

Anno Terzo

SPACXZIO

Numero Cinque

Dossier

GTi



SPAC XZIO



SPAC XZIO

ANNO III NUMERO CINQUE
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.

Foto:
Archivio CX Club Italia
Baiocchi M.
Marigo F.
Rottigni G.
Siccardo M.

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

Registrato presso il Tribuna-
le di Padova il 5/12/2003
col numero 1867.

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2004

Editoriale, pag. 3
Di Maurizio Venturino, Vice-
presidente del CX Club Italia

Quale futuro? pag. 5
Di Maurizio Venturino, Vice-
presidente CX Club Italia

Raduno "Le Citroën di Ro-
bert Opron", aprile 2004,
pag. 6
Di Maurizio Venturino

Pagelline da Monselice,
pag. 9
Di Francesco Marigo

Dossier GTi, pag. 10
Di Mario Siccardo

Una visita al Conservatoire,
pag. 15
Di Maurizio Baiocchi, Presi-
dente dell'SM Club Italia

Grandi e piccoli anniversari:
i 40 anni della Concessiona-
ria Citroën di Savona, pag.
18

Di Mario Siccardo, Respon-
sabile Relazioni Esterne CX
Club Italia

Vairano 2004, pag. 20
Di Maurizio Venturino

Vendo e compro, pag. 22
A cura della Redazione

La posta, pag. 23
A cura della Redazione

Accessori, pag. 24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

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

Pregliamo tutti i Soci che fossero
dotati di posta elettronica di for-
nire il loro indirizzo alla sede del
Club (info@cxclub.it).
Ciò consentirà, in caso di neces-
sità di comunicare più rapida-
mente, a costi ridotti.



RITORNO AL FUTURO, OVVERO IL SASSO NELLO STAGNO

Di Maurizio Venturino, Vicepresidente CX Club Italia

Siamo dunque giunti al tre ottobre, data in cui ricorre un duplice anniversario: il trentesimo dalla presentazione della CX ed il quarto dalla nascita del Club. La prima ricorrenza ha avuto il suo apice nella giornata di Vairano, e potrete leggerne la cronaca in altra parte della rivista. Il numero di agosto di Ruoteclassiche ne ha dato ampio risalto. D'altronde, come abbiamo già avuto modo di dire, i trenta anni sono il limite, assurdo ma legale, per ottenere lo status di "veicolo di interesse storico e collezionistico" (a meno di una precoce e costosa omologazione ASI). Anche se vi sono strani personaggi che si ostinano a non considerare "storiche" le nostre bene amate.

A tal proposito leggete nella rubrica dedicata alla posta la disavventura occorsa ad un nostro Socio padovano.

Per ciò che ci riguarda più da vicino possiamo affermare con soddisfazione che la salute del Club è buona, anzi ottima.

Chi ha partecipato all'Assemblea Sociale della scorso aprile è già informato sui nostri obiettivi futuri e sugli sviluppi che sta avendo il R.I.A.S.C.

In merito accantoniamo, per il momento, ogni polemica passata ed attendiamo la conclusione dell'anno di prova prima di esprimere giudizi, siano essi positivi o negativi.

Gli acciacchi vengono soltanto dal lato finanziario...

Ma, come si suole dire: quando c'è la salute c'è tutto.

Se, come è avvenuto nei primi dieci mesi dell'anno, avremo una crescita costante degli associati, sistemeremo anche questo

aspetto.

Sicuramente negli anni a venire il numero degli iscritti aumenterà, soprattutto se andranno in porto altre convenzioni oltre a quella tra Registro ed assicurazioni, cui beneficeranno i soli Soci.

Ci stiamo rendendo conto che sempre più appassionati si avvicinano alla CX.

Tra questi, alcuni provengono dal mondo della DS.

Vogliono risparmiare le loro De, pur continuando a viaggiare in estremo confort e sicurezza.

Ma, specie tra le generazioni più giovani, parecchi si accostano al mondo Citroën scegliendo una CX.

Che, oltre tutto, al momento ha un prezzo molto più abbordabile.

Trentenni e quarantenni entusiasti come ragazzini, rapiti dalla dolcezza del suo DiRaVi, esaltati dalla sua comodità e dalla sua tenuta di strada.

Alcuni addirittura vanno cercando le versioni turbo Diesel, non ostante siano rare a causa dell'iniquo superbollo, per le loro doti di velocità e di bassi consumi.

Insomma quattro anni di crescita costante, culminati lo scorso anno con l'arrivo a Monselice di Robert Opron.

Terminata la parte autocelebrativa voglio prendere spunto dalla già citata lettera del Socio padovano per esporre alcune audaci considerazioni, strettamente personali, che sicuramente susciteranno polemiche. Ma gli editoriali servono anche a questo.

Allo scopo di favorire il dibattito invito fin da ora chi non condividesse la tesi che esporrò di prendere carta e penna, come si diceva un tempo, e di inviare le contro deduzioni alla Redazione.

Sicuramente troveremo lo spazio per pubblicarle.

Scrive il nostro Davide in merito al trattamento riservatogli ad un Raduno multimarca di auto storiche: *"Mi fermo, abbasso il finestrino e questi mi dice: "la strada e la piazza sono riservate alle auto d'epoca, se ne deve andare!"* Io rispondo: *"sono qui per partecipare al raduno!"*

A quel punto mi fa la tipica domanda *"stile suocera": "ma questa è un'auto d'epoca?"*

In effetti è una bella domanda! Quali sono i requisiti che deve avere una vettura per essere classificata tale?

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.



SPAC XZIO

Ci si deve basare su ciò che dice la legge: limite dei trent'anni con eccezioni a partire dai 20 qualora omologata ASI, oppure possono esistere delle altre unità di misura?

E, soprattutto, può l'estetica condizionare tale giudizio?

Dove per estetica si intende la scienza dell'arte e del bello.

Se si accetta quest'ultima teoria si arriva all'assurdo che la CX per la sua estrema attualità, rischierà di non essere considerata una vettura d'epoca ancora per molti anni.

Partiamo dal presupposto che ciascun periodo storico ha i suoi canoni stilistici.

Al di fuori del mondo automobilistico, per fare un esempio chiaro a tutti, siamo passati da pittori che raffiguravano corpi femminili opulenti fino ad arrivare ad artisti che si servono di modelle quasi anoressiche.

E' mutato il concetto di bellezza femminile.

Tuttavia non ci sogneremmo di affermare che i maestri del 1600 sono superati: al contrario, sono diventati dei classici.

Solo che, oggi, sono più attuali i secondi.

Trasferendo il ragionamento nel mondo automobilistico e restando in ambito Citroën ci possiamo allora domandare: esteticamente è oggi più moderna la DS oppure la CX?

E' argomento spinoso, ma che può essere trattato in maniera astratta senza che si offendano i cultori dell'una o dell'altra.

Tanto nessuna delle due tornerà mai più!

La storia non si ripete!

Come scrisse Opron nel bozzetto che funge da copertina del calendario 2004.

Diamo per scontato che, all'epoca del debutto, nel 1955, la DS fu esteticamente più innovativa e sconvolgente di quanto

lo fu la CX nel 1974.

Ma se ci trasferiamo al momento della cessazione della costruzione la valutazione sicuramente si ribalta: la DS nel 1975 uscì di scena dimostrando i suoi 20 anni, la CX nel 1989 non sembrava un'auto fabbricata già da 15.

Ciò viene confermato dai dati di produzione che ovviamente rispecchiano le vendite: circa 800 DS nel 1975 a fronte delle circa 7000 CX del 1989.

La CX a 15 anni effettivi dall'uscita di produzione rischia di passare per una macchina del 2004.

La DS a 15 anni effettivi dall'uscita di produzione poteva sembrare una macchina del 1990?

Direi proprio di no.

Gli stessi aggiornamenti stilistici per adeguarne le linee ai mutati tempi, oltre tutto opera di persone estranee al progetto originario, giovarono maggiormente alla CX rispetto alla DS. Nei confronti della quale possedeva maggiore superficie vetrata, paraurti in resina, assenza di cromature: tutte caratteristiche che fanno parte del patrimonio dei veicoli moderni. Se togliessimo i gocciolatoi, ormai scomparsi da tutta la produzione mondiale, potremmo tranquillamente rimettere in moto le catene di montaggio della CX!

Viceversa la DS avrebbe bisogno di molti più adeguamenti stilistici per essere resa attuale.

A partire dall'abolizione dei tamponi in gomma dei paraurti, alla sostituzione di questi con altri di materiale sintetico. Il che implicherebbe il completo rifacimento della parte anteriore.

Forse più semplice sarebbe aggiornare la parte posteriore, ma si rischierebbe comunque

di farne una caricatura, come quella apparsa nel film "Ritorno al futuro 2".

Per non parlare degli arredi interni.

La CX serie due raggiunge l'apice della funzionalità; tolti i difetti di gioventù (vedi pannelli porta) era perfetta.

L'aggiornamento della plancia senza abolire la lunula fu molto azzeccato e diede un tocco di modernità insuperato.

Per ciò che riguarda la DS invece il rifacimento del cruscotto determinò un regresso estetico.

Era molto più originale quello della prima serie del 1955.

Quindi se oggi dovessimo riproporre al pubblico un modello da scegliere tra i due citati, la CX avrebbe certamente più successo.

Ci sarebbe a questo punto da fare un'ulteriore distinzione tra serie 1 e serie 2.

In proposito penso che il giudizio sia ancora più soggettivo.

Probabilmente i "tradizionalisti" preferirebbero le prime, gli "innovatori" le seconde.

Ciò spiega la domanda dell'imbarazzato organizzatore: giudicata con i canoni estetici odierni la CX non è veicolo d'epoca.

Questo fa sì che, oggi, la CX sia superiore alla DS: dimostra di essere un'auto senza tempo, moderna al punto di essere cacciata dai raduni di vetture d'epoca. La seconda, invece, è ormai "solo" un classico, esteticamente sorpassata, bellissima finché volete per la sua epoca, ma attualmente obsoleta.

