Anno XIV

SPACCXZIO

Numero 26

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2015 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Settepanti, 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

SPACCXZIO

ANNO XIV NUMERO 26
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.
Lemme M.
Leardini E.
Rossi A.

Foto:
Azzena R.
Baiocchi M.
Marigo F. (copertina)
Rossi A.
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 2015

R.I.A.S.C. ultimo appello .3
Di Michele Lemme Direttore del R.I.A.S.C.

Epilogo di una massaia disperata ……..…..6
Di Elena Leardini

Prova su strada di una CX 2500 Limousine ……....7
Di Andrea Rossi

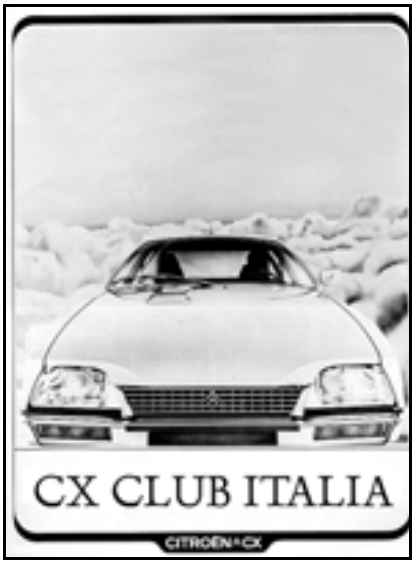
La musica è finita, gli amici se ne vanno… Considerazioni dopo il 40° anniversario ……..…..10
Di Paolo Bortolussi

La SM V8 ……....12
Di Maurizio Baiocchi

C6 Exclusive 2.7 Biturbo HDI: l'ultimo sogno ..…..15
Di Roberto Azzena

Sfera antisink, il ritorno ..22
Di Mario Siccardo Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

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.

R.I.A.S.C.: ULTIMO APPELLO

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

Cari tutti, quando mi sono preso questo foglio e la classica penna con il calamaio, ero parecchio indeciso se pescare nei ricordi dell'infanzia che ciascuno di noi custodisce gelosamente nel proprio "cassetto dei tesori", oppure se affrontare un argomento spinoso e delicato qual è il futuro del Registro.

Alla fine ho deciso di lasciare ancora per un po' di tempo riposto nel cassetto il ricordo speciale di un viaggio di adolescenza, sperando di poterlo magari raccontare in qualche occasione speciale.

E così, eccomi a raccontarvi la mia esperienza personale di R.I.A.S.C. e dintorni.

Sapete certamente tutti cosa è il Registro, come è nato, e quali ne siano i cardini ed i presupposti essenziali.

Perciò vi tralascio tutta la fase iniziale e costitutiva – peraltro non semplice – che ha visto i Club cimentarsi in questo sodalizio, e inizierei questo piccolo viaggio storico tra le righe del mio racconto, a partire dall'estate 2008, anno dell'I.C.C. C.R. Romano.

Premetto che forse è meglio allacciarsi le cinture.

Tenterò di narrare dei fatti storici ed inequivocabili - forse a qualcuno in parte ancora sconosciuti - da un osservatorio strettamente personale e privilegiato.

Roma, agosto 2008: fa caldo a Vallelunga, in circuito però si respira un'aria elettrizzante, infatti il R.I.A.S.C. con il supporto di Citroën Italia, è l'organizzatore del mondiale che si svolgerà proprio nel bel circuito alle porte di Roma.

Sono stato chiamato all'ultimo minuto a dare una mano insieme agli organizzatori ed a tanti altri Soci volontari, per cercare di aiutare nella parte contabile ed amministrativa.

C'è molto ottimismo, il programma è intenso e anche molto bello; inoltre si prevede bel tempo e grande affluenza.

Insomma ci sono forti aspettative di pubblico e di Citroënisti da tutto il globo.

La mattina di apertura l'entusiasmo tocca livelli incredibili, vedo Cotti saltare dappertutto, Marini attorniato sempre almeno da 10-15 persone e perennemente in movimento, Franco Grosso iperattivo a dirigere il campeggio e un po' tutti i Presidenti dei Club molto partecipativi, direttamente o indirettamente per il tramite dei Soci delegati.

Malgrado qualche intoppo tipico di un'organizzazione italica "genio e sregolatezza", tutto fila liscio, ed il successo è assicurato.

Parlo naturalmente di un successo a livello di immagine e di gradimento del pubblico.

Perché a tarda sera del primo giorno, fatti un po' di conteggi insieme al gruppo organizzatore, il divario tra entrate ed uscite mi fa letteralmente rabbrividire.

Si contano e ricontano i numeri più volte insieme, non fidandosi neanche delle tristi percezioni visive.

Se non ci saranno miracoli nei giorni successivi, con affluenze raddoppiate, prevedo un disavanzo piuttosto importante.

Purtroppo nelle ore seguenti la situazione non migliora, anzi, ed alla fine si tirano i conti definitivi.

L'atmosfera non è particolarmente tesa, però la questione non è affatto semplice.

Da un lato vi è l'ottima riuscita dell'evento, con commenti decisamente lusinghieri; dall'altro c'è una perdita secca di oltre XXX.000,00 euro.

Sì avete capito bene, XXX.000,00 euro.

Si preparano le borse per il rientro, un po' di malinconia per la pista che lentamente si svuota e la certezza di aver vissuto comunque qualcosa di epocale.

Il mio compito è terminato, consegno a Camillo i conteggi definitivi ed insieme alla cara Manuela me ne rientro per terminare le ferie.

Una settimana di immersioni alle isole Tremiti per disintossicarmi un po' dal mondo Citronico, ed intossicarmi un con un po' di azoto, ma con negli occhi ancora

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.

le immagini folgoranti di quei giorni incredibili.
Non avevo mai vissuto un evento così intensamente, così coinvolto.
Poco dopo il rientro vengo contattato di nuovo, con la richiesta di dare supporto a Cotti nella complessa gestione del debito e dei relativi creditori.
Decido di accettare, sono oramai affezionato a diversi elementi degli organizzatori, e poi vedo davvero alcuni Presidenti molto spaventati, peraltro a ragion veduta.
In fondo spesso mi tocca farlo per lavoro, non so smontare e rimontare una pompa LHM, ma conosco insidie e difficoltà dei risanamenti aziendali.
Pur cercando di mantenere una buona serenità, sono anche io un po' perplesso.
Citroën Italia ha assicurato supporto economico per coprire il disavanzo, ma non c'è nulla di scritto, non ci sono certezze, soprattutto non sono affatto prevedibili i tempi.
Nella riunione dei Presidenti R.I.A.S.C. subito successiva al mondiale, a cui non ho partecipato in quanto non titolato, è scoppiato il finimondo come era peraltro prevedibile.
Accuse piuttosto nette tra gli organizzatori, i Presidenti, le Relazioni Esterne, che chiamano in causa anche Citroën Italia e parecchi fornitori che hanno partecipato al Mondiale.
Non mi sorprende, spesso le cose finiscono in questo modo quando vi sono delle perdite.
Analizzando nel dettaglio il tutto, è emerso subito che Il grande problema è stato purtroppo la poca affluenza, apparentemente inspiegabile, oltre a qualche accordo commerciale di gestione non proprio perfetto con i vari fornitori.

***

E così si apre il 2° capitolo della vita del Registro, cioè quello del risanamento di un buco importante.
I Presidenti tutti, insieme al Direttore Cotti, al Relazioni Esterne, Tesoriere e Segretario, unitamente al sottoscritto, si stringono in un "patto di ferro" per la chiusura entro 3-5 anni del disavanzo, confidando nell'aiuto della Casa Madre, degli appassionati, e di qualche buon santo lassù in alto.
Sono passati tanti anni da allora, e con buona pace e felicità di tutti nel gennaio 2013 il disavanzo è stato colmato.
Non è stata una passeggiata, ma è andata.
Addirittura attualmente il Registro gode di una solida base economica che gli ha permesso di farsi Padova 2014 completamente a proprie spese, Milano Autoclassica 2015 completamente a proprie spese, l'avvio della Commissione Tecnica completamente a proprie spese e altre piccole cosette.
Questi sette lunghi anni mi hanno però permesso finalmente di capire ed intuire tante cose, e mi hanno acceso le luci su alcuni aspetti e prospettive che consideravo da posizioni completamente errate.
Non è stato facile, credetemi.
Vedete, il mondo delle auto storiche è già di per sé particolare.
Quello degli appassionati e protagonisti ed attori Citroën è poi qualcosa di assolutamente inimmaginabile, che solo in parte un bellissimo editoriale di alcuni anni fa apparso su SpaCXzio a cura del Vice Presidente ne rese l'idea.
L'errore che feci inizialmente fu quello di considerare alcune figure all'interno dei vertici R.I.A.S.C. come "buoni" ed alcuni come "cattivi".

E' umano, può capitare, soprattutto a chi come me parte spesso da presupposti di buona fede e fiducia nel prossimo, anche se comunque come mi hanno insegnato, sempre con gli occhi molto aperti, ed il lato postergato ben coperto.
Fu comunque un errore piuttosto grande il mio, poiché non mi permise mai di vedere la strada maestra su cui il R.I.A.S.C. doveva andare.
Era lì, sotto i miei occhi, ed incredibilmente mi sfuggiva.
Non fui certamente aiutato da molti degli attori di cui sopra - anche solo semplici appassionati - ma sempre protagonisti, che mi narrarono delle loro esperienze personali con tizio piuttosto che con caio.
Oggi finalmente dopo aver visto e toccato con mano, ho capito la cosa più semplice di questa terra: non esistono mai buoni e cattivi, ma esistono uomini diversi, ognuno con i propri piccoli e grandi pregi e difetti, e con i propri vizi e virtù.
Ho imparato a conoscere a fondo ogni singolo Presidente, incluso gli aspetti umani che ne rivelano spessore e fragilità.
Così anche per le Relazioni Esterne, e così per i miei collaboratori di questo ultimo triennio oramai al suo volgere, che mi hanno visto Direttore insieme a Luca Giaccardi e Daniele Brocero, dal 2012.
E così in fondo anche un po' per me stesso.
Questo quadro limpido e colorato, finalmente ora mi appare perfetto, con le sue tonalità di colori forti e le sue sfumature velate.
Il R.I.A.S.C. oggi finalmente è pronto per imporsi come qualcosa di assolutamente prezioso ed importante agli occhi dei suoi appassionati prima e del mondo poi.

