

Anno XI

SPACXZIO

Numero 21





SPAC XZIO

ANNO XI NUMERO 21

Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:

Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M. (Resp. Rel. Est.)
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:

Azzena R.
Bortolussi P.
Flisi A.

Foto:

Amodei E. (copertina)
Azzena R.
Baiocchi M.
Bortolussi P.
Citroën Communication
Marigo F.
Ornella M.
Siccardo M.
Venturino M.
2CV Club Italia

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 2012

A proposito di R.I.A.S.C. e ASI: ovvero, chi è l'asino?3
Di Maurizio Baiocchi Segretario-Aggiunto SM Club Italia

Umanamente uomo. Il sogno7
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

La Citroën venuta dallo spazio9
Di Paolo Bortolussi

Traction Avant, l'auto franco-italo...-americana (?)11
Di Alberto Flisi

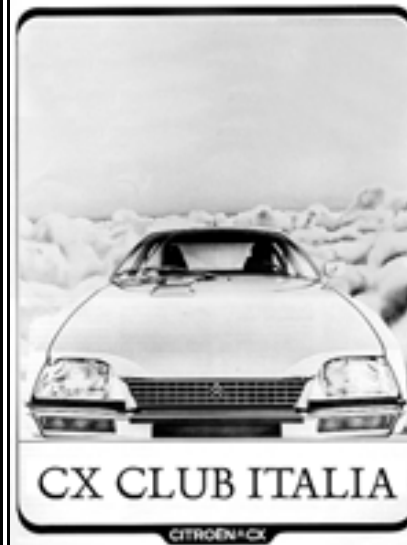
Xantia: la bruttina (?) antroccola13
Di Roberto Azzena

Il signor Giovanni16
Di Francesco Marigo

Deutschland über alles?22
Di Alberto Flisi

Ancora sull'antisink23
Di Roberto Azzena

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Pregiamo 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.



A PROPOSITO DI R.I.A.S.C. E ASI: OVVERO, CHI E' L'ASINO?

Di Maurizio Baiocchi Segretario-Aggiunto SM Club Italia

Parte Prima: Premessa.

Nel "programma elettorale" (febbraio 2012) dei fautori del "nuovo corso" del R.I.A.S.C., tra gli obiettivi vi era indicato:

- *Perseguire il riconoscimento dello status di Ente Certificatore di veicoli storici con effetto di legge, valutando approfonditamente e realisticamente le effettive possibilità che la situazione attuale e gli scenari futuri ci offrono.*

- *Creare le basi per un futuro Registro che possa prevedere una Commissione Tecnica.*

Gli appassionati ed i più attenti conoscitori del settore delle auto storiche sono certamente a conoscenza delle novità normative portate dal D.M. 17/12/2009, e successive Circolari Ministeriali, che hanno introdotto il nuovo *Certificato di Rilevanza Storica*, unico documento con valenza legale che attesta la storicità di una vettura, necessario, ad esempio, per la reimmatricolazione di vetture radiate o per l'immatricolazione di vetture provenienti dall'estero, e rilasciato *esclusivamente* dall'ASI e dai tre Registri Fiat-Alfa-Lancia.

Rimangono validi gli altri documenti rilasciati dall'ASI, tramite i Club aderenti: l'*attestato di iscrizione* (per benefici assicurativi e del bollo ridotto per vetture fino a 30 anni), il *Certificato d'Identità-Omologazione* (a fini privatistici, che sancisce l'originalità, la datazione e le condizioni della vettura, con relativa targa dorata), la *Carta d'Identità/Passaporto FIVA* (per la partecipazione a manifestazioni a calendario ASI/FIVA).

Dovrebbe essere scontato che anche i responsabili di Club o Registri storici conoscano tali documenti ed il quadro normativo attuale, e si pongano degli interrogativi su quale possa essere la strada da seguire e su come sia più opportuno procedere nell'interesse dei Soci.

Invece, a fronte di posizioni e atteggiamenti che si riscontrano anche e soprattutto nei Club Citroënistici e nel relativo Registro, pare proprio che non sia così, e che alcuni non si rendano bene conto della situazione attuale.

L'obiettivo del "nuovo corso" del R.I.A.S.C., per quanto ammirevole, di rendere il Registro un "Ente Certificatore con effetto di legge" allo stato attuale della normativa pare del tutto irrealistico, ed anche i vari disegni di legge giacenti in Parlamento in materia (vedi riepilogo su Spazio CX n. 14 aprile 2009) non lasciano speranze affinché altre associazioni possano assurgere a tale ruolo. Secondo il "nuovo corso", il problema del Certificato di Ri-

levanza Storica per le reimmatricolazioni potrebbe essere risolto con i certificati rilasciati dalla Casa attraverso il Registro, che "parrebbe" che alcune Motorizzazioni ancora accettino.

Ma da quanto emerso in recenti incontri ASI con funzionari della Motorizzazione non è proprio così, ed anzi oramai tutte le Motorizzazioni si stanno uniformando alle disposizioni cogenti, e non accetteranno più il solo Certificato di conformità rilasciato in precedenza dalle Case, ma solo il C.R.S..

Forse, qualche singolo Ufficio ancora accetta il Certificato della Casa, ma fino a quando e con quali certezze?

Analogamente, l'ipotetica nuova "Commissione Tecnica" pare di difficile attuazione, e per quali fini?

Innanzitutto, sarebbe da verificare da chi potrebbe essere composta, ricercando tra gli appassionati e/o i responsabili dei vari Club degli "esperti" che siano davvero tali e "super-partes" per non cadere in situazioni di possibili conflitti d'interesse (quando, ad esempio, il "controllore" è un professionista del settore...).

Inoltre, e soprattutto, l'eventuale "Certificato o Targa" che venisse rilasciato, che valore avrebbe?

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.



Evidentemente, sarebbe confinato nel ristretto ambito dei Club Citroën, senza – ad oggi - alcuna valenza o riconoscimento esterno in tutto il “settore”, come invece è per il Certificato/Omologazione ASI, riconosciuto da tutti ed anzi richiesto, ad esempio, dalle Assicurazioni.

Quindi, alla luce di tale normativa e del dibattito R.I.A.S.C., a giugno 2012 l'SM Club Italia ha predisposto la seguente proposta operativa per il R.I.A.S.C. in ottica ASI, per come potrebbe essere il percorso da seguire se il Registro volesse davvero fare un salto di qualità, che per avere un senso ed effettiva utilità per i Soci, a nostro avviso non può essere che verso l'ASI.

Tale lettera è stata inviata agli organi e Club componenti il R.I.A.S.C., come argomento di discussione e di confronto, nell'ambito della prevista riunione

del 1/7/2012.

Parte Seconda: Testo Proposta di confronto inviata dal Club SM agli altri Club del R.I.A.S.C., in vista della riunione dell'1/7/2012.

Al Direttore ed ai Presidenti Club R.I.A.S.C.

OGGETTO: PROPOSTA DI CONFRONTO SU ARGOMENTO A.S.I.

Facendo seguito alla lettera del 27/5/12 ed alla richiesta di inserire al punto 9 dell'O.D.G. della prossima riunione anche l'argomento-ASI, si formula la seguente ipotesi su cui confrontarsi.

Premessa: L'attuale “Certificato di Censimento” rilasciato finora dal R.I.A.S.C. non ha alcun valore legale né riconoscimento fuori dall'ambito dei nostri

Club.

Anche per le “buone intenzioni” di rendere il R.I.A.S.C. un “Ente Certificatore” al pari di ASI ed i Registri riconosciuti Fiat-Alfa-Lancia, allo stato attuale della normativa ed anche in vista dei vari disegni di legge in materia di motorismo storico (con requisiti dimensionali ed organizzativi non raggiungibili da alcuna associazione), NON vi è alcuna concreta possibilità o “speranza” futura che il nostro Registro possa assurgere a tale livello, ed avere un riconoscimento legale degli eventuali nuovi documenti che potrà rilasciare.

(Nota: anche altre associazioni, come l'A.A.V.S., per quanto meritorie, NON hanno lo stesso valore e riconoscimento pubblico-legale dell'ASI).

Ed anche l'ipotesi collegata, di “conformarsi” ai criteri-ASI per “la fase 2” (ipotetica Commissione Tecnica e quant'altro) ma senza



valore legale o esterno di quello che si farebbe, che non avrebbe riconoscimenti al di fuori della (ristretta) cerchia degli attuali 7 Club-R.I.A.S.C., ci pare non abbia alcuna utilità.

