casa col contratto firmato per l'acquisto di una Pallas 2000 di colore AC 088, Blanc Meije, comprensivo di installazione di



impianto a gas Landi al modico prezzo di nove milioni di lire. Decisamente un buon affare. E, soprattutto, la dimostrazione di come fosse un precursore: chi all'epoca avrebbe fatto montare il gas su un veicolo nuovo?

Ma lui voleva essere sicuro di avere carburante a sufficienza per poter raggiungere senza problemi, in caso di necessità, la Liguria dove risiedeva la sua anziana madre.

Ricordo le sue parole quando arrivò a casa: "questa è l'ultima auto che compro.

L'ho fatto per te.

Cerca di meritartela".

Da buon ligure parsimonioso la volle ringiovanire di un anno facendola immatricolare il 2 gennaio 1980...

Dal 1981 al 1984, ormai prossimo alla laurea, le cose cambiarono.

I miei trascorrevano la maggior parte dell'anno ad Albisola, mentre io preparavo gli esami (e mi divertivo) a Pernumia.

Ma si sa: quando non c'è il gatto i topi ballano...

Partivano all'inizio di aprile (con la Dyane stracarica) e rientravano alla base alla fine di ottobre. Se devo dirla tutta con mia somma gioia....

Il 1984 segnò un'altra tappa importante nella mia esistenza: decisi di sposarmi.

Ancora condivido la vita con la donna di allora: ventisette anni che aggiunti ai nove di "fidanzamento" portano il totale a trentasei.

Ovviamente la vettura prescelta per la cerimonia fu la CX, quella del viaggio di nozze la Dyane.

In dote la sposa portò la sua Visa Club 650cc in allestimento "Filet Rouge", ora pensionata, dopo accurato restauro, alla bellezza di duecentotrentamila

chilometri.

"Casualmente" la meta del viaggio di nozze fu la Liguria.

Avendo del tempo da perdere decidemmo di percorrere le vecchie strade statali ad andatura tipicamente turistica, col risultato di ottenere un consumo stupefacente: ben 22,75 chilometri con un litro!

Il matrimonio comportò un mutamento nello stile di vita.

Da un lato i miei erano più liberi e non vincolati ad uno "scapolo" scavezzacollo a casa da solo, dall'altro gli impegni lavorativi della giovane coppia ci impedivano di trascorrere lunghi (o brevi) periodi di vacanza assieme.

Quindi i miei genitori continuavano a passare la maggior parte dell'anno in Liguria, mentre noi "giovani" soggiornavamo perennemente in Veneto.

Alla fine degli anni ottanta mi resi conto che i riflessi di mio padre iniziavano ad affievolirsi. Età e problemi di salute cominciavano a farsi sentire.

La prudenza innanzi tutto: uno dei suoi insegnamenti.

Non esitai a metterlo in pratica nei suoi confronti: mai più gli avrei permesso di affrontare un viaggio così lungo da solo.

Mio padre accettò il dictat ad una condizione: avere ad Albisola un'auto a disposizione "per ogni evenienza" diceva.

Con Silvia ci accordammo che li avremmo accompagnati e saremmo andati a prenderli secondo le loro esigenze.

Ciò comportò l'impiego di due mezzi per viaggio.

La Dyane, piena zeppa di bagagli, guidata da Silvia con mia madre alla sua destra, fungeva da "muletto", mentre la CX con mio padre seduto come un pascià sul sedile del passeggero era l'auto "di rap-

presentanza".

Giunti ad Albisola al sabato sera, noi ritornavamo con la CX, lasciando la Dyane in garage a disposizione di mio padre.

Che nel corso degli anni ben pochissime volte usò.

Al massimo solo per recarsi sino a Sassello.

Al ritorno, senza l'occhio vigile paterno e senza le limitazioni dovute alla scarsa propensione velocistica della Dyane riuscivo ad apprezzare a pieno le doti di sicurezza della CX, soprattutto sul tratto appenninico ricco di curvoni.

Non superando la velocità massima consentita riuscivo a percorrere oltre 10 chilometri con un litro di GPL.

Gli spostamenti degli ultimi anni seguirono un tragitto diverso.

Da nocchiere preferii il percorso che, sebbene più lungo di settanta chilometri, garantiva una maggiore fluidità ed un risparmio di tempo.

Si scendeva sulla A 13 sino a Bologna, per poi risalire sulla A 1 fino a Piacenza, quindi percorrere la A 21 sino ad Alessandria per finire sulla A 26 (con le sue 25 gallerie) fino a Voltri allorché ci si immetteva sulla A 10 quindi, oltrepassate altre 26 gallerie, si usciva ad Albisola.

In verità mio padre preferiva lasciare l'autostrada al casello di Celle Ligure.

In tal modo si innestava sulla statale Aurelia provenendo da destra e non era costretto ad attraversarla.

La prudenza non è mai troppa... Questo rito si ripeté fino al 1996 allorché le condizioni di salute non permisero più a mio padre di godersi la sua amata terra di origine.

Arriviamo così agli ultimi due viaggi.



La CX e la Dyane erano ormai a riposo da anni.

Entrambe conservate, mai restaurate.

La prima, con all'attivo trecento-quarantamila chilometri, è stata lucidata e presenta il sedile di guida usurato ed i noti problemi dei pannelli porta.

La seconda ha percorso solamente centoventimila chilometri in 34 anni.

E' praticamente appena uscita dal rodaggio...

A questo punto entrò in scena l'amico fraterno cui feci cenno all'inizio.

Si offerse di accompagnarmi con la sua BX.

Contribuendo a farmene innamorare.

Il primo viaggio, a metà di ottobre del 2004, fu, nel complesso, tranquillo.

Da passeggero ebbi modo di apprezzare le qualità del veicolo, sicuro a velocità autostradali, un poco fiacco a Masone in salita verso il passo del Turchino, confortevole e parco nei consumi.

Se non ricordo male superammo abbondantemente i 16 chilometri con un litro.

Partiti dopo le 9, alle 21 eravamo di ritorno dopo aver svolto i nostri affari e fatte due soste per i rifornimenti.

Anche l'amico, infatti, ha la sana abitudine di non viaggiare mai con meno di mezzo serbatoio pieno.

La seconda volta fu pochi mesi dopo: il 3 marzo 2005.

Ricordate?

Tutta l'Italia settentrionale bloccata da una spessa coltre di neve.

Purtroppo l'impegno era inderogabile e l'amico, al mio fianco nel momento del bisogno, si mise alla guida.

All'andata fummo relativamente

fortunati.

Come prevedibile la A 26 era chiusa per neve sul passo del Turchino.

Dopo un'ora abbondante di attesa per fortuna venne riaperta.

Giusto in tempo per arrivare ad Albisola alle 15, ora fissata per l'appuntamento.

Cercando di accelerare i tempi, per quanto fosse nelle nostre possibilità, riempito il serbatoio, prendemmo la via del ritorno verso le 16,15.

Fu un rientro allucinante: continuava a nevicare abbondantemente e gli spazzaneve, pur lavorando alacremente non riuscivano a smaltirne l'enorme massa.

A Piacenza ci fecero uscire dall'autostrada (pagando regolarmente il biglietto).

