

Anno X

# SPACXZIO

Numero 19



Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2011 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867  
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Seifeponi, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova



## SPACXZIO

ANNO X NUMERO 19  
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.  
Flisi A.

Foto:  
Azzena R.  
Marigo F.  
Ottone C.  
Rodeghiero N. (copertina)  
Siccardo M.

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

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

Stampa:  
Tipografia Graphicomp  
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

## SOMMARIO OTTOBRE 2011

Il Collezionista .....3  
Di Maurizio Venturino Vice-presidente CX Club Italia

Guido di notte .....7  
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Old Citroën Pride .....9  
Di Roberto Azzena

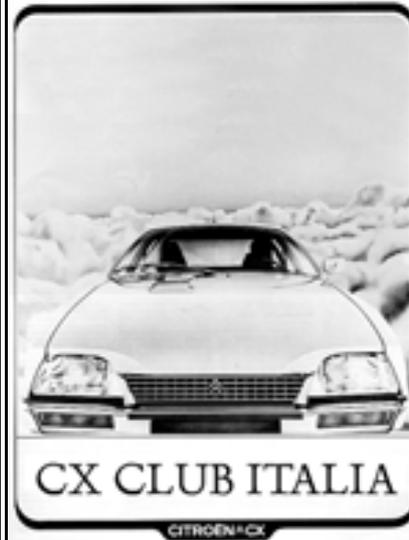
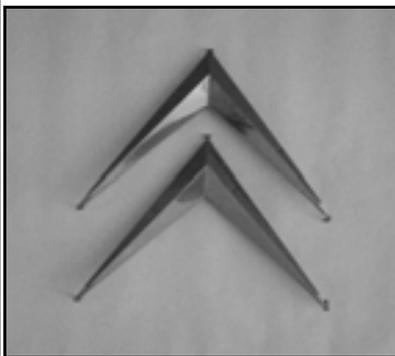
Citroën di ieri e di oggi, riflessioni sullo stile .....11  
Di Alberto Flisi

La CX di tutti i giorni .....14  
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

L'affidabilità della CX ..16  
Di Roberto Azzena

Visibilità .....18  
Di Francesco Marigo

Accessori .....24  
A cura della Redazione



## CX CLUB ITALIA

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

### Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

### Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: [info@cxclub.it](mailto:info@cxclub.it)

Indirizzo Internet:

[www.cxclub.it](http://www.cxclub.it)

## AVVISO IMPORTANTE

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

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



## IL COLLEZIONISTA

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Riallacciandomi all'editoriale apparso sul numero 18 di SpacXzio, a firma dell'ottimo Maurizio Baiocchi, dal titolo "il Club Ideale", vorrei analizzare l'altra faccia della medaglia, ossia parlare non tanto del Socio "Ideale" (sarebbe utopistico), ma del collezionista in generale. Questi è, secondo il vocabolario della lingua italiana Treccani ; "chi fa o ha una collezione".

Essa, stando alla definizione riportata dal medesimo tomo, è: "raccolta ordinata di oggetti della stessa specie, che abbiano valore o per loro pregio intrinseco, o per loro interesse storico o artistico o scientifico, o, semplicemente, per curiosità o piacere personale".

Date queste basi la stessa fonte definisce collezionismo: "tendenza alla raccolta sistematica di oggetti che offrano un particolare interesse per la storia, per la scienza, per l'arte, o presentino comunque caratteristiche di originalità e ricercatezza".

Volendo estremizzare, dal punto di vista strettamente medico il collezionismo è: in psicologia, "una forma di comportamento determinata, per via prevalentemente irrazionale, dal bisogno di possedere"; in psicopatologia, "la tendenza ossessiva di alcuni malati (in prevalenza schizofrenici) alla raccolta dei più disparati oggetti".

In effetti ben pochi raggiungono un comportamento eccessivo ed anomalo, ma molti sono i soggetti "border line"...

\*\*\*

Dall'introduzione si evince che ogni individuo, appassionato di qualsiasi cosa, ne può fare rac-

colta ed essere quindi considerato collezionista.

Alcuni collezionano francobolli, monete, medaglie.

Oggetti piccoli, facili da custodire che possono raggiungere valori immensi occupando poco spazio.

Altri raccolgono farfalle o coleotteri, sperando un giorno di potere, grazie ad essi, impalmare una bella fanciulla.

Altri ancora si rivolgono verso statue, vasi, quadri.

Già qui cominciano ad insorgere problemi di superficie, conseguentemente tali passioni non sono alla portata di tutti.

Ma i campi sono talmente vasti che sarebbe impossibile elencarli tutti.

Autografi, orologi, penne stilografiche, menù, sigilli, etichette, involucri di sigarette, pipe, libri, armi, soldatini, manoscritti, lattine di birra, vini, liquori, bambole, figurine, santini, perfino ricordini dei defunti...

\*\*\*

Noi, sprezzanti del fatto che la passione ci obblighi ad avere notevoli aree a disposizione, abbiamo rivolto il nostro interesse verso le automobili.

In questo ambito esistono almeno tre fondamentali gruppi di collezionisti: i multi Marca multi Modello, i mono Marca multi Modello ed i mono Marca mono Modello.

Ovviamente tutte le analisi che seguono sono tra il serio ed il faceto.

Lascio ai lettori scindere la fantasia dalla realtà ...

\*\*\*

### MULTIMARCA MULTIMODELLO

Chi appartiene a codesto gruppo è intellettualmente più aperto e disponibile.

Da questo punto di vista è invidiabile.