Che senso ha pensare di "voler fare come l'ASI" ma senza lo stesso valore (anzi, senza alcun valore)?

Né si può pensare che il R.I.A.S.C. (ora o in futuro), sia "meglio" dell'ASI...

Per quanto certamente non perfetto e, su alcuni aspetti criticabile, l'ASI è comunque, volenti o nolenti, l'Ente di riferimento per il settore delle auto storiche in Italia.

In particolare, il DM. 17/12/2009, e le relative Circolari Ministeriali 19277 del 3/3/2010 e 79260 del 4/10/2010, delineano un quadro ben preciso con l'attribuzione di valore legale al solo Certificato di Rilevanza Storica rilasciato solo dall'ASI e dai tre Registri sopra indicati.

Come certamente saprete, tale Certificato è ora obbligatorio per reimmatricolazione e importazione e per la circolazione di veicoli d'interesse storico e collezionistico, e sempre più richiesto dalle Assicurazioni (in alternativa o in aggiunta alla precedente "Omologazione/Certificato Identità" ASI).

E allora, ai Soci dei Club Citroën che avranno necessità di tale C. R.S., o vogliano omologare-ASI la macchina o accedere ad Assicurazioni che richiedano tali documenti-ASI, il Registro di Marca cosa può rispondere?

Attualmente solo di rivolgersi ad altri Club aderenti all'ASI...

Se, invece, il R.I.A.S.C. volesse verificare il percorso e la fattibilità per l'eventuale adesione all'ASI, al completamento del relativo iter i Soci potranno svol-

gere tali pratiche tramite il proprio Registro di Marca.

E, a regime, si avrebbe così l'auspicato "salto di qualità" del R.I.A.S.C..

Si ricorda che, in base alle recenti modifiche dello Statuto ASI, le Associazioni che vi intendono aderire devono avere un minimo di 120 nuovi Soci (in precedenza erano 40), e questo impedisce, anche volendo, ai Club Citroën più piccoli di aderire all'ASI singolarmente (altrimenti, a quest'ora, vista la situazione del R.I.A.S.C. negli ultimi anni, alcuni probabilmente lo avrebbero già fatto).

Pertanto, si sottopone alla Vostra attenzione una ipotesi operativa in merito all'eventuale adesione del R.I.A.S.C. all'ASI (che richiederà comunque tempi medio-lunghi).

1) Preliminarmente, è opportuna una verifica interna da parte di ogni Club per quanti degli attuali Soci possano essere interessati ad aderire all'ASI tramite il R.I.A.S.C., al fine di valutare i numeri complessivi raggiungibili.

Noi come Club SM lo abbiamo già fatto tramite un Questionario-Soci nel 2011 (vedi esito a parte).

N.B.: inizialmente per l'ASI devono essere nuovi Soci, non già iscritti tramite altri Club.

Successivamente, chi è già iscritto ASI tramite un altro Club potrà rinnovare anche tramite il R.I.A.S.C..

2) Verifica dei requisiti richiesti dall'ASI per l'ammissione del Club (Statuto ASI, Regolamento Club, vedi sito ASI).

Ciò comporterà necessariamente una modifica dell'attuale Statuto R.I.A.S.C.,

che dovrà cambiare la sua natura da "Registro di macchine" ad "Associazione" con iscritti veri e propri (vedi fac-simile "Statuto-Club" sul sito ASI; noi come Club SM lo abbiamo già studiato in occasione del recente aggiornamento del nostro Statuto).

3) Contestualmente, si tratta di impostare l'organizzazione operativa interna del Registro ed i necessari referenti nei vari Club, per lo svolgimento delle varie funzioni richieste dall'ASI (segreteria, tesseramento, certificati, ecc.).

4) In particolare, i "Commissari Tecnici" che già erano prospettati nella "fase 2" del Registro, in ottica-ASI dovrebbero essere persone con grande conoscenza dei modelli Citroën e con adeguata competenza tecnica e procedurale secondo gli standard-ASI, al fine del rilascio dei vari certificati.

Il loro ruolo sarebbe quindi ben più ampio e significativo, essendo responsabili del corretto svolgimento delle pratiche di verifica e certificazione delle vetture a fini ASI e legali.

Inoltre, essi potranno anche essere proposti all'ASI, previa adeguata formazione, come "Commissari-ASI" esperti per le Citroën per le sedute di omologazione, svolte dai vari Club ASI nelle diverse zone d'Italia.

Solo in tal modo i certificati rilasciati dall'ASI per le vetture esaminate dal R.I.A.S.C., secondo le procedure di tale Ente, avranno davvero valenza esterna e valore legale.

Si ritiene comunque che l'attuale attività di Censimento-vetture Citroën, che diventerebbe una raccolta dati interna, possa coesistere con le future certificazioni ASI che si andranno a fare.



5) Dal punto di vista pratico, ovviamente l'adesione all'ASI tramite il R.I.A.S.C. da parte dei Soci dei singoli Club del Registro, sarebbe solo volontaria e facoltativa.

Il R.I.A.S.C. dovrà quindi stabilire una quota associativa per i singoli, tenendo conto che 41,32 Euro per ogni Socio saranno da versare all'ASI.

I singoli Club ed il Registro stesso manterranno ovviamente la propria autonomia operativa.

Al più, se il R.I.A.S.C. vorrà organizzare manifestazioni a calendario-ASI (raduni turistico-culturali, concorsi d'eleganza, gare di regolarità, ecc.), dovrà solo seguire i criteri stabiliti dall'ASI (vedi sito).

6) Su tutto questo, pare utile ed opportuno avere anche il parere di Citroën Italia, anche tramite il Presidente Onorario, per sapere

se ritiene opportuna l'adesione del proprio Registro Storico all'ASI, alla pari di quasi tutte le altre Marche che hanno propri Club o Registri ufficiali nell'ASI (come Peugeot).

La Casa dovrà anche dare il nulla osta per l'uso del nome o Marchio, come richiesto dall'ASI.

Si invitano quindi i Presidenti ed i Club aderenti al R.I.A.S.C. a valutare tale ipotesi ed a confrontarsi serenamente in merito, superando posizioni precostituite e oramai superate dalle necessità della realtà attuale.

Ad ognuno le proprie valutazioni in merito, il dibattito è aperto.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti "di pensiero" sulla presente.

Cordiali saluti a tutti.

25/6/2012 SM Club Italia.

Il Presidente e il Consiglio Direttivo.

Parte Terza: Esito Riunione R.I.A.S.C. del 1/7/201.

Il confronto di idee ed opinioni sull'ipotesi ASI, in realtà non c'è stato o quasi.

L'argomento è stato velocemente liquidato, senza porsi troppi dubbi esistenziali e senza che risulti una formale votazione.

Il Presidente del 2CV Club, già prima della riunione aveva comunicato il parere del loro Direttivo, inviando per e-mail il simpatico logo "ASINO - R.I.A.S.C. supporter", riportato anche sulla maglietta che lo stesso indossava fieramente in occasione del Raduno "2CV per gli asini" di Sala Biellese di giugno.

A fronte di alcuni altri Club, comunque favorevoli nel portare avanti la verifica di tale ipotesi (SM, CX, GS), nel verbale della riunione si legge semplicemente:

"L'SM Club ha fatto pervenire una valutazione sulla opportunità di aderire all' ASI.

Franco (Grosso, Presidente 2CV Club- N.d.A.) espone la posizione del 2CV Club sottolineando i problemi di costo e di difficile iscrivibilità ASI di molte 2CV, a fronte di vantaggi non essenziali al momento.

Analizzando pro e contro allo stato attuale non si ritiene opportuno procedere.

Si dà mandato al Direttore di avviare la "Fase 2", consistente nella formazione di una Commissione Esaminatrice delle vetture che richiederanno l'iscrizione nell'Albo d'Oro.

Su proposta dettagliata del Presidente Grosso, si propone che della Commissione faccia parte un perito assicurativo che rilasci perizia asseverata sul valore e-



conomico del veicolo valida per due anni".

In tale verbale NON risulta il parere del Presidente Onorario del Registro Walter Brugnotti, per conto di Citroën Italia, riferito solo verbalmente dal Direttore, che esprime, da quanto si è capito, una posizione "attendista" ed in cui prima è comunque da portare avanti l'attuale attività di censimento/certificazione vetture, "cercando" di arrivare ad avere la stessa valenza dell'ASI anche a livello normativo (e come?).

Considerazioni finali.