Quindi, chi vuole usare una vettura ormai intramontabile, ma non per questo fuori moda, deve per forza viaggiare in CX!

P.S.: ricordo ai critici che chi scrive possiede più di una DS!



QUALE FUTURO?

Di Maurizio Venturino, Vicepresidente CX Club Italia

Si prospettano tempi sempre più duri per gli appassionati di veicoli d'epoca.

Il Governo italiano, costantemente in prima fila quando si tratta di recepire le direttive Europee, soprattutto quelle inutili e dannose, si appresta, spalleggiato dalle amministrazioni regionali (Toscana ed Emilia Romagna in primis), a varare un provvedimento che, dal primo gennaio 2005, (forse) bloccherà tutti i veicoli non catalizzati.

Le raccomandazioni europee (direttive 1990/30/CE e 2000/69/CE), mirano a tutelare la salute dei cittadini esposta agli inquinanti atmosferici.

Apprezzabile l'interesse del Parlamento europeo verso la salute di milioni di persone, ma sorgono immediate alcune domande. A parte la più ovvia: a chi giova?

Abbiamo dovuto digerire la scomparsa della benzina "rossa" in quanto il piombo contenuto in essa era cancerogeno.

Forse il benzene lo è in misura minore?

Da recenti studi sembra proprio di no, tanto è vero che negli anni si è dovuta ridurre drasticamente la sua quantità nella "verde".

Parlate con il vostro benzinaiolo e chiedetegli a quante tracheiti va soggetto durante l'anno!

Benefico effetto terapeutico dell'aerosol a base di benzene inalata quotidianamente!

Altro che terapie termali: ai distributori c'è infatti la fila di arzilli vecchietti, bronchitici cronici, inviati lì dalle ASL per curarsi.

Inoltre le marmitte catalitiche adempiono alla loro funzione a patto che:

siano in perfetta efficienza; abbiano raggiunto una temperatura di esercizio molto elevata.

Soprasedendo sul primo punto che spetta al senso civico e alle disponibilità finanziarie di ognuno, visti gli elevati costi dei ricambi, soffermiamoci sul secondo.

Chi viaggia in città fa abitualmente pochi chilometri, si ferma e poi riparte.

Le temperature dei catalizzatori possono quindi raggiungere valori tali da essere efficaci?

Secondo i nostri rappresentanti a Bruxelles pare di sì.

Infatti attribuiscono tutti i mali dovuti all'inquinamento alle vetture sprovviste di marmitta catalitica.

Il fatto che questi veicoli siano ormai il 15/20 % (forse meno) del totale poco importa.

La logica dei numeri porterebbe invece a dire: si fermano tutte le catalizzate e, per garantire la pulizia dell'aria si permetta la circolazione alle sole automobili d'epoca.

Anche perché quest'ultime sono particolarmente coccolate dai loro proprietari che non esitano a spendere fortune per averle sempre in perfetta efficienza.

Quindi pure con la carburazione assolutamente a punto.

Altre domande sorgono poi spontanee, come direbbe Lubrano: ma i veicoli pubblici, la cui eccellente manutenzione è sotto gli occhi di tutti, non inquinano?

Ed i mezzi pesanti?

Ma questi, fortunatamente, in Italia sono pochi grazie alla lungimiranza dei governanti di

ieri e di oggi, che ha potenziato a dismisura il trasporto su rotaia. E le industrie?

Ed i riscaldamenti domestici?

Dobbiamo forse aspettarci dalle menti geniali dei Parlamentari europei una proposta di legge del genere: targhe ai condomini!

I condomini con targa pari potranno usufruire dei riscaldamenti nei giorni dispari.

Però i condomini con interno dispari potranno scaldarsi solo nei giorni pari e viceversa.

Nondimeno se il caseggiato è nella parte destra della via si scalderà solo i giorni dispari.

La domenica tutti al freddo a fare figli!

Oppure tutti in gita in auto (in coda) dove non vi saranno limitazioni di sorta (per ciò che riguarda il riscaldamento).

Ovviamente le stesse normative dovranno valere per le industrie. Naturalmente con l'obbligo per i dipendenti di recarsi al lavoro anche nei giorni in cui la fabbrica rimarrà inoperosa.

In modo da poter felicemente utilizzare tutti i giorni i mezzi pubblici (vi stavate dimenticando del blocco del traffico, eh), ed incrementare così le casse dei comuni.

L'ASI, massimo ente italiano in materia di collezionismo, che cosa sta facendo in merito?

Al momento nulla, a parte continuare a riscuotere le quote associative, cambiare la sede e... pubblicare con sollecitudine ogni sei mesi le liste che consentono agli appassionati di godere i benefici dei bolli ridotti!

Peccato che queste liste, nel caso delle Citroën, contengano tanti e tali errori da renderle spesso inservibili.

Un ultimo interrogativo, rivolto in special modo ai nostri Soci avvocati: ma tutto ciò è costituzionale?



RADUNO "LE CITROËN DI ROBERT OPRON"

MONSELICE, 4 APRILE 2004

Di Maurizio Venturino

La cronaca dell'incontro del 20-03 si concludeva dando a tutti l'appuntamento per il 2004 allorché saremmo ritornati ad un "Raduno normale".

In effetti così è stato per ciò che riguarda il numero dei partecipanti: allo stato attuale il nostro seguito è dato da 40/50 equipaggi, e quest'anno abbiamo centrato l'obiettivo.

Tuttavia, poiché le idee non ci mancano, ci siamo chiesti: che novità tiriamo fuori quest'anno dal cilindro?

E, puntuale, è arrivata la trovata. Prendendo spunto dal compleanno della Traction Avant ci siamo attivati, unici in Italia, per trasformare la Manifestazione in una festa in suo onore.

Allo scopo il nostro Presidente ha contattato alcuni collezionisti, possessori di tale vettura, ottenendo l'adesione di cinque TA. Lo scopo non era quello di radunarne molte, ma di averne una piccola, ma significativa, rappresentanza.

Tra queste quella sicuramente più prestigiosa appartiene al Presidente del Club "Nettuno Auto Storiche" di Bologna, federato ASI.

Una rarissima (unica in Italia?) 7 Roadster del 1934, anche se, per disguidi burocratici, l'omologazione ASI la data 1937.

Bellissima, con la sua livrea rossa è giunta viaggiando dal capoluogo emiliano assieme alla 11 B nocciola e beige, anno modello 1953 del Vicepresidente del medesimo sodalizio.

Un ringraziamento particolare a loro, che hanno rinunciato a due Manifestazioni organizzate dal loro Club di appartenenza per essere presenti a Monselice.

Inoltre facevano bella mostra due 11 BL del 1952 di proprietà di due vecchi collezionisti Citroën, titolari di officine autorizzate, attualmente pensionati, ma con la passione sempre nei loro cuori.

Infine, ma non meno importante, una commerciale di fabbricazione belga.

Alloggiate nella parte rialzata della Piazza hanno attirato un gran numero di persone destando molta curiosità tra il pubblico presente.

Infatti è molto raro in occasione di incontri tra vetture degli anni settanta, poter ammirare pezzi del genere, che abitualmente partecipano a Raduni dedicati esclusivamente alle veterane.

Dopo questa breve ma doverosa digressione sulle Traction torniamo alla cronaca.

La Manifestazione anche

quest'anno è stata intitolata ad Opron: è nostro intendimento continuare a ricordare il grande stilista in occasione del nostro incontro primaverile.

Pur rimanendo esso aperto a tutti i modelli Citroën.

Ciò non deve essere inteso come una contrapposizione ai Raduni organizzati dagli amici dell'IDéeSse Club.

E' una semplice questione di numeri: è gioco forza che i Club più piccoli si uniscano per ottenere una quantità di partecipanti almeno sufficiente.

Per il quarto anno consecutivo abbiamo avuto il pieno appoggio dell'Amministrazione del Comune di Monselice che non ci ha mai fatto problemi di autorizzazioni.

Speriamo non ci siano obiezioni per gli anni a venire!

L'incognita che ci ha messo in apprensione negli ultimi giorni era dovuta al fatto che, fino alla sera precedente, la Piazza era occupata (presumo senza alcuna autorizzazione) da manifestanti che avevano programmato un concerto per la nottata del sabato.

La nostra serata invece è stata molto più tranquilla: una cena informale tra i membri del Consiglio direttivo e Mario, che l'indomani avrebbe ricevuto dall'Assemblea l'incarico di Responsabile Relazioni Esterne del Club.

Fortunatamente la domenica mattina non ci sono stati inghip-





pi.
I dimostranti si erano trasferiti altrove con armi, bagagli e lattine di birra.

Però gli organizzatori si sono dovuti far carico di dare almeno una ripulita sommaria al cumulo di immondizie lasciato dai suddetti.

La mattina, al risveglio, aleggiava una leggera ed assai fastidiosa nebbiolina, di quelle che bagnano per terra ed si impastano, frammiste allo smog, sulle delicate vernici, facendo imbestialire i proprietari più suscettibili (tra i quali il sottoscritto).

Fortunatamente, nel giro di poco più di un'ora, si faceva vedere un pallido sole, non troppo caldo, rendendo piacevole il clima della giornata.

E, soprattutto, era scongiurato il pericolo di pioggia.

Ciò era determinante per schierare per la prima volta assieme due pezzi della collezione: la corbillard e la Prestige, alla prima uscita ufficiale.

Oltre tutto, per grave dimenticanza dovuta agli impegni di organizzatore, senza la revisione obbligatoria.

Che ho fatto precipitosamente

la settimana successiva!