Case italiane od estere sono poste sullo stesso piano: Fiat, Alfa Romeo, Ferrari, Volkswagen, Mercedes, Citroën pari sono.

Costoro riescono a sviscerare i pregi di qualsiasi Marchio, ne accettano i difetti, e vedrebbero bene nella rimessa una Fiat 600 accanto ad una Ferrari GTO oppure ad una Citroën SM.

Spesso sono associati ad un Club, preferibilmente federato ASI.

Partecipano con discreta regolarità alle Manifestazioni multi Marca, adoperando indifferentemente i mezzi a disposizione.

Le molteplici frequentazioni li portano ad accrescere le conoscenze in ambito motoristico.

Negli anni diventano dei veri e-

## 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.



sperti in tutti i campi e la loro compagnia offre piacevoli conversazioni.

\*\*\*

## MONOMARCA MULTIMODELLO

Coloro che si fregiano di appartenere a questa categoria hanno una visione più ristretta del mondo automobilistico.

Hanno operato delle scelte.

Spesso riescono ad ammettere che altri veicoli sono migliori di quelli oggetto della loro passione, ma una forza sovranaturale li attrae soltanto verso QUEL Marchio.

Se avessero illimitate disponibilità economiche con buona probabilità ne possiederebbero l'intera gamma dalle origini ai nostri giorni.

Inoltre, ragioni di spazio li obbligano a cernite.

A volte, ma non sempre, anche la famiglia mette loro il bastone tra le ruote.

Vanno in brodo di giuggiole qualora abbiano la possibilità di frequentare Manifestazioni ove sia presente la più variegata produzione della Casa.

Comunque, compatibilmente alle possibilità, cercano di accumulare tutti i modelli.

Dalle utilitarie alle berline di lusso.

Generalmente, ma questa non è una regola fissa, la loro vettura moderna appartiene al Marchio che portano nel cuore.

Altri, invece, non accettano la produzione recente e la critica con schiettezza.

Imputano alla Maison di aver tradito la fiducia in essa riposta poiché ha introdotto innovazioni che contrastano con la tradizione.

E, spesso, non hanno torto.

Se decidono di iscriversi ad un Club ne cercano uno legato al Marchio, di norma si associano a quello che rappresenta il loro veicolo preferito.

Tuttavia non snobbano le altre Associazioni con le quali, generalmente, mantengono buoni rapporti.

\*\*\*

## MONOMARCA MONOMODELLO

Sono i più radicali.

Nel campo della Marca individuano un esemplare e solo quello deve essere.

I più accaniti arrivano al punto di stravedere per un unico allestimento.

Molti anni fa ricordo che uno di questi "appassionati" affermò che per lui, nell'ambito della Casa esisteva solo "QUEL" modello e tutto il resto non era degno di considerazione.

A distanza di tempo mi auguro che sia maturato e non la pensi più in siffatto modo.

Forse oggi è giunto alla conclusione che siano almeno due gli esemplari da salvare...

Ovviamente frequentano soltanto Raduni di modello.

In via assolutamente eccezionale partecipano ad altre Manifestazioni.

Più spesso le spregiano, evitando anche se invitati.

Qualora stabiliscano di far parte di una Associazione la cercano rigorosamente di QUEL modello.

Con lo stesso criterio selezionano la loro cerchia di amici.

Anche perché hanno un atteggiamento che non li rende molto amati al di fuori di un ristretto ambiente.

Sono per lo più invisibili ai veri appassionati.

\*\*\*

Questi tre grandi gruppi di collezionisti si possono a loro volta suddividere in svariate categorie.

\*\*\*

## TRASCINATORI

Dotati di notevoli attitudini, di regola, appartengono ai primi due gruppi.

Sono entusiasti di tutto ciò che fa parte del mondo dall'auto d'epoca.

Le loro dimore sono dei veri e propri musei.

Vi si trovano sia auto originali sia modellini, ma pure accessori e riviste.

Appassionati autentici e disinteressati, perdono sistematicamente tempo e denaro pur di ottenere il loro fine.

Che non si ferma al collezionismo.

Mettono a disposizione degli altri le loro innate capacità logistiche.

Infatti, spesso danno luogo ad Associazioni o Riviste che catalizzano gli appassionati meno coraggiosi.

Disponibili e schivi preferiscono lavorare in silenzio dietro le quinte e, come esperti registi, lasciano la scena agli attori, cioè ai Soci.

Per questo motivo non frequentano i forum e delegano ad altri (cui danno carta bianca) la gestione degli eventuali Siti, che controllano con discrezione.

Sono appagati nel vedere che i partecipanti dei Raduni che si ostinano ad organizzare si divertono e fanno ritorno a casa soddisfatti.

Trovarne...

\*\*\*

## ESTETI

Generalmente fanno parte dei primi due gruppi.

Scelgono con estrema cura gli oggetti dei loro desideri.

Dopo l'acquisto, anche se si tratta di veicoli in perfetto stato di conservazione, li sottopongono ad un accurato controllo da parte del loro meccanico di fiducia, che deve essere un professionista serio e preparato.

Cercano l'originalità ad ogni costo e non badano a spese per ottenerla.

Una volta raggiunto lo scopo,



portano a casa la vettura, la usano poche volte e quindi, dopo averla sottoposta a nuovo tagliando, la fermano.

Se possibile coperta e su cavalletti.

Frequentano con difficoltà le Manifestazioni.

Aborriscono i forum.

Non amano esibire i loro beni, di cui sono gelosissimi.

Si accontentano del possederli, sovente dimenticano perfino di averli.