Rientrammo a Parma dopo circa tre ore.

Privi di notizie per mancanza di radio eravamo costretti a telefonare a casa per conoscere le condizioni del traffico.

L'amico, sicuramente più esperto di me, decise che sarebbe stato meglio risalire attraverso la A 22 per immetterci sulla A 4 all'altezza di Verona. In quel tratto di bretella la neve cadeva sempre più abbondante, ed il buio si faceva sempre più nero.

Tuttavia la BX si dimostrò all'altezza: riscaldamento ottimo, monospazzola efficiente e tenuta eccezionale, pur con gomme normali, seppure nuove.

Immessi sulla A 4 pensavamo di essere a cavallo: il manto stradale all'apparenza era pulito.

In realtà era un'unica, sottile lastra di ghiaccio.

Ma l'abilità del pilota abbinata alle qualità della BX fecero sì che all'una di notte fossimo fi-

nalmente a Pernumia.

Al caro amico occorre un'altra ora abbondante per percorrere i trenta chilometri che lo separavano da casa sua.

Penso che la tensione accumulata nei circa mille chilometri abbiano contribuito a fargli perdere almeno tre chili.

Da quel giorno entrambi non volemmo più sentir parlare di neve ed ancora oggi ci auguriamo cada soltanto in montagna.

Ma la bufera contribuì ancor di più a farmi innamorare della BX avendone a fondo apprezzato le doti.

Trascorsi alcuni anni, poiché era intenzionato a dismetterla, mi chiese se potessi essere interessato a diventarne il proprietario. Accettai con gioia.

Ora la adopero quotidianamente ricavandone enorme soddisfazione.

Effettuo la manutenzione ad intervalli regolari, al fine di conservarla per quando verrà il tempo (se la congiuntura lo consentirà ancora), di aggiungerla alla mia collezione.

PS: il motivo più grande per cui amo QUELLA vettura è dovuto al fatto che gli ultimi due viaggi in Liguria furono al seguito dei feretri dei miei genitori.

E la BX contribuisce anch'essa al dolce dolore del ricordo.

"Ma se ghe penso alloa mi veddo o mâ, veddo i mæ monti.... e alloa mi penso ancon de ritornâ a pösâ e osse dov'ò mæ madonnâ".

Canto degli emigranti liguri, testo di M. Cappello.

(Ma se ci penso allora io vedo il mare, vedo i miei monti... e allora io penso ancora di ritornare a posare le ossa dalla mia nonna).



LA SFERA DELLA DISCORDIA

Di Mario Siccardo Resp. Rel. Esterne CX Club Italia

Sul numero 19 di SpaCXzio, sono apparsi due interessanti articoli scritti l'uno da Roberto Azzena e l'altro da Alberto Flisi che ringrazio per aver offerto a noi appassionati una stimolante opportunità di discussione.

In quella sede, mentre Roberto "Azy" Azzena esprimeva nostalgia verso le idropneumatiche che "si alzano e si abbassano", Alberto Flisi affermava, pur con qualche riserva, la sua approvazione nei confronti dei modelli attualmente a listino sostanzialmente riconoscendo alla Maison di aver fatto stilisticamente il possibile entro gli angusti limiti imposti dall'attuale economia di scala.

Due pareri rispettabili ai quali vorrei aggiungere le mie riflessioni.

Partiamo da quanto espresso da Azzena nel suo pezzo "Old Citroën Pride".

Dribblando le metafore calcistiche a me arcane, par di capire che il buon Azy se ne abbia a male quando, di tanto in tanto, sul forum R.I.A.S.C. o in qualche convivio, me ne esco lodando il lavoro della sfera anti-sink, la quale impedisce alle idropneumatiche prodotte da una quindicina di anni a questa parte, di abbassarsi allo spegnimento del motore.

Giusto per togliere subito dal campo ogni dubbio, in questa sede dirò in modo forte e chiaro che non è concepibile ipotizzare una Citroën idro storica che "non si abbassa".

Le nostre Citroën idropneumatiche devono parte del loro fascino proprio al caratteristico sollevamento che, insieme al loro aspetto assolutamente unico, ci incantò quando eravamo bambini.

Inoltre, si tratta di automobili che usiamo con l'attenzione e il

piacere di un sommelier nell'atto di assaporare un prosecco, non certo per andare a far compere in affollati ipermercati e quando le tiriamo fuori dal box lo facciamo solo per piacere e abbiamo tutto il tempo per godere di ogni loro caratteristica.

Però, pensate a chi deve usare una idro quotidianamente nelle condizioni di traffico odierne e, soprattutto, con la mutata stazza degli altri veicoli.

Immaginate lo scempio che potrebbe accadere posteggiando nel park di un megastore una C6 che "si abbassa" in mezzo a due mastodontici SUV dotati di spaventose sporgenze puntate all'altezza dei nostri gruppi uffici a pochi centimetri da terra... preoccupati vero? Tranquilli!

Siamo salvi: oggi per fortuna possiamo disporre la nostra Citroën alla massima altezza sapendo che "alta" resterà a vita (o quasi) minimizzando le conseguenze di urti e disattenzioni varie.

E le alluvioni?

Io abito in Liguria e, talvolta, quando piove in modo deciso





vado in ansia se penso alle mie CX e DS poste vulnerabilmente rasoterra in box che si potrebbero anche allagare.

Certo uno tsunami non lo ferma nessuno, ma 30 cm di allagamento possono non preoccupare una C5 o una C6 bloccate dalla sfera antisink nella posizione di massima altezza.

Viceversa, in pari condizioni "acquatiche" non oso pensare a come troverei le mie *anciennes* spente magari da un mese.

La sfera antisink va quindi intesa per quello che è, ovvero uno strumento con il quale si è provveduto a correggere un effetto non voluto portando all'utente un innegabile miglioramento d'uso.

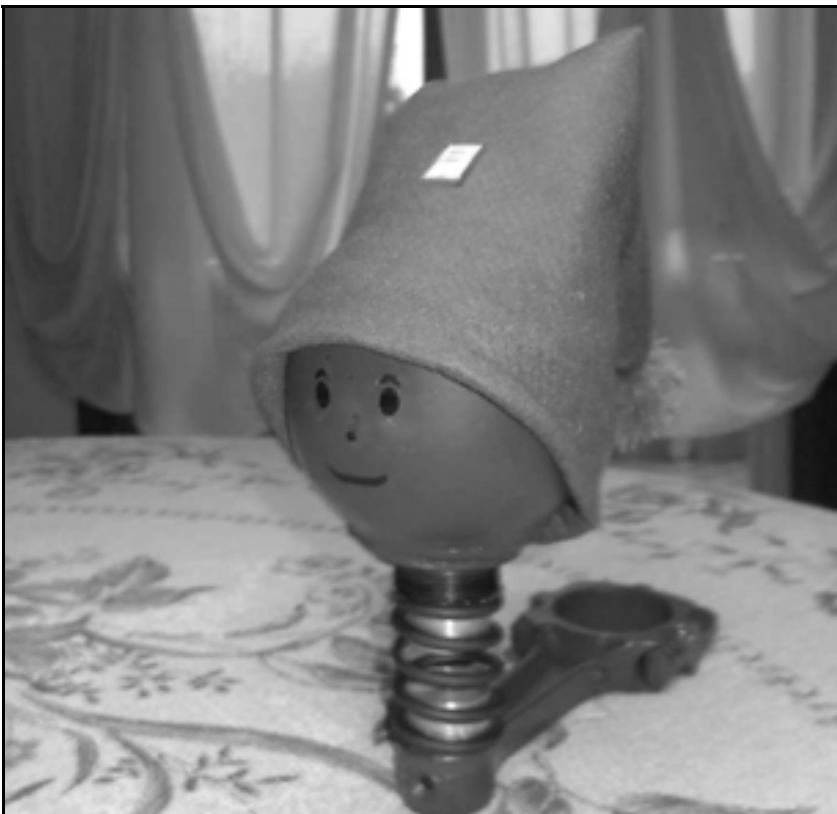
Sappiamo che quell'"effetto non voluto" per ironia della sorte e per complessità dell'animo umano si rivelò portatore di una non prevista dose di fascino, ma quella ce la possiamo continuare a gustare sulle storiche, senza auspicarne un'applicazione contemporanea che sarebbe anacronistica.