A poco a poco la piazza si è andata riempiendo: oltre alle già citate Traction, 13 CX, 6 SM, 9 DS tra cui due cabriolet, due monofaro e l'ambulanza del Presidente Cotti (ma quando si comprerà una CX?), 3 GSA, 2 Dyane, 2 XM, che cominciano a vedersi sempre più di frequente ai Raduni di Citroën d'epoca ed 1 BX.

Grazie alla diversa collocazione della segreteria rispetto agli anni scorsi, la disposizione delle vetture ci è sembrata migliore, con





una maggiore possibilità di passaggio sia per il pubblico sia per i partecipanti che hanno avuto modo di godersi pienamente i veicoli presenti.

A metà mattinata il baldo Aurelio, come consuetudine, guidava con entusiasmo i presenti alla visita del Museo Longobardo

Alle dodici e trenta la colonna di Citroën è partita per dirigersi al ristorante.

Durante il pranzo, Camillo, in giornata di grazia, ha intrattenuito i commensali, ha elogiato le signore presenti per la pazienza con la quale sopportano i loro mariti ed ha provveduto a premiare gli ospiti.

Ai proprietari delle Tractioni è stata donata una targa ricordo su lamina d'argento riproducete il primo manifesto pubblicitario della "7" gentilmente offerta da Citroën Italia.

Il convivio è proseguito allegramente anche grazie al contributo del vulcanico Tesoriere dell'SM Club, che, presa la parola, ha sparato una raffica di esilaranti ed a volte acide battute.

E' intervenuto inoltre il Responsabile della Comunicazione del R. I.A.S.C., Marini, che ha edotto i presenti sugli ultimi sviluppi del Registro, prospettando un fulgido sol dell'avvenire...

Ci auguriamo, per il bene di tutti i Club aderenti, che ciò che ha annunciato risponda al vero e gli impegni siano mantenuti.

Al termine del pranzo, si è svolta l'Assemblea Sociale, secondo l'ordine del giorno descritto sull'InfoRapida numero due.

Si è fatto il bilancio delle attività svolte nell'anno precedente, si è trattato del rendiconto finanziario, degli incontri che hanno visto la presenza ufficiale del Club, del proposito di partecipa-

re anche quest'anno alla Manifestazione "Auto di Ogni Epoca" assieme agli amici del R.I. A.S.C..

In merito al Registro il Presidente ha ricordato come il 2004 sia un anno transitorio, indispensabile per rodare e mettere a punto le strutture ed il coordinamento fra i vari Club aderenti.

Trattato pure il problema del calendario delle Manifestazioni, che deve essere predisposto con cura onde evitare dannose sovrapposizioni.

Si è stabilito che le quote associative per i Soci provenienti da Club Federati saranno identiche sia per l'anno di ingresso, che per i successivi e pari a 25

euro.

Si cercherà, in accordo con gli altri Club, di uniformare le quote anche a seconda di quanto sarà dovuto al Registro quando esso sarà a regime.

Inoltre è stato illustrato quanto fatto per il Sito Internet e per la nostra Rivista.

Tutti i punti trattati sono stati approvati all'unanimità dall'Assemblea.

Il Consiglio Direttivo è stato quindi confermato; l'Assemblea ha inoltre ufficializzato l'incarico di Responsabile Pubbliche Relazioni a Mario Siccardi, già webmaster del nostro Sito.

Appuntamento a tutti per il 10 aprile 2005!





PAGELLINE DA MONSELICE

Di Francesco Marigo

VOTO 10

Agli organizzatori del Raduno, i quali, facendo molto credito sulla tanto blasonata affidabilità delle vetture Citroën, hanno preferito munirsi, per ogni evenienza, di un carro soccorso. Per la serie "la macchina va bene, ma non diciamolo troppo forte..."

VOTO 9

A Ugolino: altro Citroënista così fiducioso della propria auto (una splendida SM), peraltro appena restaurata e alla sua prima uscita ufficiale, da indossare per tutto il viaggio di andata il giubbotto catarifrangente che da poco è obbligatorio usare in caso di guasto della vettura. Una bella iniezione di fiducia per gli altri equipaggi SM presenti!

VOTO 8

A tutti i piloti degli equipaggi: finalmente, nel parcheggio del ristorante, si è vista una disposizione ordinata e metodica delle vetture, senza che si sia ricorsi all'intervento massiccio di kapò con tanto di berretto e fischietto. Che si sia trattato di pietà nei confronti di coloro che sempre si sgolano per far entrare le vetture in invisibili strisce o semplicemente di poca fame?

VOTO 7

A chi, dimostrando di essere un vero esempio di Citroënista modello, è stato nominato "dittatore democratico" dagli allegri commensali che presero parte all'assemblea.

Perché nella vita per gli uomini come sulla strada per le Citroën, le sfere bisogna avercele, ma è meglio che siano morbide...

VOTO 6

Al Presidente del CX Club Italia Camillo, il quale, dopo aver elogiato per decenni le vetture dei partecipanti, ha avuto la romantica idea di dire delle belle parole anche per le signore, accompagnatrici dei maschietti.

Risultato: ammiccamenti a non finire per il vetusto leader e rammarico per le fanciulle che non hanno potuto o voluto presenziare.

VOTO 5

Ancora al Presidente del CX Club Camillo, il quale, ormai rassegnato al fatto che la FIA non può mancare di far correre ogni anno le monoposto di F1 il giorno del Raduno, si è munito per l'ennesima volta di televisore palmare.

Così, durante il pranzo, per lui è stato un continuo affaccendarsi tra LE rosse ed IL rosso, a suo dire entrambi validi.

VOTO 4

A Carlo, che finalmente sembra aver trovato nei meandri della memoria il ricordo del percorso per raggiungere la piazza della Manifestazione.

Dopo quattro anni di presenze sarà stato lui a guidare fino alla meta o sarà stata la sua GSA bianca, ormai avvezza al tragitto, a portarselo fin lì?

Sembra quasi la riprova che le nostre Citroën abbiano un'anima...

VOTO 3

Al responsabile in carica della Comunicazione del RIASC, il quale, forse perché inebriato dalla giornata passata in com-

pagnia anche di vecchi amici o forse perché stregato dal completino marrone che sfoggiava, ha incidentato la propria ID sulla via del ritorno.

Ne siamo dispiaciuti visto il valore dell'oggetto, ma, caro Maurizio, proprio non conosci altri modi per convincerti ad usare la CX?

VOTO 2

Ai manifestanti che hanno occupato la piazza durante tutta la settimana precedente il Raduno per poi allontanarsi proprio poche ore prima del nostro arrivo: hanno saputo far saltare le corinarie ad alcuni organizzatori e poi, avendo lasciato sul suolo pubblico ogni tipo di pattume (anche organico!) ne hanno fatto sgobbare altri come netturbini.

VOTO 1

A chi scrive queste pagelline, cioè il sottoscritto: dopo aver partecipato al Raduno con una Dyane senza copriuote convinto che così la sua "rossa" fosse più bella, senza aver aggiunto olio convinto che il motore non potesse più perderne e senza compagna convinto di risparmiare sulla benzina, deve proprio farsi vedere ancora in giro, per giunta scrivendo tali str... ate?

VOTO 00

Agli assenti alla Manifestazione. Speriamo non ci siano più. Sarebbe bello che tutti gli appassionati partecipassero ai Raduni in puro spirito amichevole, e, magari, alcuni di loro esternassero la soddisfazione di avere esibito una propria vettura a tale evento... di fronte a tutto il mondo.



DOSSIER GTI

Di Mario Siccardo

La questione va forse posta ad un livello più alto: può una Citroën idropneumatica essere (anche) una vettura sportiva?

No, diranno i miei quaranta lettori (o giù di lì).

La morbidezza delle sospensioni, la poca percezione che si ha del terreno che scorre sotto alle ruote, la leggerezza dello sterzo (anche quello ad indurimento progressivo) e le dimensioni generose, sono tutte caratteristiche in antitesi con la concezione ideale di vettura sportiva...o se non sportiva, almeno brillante.

Le Citroën idropneumatiche sono tipicamente creature che regalano altri piaceri al fortunato *gentleman-driver* che le possie-

de.

Egli non cerca la sgommata al semaforo, non si trastulla al bar con discorsi del tipo "sai-quanto-ci-metto-da-casello-a-casello" e men che meno ama sfidare gli amici in grottesche (ed illegali) gare autostradali.

Il Citroënista D.O.C. si nutre d'altre emozioni.

Adora contemplare incantato le forme sinuose della sua musa meccanica, come fosse al cospetto della sua donna nell'atto di svestirsi.

Novello fanciullino Pascoliano, gioisce come un bimbo al sollevamento della sua vettura, un prodigio che si ripete ad ogni accensione.

Conduce la sua Citroën con grazia ed attenzione, sfiorando appena i comandi, con rispetto, con amore, quasi con soggezione, come si conviene con una creatura dolce ed enigmatica, bella ed austera.

Dello scatto, della velocità pura gliene importa mediamente poco.

Fatta questa doverosa premessa relativa al nostro profilo psico-automobilistico, passiamo ad una ministoria delle Citroën idropneumatiche del passato con qualche cavallo in più.

Incalzando la concorrenza (soprattutto tedesca) a fine anni '60 la Maison pensò di dotare la sua vettura di punta, cioè la DS21, di iniezione elettronica.

Alimentata con tale sistema BOSH, la DS21 Injection Electronique (per anno-modello 1970) guadagnò 125 CV (DIN) raggiungendo, grazie ad essi, i 185 Km/h.

La "concezione DS" originaria fu completamente stravolta.

La Dea non fu più la dolcissima gondola del 1956, con la quale affrontare nel morbido incanto dell'idropneumatica, lunghe traversate sulle statali della Francia (e della Val Padana), ma un'aggressiva belva da autostrada, in grado di sfidare sulla corsia di sorpasso le concorrenti dell'epoca, perlopiù teutoniche.

Poi venne la controversa acquisizione della Maserati (nel 1968), e la conseguente figlia di quella strana unione, la bellissima Citroën SM, poté finalmente dirsi vera granturismo.