Evidentemente, alcuni membri e Club del Registro continuano a credere che il R.I.A.S.C. sia "come l'ASI, meglio dell'ASI...".

A titolo di semplice confronto, bastano pochi dati (nota: da non confondersi il R.I.A.S.C. con i singoli Club che ne fanno parte, che hanno una propria storia, funzionalità ed attività effettiva): R.I.A.S.C.: 7 Club, probabilmente poco più di 2.000 Associati complessivi (non c'è un dato certo), struttura e organizzazione "virtuale", attività degli ultimi 4 anni: non pervenuta, riconoscimenti esterni: non pervenuti.

ASI: oltre 250 Club e Registri di Marca, 190.000 Associati, struttura centralizzata per l'attività istituzionale e per il rilascio dei documenti, riconoscimento a livello normativo, valenza legale dei certificati rilasciati.

Alla fine di queste note, viene da chiedersi: tra R.I.A.S.C. e ASI, chi è l'"asino"?

Ciò con la stessa ironia, con cui, si spera, chi ha ideato il suddetto logo lo portava sulla maglietta...

(Articolo redatto il 18/7/2012).

UMANAMENTE UOMO. IL SOGNO

Di Mario Siccato Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Il Sogno.

Ottobre, un pomeriggio, un viale di platani.

Avvertivo, intorno a me, un profumo di magnolia non troppo intenso ed un sole tiepido che fingeva di arancio ogni cosa.

Le foglie degli alberi ondeggiavano lievi, sfiorate da una leggera brezza tersa e quasi sembrava godessero della carezza dell'aria, così... mollemente abbandonate nel loro inerte fluttuare.

Camminavo guardandomi attorno cosciente di vivere un sogno che speravo non avesse mai fine.

Ai lati del viale, solo qualche casetta bianca avvolta nelle luci calde e nelle ombre lunghe del primo autunno.

Il silenzio, infranto a tratti solo dal suono delicato delle foglie, mi rendeva assorto ma straordinariamente vivo.

Non c'era nessuno intorno a me... nei giardini delle case solo qualche giocattolo abbandonato e, di tanto in tanto, qualche altalena appena sospinta dall'aria in un ozioso e quasi impercettibile oscillare.

Ero solo ed ero felice così, senza chiedermi quanto ancora sarebbe stato lungo il mio cammino in quella strada senza inizio e senza fine.

Nel procedere, cristallizzavano nella mia mente pensieri dolci e svagati e quasi non sentivo più il terreno sotto i miei passi che risuonavano lontani ed ovattati.

Fu solo allora, che mi accorsi della presenza, davanti a me, di una giovane donna in lontananza immersa nella luce e nell'incanto; ne scorgevo i capelli, la veste chiara, le forme e la dolce languidità del suo incedere.

Mi chiesi chi fosse e cosa potesse pensare, anzi *percepire*, di quella magia autunnale sospesa come me in quell'infinito provvisorio, abbandonata nell'oblio di quel momento eterno.

Era come me?

Ero come lei?

Materia animata o forse solo proiezione del mio spirito?

Pensai che avrei dovuto raggiungerla ed iniziai ad allungare il passo nella sua direzione.

Camminavo in modo più sostenuto, o almeno così mi sembrava, ma la distanza tra di noi restava identica.

Non era più lontana, non era più vicina.

Anche il suo essere non mutava: non si voltava, non aumentava il passo, non rallentava, non attraversava la strada, non faceva nulla di diverso da quello che aveva fatto dal momento in cui mi accorsi di lei.

Camminava lungo il viale che sembrava essere popolato solo da noi due.

Unici, soli e lontani accomunati da quel cammino senza fine e senza un fine, eppure assolutamente alieni l'uno dall'altra.

Quasi vicina, quasi irraggiungibile.

In quel momento fui travolto da uno strano sortilegio forse mai provato nella vita cosciente: sentivo che mi sentiva e mi pregava di restare.



SPACXZIO



Anch'io mi sentivo confortato dalla sua silenziosa ed anomala presenza. Pur non potendola raggiungere, *era con me.*

Quanto ancora sarebbe durato quel sogno?

Dovevo insistere nel tentativo di affiancarla, oppure attendere, magari per sempre, lasciando il suo viso nei sogni, nell'immaginazione, nella terra di un *altro quando?*

No.

In realtà desideravo che niente cambiasse e, soprattutto, che quel pomeriggio magico continuasse a dilatarsi in una successione di verità nascoste.

D'un tratto, anche se sulle prime in modo quasi impercettibile, avvenne ciò che più temevo.

Tutto l'ambiente circostante sembrò diventare più prosaico e banale.

La strada, che fino a pochi istanti prima era un sentiero per l'immenso, mutò in un pietroso

selciato di asfalto, il pomeriggio incantato prese le sembianze di un'afosa ed interminabile giornataccia estiva.

I platani non erano più così belli e dolci, ma ormai avevano l'aspetto triste delle brutte e polverose piante delle scalinate aie cittadine.

Perché?

Cosa stava accadendo?

La realtà si faceva largo a gomitate nel sogno.

Mi chiamava, mi voleva.

Cruda e brutale come spesso si presenta a chi spesso sogna.

Diedi un ultimo sguardo alla donna.

Continuava a camminare verso il nulla con la stessa cadenza e con lo stesso ancheggiare di un *prima* che mi sembrò essere un *sempre*.

Tornai sulla Terra.

Il sogno era finito, fatto svanire anzitempo dal chiacchiericcio delle cameriere nel corridoio

dell'anonimo Holiday Inn in cui mi trovavo.

Mi attendeva una giornata noiosa in mezzo a gente noiosa a discutere di cose noiose.

E non c'era neppure la mia CX a consolarmi un po' col suo ondeggiare, a mitigare il nulla delle ore a venire e che nella mia mente prendevano la forma sciatta e trascurata di angeli corrotti, stanchi abitanti in un paradiso in disuso.

Lei mi avrebbe reso meno dure le buche che avrei dovuto affrontare in quel giorno (più ardite le discese, più rapide le risalite) come d'altronde sempre aveva fatto per buona parte della mia vita.

Certo non la cosa più importante e fra quelle meno importanti forse neppure la prima, ma unica, insostituibile e, soprattutto, ormai irrinunciabile.

La mia cara vecchia CX.



LA CITROËN VENUTA DALLO SPAZIO

Di Paolo Bortolussi

Se qualcuno mai dovesse chiedermi quand'è stato il momento esatto in cui ho preso coscienza di essere un Citroënista, non avrei alcun dubbio; con assoluta certezza risponderei: "è stata una lontana domenica di Novembre, nel 1989".

Allora, iniziata da poco la terza media, trascorrevi i week-end dai nonni, insieme all'inseparabile cugino Angelo, come me appassionato di automobili; tra un Auto Oggi ed un Quattroruote, fantasticavamo sulla prossima auto da "consigliare" ai rispettivi papà, con un occhio di favore per le "spaziali" (così le definivamo) Citroën.

Quella domenica, come tante altre, ci recammo all'edicola per acquistare la nuovissima copia di Quattroruote, con le sudate "cinquemila" delle nostre pa-

ghette; notammo subito quella copertina, raffigurante uno scorcio montano al tramonto.

In primo piano, un'automobile assolutamente fuori dagli schemi, un'Astronave discesa da un altro mondo, una folgorazione dalla quale era impossibile sfuggire; era nata la nuova Citroën, la Citroën XM.

Quel pomeriggio non facemmo altro che leggere e rileggere l'articolo, che la comparava ad un'altra (più datata) grande berlina francese e ne descriveva tutte le innovative caratteristiche; stabilimmo, con assoluta certezza, che saremmo dovuti essere presenti alla presentazione in Concessionaria e quella sera il sonno arrivò molto, molto tardi.

Arrivò la domenica della presentazione; in famiglia, a parte

noi, nessuno pareva essere interessato alla cosa e soprattutto disposto ad accompagnarci al Concessionario Citroën, distante circa sei chilometri dalla casa del caro nonno.

Non ci perdemmo d'animo e con la scusa di andare a giocare con gli altri ragazzini del quartiere, partimmo a piedi per andare a toccare con mano il nuovo oggetto dei nostri desideri; inutile dire che il pomeriggio fu memorabile, tanto che alla sera promisi a me stesso che prima o poi l'XM me la sarei comprata, facendolo presente a tutta la famiglia.

Nessuno all'epoca ci fece molto caso, ma ero appena divenuto irreparabilmente un malato di Citroënite; passarono gli anni ed io continuai ad inseguire la mia voglia di XM.