Se ne affeziono morbosamente al punto che, pur non usandoli, non li venderebbero per nessuna cifra, a meno di dover affrontare impreviste ed improvvise difficoltà economiche.

Però solo come ultima ratio, dopo aver tagliato altre spese superflue.

\*\*\*

## PRATICI

Anch'essi, in linea di massima, si annoverano tra i primi due gruppi.

Costoro a differenza degli esteti, dopo aver scelto il veicolo da possedere ed averlo tagliando a dovere, lo adoperano il più possibile.

A tale scopo non disdegnano installare un moderno impianto GPL, pur di esentare il loro mezzo dai blocchi del traffico.

Il piacere lo ricavano dall'uso quotidiano: consapevoli di avere tra le mani un oggetto di pregio ne sono orgogliosi, ma senza pacchiana ostentazione.

Spesso presenziano a Raduni, più che altro per rinnovare il contatto umano con vecchi amici, non certo per esibire l'auto. Mantengono i rapporti con le persone conosciute durante le Manifestazioni tramite mail o aderendo ai forum che frequentano con giusta moderazione.

Sovente possiedono un discreto parco vetture, che ruotano regolarmente.

Sono così convincenti da coinvolgere la famiglia nella loro passione e nell'utilizzo di veicoli storici.

\*\*\*

## COMPULSIVI

Si ritrovano in tutti e tre i gruppi sopra elencati.

Godono nel ricercare pezzi particolari specialmente in allestimento base, e, una volta trovati, non resistono: devono assolutamente averli.

Vanno innanzitutto alla caccia di vetture con pochi chilometri.

Le sottopongono comunque a dettagliati e maniacali restauri, investendo molti denari.

Soddisfatti di possedere oggetti rari e pari al nuovo, li adoperano con parsimonia, partecipano a Manifestazioni, godendo dei sinceri complimenti che ricevono.

Dopo alcuni mesi, però, si accorgono di aver raggiunto il loro scopo e devono andare alla ricerca di qualche altra rarità.

E ricomincia l'avventura.

Consci che l'auto già in loro possesso deve essere usata, cercano un altro appassionato a cui venderla.

Anzi, molto spesso, la svendono pur di poter acquistare il nuovo oggetto del desiderio.

Che, quasi sicuramente, finirà anch'esso svenduto...

Sfruttano il web per cercare spasmodicamente altri rari pezzi da comprare e restaurare.

\*\*\*

## AUTARCHICI

Presenti in tutti e tre i gruppi.

Adocchiato l'oggetto delle loro brame lo acquistano senza esitare.

Di frequente diventano possessori di veri e propri catorci.

Ma qui sta il miracolo.

Per essi la passione consiste nel riuscire, da soli, a riportare i rottami allo splendore iniziale.

Consci delle loro lacune si spingono tuttavia fino ai limiti dell'umano.

Quando si rendono conto di non avere conoscenze per conseguire un restauro corretto, non si vergognano di ricorrere a professionisti o ad amici che possano fornire utili indicazioni su come procedere.

Per il medesimo scopo adoperano il web dove cercano con certissima pazienza i ricambi cui abbisognano.

Alla fine l'impegno e la costanza sono premiati.

Adoperano con adeguata moderazione il frutto del prolungato sacrificio.

Alle Manifestazioni possono mostrare, mai ostentare, il risultato di un lungo e faticoso lavoro, che viene apprezzato con una certa invidia dai vari partecipanti.

Uniscono, ben conciliandole, le passioni del collezionismo e del fai da te.

A loro i nostri complimenti.

\*\*\*

## MERCANTI

### Premessa.

Non vanno assolutamente confusi con chi onestamente dichiara di svolgere l'arte del restauro come mestiere.

A costoro dobbiamo essere riconoscenti.

Senza di essi gli oggetti dei nostri desideri sarebbero soltanto dei soprammobili.

O dei ferri vecchi.

I mercanti, invece, vanno accuratamente evitati.

Sono compresi in tutti e tre i gruppi.

Spacciano per passione quella che, in realtà è una pseudo professione.

Acquistano a poco prezzo veicoli di qualsiasi genere, li restaurano alla meno peggio per renderli presentabili e li usano abitualmente.



Ma il loro scopo non è quello di adoperarli per trarne piacere puramente spirituale, bensì economico.

Frequentano con assiduità qualsiasi tipo di Raduno.

Perché?

Per esibire i loro "articoli" cercando di piazzarli al pollo di turno.

Per lo stesso fine molte volte si iscrivono ai forum del settore.

In effetti la merce spesso si presenta bene, ma successivi, accurati controlli dimostrano restauri effettuati in economia, con pezzi non originali che richiedono l'investimento di ingenti somme al malcapitato acquirente.

\*\*\*

#### SUPERBI

Anch'essi frequentano tutti e tre i gruppi.

Sono i più indisponenti e non fanno nulla per nascondere.

Una volta individuato l'oggetto del desiderio lo comprano in qualsiasi condizione esso si trovi. Millantano di conoscerlo alla perfezione.

In verità, molti possiedono tutti i manuali di officina del modello in questione.

Per questo motivo disdegnano ricorrere ai professionisti, ritenendo di essere in grado di provvedere da soli all'eventuale restauro.

Si improvvisano carrozzieri, meccanici, tappezzieri...

Bisogna riconoscere che si danno molto da fare nel ricercare tutti i pezzi di origine, che spesso trovano.

Perfino i bulloni e le viti...

Il problema è come, in seguito, questi pezzi vengono assemblati...

