Anno XV

SPACCXZIO

Numero 29

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2016 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Setteponti, 75/16 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

R.I.A.S.C.
Registro Italiano Auto Storiche Citroen

SPACXZIO

ANNO XV NUMERO 29
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.
Santo L.

Foto:
Baiocchi M.
L'Auto Journal
Ottone C. (copertina)
Santo L.
Siti Internet

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.
Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2016

Conflitto d'interessi: punto e a capo! ……3
Di Michele Lemme Direttore del R.I.A.S.C.

La Belle Helen(a) ……6
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

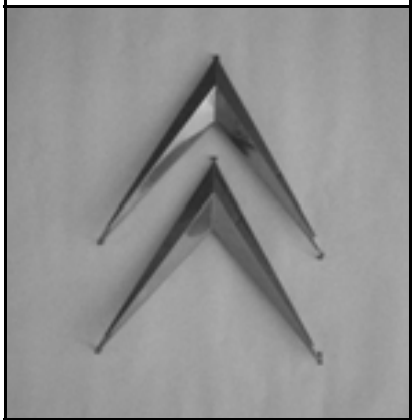
Intervista a Jean Paul …..8
Di Paolo Bortolussi

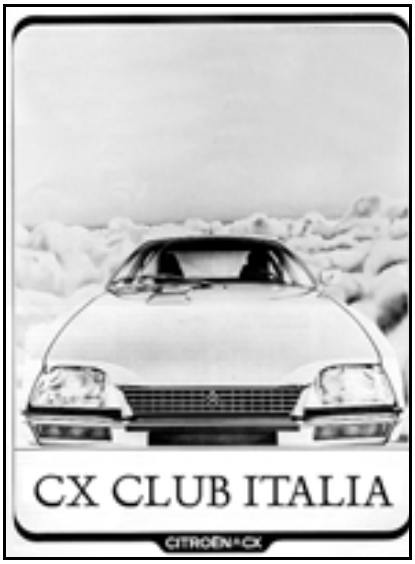
Le Citroën che hanno fatto flop ……11
Di Maurizio Baiocchi

Citroën Visa: invece dell'auto ……19
Di Leonardo Santo

Gruppo PSA: quasi tre milioni nel 2015 ……22
Di Roberto Azzena

Accessori ……24
A cura della Redazione





CX CLUB ITALIA
Club Aderente R.I.A.S.C.
Club Aderente A.A.V.S.

Consiglio Direttivo:
Presidente:
Camillo Cotti
Vicepresidente:
Maurizio Venturino
Segretario:
Silvia Volpe
Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:
Via Strozzi, 4
35020 Pernumia PD
Tel.:0429-779289
e-mail: info@cxclub.it
Indirizzo Internet:
www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it).
Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.

CONFLITTO D'INTERESSI: PUNTO E A CAPO!

Di Michele Lemme Direttore del R.I.A.S.C.

Capita che il ruolo che sto cercando di interpretare al meglio delle mie possibilità ogni tanto mi metta di fronte ad argomenti spinosi, ed apparentemente delicati.

***

Dico apparentemente poiché, altrettanto spesso, da delicati a prima vista, si trasformano solo in grandissimi ed inutili polveroni che non portano da nessuna parte.

Ho sempre pensato che quando si abbia qualcosa di importante da dire lo si debba dire, magari anche a gran voce; ho sempre altresì pensato però, che quando si intende puntare il dito contro qualcuno di specifico e ben determinato, beh allora la prospettiva cambia, poiché in tal caso la mira deve essere ben precisa: calibrata, ben a fuoco, e supportata soprattutto da circostanze, fatti e constatazioni, altrimenti il rischio è di fare brutte figure oppure di non arrivare né al cuore, né alla testa del lettore, che magari legge un lungo, bellissimo, stilisticamente perfetto articolo, però poi si domanda "ma cosa avrà voluto dire l'autore di preciso?".

"Chi era il bersaglio mirato delle sue critiche?".

***

Nel concreto, e vado al sodo, mi riferisco all'articolo apparso nello scorso numero di SpCXazio, a cura di Maurizio Baiocchi.

Tema decisamente delicato, da affrontare con le pinze.

Apparentemente però; e i lettori capiranno anche piuttosto facilmente il perché leggendo il seguito del mio editoriale.

***

Voglio partire dando prima di tutto una chiave di lettura mia rispetto a quanto letto.

Pur non avendo parlato direttamente con l'autore, ho avuto il privilegio di conversare a più riprese a tal proposito con la redazione della rivista, ergo parto da una base di discreto vantaggio.

***

Che nel mondo delle auto d'epoca il conflitto d'interessi sia presente potenzialmente quasi quotidianamente è una sacrosanta realtà e sfido chiunque a dimostrare il contrario.

Spesso, se non quasi sempre, la figura degli appassionati si mischia in modo ineluttabile con quella dei professionisti.

***

E' oramai prassi consolidata, e per quanto attiene al mondo dei Club R.I.A.S.C. e del R.I.A.S.C. stesso, dietro c'è una lunga storia che parte con gli inizi degli anni '90.

Tantissimi Club nacquero proprio in tale periodo, e guarda caso i fondatori erano professionisti del settore.

Erano periodi difficili, in cui questa passione era non solo riservata davvero a pochi fortunati, ma anche piuttosto potenzialmente pericolosa, non c'era internet, l'informazione scarseggiava, i ricambi venivano pagati come fossero oro colato, e così via.

***

Ecco, personalmente partirei con il presupposto che questo pezzo dell'autore sia da contestualizzare a quell'epoca.

Un articolo come questo di Baiocchi, scritto non oggi bensì allora, avrebbe, dal mio punto di vista, avuto un significato ed un valore enormemente più apprezzabile.

Tuttavia può essere interpretato come monito affinché non ritornino quei tempi bui, proprio nel delicato momento della costituzione della Commissione Tecnica.

("I componenti della Commissione Tecnica dovranno essere individuati a cura del Comitato dei Presidenti su suggerimento dei Responsabili di Sezione e, di norma, non dovranno essere titolari di imprese (auto officine, carrozzerie, tappezzerie), né operare, a titolo privato, nel settore ricambi, restauro, riparazioni, commercio di vetture storiche.

Qualora, per carenza di perso-

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.

R.I.A.S.C.

Registro Italiano Auto Storiche Citroën

nale, non fosse possibile ottemperare a tale normativa, potrebbero comunque fornire la loro consulenza senza però successivamente prendersi carico dei lavori di restauro onde evitare conflitti d'interesse".
Regolamento R.I.A.S.C., articolo 7).

***

Oggi come oggi, quando abbiamo addirittura figure nel nostro mondo di appassionati di vecchie Citroën – quelle vere – che cambiano magari 3 casacche in una giornata, tra Club, centro dati della Casa Madre, e Casa Madre stessa, siamo abituati a non stupirci più di nulla, ma anzi a considerare il conflitto d'interessi come appunto in premessa quasi una situazione oserei dire normalissima.

***

Alla luce di tutto quanto, ho sempre ritenuto che la differenza la facciano le persone e basta.
E qui – perdonatemi la franchezza – ci vado giù deciso, poiché un'altra occasione non mi si ripresenterà mai più, per cui non me la lascio scappare.

***

Mi occupo del R.I.A.S.C., mi occupo dei rapporti che i Presidenti (attenzione, leggere bene: solo i PRESIDENTI) hanno con il sottoscritto.
Sfido chiunque abbia a mente o sia stato testimone di un episodio dubbio e/o al limite della correttezza, che abbiano coinvolto uno dei Presidenti dei Club R.I.A.S.C..
Nessuno si farà avanti, e sapete perché?
Perché i signori Grosso, Cerreti, Cotti, Vertuani, Ottone, Bravi, Morgia, sono persone estremamente dedite alla vita dei Club che rappresentano, e malgrado certamente tutte più o meno in una posizione di ipotetico conflitto d'interessi quotidiano, hanno sempre svolto la loro opera in seno ai Club prima ed al R.I.A.S.C. poi, in modo assolutamente e puramente passionale e senza nessun secondo fine.

***

Li conosco bene tutti, ci lavoro per pura passione dall'anno 2008 in un modo o nell'altro.
Qualcuno ha rischiato persino delle proprietà personali per poter mettere in campo un mondiale I.C.C.C.R. (2008 - Roma) come R.I.A.S.C. ed a nome dei Club.
Hanno firmato accordi impegnandosi personalmente affinché tutto andasse in porto.
Ancora oggi, con l'entusiasmo di ragazzini sono pronti a mettersi in gioco a Fiere, Raduni, iniziative, solo per soddisfazione della passione e dei propri Soci.

***

Ecco su questo non accetto nessuna insinuazione, neanche di un minimo dubbio, da parte di nessuno: chi ha accuse da fare le faccia ora e punti il dito supportato da fatti, prove, circostanze ed argomentazioni

precise; altrimenti silenzio assoluto e lavarsi la bocca per cortesia.

***

Il R.I.A.S.C. è diventato in questi giorni qualcosa di davvero importante, ha assunto i connotati di quello che avrebbe dovuto davvero essere da tempo.
Mi hanno scritto in tanti per congratularsi con me.
Errore clamoroso: io non ho fatto altro che dedicarci un po' del mio tempo ed indirizzare la macchina nella giusta direzione di sviluppo.
Il R.I.A.S.C., fino ad un anno fa, è sempre stato tenuto e gestito da alcuni come una "Mercedes F.1" (ahimè, non possiamo dire Ferrari per quest'anno…), ferma nel cortile sotto casa a fare manovre, anziché correre in pista, cosa per cui è nata.

***

Finalmente i Presidenti hanno preso in mano il cosiddetto "sviluppo", le migliorie, hanno ritrovato la voglia di mettersi in gioco e di divertirsi.
E così moltissimi utenti.
Questo ci ha portato ad avere un nuovo Forum rinato, dei Raduni di Club 2016 spettacolari, un Raduno R.I.A.S.C. 2016 semplicemente unico ed indimenticabile, una nuova magnifica rivista "Le Citroën 2.0" (diretta tra le altre cose da un fuoriclasse del giornalismo d'epoca), e novità di questi giorni, la nascita della Commissione Tecnica il 16/17/18 settembre 2016, e un avvicinamento quasi definitivo all'ASI, il cui sigillo finale è solo ed esclusivamente a questo punto nelle mani del R.I.A.S.C..
Ecco, questo è oggi il R.I.A.S.C., questi sono i Club.