Tuttavia, la mancanza di denari in giovane età, in seguito le forti opposizioni della famiglia, fecero sì che le mie ricerche andas-





SPACXZIO



sero sempre incontro ad un triste epilogo; ebbene sì, iniziai a cercare le XM, ad andarmele a vedere nei concessionari, dapprima come ammiraglie seminuove e pressoché inarrivabili, poi ottime occasioni qualità prezzo, infine come "patate bollenti" da svendere quanto prima.

Lei, per me, conservava lo stesso fascino di quelle domeniche ormai lontane nel tempo, ma per un motivo o per un altro, pareva utopia pura poterne possedere una; oramai trentenne, una sera, mi saltò agli occhi un'inserzione pubblicata nella sezione mercato del sito ufficiale del Club CX Italia (CX, altra mia grande passione).

Una bella Vert Vega Serie 2, in allestimento VSX, in apparenti ottime condizioni e ad un prezzo davvero allettante; ma sì, dai proviamo a scrivere.

Un mese dopo mi trovavo a Milano, per ritirarla; finalmente il sogno stava divenendo realtà, potevo guidarla, ogni giorno.

Sono passati quasi sei anni da allora e quel pomeriggio a Milano rimarrà per sempre nei miei ricordi; l'XM verde continua fedele ad accompagnarmi nei miei viaggi, altre ne sono arrivate ed una 3.0 V6 Blue Amiral è stata la nostra automobile nel giorno delle nozze.

La cosa certa è che, finché ne avrò la possibilità, nel mio garage non mancherà mai un'XM; ora che la passione è stata cementata da strada, conoscenza, gioie e qualche dolore, lo posso affermare senza alcun dubbio.

XM è una vera Citroën con indiscutibili pregi e sfortunatamente con alcuni difetti che ne hanno minato il successo commerciale; fortunatamente, oggi, l'accurata conoscenza del mezzo tra gli appassionati e i vari sodalizi italiani ed europei nati intorno al modello, possono garantirne un futuro roseo.

Guidare un'XM è tutt'ora un'esperienza unica, un tuffo a ritro-

so a riscoprire le emozioni di guida delle precedenti ammiraglie, supportato però dalla moderna elettronica e da un confort difficilmente eguagliabile; la sua linea, disegnata con la collaborazione di Bertone, trasuda di personalità Citroën e ancora oggi non lascia indifferenti.

Piaccia o no, XM fa sempre parlare di sé.

Mi trovo a scrivere queste righe sfogliando, di quando in quando, quella vecchia rivista che da bambino tanto mi ha colpito e che conservo gelosamente.

La cosa bella è che, qualche mese fa, abbiamo salvato dalla pressa una bellissima prima serie, identica a quella del servizio citato.

La sto accuratamente restaurando e tra un paio di mesi diverrà la compagna di tutti i giorni.

Chissà che ad uno dei prossimi Raduni non possa, insieme ad Angelo, esporre con orgoglio le nostre vecchie "Astronavi".



TRACTION AVANT, L'AUTO FRANCO-ITALO...-AMERICANA (?)

Di Alberto Flisi

André Citroën era un industriale dal pensiero moderno e aperto all'innovazione, questo lo sanno tutti.

A riprova, fece un sacco di viaggi in America, per conoscere da vicino i processi produttivi più efficaci esistenti, e poi farne tesoro nella sua azienda in Europa.

Già all'epoca la potenza tecnologica dell'industria automobilistica americana, l'enormità del numero degli ingegneri impiegati, e la susseguente qualità della ricerca erano ben noti ad altri grandi pionieri europei del settore, Henry Royce e William Morris due esempi fra gli altri.

Soprattutto gli stretti collaboratori del primo, in occasione di un viaggio in America, rimasero fortemente impressionati dalla vastità dei laboratori e dalla quantità di personale tecnico in essi

impiegato, soprattutto paragonando tutto ciò all'esiguità numerica del personale alla Rolls Royce.

Pertanto voglio qui sviluppare l'aspetto "americano" della Traction, argomento a mio parere intrigante, in quanto non scontato e, forse, poco conosciuto.

Edward Gowan Budd.

Pioniere americano nel campo delle carrozzerie in acciaio.

A lui si deve la fondamentale innovazione della carrozzeria in acciaio saldato, soppiantando il vecchio sistema della sua costruzione con legno e ferro, e ottenendo in un sol colpo un manufatto molto più robusto e leggero.

Con questo sistema produsse migliaia di carrozze ferroviarie per la compagnia di George

Mortimer Pullman, (l'inventore dei vagoni letto, delle carrozze ristorante e delle carrozze salotto) che si era posto l'obiettivo di viaggi più confortevoli sulle lunghe distanze.

Per tornare all'auto in America ben presto diverse ditte, già durante la prima guerra mondiale, adottarono questo tipo di carrozzeria: prima fra tutte la Dodge, che, entro il 1923, aveva già raggiunto la milionesima auto prodotta tutta in acciaio.

In Europa Morris e Citroën furono i più lenti a comprendere l'importanza di questa innovazione.

Il primo si accordò con Budd per costruire una fabbrica di carrozzerie in acciaio, con le relative enormi presse, a Cowley, Oxford, la famosa Pressed Steel Company, che avrebbe fornito le migliori e più prestigiose marche inglesi: Rolls Royce, Jaguar e Rover.

Il secondo acquistò il brevetto in proprio, inizialmente per le sue auto "tout acier", successivamente per la Traction, per dotar-





SPACXZIO



la di scocca portante.

E' qui doveroso sottolineare che Budd, già verso la fine degli anni 20, aveva costruito un prototipo di auto con scocca in acciaio e trazione anteriore, che sicuramente ispirò poi il costruttore francese per la creazione della sua auto probabilmente più famosa in assoluto (al pari della DS).

Joseph Ledvwinka, altro americano.

E' il designer artefice di quel prototipo.

L'idea iniziale era di vendere il disegno a qualche produttore automobilistico e di fornirgli poi la carrozzeria da parte di Budd. Molto importante, questo prototipo, per la storia della Traction. Come ho detto prima, costituì la prima vera ispirazione per la famosa auto Citroën, ma non direttamente.

Il secondo "step" fu tutto france-

se: un prototipo, sempre con carrozzeria in acciaio e trazione anteriore, costruito insieme da Gabriel Voisin e André Lefebvre.

Ci siamo avvicinati un bel po', eh?

Da questo secondo prototipo, grazie al "passaggio" con Lefebvre, in forza alla Citroën (dopo un suo burrascoso e breve periodo alla Renault) la strada per la TA era finalmente spianata.

Dimitri Sensaud de Lavaud.

Beh, questo americano non è davvero, come potete facilmente arguire...

Ma nemmeno francese...

Era brasiliano, quindi... americano... del Sud!

Non è su questo scherzetto che voglio giocare per sostenere l'"americanità" del tecnico in questione.

Torniamo un attimo indietro.

Il prototipo francese di Voisin e Lefebvre montava un cambio Cotal, uno strano, nuovissimo cambio elettromagnetico ad ingranaggi epicicloidali e senza pedale della frizione.

Possiamo quasi dire un antesignano del cambio automatico.

Quando si trattò di decidere per il cambio della TA, Citroën volle montarci il cambio ideato dal "franco-brasiliano".

Una sorta di altro "cambio automatico", come se nella TA di innovazione non ce ne fosse già abbastanza!

Fu un fallimento, però, perché il Sensaud de Lavaud si dimostrò inaffidabile e poco incline a dialogare col piccolo motore 1300 della TA.

Fortuna volle che, alla Citroën, di nascosto dal gran capo, il Bureau d'Études avesse sviluppato un normale cambio a tre marce.

Grazie a questa "prudenza" la TA poté essere lanciata sul mercato senza ritardi, pur se tra tanti altri affanni!

Da questo episodio possiamo comunque dedurre una mentalità già parecchio "americana" di Citroën nel modo di concepire la sua nuova creatura.

E così la mia ardita tesi, della trinazionalità della TA, può essere considerata non priva di qualche fondamento.

Il merito ultimo di questo aspetto, diciamo cosmopolita, della Traction Avant, va, ancora una volta, a Lui, André Citroën, gran miscelatore di tecnologia e design da qualunque parte del mondo provenissero.

Fa sempre tristezza ricordarsi che, alla fine, per salvare la sua azienda, lo cacciarono via.

Quando andate a Parigi, andatelo a trovare, al cimitero di Montparnasse.