Partecipano alle Manifestazioni non tanto per esibire il frutto del loro restauro, bensì per criticare tutti gli altri veicoli presenti.

Anche quelli mai restaurati in stato di vetusta originalità.

Da ciò provano piacere.

Dotati di un dito indice particolarmente sviluppato, frutto di una mutazione genetica avvenuta nel corso degli anni e dei Raduni, lo sfoderano a vanvera per umiliare e ferire gli altri partecipanti.

Il colore non è il suo...

Quella vite è fuori posto...

Il tessuto è troppo chiaro...

Ogni scusa è buona per additare e criticare.

Consci del loro immenso conoscere vogliono ostentarlo al maggior numero possibile di appassionati.

Visitano con assiduità i vari forum ed intervengono elargendo consigli tecnici.

In modo particolare se non richiesti.

Questi figurati vanno semplicemente ignorati lasciandoli bollire nel loro brodo.

Ed attendere che mettano in moto i loro "gioielli" che, partiti all'ottavo tentativo, hanno un motore che gira bello rotondo a tre cilindri emettendo una affascinante fumata bluastro...

\*\*\*

#### OTTUSI

In linea di massima si annidano tra gli "appassionati" mono Modello.

Come già detto sono di vedute limitate assai.

Pur non mettendone in dubbio la buona fede, nella loro mente esiste solo QUEL modello, tutto il resto è noia (la loro espressione non è propriamente questa).

C'è chi arriva ad odiare il veicolo che negli anni ha sostituito il loro preferito.

Come è ristretta la loro mente è chiuso il... circolo di persone che frequentano.

I loro discorsi spaziano dal carburatore alle gomme, dai codici colori alle modifiche per anno modello.

Il tutto sempre riferito a QUEL modello.

A poco a poco vengono evitati dalle persone normali.

Per sopperire all'isolamento ed alla solitudine cui vanno soggetti scaricano le ossessioni nel web.

Alcuni si limitano a realizzare un Sito che magnifica la loro amata vettura.

Od a costruirne uno alternativo a quello "storico" per poter seminare il loro sapere...

E, fin qui, nulla di male.

Altri, pur di poter dialogare con qualcuno, arrivano a dare vita ed amministrare dei forum.

Che avranno pure enorme frequentazione tra gli estimatori del veicolo in causa, ma i pur tanti contatti non sono altro che un surrogato dell'amicizia vera, quella che solo il rapporto umano disinteressato può fornire.

E che tali persone non riescono ad ottenere.

Forse sono gli unici che possono considerarsi malati secondo i manuali di psicopatologia.

\*\*\*

#### SUCCUBI

Inclusi in tutti e tre i gruppi.

Non sono né autentici appassionati, né veri collezionisti.

Entrati per caso nel mondo dei veicoli d'epoca frequentando i vari forum.

Per costoro un Marchio o un modello vale l'altro e la loro infatuazione dura lo spazio di un mattino.

Deboli di carattere si fanno fagocitare dalle categorie più negative, quali ad esempio MERCANTI, SUPERBI ed OTTUSI.

Grazie ad essi questi individui prosperano trovando fertile terreno di coltura sul quale far proliferare i loro affari.

I primi li convincono con facilità ad acquistare i loro "gioielli" raffazzonati.

I secondi li persuadono che vi sono particolari non conformi



che vanno sostituiti.  
I terzi li accalappiano nei forum millantando che quelli siano i soli luoghi dove si possano trovare le risposte corrette a tutti i quesiti.

Quando, alla fine, aprono gli occhi, escono schifati dall'ambiente svendendo la loro vettura, sovente rimettendoci un bel mucchio di quattrini.

Ed indirizzano la passione verso la collezione di armi, che sperano, un giorno, di poter usare...

\*\*\*

### MALELINGUE

Si annoverano in tutti e tre i gruppi.

Purtroppo germogliano non soltanto nell'ambiente del collezionismo, ma in tutti i settori della vita sociale.

Per ciò che li riguarda la passione verso l'automobile passa in secondo piano.

Una vale l'altra.

A differenza dei SUPERBI, che criticano senza sosta le vetture, essi godono nello spargere letame addosso alle persone.

Frequentano Raduni, Manifestazioni e forum al solo fine di denigrare Tizio oppure Caio.

Frustrati, repressi, veri provocatori, nati per seminare zizzania col sorriso sulle labbra, agiscono alle spalle, subdolamente.

Nessuno è più felice di loro qualora riescano a raggiungere lo scopo prefisso: far rompere le amicizie.

Grandi affabulatori, sono dotati di ottima parlantina, quali "politici" raffinati.

Avvicinano le prede, scelte tra i più insicuri, con fare circospetto e diffondono maldicenze con voce melliflua ed accattivante.

Idolatrati dai più, spesso riescono nell'intento.

La calunnia è un venticello...

\*\*\*

Voi, cari lettori, a quale gruppo appartenete? \*\*\*

## GUIDO DI NOTTE

Di Mario Siccardo Resp. Rel. Esterne CX Club Italia

Casello di Genova Est, ore 0-0:24.

Abbasso il vetro, premo il pulsante rosso, afferro il biglietto, lo sistemo nella busta all'interno dell'aletta parasole.

Sei lì bloccato, non scappi, niente brutte figure col casellante alla stazione di uscita.

La barra si alza, premo l'acceleratore e mi getto in autostrada.

Potevo partire domattina, un perfetto padre di famiglia lo avrebbe fatto, certo... certo.