Alberto Flisi, nel suo articolo "Citroën di ieri e di oggi, riflessioni sullo stile", per contro afferma di gradire la produzione attuale, esprimendo soddisfazione per i risultati stilistici delle serie "C" e "DS(n)".

Se ho capito bene il suo pensiero, Alberto ammette che le attuali imposizioni economiche non danno grande spazio alla fantasia, ma, insomma: s'è fatto quel che si è potuto.

E' uso credere (o far credere) che la "mano invisibile" del mercato sarebbe di stimolo alla creatività.

Invece sembra essere vero il contrario: oggi spesso la creatività risulta mortificata ed il pro-



dotto finale altro non è che un format piegato alle esigenze dell'economia di scala la quale impone di ottenere il massimo profitto con il minimo sforzo economico.

Ecco allora che ci troviamo in mezzo a vecchi baracconi americani rimarchiati Lancia ai quali, in almeno un caso, non è stato fatto neppure lo sforzo di cambiare il nome.

Fossi un oggettivista prenderei per buona questa tesi e la renderei universale riverberandola all'infinito, ma non lo sono.

Se è verissimo che tendenzialmente le cose vanno in quella direzione, è anche vero che la realtà è ben più complessa e talvolta (per fortuna) c'è chi prova ad andare "contro" e getta lo sguardo "oltre", proprio quando tutto sembra inutile e vacuo.

Ci sono stati capolavori anche nel Medioevo, non si capisce

perché non ce ne potrebbero essere oggi.

Prendiamo C6 e DS3.

La prima non fa rimpiangere le Citroën del passato, la seconda è facilmente confondibile con la Mini BMW.

Quindi?

Quindi si poteva e si può fare di più, molto di più per mantenere in vita lo spirito concettuale di un Marchio la cui storia è ricca di uomini che in ogni condizione, anche la più avversa, hanno dimostrato di saper andare oltre i limiti imposti dal proprio tempo e di essere in grado di realizzare i propri sogni con quel coraggio e quella volontà di "andare contro" tipica solo di chi è profondamente convinto delle proprie idee.

Alla faccia di chi si accontenta di giocare in difesa.



SPACXZIO

TRENT'ANNI DI BX

Di Paolo Bortolussi

Alba degli anni '80.

Per i bambini come me, nati nella seconda metà dei '70, sono gli anni in cui inizia a crescere, in maniera irrazionale, l'attrazione per le automobili; proprio a quest'età nasce, per fattori differenti da persona a persona, un Citroënista.

Nella mia storia personale non c'è un padre o un familiare con una passione assoluta per Citroën, ci sono una serie di folgorazioni e di continui sogni, scaturiti dalle auto che in quel periodo popolavano le strade del mio Friuli.

I ricordi, in tal senso, vanno ai primi anni delle scuole elementari, quando, a fine giornata, noi bimbi ci soffermavamo a lungo ad ammirare le automobili parcheggiate nei pressi della nostra

scuola, prima di fare ritorno a casa, a piedi; altri tempi.

Le mie preferite erano due habitué appartenute, credo, ad insegnanti del mio istituto: una splendida CX grigia con interni blu prima serie e una fiammante BX rossa, all'epoca assoluta novità; mi divertivo ad osservarle da diverse angolazioni e ad immaginare, sbirciando all'interno dell'abitacolo, di poter prendere il comando di quelle plance che trasudavano fantascienza.

Fu proprio all'epoca che promisi a me stesso che quelle fantastiche auto un giorno le avrei guidate, lo ricordo bene. Nel corso degli anni '80, alla BX rossa si unirono molte altre sorelline; le linee geometriche nette e precise uscite dall'abile

penna di Marcello Gandini, divennero sempre più familiari al grande pubblico.

Davvero importante, in questo senso, fu anche l'azione mediatica della Casa che in quegli anni puntellò con campagne davvero incisive la vendita dei propri modelli, entrando anche nel fervido immaginario dei futuri clienti in erba.

La BX ci accompagnò fedele anche per tutti i '90, lasciando, però, molto spesso la grande ribalta ad altre automobili; certamente, si creò un posto speciale nel cuore di noi Citroënisti cresciuti in quegli anni.

Oggi, molti dei desideri che allora popolavano la mente di bambino, riposano paciosi nel mio garage, divenuti passione vera ed adulta; tra questi, da poco, posso ammirare anche la mia nuova BX TZS Automatica del '90.





Cercavo da qualche tempo una BX e come sempre è accaduto con le mie Citroën, è lei che ha trovato me; questo ritrovamento è stato particolarmente fortunato, visto il chilometraggio, certificato, davvero esiguo (68.000 chilometri) e la rarità del cambio automatico presente nel modello.

La BX, appartenuta ad un solo proprietario, era ricoverata in un'officina da circa un anno e mezzo a causa della sua scomparsa; i familiari, realmente interessati alla sua sorte (e per una volta, molto meno al vile denaro...), mi hanno affidato la cura ed il mantenimento di quella che per loro è molto più di una semplice automobile.

Non capita spesso ed è un ulteriore valido motivo per preservarla nel migliore dei modi.

Dopo la sostituzione completa delle sfere, dell'LHM ed un piccolo tagliando generale (la distribuzione era stata fatta dal vecchio proprietario poco prima di rimassarla), mi sono rituffato nel mondo BX.

Questa Citroën risulta essere estremamente godibile, anche nelle strade moderne, grazie alla sua assoluta morbidezza ed agilità; il cambio automatico che pur toglie, personalmente, un po' di piacere alla guida risulta particolarmente "pastoso" e comodo nel traffico cittadino. La corretta e puntuale manutenzione sempre eseguita in questo esemplare, hanno permesso di apprezzarne intatte le caratteristiche a distanza di ventidue anni dall'acquisto.

Quando mi siedo e impugno il monorazza godendomi l'accogliente abitacolo, ancora intonso, entro immediatamente in simbiosi con emozioni e ricordi di un'epoca a me particolarmente cara; il pezzo giusto alla

radio e qualche strada di campagna particolarmente evocativa, unitamente all'efficacia di un impianto idraulico sempre curato, rendono la guida della BX un vero piacere per i sensi.