XANTIA: LA BRUTTINA (?) ANATROCCOLA

Di Roberto Azzena

Diciamo la verità: quanti di noi Citroënisti rimasero folgorati o perdutoamente innamorati nel momento della sua presentazione nei primi anni '90?

Quanti furono abbagliati da linee che si distaccavano clamorosamente dalle filanti BX e CX e perfino da quelle più "moderne" della sorellona XM?

Azzardo senza tema di smentita: pochi, pochini.

Ai puristi venivano sottratti definitivamente anche il volante monorazza, una parvenza di taglio sulle ruote posteriori, un cruscotto minimamente attraente e qualsiasi altra diavoleria richiamante gli stilemi dei gloriosi decenni precedenti.

La XM, nel momento del suo lancio, conservava alcune di queste caratteristiche che perderà però progressivamente con l'avanzare degli anni modello, senza contare che esteticamente risultava essere ben più originale e affascinante.

Xantia risultava quindi, a tutti gli effetti, come una produzione in tono minore, molto più di quanto risultasse, per esempio, la BX nei confronti della CX.

Però, però... nel disorientamento e nella delusione iniziali, peraltro non esclusive della Xantia (serve ricordare l'accoglienza non certo trionfale che ricevette la CX ai tempi della sua presentazione nei primi anni '70?), qualcosa di parti-

colare comunque la si scorgeva.

Ricordo che io stesso pensai: "Non granché ardita, ma non posso dire non sia un'auto elegante, quell'eleganza che solo le idro possono trasmettere a chi ha recettori adatti a percepirla". Eh già, perché per fortuna la Xantia è sempre stata dotata delle sue brave sospensioni idropneumatiche e perfino idrative e finanche "Active" (su queste ultime ci torneremo in seguito), fattore che cominciava a non essere già più così scontato sulle medie, come la ZX prima e la Xsara poi, dimostreranno tristemente.

Le idro, quindi, meno male!

Le idro che, inizialmente prive della maledetta sfera antisink (anche su questa ci tornerò in altra parte del giornale), davano come sempre quell'aria sorniona





SPACXZIO



e fluttuante che avrebbero reso accattivante anche una FIAT Palio, mai le avesse avute!

La prima serie si distingueva per i mitici Chevron incastonati sulla punta del cofano, esterni alla mascherina e quindi più evidenti ed ingenui, quasi una sottolineatura rassicurante, nell'avvertire che orgogliosamente sempre di Citroën si trattava.

Personalmente quasi archiviai l'esistenza della nuova media, limitandomi a buttarle occhiate furtive quando mi capitava di incrociarne qualcuna per strada, confermando ogni volta quel pensiero sull'eleganza che non mi abbandonava mai, fratello del meno evidente ma segretamente più potente "Un giorno sicuramente sarai mia".

Quasi mi persi i vari aggiornamenti stilistici, non senza notare, però, la scomparsa di quei magnifici Chevron dal cofano, arrabbiandomi addirittura con lei, ritenendola colpevole dell'omologazione del cruscotto della XM serie II che ne riprendeva decisamente l'esempio non fulgido.

Notai appena la solita carrellata di motorizzazioni in stile BX e non

degnai di troppa attenzione nemmeno la clamorosa versione Activa, a posteriori un gioiello di tecnologia che rimase esclusiva assoluta proprio della nostra bistrattata Xantia.

Che poi come al solito i prodigi tecnologici di Citroën non siano stati opportunamente promossi e valorizzati, è purtroppo storia ben nota.

Diciamo infatti che questa sofisticata soluzione permetteva alla Xantia di raggiungere livelli di tenuta di strada e di stabilità assolutamente mostruosi, tanto che si diceva che l'unico difetto che si potesse riscontrare, fosse l'impossibilità di accorgersi di quando l'auto era pronta per oltrepassare i limiti terrestri di forza centrifuga e centripeta... altro che tedesche e tedesche!

Io aggiungo in silenzio e con modestia, che le varie barre e valvole SCCAR, richiedevano in realtà un piccolo prezzo al comfort e alla morbidezza, che per il mio stile di guida da anziano Citroënista, rimaneva comunque troppo salato da pagare.

Ciò non toglie che anche la

Xantia possa essere ricordata come una vettura innovativa, nel pieno della tradizione del Marchio.

Per i più tradizionalisti, c'era comunque di che consolarsi: cosa dire infatti della meravigliosa versione V6 con cambio automatico?

Wooww, una media Citroën non è probabilmente mai andata così vicina allo status di ammiraglia a tutti gli effetti.

Arriviamo quindi in prossimità della storicizzazione del modello e, puntualmente, il mio interesse comincia a farsi più sostenuto, anche in virtù del fatto che rispetto agli sgraziati e orridi carroarmati portati dalla modernità, la Xantia più che elegante arriva a sembrare ormai un esercizio stilistico di design di altissimo livello.

Dapprima, lo ammetto, anche sotto forma di critiche non tanto velate e di qualche sfottò, verso i colleghi che ne tessevano lodi sperperate puntando assai su un aspetto non proprio marginale, quale la qualità di assemblaggio e l'affidabilità.

Chi sosteneva infatti la pretenziosa tesi che la Xantia fosse la Citroën idro migliore in assoluto sotto questi punti di vista, non ha mai trovato in realtà controprove di una certa consistenza.

Qualche assaggio da passeggero e poi da guidatore, non riuscirono però a scalfire la mia corazza di diffidenza.

Come spesso accade nella vita degli uomini che tanto si reputano onniscienti, fu mia moglie a farmi aprire definitivamente gli occhi.

Stanca della gloriosa Visetta Decouvrable, priva di servosterzo e causa di qualche cervicale di troppo, pretese con fermezza un'alternativa più confortevole.

Un annuncio di una Xantia con



meno di 40.000 Km catturò la mia attenzione (ecco il famoso pensiero covante che si riaffacciava al momento giusto) e lo girai puntualmente alla consorte che ne rimase affascinata.

Viaggetto in Emilia per visione e prova che, seppur per altri motivi non concretizzatosi nell'acquisto, servì a far innamorare perdutamente la signora del mondo Xantia.

Guidatrice di BX, XM e CX, se qualcosina nella apparentemente umile Xantia l'aveva così colpita, un motivo ci sarà stato, no?

Così, ancora non troppo convinto, pochi giorni dopo mi recai di nuovo nella terra del Grana Padano per ritirare una splendida 1.8 con 70.000 Km originali, venduta dal mitico e classico vecchietto per un tozzo di pane.

Essendo una 1994, sfoggiava ancora i famosi Chevron sul cofano, non era stata violentata dall'antisink e si presentava praticamente intonsa nella sua livrea antracite, splendida sorellina anche dal punto di vista cromatico della nostra XM Break.

Fu più che sufficiente il perfetto viaggio di ritorno da Rimini, per farmi capire subito che l'acquisto non sarebbe stato minimamente rimpianto.

Le sensazioni erano quelle giuste, dal lavoro delle sfere, allo sterzo e al cambio, che nel loro interagire tipicamente Citroën, non facevano mancare la pastosità e la morbidezza necessarie per coccolare anche lo scettico più prevenuto.

Gli spazi interni, seppur ovviamente non paragonabili a quelli di un'ammiraglia, rimanevano comunque ariosi e confortevoli, sobri ma armoniosi ed anch'essi, confrontati con l'improponibile durezza e l'effetto claustrofobico di quelli contemporanei, paiono



oggi un miracolo di agiatezza. Il resto è storia di oggi e a due anni e mezzo dall'acquisto, mi trovo ad appendere poster dell'anatroccolina vicino a quelli di XM, CX e DS, a comprarle tappetini griffati, a procurarmi modellini e a lodarla in ogni occasione possibile.

Per la cronaca, proprio l'altro ieri, mia moglie mi ha detto che mai era stata più contenta ed orgogliosa di una sua auto, ed è proprio sua (infatti l'ha chiamata Mia!), perché deve essere molto chiaro che quando la voglio guidare io, le devo chiedere il permesso!

Sempre proseguendo con la cronaca, vedi un po' che ogni tanto i luoghi comuni funzionano, la piccola delfina (definizione dell'altra donnina di casa quattordicenne) il meccanico non l'ha davvero mai visto!

Non essendo sinceramente granché abituato a tali performance di affidabilità, continuo a rimanere convinto di averla appena presa e che prima o

poi dovrò pur fare il famoso "tagliandone".

Nel frattempo, per non fidarsi troppo, me ne sono praticamente smontate due intere per garantirle lunghissima vita coi ricambi e per donarle qualche particolare inizialmente mancante (fendinebbia, poggiatesta posteriori...), proprio come si suol fare con modelli ben più considerati.