***

Tempo fa un ragazzo ad un Raduno organizzato fuori dai circuiti dei Club, a cui partecipai comunque più che volentieri, mi disse "Vedi che bello questo Raduno, è organizzato da semplici appassionati, senza secondi fini, senza bandiere di Club o R.I.A.S.C. o altro".

***

Rimasi colpito da tale affermazione, perché sinceramente penso esattamente l'opposto.
Penso in realtà che ritrovarsi per fare una serata o una pizza da condividere con altri amici sia una cosa bella, ma senza anima.
Ci si vede, si sta insieme, magari anche 200 macchine, ma tutto finisce inesorabilmente lì.
Non c'è l'ideale di tentare di costruire qualcosa insieme, non c'è spirito di squadra, non c'è un piccolo palazzo che cresce a vista d'occhio e manca quel senso di appartenenza che fa di tutti noi degli esseri quasi perfetti.

***

Sarà che forse ho sempre privilegiato i rapporti umani volti a creare qualcosa nel tempo, sarà che ho sempre amato gli sport di squadra, sarà che ho sempre adorato l'attivismo, in qualunque forma esso sia fatto, piuttosto che la critica fine a se stessa.
Certo non sempre va come si spera; io stesso ho preferito abbandonare recentemente un contesto di Club in cui non mi ci ritrovavo più in nessun modo ed in cui non mi quadravano troppe, troppe cose.

***

Ma continuo ad essere convinto che laddove ne esistano le condizioni, sia sempre un po' "speciale" poter condividere qualcosa da costruire con chi ha la tua stessa passione, e che magari non senza un pizzico di ambizione e fiducia in se stessi, possa durare nel tempo e rimanere un giorno nelle mani dei posteri come testimonianza preziosa di ciò in cui credevamo.

***

Ora tocca alla Commissione Tecnica, sarà il nostro fiore all'occhiello.
Sarà l'apertura a volti nuovi, e ragazzi giovani, con dietro i più esperti.
La nostra Commissione sarà il nostro punto di forza massima, ciò in cui tutti penderanno dalle labbra dei nostri Tecnici.
Sarà, di fatto, ciò che farà innamorare l'ASI ancor più di noi, anche se siamo già a buon punto nelle nostre "prove di coppia".

***

E, badate bene, se l'affiliazione sarà davvero fatta entro fine anno, sarà fatta con reciproca soddisfazione di tutti, e sarà davvero un rapporto paritetico.
Noi abbiamo moltissimo da imparare, è vero; ma qualcosa la possiamo portare anche noi in dote, statene certi.
E non sono solo numeri.
Forza caro vecchio R.I.A.S.C., a settembre la partita più importante della tua storia!

***

LA BELLE HELEN(A)

Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Quando il Direttore Responsabile di questa rivista mi ha invitato a scrivere un pezzo sulla LN in occasione del quarantesimo anniversario dalla presentazione confesso che ho avuto un attimo di smarrimento.
Cosa raccontare su di un'utilitaria che a metà anni settanta era già superata e della quale anche i Citroënisti hanno praticamente perso memoria?

***

Quante LN si vedono ai Raduni?
Praticamente nessuna, neppure ai Raduni internazionali.
Ci sono le Visa, le Ami Super, perfino qualche Axel esibita come curioso souvenir della Cortina di Ferro a ben vedere più sfizioso di una Trabant, mediaticamente abusata al tempo della cesura storica '89-'91 e quindi troppo iconica.

***

Ma la LN no.
Neppure la dignità di brutto anatroccolo, riservata semmai a cose buffe tipo la Bijoux o la M3-5, ma invece vera vergogna di famiglia, materica affermazione politica della forza finanziaria di Peugeot.
Il Leone Rampante entra a gamba tesa in Citroën e non ha intenzione di fare prigionieri.
Comanda lui e ha fretta di dimostrarlo con il colpo di teatro di prendere la sua vecchia Peugeot 104, non un successo strepitoso invero, e montarci su il 602cc. bicilindrico di 2CV, Ami, Dyane e Mehari.
Sacrilegio!
Accoppiamento innaturale e immondo che ha originato un turpe prodotto contro il quale nessun sortilegio contrario potrà mai avere successo.

***

Attenzione: le righe a seguire vanno lette di corsa.

***

Neppure Camillo Cotti in persona vestito come il prete dell'Esorcista potrebbe riuscire nell'impresa di liberare il demone Peugeot dal piccolo tenero bicilindrico Citroën.

***

Neppure se gridasse i suoi anatemi così forte da farsi sentire fino nell'Indiana o nel Connecticut, rovinando la prima orrida colazione a base di corn flakes e succo d'acero a rozzi allevatori di tacchini che continuano a ripetere "fanculo" oppure fino a Parigi, giusto perché non ci ho pensato prima, mentre annoiati assicuratori sorseggiano con fare blasé succo d'arancia e rosicchiano croissant in qualche caffè di Place de la Nation corteggiando le colleghe ormai vecchiotte.

***

Tratterò di LN in termini lusinghieri, lo farò, statene certi.
Ma non elencando ogni variante anno modello per anno modello come un filologo umanista e con la pazienza di un miniatore certosino, no signori non seguirò un modulo nerd e maniacale che preferisco riservare a discografie 45 giri di oscuri gruppi di psichedelia danese o come ho fatto in passato per i dossier CX magari rompendovi anche un po' gli zebedei, niente di tutto ciò.

***

Lo farò, ve ne sarete accorti, con scrittura beat e impeto giovanile che neppure Kerouac o Burroughs o quell'altro suonato ubriacone come si chiamava?
Ah!
Si, Ginsberg quello del Juke Box all'Idrogeno.

***

E forse mentre scrivo queste righe mi sta succedendo qualcosa, fino a poco fa avevo 51 anni, ma adesso mi sembra di averne 35, qualcosa non torna, l'orologio gira vorticosamente le sue lancette all'indietro, sto ringiovanendo, forse mi succede quella cosa del Faust o di Dorian Gray.
Insomma c'è tutta una letteratura colta, pop, fantascientifica, etero, gay, eccetera sull'argomento, chi sono io per schifarla?

***

Che si diceva?
Ah si, la LN, anzi no la LNA.
La LNA era una LN con il motore più muscoloso (che ridere!) della Visa sei e mezzo e io l'ho avuta, sapete, e quando avevo l'LNA i miei amici avevano la Golf GTi, ma li facevo fessi lo stesso perché io non avevo bisogno della Golf GTi per uscire con la ragazza più bella della spiaggia (Ba-Ba-Ba-Ba-Barbara Ann) mentre loro erano degli sfigatoni e manco col GTi riuscivano a rimediare qualcosa di solo vagamente materassabile, poveracci.

***

La mia LNA vert tamaris del millenovecentottanta lasciata fuori dai bagni "Paradiso Beach" con le luci accese e la telefonata "papà la macchina non parte si dev'essere ingolfata", "no sei tu che sei un coglione, a cosa pensavi quando sei sceso dalla macchina?".

***

Già a cosa pensavo a 21 anni?
A spegnere i fari in uscita dalla galleria di Albisola?
Manco un po'.

***

E quell'altra volta che sono rimasto a piedi a Genova alle tre di

notte senza benza?
Stessa scena, ma chiamai un amico, compassionevole ma bestemmiante, che mi portò una fiasca di rossa.
O forse dovrei parlare male della LNA?
Dovrei farlo perché qualche collezionista in poltrona con pipa e giacca da camera possa avere soddisfazione e ghignare in modo sommesso e laido?
Non ci penso neppure!
Affondino pure le loro grasse chiappe su una vettura moderna come la DS 5 e tanto basti!
Ah! Ah!
Una DS 5 capite?
Quelli fanno i Raduni con la DS 5 ospite d'onore!
Pronti con le pernacchie?

***

E quella volta che sono finito giù da un dirupo con la fidanzata e una volta chiusi i giochi olimpici non sono più riuscito a risalire la china sterrata e poi ce l'ho fatta in retromarcia, ma è stato un brutto quarto d'ora.
Come quando i carabinieri, mesi dopo, una notte mi hanno fatto uscire dall'alcova bicilindrica e mi hanno detto "la ragazza è minorenne?" e io: "si, ma io non ho mica cinquant'anni", e loro "lei non faccia lo spiritoso e metta le mani sul tetto".

***

Insomma, secondo me gli rodeva alla Benemerita, oh se gli rodeva!

***

E poi con cosa pensate che abbia girato l'Italia?
Con una RR Silver Shadow?
Beh, mi sarebbe piaciuto perché tutti sanno che da quando ho 12 anni la Shadow è la mia seconda passione dopo la CX e invece no, me la sono girata con la LNA!

***

E quanta strada cantando a squarciagola le canzoni dei Ramones, perché all'epoca mi ero impallato con i Ramones, solo più tardi ho scoperto che scopiazzavano dai Beach Boys e da certo garage americano del '65-'66 e allora ho iniziato a disprezzarli.
Però mi spiace che siano tutti morti, non volevo, giuro.

***

Ehhh… mi ci sono pure sposato sulla LNA.
Sì avevo sempre quella da cinque anni ormai e di anni io quel giorno ne avevo 25 e come tutte le macchine che ho avuto (ma non la Cinquecento e la Bravo che in fondo non me n'è mai fregato niente quindi è più corretto dire tutte le Citroën che ho avuto, Saxo compresa) mi ci sono affezionato al punto da spendere bei soldoni dal carrozziere.
"Ma non ne vale la pena", ma chissenefrega se la riparazione costa più della macchina.
Chiedete a Carlo e alla sua XM fracassata in galleria.