Ma in questi giorni particolarmente caldi e importanti dovrà fare le mosse giuste, senza paura, rivendicando lo spessore umano e culturale dei propri adepti.
Il tassello cardine dovrà essere un rapporto con Citroën Italia nuovo, improntato non all'improvvisazione o, peggio ancora, all'imposizione, ma alla condivisione di obbiettivi e soprattutto di metodi.
Altrimenti, in totale serenità, ognuno per la propria strada.
Pensare a ciò che fu fatto nel 2008, cioè un mondiale con un accordo solo verbale sarebbe un suicidio puro, peraltro irripetibile ai giorni nostri con tali modalità.
Gennaio 2015 deve rappresentare la fine di un'epopea e l'inizio di una nuova avventura, qualunque essa sia.

***

Perché ciò sia possibile è necessario uno smarcamento deciso dei ruoli e l'eliminazione di qualunque possibile, anche solo teorico, conflitto d'interessi.
Ne va della serenità di tutti, ne va del buon lavoro di tutti.
Altro elemento cardine è che il R.I.A.S.C. non può e non deve prescindere dalla partecipazione degli associati.
Sono linfa vitale di questo mondo, e debbono essere portati a conoscenza delle vicende del Registro con trasparenza, puntualità e precisione, al fine di coinvolgerne il maggior numero possibile nel R.I.A.S.C. secondo le proprie attitudini.
Anche per consentire quel ricambio generazionale fondamentale in ogni aspetto della nostra esistenza.
"Le Citroën": ma come è possibile che una rivista tanto importante ed agognata dai lettori si perda nei meandri del tempo?
Il rimbalzo delle responsabilità è cosa sterile ed apparentemente infantile, peraltro poco utile.
Il consiglio che posso dare per il futuro è fare piazza pulita: occorre una nuova veste, una nuova periodicità e soprattutto tassativamente delle nuove figure nella redazione responsabile.
Troppi compromessi disattesi in questi anni, troppe carenze generali.
Punto e a capo.
E' oggi necessaria una sede nuova.
E' fondamentale, poiché indicatore di autonomia e consapevolezza.
Forse, in modo anche più frivolo, potrebbe addivenire al "centro" delle attività, poche o tante che siano.
E' un punto, a mio avviso, piccolo ma determinante: rimanere in Via Gattamelata "nel nulla", sarebbe un errore colossale, assolutamente imperdonabile.
Occorre poi un Raduno annuo di spessore, preparato in modo dettagliato e coinvolgente, in cui tutti i Presidenti abbiano modo di collaborare e se ne impegnino a fondo, anche a turno, ma ne siano convinti.
Unire un appassionato di Traction a un Duecavallista di "zoccoli duri" non è cosa semplice e naturale, occorre lavorarci un po' e bene, ma il risultato potrebbe essere grandioso e stupefacente.
Ci sarebbero tante altre piccole cose da riprogrammare, a partire dalle convenzioni appena abbozzate, dalle Fiere (Padova/Milano), per arrivare alla Commissione Tecnica, passando per un Centro Documentazione che comunque il R.I.A.S.C. avrà necessità di avere in modo autonomo e con libero accesso.
Ci sarebbe inoltre da riprogrammare la stessa funzione del Registro e le scelte "politiche" da mettere in preventivo comunque nell'immediato ed alla luce della recente legge di stabilità 2015.
Continuare a correre da soli, ma in modo più deciso?
Continuare con il piccolo discorso iniziato con ACI in quel di Padova 2014?
Tentare un approccio con ASI?
La realtà è che il R.I.A.S.C. ha un futuro certamente luminoso davanti a sé, ma è altrettanto determinante che lo snodo attraverso il quale passano tutte le iniziative che il R.I.A.S.C. saprà prendere nel prossimo triennio, passano obbligatoriamente attraverso la soluzione dell'enigmatico rapporto con Citroën Italia.
Con infinito affetto, Vostro Direttore.
(Gennaio 2015)
***

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

EPILOGO DI UNA MASSAIA DISPERATA

Di Elena Leardini

"Concedo poche righe per esprimere, dopo qualche anno (all'incirca 10), le vicissitudini matrimoniali che hanno contribuito a far crescere la dispensa in cucina."

***

Credo fermamente che **l'eco qui riprodotta sia condivisa da buona parte delle consorti** che al loro fianco hanno (per fortuna o sfortuna) un appassionato Citroën e che loro malgrado devono condividere e compiacere per buona parte dell'anno con "*accessori intriganti*" depositati in cucina o in zone limitrofe.

Spero comunque che molte di voi abbiano già "*marcato il territorio*" con un segnale indelebile, per cui oltrepassata la soglia sicuramente non avrete modo di inciampare in qualche cuscinetto o parafango disperso in casa.

Riscontro che l'attitudine del vero "Appassionato" si manifesti soprattutto al calar del sole, quando al rientro dalla routine lavorativa, anziché prodigarsi alla collaborazione ed alla preparazione degli stand gastronomici predilige scatoloni, il cui interno per me rimane spesso un mistero.

Ammetto la mia ignoranza nel discernere le varie componentistiche che ne fanno parte… ma permettete: una sfera idropneumatica riesco ancora a riconoscerla, soprattutto se è verde!

***

Tutto ciò arriva all'apoteosi, quando l'incontro tra "l'Appassionato" e il famoso LHM (i maschietti sicuramente sapranno di cosa sto parlando) fluttuano assieme per dar vita ad un ergonomico ed ineccepibile contesto di servosterzo e "molleggiamento", che tradotto in forma tecnica non è altro che un fluido idraulico per i freni che rende l'auto molto particolare rispetto a tante altre.

(Cosa ci troveranno in questo emblematico prodotto, non è dato saperlo).

Questo olio mistico sembra l'avvento messianico per eccellenza, è ricercatissimo, custodito in teca ed al riparo da ogni e qualsiasi evento eccezionale che ne sovverta la preziosa essenza.

Sinceramente l'avrei scambiato per un bagnoschiuma, data la colorazione verde.

Sarà che il mio punto di vista era prettamente da inesperta e da massaia.

Comunque anche la pre-fase oleosa di cui ho fatto parte ha avuto i suoi risvolti positivi… ho evitato successivamente di scambiare e confondere le confezioni, nella fretta a volte non si sa cosa potessi usare per detergente.

***

Passiamo alla parte più complicata ed indigesta, quella in cui il "tuo Appassionato", di punto in bianco, ha già sentenziato di smontare la sua vecchia Citroën, che, parcheggiata in garage, sino ad ora non era di peso a nessuno (e tanto meno a me).

Inizialmente la vicenda sembra alquanto superficiale: piccoli ritocchi, qualche bobina o plastica nel lavandino, un paio di manovelle sul tavolo.

La cosa sembrerebbe circoscritta e priva di effetti collaterali, nessuna perdita di olio motore, nessun contatto elettrico, insomma tutto sembrerebbe funzionare alla perfezione, per cui non mi preoccupo delle varie richieste e delucidazioni che nel frattempo sento spesso aleggiare nell'aria rivolte ad altri appassionati, che a loro volta, data l'occasione, "istigano" per un completo restauro dei pezzi smontati (mortacci loro!).

***

In breve e riassumendo ora posso dire che dal semplice Appassionato non mancano mai le sorprese.

Coinvolge la consorte entro le mura di casa facendo partecipe la stessa sul funzionamento (o meno) della sua beneamata "amica"… e prevaricando su ogni logica s'impossessa dell'area posizionandoci ogni sorta di meccanismo: fanali, vetri, motori, collegamenti di circuiti… e, nonostante tutto, data la capacità (e la pazienza mia) allude alla prossima pulizia dei vari oggetti rimossi, precludendo ovviamente la mia piccola quota di tempo rimasta per farmi i capelli!

***

Tutto sommato, vedendo il lato positivo di ciò, dopo aver anche spinto (ma questa è un'altra storia) per 150 metri una Citroën CX con le gomme a terra in un bellissimo sabato sera d'inverno, già, perché le massaie di solito a quest'ora dovrebbero essere in cucina, l'attuale situazione conta un numero imprecisato di scatoloni, qualche portiera, e non solo quella, in entrata, un garage che non posso utilizzare, uno scheletro difforme in magazzino (che forse nemmeno Citroën si ricorda di averlo costruito)… e se volete venire a cena: avvisatemi prima perché potrei avere qualcuno nel lavandino e qualcun altro appoggiato al muro della cucina!

Buona CX a voi!

***

PROVA SU STRADA DI UNA CX 2500 LIMOUSINE

Di Andrea Rossi

Durante questi ultimi tre anni, con la mia CX Limousine ho percorso circa 6700 km.
Questa percorrenza, suddivisa tra autostrada, città e percorsi misti, mi ha fatto rendere conto di quelle che sono le prestazioni, i pregi ed i limiti – non potendo parlare di difetti – della berlinona.
A questo punto, anche alla luce del lungo viaggio fatto nel 2012 da Roma ad Harrogate, mi è parso interessante descrivere le impressioni circa la prova su strada di un'auto di trent'anni.
Iniziando dalle informazioni di base, per coloro che non conoscessero a fondo questo modello, di certo non tra i più diffusi in Italia, dirò che la CX Limousine monta un motore Diesel aspirato della cubatura di 2500cc ed ha una potenza di 75 cavalli.
Questo propulsore permette alla vettura di raggiungere i 159 km/h o meglio questo è quanto posso desumere dal libretto di uso e manutenzione e delle caratteristiche tecniche della mia Limousine.
A tal proposito, una nota curiosa: nonostante lo stato d'abbandono in cui ha versato la mia CX per oltre sette anni e nonostante l'invasione di topolini all'interno della stessa, fin nel cruscotto, i simpatici roditori hanno risparmiato i libretti d'uso, che sono intonsi nella loro originalità.
Dicevamo della velocità; a fronte della velocità massima di 159 km/h come dichiarata, devo dire che non ho mai superato, con la mia CX, i 140 km/h, peraltro per un brevissimo tratto e per poter restar dietro ad un altro CXista, di ritorno dal Raduno di Monselice del 2011, il quale mi precedeva con un'altra passo lungo ma break ed a benzina.
Facendo riferimento all'intonso libretto d'uso, ove è annotato anche il nome del primo proprietario, mi viene in mente la consegna della vettura, il suo primo giorno di vita e la sua esclusività; come non pensare al fatto che la Limousine, all'epoca, ovvero nel 1982, costava oltre 19 milioni di lire?
Circa il modello, naturalmente è noto che la Limousine si distingue dalla CX normale solamente per il passo più lungo di 25 cm, il che ha permesso di aumentare ulteriormente la già notevole abitabilità.
Nella Limousine cinque persone viaggiano veramente comode e soprattutto dietro, grazie all'eccezionale distanza di addirittura 70 cm del divano posteriore dagli schienali anteriori, c'è spazio in abbondanza per tre persone ed anche quando i sedili anteriori sono arretrati del tutto si viaggia in prima classe.
Personalmente non saprei dire come possano viaggiare cinque persone ma posso garantire che quattro persone e due barboncini viaggiano molto molto, comodamente.