L'appuntamento importantissimo è comunque fissato per il 2014, quando Mia entrerà di diritto nel piccolo Olimpo delle vetture storiche, preceduta dalle sorelline maggiori nel 2013 e spero proprio che l'ambiente del Citroënismo storico, sia meno miope di quanto lo fui io stesso per così tanti anni, in modo da poter accogliere degnamente questa Signora Vettura, ormai sorprendentemente trasformata come quel famoso piumato nero della favola, su cui nessuno nel lungo periodo, avrebbe mai scommesso un centesimo.



IL SIGNOR GIOVANNI

Di Francesco Marigo

Gli occhi del signor Giovanni si aprono di scatto.

A svegliarlo dal torpore di un caldo pomeriggio estivo ci ha pensato sua figlia, entrata nel soggiorno con tanto di camice bianco per recuperare un foglio stampato su carta intestata che stava nel cassetto centrale della credenza.

Accortosi dello scampato pericolo, il signor Giovanni osserva la bionda donna di mezza età che ogni giorno lo accudisce con il tipico amore di una figlia.

Lei gli sorride, subito uscendo dalla stanza per permettere all'anziano genitore di riposare.

E di pensare.

Ormai non gli resta che riflettere, nelle lunghe giornate estive da passare al riparo dal sole cocente, ma anche nelle infinite giornate invernali, dove il freddo non permette di uscire ed il buio mette una malinconia senza fine.

Pensa a quanto è diventato vec-

chio.

A quanto sia stato bello e divertente diventarlo, passando una vita di cui non rimpiange nemmeno un secondo.

Non ha mai sopportato chi gli dice che l'età che conta è quella che ci si sente, non quella anagrafica; chi ostenta di sentirsi un trentacinquenne pur avendo varcato la soglia dei sessanta.

La carta d'identità non mente, e la sua dice chiaramente che ha passato gli ottanta.

Ma lo dicono anche le mani secche e le dita raggrinzite, la copertina sulle ginocchia e la maglia misto lana dalle maniche lunghe che tiene sempre, nonostante il termometro oscilli intorno ai trenta gradi.

Il libro di Nicholas Sparks che lo aveva così rapidamente portato nel mondo dei sogni giace per terra accanto alla poltrona su cui siede il signor Giovanni.

Sua nipote, che glielo aveva prestato, non gli avrebbe mai perdonato questo oltraggio ai danni dello scrittore statunitense. Ma il signor Giovanni è di tutt'altro parere.

Anzi, cerca con lo sguardo qualcosa di più avvincente da leggere.

Non si rivolge alla libreria, momentaneamente semivuota, ma al centro della stanza, dove si affiancano pile di carta in attesa di andare al macero.

Il destino di quei prodotti di stampa, ovviamente, non era stato deciso da lui, sempre abituato a conservare qualsiasi cosa gli sarebbe stata utile in futuro, per interessi professionali o anche solo per ricordo.

È opera delle sue figlie, che per mettere ordine nelle proprie vite prima "riordinano" quelle dei genitori.

Tra i cumuli de Il Sole 24 Ore e Corriere della Sera spunta un fascicolo colorato che attira la sua attenzione.

Con sforzo non indifferente, il signor Giovanni si alza dalla vecchia poltrona ed afferra il depliant.





Ritornato al suo posto e riposizionata la copertina inforca gli occhiali da lettura e osserva per qualche secondo l'immagine a tutta pagina: è una Citroën CX rossa.

Gira l'opuscolo e legge la data di stampa per vedere se la memoria gli ha fatto brutti scherzi e legge "stampato nel 1981".

La memoria ce l'ha ancora buona.

Fissa con sguardo immobile il muso della vettura, e nel frattempo la sua mente inizia un viaggio nei ricordi, che dapprima sono un po' sgranati ma che poi, messi a fuoco, diventano vividi come se appena vissuti.

Il signor Giovanni si rivede come allo specchio quando, con i soliti baffi alla siciliana ma con molte meno rughe sul volto, vide per la prima volta quella brochure.

Stava per compiere cinquant'anni, aveva una bella famiglia, il lavoro di farmacista gli rendeva bene sia in termini economici sia di soddisfazione personale, e le sue figlie, ormai grandi, avevano palesato il desiderio di mantenere attiva la farmacia per lungo tempo, perpetuando una tradizione che aveva origine agli inizi del novecento.

Per festeggiare il proprio mezzo secolo aveva deciso di sostituire la sua GS 1015 bianca e fare il salto di qualità, regalandosi una CX.

Si era recato, quindi, nella vecchia concessionaria Citroën della sua città, e, con al fianco la moglie, aveva osservato e saggiato una CX 2000 Pallas che stava in vetrina.

I meccanici conoscevano bene il signor Giovanni, che ve-

devano solo a fine giugno di ogni anno per il tagliando prima delle vacanze; sapevano che la sua vettura percorreva pochi chilometri all'anno ma che a luglio doveva essere in ordine per il viaggio verso il luogo delle ferie.

E sapevano che il signor Giovanni, così distinto nell'aspetto quanto pignolo nel carattere, voleva avere la macchina in ordine per arrivare senza problemi nella sua Sicilia.

Lo aspettava il suo paese natale, che distava una trentina di chilometri da Messina ma solo sei dal mare.

Non avrebbe rinunciato per nulla al mondo a quel rituale viaggio che compiva ogni anno.

Abbandonare la piatta pianura padana, scrollarsi di dosso le ultime goccioline di nebbia e le, allora sconosciute, polveri sottili,



SPACXZIO

era imprescindibile.

Gli agrumeti, il sole ed il mare della sua terra avevano il potere di annullare in un secondo la stanchezza del viaggio e ritemprare l'animo in vista del lungo e uggioso inverno padano.

Per dirla tutta l'automobile gli serviva quasi esclusivamente proprio per raggiungere la Sicilia, dal momento che per tutto il resto dell'anno rimaneva relegata nel box, da cui usciva solo per qualche gita domenicale.

Dopo tutto la sua abitazione, che come era d'uso era annessa alla farmacia, confinava con la chiesa del paese di periferia, e tutti i servizi di cui c'era bisogno erano facilmente raggiungibili a piedi o, alla peggio, in bicicletta.

Ma il viaggio estivo meritava u-

na vettura comoda e di rango.

Dopo rapide consultazioni in famiglia diventò proprietario di una fiammante CX 2000 Pallas, che fece immatricolare il giorno del suo compleanno e che andò a ritirare, senza fretta, il primo giorno di bel tempo presentatosi.

Guidare quell'ammiraglia francese dava sensazioni uniche, superiori a quelle che, comunque, suscitava anche la più umile GS.

In particolare il signor Giovanni si sentiva realizzato: vedeva la prestigiosa vettura come un riconoscimento per l'impegno, il lavoro e i sacrifici della sua vita.

Certamente era una gratificazione personale, ma dal sapore molto, molto speciale.

Erano lontani i tempi in cui, studente universitario di farmacia, guidava la Fiat 1400 del padre per metà del viaggio verso l'isola mediterranea.

Ed erano lontane anche le intense emozioni che lo pervasero al momento di ritirare la nuova GS, prima auto di proprietà.

Il sogno si infranse una mattina di luglio, quando nel giardino della casa dei parenti siciliani rimanevano solo pochi frammenti di vetro a testimonianza della sosta della CX.

Da allora il signor Giovanni conserva come una reliquia le chiavi di quella vettura, che quel giorno strinse nella mano soffocando la rabbia nei confronti di chi aveva commesso un simile sopruso.

Fu un ritorno amaro quell'anno;





non tanto per il viaggio a bordo della Fiat 128 degli anziani zii, quanto piuttosto per la gioia e la soddisfazione personali che erano andati in mille pezzi, proprio come il finestrino della CX.

Da allora non ci fu più una ammiraglia nel garage del signor Giovanni; troppo amara era stata la delusione di quel giorno.

L'anno successivo era il 1985, e si ritornò alla classe media di casa Citroën, che allora significava media ma con classe.

Pochi mesi prima che la vecchia concessionaria, nello stupore generale, chiudesse i battenti e lasciasse per sempre i dipendenti fuori dai cancelli sbarrati, il signor Giovanni riuscì a farsi consegnare una nuova vettura: una fiammante BX 16 TRS.

Aveva scelto una media, ma con una dotazione di lusso, completata da quei cerchi in lega così luccicanti che gli ricordavano gli eleganti copricerchi della precedente Pallas.