Ancora una notte a casa, il bacio a papà, la sveglia alle 5:30, il sole dell'alba sugli occhi pesti... no, grazie.

Non me la togliete questa, non mi togliete la Piacenza-Brescia

di notte... com'è che dice la stronza della pubblicità?

Qualche cazzata tipo: "Toglietemi tutto ma non il mio Breil" giusto?

Bene a me invece lasciatemi solo con questa vecchia Citroën a lacerare la notte.

Riesco a pensare meglio, qui seduto di fronte alla lunula osservando le stelle dal parabrezza.

A volte i pensieri che mi arrivano non sono molto confortanti, sapete, a volte fanno paura, a volte sono delle verità orribili.

Ma devo trovare il coraggio di vivere senza ingannarmi e quindi ben vengano.

Da qualche parte ho letto che i pensieri si formano e si propagano mediante contatti elettronici





tra cellule nervose che si chiamano sinapsi o qualcosa del genere.

Ho l'impressione che su questa vecchia Citroën di notte in autostrada questa funzione biologica renda al massimo: i pensieri assumono toni più profondi, guizzano dentro di me brillanti e rapidi come saette.

Una via di mezzo tra una gocciolina di LSD su di uno zucchero e un giro sulla DeLorean di "Ritorno al Futuro".

La mente si accende come percorsa da mille murene, i suoi prodotti volano veloci come l'asfalto sotto le ruote.

Sono avvolto nella solitudine... mi ci crogiolo, ci sguazzo, mi nutro.

La solitudine... avversata, temuta, osteggiata ed esorcizzata in mille modi.

Eppure c'è qualcosa di estremamente elegante nella solitudine. Forse viene dalla totale assenza di baggianate ed ovvietà, non ascoltate e neppure pronunciate.

Il silenzio appena increspato dal ronzio del motore, le luci dei fari nelle tenebre fanno il resto.

Forse è per tali circostanze che i pensieri diventano più alti... come si può pensare alla bolletta del telefono o a quante rate mancano per finire il mutuo in un contesto del genere?

E' per questo che guido di notte?

Per elevarmi dal banale, dalla quotidianità, dalle umane miserie?

Per trovare l'humus adatto a coltivare pensieri magnifici?

Forse.

Sprofondato sul sedile, mi domando quanti sogni e quante angosce popolano la notte, inquietanti prodotti di milioni di stati onirici che come spettri disperati volteggiano irrequieti nel buio... senza speranza, senza

pace.

Quante coppie stanno vivendo momenti di passione in questa notte e quante passeranno poi anni a ferirsi mortalmente in aule di tetri tribunali, pagando settimane a Cortina e puttane a ricchi avvocati divorzisti?

Quanti bambini stanno per essere concepiti in questo momento?

Quale sarà il loro destino?

E quanti uomini stanno facendo l'ultimo sogno... quello dell'ultima notte della loro vita? L'ultimo sogno... dopo di che le sinapsi cessano di condurre stimoli, e si ferma tutto.

No, non si deve avere paura di questi pensieri, non sono forse riflessioni del genere che ci distinguono dalle bestie?

O qualcuno forse pensa di differenziarsi da un quadrupede passando una domenica allo stadio o in un bar?

Ogni tanto butto un occhio sul tachimetro e vedo l'ago vicino alla cifra "160", allora decelero per non rendere il viaggio troppo breve, penso distrattamente a quando vedevo la stessa cifra su di un tamburo rotante a bordo di un'altra Citroën ancor più vecchia e mi rammarico un po' facendo il conto degli anni passati.

Come spesso accade, mi trovo all'uscita del casello di Cremona senza ricordare nulla della strada che ho fatto, immerso come sono stato nei miei fantasmi.

Mi accosto, il casellante apre lo sportello, c'è una leggera nebbia che lo fa sembrare una vedetta di guerra.

Il display luminoso impone il pagamento di 22 euro.

Mentre li cerco, armeggiando con il portafoglio, la vedetta mormora: "non se ne vedono più eh?"

Sulle prime non capisco di co-

sa stia parando e lo guardo assonnato ed interrogativo, poi un suo cenno rivolto alla macchina mi fa capire.

A questo punto ho una grande intuizione, di quelle che mi vengono quando il sonno mi rende, come si dice oggi, "creativo": sgrano gli occhi, lo guardo fisso e inizio a cantilenare: "No signore, guardi che c'è pieno zeppo. Guardi che è lei che si sbaglia, c'è una quantità enorme di uomini di mezza età che vanno in giro di notte a bordo di vecchie grosse Citroën CX a meditare, come dice Guccini, di amore, di morte e di altre sciocchezze.

Stia più attento signore, se farà più attenzione può essere che vedrà cose magnifiche che non ha mai visto prima, signore.

Buona notte signore".

Il casellante mi guarda esterrefatto dal suo gabbiotto come se fossi uno spirito e senza distogliere lo sguardo dal mio, mi fa cenno di procedere.

Gli faccio un sorriso alla Jack Nicholson in "Shining", pesto sull'acceleratore e sparisco dalla sua visuale allontanandomi nella nebbia.

Una mezz'ora più tardi mentre sto per prendere sonno in una della cinquantadue camere dell'Ibis, cerco di immaginare la faccia dell'onesto turnista e le riflessioni che farà nei giorni seguenti...