***

Mi ci sono sposato dicevo, nel senso che quel giorno, quello del wedding intendo, avevo nascosto la LNA da qualche parte fuori dal ristorante sperando che quei coglioni dei miei amici di allora (che non vedo più da decenni) non la trovassero e invece la trovarono e, tutta gente dell'Artistico sapete mica pizza e fichi, ci disegnarono sopra cose… insomma, come si dice oggi? "a sfondo sessuale" che mia madre cattolica da combattimento restò sconvolta per una settimana.
Ricordo poi la mia neo moglie dentro all'LNA col suo enorme vestito da sposa che sembrava una Phantom VI bianca col tetto rialzato per farci stare dentro la Regina Elisabetta e il Principe Consorte più qualche paggetto.
Ci perse pure una giarrettiera bianca finita sotto un sedile che se ci penso mi viene ancora adesso un certo appetito (in fondo siamo tutti un po' feticisti).
Come quando poi siamo andati a trovare i miei zii vecchi che non erano venuti al matrimonio perché troppo vecchi e ci avevano accolto a casa con le focacce di patate e altre cosucce liguri come le verdure ripiene, peccato che avevamo già mangiato a scoppiare ma ce le portammo a casa e le mangiammo al mattino.

***

E le vacanze sulla neve che se adesso non hai un SUV tremila non ci puoi andare, io ci andavo sulla LNA!

***

E fu mia, anzi nostra, compagna fedele fino alla primavera del 1991, in piena era grunge e come mezzo grunge era perfetto forse anche meglio di quei pick up americani pieni di ruggine e di morchie da far schifo con a bordo tanti Kurt Cobain biondi con le loro camicie di flanella del cavolo che dicono "yeah" ad ogni piè sospinto.

***

E quando sotto casa della mia fidanzata nella notte fermavo la LNA quella faceva "plop, plop, plop… plopp" e chiusa lì e mio suocero che ronfava qualche metro sopra capiva che eravamo arrivati e si tranquillizzava e riprendeva a ronfare più forte di prima.

***

E pure noi ce ne andavamo a dormire perché già all'epoca anche se eravamo giovani come l'acqua ad un certo punto ci veniva sonno e non c'era più trippa per gatti.
Stop.
Avaria!
Nanna!

Figuratevi un po' adesso che abbiamo ben più del doppio degli anni di allora e qui ci starebbe pure una bella parolaccia o almeno una piccola imprecazione ma poi al Direttore Responsabile toccherebbe di trovare qualcosa di carino per dirmi che beh… magari quella parola potresti toglierla se sei d'accordo e mi spiace dargli problemi che già ne avrà a sfrucugliare questo magnifico delirio.

***

Sapete che c'è adesso?
Sono le 23:45 mi è venuto un sonno della madonna (che dicevo prima?) e onestamente mi sono rotto di pestellare su questa tastierina del menga di questo vecchio portatile Acca Pi, quindi chiudo.
E lo voglio fare proponendo un brindisi ai captatori avariati dell'accensione elettronica che facevano fare sputt sputt al 652cc., ai miei vent'anni (ventuno toh!), alle mie cassette dei Ramones sparse sui sedili, alla giarrettiera, ai miei zii ormai defunti, alla Phantom VI di mia moglie dimenticata e persa in qualche lavanderia e mai più ritrovata, ai graffiti sporcaccioni, ai carabinieri, ai bagni "Paradiso Beach", a mia mamma e a mio papà e soprattutto a lei… alla mia piccola, dolce, tenera, carissima LNA.
Possa in futuro la Storia ricordarla un po' meglio.

***

Prosit!

***

INTERVISTA A JEAN PAUL

Di Paolo Bortolussi

Quando viaggio con una delle mie Citroën, quando penso a ciò che questo Marchio ha rappresentato e rappresenta nella mia personale esperienza, la mente mi conduce inevitabilmente alla sua lunga storia; storia di idee, di visioni del futuro, di progresso, in una parola dell'epopea di un uomo visionario e della sua Azienda.

***

L'altra, importantissima componente di questa straordinaria vicenda, sono da sempre i clienti di Citroën; un'utenza davvero trasversale, dal più umile degli operai all'uomo di stato, gente che ha scritto pagine di normale quotidianità o fatti straordinari.
Frammenti di vita di chi queste auto le ha potute sognare, utilizzare ed, in alcuni casi, mitizzare.
Persone che, come me, considerano queste automobili al di là della loro essenza di metallo, facendole divenire parte non trascurabile del proprio vissuto.
Storie di uomini.

***

Ho voluto dare consistenza e voce ad una di queste esperienze vissute, che costituiscono, nella loro coralità, il patrimonio culturale di tutti i Citroënisti.
Vi parlerò di Jean Paul, figlio di italiani di Francia che ha vissuto la sua gioventù nei favolosi anni '70, rientrando in Friuli all'inizio degli anni '80 con moglie e figlio, seguendo le orme dei genitori ritornati nella propria terra solo pochi anni prima.
Jean è il padre di due carissimi amici, persona splendida, aperta e con una profonda cultura musicale, formatasi acquistando ed ascoltando moltissimi vinili fin da giovanissimo; un piccolo patrimonio che, nobilitato da diverse perle molto rare, conserva ed ascolta con intatto entusiasmo, condividendolo con chiunque lo voglia apprezzare.
A casa sua non manca mai un bicchiere di buon vino, qualche specialità delle nostre terre da mettere sotto i denti e soprattutto un interessante amico con cui poter parlare.

***

Non ho mai visto Jean Paul guidare una Citroën, ma la prima volta che ho parlato della mia passione con lui, è nata spontanea l'empatia anche in questo campo, legata al suo vero amore automobilistico, la DS.
Quanta vita legata a questa macchina, quanti aneddoti conservati gelosamente dentro di sé; quando parliamo della DS, a Jean si illuminano gli occhi e non solo perché essa rappresenta un legame innegabile con la propria gioventù.
C'è qualcosa di più, di diverso, che traspare dalle sue parole e che ho creduto fosse bello poter condividere attraverso una breve intervista, fatta cenando amabilmente, una sera di luglio, in una delle tantissime feste paesane che animano e caratterizzano l'estate del nostro Friuli.
Premetto che l'argomento e la propensione al dialogo del nostro intervistato hanno ripetutamente aperto finestre e divagazioni che ci hanno portato, spesso, a toccare i più disparati argomenti.
Mettere un po' d'ordine al tutto è stato necessario, ma alla fine

ciò che era importante ottenere era il giusto quadro d'insieme.

***

"Jean Paul, qual è il tuo ricordo più bello legato alla DS?"

-Io sono nato in Francia nel 1955; vivevo con i miei genitori, partiti dall'Italia per lavoro, a Louvroil, un comune nella regione del nord.
La vita parca di quegli anni non permetteva grossi voli pindarici; per i bimbi di 6 anni, età che avevo nel 1961, uno dei passatempi estivi più frequenti, verso l'imbrunire, era sedersi insieme agli adulti fuori dalla propria abitazione per chiacchierare ed osservare i passanti.
Ricordo perfettamente che una sera di quell'anno un'astronave arrivò in paese e parcheggiò poco distante da casa mia.
Quell'oggetto così particolare, fuori da ogni schema e logica per quei tempi, catturò subito ed irreversibilmente (Io avrei scoperto solo in seguito) la mia viva curiosità di bimbo.
Stetti ad osservarla per decine di minuti e il miracolo si compì due volte: quando essa pian piano si acquattò, quasi dormiente, e quando, l'indomani, si rialzò dal sonno per scattare e riprendere in mano il suo regno, la strada.
Inutile dire che fu colpo di fulmine e che giurai a me stesso di possederla una volta divenuto adulto.
Così nel 1974, complice la crisi petrolifera e la carriera della DS che stava volgendo al capolinea, questo desiderio mai sopito si realizzò; appena terminata la scuola ed iniziata la mia esperienza nel mondo del lavoro, mi trovavo a Champagne sur Seine per una trasferta.
Vidi arrivare uno dei responsabili della mia azienda con una bellissima DS 21 Pallas, che mi fece volentieri salire a bordo, esaudendo il mio desiderio di entrarci per la prima volta.
Conoscendo meglio questo collega, figlio di un meccanico Citroën di Meaux, ricevetti delle dritte ben precise sul fatto che fosse finalmente arrivato, per molti, il tempo di potersi permettere una macchina del genere; messi da parte un po' di soldi, unitamente ad un gruzzoletto che i miei genitori mi lasciarono quell'anno prima di rientrare definitivamente in Italia, iniziai la ricerca.
Fu così che da lì a breve coronai il sogno: acquistai da un italiano di Francia come me, nel novembre dello stesso anno, una ID 19 del 1967 Blanc Carraire ed interni in tessuto Rouge.
L'auto era in discrete condizioni con 150.000 chilometri al suo attivo e qualcosa a livello estetico da sistemare.
Nel 1975 tornai in Italia per trovare i miei genitori e tutti furono sorpresi del mio acquisto; mia madre mi diede una mano a sistemare il cielo un po' macchiato e mio padre restò stupito per le notevoli dimensioni.
Ero orgoglioso della mia ID; dunque, sì, è proprio questo il mio ricordo più bello, la nascita ed il coronamento di questo sogno-.

***

"Conosciute le origini della tua passione, vogliamo intrecciare quest'ultima con gli altri tuoi interessi?
Qual è il tuo ricordo musicale più bello che associ alla DS?"

-Durante tutti gli anni '70 ritornai in Italia un paio di volte l'anno; ricordo, potrebbe essere stato il '77 o il '78, un controllo alla dogana una volta arrivato al Brennero.
Al tempo, i ragazzi con i capelli lunghi come i miei a bordo di una DS, considerata allora già un'auto vecchia e con il tempo associata agli Hippie, venivano controllati molto seriamente.
Dopo diversi minuti trascorsi con una mitraglietta praticamente a 20 cm dall'orecchio, attendendo la fine di un trattamento riservatomi quasi certamente solo per l'aspetto, valicai il confine e mi ascoltai un brano di Santana; il brano era "No one to depend on" e posso ancora sentire la sensazione di benessere che mi diede in quel momento.
Quel giorno riascoltai nuovamente Santana passando davanti alle tre Cime di Lavaredo, al tramonto; il ricordo vivido del viaggiare in DS, con la mia musica e quel paesaggio incantato, ancora mi trasmette emozioni incredibili-.