Era soddisfatto del nuovo acquisto; la trovava spigolosa ma bella nella linea, elegante ma nel contempo sobria negli interni, vivace e insieme poco assetata nel motore.

Era più giovanile della CX, forse anche più comoda e versatile, con quel portellone posteriore che facilitava molto lo stivaggio dei bagagli.

Oggi, al signor Giovanni rimane un buon ricordo di quella sua macchina: non lo ha mai abbandonato, lo ha sempre servito, senza troppe pretese.

Ma non lo ha mai nemmeno del tutto entusiasmato; l'ha sempre vista come una specie di ripiego, sebbene la scelse con convinzione in alternativa ad una nuova CX che avrebbe potuto permettersi ma che volle tenere per sempre lontana da sé dopo l'infausto evento.

Dopo la BX ci fu anche un'altra

vettura, che sostituì la 16 TRS quando questa aveva appena una dozzina d'anni sulle spalle e ancora pochi chilometri all'attivo.

Nella sua vita il signor Giovanni aveva sempre preferito, per quanto possibile, confidare in un mezzo sì comodo e veloce ma soprattutto affidabile, ed era convinto che dopo una decina di anni di servizio fosse prudente ripiegare su qualcosa di nuovo.

Quando si recò alla nuova concessionaria Citroën della città aveva le idee chiare.

Innanzitutto non voleva un'auto di un'altra marca.

Poi, la voleva in tutto e per tutto Citroën, cioè idropneumatica.

Ma soprattutto, voleva acquistare una vettura solida ed il più possibile esente da problemi, dal momento che, essendo ormai prossimo alla soglia dei settant'anni, sarebbe stata l'ultima macchina della sua vita.

Scelse una Xantia.

La volle verde scuro, una tinta elegante, e la volle milleotto, per avere un motore che non soffrisse per nulla nella lunga trasferta autostradale estiva verso la Sicilia, ormai suo unico motivo di spostamento.

Quando salì sulla Xantia in esposizione si ricordò, come in un flashback, di quando aveva saggiata la morbidezza dei sedili di quella che sarebbe stata la sua prima Citroën.

Appena venticinque anni prima.

Paragonando le due auto gli spuntò un sorriso; fissò il cruscotto e la consolle centrale stendendo le braccia sul volante e premendo la schiena sullo schienale vellutato, apprezzò il progresso fatto ed in egual modo il mantenimento di

una tradizione di confort tutta francese, e decise in cuor suo di firmare il contratto appena "risalito" da quella vettura a riposo, rasoterra.

In un solo momento il signor Giovanni toglie gli occhiali da vista, poggia la brochure sul tavolino alla sua sinistra e inforca le pantofole.

Si alza dalla poltrona e ripiega la coperta, guarda il libro di Sparks riverso sul pavimento ma confida in qualcuno con la schiena meno malridotta della sua per rimetterlo in un posto più consono.

Si avvia, con passo un po' incerto, verso la porta a vetri che dà sul giardino, attraversato dal vialetto.

Prima di far leva sulla maniglia scruta il cancello e l'entrata della farmacia in cui lavorano le sue figlie.

Non vuole incontrare i suoi vecchi clienti, molto affezionati a lui e sempre molto gentili e rispettosi nei suoi confronti.

Ma adesso inopportuni.

Non è il momento.

Accertatosi della calma piatta esce e si dirige verso il portone del box auto, non trattenendo un cattivo pensiero verso chi aveva ostacolato con pesanti scatoloni la via d'accesso interna al garage.

Appena entrato chiude la porta alle sue spalle e accende la lampadina ad incandescenza da sessanta watt che ancora resiste alle tecnologie a basso consumo che salvano il mondo.

Eccola, la sua Xantia.

Gli sembra sempre bella, anche se impolverata.

La trova anche moderna, nonostante abbia passato i famosi dodici anni.

E poi la vede elegante, come si addice ad una Citroën seria.

La scruta tutt'intorno come se



SPACXZIO



fosse un acquirente intenzionato all'acquisto, e cerca di lisciare con la mano gli spigoli del paraurti che sempre più spesso grattano contro muri o colonne. Il signor Giovanni sa bene che non è colpa dell'auto, ma dei suoi occhi, dei suoi riflessi e delle sue braccia, sempre più stanchi. E dopo aver dato una occhiata ai bui interni attraverso il finestrino impolverato dà due pacche amorevoli sulla cappotta, come se quella lamiera fosse la spalla di un amico di lunga data. Dopo di che se ne ritorna in salotto, senza curarsi di incontrare gente.

Adesso lo possono pure "importunare".

Ma non incontra nessuno.

Messosi nuovamente a sedere, ma questa volta al tavolo del

soggiorno, vuole riguardare la sua patente di guida; si sofferma sulla foto in bianco e nero, passa i bolli con un po' di tenerezza e la ripiega.

Dopo averla riposta nella custodia si ripromette di non usarla mai più.

La sua Sicilia l'ha già salutata durante l'ultimo suo viaggio, due anni fa.

Le sue necessità non comportano più un mezzo motorizzato.

Ed in ogni caso ci sarebbero state le figlie o i nipoti, che usavano la macchina tutti i giorni e che si erano convertiti alla tristezza e all'omologazione delle tedesche.

E proprio a suo nipote va ora il suo pensiero; a quello più piccolo dei quattro, quello più sveglio.

È al primo anno di farmacia, pronto a mantenere salda la tradizione di famiglia.

Merita un regalo, pensa il signor Giovanni.

E così, vicino alle carte da buraco che avrebbe usato la prossima volta che suo nipote sarebbe andato a trovarlo, il signor Giovanni posa la chiave con il Doppio Chevron, ed il libretto della sua Xantia.

Lo dovrà supportare con qualche consistente mancia, dal momento che un milleotto è sempre più difficile da mantenere.

Ma questo, finché la salute glielo permetterà, non sarà un problema.

Così anche lui saprà cosa significa viaggiare in Citroën.



DEUTSCHLAND ÜBER ALLES?

Di Alberto Flisi

Il Raduno internazionale SM di quest'anno si è tenuto, dal 25 al 28 maggio, presso Colonia, Germania.

Il punto esatto del ritrovo era in un piccolo villaggio, dal nome impronunciabile (e che quindi vi risparmio), presso un hotel di ottimo livello, spazioso, confortevole e con un ampio parcheggio formato da piazzole sepolte nel verde.

Come non bastasse, annesso vi era un campo da golf, con delizioso laghetto centrale, solcato da anatre e papere.

Non mancava nemmeno la possibilità di una piacevole passeggiata lungo viottoli che si snodano tra campi ben coltivati.

Davvero rilassante.

L'accoglienza ai radunisti, nel tardo pomeriggio del 26 presso l'albergo stesso, è stata puntuale e attenta, con la consegna di una bustona, marcata Citroën, in cui, oltre ai soliti gadgets, faceva spicco un roadbook molto ben preparato e corredato da fotografie, che si sarebbe rivelato indispensabile per il percorso in programma per la domenica.

Ma andiamo per ordine.

Anzi, prima di descrivere il succedersi degli eventi, mi sento di esprimere un caldo ringraziamento allo sponsor migliore del Raduno, che lo ha reso gradevole in qualunque momento: il sole!

Sole, sole, sole.

Tre volte sole.

Sole sul viaggio di andata.

Sole durante il Raduno.

Sole sul viaggio di ritorno.

E, già che ci siamo, parliamo pure del viaggio per Colonia.

Oramai anche sulle autostrade tedesche la velocità libera è diventata una chimera: al 95% ci sono limiti di velocità di tutti i tipi, spesso davvero esagerati, per le condizioni oggettive del traffico. Per non parlare di alcune gigantesche code...

Il viaggio quindi diventa noiosetto e per di più bisogna rapidamente prendere nota di limiti di velocità che cambiano improvvisamente e ogni pochi chilometri; la cosa, alla fine, si rivela stressante, tanto è vero che, tra noi partecipanti, è stata anche discussa l'idea di fare il viaggio in treno con l'auto al seguito.

Un'eresia o una furbata?

Il programma di sabato 26 ha





SPACXZIO

previsto una visita alla città di Colonia, nota per il suo imponente Duomo gotico a doppia torre, davvero spettacolare.

È fornito della più grande campana a batocchio del mondo, del peso di ben 24 tonnellate!

La chiesa si sviluppa su cinque navate ed anche all'interno lo stile è di un gotico perfetto, nonostante ci siano voluti cinque secoli per ultimarlo.