Bella, bellissima con la sua falcata slanciata ed elegante: fascino da gran signora, temperamento da tigre.

Ma fu un flop...non fu capita?

Troppo Citroën per essere "vera sportiva"?

Troppo sportiva per essere "vera





Citroën?"

Ci sono molte ed autorevoli opinioni a riguardo.

Su questa rivista, due numeri fa, pubblicammo la più autorevole di tutte, l'opinione del suo designer: Robert Opron.

Secondo lui la SM fu funestata non tanto dai noti problemi meccanici, in quanto a ben vedere le grandi sportive difficilmente possono vantare una meccanica robusta, né dalla crisi petrolifera del 1973, poiché Porsche, Ferrari e altre performanti supercar dell'epoca non ne risentirono minimamente, quanto dall'impreparazione della rete di vendita a proporre un prodotto così particolare e ricercato.

Proprio per l'annata automobilistica 1973 (settembre 72), la DS 21 i.e. fu sostituita dalla DS23 i.e., nuovo alesaggio, altra addi-

zione di cavalli che arrivarono a 130 (DIN).

La Dea arrivò così al più alto traguardo velocistico della sua ventennale carriera: 188 Km/h.

E la nostra CX?

Fu presentata nell'ottobre del 1974 con il vecchio, affidabile e un po' asmatico 1985cc ereditato dalla serie "D" di prossimo pensionamento.

In gennaio 1975 fu poi commercializzata anche con l'altrettanto vetusto 2175cc di provenienza DS21, forse per non perdere il cliente che dal posto di guida della DS Super5 iniziava ad osservare la neonata CX con un certo interesse.

Motori eterni e prestazioni, se non modeste, comunque appena all'altezza dei tempi.

Ci voleva qualcosa di più, un motore in grado di dare alla

CX lo status di ammiraglia *tout-court*, un motore che permettesse alla CX di non abbassare gli occhi, pardon i fari, al cospetto delle rapide berline tedesche. Per le stesse evidenti ragioni di budget ridotto che impedirono di dotare la CX di un nuovo motore dall'origine, anche in quest'occasione non fu progettato nulla di nuovo, ma si fece ricorso ancora una volta ad un motore della DS, cioè il 2347cc della sopraccitata DS 23.

La nuova CX (telaio MA serie ME) dotata di questo propulsore alimentato con un sistema di iniezione elettronica (sigla motore M23/622) fece il suo debutto nella primavera del 1977.

Sgargiante nella sua livrea azzurra metallizzata, un po' kitch con i sedili in pelle bicolore nero e crema, appellata con un po' anonimo "GTi" come tante sportivette in voga all'epoca, Golf Gti in primis.

E' bene ricordare che il motore 2347cc aveva già fatto la sua comparsa, alimentato a carburatori, sulla Prestige l'anno precedente.

Singolare il volante al quale fu aggiunta, nella caratteristica feritoia della razza, una barretta di alluminio forata a sottolineare la (presunta?) sportività del mezzo, mentre sul "tappo" soprastante venne riportato il logo "GTi".

Un logo che fece scuola, dal momento che fu adottato (sia nella forma "GT" sia in quella "GTi") anche da Visa, BX e AX.

Ovviamente anche i pannelli di custodia in metallo furono corredate dal logo (in rilievo), mentre la striscia del portello posteriore, satinata sugli altri modelli, fu qui verniciata di nero opaco con a destra la scritta "Citroën CX240-0" a sinistra il logo "GTi".

Per quanto riguarda le prestazioni, è necessario giudicare la vet-



SPAC XZIO



tura non con l'odierna concezione di berlina veloce, ma con i parametri di quasi 30 anni fa.

I 128 CV del 2347 non fanno miracoli, ma sono in grado di portare la CX GTi di prima generazione a 189 Km/h di velocità massima con un'accelerazione 0-100Km/h di 10,5 secondi, un risultato raggiunto anche in virtù dell'ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica.

Quattroruote provò questa CX ad agosto del 1979 lodandone la comodità e (come sempre) criticando la particolarità del servosterzo DIRAVI, dispositivo invece amato da ogni CXista di provata fede e devozione.

Entusiasmante la tenuta di strada, ottimi gli spazi di frenata, tra i migliori in anni pre-ABS.

Poche se ne videro circolare in Italia a causa della nota forte penalizzazione fiscale che colpiva le vetture con motorizzazione sopra i 2000cc, ottimo invece il successo negli altri paesi europei dove le CX 2347cc (non solo GTi, ma anche Prestige, Super e

Pallas) vendettero molto di più che le 2000, costruite ormai esclusivamente per i paesi gravati da un fisco rapace (e stolto) come il nostro.

Con la presentazione della Gti, fecero il loro debutto i cerchi in lega "a cinque raggi", adottati in seguito anche su altre versioni fino alla fine della produzione della CX.

Negli anni-modello 1979 e 1980 la GTi seguì l'evoluzione della berlina "normale", adottando all'interno nuovo tunnel centrale con bocchette della climatizzazione quadrate, "ranocchia" posacenere e alloggiamento dell'autoradio frontale.

Mentre per l'anno-modello 1981, (telaio MA serie MT) fu eliminata la "ranocchia" per fare posto ad un più convenzionale cassetto posacenere e comparvero i pannelli di custodia neri in plastica nonché lo spoiler di gomma sul portello posteriore.

Particolari questi ultimi, che a partire dall'anno-modello 1982

per i pannelli di custodia e da quello successivo per lo spoiler, avrebbero caratterizzato tutte le versioni della CX escluse le Break e le Prestige.

Con l'anno-modello 1982 (telaio MA serie NA) sparisce la striscia nera posteriore con l'identificativo del modello per fare posto a due targhette rettangolari nere di plastica con scritte argente in rilievo: a sinistra la scritta "CX GTi", a destra la scritta "Citroën" con tanto di chevron al seguito.

Sistema d'identificazione che caratterizzò tutta la produzione Citroën degli anni '80, fino alla comparsa della XM nel 1989. Per l'anno-modello 1983, la mascherina anteriore fu resa più semplice, privata di barrette cromate e di finiture ai bordi di essa, a lato dei fari.

Al contrario delle 2000 che a partire dall'anno-modello 1980 cambiarono motore, la GTi restò con il 2347cc fino al luglio del 1983 (telaio MA serie NG) quando, per l'anno-modello 1984, adottò un 2500cc (sigla motore M25/659) che nient'altro era che il solito 2347cc Citroën con nuovo alesaggio, la CX GTi (come la Prestige) restò quindi priva di contaminazioni Peugeot fino alla fine della produzione.

I cavalli passarono quindi a 138 (DIN) e la velocità massima superò per la prima volta (anche se di poco) i 200 Km/h...la casa dichiarò, infatti, 202Km/h, mentre i 100 Km/h da fermo erano raggiungibili in 9,2 secondi.

Prima dell'uscita di scena della Serie I ci fu un'ultima evoluzione della GTi su questa base: nell'ottobre del 1984 per l'anno-modello 1985 fu presentata la CX25GTITURBO (telaio MA serie NK), il 2500cc fu dotato di Turbina Garrett e portato a 168 CV (sigla motore M25/662), la velocità massima raggiunse i 223

SPAC XZIO



Km/h, 0-100Km/h in 7,8 secondi! Un risultato degno della SM. In quell'occasione sparì anche la barra di metallo forata nella feritoia della razza il cui gusto era, in effetti, discutibile.

I paraurti furono in tinta con la carrozzeria (stessa foggia di quelli in metallo), mentre la strumentazione abbandonò i caratteristici strumenti rotanti a scala mobile e indice fisso per adottare strumenti classici circolari, meno originali ma, ad onor del vero, anche meno inerti.

Il volante fu imbottito da una guaina nera morbida e lucida, invero un po' posticcia, che ne percorreva quasi tutta la circonferenza tranne la base della razza che risultava scoperta.

L'effetto risultante dell'abitacolo così allestito fu, all'epoca, quello di una vettura degli anni '70 alla quale si cercava a tutti i costi di dare un'aria anni '80.

Ma nel 1985, va detto, l'impressione globale di "vecchiezza" degli interni era più che evidente.

L'orrido nuovo spoilerone sul portello posteriore (purtroppo presente fino alla fine della produzione e per fortuna solo sulle GTi) fu uno dei nuovi elementi stilistici



meno felici.

Da ricordare l'altrettanto pacchiana collocazione dei loghi "TURBO" e "T" ripetuti ben 15 volte: la scritta "TURBO" sulla targhetta posteriore, sul tappo del volante (al posto di "GTi") e sui due segmenti di modanatura posti sui parafranghi anteriori. Il nuovo logo "T", sui nuovi cerchi in lega (due ogni cerchio), sulla presa d'aria del cofano e sui due pannelli di custodia.

La GTi Turbo, al suo apparire, aveva consumi da Concorde e spazi di frenata inaccettabili, provvidenziale fu quindi la dotazione a partire dal febbraio 1985 del dispositivo antibloccaggio ABS.

Per i consumi si sarebbe posto rimedio più avanti, con l'adozione dell'intercooler.

A luglio 1985, per l'annomodello 1986, venne in gran pompa, presentata la Serie2 scomodando ancora una volta la cantante Grace Jones (già testimonial della prima GTi Turbo) protagonista di uno dei primi memorabili video-clip Citroën: "CX 2, La Beauté Sauvage". In effetti, la bellezza della CX, con buona pace dei puristi, fu davvero salvata dal peso degli

anni.

Se è vero che la linea di fiancata era forse più snella nella Serie1, è opinione di chi scrive che invece il frontale originario tra lame, gomme, spoiler e tamponi vari, non fosse proprio il massimo della pulizia.