Così, qualche giorno fa, ritornando a casa dal lavoro, al volante della mia "Vittoria" (così ho chiamato la BX), ragionavo su quello che avrei potuto scrivere per festeggiare adeguatamente i trent'anni di questo importante modello; "potrei parlare delle motorizzazioni, delle differenze tra prima e seconda serie, delle parsimoniose Diesel o delle performanti 19 GTi.

Non vorrei dimenticare nemmeno le 4TC, veri animali da corsa a trazione integrale, nati per il Gruppo B del mondiale Rally".

D'improvviso, però, mi è tornato alla mente il famoso ritornello di uno spot Citroën, che molti di noi senz'altro avranno visto almeno una volta: "J'aime, J'aime, J'aime!" mi sono canticchiato sorridendo e guardati gli Chevron rossi sul mio monorazza sono tornato a godermi la strada, senza pensieri.

Il modo migliore per descrivere una vera Citroën.

Auguri BX, En Avant!





IO E LEI: VENT'ANNI INSIEME

Di Maurizio Baiocchi

Premessa: nei vari articoli scritti per questa ed altre pubblicazioni "Citroënistiche", di solito su temi storici o cronaca di eventi, raramente ho trattato argomenti autobiografici.

Questa volta, il compimento dei due decenni passati inSieMe alla beneamata SM mi paiono un'occasione particolare che merita di essere raccontata, sperando di non annoiare i lettori.

Buona lettura.

Sin da piccolo ero attratto da auto vere e "macchinine", che nel periodo dei primi anni settanta offrivano un panorama ampio e interessante, specie a-

gli occhi dei ragazzini dell'epoca.

Tra i modellini con cui giocavo, ricordo di aver avuto (forse per breve tempo, prima di finire distrutta o dispersa) anche la Citroën SM della Corgi Toys, color "malva" con tre aperture e ruote veloci, auto che già mi aveva colpito per averla vista in un album di figurine Panini dedicato all'automobile, e soprattutto per averne vista una vera, nelle strade della mia città, color brun scarabée, con il suo impressionante frontale con la "vetrina" ed i sei fari (questo esemplare esiste ancora, pur se ora è bianco).

All'inizio degli anni ottanta, oltre che alle auto di serie e di Formula 1, cominciai ad interessarmi ad articoli e pubblicazioni sulla storia dell'auto e modelli storici, in particolare le Citroën, anche in virtù del fatto che la prima macchina con cui cominciai a guidare, appena presa la patente, fu una CX (vedi articolo "Ricordi di una CX", apparso sul numero 11 dell'ottobre 2007 di questa pubblicazione).

Una delle prime riviste a trattare l'argomento fu *Auto Capital*, che nel numero di settembre 1985 dedicò un articolo alla SM (in realtà ripreso in buona parte dalla rivista francese *Auto-Moto Rétro* di due anni prima) dal titolo: "Sangue Misto", che fece scattare la molla di un crescente interesse verso questo modello.

Anche *Ruoteclassiche*, in uno dei primi numeri (il numero 8 del





giugno 1988), le dedicò un articolo storico "La Citroën per supervip" ed una prova su strada con rilevamento delle prestazioni, dal titolo "Planare in curva a 200 all'ora".

Oramai la passione verso la SM era maturata: iniziai a raccogliere documentazione su questa vettura, e, complice il periodo di crescita dell'interesse generale dei media verso le manifestazioni di auto storiche che portò alla fine degli anni ottanta ad un vero e proprio boom con impennata delle quotazioni, cominciai davvero a pensare se prima o poi ne potessi davvero acquistare una.

L'occasione per l'acquisto maturò nel 1991, un'epoca che ormai pare così remota e diversa dalla realtà di oggi.

Un breve *flash-back* può servire per ricordarci come eravamo allora: a gennaio di quell'anno scoppiò la prima guerra del Gol-

fo, dopo la caduta del muro di Berlino di due anni prima si dissolse l'Unione Sovietica e venne sciolto il Patto di Varsavia, in Italia vi era il settimo Governo Andreotti e Presidente della Repubblica era Francesco Cossiga, l'Italia divenne (con qualche artificio contabile) la quarta potenza economica del mondo superando per PIL Francia e Gran Bretagna, e, per la vita quotidiana, pagavamo ancora con le care vecchie Lire, usavamo solo i telefoni fissi... o le cabine (i cellulari erano di là da venire), ed internet era una parola ancora senza alcun significato...

In questo panorama, spinto dall'entusiasmo giovanile e grazie alle prime disponibilità economiche, maturò l'incontro con quella che sarebbe divenuta "la mia SM".

Dopo aver visto un altro esem-

plare (in buono stato ma con un foglio complementare un po' troppo pieno di ipoteche), vidi su un giornale locale l'annuncio di un signore di un vicino paese della provincia di Pesaro, che metteva in vendita una Citroën SM.

Il 23 giugno 1991 (giorno della 24 Ore di Le Mans, vinta quell'anno dalla Mazda a motore rotativo) andai a visionare questa SM, che appariva in buono stato di meccanica e carrozzeria, nell'elegante livrea "vert des tropiques" (AC 525, pur se è un blu metallizzato), ma con gli interni in tessuto ocra rovinati dall'uso e dal sole.

Una particolarità che la vettura ha sin dall'origine sono le strisce paracolpi laterali all'altezza della linea di cintura, accessorio after-market piuttosto diffuso all'epoca specie sulle SM versione U.S.A. ed anche su altri modelli Citroën, e che si rivelarono



in seguito piuttosto utili per salvare le fiancate dal passaggio negli stretti cancelli di casa.

La prova su strada rilevò un motore pronto e potente, ed una complessiva funzionalità regolare.

"Accecato" dalla passione che fece superare i dubbi e le ponderazioni razionali, conclusi l'acquisto ad un prezzo probabilmente superiore al valore reale dell'esemplare, pur se il proprietario avrebbe prima fatto alcuni lavoretti.

Prima che la macchina fosse pronta, una curiosa coincidenza: durante una memorabile vacanza estiva in America, a San Francisco vidi nientemeno che una SM americana, bianca e con i fari tondi.

Quasi un segno del destino a conferma della decisione d'acquisto già assunta.

E così, il 9 novembre 1991, ritirai la SM, che ha numero di telaio 00SB5118 (e risulta quindi costruita a settembre 1971) e numero di motore 105.385, con il contachilometri che segnava circa 93.000 chilometri, quasi certamente originali, come documentato dal libretto dei tagliandi, regolarmente eseguiti dal primo proprietario della provincia di Roma almeno fino a circa 60.000 chilometri.

In quel momento, non pensavo certo che stava cominciando un'avventura che, vent'anni dopo, continuava ancora insieme a "Lei" (il femminile è d'obbligo, essendo l'automobile, come stabilito agli albori della motorizzazione da Gabriele D'Annunzio, indubbiamente *femmina*).