Visita organizzata del Duomo, molto particolareggiata e poi tutti a tavola in una caratteristica antica birreria proprio a fianco del Duomo stesso.

La cucina è stata più o meno sempre la stessa, in tutti i ristoranti "visitati": qualche zuppetta come piatto iniziale, affettati di vario genere, formaggi, ottima birra, pane anch'esso di vario genere e qualche dolcetto.

Nel complesso, anche se uniforme, di qualità più che sufficiente.

Nel pomeriggio, dopo pranzo, visita in pullman della città.

Bisogna dire che, a parte il duomo, Colonia offre pochino: è una città molto ordinata e molto moderna, in quanto ricostruita quasi per intero dopo i feroci bombardamenti alleati subito durante la guerra.

Tuttavia degno di nota storica è il fatto che la città fu fondata dagli antichi Romani nel primo secolo dopo Cristo.

E, di tutt'altro genere, è importante la nota che la ricorda come la città del famoso profumo (per dirla alla francese, Eau de Cologne).

Il fiume Reno che la bagna scorrendo maestoso, è percorso da natanti di ogni genere, dalle grosse navi da crociera alle barche a vela.

Nella seconda parte del pomeriggio abbiamo potuto visitare un interessante museo, quello della cioccolata!

All'interno, la storia completa di questo sfizioso alimento dipanatasi nei secoli, prima come medicina, poi come merce di scambio, addirittura in vece della moneta, in America centrale, e poi finalmente approdata in Europa anche come prezioso alimento corroborante e ricostituente, prima alle corti dei sovrani, poi, via via, in modo sempre più "democratico", ai ceti borghesi e alla gente comune.

Davvero suggestivo un piccolo padiglione in cui è stato ricreato un angolo della foresta equatoriale pluviale del Centro America, luogo ideale per la crescita della pianta del cacao; all'interno un caldo umido bestiale consentiva la permanenza solo per pochi minuti, pena l'inizio di un'autentica sauna!

Subito all'esterno del museo vero e proprio c'è un piccolo supermarket del cioccolato, con ogni tipo di dolci da portarsi a casa come souvenir.

Per la cena i pullman dell'organizzazione ci hanno portato a Bonn, dove abbiamo pasteggiato, sempre col solito buffet, ma di buona qualità e abbondanza, in un ristorante che di italiano aveva solo il nome.

Tuttavia il ristorante è piazzato su un terrazzo fronte lungo fiume, sempre il Reno, e la vista era, oserei dire, romantica.

Domenica 27 percorso di 131 chilometri, con partenza dal parcheggio dell'albergo, tutti in carovana, attraverso il piacevole ambiente agreste punteggiato da lindi villaggi.

Non sono mancati gli errori, nonostante il perfetto roadbook di cui sopra.

La verità è che, per seguirlo attentamente, a bordo dell'auto bisognerebbe stare sempre



concentrati e in assoluto silenzio, cosa ovviamente impossibile.

Comunque alla fine siamo tutti riusciti a raggiungere la località designata per il pranzo, una splendida residenza settecentesca (ora sede di un lussuoso albergo a molte stelle...) il castello di Bensberg, un castello di caccia.

(Sono per caso venuto a conoscenza che a settembre il castello sarà teatro di un grande Raduno Lamborghini).

Degno di nota il fatto che il progetto fu steso da un architetto italiano, Matteo Alberti, su commissione di un principe dell'epoca.

Chi fuori, all'ombra dei tigli del geometrico giardino, chi dentro, in un'ampia sala artisticamente decorata, abbiamo potuto consumare il solito pasto a buffet, peraltro non disprezzabile.

Pomeriggio libero, per il rientro in albergo e per rifiatore un po'.

Alla sera si è tenuta la cena di gala, questa volta con menù più personale e raffinato e con accompagnamento musicale che si è protratto fino a tardi, consentendo a qualcuno di noi di lanciarsi nelle danze.



Durante la serata sono stati consegnati i regali dai Club ospiti a quello padrone di casa.

Il nostro, a base di ottimi prodotti emiliani e buon vino, è stato particolarmente apprezzato.

Diversi partecipanti hanno preso la parola, in lingue diverse, per esprimere la soddisfazione per il buon andamento del Raduno e i ringraziamenti a chi lo ha organizzato.

Le auto partecipanti sono state 65, tra cui la SM verde appartenuta a Leonid Brezhnev e due rarissimi modelli Opera.

Il responsabile del Club inglese ha già ufficialmente annunciato che il Raduno internazionale SM dell'anno venturo si terrà in terra d'Albione.

Per l'Italia la pattuglia dei partecipanti era composta da Ugo Ugolini e cortese signora Mara, Gianemilio Franchini, Enzo Forgiione e Alberto Flisi, su due auto.

Che dire, a conclusione?

Fatto salvo l'impegno degli amici tedeschi, e apprezzato molto anche l'intervento di alcuni di loro per ovviare a qualche noia meccanica delle nostre complesse vetture, bisogna dire che qualche smagliatura nell'organizzazione si è verificata.

Niente di grave, per carità, ma irritante questo sì, considerando che eravamo in Germania...

Inoltre il programma stesso è sembrato un po' "piatto" e impersonale: per fare un semplice paragone, il Raduno di Venezia dell'anno scorso e quello in Olanda di due anni fa hanno offerto maggiori motivi di interesse e di coinvolgimento.

Ma, si sa, non tutte le ciambelle riescono col buco... perfettamente al centro.

Il ritorno in Patria delle SM italiane si è concluso felicemente.

Auf wiedersehen Deutschland!

ANCORA SULL'ANTISINK

Di Roberto Azzena

Proseguiamo il carteggio su questa famosa sfera che io arrivo a definire addirittura "anti Citroënista", in risposta ad alcune osservazioni del mio amico Siccardo, un po' come era d'abitudine soprattutto negli anni '70/'80 su certe riviste politico-intellettuali: del resto non è che SpacXzio abbia un livello culturale poi così inferiore!

Mario si bea della "correzione" del non voluto effetto "alza-abbassa", grazie alla quale le nostre beniamine sono state private di quella magica caratteristica tanto peculiare, così che possano evitare sandwich di SUV e alluvioni assortite, piuttosto che altre calamità.

Mi perdoni, però, il Webmaster del Club, ma non posso evitare di farmi venire in mente quei signori un po' ipocondriaci che si fanno ricoverare in Ospedale ancora prima di ammalarsi, solo per il timore di poterlo essere, o di chi esce con ombrello e impermeabile anche col solleone, perché "non si sa mai", o dei soggetti che si assicurano contro ogni evenienza immaginabile credendo di raggiungere maggiore serenità, ma alimentando invece all'ennesima potenza la propria ansia generale.

Ci sarebbe anche un famoso esempio un po' più volgarotto su mogli e mariti, ma abbiamo appena elevato SpacXzio a rivista intellettualoide, quindi sorvoliamo piacevolmente senza entrare nei dettagli...

La morale è: godiamoci la vita finché è possibile farlo.

Perché mai rinunciare quindi a un segno di distinzione e a un rito così affascinante come "l'alzata", che per tanti anni ci ha accompagnato ad ogni giro di chiave, facendoci sognare di essere alla guida di un magico aeroplano?

Posso arrivare a capire una certa limitazione del fenomeno che, per esempio, sulla DS era davvero tanto spettacolare, di quanto la vettura giungesse effettivamente ad appiattirsi sull'asfalto, per stabilizzarsi su uno sbalzo più moderato, come per esempio avviene su Xantia e XM prime serie, ove la deturpante sfera di troppo non era ancora arrivata.

In questi casi abbiamo una lievitazione decisamente avvertibile, ma un livello di abbassamento che non è poi così drammatico per scatenare sventure assortite. Per i parcheggi, in fondo, basta qualche piccola accortezza per limitare di molto la probabilità di essere "stirati" e, in caso di alluvione, dubito che i pochi centimetri di escursione in stile Xantia/XM, possano essere causa di danni così devastanti rispetto alle vetture "antisinkate".

Per cui, mi dico, lasciamo agli sciagurati aspetti della modernità del marketing Citroën le belle idee di questo genere, che infatti poi portano, guarda caso, alla rinuncia quasi totale delle idro sulla gamma, cerchiamo di essere più gioiosi ed ottimisti e soprattutto fieri di quello che nelle nostre amate è davvero unico, esclusivo e inimitabile.



SPAC XZIO



BUONO D'ORDINE

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

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

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

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

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

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