L'abbondante spazio ed i sedili larghi consentono una posizione di guida rilassata e soprattutto davvero comoda.
Il sedile di guida è completamente regolabile, anche in altezza, e ciò permette a tutti di trovare sempre una eccellente posizione.
La classica – almeno per noi Citroënisti – disposizione dei comandi principali, raggruppati in vari tasti nei due blocchi ai lati del volante, mi risultano sempre comodi, essendo azionabili senza staccare le mani dal volante.
Certo che mio cognato, il quale si è alternato con me alla guida nel percorso per giungere ad Harrogate, quando si è trovato davanti agli atipici e bizzarri comandi in luogo delle consuete levette della sua auto, sulle prime è rimasto un tantino disorientato.
Ma ricordo che dopo qualche giorno aveva raggiunto una buona confidenza con i vari tasti.
La strumentazione della Limousine è semplice e comprende il tipico tachimetro a rullo, il contachilometri anche parziale, l'orologio, gli indicatori del livello carburante tutti illuminati, nonché una nutrita batteria di spie di controllo.
Non ha, invece, il contagiri.
Sulla linea della carrozzeria non farò commenti essendo incomparabilmente bella in tutte le angolazioni, soprattutto vista di tre quarti posteriore.
Il vero pregio della CX è che la bella linea permette anche di avere un'ottima visibilità in tutte le direzioni, grazie alle ampie superfici vetrate ed ai montanti molto sottili.
Unico, piccolo, neo è che gli ingombri notevoli della Limousine, uniti alla forte inclinazione del lunotto posteriore, peraltro concavo, rende impegnativo il parcheggio in fila.
Almeno a patto di non voler eseguire un parcheggio "ad orecchio".
Nei lunghi viaggi insieme alla mia "barcona", ho avuto modo di capire quanti progressi abbiano fatto in trent'anni i climatizzatori.
Difatti, nonostante la mia Limousine sia dotata di un impianto di climatizzazione, non sempre questo fa in modo di farsi ricordare, benché in funzione.
Sebbene vi siano ampie bocchette sulla plancia nonché ulteriori aperture sotto la plancia, la circolazione dell'aria all'interno dell'abitacolo è sempre molto scarsa, specie se la temperatura esterna raggiunge livelli ragguardevoli.
Trovo molto comode le leve dell'impianto di climatizzazione, illuminate e poste sul tunnel fra i due sedili che comprendono la regolazione della temperatura, della distribuzione dell'aria ed il ventilatore a tre velocità.
Facendo cenno alla dotazione di accessori, non si può sottacere quanto la Limousine fosse completa e quanto ancora oggi risulti ben equipaggiata: erano di serie gli alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, la chiusura centralizzata, lo specchietto laterale regolabile dall'interno, i sedili regolabili in altezza, le alette parasole ai posti posteriori così come le tendine parasole al lunotto, il servosterzo, la predisposizione per l'autoradio e gli accendisigari posteriori.
Come optional a richiesta restavano solamente la vernice metallizzata o nera, l'equipaggiamento isoterm con vetri atermici ed il climatizzatore, seppure non dall'inizio ma solo da un secondo momento.
Il bagagliaio, che non evito mai di riempire a dovere, è sì basso, ma molto profondo, completamente rivestito di moquette ed ha un piano regolare; unico difetto la sua accessibilità, difficoltosa a causa dello sportello d'accesso piuttosto piccolo.
Lo schema costruttivo della Limousine non differisce, per il resto, da quello noto della CX Diesel: motore e trazione anteriori, sospensioni a ruote indipendenti con il noto impianto idropneumatico che comanda oltre le sospensioni, i freni e lo sterzo, servoassistito e con l'ineguagliabile DiRaVi.
La vettura è dotata naturalmente di quattro freni a disco e cambio a cinque marce con quinta di potenza.
Il motore è un quattro cilindri abbastanza convenzionale con monoblocco in ghisa e testata in lega leggera evoluzione del precedente 2200 che originariamente era stato messo a punto per i veicoli del settore industriale leggero Citroën e Fiat, tanto che molta componentistica del motore è condivisa con il mezzo commerciale Fiat 242.
La distribuzione è comandata da ingranaggi con albero a camme laterale e aste e bilancieri.
Anche la pompa di iniezione del tipo rotativo viene comandata da ingranaggi.
La CX Limousine è lunga 4,91 m, ha un passo di 3,09 m, la carreggiata anteriore di 1,51 m, la carreggiata posteriore misura 1,35 m; è larga 1,73 m è alta 1,37 m, naturalmente in posizione di marcia ed il diametro di sterzata è di 12,7 m.
La CX Limousine non è proprio un peso piuma, pesando a vuoto 1400 kg.
Come ho detto, la Limousine sfiorava in quinta i 160 km/h grazie soprattutto alla validità aerodinamica della linea e devo dire

che il vecchio quattro cilindri, anche e soprattutto grazie agli odierni limiti autostradali, regge bene all'assalto del traffico attuale.
In particolare, viaggiando in autostrada, raramente ci si trova in difficoltà, poiché la Limousine è molto elastica e poiché la quinta di potenza aiuta a sfruttare sempre a fondo i 75 cavalli a disposizione.
Un limite enorme, come ho avuto modo di scrivere illustrando il viaggio per partecipare all'I.C.C.C.R. del 2012, non è la velocità massima non elevata, quanto piuttosto l'insopportabile rumorosità, almeno per i timpani ormai abituati a ben altri motori Diesel.
Di contro, sui percorsi su strade extraurbane, i settantacinque cavalli sono più che sufficienti e l'accelerazione, per quanto possa considerarsi modesta se paragonata alle auto contemporanee, risulta assolutamente soddisfacente per una Diesel di trent'anni fa.
Ovvio che, ora come allora, non si può pretendere troppo da questa grossa ministeriale che di certo non è stata pensata per distinguersi per le brillanti accelerazioni.
A parer mio, l'accelerazione della Limousine è più che sufficiente.
Anche per quanto riguarda la ripresa la rapportatura del cambio è tale da non fare avvertire tutto il peso della macchina ed alla fine non risulta inadeguata, a patto ovviamente di aver ben presente di essere a bordo di una vettura Diesel di molti anni fa, ovvero di quei tempi in cui i motori dei veicoli commerciali venivano infilati nei cofani delle berline di rappresentanza, prima equipaggiate esclusivamente con motori a benzina.
Il cambio ha rapporti bene scalati ma non lunghi.
Non ha una quinta economica extra lunga e ciò le consente di riprendere abbastanza facilmente anche nelle marce superiori.
Se la sincronizzazione è buona, lo stesso non posso dire circa la manovrabilità che non è delle migliori da me provate nella guida normale, laddove vado a manovrare il cambio più velocemente avverto una certa legnosità e delle fastidiose difficoltà di innesto.
Il mio amico Renzo che ha posseduto una quindicina di CX mi ha rassicurato: i difetti da me descritti non dipendono dalla usura o dall'età della mia Limousine ma costituiscono una caratteristica della CX.
L'impianto frenante è potente ed i freni sono istantanei.
In questo caso siamo certamente di fronte al tipico impianto della CX e delle Citroën idropneumatiche: risposta quasi immediata al comando del pedale, il quale risulta molto leggero, istantaneo e senza corsa a vuoto.
I quattro freni sono abbastanza potenti anche se a volte sembra che esigano uno sforzo notevole; se la sensazione alle velocità autostradali non è di fermarsi in spazi ridotti, devo invece elogiare sia la resistenza alla fatica che il bilanciamento della frenata anche sul bagnato.
Tutto ciò ho potuto apprezzarlo e testarlo in un tragitto da Harrogate ad una cittadina sulla costa orientale del North Yorkshire ove per molte miglia si alternarono ripidissime salite e discese con pendenze fino al 20-25%.
Ebbene in tutto il percorso i freni non hanno mai mostrato segni di affaticamento, nonostante viaggiassimo a pieno carico.
Altra nota positiva è per lo sterzo: è rapidissimo e preciso.
Certo, esige assuefazione sia il rapporto molto diretto – sono sufficienti due giri e mezzo per una sterzata completa – sia il servocomando precisissimo, sia il riallineamento automatico e quasi istantaneo delle ruote.
Soprattutto quest'ultimo, ad esempio, ha messo inizialmente a disagio mio cognato.
Poi però dosando i movimenti del volante se ne apprezzano la leggerezza, la prontezza e la precisione.
Punta di diamante di questa vettura è, come ci si può aspettare, il comfort che è sempre eccellente grazie alle ineguagliabili sospensioni ed alla comodità dei sedili, morbidissimi, davvero rara.
Queste due caratteristiche rendono quasi riposante anche un lungo viaggio di migliaia di chilometri, laddove solo il dondolio può diventare leggermente fastidioso nelle strade di montagna.
La tenuta di strada è sempre molto sicura soprattutto nei curvoni più ampi, tipo quelli autostradali, così come in appoggio ed è sempre facilmente correggibile, il che rende la vettura sempre molto sicura infondendo grande tranquillità.
Anche percorrendo strade con curve più strette, la Limousine è sempre all'altezza delle aspettative avendo un comportamento, al limite, leggermente sottosterzante. L'impressione che si riceve percorrendo strade ricche di curve è che la Limousine 2.5 Diesel abbia una motorizzazione davvero molto sottodimensionata e che abbia enormi potenzialità di tenuta e stabilità.
Ed è proprio a quel punto che viene voglia di guidare una GTi, se non fosse che il pensiero vola immediatamente ai consumi da portaerei di quest'ultima.
La Limousine, invece, in questo

senso ha un'altra freccia al proprio arco: i consumi sono sempre bassi.
Sì, non ho mai raggiunto i consumi dichiarati dalla Casa, ovvero i 16 km/l a 100 km/h; il massimo che ho potuto fare è stato percorrere 13/14 km/l in autostrada, a circa 100/110 km/h, scendendo fino agli 8 km/l nelle condizioni più impegnative, quali importanti pendenze a pieno carico.
In ogni caso i 68 litri del serbatoio riescono a garantire viaggi con lunghe percorrenze e poche soste.
Tutto ciò mi fa apprezzare la CX Limousine ad ogni viaggio ed ogni volta che il viaggio finisce e sono sul punto di ricoverarla nel mio box, con la mente già programmo il viaggio successivo, pregustandomelo.
***