Appena portata a casa, quando mia madre vide lo stato degli interni disse "ma è proprio una *Carolina!*", e da allora questo affettuoso soprannome, ad indicare che era un po' malmessa e bisognosa di cure, è rimasto a

identificare famigliarmente la SM.

In effetti, quasi da subito, iniziarono i vari lavori di restauro e di rimessa in ordine: oltre al previsto rifacimento degli interni fatto ad inizio 1992, con una partita di tessuto originale ed una ottima riuscita complessiva e rispetto dell'originalità (ancora oggi gli interni paiono pressoché nuovi), i primi interventi riguardarono il rifacimento dell'impianto elettrico, la sostituzione dell'impianto di scarico piuttosto corroso, e la normale sostituzione dei liquidi, filtri, candele, ecc..

Negli anni, fu sempre eseguita la regolare manutenzione, ordinaria e straordinaria, sostituendo progressivamente o revisionando pressoché tutti i componenti meccanici e pezzi di usura: sfere, pompa HP, tubi idraulici e dell'olio, alternatore, compressore condizionatore, radiatore acqua e olio, dischi e pastiglie freni, pneumatici, montaggio (sin dal 1994) dell'accensione elettronica Lumenition, ecc..

Gran parte degli interventi furono eseguiti da una storica Officina Citroën della città, dove già mio padre portava prima la DS e poi la CX, e poi le successive Xantia, Saxo e C5.

Due furono i "grandi lavori" di meccanica che si resero necessari ed opportuni: nel 2001 (a 121.800 chilometri), dovendo sostituire la frizione smontando la meccanica, fu l'occasione per mettere mano anche al motore, cambiando le "famigerate" catene di distribuzione e relativo tendicatena, ma restando fedele al meccanismo d'origine.

Più recentemente, nel 2010 (a 149.000 chilometri) la SM fu portata da uno dei pochi veri

specialisti italiani della SM, per una serie di lavori di manutenzione straordinaria, che altri non erano stati in grado di fare: pulizia e revisione carburatori, regolazione valvole, fase e tensione catene secondarie, sostituzione bicchierini albero a cammes, ingrassaggio generale, pulizia serbatoio e vano motore, ecc.. Dopo questa serie di lavori, il comportamento della vettura risultò subito migliorato.

Tali interventi di manutenzione, hanno permesso un uso regolare della vettura, senza particolari interventi "bloccanti" di motore o idraulica (se non qualche "noia" da componenti accessori), dimostrando che la SM, se ben curata e mantenuta, sa essere una vettura affidabile ed adatta per lunghi viaggi autostradali, che sono poi il suo terreno migliore.

Oggi il contachilometri segna circa 152.000 chilometri: quasi 60.000 chilometri in vent'anni sono un buono score, a conferma del principio che la SM (come poi gran parte delle auto storiche) va usata senza timore e con regolarità per garantirne il buon funzionamento, e che così può raggiungere tranquillamente anche chilometraggi elevati in tutta sicurezza.

Usata "*comme il faut*" e con regolarità per due decenni, l'auto si permea di una "patina di antico" e di vissuto, che a mio avviso non stona affatto in un veicolo storico, e differenzia gli esemplari realmente vivi e perfettamente funzionanti da quelli "più nuovi del nuovo", che spesso, proprio perché troppo perfetti, finiscono per essere solo *auto-immobili*.

Detto degli aspetti "meccanici" della vettura, è da raccontare dell'utilizzo che se ne è fatto in



questo tempo e di tutto ciò che di piacevole e gratificante ha comportato.

Dai primi, prudenti, giri nei dintorni (nelle strade e nelle ore di minor traffico... se non pioveva) per scoprirne le particolarità della guida "a punta di dita" (*Diravi oblige*), ai viaggi a lungo raggio degli anni successivi, l'uso della SM si è gradualmente evoluto, mantenendo l'oculatazza richiesta dall'impiego di un'auto storica nel traffico odierno, ma non disdegnando qualche "tirata" per far girare allegro il motore Maserati, e non è mancata neanche qualche occasione per girare in alcuni autodromi, con grande divertimento pur se la SM non è una macchina da pista.

Ciò ha consentito di apprezzarne le straordinarie caratteristiche

generali e le doti di confort, tenuta di strada e sicurezza peculiari della Marca e del modello, il tutto nel contesto di una "totally new driving experience" (come titolava la rivista *Road Test* dell'aprile 1972), che davvero elevavano la SM ben oltre il livello di gran parte delle altre vetture dell'epoca, e la contraddistingue ancor oggi, facendo passare in secondo piano qualche inevitabile "difettino" che anche la SM, come tutte le auto, ha.

Ma soprattutto l'uso della SM ha portato a conoscere ed entrare nel mondo dei Club degli appassionati di auto storiche e delle relative manifestazioni, la cui successiva frequentazione ha portato nuovi rapporti umani di conoscenza ed amicizia

che durano da lungo tempo e si sviluppano oltre la vettura in sé.

L'avventura personale della SM si è infatti sviluppata parallelamente con i "grandi momenti" della storia dell'*SM Club Italia* (fondato nel 1988), a cui aderii sin dal 1992, e di cui ebbi il piacere e l'onore di diventare in seguito Presidente per due mandati, dal 1998 al 2004, in un ciclo ricco di soddisfazioni e risultati positivi da annoverare davvero tra i "migliori anni della nostra vita" (si veda in merito l'articolo "*SM Club Italia: già vent'anni*" pubblicato su *Le Citroën* numero 1/2008).

Tra i tanti raduni e manifestazioni a cui si è partecipato con "*la Carolina*", alcuni hanno una valenza ed un ricordo particolare:

- il Raduno Europeo SM di Parma 1992, il primo in assoluto a cui



abbia partecipato ed in cui, da debuttante, tutto mi parve magnifico;

- l'evento sulla pista di Vairano del 1999, promosso da Citroën Italia e Ruoteclassiche, il primo da Presidente del Club e con ben 25 SM che giravano in pista;

- il grande raduno di Monselice 2003 con la presenza di Robert Opron e di oltre 70 Citroën dei modelli disegnati da questo grande stilista;

- i due I.C.C.C.R. di Interlaken 2004 e Vallelunga 2008, vere grandi feste per tutti i Citroënisti più appassionati, tra migliaia di vetture provenienti da tutto il mondo.

Merita ricordare che nella sua carriera ventennale "la mia SM" ha avuto l'onore anche di un articolo sulla rivista *Auto* (nel nu-

mero di novembre 1998, con gli scatti realizzati in pista a Imola, nella giornata conclusiva del Raduno Internazionale SM di quell'anno, svoltosi a Siena), dal titolo "Tappeto Volante".

Articoli di questo tipo, in un'epoca in cui le fonti informative sul web erano agli albori e non c'erano ancora i forum-Club, hanno costituito utili strumenti per far conoscere la storia e le caratteristiche della vettura al grande pubblico dei lettori di una rivista generalista.

Oltre ai raduni in sé, la passione per la SM e l'attività per il Club hanno portato negli anni ad una serie di attività collaterali e di frequentazione anche del più ampio "indotto" dell'ambiente: le lunghe e "infuocate" riunioni del R.I.A.S.