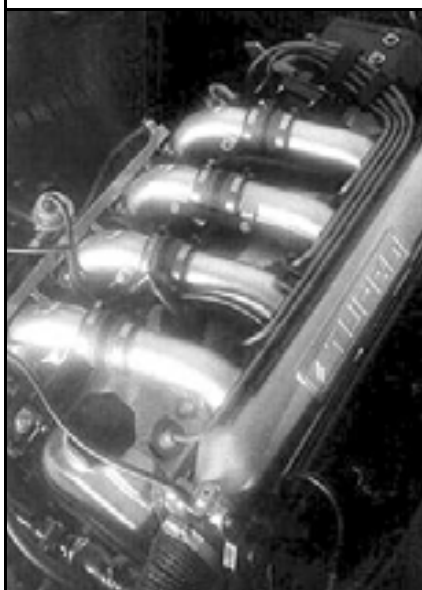
Lo scudo sintetico in tinta, semplice e lineare, ne attualizzò l'intenzione originaria.

Insomma il restyling poté dirsi riuscito, poiché nel suo penultimo anno di produzione (1988) furono vendute ancora circa 24.000 vetture contro le appena 2000 del penultimo anno di produzione della XM (1999), tanto per fare un confronto.

Gli interni della CX furono finalmente in sintonia con la propria epoca, armoniosi nel disegno, meno fragili e deteriorabili dei precedenti con la sola eccezione dei vanetti porta oggetti con tappo a molla, dalla vita assai breve.

La GTi aspirata restò in listino, ma quasi esclusivamente per soddisfare gli *aficionados* del cambio automatico, poiché esso non fu mai adottato dalle Turbo.

Nella primavera del 1987 l'adozione dello scambiatore di calore *intercooler* migliorò un





SPACXZIO



poco i consumi lasciando le altre caratteristiche invariate. La denominazione commerciale in seguito a questa variante fu "CX25GTi TURBO 2".

Sono a livello di curiosità filatelica le modifiche per l'anno-modello 1988

(settembre 87): compare al fondo della razza il marchio rosso Citroën (logo che fece la sua prima apparizione proprio in occasione della presentazione della CX Serie 2) mentre la targhetta "Citroën" sul portello posteriore viene, misteriosamente, privata di chevron al seguito.

Le GTi Turbo su Serie2 presentavano una dotazione di serie davvero completa, costituita an-

che da poggiatesta posteriori, retrovisori motorizzati e riscaldati, vetri elettrici posteriori, vetro anteriore lato guida a discesa e salita automatica e accendi-

sigari alle porte posteriori, il così detto "equipaggiamento VIP".

La produzione della CX cessa a maggio del 1989.

A differenza di nonna e mamma (Traction e DS) non è al momento a noi noto quale sia stata l'ultima CX uscita dalla catena di montaggio, a me piace pensare sia stata proprio una GTi TURBO 2.

Le GTi in Italia sono forse più numerose oggi che negli anni della loro produzione, poiché gli appassionati in questi ultimi tempi (compreso lo scrivente) ne hanno "importato" parecchie dalla Francia, dalla Svizzera o dalla Germania, paesi nei quali ebbero vendite consistenti.

Insieme alla Prestige, la GTi è un classico della CX, parimenti ricercata come massima evoluzione del modello su telaio "normale" nei vari anni di produzione.

La guida all'acquisto delle GTi come d'altri modelli, sarà oggetto di un prossimo Dossier.





UNA VISITA AL CONSERVATOIRE CITROËN Di Maurizio Baiocchi, Presidente dell'SM Club Italia

A fine 2001, presso la fabbrica di Aulnay-sous-Bois (a nord-est di Parigi), è stato inaugurato, con grande risalto sulla stampa specializzata, il "Conservatoire Citroën", la cui funzione è quella di *"conservare e raccogliere gli esemplari delle vetture Citroën prodotte dalle origini ai giorni nostri, oltre che quella di gestire il complesso degli archivi della Marca"* (Citroën Equipe, gennaio 2002).

Questa struttura, voluta da Claude Satinet, Direttore Generale di Automobiles Citroën, e coordinata da Charles Herval, Responsabile del Patrimonio, dimostra l'interesse della Marca per la riscoperta e la valorizzazione della propria storia, dopo lunghi anni di oblio.

Il Conservatoire è costituito da un padiglione di circa 6.500 mq, che ospita più di 300 veicoli del patrimonio storico della Marca, tra auto di serie, prototipi, vetture da competizione, costruite dal 1919 ai giorni nostri, che precedentemente erano tenute, in condizioni precarie, presso diversi siti della Casa, dal Centro Stile di Vélizy al Centro Prove de La Ferté-Vidame o anche in un indegno deposito sotterraneo a Parigi, non lontano dalla ex fabbrica del Quai de Javel. E' inoltre prevista un' ampia sezione archivio, che raccoglie

documenti, progetti, dati tecnici e di produzione, ecc. E' da precisare che il Conservatoire non è un museo, non essendo concepito a tale scopo e non essendo adeguato alle norme di sicurezza in materia, e quindi non è abitualmente aperto al pubblico.

A febbraio di quest' anno, in occasione dell'annuale Salone



Rétromobile, la Citroën ha eccezionalmente consentito ai Soci dei Club facenti parte dell'Amicale Citroën Internationale (per l' Italia, i Club di modello aderenti al R.I.A.S.C.) di accedere al Conservatoire, per visite in gruppi di 40 persone, previa prenotazione e secondo orari e modalità prestabilite. Avendo previsto di recarmi a Parigi per Rétromobile e per l' annuale Riunione dei Clubs europei SM, ho ovviamente colto questa occasione, imperdibile per un cultore della Marca, di visitare il Conservatoire.

La fabbrica Citroën di Aulnay, in cui si trova il Conservatoire, è facilmente raggiungibile, dal centro di Parigi, prendendo l' autobus n. 350 dalla Gare de l' Est, direzione Aeroporto Charles de Gaulle.

Dopo circa mezzora, si arriva all' ingresso visitatori, e da qui si procede a piedi, a destra per 500-600 metri, fino al grande padiglione del Conservatoire.

Nell' atrio di ingresso, sono esposti alcuni motori, per lo più della produzione attuale, ma anche alcuni reperti, tra cui i prototipi del motore 6 cilindri contrapposti,

che era stato studiato per la DS.

Inoltre, vi è una grande vetrina dove sono in bella mostra diverse "maquettes" in grande scala, usate per la definizione dello stile di vari modelli, tra cui spiccano maestosi quelli della "Super-DS" Presidenziale di De Gaulle e la SM Presidenziale

le decappottabile, entrambe opera di Robert Opron.

Si entra quindi nella vasta hall, dove sono custodite le vetture, che sono disposte una a fianco all'altra, lungo diversi corridoi, ben ordinate ma con una presentazione non particolarmente curata né d'effetto (ricordiamolo, non è un museo); vi sono solo dei pannelli esplicativi con il nome e le caratteristiche delle vetture.

Occorre considerare che solo una metà delle vetture è visibile ai visitatori; una buona parte del padiglione non è accessibile e



SPAC XZIO



si vedono solo da lontano diverse macchine coperte da teli, perché in attesa di restauro, così come non sono esposti alcuni dei prototipi più recenti, come la C6 Lignage del 1999, le cui soluzioni tecniche e di stile sono la prefigurazione dei nuovi modelli di serie che usciranno prossimamente.

Lungo i corridoi si ritrova un buon numero di "vecchie conoscenze", viste sui libri di storia dell'automobile, o presenti nella nostra memoria di appassionati citroënisti; ci sono anche esemplari o prototipi poco conosciuti o che all'epoca sarebbero stati protagonisti di "scoop" giornalistici.

L'emozione ed il piacere che suscita al visitatore "esperto" la visione di tante meraviglie, è appena mitigata dal fatto che diverse vetture sono state, in anni recenti, più volte esposte ed ammirate in Manifestazioni e Saloni, come il Mondial de l'Automobile o Rétromobile, dove la Marca presta volentieri le vetture del proprio Patrimonio ai più importanti Club di modello.

L'esposizione inizia con le vetture anteguerra, con diversi esemplari di Tipo A, Tipo B, C4, C6,

Rosalie, per arrivare allo schiarimento delle Traction Avant, dalla 7A alla 15-6 H, quasi tutte rigorosamente nere, con anche qualche bel cabriolet 11 BL; manca solo la "22", la mitica e misteriosa Traction V8, mai entrata in produzione, ma, come dice Charles Herval "on la cherche"...

Si passa poi alle 2CV, a partire dai tre prototipi della "TPV" del 1938, tre dei quali lasciati volutamente nello stato in cui sono stati ritrovati, ed uno invece restaurato, fino ad arrivare ai modelli più recenti o particolari, tra cui un prototipo di una sorta di 2CV "Lusso" con vistosa calandra cromata, la "Lomax", spiderino con meccanica 2CV, e la famosa 2CV gialla, con la carrozzeria crivellata di colpi, utilizzata per il film "Agente 00-7- Solo per i tuoi occhi" del 19-81 (con meccanica GS, per ragioni di scena).

Numerosi anche gli esemplari DS, dalle 19 alle 21 I.E., ed alcuni break; particolarmente interessanti le versioni "corte" da competizione del Rally del Portogallo 1972 ed il prototipo arancione con motore Maserati, inizialmente muletto per test della meccanica SM, poi dive-

nuto veicolo da rally, guidato da Bjorn Waldegaard anche in gare sul ghiaccio.

Mi soffermo necessariamente sulle SM presenti; il patrimonio della Casa comprende: due esemplari di serie, una rossa a carburatori ed una brun scarabée ad iniezione, il cosiddetto "Prototipo Michelin" rosso e giallo, utilizzato per prove di pneumatici ad alta velocità, e due SM da competizione, nella classica livrea azzurra, la n. 16 vittoriosa nel Rally del Marocco 1971 (*"Première Sortie, Première Victoire"*), e la n. 15 prototipo a coda tronca usato nel Rally Bandama del 1973, che quest'anno era esposto a Rétromobile nello stand dell' SM Club de France.