LA MUSICA E' FINITA, GLI AMICI SE NE VANNO… CONSIDERAZIONI DOPO IL 40° ANNIVERSARIO

Di Paolo Bortolussi

L'anno del quarantesimo compleanno della CX si è appena concluso e con esso tutte le iniziative, i festeggiamenti ed i riconoscimenti che a questo innovativo modello del Double Chevron sono stati riservati.
E' stato un bel 2014 di incontri e di manifestazioni, a cominciare dal classico Raduno "Ammiraglia" di Monselice; questi eventi hanno permesso l'incontro di numerosi esemplari del patrimonio CX italico e costituito ulteriori opportunità per condividere questa passione; la ricorrenza legata all'ormai lontana uscita sul mercato dell'Ammiraglia Citroën è stata, inoltre, ricordata in termini lusinghieri da molte riviste del settore e da diverse altre fonti, molte delle quali provenienti dal mare magno di Internet.
Quello che è emerso, molto spesso anche da ambienti lontani dal "Citroënismo militante", è un tributo a questa automobile, volto a riconoscere e sottolineare tutte quelle caratteristiche che, all'epoca della presentazione, la posizionarono un gradino sopra la concorrenza per soluzioni tecniche e per il design all'avanguardia; nonostante il Marchio Citroën annoveri tra le sue creazioni veri e propri miti universalmente apprezzati quali Traction, 2CV e DS, la CX si sta meritatamente ritagliando uno spazio rilevante nella storia del Marchio, e cosa altrettanto importante, risulta essere "riconoscibile" (per chi ha vissuto quegli anni, pur se bimbo) ed apprezzata anche agli occhi della "persona comune".
Ora che gli echi della festa sono ormai lontani, con le nostre Citroën chiuse nei box a svernare, mi ritrovo a riflettere su ciò che da questa serie di eventi e di incontri è emerso, attraverso la "voce" del popolo dei CXisti, coloro i quali avranno l'onore (e l'onere) di conservare e condurre il modello al prossimo traguardo dei 50 anni.
Da che certezze riparte il movimento italiano e qual è il suo "stato di salute"?
Partiamo da una prima, forse banale, ma necessaria premessa; come in ogni comunità di individui, anche nell'ambito degli appassionati CX si può incontrare una variopinta rappresentanza del genere umano.
Risulterà pertanto complicato e

inevitabilmente soggettivo individuare delle vere e proprie linee di pensiero comune, che uniscano nella passione ciascun possessore o simpatizzante.
Mi baserò, di conseguenza, su alcune, semplici considerazioni personali, su rapporti d'amicizia consolidati tra CXisti e semplici chiacchierate intrattenute con diversi possessori e/o ammiratori, conosciuti nell'ambito di queste manifestazioni.
La passione per la CX in Italia, da parecchi anni, ha come riferimento un Club regolarmente affiliato al R.I.A.S.C., che organizza due Raduni annuali "istituzionali" e distribuisce regolarmente ai propri soci la testata che state leggendo, rendendola accessibile in formato digitale a chiunque fosse interessato, attraverso il proprio Sito ufficiale, che unitamente allo spazio su Facebook costituiscono i canali informativi del sodalizio.
In aggiunta alle iniziative del CX Club Italia, inoltre, si sono organizzati altri piacevoli momenti d'incontro legati alla ricorrenza, alcuni dei quali resi possibili grazie al lavoro e all'entusiasmo di appassionati e possessori di CX.
Riguardo le iniziative, ufficiali o meno che siano, ci sono stati (e ci saranno sempre) apprezzamenti da una parte e critiche dall'altra, perché in fondo siamo in tanti e siamo uomini; il fatto incontrovertibile è che i CXisti italiani hanno riferimenti ben precisi, passione e voglia di riunirsi e questo denota un'ottima vitalità e immutato entusiasmo.
Rientrando su un piano riconducibile alla mera passione per il modello, ritengo utile fare una considerazione che trae origine dagli anni della permanenza sul mercato, durante i quali la CX seppe declinarsi costantemente in anime molto diverse tra loro; la capacità di diversificarsi permise di catturare l'attenzione di numerosi bacini d'utenza, che apprezzarono l'ammiraglia Citroën per le molte, differenti qualità.
Questa filosofia, già adottata in precedenza dalla Casa con i modelli DS ed ID, risultò ancora più marcata negli anni della CX con l'avvento dei motori a gasolio, delle versioni a passo lungo e delle versioni sportive.
Anche basandomi su queste considerazioni, nasce la mia convinzione che da storica la CX sia divenuta, tra le ammiraglie Citroën, la più trasversale per ciò che concerne l'estrazione dei suoi proprietari.
Come spesso succede, ai Raduni è normale imbattersi in versioni al top di gamma, con particolari prestazioni sportive o allestimenti, ma, nel nostro caso, grazie alla diffusione avuta dal modello e (come ricordato in precedenza) alla varietà dei suoi acquirenti, non mancano mai esemplari che rappresentino allestimenti "meno nobili" o più rari; queste CX contribuiscono, naturalmente, a descrivere in maniera fedele la storia del modello, conservando un fascino del tutto particolare, che non le fa di certo sfigurare al cospetto delle sorelle più blasonate.
Diretta conseguenza di quanto fin qui affermato e della conoscenza degli amici che condividono la mia passione, nel tempo ho consolidato la convinzione che il proprietario di CX sia spesso molto legato al proprio modello, che ha posseduto o comunque cercato espressamente per le caratteristiche in esso contenute; gli amanti della CX si rivelano Citroënisti a tutto tondo, appassionati del Marchio e in alcuni casi possessori di altri modelli.
La scelta fatta al momento dell'acquisto è stata in quasi tutti i casi consapevole e "mirata", rimanendo nel tempo decisamente soddisfacente; in definitiva, non esiste agli occhi dell'appassionato una CX da desiderare sopra le altre a livello universale, ma esiste certamente per ciascuno quella che incarna la personale idea e percezione del modello, legata anche a ricordi o semplici sogni.
La cosa è senza dubbio positiva nell'ottica della salvaguardia di tutti o gran parte degli esemplari oggi circolanti e conseguentemente dell'intera vicenda che ha visto protagonista la creatura Oproniana; l'attaccamento, l'orgoglio e la passione pura per il proprio modello fanno sì che il futuro del nostro parco macchine sia ancora il più possibile sereno, nonostante la crisi economica perdurante e l'ultima Legge di Stabilità, che per fortuna tocca solo marginalmente la CX.
Concludendo con la mia personale esperienza, quello che questo anniversario ha consolidato è stata la genuinità della mia passione per la CX.
Le due versioni che posseggo, agli antipodi per molti fattori, saranno sempre più un piacere da gustare nei momenti di relax, un modo per lasciarsi alle spalle i problemi chiudendoli fuori dall'abitacolo ed eliminandone ogni traccia facendosi cullare dalle sospensioni e dal familiare sbuffo del DiRaVi.
Nel tempo la mia passione non è sfiorita, forse perché parte non esclusiva, ma indispensabile in un insieme di fattori che molti definiscono "i piaceri della vita".
Quanta soddisfazione può dare, infatti, una gita fuori porta, con la propria vecchia Citroën, godendosi il paesaggio senza fretta; la condivisione rende più completa una passione, ma

questa non può essere tale se non la si vive in primis con se stessi.
Alla fine dell'anno, con il restauro della Prestige Serie 2 in pieno svolgimento, ho nuovamente ceduto al mio debole per la CX, decidendo di eseguire un piccolo restauro anche sulla 2000 Super del 77; ripasso dei fondi e rinfrescata totale della vernice.
Il risultato di questo intervento unito ad altri piccoli lavoretti estetici e di meccanica, hanno reso l'utilizzo della mia Citroën Vintage un piacere ancora più completo.
Personalmente lo considero investimento in un bene rifugio, certamente a livello economico ma essenzialmente sicuro "rifugio" dalle brutture della quotidianità.
Un modo per intraprendere con le mie CX la strada che conduce ad un futuro a tinte meno fosche del presente, giungendo di slancio al 50° anniversario Citroën.
Come sempre "En Avant Citroën", "En Avant CX"!
***

LA SM V8

Di Maurizio Baiocchi

Questa storia inizia nell'estate del 1974, quando l'Ufficio Studi della Maserati ebbe l'incarico dalla Citroën (a cui apparteneva la Casa modenese) di studiare un motore più potente del 3.0 V6 per la Quattroporte II, la nuova ammiraglia su base tecnica della SM, allora in fase di sviluppo e purtroppo natamorta (vedi articolo su "Le Citroën" del maggio 2013).