***

Sorrido. "Jean, parlando sempre di grandi passioni, che mi dici del connubio Donne e DS?"

-Alle ragazze la DS piaceva; vorrei parlarti di un aneddoto simpatico che si rifà perfettamente alla domanda che mi hai posto.
Dopo un paio di settimane dall'acquisto della ID, decido di portare la fidanzatina di allora fuori a cena.
Andiamo in Belgio, il cui confine si trova a breve distanza dal mio paese in Francia; ritorniamo dalla cena e decidiamo di imboccare una tranquilla stradina di campagna, per ritagliarci un po' di tempo e spazio per stare da soli.
Purtroppo, come spesso succede in questi casi, la sfortuna ti attende dietro l'angolo, beffarda; il terreno era molto accidentato a causa di recenti piogge, ma l'oscurità e l'efficacia delle sospensioni della mia ID 19 mascheravano la reale situazione.
Alla fine, un tratto di terreno particolarmente cedevole e la con-

temporanea presenza di un grosso sasso, sbarrarono la strada a noi e alla ID, impossibilitata ad avanzare.
Preso dallo sconforto e consapevole di non poter fare nulla autonomamente, decisi di raggiungere a piedi una fattoria poco distante dal luogo di fermo.
La ragazza, spaventata e nervosa quanto me, decise di accompagnarmi, nonostante le pessime condizioni del terreno.
Sul posto, riuscimmo a convincere il contadino a seguirci con il trattore, dietro ricompensa piuttosto salata; ricordo che per salvare le apparenze, che allora avevano un certo peso, accampai l'ingenua scusa di voler rientrare in Francia dalla campagna per spirito romantico.
Arrivati alla macchina, l'uomo osservò la situazione per un istante e mi chiese per che motivo non avessi ancora sollevato la mia ID, azionando la leva delle altezze; l'inesperienza mi aveva fatto scordare che le DS sono dotate di questa magia.
Detto fatto, regolata l'altezza, superai l'ostacolo facilmente, ma il contadino volle essere comunque pagato.
Inoltre, la miopia della mia fidanzata le fece centrare tutte le pozzanghere dall'auto fino alla fattoria; era completamente sudicia, compresi i collant; vi lascio immaginare i genitori di lei alla vista di questo spettacolo al rientro a casa.
Quella sera non andò proprio come l'avevo sognata, ma a distanza di anni, l'episodio mi fa ancora sorridere e lo ricordo con molta tenerezza-.

***

"Dai tuoi racconti emerge quanto profondamente la DS sia stata presente negli anni più belli della tua gioventù; ricordi un episodio simpatico, magari una bravata fatta alla guida della tua ID?"

Jean Paul sorride, si versa un po' di vino ed inizia il suo racconto.
-Certo, qualche imprudenza a quell'età ci scappa; l'automobile è un qualcosa di molto importante per un ragazzo e la ID era il mio vanto.
Ricordo bene quando affiancai un mio caro amico al semaforo della strada principale a due vie della nostra cittadina in Francia.
Lui era alla guida della sua Simca Rally 2; bastò uno sguardo malizioso per innescare la sfida.
Premetto che nonostante l'avventatezza, la cosa non metteva a rischio la sicurezza di nessuno, in quando vista l'ora, la strada era deserta e comunque a senso unico.
Sta di fatto che, allo scoccare del verde, lui scattò imboccando la salita subito dopo il semaforo.
Partii anch'io scalando velocemente le marce; finita la salita, lunga qualche centinaio di metri, c'era una discesa di circa ottocento metri, quindi una curva molto secca.
Sapevo di poterlo passare solo alla fine della discesa, ma che poi avrei dovuto affrontare quella curva davvero stretta ad una velocità molto sostenuta; mi fidavo ciecamente delle doti della mia ID e così feci.
Quando il mio amico ricorda questo episodio mi ripete puntualmente quello che al momento del sorpasso ha pensato: "Questo qui adesso si ammazza!!"
Per fortuna la mia ID non mi lasciò da solo; presi la curva ad alta velocità e lei, pur impuntandosi un po', riuscì ad uscire brillantemente da quella situazione.
Inutile dire che, nonostante il mio atteggiamento baldanzoso, non avrei mai più rifatto una cosa del genere.
E non fu la sola volta che l'ID mi permise di uscire, tranquillamente sulle mie gambe, da brutte situazioni.
Nel 1979 stavo rientrando a casa, procedendo a velocità moderata a causa di una fitta nevicata; non so come, ma in un attimo persi il controllo, finendo in un fosso molto profondo.
Fortunatamente la mole della DS fece sì che non si ribaltasse, evitandomi qualsiasi trauma; per lei, purtroppo, fu il suo canto del cigno e non ci fu più nulla da fare.
Ci lasciammo dopo 250.000 chilometri e quasi sei anni insieme; la sua sostituita, per due anni, fu una ID20 del '71, che riportò me, mia moglie e il mio figlioletto definitivamente in Italia.
Questa fu l'ultima DS, poiché, a causa di esigenze familiari, nel 1982 fui costretto a cederla in luogo di una utilitaria italiana. Ma questa è un'altra storia-.

***

"Jean Paul, che dire, penso di aver soddisfatto tutte le mie curiosità; la sola domanda che mi rimane da farti è: cosa significa per te la DS oggi?"

-La DS per me, oggi, è la nostalgia con la "N" maiuscola; nostalgia di un mezzo fantastico, di una musica fantastica, di un'epoca irripetibile.
Tuttavia il non possederla, non potrà mai cancellare la mia grande passione e tutte le immagini, le voci e le emozioni che nel tempo ho vissuto, fino a quando ho potuto sedere in quei comodissimi sedili rouge.
E domani… chissà!-.

***

"Grazie davvero Jean".
***

LE CITROËN CHE HANNO FATTO FLOP

Di Maurizio Baiocchi

La storia dell'automobile è un continuo susseguirsi di modelli di successo e di altri che invece hanno deluso le aspettative, rivelandosi dei "fiaschi" colossali.
Ma come valutare il successo o meno di un certo modello di automobile?
Nel marzo 1970, la celebre rivista "Quattroruote" sintetizzava così la questione: "*Una vettura può non essere bella, ma essere stata studiata talmente bene da rispondere alle esigenze del mercato; oppure può essere bellissima, ma non in grado di rispondere al gusto o alle necessità dell'utente".*

***

Infatti, sono numerosi i casi di "belle" automobili dal punto di vista dello stile o tecnicamente evolute ed innovative, che però non hanno avuto adeguate risposte dal mercato, restando in produzione pochi anni o realizzando numeri ridotti.

***

Al contrario, modelli senza particolari pretese di innovazione tecnica o stilistica, ma che avevano il giusto "*Marketing-mix*" (le celebri 4P: *Product, Price, Place, Promotion)* hanno incontrato i favori dei clienti, e sono state prodotte in milioni di esemplari e per lunghi periodi di tempo.
Quindi, inevitabilmente, il successo di un prodotto industriale lo fa il mercato.
Per le Case automobilistiche, che sono aziende industriali complesse che devono produrre e vendere quantità sempre crescenti di vetture per realizzare ricavi adeguati, coprire i costi e conseguire profitti, sbagliare un modello può avere rilevanti ripercussioni economico-finanziarie, alle volte mettendo a rischio anche il futuro stesso della Casa.

***

Come tutti i costruttori, anche la Citroën, a fronte di modelli-simbolo e di grande successo che hanno costituito l'immagine stessa della Marca, ha avuto i suoi flop sia come vetture che hanno avuto poca fortuna sul mercato, sia come difficoltà ed inconvenienti nei processi industriali e produttivi legati al lancio di alcuni modelli.
Vediamo alcuni casi che emergono dalla storia quasi centenaria della Casa del Double Chevron, senza pretese di essere esaustivi o di dettagliate analisi tecnico-industriali.

Juillet 1989. Une reco
l'essai de Bernard Cit
n'est autre que Bouv
dré Citroën, c'est un
vait, hélas ! décéder

***

Iniziamo dalla **Traction Avant**, modello di grande successo rimasto in produzione per oltre 20 anni (dal 1934 al 1957 per oltre 759.000 esemplari) che ha segnato il carattere innovativo della Casa identificandola per sempre con la soluzione tecnica della trazione anteriore.

Gli inizi, però, non furono facili.

Le difficoltà di messa a punto del nuovo modello (problemi ai giunti di trasmissione anteriori, cambio automatico inizialmente previsto non funzionante, cedimenti della scocca, ecc.) si protrasse dopo il lancio ed i primi clienti ne fecero le spese.

La prima versione 7A con motore di 1.300cc. fu presto sostituita dalla 7B con cilindrata portata a 1.500cc. e dalla 7 Sport con il motore "definitivo" di 1.911cc. che poi divenne la 11 Legère.

Il lancio prematuro della Traction non ancora a punto, non permise alla Casa di realizzare subito i benefici auspicati e recuperare gli ingenti costi di sviluppo di una vettura tanto innovativa, tra cui anche la ricostruzione completa della fabbrica del Quai de Javel intrapresa nel 1933, proprio in vista del nuovo modello.

Anzi, come è noto, la Casa fu sull'orlo del baratro.

Le banche finanziatrici chiusero le linee di credito, e poco dopo la trionfale presentazione della nuova gamma al Salone di Parigi dell'ottobre 1934, fu presentata la dichiarazione di fallimento.

Così, il *patron* André Citroën fu costretto a chiedere l'aiuto dei concessionari e, successivamente, ai suoi principali creditori, tra cui la Michelin, la quale esercitò l'opzione di acquisto delle azioni avute in garanzia e subentrò al fondatore nella direzione e gestione dell'azienda.

Pochi mesi dopo, stanco e deluso per essere stato estromesso dalla sua azienda, André Citroën si spense, dopo una lunga malattia.