Anche le CX, che interesseranno particolarmente i lettori di questa Rivista, sono ben rappresentate: si parte dal prototipo del progetto "L" del 1971, prefigurazione della CX, a vari esemplari strettamente di serie, tra cui una bella Prestige, con tetto in vinile, e la versione da competizione del Rally del Senegal del 1978.

Inoltre, fa parte del Conservatoire anche l'esemplare di pre-serie color sable cendré, con il piccolo double-chevron sulla presa d' aria anziché sulla calandra, quest'anno esposto, in occasione dei 30 anni del modello, a Rétromobile nello stand del CX Club de France.

Naturalmente non mancano Ami, Dyane, GS, Visa, il furgone HY, ed i modelli più recenti dalla BX (tra cui le sfortunate versioni da rally 4TC) alla XM.

Nota curiosa: sotto tutte le vetture con impianto idraulico, dalle DS alle XM, ci sono delle vaschette per raccogliere le perdite di LHM (evidentemente anche le vetture della Casa hanno gli stessi problemi di quelle di noi appassionati!).



Fanno parte del Patrimonio della Casa anche i famosi "Autochenilles" B2 e C4-C6, usati rispettivamente nella Crociera Nera in Africa (1925) e nella Crociera Gialla in Asia (1931-32), anch' essi esposti quest' anno a Rétromobile in suggestivi stand.

Particolarmente numerosi ed interessanti gli esemplari dei prototipi e modelli di stile, studiati in decenni di storia dal famoso "Bureau d' Études": oltre alle "TPV" e Progetto "L" sopra citati, tra i più antichi e originali c' è il prototipo C10 "Goutte d' eau" del 1956, dalla curiosa forma appunto a goccia d' acqua.

Degli studi degli anni '80, si ammirano la "Karin" del 1980 con tetto a triangolo e fanaleria simil-SM, l' "Eole" del 1984, su base



CX con ruote anteriori carenate, ed i due coupé "Activa" e "Activa 2" del 1988 e 1990, dalla linea suggestiva e soluzioni tecniche avanzate (motore V6, sospensione idrattiva e 4 ruote sterzanti), che potevano diventare la SM degli anni '90.

Curioso ma funzionante il prototipo dell' elicottero del 1975, che la Citroën aveva seriamente valutato di produrre in serie.

Tra i modelli di stile più recenti, vi sono la "Xanae" del 1994, molto simile all' attuale Picasso, la C3 Lumière e le Pluriel, ed il massiccio C-Crosser del 2001.

Chiudono gli esemplari da

competizione più recenti, dal nutrito schieramento di ZX-Rally Raid, più volte vincitrici della Parigi-Dakar dal 1993 al 1997, alle attuali Xsara WRC, nella versione che ha riportato la tripletta al Rally di Montecarlo 2003 e poi vinto il Titolo Mondiale Rally.

L'elenco delle vetture sopra descritte non è certo esaustivo di tutto ciò che si può trovare al Conservatoire, ed è auspicabile che l' iniziativa di Citroën di consentire la visita in particolari occasioni, possa essere ripetuta anche nel 2005, in particolare sempre per Rétromobile o per le annunciate celebrazioni dei 50 anni della DS, così da dare agli appassionati del Double-Chevron la possibilità di ammirare il patrimonio storico della Casa.

E da più parti, compreso lo stesso Direttore Generale Calude Satinet, si lascia presagire che la Casa è ben intenzionata a creare un vero e proprio Museo, per il quale pare sia in corso la ricerca del luogo più adatto, nell' ambito della Città di Parigi, dove già vi sono numerosi luoghi della memoria storica della Marca. *À suivre.....*





GRANDI E PICCOLI ANNIVERSARI: I 40 ANNI DELLA CONCESSIONARIA CITROËN DI SAVONA

Di Mario Siccardi, Relazioni Esterne CX Club Italia

Il 2004 è un anno particolare per il mondo degli appassionati del Double Chevron: settanta anni fa veniva presentata al pubblico la rivoluzionaria Traction Avant e trenta anni or sono la CX si cimentò nella non facile impresa di entrare nel cuore dell'utenza DS.

La storia è fatta anche di eventi meno eclatanti, ma altrettanto fondamentali per il generale divenire delle cose.

Belle queste vetture, questi oggetti d'arte mobile (e nobile) che tanto ci fanno discutere.

Coloro che, tanti anni fa, fecero da veicolo alla loro diffusione rischiando i capricci del mercato e il conformismo del "Bel Paese", meritano rispetto e attenzione.

Andrea Valle si occupa di vendere Citroën nella provincia di Savona da quaranta anni.

A partire dalla metà degli anni '70 è stato affiancato dal figlio maggiore Enrico ed in tempi più recenti anche dal figlio minore Guido.

Nella ricorrenza del "loro" quarantennale ho pensato di intervistarli per offrire la loro preziosa e pluridecennale testimonianza ai

lettori di SpaCXzio.

Vediamo che ci raccontano...

D. Nel 1964 inizia la vostra attività di commercianti Citroën.

La Maison in quell'anno produceva 2CV, Ami6 e DS/ID monofaro, modelli che lasciavano indifferente se non perplessa l'utenza provincialotta italiana di quel tempo.

Siete stati coraggiosi, perché proprio questo marchio?

R. (Andrea Valle) Ero proprietario di una DS e ne ero innamorato.

Mi appassionai al punto di decidere ad impegnarmi nella diffusione di quelle straordinarie vetture.

Da semplice utente a commerciante.

Valle e Citroën in provincia di Savona sono due termini che viaggiano di pari passo da ormai quarant'anni.

D. Prima del 1964 giravano Citroën nella provincia di Savona?

R. (Andrea Valle) Poche unità... sicuramente meno di dieci.

D. Nel 1964 la Traction Avant era uscita di produzione da soli sei anni.

Ne giravano a Savona?

Avevate clienti che portavano in officina le loro Traction?

R. (Andrea Valle) Sì...tre, quattro Traction le riparavamo.

Ricordo in particolare quella di uno dei primi tecnici televisivi il quale la usava come furgone per caricarci su gli ingombranti televisori di allora e la sua attrezzatura.

D. Nei primi anni della vostra attività, diciamo in epoca pre-DS bifaro, quale modello vendevate di più?

R. (Andrea Valle) Sicuramente l'Ami6.

Intendiamoci piccoli numeri, ma sicuramente 2CV e DS a liquido rosso incontravano maggiore difficoltà a farsi apprezzare.

D. Immagino che con Ami8, GS e DS bifaro le vendite siano poi decollate...

R. (Enrico Valle) Sì, ma non prima del 1970.

Nel '70 era ancora dura, la Fiat era ancora una fortezza inespugnabile, almeno all'apparenza.

Le percentuali di incidenza erano sempre ben sotto l'uno per cento.

Poi con l'inoltro degli anni '70, grazie anche alla Dyane, le vendite hanno cominciato a diventare più significative.

Da questo momento dell'intervista risponde a tutte le domande Enrico Valle se non indicato altrimenti



Guido Valle



Enrico Valle



D. A proposito di DS: ci fu un anno "boom"?

Un momento in cui la diffidenza è venuta meno ed è iniziato il culto per questa vettura?

R. Già l'introduzione dell' LHM portò un'iniezione di fiducia, vista la maggiore affidabilità del modello.

Poi con l'avvento del cruscotto ad elementi circolari (da AM 19-70 n.d.r.) gli ultimi indugi furono vinti e il pubblico delle auto di classe superiore finalmente capì che la DS era meglio della Mercedes.

La Citroën entrò così anche in Italia nel mercato delle ammiraglie, posizione che ha mantenuto anche con la CX per tutti gli anni '80 per uscirne poi, purtroppo, con la problematica XM.

D. Chi comprava DS?

R. Liberi professionisti, soprattutto ingegneri.

Persone in grado di comprenderne ed apprezzarne le raffinatezze tecnologiche.

D. Come erano in proporzione le vendite DS e ID?

R. (Andrea Valle) Forse qualche ID in più, ma a Savona avevamo molti clienti affezionati al semiautomatico, quindi le DS vendute erano quasi tutte semi.

Chi voleva il cambio meccanico comprava ID.

D. Furono in molti a passare da DS a CX?

Quali furono i commenti?

R. La prima CX, fragile di componentistica e senza servosterzo, non poteva competere con le ultime DS23 Pallas.

Pertanto ai primi del '75 perdemmo molti clienti che passarono soprattutto alla Mercedes.

Poi col tempo e l'introduzione delle Pallas e GTi le cose migliorarono e parte dei clienti persi tornarono da noi.

Non posso parlare della Prestige perché non ne abbiamo mai venduto un solo esemplare...

forse era troppo ingombrante per le strade liguri.

Poi a metà anni '80 la THEMA ci ha affossato le vendite della CX, che cominciava ad essere un po' in là con gli anni.

E' giusto dire che comunque l'abbiamo venduta piuttosto bene fino all'ultimo.

D. Vi ricordate quale fu l'ultima DS venduta?

E l'ultima CX?

R. L'ultima DS la vendemmo ad un proprietario di sale cinematografiche, l'ultima CX ce la siamo comperata noi!

D. Parliamo di SM.

Robert Opron, lo stilista che la disegnò e che ho incontrato l'anno scorso, mi ha detto che il problema di questa automobile non fu tanto quello di non avere acquirenti, quanto quello di non avere venditori adatti allo scopo in grado cioè di far capire i pregi di questo superbo prodotto.

Diamo ai venditori il diritto di replica: a voi la parola.

R. C'è del vero in quello che dice Opron.

SM si è venduta in Italia a "macchia di leopardo", ovvero si vendeva in città dove grandi concessionarie con grossi volumi d'affari riuscivano a trovare tempo e denaro da dedicare ad una corretta ed efficace promozione pubblicitaria.