***

Va detto che durante il periodo-Citroën (1968-75, definito "una svolta epocale" nel convegno ASI sui 100 anni della Marca modenese), la Maserati mantenne una piena libertà di progettazione e di produzione delle proprie vetture, che portarono a modelli prestigiosi come la Bora, la Merak e la Khamsin.
Inoltre, a Modena vi erano le capacità necessarie per creare nuovi motori in tempi brevi, grazie ad una grande ingegnosità e all'esperienza derivata anche dalle corse.
L'ingegnere Giulio Alfieri, capoprogettista e responsabile tecnico del Tridente per oltre un ventennio, si mise all'opera e realizzò un primo esemplare di motore V8.
Al contrario di quanto si possa pensare, questo 8 cilindri non derivava dal V8 di 4.7 e 4.9 litri (le cui origini risalgono alla gloriosa 450S da competizione) già presente nella gamma Maserati per la Ghibli e la Bora, ma dall'unione di due V6 C114, concepito per la SM, nella versione di 2.965 cc della Merak.
Furono utilizzati due motori: il primo fu tagliato all'altezza del terzo cilindro, mantenendo tutta la parte anteriore con il volano, frizione e cambio; del secondo fu utilizzato un cilindro e la parte posteriore con la distribuzione.
Il risultato di questo "bricolage"

fu un propulsore di 3.953 cc., ovviamente a V di 90°, alesaggio x corsa di 91,6x75 mm., con una potenza massima di 260 CV a 6.500 giri (contro i 170 del motore originale della SM), ed una coppia massima di 28,5 kgm. a 4.500 giri.
E' curioso rilevare che, per realizzare un nuovo V8, si partì da un V6 a sua volta derivato da un precedente V8…

***

Dalle testimonianze degli "anziani" della Maserati (tra cui Ermanno Cozza, memoria storica del Tridente, Cleto Grandi, Ennio Ascari, Giancarlo Martinelli), emerge che questo motore fu montato su una SM color Rouge de Rio, presa tra le vetture-muletto in uso alla fabbrica, che fu utilizzata abitualmente dall'ing. Alfieri per prove su strada (compresi viaggi Modena-Roma), in pista (a Modena e Monza) e come auto per uso quotidiano, per un totale di ben 12.000 km.
Questo V8 non fu mai utilizzato per la Quattroporte II, presentata al Salone di Parigi 1974 e mai entrata in produzione.
Le successive vicende storiche sono note: il 23 maggio 1975 Citroën (passata sotto controllo Peugeot) mise in liquidazione la Maserati (pur pagando regolarmente le competenze di dipendenti e fornitori), e cessò la produzione della SM e dei suoi motori V6.
Dopo il salvataggio della finanziaria pubblica Gepi, la proprietà e la gestione passarono ad Alejandro De Tomaso.
L'industriale argentino già nel 1968 aveva avviato una trattativa con la famiglia Orsi per rilevare la Maserati, ma essi preferirono vendere a Citroën che garantiva migliori prospettive, anche su consiglio dell'ing. Alfieri che non andava d'accordo con De Tomaso (il quale infatti, nel 1975, lo mise subito alla porta).
Il nuovo proprietario non voleva più sentir parlare di Citroën, e ordinò la distruzione di tutto ciò che portava un Double Chevron.
Il motore V8 della nostra storia fortunatamente venne salvato: smontato dalla vettura che lo ospitava, fu depositato nel padiglione-museo della fabbrica di Modena, dove rimase per lungo tempo.
Invece, la SM rossa usata per le prove, con la carrozzeria oramai rovinata dalle intemperie e dall'incuria, fu smantellata e rottamata.

***

Nel 1993, De Tomaso, con gravi problemi di salute, vendette la Maserati e l'Innocenti alla Fiat, e nel 1998 la collezione dei modelli storici della casa rischiò di essere venduta all'asta, finché intervenne la famiglia Panini che rilevò le vetture e tutto il prezioso materiale (per il quale crearono un museo presso la propria Azienda Agricola "Hombre" di Modena) di cui poco dopo ne vendettero certi pezzi, tra cui il nostro motore V8.
E così, a fine 1998, esso fu acquistato dal collezionista tedesco Hermann Postert, che già possedeva una 5000GT ed altri motori Maserati, che lo espose nel salotto della propria abitazione, senza mai smontarlo né provare a metterlo in moto.
Nell'estate del 2009, il motore fu acquistato dal collezionista ed appassionato Philip Kantor (nonché esperto della casa d'aste Bonhams), che prima di concludere la trattativa si fece accompagnare dallo specialista SM Frédéric Daunat (noto anche

per le sue perfette repliche delle SM Mylord, Proto-Michelin e Rally) per esaminarlo.
Inizialmente, Daunat non era convinto che fosse un motore destinato ad una SM, e portò con sé una campana della frizione per verificare che l'accoppiamento motore-cambio fosse possibile.
E con grande sorpresa si accorsero che i punti di fissaggio delle due parti combaciavano perfettamente.
Era effettivamente un propulsore destinato ad una SM.
Non contenti, nel viaggio di ritorno, i due decisero che il motore doveva riprendere il suo posto nel cofano di una SM dello stesso colore dell'originale.

***

Trovata la vettura del colore giusto, i lavori furono realizzati nell'autunno-inverno 2009/2010.
Fortunatamente, il motore era rimasto completo dei suoi accessori d'origine specifici (rampa carburatori Weber 44 DCNF, filtro aria a rete, spinterogeno, scatola accensione Bosch, pompa benzina, collettori di scarico).
Daunat esaminò il motore smontando il carter inferiore ed i coperchi delle punterie, ma trovandolo a posto, non furono effettuati interventi su di esso.
Le vettura, dotata di ruote in resina, fu interamente riverniciata in Rouge de Rio AC 474, riportando a nuovo anche l'impianto idraulico ed elettrico, gli interni in pelle nera, e quant'altro necessario.
Il maggior impegno fu posizionare il V8 nel vano previsto per il V6 d'origine: furono necessari alcuni adattamenti e modifiche alla traversa inferiore ed alla consolle centrale dell'abitacolo per creare lo spazio necessario.
Alla fine, il propulsore trovò il suo posto, e l'opera fu compiuta.

***

La presentazione ufficiale della SM V8 al pubblico ed agli appassionati avvenne a Rétromobile 2010, per l'anniversario dei 40 anni della SM.
Nell'occasione, la vettura era dotata di un cofano tagliato, affinché i visitatori potessero ammirare questo particolare motore e la qualità del lavoro.
Nella scheda tecnica, le prestazioni attese da una tale meccanica da 260 CV, prevedono una velocità massima di 250 km/h, 0-100 km/h in 8,4 sec., Km da fermo in 28,7 sec., pur con un peso aumentato a 1.495 kg., ed un consumo medio di 14,5 l/100 km.

***

La SM V8 fu esposta anche al recente EuroCitro 2014 sulla pista di Le Mans (a cui si riferiscono le foto), permettendo agli appassionati Citroënisti di vedere da vicino tutti i suoi dettagli tecnici.
Visivamente, il motore mantiene l'aspetto familiare del V6 di serie, e solo osservando bene le testate più lunghe e contando i cavi delle candele ci si accorge che è un 8 cilindri.
Una volta messo in moto, al minimo il rumore del motore è simile a quello del 6 cilindri, mentre accelerando la tonalità diventa più cupa e cavernosa, possente, proprio come un motore da corsa.

***

Una SM, magari anche in versione 4 porte, dotata di una così favolosa meccanica avrebbe potuto avere ulteriori sviluppi tecnici e commerciali, se la crisi petrolifera, il crollo del mercato, le difficoltà di Citroën non avessero segnato il destino della Casa e del modello.

***

Questa SM è stata la prima e unica Citroën del dopoguerra realmente funzionante ad essere dotata di un motore 8 cilindri, dopo l'effimera Traction 22 del 1934 (vedi articolo *"I misteri della Traction 22"* su "SpaCXzio" n. 9 -10/2006).

Al che, da appassionato, viene da porsi la domanda: in epoca di *downsizing* e di ecotecnologici motori 3 cilindri, ibridi o elettrici, ci sarà mai in futuro un'altra Citroën (o forse dovremmo dire un'auto a marchio DS) con motore 8 cilindri?

***

C6 EXCLUSIVE 2.7 BITURBO HDI: L'ULTIMO SOGNO

Di Roberto Azzena

Eccomi a concludere la piccola trilogia di articoli sulla Citroën C6, con una scheda-prova che ha già visto protagoniste nei numeri precedenti BX e CX.

Come nel caso di quest'ultima, mi sarà difficile mantenere un certo grado di imparzialità, trovandomi ancora una volta a dover giudicare e descrivere un autentico personale simulacro, un sogno che si è materializzato come d'incanto dalle ceneri (figurate, ovviamente) della CX.

Sogno che rischia fortemente di non venire mai più replicato sotto altre sembianze, purtroppo, ma di questa straziante prospettiva parleremo nel prossimo numero.

Ora concentriamoci sulla scheda della Magnifica.