C. (dalla fase costituente all'apogeo pre-I.C.C.C.R.); i piacevoli viaggi a Parigi (finché si è potuto...) per le visite a *Rétromobile* e le partecipazioni (ben sei) alle annuali riunioni della "*Federazione Internazionale dei Clubs SM*"; la conoscenza ed i frequenti ed amichevoli contatti con diversi membri dell'*SM Club de France*, che, insieme alla lettura di libri e pubblicazioni d'oltralpe, hanno anche consentito di mantenermi allenato con la conoscenza della lingua francese.

La passione per la SM comprende parallelamente anche la ricerca e conservazione di libri e riviste sul tema, oggettistica varia ed, in particolare, un'ampia collezione dei modellini della SM (e non solo) di tutte le varie marche produttrici, versioni, colori,





via via ampliata con esemplari anche rari trovati nei mercatini specializzati in Italia, Francia e ora anche su E-Bay.

Tra la documentazione SM, ha un significato particolare poter annoverare il libretto di uso e manutenzione autografato da entrambi i protagonisti della creazione della SM: Robert Opron per lo stile e l'ingegnere Giulio Alfieri per il motore, che sono stati presenti in varie occasioni della storia del Club.

Tutto quanto qui raccontato circa il percorso compiuto in questi vent'anni inSieMe, porta inevitabilmente ad essere un cultore ed un appassionato "duro e puro" della SM, ed un collezionista "monomarca" orientato al "monomodello" nonché, direi, "trascinatore e pratico" (sul significato di questi concetti, che sono uno stimolo a riflessioni e valutazioni individuali, si vedano gli

Editoriali dei precedenti numeri 18 e 19 di SpaCXzio).

Ciò comporta inevitabilmente un certo approccio personale, anch'esso evolutosi nel tempo, all'auto storica ed al modo di intendere e di vedere le cose nell'ambito del settore e dell'esperienza associativa della vita di Club, che può anche non coincidere con quello di altre tipologie di soci o proprietari della stessa o altre vetture storiche.

Oltre al Club SM, mi iscrissi anche al locale Auto Club Storico Pesaro, dedicato al pilota Dorino Serafini, aderente all'ASI presso cui feci nel 1997 la omologazione della SM (il commissario ASI era il noto giornalista Elvio Deganello); con questo Club, ben gestito e con un gruppo di lavoro competente ed affiatato, partecipo ugualmente ad alcuni eventi a livello

locale ed agli incontri sociali.

Dopo vent'anni insieme, la SM è una *charmante Madame* quarantenne che gode di ottima salute, e potrà certamente continuare ad essere usata ancora per lungo tempo, almeno finché sarà possibile.

Ma, da quel lontano 1991 il quadro macroeconomico e sociale dei giorni nostri è cambiato, e sicuramente non in meglio, con effetti anche sulla situazione personale, attuale e forse futura. Certamente la SM è stata per me, da appassionato, la prima, l'unica e probabilmente l'ultima auto storica, accompagnandomi per un lungo periodo della vita.

Nel continuo divenire dello scorrere del tempo in cui tutto passa e tutto cambia, la SM, Lei, resta...



SMMONTREAL

Di Alberto Flisi

Citroën SM contro Alfa Romeo Montreal: duello di vertice anni '70.

La voglia del confronto, alimentata dai miei ricordi di possessore di entrambe le vetture, così particolari e personali, è stata recentemente acuita da un amico del Club SM, che me l'ha suggerito.

Non posso certo dire che questo suggerimento abbia trovato qualche particolare resistenza, dentro di me: sono da sempre cultore del Marchio del Biscione ma anche, sia pur da minor tempo, di quello del Doppio Chevron.

Ebbene, questo accostamento tra le due ammiraglie sportive evidenzia più che mai la loro

anima affatto diversa, pur nel tentativo, comune a entrambe, di raggiungere l'eccellenza.

Qualche cenno alla genesi, già essa radicalmente differente, di queste due bandiere a quattro ruote, a questo punto non guasterà.

Partendo con l'Alfa, e sempre col proposito non cadere nel risaputo e nell'ovvio, si può ben dire che la Montreal nacque per caso.

L'esposizione del prototipo alla mostra del 1967 nella città il cui nome battezzò l'auto, altro non era che un ballon d'essai.

Certo, Bertone poi con questa creazione fece onore allo stand in cui fu esposta, dato che il tema era "la massima aspirazione dell'uomo in fatto di

auto" o qualcosa del genere.

Ma la realtà è che l'Alfa Romeo fu sorpresa dal successo di pubblico, e che fu a causa di questo che decise di mettere in produzione una derivata, senza sapere bene quale motore metterci dentro.

Solo in seguito, e con lentezza (troppa lentezza!) si decise a montare un V8 derivato da quello 2000 della 33 da corsa.

Ecco, qui, se vogliamo, un punto di contatto con la SM c'è: anche i francesi, all'atto della ideazione della SM, non avevano ben chiaro che motore darle.

Il V6 Maserati fu il rapidissimo frutto di un progetto dell'ingegnere Giulio Alfieri, interpellato dalla Casa francese, subito dopo essere entrata in possesso del glorioso Marchio italiano.

Ma la differenza c'è: l'Alfa Romeo non era, inizialmente, intenzionata a realizzare una vettura sportiva alto di gamma.





La Citroën sì.

Tirem innanz.

Il carattere delle due vetture rispecchia la profonda diversità "filosofica" tra le due Case.

La missione dichiarata della Citroën per la SM è semplice, impegnativa e priva di compromessi: mostrare al mondo la sua superiorità tecnologica (ricordiamoci che i musi gialli erano ancora di là da venire), offrendo una vettura che consenta di marciare tutto il giorno sul filo dei duecento orari in pieno comfort e, come non bastasse, in piena sicurezza e con facilità di guida.

Una sorta di divoratrice d'asfalto delle lunghe tratte autostradali, quindi.

Per centrare questo ambizioso obiettivo come sempre alla Citroën non si fa risparmio della migliore tecnologia disponibile; e al diavolo se l'auto risulterà quanto mai complicata!

Quel che conta è il risultato e ribadire che meglio della Citroën, per quel tipo di obiettivo, non c'è nessun'altra auto al mondo.

Punto.

La Montreal invece non ha particolari missioni da svolgere, perché, come abbiamo detto prima, è nata quasi per caso.

La parte del leone la fa lo splendido V8, pronto, potente, grintoso, generoso e, soprattutto, con un minaccioso grugnito che, già al minimo, incute soggezione e fa intuire le sue intenzioni.

Niente di paragonabile, bisogna ammetterlo, propone la SM.

Non è solo questione di cavalli, di tempi di accelerazione e di ripresa (molto simili invece le due velocità massime).

E' proprio questione di goduria pura nell'utilizzo, che il V8 Alfa ha (onore, ancora una volta, al

grande progettista Giuseppe Busso) e che il pur ottimo V6 Alfieri, di raffinato disegno, non è in grado di offrire, tarpato com'è dall'eccessivo peso della SM, e comunque privo di un suono davvero coinvolgente.

Gli interni.

Quello della SM ultramoderno, quasi da astronave, ben poco ha di convenzionale.

Però può ospitare quattro persone.

La Montreal se lo sogna.