***

Fu l'inizio di un nuovo corso che portò un lungo periodo di sviluppo per la Casa, grazie anche al successo che la Traction Avant, adeguatamente migliorata e messa a punto, riscosse sul mercato.

Ma il suo fondatore non poté assistere a questa rinascita ed al successo di quel rivoluzionario modello che egli aveva fortemente voluto.

***

Tra i progetti abortiti relativi alla Traction, vi fu anche quello della **22 CV**, la versione al vertice della gamma, dotata nientemeno che di un motore 8 cilindri a V (ottenuto unendo due unità 4 cilindri da 1.911cc.) che pro-

metteva ben 100 CV e l'eccezionale (per l'epoca) velocità di oltre 140 km/h.
Presentata anch'essa insieme alle sorelle più piccole al Salone di Parigi del 1934, con le diverse varianti di carrozzeria (berlina, roadster, familiare), ne furono realizzati solo pochi esemplari di pre-serie per le prove su strada.
Le difficoltà tecniche di messa a punto e le problematiche finanziarie della Casa che portarono all'avvento dell'era Michelin, determinarono la fine prematura di questa vettura, le cui tracce si perdono nelle nebbie della storia per diventare leggenda, il "Graal" per i Tactionisti (per chi fosse interessato, si veda l'articolo "I *misteri della Traction 22*" sul n. 9 - 2006 di Spazio CX).

***

Anche la **DS**, uno dei modelli-simbolo della *grandeur* della Marca, ebbe le sue difficoltà iniziali ed alcuni insuccessi.
Molti esemplari prodotti nei primi anni ebbero, come è noto, problemi di affidabilità, in particolare per il complesso impianto idraulico, soggetto a perdite ed avarie, che costringevano spesso i proprietari a lasciare la macchina sul posto, in attesa che arrivassero tecnici esperti della Casa, poiché nessun normale meccanico sapeva metterci le mani.
Poi, dai primi anni sessanta, la messa a punto ed i sistemi di produzione vennero migliorati, e l'auto acquisì una buona affidabilità, tant'è che rimase in produzione per vent'anni.
Ma se la DS era, sin dal suo apparire, all'avanguardia per stile e soluzioni tecniche (sospensioni, idraulica e quant'altro), un cruccio rimase: il motore, per molto tempo non all'altezza del resto della meccanica.
Infatti, inizialmente era previsto un motore 6 cilindri a 180°, di cui furono realizzati prototipi sia raffreddati ad aria che ad acqua.
Ma la messa a punto si rivelò troppo laboriosa e le prove non furono concludenti.
E così, l'innovativa DS dovette mantenere il buon vecchio *"tournebroche"* (girarrosto, come era soprannominato) 4 cilindri di 1.911cc della Traction da 75 CV, appena modificato.
Nonostante successivi studi di altri motori con varie configurazioni (V4 a due tempi di 1,8 litri, V6 a 90° di 2,1 litri ed anche V8 di 3 litri), si dovette attendere i nuovi motori da 2,1 e 2,3 litri per avere finalmente potenze e prestazioni più adeguate al resto della meccanica.

***

Un grande "scacco" industriale

fu rappresentato dal cosiddetto ***"Progetto F"***.

Agli inizi degli anni sessanta, la Direzione Generale lanciò il progetto di una vettura media, destinata a colmare il vuoto tra l'Ami (apparsa nel 1961) e la gamma alta DS-ID.

Di questo modello medio erano previste due versioni, una a motore classico a 2 e 4 cilindri contrapposti con sospensioni normali, e l'altra con carrozzeria più spaziosa, sospensioni idrauliche e motore rotativo.

Per entrambe le versioni era previsto il portellone posteriore, una novità per l'epoca.

Ma il 14 aprile 1967 il *"Progetto F"* fu stoppato, quando era già allo stadio di pre-industrializzazione, con gli impianti e gli stampi pronti, con notevoli investimenti e i costi già sostenuti che non poterono più essere recuperati.

***

Le ragioni di questa drastica decisione non furono mai ufficializzate.

Secondo notizie di stampa dell'epoca, Citroën aveva inventato un procedimento innovativo di saldatura di fiancate, padiglione e portellone e non lo aveva brevettato.

Renault (forse a seguito di un vero e proprio spionaggio industriale) rubò l'idea e la brevettò per la produzione della R16 (che in effetti fu la prima berlina media dotata di portellone).

Pertanto, Citroën avrebbe dovuto riacquistare dalla Renault il brevetto o il diritto ad usarlo, cosa che non fece.

Una leggerezza che è costata cara.

***

Ciò determinò il perdurare dell'assenza della Casa nella gamma media ancora per diversi anni, fino al lancio della GS nel 1970, il cui progetto fu lanciato nell'urgenza dell'abortita *F,* e realizzato in tempi piuttosto brevi, dando vita ad un modello di successo, rimasto in produzione fino al 1986 (come GSA).

A conferma dell'ipotesi del mancato brevetto, la GS e la successiva CX malgrado la carrozzeria a due volumi erano in effetti sprovviste di portellone, che fu introdotto solo con la Visa nel 1978 e la GSA nel 1979.

***

Forse il maggiore flop della Citroën fu l'avventura del **motore rotativo**, emblematica di quel periodo degli anni sessanta, di pieno fulgore e sviluppo, quando le Citroën erano davvero "*all'avanguardia della tecnica*" (slogan poi ripreso in tempi recenti dalla Casa degli Anelli).

La storia completa è stata raccontata in dettaglio nell'articolo pubblicato sul n. 13 del 2008 di Spazio CX (visibile anche sul sito www.cxclub.it, sezione cultura); qui ricordiamo solo alcuni aspetti principali.

***

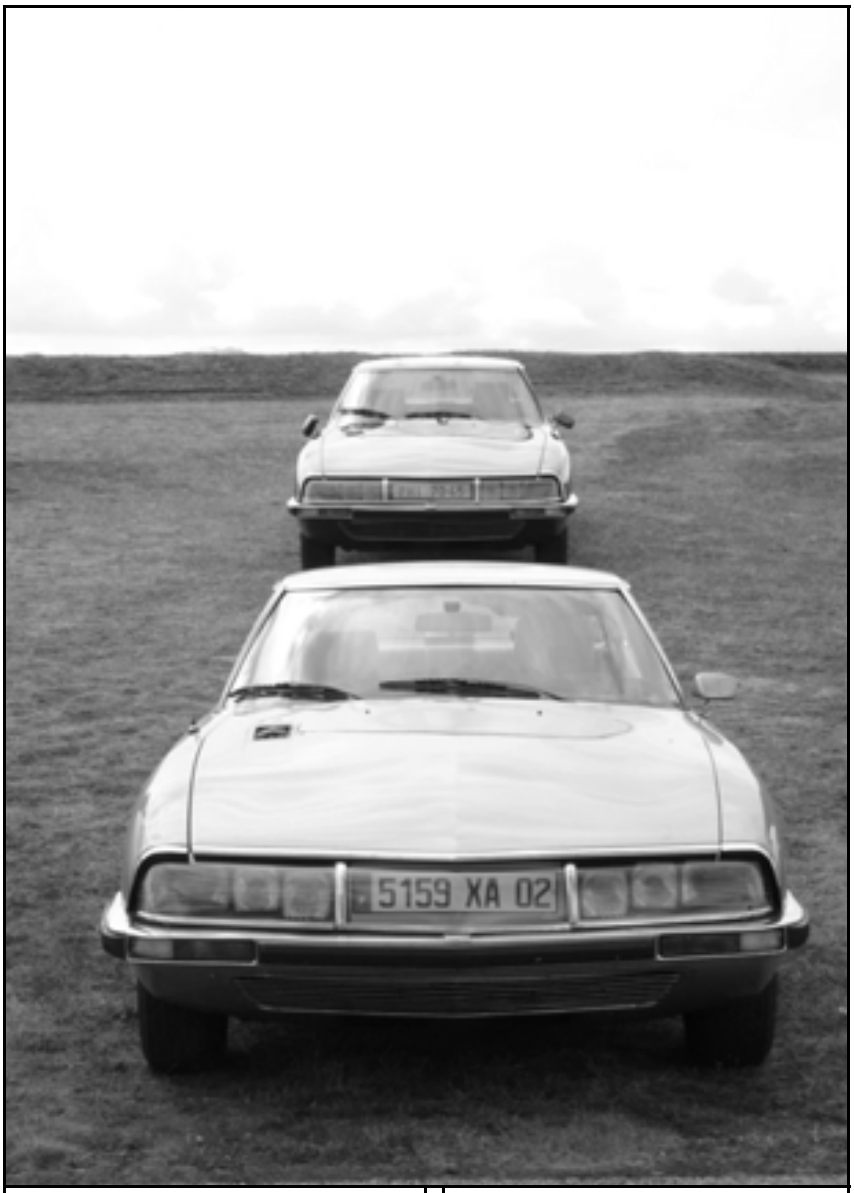
Nel 1965-'67 furono create le joint-ventures con la NSU per la produzione in comune dei motori rotativi Wankel, nel 1970 viene realizzata la **M35**, prototipo viaggiante ad uso di clienti-collaudatori selezionati, con carrozzeria a due porte che richiama l'Ami8, equipaggiato con un monorotore e sospensioni idrauliche.
Dei 500 esemplari previsti, ne furono realizzati solo 267, di cui la maggior parte riacquistati dalla Casa e distrutti.
Nonostante i problemi di affidabilità e gli inconvenienti tipici del Wankel emersi, la Citroën continuò lo sviluppo del motore per dotarne un modello di classe media.