E' vero però che SM fu soggetta ad una valida concorrenza da parte di vetture, va detto, ben più affidabili.

Le Alfa Romeo Montreal e le Porsche non si fermavano mai, SM era spesso in officina...

D. Torniamo alla CX, le cui versioni più ricche "Prestige" e "GTi" in Italia furono penalizzate dall'Iva "pesante".

Come andarono le cose qui a Savona?

R. Acquistava la motorizzazione superiore ai 2000cc, chi

"aveva tutto al sole", ovvero chi non temeva controlli fiscali.

Piccoli commercianti e liberi professionisti preferivano fermarsi al 2000, per ovvie e note ragioni che solo il fisco sembrava ignorare, preferendo istituire assurdi parametri tra cui quello, appunto, di penalizzare la commercializzazione di motori a più alta cubatura.

I quali, a ben vedere, consumando un po' di più e con bollo di circolazione più elevato, avrebbero potuto contribuire per altra e più giusta via al gettito fiscale.

D. Negli anni '60 vendevate anche Panhard?

In che misura?

R. (Andrea Valle) Sì, guarda mi ricordo bene: ne ho vendute sei. Il cliente Panhard era un po' più facoltoso del cliente che acquistava la Fiat 850, sua diretta concorrente.

Ma non solo: era anche un tipo più "estroso", in questo un vero cliente Citroën.

D. A parte il sottoscritto, avete ancora clienti CX?

R. Abbiamo ancora tre clienti CX che vengono in officina.

Tra cui il proprietario di una bella Athena in Val Bormida.

D. Qual'era la CX più venduta nei vari periodi di produzione?

R. Per quel che ci riguarda la CX è "esplosa" con l'Athena, poi, ad anni '80 inoltrati la Diesel TRD Turbo2, per noi la migliore CX in assoluto.

D. Passiamo agli anni '90, per molti Citroënisti anni "bui".

La pur bella XM fu funestata da una serie di problemi legati all'elettronica e purtroppo anche al motore come nel caso del primo 3000cc V6.

Come vi comportaste di fronte ad una simile debacle?

E come si comportò la casa madre?

R. La casa madre si è comporta-



ta al meglio riconoscendo sempre la garanzia per lavori da molti milioni di vecchie lire.

Da canto nostro abbiamo cercato di aiutare i clienti nel miglior modo possibile.

Clienti purtroppo andati comunque persi che migrarono verso Alfa 164, BMW, Audi e ancora THEMA.

D. Chiudo con una osservazione un po' polemica: noi appassionati ci lamentiamo della poca attenzione del Marchio nei confronti dei collezionisti.

I collezionisti Lancia, ad esempio, hanno sconti sul nuovo, quelli delle vetture tedesche hanno a disposizione ricambi per ogni modello anche il meno blasonato.

Noi invece in passato siamo stati "tollerati" da officine e concessionarie.

Tenuto conto che la nostra passione è un grande veicolo pubblicitario, auspichiamo che in futuro la Casa Madre ci riservi migliore attenzione.

E' anche nel vostro interesse.

R. Certamente.

Saremo ben contenti, in futuro, di accogliere, nuove direttive dalla Casa in questa direzione.

Bene, l'intervista è finita vi ringrazio e un grazie anche a chi lavora con voi e che ci permette di curare le nostre veterane.

Grazie a te che ci hai dato l'occasione per ricordare tempi in cui ogni vendita era una conquista.

Oggi, grazie ai modelli dell' "era C" abbiamo più incidenza sul mercato, ma vendere una DS, una CX o anche una Ami era una sfida contro il consueto, il banale, il "si fa così perché si è sempre fatto".

Insomma, oggi vendiamo ottime automobili, ieri vendevamo oggetti che ancora oggi appassionati e lasciano a bocca aperta migliaia di persone.

VAIRANO 2004

Di Maurizio Venturino

Lo scorso 5 giugno con il patrocinio di Citroën Italia e del R.I. A.S.C. si è svolto sulla pista dell'A.S.C. (Automotive Safety Center, di proprietà del periodico Quattroruote), il consueto incontro a Vairano di Vigidulfo, in provincia di Pavia.

Fin dal 1996 Citroën Italia sostiene la Manifestazione, allo scopo di diffondere tra gli appassionati della Maison lo spirito di conservazione delle sue splendide vetture.

Si iniziò con le bicilindriche. Da allora il meeting è diventato un appuntamento fisso di inizio estate, spaziando, negli anni, fra tutti i modelli Citroën.

Anche tra quelli più rari o poco conosciuti, come avvenne nel 2000, allorché si radunarono le ante guerra, oppure nel 2001 allorché fu la volta dei veicoli commerciali.

Avrete sicuramente avuto modo di leggerne il resoconto sul numero di agosto della rivista Ruoteclassiche, nonché, sul nostro Sito, di apprezzare l'ampio reportage fotografico curato da Mario.

Però, egoisticamente, avrei gradito che, dopo le sei pagine dedicate a GS e CX, senza un vero e proprio articolo di presentazione dei modelli, ne fossero comparse almeno un paio a onorare i trent'anni della CX (e per ricordare dell'esistenza del CX Club Italia!). Come è stato fatto alcune pagine più avanti per la Golf, nata anch'essa nel 1974.

Il ritrovo ha dunque visto protagoniste le GS e le CX. Purtroppo la partecipazione delle GS ha limitato numericamente la nostra presenza. Forse sarebbe

stato opportuno dedicare un consesso a ciascun modello: ne avrebbero tratto vantaggio entrambi i Club. Pazienza, queste sono state le direttive di Citroën Italia.

Per ciò che riguarda le CX la Manifestazione rientrava nell'ambito delle celebrazioni del trentennale. Ne erano presenti diciassette, su un totale di trenta veicoli. Avrebbero dovuto essere diciotto, sfortunatamente una TRD Turbo 2 con oltre 300.000 chilometri di onorato servizio ha deciso di dare forfait proprio a poche decine di chilometri da Vairano.

Tuttavia, grazie all'efficiente organizzazione fornita dal Club, il suo proprietario ha potuto presenziare all'incontro, e rifocillarsi in compagnia.

Un quarto delle CX, seppur censite, apparteneva a non Soci.

Scelta opinabile, ma voluta dal Direttore del Registro nella speranza che costoro, frequentando il nostro ambiente, possano un domani farne parte con pieno diritto.

Le vetture rappresentavano i quindici anni di produzione, assortite fra serie uno e serie due.

A partire dalla ormai a tutti nota 2000 Confort anno modello 1975, sempre presente ai Raduni di Monselice, per terminare con una 25 GTI automatica anno modello 1989. Si notava l'assenza di qualsiasi esemplare delle break, a differenza di quanto avvenuto nel gruppo delle GS. Ciò è molto strano, anche se si deve riconoscere che, in Italia, poche sono quelle sopravvissute, e, tra esse, praticamente nessuna a benzina. Probabilmente quelle disponibili e-



rano troppo belle e troppo rare per essere esibite ed avrebbero fatto sfigurare le berline presenti... Anche se, tra quest'ultime, due anno modello 1977, erano già omologate ASI: una 2000 Pallas ed una 2400 Prestige.

Ciò ci fa particolarmente piacere, non tanto per la loro appartenenza a tale Ente, sul cui operato ci sarebbe molto da discutere, ma in quanto è la dimostrazione ulteriore che tra i collezionisti comincia ad esserci un notevole interesse verso la CX, al punto da spingerli a rendere i loro gioielli "storici" a tutti gli effetti. Poiché, al momento, l'unico organismo riconosciuto ad attestarne la storicità è l'ASI, gli interessati sono pure obbligati ad associarsi ad un Club federato. Con ulteriori spese.

Si spera nell'approvazione in tempi brevi della proposta di legge Magnalbò, che, da quanto si capisce, equiparerebbe i Registri di Marca riconosciuti dalla Casa Madre all'ASI, con tutti i vantaggi del caso.

Ma ritorniamo ai veicoli partecipanti: la qualità era alta.

Tutti pezzi ben conservati (anche le rughe possono avere i loro pregi) oppure ottimamente restaurati. Ben dodici su serie 1, tra le quali, oltre a quella più vec-

chia in Italia (scandaloso il fatto che Ruoteclassiche non le abbia dedicato neppure una foto), erano presenti due rari esemplari di GTI: una 2400 anno modello 1977, con i caratteristici ed originali interni in pelle bicolore, ed una 2500 Turbo anno modello 1985.

Si contava un'unica Athena. Dove saranno mai finite le altre se il boom delle CX in Italia ebbe inizio proprio con quel modello?

Tra le serie 2 una particolare menzione va allo splendido 25 GTI automatico anno modello 1986, probabilmente unico in Italia, dotato di ABS e tetto apribile. Prodotto per il mercato tedesco con la denominazione RI, ha varcato i nostri confini in condizioni immacolate.

La giornata è trascorsa in allegria, sotto un sole non troppo caldo, che ha favorito il lavoro dei vari fotografi, più o meno professionisti...

Al mattino, dopo la punzonatura delle vetture ed un rapido buffet, le foto di rito e le interviste ai proprietari di quelle considerate più rappresentative.

Successivamente i tanto attesi giri in pista, dove si incontrava una DS che forse stava ancora girando dal lontano 1998,

quando si tenne l'incontro ad essa dedicato!

Durati circa un'ora, hanno permesso agli addetti ai lavori di effettuare le riprese filmate ed ulteriori fotografie.

Il percorso ha dato modo ai più audaci di sfoggiare la loro abilità nella guida ed alle CX di dimostrare le proverbiali doti di tenuta, stabilità e frenata tipiche delle Citroën. Il tutto nella massima sicurezza.

Verso le 13, dopo la foto di gruppo, il convivio ha dato modo ai possessori di conoscersi e di scambiarsi opinioni sulle loro beniamine anche grazie alla complicità di ottimi vini.