La milanese sfoggia in compenso un cruscottone alquanto bizzarro (già, forse più bizzarro e originale di quello della SM, è tutto dire!) pieno zeppo di strumenti utili, a patto che si riesca a consultarli davvero tutti, visto il modo poco ortodosso con cui sono sistemati.

Al capitolo "cambio" la SM presenta una soluzione "neutra", senza infamia e senza lode, potremmo dire.

La milanese invece ha un eccellente cambio ZF, con prima in basso a sinistra, di manovrabilità secca e sincronizzazione perfetta (a caldo).

Nel comportamento su strada, a parte le prestazioni pure e la magnifica "mascolinità" del suo V8, la Montreal deve cedere il passo alla francese (come d'altronde devono fare tantissime altre vetture, prima e dopo la SM).

Non esiste, semplicemente, sulla faccia della terra, in quegli anni ma anche dopo, un'auto che offra, contemporaneamente, la tenuta di strada, il comfort e la sicurezza della SM, su ogni fondo e con qualsiasi tempo atmosferico.

La Montreal eccelle, sì, in tenuta di strada e frenata (quattro dischi tutti ventilati non sono

uno scherzo), ma solo sull'asciutto e su strade non troppo accidentate.

D'altronde, con un retrotreno a ponte rigido, preso in prestito dalla 1750, fa quello che può.

Ma già...

Non ho ancora parlato della linea esterna delle vetture!

Che dimenticanza... o no?

Probabilmente questo ritardo nell'affrontare per ultimo il discorso estetico è dovuto al mio inconscio desiderio di illustrare prima la sostanza, poi la forma.

Ma in questo caso ho torto, perché, in entrambe le nostre due contendenti, la forma è sostanza.

Nella SM la forma deriva, molto semplicemente, dalle assolute convinzioni tecniche della Casa francese, ne è un logico risultato.

Piace?

Non piace?

Alla Citroën non si pongono queste domande, in prima battuta.

La SM non nasce per stupire, ma poi stupisce eccome!

Solo che lo fa per seconda intenzione: la linea è così perché DEVE essere così.

Nessun compiacimento estetico, nessuna ricerca di effetti speciali.

Solo la fredda, rigorosa, alteziosa logica portata avanti in modo magistrale da Robert Opron per conto del Bureau d'Etudes.

L'italiana no, non è così.

La linea è riuscita e con eccellente proporzione di volumi, intendiamoci: Marcello Gandini, per Bertone, aveva da poco disegnato una certa Miura... e qualche tratto la ricorda.

(E, coincidenza, in anni successivi la BX per conto di Citroën NDR).

Ma barocchismi e ridondanze non mancano, e furono puntual-



mente riscontrate dalla stampa di allora.
Al giorno d'oggi risultano più "digeribili".

Tralascio, volutamente, argomenti stucchevoli, come l'affidabilità complessiva o il valore di mercato odierno.

In questa sede, di confronto serrato e "romantico", semplicemente non ho voglia di parlarne.

Concludendo?

Concludendo... niente!

Non c'è niente da concludere, da sintetizzare, da semplificare. Due creature di due scuole diverse, a loro modo indimenticabili.

Non ce n'è una meglio o peggio dell'altra.

Stilando una classifica si farebbe cosa volgare.

A questo punto uso un francesismo perché proprio ci vuole: "Chapeau" a entrambe!

LE "MEDIE"

Di Roberto Azzena

Lo stesso termine che le definisce è già di partenza abbastanza anonimo, se poi vi uniamo lo strapotere che le "ammiraglie" hanno nell'immaginario collettivo e la simpatia che le "bicilindriche" (per gli altri Marchi diremmo "utilitarie") ispirano non risultando seconda alla loro popolarità, ecco che le "medie" si ritrovano inesorabilmente schiacciate in una sorta di limbo del Citroënismo storico, certificato, non bastasse, da quotazioni nel borsino del collezionista davvero ingenerose.

Resta a questo punto doveroso domandarsi se tanta apparente mediocrità sia lo specchio di una situazione reale o non un piccolo ingiusto scherzo del destino, quasi un marchio di

classe impossibile da cancellare.

Sicuramente falsa la prima asserzione, altrettanto inesorabile la seconda considerazione.

Così GS/A, BX e, seppur in modo differente, Xantia, continueranno ad essere largamente sottovalutate nonostante i loro immensi ed innegabili meriti.

Per alcuni ci sono poi i non meno importanti valori affettivi, quei ricordi che colorano e definiscono una vita attraverso immagini, odori, sensazioni tattili e aneddoti, che ci legano indelebilmente ad un preciso periodo del nostro percorso terreno.

Cominciamo col dire che la mia prima Citroën fu una GSA!

Vi basta per capire che per me una "media" non sarà mai tale? Giovane programmatore squattrinato di una famiglia disastata,





dovetti passare, tornando a riferimenti danteschi, dal purgatorio di ben due FIAT in un drammatico progredire da 126 a 127 (!), prima di poter chiedere un prestito a una zia ricca, avendo qualche ragionevole certezza di restituzione, per coronare il sogno idropneumatico.

La trovai su un annuncio di Secondamano rigorosamente cartaceo (Internet allora era ancora ben al di là dal venire) presso un concessionario di Opera, triste periferia dormitorio del milanese, sede di un noto carcere, pronta ad illuminare il grigiore che la circondava e le mie attese di innamorato.

Diciamo che non era esattamente in condizioni da concorso, ma nella sua livrea verde smeraldo con interni in tinta, parliamo di una versione Pallas, mi parve la più meravigliosa delle creature su quattro ruote.

La resi in qualche modo più che presentabile e, dopo aver ri-

schiato un'intossicazione dopo il primo rientro a casa a causa di uno straccio che era stato messo in un tubo del motore per coprirne il buco, me la godetti (spendendoci man mano dei bei soldi, ovviamente) per quasi tre anni buoni.

Il ricordo indelebile è il primo viaggio che feci per le vacanze estive con colei che ora è mia moglie, verso la Puglia.

Morale, partenza da Monza e arrivo ad Ostuni con UNA SOLA pausa per ovvi motivi fisiologici, giuro che non riuscivo a smettere di guidare e di farmi cullare dalle idro, non mi pareva vero!

Quasi svenni una volta sceso all'ingresso del campeggio e ci vollero un paio di giorni per convincere le mie gambe che la loro posizione naturale fosse quella a ginocchia tese e non piegate, così nel ritorno decisi di non bruciare in una volta sola le già scarse possibilità che

avevo di conservare al mio fianco l'anima pia che mi aveva sopportato all'andata, assaporando con meno frenesia le morbide gioie dell'LHM.

Una "media"?

Ma non scherziamo, per favore!

Un comfort stellare, quattro freni a disco (presenti fin dal debutto sulla progenitrice GS), un cruscotto spaziale, sospensioni idropneumatiche, una silenziosità di marcia e una tenuta di strada che certi Marchi nordici non sarebbero riusciti ad ottenere nemmeno nei loro modelli di alta gamma.

Per l'epoca, una mini-ammiraglia, altro che media e media.

Con una media mica ti spari 10-00 e passa chilometri arrivando a destinazione fischiettando.