***

Nel 1973 fu presentata la **GS Birotore**, equipaggiata appunto con un motore a due rotori equivalente a un 1.990cc., con la rispettabile potenza di 107 CV.
Pur con alcune qualità (buone prestazioni ed assetto), emersero subito i notevoli difetti: consumo di benzina ed olio fuori misura, scarsa affidabilità e durata del motore, prezzo elevato, ecc..
La crisi petrolifera del 1973-74 e le difficoltà finanziarie della Casa (assorbita poco dopo da Peugeot) diedero il colpo di grazia a questo modello, la cui produzione cessò nel 1975 dopo soli 847 esemplari costruiti (di cui numerosi ritirati dalla Casa e resi inutilizzabili).
Fu la fine anche di tutto il progetto del motore rotativo, che resta uno dei più originali ed innovativi sviluppati da Citroën.

***

Nell'ambito delle applicazioni del motore rotativo, vi fu anche il progetto dell'**elicottero Citroën.**
Nel corso degli anni sessanta, furono portati avanti studi per motori aeronautici e per un elicottero leggero.
Furono presi contatti con aziende del settore, come la Nord Aviation (di proprietà dello Stato francese, poi confluita in quella che divenne l'Aérospatiale), la quale richiese a Citroën la fornitura di motori rotativi da 180 CV appunto per un elicottero leggero.



Gli studi andarono avanti, con anche 200 prove in volo di prototipi, fino all'altitudine di 10.000 piedi con velocità massima di oltre 200 km/h.
Poi, gli stessi problemi di consumo riscontrati sulle vetture equipaggiate con questo tipo di motore, gli effetti generalizzati della crisi petrolifera, le incertezze sulla possibile commercializzazione ed altri fattori, determinarono la fine anche di questo progetto.
Dell'elicottero Citroën rimane un esemplare esposto al Conservatoire.

***

Tra le "vittime" dell'acquisizione del controllo di Citroën da parte di Peugeot vi fu anche la **SM.**
Questa vettura di prestigio fu una vera vetrina tecnologica del savoir-faire della Marca: stile filante, meccanica raffinata connubio tra il motore Maserati e l'idraulica, doti di confort, tenuta di strada e sicurezza (come peculiari della Marca) a livelli che le altre gran turismo similari dell'epoca non potevano avvicinare.
Ma, dopo i buoni risultati dei primi due anni interi, dal 1973 le vendite crollarono.

***

La fine della carriera della SM nel 1975 può essere imputata a diverse cause, come risultano dalla realtà storica.
L'introduzione dei limiti di velocità: la SM, studiata per percorrere lunghe distanze sul filo dei 200 all'ora, poté esprimersi liberamente solo per pochi anni, prima di soccombere all'imposizione dei primi limiti di velocità in diversi paesi (130-140 in autostrada, 90-100 sulle statali).
"*Nata dalla velocità, la SM è morta con la fine della velocità":* con questo epitaffio la Casa (o meglio, la neocostituita PSA) annunciò nel 1975 la fine della produzione del suo modello di punta.

***

Inoltre, nel 1973 vi fu la prima crisi petrolifera che fu fatale a questa e ad altre vetture forti consumatrici di carburante (12-15 litri/100km).
Infine, Peugeot, divenuta nuova proprietaria di Citroën nel 1975, in un'ottica di risanamento della Società, decise di abbandonare tutte le attività ed i modelli non remunerativi, e tagliare i "rami secchi", come appunto la SM ed il motore rotativo.

***

Il Sevizio Commerciale ed i Concessionari Citroën: gli uomini della rete commerciale della Casa non sapevano quale era il mercato di riferimento per la SM: quello delle sportive pure come Porsche o Ferrari, oppure quello degli acquirenti di berline come la DS?
Chi vendeva utilitarie come la 2CV non era abituato a trattare anche nuovi clienti con vetture come Mercedes o BMW.
Così quest'auto tecnicamente all'avanguardia, prima ancora di non trovare compratori, non

sempre trovò venditori preparati, ed anche una rete di assistenza in grado di intervenire sulle particolarità del motore Maserati e su alcuni altri "difettini" della vettura.
Infine, la vettura in sé pur così evoluta, presentava alcune incongruenze agli occhi dei critici o dei potenziali acquirenti: troppo pesante e ingombrante per essere una vettura prettamente sportiva, ma anche troppo particolare e con abitabilità ridotta per essere una vettura di lusso per clienti tradizionalisti.
Inoltre, nei pochi anni di produzione, non fu adeguatamente migliorata e sviluppata (se non con l'adozione dell'iniezione elettronica).
Tutte queste ragioni non consentirono alla SM di avere un mercato favorevole ed adeguato alle sue straordinarie caratteristiche tecniche.
Fu una auto alla quale la sua epoca non era preparata.

***

E con la SM se ne andava uno degli ultimi simboli della Francia delle "*Trente glorieuses*" (periodo trentennale di sviluppo dalla fine della guerra nel 1945 alla prima crisi petrolifera del 1973), che insieme al supersonico *Concorde* ed al transatlantico *France*, rientrano in quelle occasioni perdute che un tempo rappresentavano lo splendore e la *grandeur* francese, e che oggi appartengono solo ai libri di storia.

***

Se dobbiamo valutare il successo in base ai soli numeri di produzione, oggettivamente essa fu un flop: solamente 12.920 esemplari costruiti nei 5 anni in cui rimase in produzione (1970-'75).
Ma le straordinarie caratteristiche che elevavano la SM ben oltre il livello di gran parte delle altre vetture dell'epoca, la rendono oggi ancor più attuale ed unica, regalando un grande piacere di guida, "a punta di dita".

***

Destino simile alla SM lo ha purtroppo avuto anche l'ammiraglia degli anni duemila, la **C6**.
Prodotta dal 2005 al 2012 in soli 23.384 esemplari (meno di 1/10 della progenitrice **XM,** peraltro anch'essa afflitta da problemi di gioventù che ne limitarono il successo), costituisce un innegabile flop commerciale.

***

Pur con il suo contenuto tecnico di alto livello (motori 6 cilindri, idraulica ancor più evoluta, sicurezza e confort di prim'ordine, ecc.) e gli evidenti richiami stilistici alla sua antenata, la "*CX del terzo millennio*" non è riuscita a trovare un adeguato consenso della potenziale clientela, che in quel segmento di mercato ha continuato a preferire le solite "berlinone" tedesche.

***

Ma, probabilmente, per la C6 ancor più che per altri sfortunati modelli, per prima è stata la Casa a non crederci più (o a crederci poco fin dall'inizio), mancando un adeguato sviluppo tecnico e sostegno commerciale, oltre che a cadute di stile che a quel livello incidono molto (come la consolle centrale ripresa pari pari dalla contemporanea C5), fino alla morte annunciata dell'idraulica.
Su di lei e sui motivi del suo insuccesso sono stati scritti fiumi d'inchiostro e dibattiti infiniti nei forum, e lasciamo altri commenti agli esperti del modello.

***

Vi sono poi altri modelli di diverse epoche che, per varie ragioni, possono essere considerati dei flop o comunque hanno avuto risultati inferiori alle attese; ne citiamo alcuni in ordine sparso.

***

La **Axel**, costruita dal 1984 al 1990, è il risultato degli accordi con la Romania di Ceausescu ove era costruita dalla Oltcit.
Dotata di una carrozzeria che richiama una Visa a 3 porte, rustica e senza fioriture, è equipaggiata con motori boxer derivati da quelli della GS, il 1.129cc. ed il 1.299cc. più potente e più adatto alla vettura.
Dalla sua ha un prezzo competitivo e la robustezza; in Italia è presentata con lo slogan "*La pelle dura di Citroën*", ed è stata oggetto di una prova di lunga durata di Quattroruote a cofano sigillato.
Ma ciò non basta per avere risultati adeguati, e le sue vendite si fermano a 47.009 esemplari.
Oramai dimenticata dai più, un bel esemplare sopravvive in Italia grazie alle amorevoli cure del suo appassionato proprietario, spesso presente ai Raduni di Marca.

***

La **BX 4TC**, derivata dal modello di serie che ebbe grande successo (e contribuì alla ripresa della Marca negli anni ottanta), fu realizzata in 200 esemplari per partecipare al Mondiale Rally del 1985, secondo le specifiche del Gruppo B.
Motore 2 litri turbo da 380 CV, trazione integrale ma scocca di serie.
A causa delle sue dimensioni ingombranti e dell'enorme sbalzo anteriore, si rivelò subito del tutto inadatta ai rally, dominati da vetture più compatte a motore centrale-posteriore.
Dopo qualche gara nel 1985 e '86 e pessime figure (miglior risultato: solo un 6° posto in Svezia con Andruet), il programma

sportivo fu interrotto e molti esemplari già pronti restarono invenduti.
Si dovette attendere gli anni duemila per il ritorno (questa volta vincente) del Double Chevron nei rally con la Xsara e poi la C4.

***

La **Dyane**, costruita dal 1967 al 1984 in oltre 1.400.000 esemplari non è stata certo un flop, numericamente parlando.
Ma è la dimostrazione di come sia difficile sostituire modelli di successo, come in questo caso la 2CV.
Pur con molte qualità, la Dyane non sopravvisse alla sua progenitrice, alla quale anzi diede un ritorno di vitalità nelle vendite che consentirono alla 2CV di continuare ad essere prodotta ancora per 6 anni dopo la fine della sua erede, fino al 1990.

***

Un'ultima considerazione generale: nella storia, anche recente, sono state lanciate vetture che al momento avevano ottenuto buoni riscontri di pubblico e di critica, ma che poi giunte al termine del loro ciclo vitale, non sono state sostituite da un nuovo modello con le stesse caratteristiche.

***

Ne sono un esempio le recenti **C2** (prodotta dal 2003 al 2010 in 602.000 esemplari) e **Pluriel** (dal 2002 al 2010 in meno di 11-0.000 esemplari).

***

La prima, stretta tra la più piccola ed economica C1 e la più pratica C3 a 5 porte, non raggiunse numeri paragonabili a queste due sorelle, ed al suo posto subentrò nel 2010 la DS3 con un diverso posizionamento ed ambizioni.

***

La Pluriel, pur simpatica e trasformista, scontò forse alcuni difetti di gioventù (infiltrazioni d'acqua) e strutturali (peso e scarsa agilità) che dopo un buon avvio portarono ad una riduzione delle vendite.