Quindi le premiazioni di rito e la consegna a tutti i capo equipaggio di un modellino CX ricordo. Piccolo inciso: perché la CX anche ai proprietari di GS?

Forse per stimolare loro il desiderio di possederne una?

La giornata di Vairano è stata la consacrazione definitiva del nostro Sodalizio, ha dimostrato la sua importanza nell'universo dei Citroënisti ed il ruolo che esso svolge tra i CXisti, pur con un numero di Soci ancora limitato dalla relativa giovinezza della vettura. Non c'è che dire in meno di quattro anni ne abbiamo fatta di strada!





VENDO E COMPRO

A cura della Redazione

IMPORTANTE:

Questo spazio è gratuitamente a disposizione di quanti intendano vendere, scambiare o acquistare vetture o ricambi.

La Redazione pubblica gli annunci pervenuti non assumendosi alcuna responsabilità sul contenuto e sulla veridicità degli stessi, che resta a totale carico dell'inserzionista.

Chi desiderasse inserire il proprio annuncio è pregato di inviarlo a: Maurizio Venturino, Redazione SpacXzio, via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD) Tel.-Fax.: 0429-779289 e-mail: info@cxclub.it oppure al webmaster del sito www.cxclub.it.

RACCOMANDIAMO GLI INSERZIONISTI DI COMUNICARCI AL PIU' PRESTO L'AVVENUTA TRANSIZIONE. GRAZIE.

ATTENZIONE: si pregano gli utenti e-mail di indicare anche un recapito postale o telefonico onde facilitare il contatto con chi non ancora "informatizzato".

VENDO

CX 2500 Diesel Pallas, prima serie, senza targhe, per ricambi a € 500. Francesco. Tel.: 0522-676752 (03/04)

VENDO

CX 25 TRD, anno 1987, colore grigio metallizzato, chilometri 19-6.000, interni Tubo 2, climatizzatore, gancio traino. Iniettori, ventola abitacolo, tubazioni impianto idraulico, pompa acqua, cinghia distribuzione nuovi. Tassa di possesso pagata fino al 31 dicembre 2004. Sanissima, custodita sempre in box, vendo causa inutilizzo. Visibile a Tortona (AL). Iginio. Tel.: 0131-811359 ore pasti. (06/04)

VENDO

CX 25 TRD turbo 2, anno 1989, colore grigio antracite, interni nuovi, climatizzatore, ABS, fendinebbia, alza cristalli elettrici anteriori e posteriori, specchietti retrovisori elettrici, motore nuovissimo, in ottimo stato. Visibile ad Andria (BA). Giuseppe. Tel.: 328-2140227 e-mail: nicola-palumbo11@box.tin.it. (07/04)

VENDO

XM 2.0 injection, anno 1991, chilometri 70.000, ottime condizioni, bollata, con impianto GPL

elettronico installato recentemente, tagliandata e con quattro gomme nuove. Andrea. Tel.: 340-2595923 e-mail: adiamante@libero.it. (03/04)

VENDO

CX Pallas 2500 D, anno 1982, colore verde bottiglia metallizzato, chilometri 210.000, interni velluto verde. Alzacristalli elettrici e chiusura centralizzata. Cerchi in lega. Revisionata in giugno 2004. Bollo pagato fino al 31/12/2004. Ottimo stato di carrozzeria, meccanica perfetta, custodita sempre in garage. Tappezzeria del cielo da ritoccare. Unico proprietario. Bruno Bertaccini Tel.: 055-661726 ore pasti. (08/04)

VENDO

XM 2.0 injection, anno 1990, chilometri 138.000, colore grigio scuro metallizzato, full optional, più che perfetta, da vedere. Interni in pelle, cerchi in lega, radio con comandi sul volante, tenuta sempre in garage, carrozzeria e meccanica eccellenti. € 3.000 trattabili. Visibile a Budrio (BO). Simone. Tel.: 051-803511 (05/04)

VENDO

SM anno 1973, iniezione, ritoc-

chi alla carrozzeria, interni buoni, motore da rivedere. Zona Perugia. Giancarlo. Tel.: 0742-78754/347-1865288 (06/04)

VENDO

XANTIA ACTIVA 3.0 V6 anno 1998, chilometri 111.000, nuove la distribuzione, le sfere e le gomme. Interni in pelle, carrozzeria e meccanica in perfette condizioni. E' stata modificata la centralina elettronica e la distribuzione per una migliore spinta ai bassi regimi. € 6.500 trattabili. Domenico. Tel.: 335-8036258 (06/04)

VENDO

Per CX prima serie paraurti anteriore e posteriore in acciaio, belli, non ammaccati a € 250. Visibili a Budrio (BO). Simone. Tel.: 051-803511 (05/04)

VENDO

Per XM qualsiasi parte di ricambio a prezzo interessante. Tel.: 347-6112766 (04/04)

PERMUTO

Gomme 190/65HR390 al 20% con sedile lato guida per CX 25 GTI prima serie anche senza tessuto, ma con meccanismi funzionanti. Enrico. Tel.: 338-4915373 (08/07)

REGALO

CX 25 Station Wagon turbo 1 radiata ma funzionante. Stupidamente ho smontato alcuni accessori, ma sono tutti disponibili. Sfere e disgiuntore nuovi con 50-0 Km. Radiatore nuovo, supporti motore nuovi, gomme buone, carrozzeria ottima. Disponibile a Mede (Pavia). Stefano E. Sanna Tel.: 335-6663792 e-mail: sanna@rovservices.it. (04/04)

CERCO

Per CX Pallas prima serie paraurti posteriore completo con lamiera in ordine. Potrebbe interessarmi anche altro materiale. Cristian, Jesi (AN). Tel.: 335-6937282 (08/04)



LA POSTA

A cura della Redazione

Padova, 13 luglio 2004
Caro Maurizio,

domenica 4 luglio ho partecipato ad un Raduno di auto e moto d'epoca a Villa del Conte (PD), organizzato in occasione della fiera paesana che si è svolta in quei giorni.

Dal momento che, nel programma della giornata fornitomi da un amico, non si faceva alcuna menzione riguardo l'anzianità delle vetture che vi potevano prendere parte, ho deciso subito di partecipare. Naturalmente con la mia CX Leader, che, a detta di molti, è da considerarsi un'auto d'epoca.

Il tragitto di andata fu alquanto insolito, dal momento che la mia vettura era preceduta dalla Autobianchi "A 112 Abarth" del 1974, nonché dalla Fiat "126" del 1980 di due miei amici, anch'essi intenzionati a partecipare alla Manifestazione.

Il ritrovo, secondo il programma, era dalle 9 alle 10 nella piazza centrale del paese, e noi, con perfetto tempismo, arrivammo alle 9 e 30.

A pochi metri dalla piazza uno degli organizzatori aveva il compito di dirottare i partecipanti in arrivo verso la postazione più adatta nella piazza.

L' "A 112" e la "126" passarono

senza alcun problema, ma quando arrivai io con la CX, l'uomo mi fece cenno di andarmene.

Mi fermai, abbassai il finestrino e questi mi disse: "la strada e la piazza sono riservate alle auto d'epoca, se ne deve andare!" Io risposi: "sono qui per partecipare al raduno!"

A quel punto mi fece la tipica domanda "stile suocera": "ma questa è un'auto d'epoca?"

In quell'attimo il mio carattere quasi calmo mi ha permesso di non fare commenti poco gradevoli, e dopo un attimo di sconcerto gli risposi: "veda lei". Lui dopo aver dato un'occhiatina alla CX affermò: "Mi sembra un'auto nuova!".

Decisi di non dargli retta e con t e m p o r a n e a m e n t e parcheggiai sul ciglio della strada, praticamente di fronte alla piazza.

Dopo aver raccontato l'episodio ai miei amici, pensammo all'iscrizione.

Premetto che nel volantino del programma era evidenziato: "l'iscrizione è gratuita".

Ci iscrivemmo: 5 euro.

Se si voleva pranzare bisognava aggiungere altri 5 euro per il capo-equipaggio e 15 euro per ogni passeggero.

Era prevista anche una sfilata per le strade della zona con una fermata ed un ristoro, ma dovevamo ancora terminare la compilazione della scheda i-

scrizione quando le altre auto e le moto erano già partite per la sfilata.

Al contrario di quanto avevo immaginato, le auto erano parecchie: a occhio una quarantina.

Quasi la maggioranza Fiat 500, due Fulvia HF, due Dune Buggy, alcuni Maggiolini, una Topolino, una Opel Kadett 1000 del '70 (questa sì la definirei rara), una Mercedes, una Fiat Dino, una Porsche 911 Carrera RS e altre.

Unica eccezione del mondo Citroën una "DS 20" Break e la mia "CX Leader".

Quando ormai tutti se ne erano andati, ci unimmo alla sfilata.

Arrivammo al punto ristoro e, con i miei amici, si commentò l'episodio della mattina: uno di loro affermò che probabilmente erano Manifestazioni organizzate per guadagnare soldi ma, ironia della sorte, l'organizzatore era nelle vicinanze, e sentì la nostra affermazione.

Si avvicinò con aria offesa, negando quanto da noi affermato, e confessandoci che lui le auto non le conosce (la CX non se la ricorda), non ne è competente: lui organizza e basta.

Alla fine di tutto ciò mi è sorta una domanda: un organizzatore di Raduni che non conosce la auto se non lo fa per soldi per che altro lo fa?

Concludendo: niente a che vedere con l'impeccabile organizzazione dei Raduni del CX Club Italia a cui sono abituato.

Al di là di tutto questo, comunque, alla fine è stato esaudito il mio desiderio, peraltro motivo della mia partecipazione a quel tipo di raduno: il pubblico ha apprezzato la mia CX!

E questo proprio perché non ne vede una da tanto tempo...

Ciao a tutti!

Davide Ferraretto





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.