La verdona concluse ingloriosamente la sua breve storia con un danno grave al famigerato albero a cammes, che per un prossimo sposino, sempre squat-



SPACXZIO



trinato e con auto della ditta offerta su un piatto d'argento, rappresentava un costo inaffrontabile.

Allora non sapevo che prima di riassaporare quelle magnifiche sensazioni, ci sarebbero voluti diversi anni.

Il ritorno di fiamma non poté essere più romantico, perché... mi apparve in sogno!

Già, non sto esagerando, ma dopo il triste periodo che mi aveva costretto a poggiare il fondo schiena su orrende panche teutoniche, passando da un esaurimento nervoso causa stress da lavoro e da traffico, ovvero i tre anni a seguire pieni di sole motociclette, una notte sognai.

Sognai di essere in viaggio con le mie terga che affondavano in un morbido tessuto, la schiena

rilassata che non sentiva buche e sobbalzi e... quell'ondeggiamento!

Era lui, solo lui può, solo l'LHM trasmette quelle vibrazioni ipnotiche, solo le idropneumatiche ti annullano l'effetto dell'attrito sull'asfalto, solo le sfere verdi sono capaci di tali magie.

Era ora di tornare su quattro ruote e cinque sfere, poche storie.

Ai tempi della GSA, il mio responsabile, oltretutto di origini francesi, era proprietario di una meravigliosa CX TRD Turbo 2, che mi aveva anche prestato per una settimana rendendomi un uomo estremamente felice, ma le mie finanze non erano ancora pronte per tentare l'abbordaggio a d

un'ammiraglia, così la scelta cadde su ciò che più vi si poteva avvicinare.

La mia prima BX fu dunque una splendida 16 TRS rossa fiammante, con tanto di impianto GPL, aria condizionata, servosterzo, sedili anatomici e quattro vetri elettrici.

Con tutto il rispetto per la GSA, i tempi avanzavano e tutto quel ben di Dio di optional, uniti alle solite impareggiabili caratteristiche già presenti sulla verdona, mi fecero sembrare al volante di un Luna Park ambulante.

Ricorderò sempre la prima curva affrontata con l'abitudine a dover manovrare sterzi a massima demoltiplicazione: per poco non feci un doppio testacoda!

La magia del tastino col fiocco di neve, poi, mi fece sentire real-



mente in paradiso, anche perché l'acquisto avvenne nella torrida estate milanese, quando la capottina della mia Dyane era perennemente riavvolta su se stessa.

Certo, la BX alla sua uscita mi aveva un po' disorientato, avendo abbandonato le morbide curve di giessistica memoria, per abbracciare le spigolosità caratteristiche degli anni '80, ma la linea rimaneva incredibilmente filante e tipicamente e incontrovertibilmente Citroën.

Nulla, insomma, rispetto a ciò a cui avremmo dovuto abituarci qualche anno più avanti.

Nel frattempo la buona Dyane stava segnando il passo per le nuove, direi anzi nuovissime, esigenze familiari e lavorative, così la 16 TRS fu clamorosamente affiancata da una gemellina rossa, ma assai più umile, una "basissima" 11.

Versione che vista con gli occhiali della modernità fa un po' sorridere, ma soluzione che moltissimi rimpiangono o che, più coraggiosamente, sono addirittura andati a ripescare!

A parte che oggi quel tipo di cilindrata è praticamente scomparso, trovatemi una corrispondente "utilitaria", perché quei metri cubi non possono nemmeno far catalogare la BX 11 come "media", con tanto spazio, comfort e sicurezza quali offriva la piccolina all'epoca.

Certo, il motore era lo stesso che alimentava le versioni più spintarelle della Visa, e su quel po' po' di stazza di certo non consentiva partenze brucianti, ma bastava sapere per cosa servisse un tale tipo di auto per non rimanerne delusi, anzi.

Costi di gestione ridicoli e il viaggiare da gran signori di stile idropneumatico: scorrete il listino Citroën attuale, trovate il modello di ingresso in idrattiva (ora si

chiamano così) e poi fatemi sapere se la BX 11 vi fa sorridere ancora...

Manco a dirlo, la 11, anche lei rigorosamente a GPL, fece un uso straordinario e molto impegnativo, dato che la utilizzai per i miei giri di consegne notturne, spremendola in modo indecoroso.

La 16 TRS, purtroppo, si rivelò invece non troppo ben tenuta in precedenza e mi faceva diventare pazzo: a fronte delle sue meravigliose caratteristiche, che rimanevano impareggiabili quando decideva di funzionare tutta e per un po' di chilometri, c'era un ritorno di bile che decretò la fine del periodo "Double Rouge BX".

La 16 TRS fu sostituita questa volta con la mia prima ammiraglia, una CX Pallas del '78, un salto di qualità che si rendeva ormai necessario dopo aver assaggiato la meravigliosa agiatezza della mini-ammiraglia. Anche la 11 dopo un paio di anni arrivò al capolinea, ma con la medaglia al valore appuntata con pieno merito sulla livrea, tanto che fu acquistata dalla mia ormai ex società di consegne e continuò fino al totale sfinimento a rimanere in servizio.

Grandissima BX 11!

Il non c'è due senza tre prese la forma di una intonsa 14 RE color carta da zucchero con interni in tinta spaventosamente perfetti.

Divenne a tutti gli effetti l'auto di mia moglie, che se ne innamorò perdutamente, era una prima serie e la bellezza del suo cruscotto ancora futurista, abitudine che sciaguratamente non fu più ripresa dalla casa madre, mi resterà per sempre negli occhi.

La cilindrata era un perfetto compromesso fra il leggero sot-



todimensionamento della 11 e l'assetato carburatore della 16, fu utilizzata in ogni occasione possibile, dalla spesa a pochi metri da casa fino al viaggio in Sardegna con bici al seguito, dimostrandosi sempre all'altezza, come solo una "media" Citroën sa essere, mentre la sua pregiata sorellona ammiraglia si godeva gli agi di scorribande mirate al suo rango.

Purtroppo, chiudendo un po' il cerchio con l'iniziatrice GSA, il motore cedette inspiegabilmente in anticipo sulle nostre previsioni e la nostra ormai non più tenera età, coi suoi acciacchi artritici e cervicali conseguenti al suo inesorabile avanzamento, ci avrebbe condotto verso un'altra strepitosa ammiraglia da famiglia, una XM Break, che, detto per inciso, vinse di un pelo il ballottaggio delle SW proprio con la possibile quarta BX.

Cominciò quindi da quel passaggio di consegne in avanti, la piena esplorazione del mondo delle ammiraglie, ma è una storia che vi ho già raccontato.

Ma attenzione, non ho certo detto che quella delle "medie" sia finita: vi dice niente il nome Xantia?



SPAC XZIO



BUONO D'ORDINE

Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

CODICE ARTICOLO	QUANTITA' (MASSIMO 3)	TAGLIA	PREZZO COMPLESSIVO
Cappellino € 5,00			
Polo € 12,00			
Felpa € 16,00			
Gilet € 16,00			
Targa € 8,00			
Gagliardetto € 5,00			
		TOTALE	

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD).

Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.