***

Ed il nuovo M**archio DS**?
Per questo puro frutto del marketing, senza reali radici storiche se non quelle usurpate dalla storia del Double Chevron (presentando la vera DS come se fosse patrimonio storico di questo Marchio inventato e non una vera Citroën), la gamma attuale è troppo ristretta e i tempi ancora brevi per valutarne i risultati.

***

Però i suoi modelli attuali (nati come Citroën e ora rimarchiati) hanno riscontri contrastanti: se la DS3 ha avuto discreti risultati di vendita, le DS4 e 5 hanno molte più difficoltà di mercato, il che fa presagire un probabile flop (e infatti pare che non verranno riproposti con queste configurazioni, orientando maggiormente i prossimi modelli verso SUV e crossover).

***

Complessivamente, il Marchio DS finora incide meno del 5% delle vendite del Gruppo PSA.
Da cui la domanda: se i risultati sono questi, valeva la pena tutta la complessa operazione ed i rilevanti investimenti per creare un nuovo marchio dal nulla?
Ai posteri l'ardua sentenza, tenendo presente che al semplice appassionato non è dato conoscere in dettaglio le complesse strategie a medio - lungo termine che hanno determinato processi e prodotti di un costruttore di automobili.

***

Peraltro, non è che i modelli attuali del nuovo corso Citroën come la **Cactus** siano dei grandi successi.
Al di là dei proclami ufficiali, dopo i primi 12 mesi di commercializzazione (e circa 74.000 esemplari prodotti) le vendite di questo modello paiono in calo, ed in Francia è oltre il 20° posto.
Ed in Italia, forse per recuperare qualche vendita, da inizio 2016 è tornata in listino la C4 berlina (che qui da noi non ha mai avuto grandi risultati) ed addirittura è stata inserita anche la C-Elysée, probabilmente come tentativo di presenziare il segmento low-cost.

***

Certo è che, dopo i fasti del passato e pur con alcuni flop, con l'operazione DS la Citroën esce dal mercato delle vetture di fascia medio-alta, abbandona l'idraulica e viene relegata alla gamma bassa e familiare.
La Marca del Double Chevron riuscirà a festeggiare degnamente i suoi 100 anni nel 2019?

***

NO! (n.d.r.)
***

CITROËN VISA: INVECE DELL'AUTO

Di Leonardo Santo

Immaginate una qualsiasi lattina da 33cl. vista da sotto, leggermente inclinata verso l'orizzonte...
Fatto?
Bene, avvolgetela idealmente di plastica nera arricchendola di funzioni luminose...
No signori, non ho fumato nessuna sostanza strana: questa visione risale al 1990, quando da bimbo il sottoscritto apriva di nascosto la portiera della Visa II Club della prozia e si beava delle più disparate forme geometriche inscritte l'una nell'altra all'interno del cruscotto, in posizioni talmente assurde da generare una sensazione di disorientamento.
2016: sono arrivato a quota 4 Visa in garage, evidentemente dovrei chiedere i danni alla mia prozia per tutti i soldi dilapidati in questi anni!
Da quella lontana esperienza sensoriale, infatti, il desiderio di guidarne una è cresciuto sempre più, fino al 2006 quando ho potuto finalmente concretizzare il sogno, acquistando una Visa Club prima serie, a onor del vero molto "vissuta"!

***

La Visa, insomma: tanto bistrattata quanto amata da chi l'ha posseduta!
Fu un autentico parto per mamma Citroën, che dovette lottare con Peugeot fin dal 1974 (anno del primo prototipo, una CX in dimensioni da citycar, semplicemente adorabile), per giungere a fine 1978 al Salone di Parigi con un modello definitivo che in realtà non accontentava nessuna delle parti.
Secondo Peugeot era ancora troppo Citroën, per Citroën era troppo Peugeot e la "vittima" di questa disputa fu l'acquirente finale, completamente smarrito (fin dal nome Visa, sfatiamo il mito: la omonima carta di credito già esisteva ma non c'entra nulla).

L'auto doveva essere un vero e proprio "passaporto" nella frenetica società occidentale, fu ripresa quindi l'idea del "visto" che in francese e in inglese è chiamato appunto Visa.

***

Diciamocela tutta, fu un flop bruciante: il cliente tipo non era altro che il Citroënista fidelizzato che desiderava soltanto sostituire la sua vecchia Ami o Dyane con una nuova bicilindrica (motore 652cc. versione *Spécial* e *Club,* primo motore di grande serie a dotarsi di accensione elettronica), i prezzi di vendita erano allucinanti e lo stile... beh, questo no, non ha aiutato ad estendere il target di potenziali clienti ad altre fasce.

Muso da *"cochon"* (maiale), posteriore pesante e linee poco armoniose portarono la produzione ad appena 320 mila unità in poco meno di 3 anni.

In attesa di presentare la VISA II nel marzo 1981, Citroën cercò di rimediare abbassando i prezzi e giocando su colori e dotazioni: si ricordano la *Carte Noire*, vernice nera con interni in simil cuoio color crema, la *Sextant* (bianca e azzurra con sedili e pannelleria in stile nautico) e soprattutto la mitica (in quanto presente più sui dépliant che in strada) *Super X*, allestimento sportiveggiante, prodotta in pochissimi esemplari ma fondamentale per gettare le basi di una carriera agonistica da primato.

***

Arriviamo quindi al marzo 1981: Citroën è stremata dagli insuccessi commerciali, non può assolutamente sbagliare il secondo tentativo.

Heuliez fu un genio: non modificò alcun lamierato (divieto dettato da vincoli di budget), semplicemente sfruttò appendici ed estensioni plastiche per valorizzare la linea dell'auto.

Il resto è storia!

Il pubblico, finalmente, scoprì la Visa come auto robusta, di moda e tuttofare.

I dati commerciali schizzarono alle stelle: nel triennio 1981-1983, ne furono prodotte più di 530 mila!

In Francia fu una delle protagoniste del mercato, tallonando la sempreverde R5.

La motorizzazione bicilindrica, che aveva di fatto monopolizzato le percentuali di vendita della Visa I, fu in fretta soppiantata da quella a 4 cilindri 1100cc. (*Super E – 11 E – RE*), motore a costo zero in quanto mutuato dalla coeva e poco considerata Peugeot 104.

Questo semplice ma onesto motore diede vita anche alla *Décapotable*, versione cabriolet a montanti fissi e sempre a 4 porte talmente originale da risultare quasi "indigesta" ai più: ne vendettero appena 2633 esemplari dal 1983 al 1985, principalmente a coppie benestanti che volevano un'auto pratica e chic su cui gironzolare in estate.

***

Nacquero in parallelo la *GT* nel 1982 - naturale evoluzione della *Super X* 1.2 - e la più sfrontata *Chrono,* proposta in varie combinazioni di colore a seconda dei mercati di esportazione.

Citroën, con una certa lungimiranza, seppe cogliere i pregi di questa auto introducendo due filoni distinti: la connotazione sportiva, come la suddetta *Chrono* e le più estreme *Trophée* e *1000 Pistes*, campionesse nei rally, e quella più elegante e distinta con versioni come la *West End, Platine, Champagne, Olympique, Crystal, Challenger, Leader…*

Difficile comunque elencarle tutte, dal 1984 Citroën introdusse innumerevoli edizioni limitate per sostenere le vendite in affanno, a causa soprattutto dell'arrivo di best seller come la Uno, la 205 e la Super 5.

E'accertato comunque che la Visa è stata una delle prime auto moderne a presentarsi sul mercato con versioni speciali, utilizzate in prima battuta per svecchiare l'immagine del modello risparmiando sui costi produttivi unitari (era molto più facile vendere una Leader in due tonalità di grigio che smerciare una anonima *11 RE* della stessa tinta!).

Proprio il 1984 fu, a mio personale parere, l'anno che decretò il canto del cigno della Visa.

Citroën decise di apportare una ventata di freschezza modificando sostanzialmente l'aspetto più caratteristico della vettura, ossia la plancia e l'intero cruscotto per adeguarlo agli stilemi così in voga in quegli anni: plastica, tanta, troppa e pure male assemblata.

La Visa fu anche riposizionata come prezzi, ovviamente al ribasso, ma neanche la celeberrima versione Diesel (*17 D-RD*, denominata solo *D-RD* in Italia per evitare ripercussioni commerciali negative causate dal funesto numero sulla targhetta!) e la *10 E* (con motore 954cc. pensato ad hoc per aggirare la morsa del regime fiscale italiano) permisero di sostenere adeguatamente le vendite, che si interruppero nel 1988 per dare spazio alla nuova AX a 5 porte.

Fu prolungata invece addirittura fino al 2005 la produzione della versione commerciale *C15*, introdotta anch'essa nel 1984 per sostituire la vetusta Acadiane.

Molte riviste del settore proclamarono questa "Visa Van" (così denominata in un primo tempo sul mercato inglese) come la mi-

gliore della sua categoria per tenuta di strada, spazio interno e affidabilità meccanica (sia diesel che benzina).
Nacquero le più disparate versioni (allestite anche da carrozzieri esterni) per offrire il più ampio ventaglio di scelta possibile.
Questa strategia fu lungimirante, il C15 ebbe un riscontro commerciale eccezionale, superando il milione di unità vendute in tutto il mondo.
Da "Visista" posso solo ringraziare Citroën per l'estrema longevità regalata a questo modello visto che molti esemplari, ormai consegnati ai demolitori, sono stati fonte preziosissima di ricambi.