***

LINEA *****

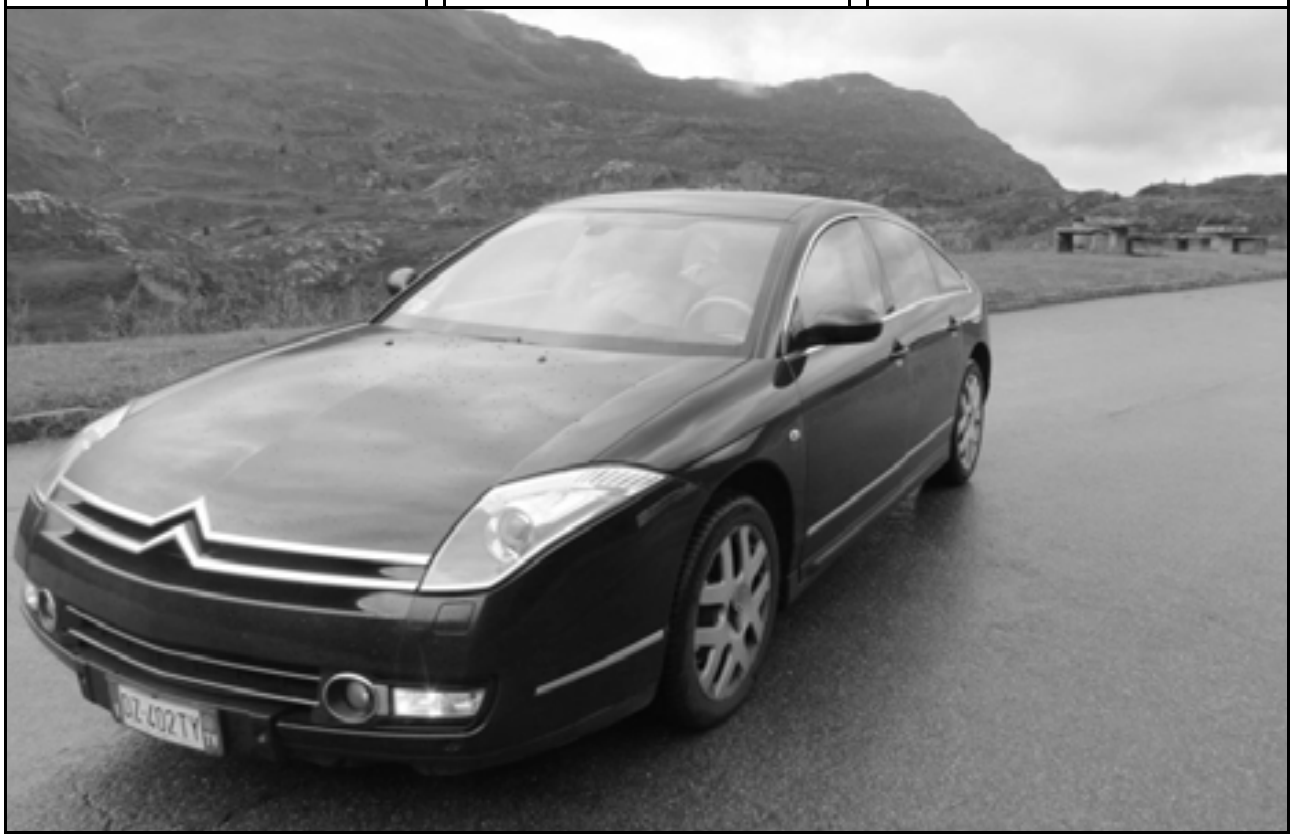
Semplicemente favolosa.

Della discendenza dalla CX abbiamo diffusamente parlato nell'articolo precedente, praticamente dedicato interamente a questo concetto, quindi, data ormai per scontata la musa ispiratrice, analizziamola nel dettaglio.

***

Innanzitutto si tratta di una vettura mastodontica, sviluppata su moderni parametri, al confronto dei quali le vecchie ammiraglie paiono sì e no delle semplici medie.

Difficile per questo motivo riuscire a non perdere in eleganza e rimanere su linee filanti e morbide, come da tradizione del Marchio.



La C6 però vince splendidamente questa sfida grazie al perfetto mix di classe e sportività, di classico ed audace, che si realizza con grande armonia.

***

Le gigantesche ruotone da 18" rinunciano alla carenatura posteriore, dettaglio che, ai nostalgici come il sottoscritto, fece inizialmente sanguinare il cuore, ma che onestamente, per quanto detto prima, non poteva che essere eliminato per non appesantire troppo una fiancata così alta e imponente.
Di contro il disegno dei cerchi è veramente magnifico, con gli Chevron in rilievo che allungano come base in orizzontale le loro terminazioni basse, coprendone l'intero diametro e richiamando il medesimo azzeccatissimo motivo della mascherina del frontale, ove il simbolo Citroën trova la sua massima valorizzazione ed importanza, decorandone l'intera estensione .

***

Su cotanto appoggio di partenza, non poteva che svilupparsi un importante corpo vettura, che lateralmente, come proporzioni, risulta nettamente sbilanciato sull'anteriore in puro stile Citroënista.
Confermato quindi il "musone", sulla coda troviamo il magnifico lunotto concavo con alettoncino automatico a tre posizioni incorporato, che meriterebbe un intero articolo a sé, il tutto raccordato da una linea di cintura alta ma non avara di ottime superfici vetrate, fattore importantissimo per evitare l'orrendo effetto carro armato tipico delle linee di questi ultimi anni, e che nella parte superiore del tetto, si chiude con una splendida e vertiginosa spiovenza verso il posteriore, molto ardita ed accentuata (personalmente il tratto della linea C6 che più mi ha emozionato dal vivo).
La fanaleria è essenziale, dalle linee affusolate e sviluppata in senso verticale, sia nell'anteriore che nel posteriore, contribuendo senza dubbio a non far "sedere" l'elegante mastodonte.

***

Le cromature sono tutte nei punti giusti, dosate alla perfezione per regalare quel tocco in più, senza scadere nella ostentazione o nello scimmiottamento vintage a tutti i costi.
Non avrebbero guastato così decorate le maniglie delle portiere, ma è un dettaglio al quale è assai facile rimediare.

***

Il colpo d'occhio è alla fine totalmente appagante, gli azzardi stilistici si sposano perfettamente e armoniosamente con il carattere generale della vettura, mantenendo perfettamente bilanciate tradizione, maestosità, un pizzico di aggressività, innovazione e tanta, tanta classe da super ammiraglia.

***

POSTO DI GUIDA *****
Va bene, qui di voli pindarici sul design non si vede quasi traccia e mezza stelletta in meno potrebbe anche starci, ma come faccio a non dare il massimo dei voti allo scranno che più di ogni altro è in grado di portarmi in paradiso?

***

Tutto è pensato per un'ottimale posizione di guida, dalle mille regolazioni possibili (memorizzabili) del trionfale sedile e del volante, al generoso spazio per braccia, gambe e testa (ariosità garantita a tutti i livelli), all'ergonomicità e ottima visibilità dei comandi e del display centrale, per tacere dello strepitoso HUD (Head Up Display) del quale parleremo poi diffusamente, e terminare coi pedali di freno e acceleratore ampi e distanziati perfettamente.
Inizialmente ci si deve abituare un pochino ad una certa rigidità della seduta, ma è solo questione di riuscire a dimenticare i divani morbidosi che furono negli anni '70 e '80, poi, entrati in simbiosi coi nuovi parametri, si sta effettivamente da Re.

***

La linea della plancia è molto geometrica, diciamo una sorta di enorme "T" con la base corta e la stanghetta superiore molto accentuata, anche se riprende sinuose curve nella parte di raccordo col parabrezza.
Di certo si può affermare che la lussuriosa versione col delicato e abbacinante color beige/crema la alleggerisce e valorizza moltissimo rispetto alle versioni scure, che risultano un tantinello monolitiche.
Certo, avrei innegabilmente fatto i salti di gioia se fosse stata prodotta quella vista sulla Lignage, che avrebbe rivaleggiato con quella della CX serie II in futurismo e bellezza: tanto, visti gli esigui numeri di vendita realizzati, non sarebbe certo stata una piccola follia ad allontanare i pochi aficionados che hanno scelto la C6... anzi!

***

Il volante è spettacolare, dimensioni perfette, magnifici Chevron cromati al centro, si può anche codificare come una sorta di monorazza, ma con due piccoli raccordi laterali in orizzontale che incorporano i comandi del cruise control (e così non è più monorazza, mi direte voi giustamente, ma date un occhio lo stesso e capirete cosa voglio dire), in particolare nella versione color crema sembra un giocattolone di lusso.
Si sposa molto bene con tutto

ciò la leva del cambio, rifinita egregiamente con cromature e simbolo "C6" in bella evidenza e situata in posizione comodissima.

***

I pannelli porta sono senza dubbio il fattore stilisticamente più ricercato, coi vari comandi disposti armoniosamente su linee curve e semicurve e la magnifica "tasca" porta oggetti scorrevole in verticale, rifinita in legno prezioso.
Al buio, una suggestiva e tenue luce posta poco sopra il poggia gomito di ogni pannello porta, crea un'atmosfera davvero magica.

***

Passo indietro invece per il bracciolo che su XM era elettrico, mentre su C6 prevede solo due posizioni.
Di contro, i due vani portaoggetti incorporati, di cui il secondo davvero enorme previsto per i CD, consentono una possibilità di "stoccaggio" sterminata.

***

VISIBILITA' *****

Eccellente anche dal concavo lunotto posteriore, che risulta molto meno criptico rispetto al fratello maggiore nella CX.
Per il resto è una gioia non indifferente constatare come la C6, nonostante gli stilemi in atto, non proponga angusti oblò da sottomarino, ma belle, luminose e ampie vetrate che consentono una perfetta panoramica, anche grazie a degli specchietti esterni molto efficaci.
Unico piccolo difetto, le dimensioni importanti dei montanti anteriori laterali, a volte danno un pelo di fastidio in certi angoli di sterzata.

***

ABITABILITA' *****

L'interno della C6 è veramente un degnissimo salotto Citroënista extralusso, ricco di comfort e di spazio, pur se i passeggeri posteriori non possono godere dello scialo stile CX Prestige, che resta ineguagliabile.
Molto in breve, la sensazione che si ricava da un viaggio in C6 è veramente da 5 stelle piene con lode.
Detto e ripetuto che a livello di ariosità, comodità di sedute, poggiatesta e braccioli nulla manca, una disamina maggiore di quanto offerto e percepito non può non collegarsi al prossimo capitolo che tratta della…

***

STRUMENTAZIONE *****

… e oltre.
Dunque, dunque… vediamo un po' da dove cominciare e, soprattutto, di cercare di finire prima o poi questo paragrafo senza occupare l'intero numero di SpaCXzio, perché non sarà impresa facile.
Direi che non si può non mettere a capo di tanto ben di Dio il già citato HUD e in generale la strumentazione del cruscotto digitale.
Per chi non lo sapesse, l'acronimo di 3 letterine, sta per un meraviglioso dispositivo di stile aereonautico che proietta sul parabrezza, dando la sensazione che siano sospese sulla strada davanti ai nostri occhi, alcune informazioni di viaggio,

quali la velocità, la spia di riserva del carburante, le luci abbaglianti, la necessità di assistenza meccanica immediata o differita e perfino il navigatore!
Il godimento di questa soluzione tecnica è eccezionale, forse io sarò troppo bambinone, ma il plus visivo e sensoriale copre tutto il futurismo mancante che abbiamo in precedenza rimproverato al design della plancia.
Da non trascurare anche l'utilità pratica del congegno, che consente di tenere sotto controllo la velocità e tutto quanto elencato sopra, senza staccare di un millimetro lo sguardo dalla strada.
Si possono inoltre scegliere le informazioni da visualizzare (ma perché mai dovremmo rinunciare a selezionarne anche una sola?) e regolare l'altezza di proiezione.