\*\*\*

*"E poi uno dice che di notte al casello non succede mai niente: le solite Jeep dei ragazzotti che tornano dalla discoteca, le BMW e le Mercedes con a bordo i soliti professionisti e le loro amichette..."*

*Vedi mai che ti capita un fantasma a bordo di una vecchia Citroën..."*

*Insomma... chi ha detto che la vita dei casellanti è noiosa?"*

\*\*\*



## OLD CITROËN PRIDE

Di Roberto Azzena

Negli ultimi anni è d'uso che diversi generi di persone che si riconoscono in una categoria comune, utilizzino l'anglosassone parolina "Pride" per rivendicarne con convinzione l'appartenenza. "Orgoglio" suonerebbe forse troppo banale e pretenzioso, un po' arrogante e vanitoso, mentre il più immediato ed elegante corrispettivo inglese riesce a donare qualche sfumatura gioiosa e raffinata al concetto: "Noi siamo qui, siamo quello che siamo, amiamo quello che amiamo, ne siamo, appunto, orgogliosi e ve lo mostriamo senza esitazioni".

\*\*\*

Concetto abbastanza semplice, che affonda le sue radici nell'umano bisogno di condivisione e che altrettanto semplicemente sott'intende che, seppur con le immancabili diversità e

sfumature, le persone che si raccolgono per affermare e valorizzare l'oggetto del loro interesse (o delle sue caratteristiche), ne siano dignitosamente fiere, entusiaste, innamorate, partecipi.

\*\*\*

Razze canine, convinzioni politiche, tendenze sessuali, perfino difetti (quanti sono ormai i Club dei cosiddetti "brutti"?) e, non da ultime, passioni automobilistiche, uniscono e danno forza a tutti coloro che sentono il bisogno di vivere più intensamente e comunemente il loro interesse e ne possano così affermare l'importanza e la legittimità all'esterno di sé.

\*\*\*

Se il concetto vi suona strano e troppo lineare, probabilmente siete degli appassionati di Ci-

troën d'epoca.

Sì, magari non sapete nemmeno di cosa stia parlando, ma se credete di essere attratti da un qualcosa verso il quale invece vorreste provare distacco, avete ottime probabilità di trovarvi splendidamente in un Club di Citroënisti.

\*\*\*

Un parallelo sensato di tale forma di masochismo potrebbe essere quello con gli interisti dell'era pre-Mancini, ovvero di coloro che per anni e anni hanno subito le beffe più atroci rimanendo sempre con un pugno di mosche in mano, quelli di Cuiper e di Recoba, quelli del 5 maggio a Roma, che, singhiozzando fra loro, non riuscivano a spiegarsi il loro amore verso una creatura sportiva così folle e deludente e avrebbero pagato oro per provare altrettanto genuino interesse verso qualche casacca più vincente.

Quelli che poi si sono vendicati mietendo successi in serie, dopo





una "juventinizzazione" contro natura, che ha spento il genio e portato concretezza, eliminato la follia e fornito razionalità, alla faccia dei puristi che, in fondo in fondo, rimpiangevano i ghirigori di Bergkamp e Hansi Muller e le rimonte pazzesche sia fatte che, più spesso, subite.

Pazienza se alcuni hanno sentito la fiammella spegnersi, non alimentata dai grigi e un po' banali successi e si sono estraniati dal branco, spolverando spesso vecchie VHS testimoni di passione vera.

\*\*\*

Ah, già, parlavamo di Old Citroën.

Vorrei chiarire che questo discorso è dedicato ai Citroënisti a tutto tondo, a coloro che sentono il cuore palpitare per CX, BX, XM, Xantia, GS/A, Visa, Axel, Ami e compagnia rombante.

Perché essere "Pride" di DS e 2CV è esercizio fin troppo banale e consueto anche fuori dal giro.

Quelli che sono costretti da una forza magnetica a comprare vetture che hanno l'orribile difetto di abbassarsi e di alzarsi a seconda che le si spenga e le si accenda, perdendo prezioso tempo nell'attesa del raggiungimento dell'assetto di marcia, dovendo calcolare distanze dai marciapiedi in previsione del riposo, temendo di trovarsi la scocca forata da un sasso e trepidando per non trovarsi il muso infilato in qualche inestricabile pertugio.

Quelli che ammirano la stupefacente solidità e qualità dei materiali delle altre case e si ritrovano a fare i conti con plastiche da serie zeta e tessuti auto-estinguenti, quelli che con apparente distacco ammirano linee inconsuete, le ruote posteriori semi nascoste e plance futuriste ridicolmente pretenziose,

quelli che trafficano con motori sottodimensionati e sempre un passo indietro a tutti nelle rispettive epoche, quelli che affondano le terga in molli divanetti anti-ergonomici e si ritrovano fra le mani asimmetrici volanti semi vuoti.

\*\*\*

Ma per fortuna, così come per gli interisti, i tempi bui delle stravaganze sono terminati!

Gli imbarazzi sono finiti e l'isolamento dal branco è un lontano ricordo.

Anche Mamma Citroën ha capito la lezione, un po' di omologazione non ha mai fatto male a nessuno e, pian pianino, tutti quegli orrendi difetti sono stati eliminati uno ad uno, scientificamente.

Così, negli Old Citroën Club e nelle inevitabili derivazioni sul Web, si può finalmente parlare liberamente delle inarrivabili doti di tedesche e svedesi, anzi, se ne parla molto più che delle vecchie carrette francesi. Si compatisce chi ancora, pochi fissati passatisti in verità, si ostina a non voler guidare altro che quelle bislacche creazioni pre-metà anni '90 (ma vi rendete conto del danno di "immagine" farsi vedere alla loro guida, chissà, al lavoro?), rifiutandosi di sposare le meravigliose sorti del progresso che, per definizione, è obbligatoriamente portatore di splendidi migliorie e inarrivabili traguardi, si può irridersi vicendevolmente su quel residuo di fissazione, magari ereditato dalle famiglie.