***

La produzione totale si attestò a 1.254.390 unità (in stabilimenti europei ma anche in Tunisia, Uruguay e Repubblica Centro-Africana), una cifra che oggi potrebbe generare smorfie di scherno: lo scherno di cui ha sofferto la Visa per tutta la sua vita non ha però mai tenuto conto delle difficoltà oggettive che la vettura ha incontrato sul suo percorso.
Stile "sofferto", lancio e posizionamento commerciale non allineato non l'hanno premiata neppure sul mercato dell'usato in Francia: i giovani hanno sempre ricercato una 205 o al limite una Super 5, la Visa era relegata alle persone anziane (*voiture à papi*) o, semplicemente, veniva pressata senza tanti complimenti.
Oltralpe negli ultimi anni, occorre sottolinearlo, si è sviluppata una particolare "vague", un'ondata di appassionati che con pochi euro si sono portati a casa esemplari in ottimo stato per poterli preservare.
Le riviste e i forum seguono sempre più le sorti di questo modello e anche in Italia le cose sono cambiate.
Alla guida della mia Visa Club dieci anni fa mi sentivo soddisfatto del mio acquisto, ma il resto dell'umanità mi additava come reietto sociale.
Ho tenuto duro, non ho avuto mai considerazione delle meschinerie della gente e, anzi, questo mi ha portato a ulteriori tre Visa nel mio garage, dalla più serafica bicilindrica Spécial alla più cattiva GT, passando per la snob Décapotable.
Oggi che vi scrivo, molti si girano sorridenti quando scorrazzo in Visa, indicandomi e magari raccontando che "sì, quella è come quella che aveva mia mamma..." o "mio nonno mi ci portava sempre la domenica".
In particolare i "non addetti ai lavori" hanno voglia di rivivere le immagini e i suoni dell'infanzia, anche se con in mano uno smartphone e di corsa per andare in ufficio, il ricordo del profumo del sugo cucinato dalla zia che aveva la Visa li fa sognare anche solo per pochi secondi.
E la Visa, credetemi, ha davvero questo potere.
***

GRUPPO PSA: QUASI TRE MILIONI NEL 2015

Di Roberto Azzena

"L'anno scorso il Gruppo PSA ha venduto 2,97 milioni di vetture, facendo registrare una crescita dell'1,2% rispetto ai risultati del 2014.
Il costruttore francese è riuscito a incrementare le consegne **nonostante** la leggera flessione del mercato cinese, il forte calo della domanda in Sud America ed **il tiepido successo del suo nuovo Brand DS**.

***

A portare il totale in terreno positivo è stato principalmente il Marchio Peugeot che ha pesato per il 58% del globale venduto, oltre ai risultati ottenuti in Europa dove PSA è riuscita a crescere seppur meno del totale del mercato.
La quota delle vendite in Europa è salita sopra il 60% rendendo evidente la dipendenza su questo mercato: Peugeot e DS.
Il totale per Brand mostra un aumento delle vendite di auto con il logo Peugeot del 4,6% e un incremento della quota di 2 punti percentuali.
In particolare, il successo della 308 in Europa e della 408 in Cina ha contribuito alla crescita del Marchio.

***

Non è stato il caso di Citroën, il secondo Marchio del Gruppo, il quale ha visto diminuire le vendite del 2% pari ad un totale di 1,16 milioni di unità.
L'anno scorso i modelli del nuovo Brand Premium DS (3, 4, 5 e altri commercializzati in Cina) hanno venduto 102.335 unità, il 3,44% del totale del Gruppo, con una flessione del 13,6% dovuta soprattutto ai risultati in Europa.

***

I risultati nel Vecchio Continente.
Il 62,7% delle vendite è rimasto in Europa (esclusa la Russia) con i Marchi Peugeot e Citroën che sono cresciuti rispettivamente del 9,4% e 3%.
DS invece non ha avuto un buon primo anno e il suo totale si è ridotto del 10,8% rispetto alle vendite delle Citroën DS3, DS4 e DS5 registrate nel 2014.

***

Nel complesso il Gruppo ha perso quota considerando l'aumento totale del mercato auto in Europa.
I tre modelli più importanti di Peugeot, 208, 308 e 2008, hanno avuto un impatto molto positivo sui risultati complessivi.
Grazie al successo della Peugeot 308 (+31%), il terzo aumento annuale consecutivo delle vendite della 2008 (+10%) e l'aumento dei volumi registrati dalla piccola 208, Peugeot non solo è riuscita a crescere, ma ha avuto anche un peso importante nella crescita globale.

***

Purtroppo, il risultato positivo della Peugeot è stato ridimensionato dalla performance di Citroën e DS che sono cresciute molto meno.
Situazione analoga anche per quanto riguarda le immatricolazioni: in Europa + EFTA, PSA si è piazzata al secondo posto come costruttore, ma ha perso 0,3 punti percentuali di quota a fronte di una crescita del 6% nel suo immatricolato contro un aumento totale del mercato del 9,2%.

***

Nel complesso, il Gruppo francese ha perso quote di mercato nei cinque principali Paesi europei, passando dall'11,24% del 2014 al 10,97% dell'anno scorso.

***

Asia e Africa.
Nel resto del mondo, fatta eccezione per Medio Oriente e Africa, il Gruppo ha subito una flessione delle vendite.

***

In Cina e nel sud est asiatico PSA ha venduto 736.000 auto, con una flessione dello 0,9%.
Quasi la totalità di queste vetture sono rimaste in Cina, dove Peugeot è riuscita a crescere grazie al modello 408 (+68% e 26% del totale del Brand nel Paese).

***

Citroën invece ha chiuso in calo del 6% non ostante l'arrivo della nuova C4 Saloon (introdotta a ottobre), le 67.000 unità della C3-XR e le 90.000 della C-Elysée.

***

L'anno scorso la Cina ha contributo con il 21% delle vendite globali del Brand DS, con un calo del 20% dei volumi a causa del rallentamento generale del mercato e, soprattutto, del segmento Premium.
Malissimo in Russia e in Eurasia con vendite in giù del 73% e con DS che ha venduto solo 88 unità.
Il peso di questa regione è passato dall'1,5% del 2014 allo 0,4% dell'anno scorso.

***

Anche in Sud America i risultati sono stati deludenti: da 200.000 unità del 2014 il Gruppo è passato a 157.000 nel 2015.
In Brasile Peugeot e Citroën hanno immatricolato 58.000 macchine e hanno perso quota di mercato (da 2,83% nel 2014 al 2,35% nel 2015).
Ancora più pesante la flessione subita in Argentina, altro merca-

to importante per PSA, dove le immatricolazioni sono scese del 26% a fronte di una flessione totale del mercato del 6,6%.

***

Il calo registrato in Sud America ha fatto sì che Africa e Medio Oriente superassero in termini di volumi con 180.000 auto, pari al +6,4%.

Il Gruppo è stato il primo in Tunisia, il secondo in Algeria e Marocco".

***

L'articolo di Quattroruote sopra riportato, può senz'altro aiutarci nel dare continuità all'editoriale dello scorso numero, supportando con dati e cifre ciò che, anche solo in teoria, avevamo già ipotizzato.

Ovvero che, alla faccia degli "esperti di marketing", la rinuncia alle sospensioni idropneumatiche in favore di teorici lustrini e modernità, non paga, non ha pagato e non pagherà.

Il Brand DS Automobilés è un fiasco semi totale, a nulla sono valse appropriazioni indebite di storicità e fior di campagne pubblicitarie (peraltro pessime) che, mannaggia, ne fossero state pianificate almeno la metà per potenza ed investimenti sulla splendida C6, ora probabilmente non staremmo qui a parlare di una grandissima (ultima) occasione mancata.

***

Il ripudio del Double Chevron è servito soltanto a creare una scatola vuota e a svuotarne una che già esisteva, cancellando definitivamente Citroën dall'attuale immaginario collettivo, in termini di auto di un certo prestigio.

Passando davanti agli attuali concessionari del Marchio, il senso di tristezza di chi per sua fortuna ricorda lo straordinario spettacolo delle vetrine negli anni addietro, è veramente immenso e desolante.

Nulla che attiri l'occhio, nulla che sia diverso da un qualsiasi altro punto vendita, nulla che faccia sognare, nulla di coraggioso, nulla di futurista.

Solo banalità, piattume e normalità.

Niente ammiraglie, niente medie degne di tal nome, solo scatolette per la "sciura Maria" o la "Piperita Patty" di turno, furgoncini per lavoratori o ripieghi per giovinastri, senza che gli ipotizzati punti vendita DS Automobilés, che avrebbero dovuto essere "fichissimi" a mò di boutique di alta moda dove potersi "drinkare" anche un modaiolo "ape", connettendosi "fri uaifai" mentre si sfoglia il catalogo della vetturetta desiderata, abbiano preso vita in una qualsivoglia maniera o abbiano cancellato e sacrificato il vecchio e glorioso Marchio per arrivare ad ottenere un minimo di dignità.

***

Così, giorno per giorno, passo dopo passo, ci tocca seguire la lenta agonia di un nostro riferimento di vita, senza nemmeno avere la magra rassegnazione di averlo visto morire per dare luce a qualcosa di molto differente, ma che almeno a livello di cifre di mercato funzionasse, magari lasciandoci soli, con la romantica consapevolezza di essere dei vecchi relitti attaccati a lise bandiere sgualcite e stazzonate, simboli di un mondo che ormai non aveva più ragione di esistere, umiliato da cifre, menefreghismo e nuove tendenze.

***

Sì, sarebbe stato meglio vedere sfilare davanti ai nostri occhi i giovani manager fighetti del New Brand, impettiti e tronfi nello sventolarci in faccia cartelline ricche di grafici e tabelle, testimoni di un successo travolgente, impietosi e trionfanti sicari ripagati da libbre di monete d'oro e futuri contratti a ennemila zeri.

Invece no, è il deserto che ci hanno costruito attorno che non ha ragione di esistere.

La tanto inseguita modernità ha rigettato in primis essa stessa.

Tanta maldestra ansia da prestazione, ha punito freddamente le tonnellate di insipienza e l'irrispettosa foga da dimenticatoio, un inguardabile opportunismo e quell'innegabile approccio da Conquistadores stile "anello al naso" o "sveglia al collo", con la stessa moneta in nome della quale avrebbero dovuto e voluto farci digerire la perdita del sogno, dell'identità, della continuità: perché si, anche per voi, soprattutto per voi che siete più realisti del Re, più moderni del modernismo e più profittatori delle leggi del profitto…" è il mercato (che in fondo ha qualche punta di stupidità in meno e un pizzico di rispetto in più), bellezza".

***

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.