***

La fonte di tale meraviglia è un chiarissimo, leggibilissimo e funzionale tachimetro digitale, che già da solo meriterebbe i pieni voti, essendo lontano da certe pacchianate stile circo, ove non si riesce a distinguere quello che si vuole leggere da tutto l'inutile e confusionario contorno.
Qui invece è tutto molto ben posizionato, colorato ed evidenziato, dalle varie spie al contachilometri parziale, alle indicazioni del cruise control, alla barra contagiri, alla marcia del cambio automatico.
Con un solo colpo d'occhio, tutte le informazioni vengono facilmente individuate e codificate.
Piena lode del resto anche al display centrale, il "televisorino" dedicato alle informazioni di autoradio, clima bizona, computer di bordo, assistenza al parcheggio (davvero ben fatto!), altezza della vettura (con grafica estremamente goduriosa) temperature di esercizio ed esterna, orologio, navigatore, telefono e chi più ne ha più ne metta, è infatti molto ben visibile e nello stesso tempo discreto, con ampie possibilità di regolazione di colori, luce e inclinazione.
Se opportunamente settato, aggiunge eleganza (per esempio la colorazione beige/arancione con gli interni chiari) e brillantezza alla plancia.

***

Sui pannelli porta sono invece posizionati i comandi dei finestrini e, in quello del guidatore, troviamo il necessario per la regolazione totalmente elettrica e memorizzabile dei sedili anteriori, degli specchietti esterni e, proprio così, del gonfiaggio del supporto lombare!
Sono invece abbastanza mal messe, praticamente sotto il sedile, le manopoline per la regolazione dei sedili stessi, totalmente invisibili e poco verificabili.

***

Sul piano della sicurezza, sono attivabili dalla plancia i dispositivi di ESP per il controllo della direzione di frenata in combinazione con l'ovvio ABS e il sistema di segnalazione del cambio corsia ASL, che rileva ogni deviazione di traiettoria non preceduta dall'inserimento dell'indicatore di direzione, causando un piccolo terremoto sotto il fondo schiena del pilota.

***

Sono presenti e configurabili il tergicristallo automatico, che varia frequenza col variare dell'intensità della pioggia e l'accensione automatica dei fari bixeno e la loro orientabilità in funzione della sterzata (fanta-sti-ci!), o luci di marcia, a seconda della luminosità esterna.
Funzionali e molto discreti i comandi al volante per il Cruise Control e l'autoradio (ma si può chiamare ancora così?), che, dal canto suo, offre un livello qualitativo decisamente elevato con suono pieno e cristallino, ma senza eccessi da Luna Park viaggiante.
Certo, l'età della progettazione fa sì che si renda necessaria un'integrazione per poter usufruire delle magnifiche chiavette USB, ma non so se ne possiamo fare una colpa all'ammiragliona.
Così come l'utilizzo del telefono e del bluetooth, con il primo impostato di base per funzionare con la schedina doppia che a quanto pare le compagnie telefoniche hanno praticamente abolito, o concedono a canoni mensili assurdi, e il secondo che non si capisce bene come accidenti si debba abilitare, se non a peso d'oro con gli appositi (e introvabili) modulini Citroën/Peugeot.
Dal canto mio ho individuato una soluzione che risolve tutti i problemi a un costo ragionevolissimo, con un semplice collegamento del modulo alla porta del CD Changer, dispositivo ormai decisamente sacrificabile.

***

Sicuramente ho tralasciato qualcosa nell'oceano di tecnologia presente, come per esempio i comandi vocali, utilizzabili tramite appositi schemi di "conversazione", che consentono per esempio di cambiare le informazioni visualizzate sul display centrale, di cambiare il brano o l'album (o la cartella, o il CD o quello come accidenti si chiami ora) e altre cosucce assortite, ma spero mi perdonerete.

***

ACCESSORI *****
Ovviamente c'è tutto quello che può servire e sulle auto moderne è diventato ormai difficile parlare di "accessori" come avveniva

nei precedenti decenni, dato che si tende a completare già in modo ricchissimo la produzione di serie, pur se i differenti allestimenti alcune differenze le rimarcano ancora.
Parlando di un modello exclusive, per esempio, si possono trovare effettivamente parecchie dotazioni in più rispetto alla 2.2 HDI base, ma la sostanza è che i vecchi cataloghi degli accessori di modello, sono ormai un ricordo.
Per cui parlare di specchietti interni ed esterni fotocromatici, nove airbag, bracciolo anteriore a doppia regolazione e doppio scomparto, bracciolo posteriore, triplo poggiatesta posteriore, tendina parasole per lunotto posteriore (questa, invece, è una chicca fantastica e per nulla scontata in puro stile anni '80!), supporto retrattile porta lattine/bottigliette, vari cassettini portaoggetti fra cui il portamonete, interni in pelle, finiture in legno, tasche portaoggetti a scorrimento verticale, prese 12 volt anche posteriori, visiera parasole passeggero con illuminazione dello specchietto di cortesia e via discorrendo, appare quasi superfluo.

***

CLIMATIZZAZIONE *****
Fantastica.
Basta impostare la temperatura (bizona) e tutto il resto viene da sé, si viaggia sempre in condizioni ottimali senza mai praticamente avvertire che vi sia in funzione l'impianto, silenziosissimo, e con i discreti getti d'aria perfettamente miscelati, che mai infastidiscono o arrivano in modo troppo diretto.
Anche per i posti posteriori è presente un modulino di regolazione di intensità e direzione.
Quando si necessita di rapidi disappannamenti o scongelamenti, l'efficacia e la rapidità con le quali si arriva ad ottenere piena visibilità, sono veramente eccellenti.
Questo fattore è, a mio modesto parere, il vero gap che contraddistingue un mezzo moderno da uno storico, una differenza di comfort e praticità che surclassa ogni altra diavoleria che si vorrebbe determinante per accantonare le vecchiette (vedi per esempio gli airbag).

***

BAGAGLIAIO ***
In stile CX, come linea impone, quindi basso e profondo, ma più ampio in entrambe le dimensioni e più facilmente caricabile con i suoi 422 litri di capienza.
Nella versione priva di Pack Lounge (ovvero la possibilità di regolare in inclinazione anche i sedili posteriori), i sedili sono però abbattibili a 1/3 2/3, a differenza di quanto avveniva sulla immobile panca della CX, vantaggio onestamente non da po-

co.
Parliamo sempre di capacità abbastanza limitate rispetto alle dimensioni della vettura, ma non è su questo genere di automobili che si deve cercare una resa del bagagliaio in stile break.
La quarta stella è però negata da una totalmente insufficiente assistenza all'apertura/chiusura del portello, pesantissimo e non sufficientemente ammortizzato.
Prendete questa informazione con qualche riserva, perché dovrebbe esistere anche una versione automatizzata.

***

MOTORE *****
Certo, un V8 5000 da 6 milioni di cavalli avrebbe reso di più portando la C6 alle soglie del decollo, ma a coloro che ritengono questo ottimo propulsore insufficiente, e ve ne sono, ribatto che una Citroën di razza non ha bisogno di fare il verso alle tedesche attraverso mostruose motorizzazioni.
Senza contare che, da comune impiegato, non oso immaginare ai costi di bollo ed assicurazione, già così decisamente rilevanti.
Detto ciò, chiariamo subito che non parliamo più di un Becchia, ma di un signor motore che a richiesta spinge eccome, altroché!
Progettato in collaborazione fra PSA e Ford, il D17 è un V6 24 valvole da 208 CV con angolo di 60° fra le bancate, sovralimentato da due turbocompressori, destinato ad equipaggiare vetture di alto livello (oltre alla C6 e alla C5, anche modelli di Peugeot, Jaguar e Land Rover) e perciò ricco di soluzioni tecnologiche, come l'utilizzo dei coperchi della distribuzione in materiale fonoassorbente, atte a ridurne vibrazioni e rumorosità.
Con un certo successo, aggiungerei, dato che una volta in movimento ci si dimentica proprio di essere su una vettura alimentata a gasolio.
I consumi, al contrario di quanto si vocifera, sono più che onesti, arrivando su percorso misto tranquillamente a 11 Km/l e toccando vette in autostrada a velocità di codice, di 17/18 Km/l.
Considerando la massa da mettere in movimento, non è affatto male.
L'inserimento delle turbine è piacevole e per nulla brusco, la coppia molto elevata da 440 Nm, il comfort elevatissimo sia ad andature paciose che a velocità sostenute; insomma, c'è da rimanerne ampiamente soddisfatti.
Certo, la successiva e quindi anche più recente versione 3.0, migliora ulteriormente silenziosità, consumi e prestazioni, ma a mio parere non al punto da dover a tutti i costi puntare esclusivamente su quest'ultimo, rispetto al nostro propulsore in esame, oltretutto ben più largamente diffuso e quindi più facilmente manutenzionabile.

***

CAMBIO *****
Fantastico anch'esso, sequenziale automatico a 6 rapporti e in grado di interpretare lo stile di guida del pilota, morbidissimo e pronto, addirittura vellutato e carezzevole nell'inserimento della sesta marcia, dotato delle funzioni Sport e Neve.
Per ricollegarsi al paragrafo precedente, provate a farvi un giretto per divertirvi in modalità Sport, poi discutiamo se, velleità da GP a parte, non c'è di che poter esprimere una guida più che brillante.

***

CONSUMI ****
Ne abbiamo già accennato diffusamente parlando nel dettaglio del propulsore, qui ribadiamo che le quattro stelle ci stanno comode comode, la quinta la lasciamo per la versione 3.0.