Sfogandosi poi in Raduni autoreferenziali, ove quel minimo di orgoglio riemerge solo per scorgere la vite non zincata e, orrore, non originale, del cofano dello sventurato compagno di bislacca fissazione.

E poi, tanto, ormai anche i

"molloni" mica hanno nulla da invidiare alle idropneumatiche, no?

Per cui, appunto, se siete in conflitto con voi stessi e seguite tortuose vie mentali secondo le quali è bene auto flagellarsi e commiserarsi per ciò che la ragione non riesce a governare sui sentimenti, provate a frequentare uno di questi Club Citroënisti, vi troverete splendidamente!

Tutte le ingenerose considerazioni sulle Old Citroën di cui sopra, sono infatti tratte da liberi pensieri di appartenenti ai Club Storici Citroën, anche con cariche di rilievo (!) o da fedeli iscritti ai vari forum tematici.

\*\*\*

Ma io non ci sarò, non mi troverete.

Come gli interisti nostalgici dell'era pre-Mancini e le loro videocassette, continuerò imperterrita a girare quotidianamente la chiave per far alzare dolcemente una vecchia affusolata balena, sacrificando piacevolmente quei quindici secondi di estasi e magia, alla frenesia di una vita squadrata come i muscoli macrocefalici delle sgraziate automobili odierne che, arroganti e portatrici di una bruttezza che non è nemmeno degna di un Club che la rappresenti, infestano le strade col loro incedere goffo e pachidermico.

Continuerò a farmi cullare dal rollio ipnotico dell'azione dell'LHM, che nessuna molla, nemmeno la più sofisticata, potrà mai nemmeno lontanamente avvicinare, almeno per chi ancora non si è assuefatto ai lavaggi del cervello che spingono in una sola direzione, magari facendosi scudo del totem-sicurezza, mentre si continua, nonostante tali irrinunciabili congegni, a morire come mosche, né più né meno che negli anni andati.



Mi rilasserò morbidamente nelle sellerie paffute e coccolanti, che alla sola vista appagano i sensi, magari a costo di sentire un po' la schiena indolenzita, ma forse non irrigidita a mo' di stoccafisso e con le chiappe piattate, come teutoniche direttive imperanti impongono oggi-giorno.

Farò rombare propulsori inadeguati e poco scattanti, lasciando volentieri strada a mostri mangia asfalto, che probabilmente vanno così veloci per dimenticarsi quali orrori stiano spingendo, salvo ritrovarsi imballati in qualche lunga coda, ove sopra di loro, all'interno dell'abitacolo, il moderno e aggressivo pilota cerca di trovare un punto in cui poter appoggiare il ginocchio senza contunderselo e tende ad arretrare rispetto al parabrezza che sembra piovergli addosso, cercando invano orizzonti anti-claustrofobia, scrutando negli angusti oblò, ove una volta si trovavano ampi finestrini.

\*\*\*

Troverò sicuramente la solidarietà di quegli interisti, magari ormai "ex", che non sono riusciti a barattare l'anima e la storia di ciò che furono e avrebbero dovuto continuare ad essere, con le vittorie antipatiche e muscolari, che vengono derisi e canzonanti dai vecchi compagni di passione che invece si sono adeguati in fretta e bellamente al nuovo corso.

Magari ci scambieremo le VHS e un giretto in CX, per sentirci meno rincoglioniti, ma lo faremo con quel "Pride" sincero, inestinguibile e piacevolmente totalizzante, che i nostri vecchi amici hanno ormai riposto nel cassetto sotto un mucchio di vuote e pesanti macerie moderniste.

\*\*\*

## CITROËN DI IERI E DI OGGI, RIFLESSIONI SULLO STILE

Di Alberto Flisi

Prima di iniziare qualunque considerazione sull'argomento, quando si parla di Citroën occorre immediatamente fare una premessa: lo stile della carrozzeria per il nostro amato Marchio è qualcosa di fondamentale, di strettamente connesso all'auto, la caratterizza e la definisce molto più profondamente di quello che succede per altri Marchi.

Per altri Marchi possono prevalere elementi diversi: prestazioni, economicità, affidabilità ecc..

\*\*\*

Per una Citroën no: o ha uno stile suo, personale, oppure è sbagliata.

E questo a prescindere dal fatto che lo si giudichi "bello"; "bello" è un termine banale, puerile, per definire lo stile di una Citroën.

No, la Citroën DEVE essere personale, perché per essa la personalità è una virtù indispensabile come avere le quattro ruote (già, anche di più, visto che alcune potevano tranquillamente procedere solo con tre!).

Gabriel Voisin. André Lefebvre.

C'è poco da fare: conoscere la storia del nostro Marchio è semplicemente indispensabile per discutere dell'estetica delle relative auto.

La modernità di pensiero di questi due personaggi è strabiliante. Concepire un'estetica non in funzione della bellezza a sé stante (cosa banale, puerile), ma della tecnica e della funzionalità complessiva dell'auto, questo è essere geniali!

Una forma a goccia, fortemente propugnata dai signori di cui sopra, in cui la stabilità dell'auto sia assicurata dal centro di gra-





# SPACXZIO



vità spostato in avanti rispetto al centro di spinta del vento della corsa, o del vento laterale, realizzando così un'auto facile e sicura da guidare.