***

STERZO *****
Aaahhh… se solo questo meraviglioso servo fosse stato implementato col Diravi, avremmo avuto la prova certa dell'esistenza del Paradiso.
Leggerissimo, preciso, morbido, pronto, con un buon ritorno, conduce il mastodonte come fosse una bicicletta in ogni situazione, dalla manovra di parcheggio alla sterzata rapida, alla curvona in autostrada, veramente una goduria assoluta.

***

FRENI *****
Come da tradizione eccezionali, coadiuvati inoltre da ogni ben di Dio di strumentazione elettronica, dall'ABS all'ESP, arrivano a garantire livelli di sicurezza assoluta.
La sensibilità del pedale, anche se non è più il sistema idraulico generale a governarne il funzionamento, non farà rimpiangere ai vecchi Citroënisti alcuna nota sensazione.
Basta sfiorarlo…

***

TENUTA DI STRADA *****
Idem come sopra.
Se la Xm raggiungeva già vertici notevoli, su C6 si ottiene addirittura una maggiore sensazione di controllo e stabilità, di precisione delle traiettorie e di perfetto mantenimento delle stesse, la massa del mezzo non è un deterrente, ma, anzi, contribuisce a tenere incollata all'asfalto l'ammiraglia.

***

COMFORT *****
… e oltre.
Infine eccoci qui, al paragrafetto determinante e conclusivo, al

vero spartiacque fra Citroën di razza e "Resto del Mondo", all'X-Factor che ogni vero amante del Marchio pone in cima ad ogni altra considerazione nella valutazione di un modello.
Più che alla silenziosità garantita dal propulsore e dai magnifici vetri stratificati, più che alla climatizzazione, più che alla selleria, più che alla raffinata ambientazione degli interni, più che alle ricchissime dotazioni di bordo, più che alla resa dell'impianto HI-FI, tutti elementi giocoforza già trattati nelle righe precedenti, voglio ora riservare il concetto di Comfort solo ed esclusivamente alle sospensioni idrattive H3+ unite al sistema AMVAR.
Facciamo fuori subito il principale difetto della C6 in questo campo, che è quello di soffrire un po' i dossi e le irregolarità più brusche, diciamo quelli "appuntiti", giusto per capirci.
La massa del veicolo e la dimensione delle ruote, non lasciano grandi margini nel poter prendere allegramente tali dislivelli, come ci si poteva concedere con le idro dei decenni precedenti, oltreché per un risultato di ammortizzazione non proprio esaltante, anche per una congenita fragilità dell'avantreno.
Ma basta andarci piano, per cui veniamo alle dolci, dolcissime note positive.

***

Delle idrattive già dovremmo conoscere un bel po', mentre per quanto riguarda il meno noto AMVAR, in breve, diciamo che si tratta di un sistema elettronico montato dapprima su Peugeot, che tramite dei sensori che trasmettono le informazioni sul tipo di terreno percorso, consente di regolare indipendentemente l'ammortizzazione su ogni ruota secondo nove configurazioni.
Non ho mai provato questo sistema senza le idrattive, ma sinceramente non mi interessa granché, so solo che queste due tecnologie combinate, ci hanno regalato la più meravigliosa Citro-ammortizzazione di sempre!
La sensibilità con cui l'ondeggiamento della vettura risponde alla minime variazioni della strada è semplicemente stupefacente, si viene letteralmente cullati metro dopo metro, ma senza avvertire esagerate sensazioni stile mal di mare.
La C6 galleggia letteralmente nell'aria (in modo figurato ovviamente), eliminando definitivamente ogni sensazione di attrito con l'asfalto, "mangiandosi" con facilità asperità e sconnessioni, filando liscia e imperturbabile, morbida e sinuosa, da vera Signora della Strada come solo un'ammiraglia Citroën sa essere.
Non ho altre parole che possa-

no descriverne meglio il risultato, probabilmente perché l'unico modo per capirlo è quello di provarlo di persona, a patto che non vi siate ormai distaccati anche voi da quello che nei decenni precedenti ogni Citroënista degno di questo nome andava cercando con bramosia spinta ai limiti del fanatismo, ovvero l'inimitabile, unico e straordinario effetto di galleggiamento "l'air et l'eau", che, dalla DS in poi, abbiamo avuto la gioia di ritrovare attraverso SM, GS, CX, BX, XM, Xantia, differente su ogni applicazione, ma sempre uguale pur nelle sue differenze, nel regalarci migliaia di chilometri percorsi su un mare di velluto.
Ma di questo particolare argomento tratteremo più diffusamente nel prossimo numero di SpaCXzio.

***

Spero ancora una volta di non essermi lasciato troppo prendere dall'entusiasmo, però, pensandoci bene, anche così fosse stato, non me ne pentirei affatto.
Perché la C6 è una straordinaria opportunità che ogni vero appassionato di idropneumatiche non dovrebbe assolutamente lasciarsi sfuggire, è con altissime probabilità l'ultimo sogno divenuto realtà, l'ultima ammiraglia Citroën intesa come tale dagli anni '50 ad oggi, e, forse, se tutti noi Citroënisti avessimo lasciato più spazio a spontaneità e gioia anziché avvitarci scioccamente su guerre di religione, stupidi confronti ed esiziali analisi tecnologiche più o meno sensate, questa orrida prospettiva sarebbe molto più lontana.

***

SFERA ANTISINK, IL RITORNO

Di Mario Siccardo (R. R. E.)

E' domenica mattina di un giorno imprecisato del novembre 2014.
Sta piovendo dalle 23 del giorno prima.
Sono le 12 circa e la pioggia non dà cenni di clemenza.
Guardo fuori e mi torna alla mente il disastro di Genova di qualche settimana prima costato, tra le altre, 300 auto distrutte nel park seminterrato di Corte Lambruschini, oltre ad una vittima, cosa quest'ultima sicuramente più importante.
Decido di andare a dare un'occhiata alla situazione nel box dove ricovero ormai da oltre un decennio la CX.
Si, il box è sotto il livello della strada.
Sono un po' preoccupato perché non ho memoria di una pioggia così insistente.
Velocemente mi vesto da pescatore da baleniera e affronto l'intemperia a bordo della Saxo.
Da casa al box della CX ci sono circa tre-quattro chilometri di strada.
Durante il tragitto lo scenario che si dipana innanzi al mio sguardo non è confortante: non sono poche le auto ferme con l'acqua a mezza ruota, mentre quelle in movimento sembrano motoscafi nell'atto di solcare le acque fangose di qualche fiume tropicale.
Con qualche difficoltà arrivo in zona.
Posteggio la Saxo e procedo a piedi verso l'edificio che consiste in una struttura di una dozzina di box disposti ai due lati di un lungo corridoio chiuso da un cancello elettrico.
Nulla di più.
Scendo la rampa, apro il can-

cello e ad apparirmi nella penombra non è il solito corridoio (al fondo del quale curiosamente è sistemato un vecchio confessionale proveniente da chissà dove) ma qualcosa di simile alla piscina notturna dello stabilimento balneare che, pur con qualche malumore, sono solito frequentare in estate.
Mi domando col cuore in gola che ne sarà della CX e, incurante dell'acqua per fortuna solo alla caviglia (la qual cosa mi fa ben sperare), mi avventuro accompagnato dal prevedibile sciabordio dei miei passi verso il box sulla cui saracinesca è dipinto in modo grossolano un "3" con tanto di rivoletti di vernice essiccata che dalla pancia inferiore del numero proseguono per qualche centimetro verso il basso.
Giunto innanzi ad esso infilo la chiave nella toppa, giro la maniglia e apro la bascula.
Non accendo naturalmente la luce perché in quelle condizioni una folgorazione è qualcosa di più di una possibilità.
Avevo posato a terra nella sua scatola di cartone il mio vecchio amplificatore Technics SU-Z22 appena sostituito da un Marantz fiammante con l'idea di venderlo su Ebay nel settore "Hi-Fi Vintage", ma capisco in fretta che la cosa non è più fattibile.
Mi consolo pensando che mi sono evitato la menata di preparare il pacco e andare in posta per la spedizione.
Come si dice: non tutti i mali vengono per nuocere, in fondo.
Sempre sciabordando, proseguo verso l'amata e, non senza preoccupazione, metto la mano sotto alla portiera anteriore con un dubbio atroce: l'acqua sarà arrivata al pianale entrando nell'abitacolo?
Con sollievo mi rendo conto che l'acqua è rimasta sotto di circa un paio di centimetri. La CX è salva.
Avverto da fuori che la pioggia non solo non cessa, ma addirittura aumenta di intensità.
Decido di portare la CX al sicuro.
Entro (lordando naturalmente di acqua sporca i tappetini "gold" antico omaggio di Azzy) e metto in moto.
Nessuna sorpresa: la CX parte e la porto in salvo, pur sotto l'acqua scrosciante, in una zona alta della città dove starà sotto il diluvio per un paio di giorni.
Più tardi avverto il proprietario della struttura, brav'uomo in fondo, il quale con voce affranta mi assicura che aveva collaudato le pompe prima dell'autunno come ogni anno ma che nonostante ciò una delle due era andata in avaria.
Se il guasto fosse stato di entrambe, oggi ci sarebbe una CX in meno a Savona facendo scendere il conteggio a zero.
Il giorno seguente torno al box con mio padre e vedo l'affittuario del box di fianco (il n. 4) il quale mi dice che il suo SUV essendo molto alto da terra gli permette di dormire sonni un po' più tranquilli dei miei.
Tutto è bene ciò che finisce bene?
A parte il povero ampli alluvionato mi ritengo fortunato, poteva sicuramente andare peggio, però se avessi la possibilità di bloccare la CX alla massima altezza, magari solo nelle stagioni più "a rischio", le possibilità di un evento infausto come quello che ho comunque schivato sarebbero di molto ridotte.
Qualcuno si arrabbia se penso che la sfera antisink sia una manna?
Magari potendone escludere la funzione, salverebbe molte circostanze critiche, da quella che ho appena descritto, alle situazioni di parcheggio a fianco (o peggio dietro) i mostri di oggidì, altissimi al confronto di una CX "tutta bassa".
Ripeto: magari con la possibilità di poterne escludere la funzione, il feticismo deve restare un diritto.
Ci mancherebbe.
***

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.