Un'idea maturata in ambito aeronautico, nel quale eccelleva Voisin, gran costruttore di aerei militari e fornitore, per primo, di caccia a struttura interamente metallica (ricordate, pochi anni dopo?

Il "tout acier" delle auto Citroën pre-Traction!).

Un'idea non compresa, insieme a quella della trazione anteriore, da Luis Renault, quando Lefebvre andò a proporgliele.

Scocciato, Lefebvre, gliene disse quattro, sbatté la porta e se ne andò da Citroën.

\*\*\*

Certamente, per essere intellettualmente onesti, bisogna riconoscere che, nei primi 15 anni di produzione, André Citroën volu-

tamente, non caratterizzò le sue auto per il design, ma per la robustezza, l'affidabilità, la praticità e il prezzo ragionevole.

Era essenziale che la produzione facesse grandi numeri e c'era poco spazio, quindi, per potersi preoccupare della personalizzazione estetica.

I fattori principali che imprimono la svolta epocale, in senso estetico e non solo, alle Citroën, sono, a mio giudizio, tre.

Il primo è l'incontro tra i due André, Lefebvre e Citroën.

Incontro fortunato perché tra due uomini sintonizzati sulla stessa lunghezza d'onda: l'innovazione, con tutto ciò che vuol dire nei vari settori della progettazione auto.

Il secondo è l'impellente necessità di ammortizzare enormi, rischiosi investimenti industriali puntando su auto che, anche

per l'estetica, siano così avanti rispetto alla concorrenza, da non doverle modificare per molti anni.

E il terzo.

Beh, il terzo si chiama Flaminio Bertoni, e qui, scusatemi, ma non spendo una parola in più per spiegarlo!

Ciò detto, andiamo ad analizzare compiutamente lo stile delle vetture prodotte nell'epoca d'oro, diciamo 1935-1975.

Due linee diverse.

Quella, potremmo dire principale, delle auto-bandiera: Traction, DS, SM.

CX, anche, a dire il vero.

Ogni vent'anni un colpo di cannone.

Auto così moderne, così personalizzate, così immortali, da non potersi mai più dire realmente superate.

Belle?

Boh...

# SPACXZIO



Molto di più!

Belle di quel bello dietro cui si percepisce lo studio dell'auto rivolto ad un traguardo molto più ambizioso che non quello, troppo banale, della linea che colpisce.

Certo, poi, colpisce anche, però il fine è funzionale, più che estetico.

E quella, diciamo, minore (anche se veramente minore non è) delle utilitarie, queste sì, implacabilmente votate alla funzionalità, a possibile detrimento del puro risultato estetico: 2CV, Ami 6, 8 ecc..

Ma, anche qui, risalta la virtù della personalità: belle o brutte che vengano giudicate, mai però possono venire etichettate banali, o insignificanti.

In entrambe queste linee rifugge l'opera di Flaminio Bertoni.

\*\*\*

E veniamo alle Citroën odierne.

In mezzo c'è stato un lungo periodo di auto Citroën "poco" Citroën, secondo i criteri di cui sopra, e delle quali preferisco tacere.

Per giudicare lo stile delle odierne vetture del doppio Chevron bisogna obbligatoriamente considerare che, purtroppo, per gli stilisti i vincoli progettuali sono enormemente aumentati: sicurezza, standardizzazione, elettronica, costi all'osso, necessità di integrazione con altri modelli, con altri Marchi, con motori non "fatti in casa", con le richieste di mercati immensi, una volta assenti.

Insomma la famosa "globalizzazione".

Ciò detto, e tenuto sempre ben in mente, lo stile delle attuali Citroën sembra abbia recuperato quel poco di originalità che il mondo automobilistico di oggi consente.

Le Citroën sono tornate ad essere, entro certi limiti, facilmente riconoscibili e soprattutto, sotto la imperiosa spinta di una feroce concorrenza planetaria, hanno acquisito un paio di doti che non avevano in grado spiccato: l'affidabilità e la sensazione, al primo sguardo, di essere auto ben costruite.

Queste qualità, sempre a mio avviso, si riscontrano un po' in tutta la gamma, che è molto più ampia di un tempo: suv, mono volume, linee di sottomarchi paralleli (DS), un tempo assenti, evidenziano una comune gradevolezza, una sensazione di buona cura costruttiva e una ragionevole originalità.

Inutile qui fare la disamina di auto per auto, non è questo il punto.

L'importante è che la Citroën sta vendendo bene un po' tutta la gamma, perfino (udite, udite!) in





## LA CX DI TUTTI I GIORNI

Di Mario Siccardo Resp. Rel. Esterne CX Club Italia

gamma alta, dove, fino a pochi anni fa, a causa dello strapotere germanico, non ce n'era praticamente per nessun altro.

E questo, credo, anche in virtù della buona personalizzazione estetica, che manca di bizzarrie, ed è comunque accompagnata da prezzi anch'essi ragionevoli e ben calibrati sul prodotto.

A questo si aggiunge la capacità industriale e finanziaria di collaborare, sì, con altri Marchi, ma non snaturando irrimediabilmente l'identità francese della fabbrica (a differenza del gruppo Fiat con Marchionne!).

\*\*\*

Certamente, le libertà stilistiche di un tempo, con linee destinate a scioccare l'osservatore, non sono più possibili, almeno nella grande serie.

Per fare rapidamente un esempio, di auto come la SM non ce ne saranno mai più.

Tuttavia dobbiamo apprezzare che, nella difficile, complessa situazione del mondo dell'automobile, la Citroën abbia saputo ritrovare se stessa e rifarsi una sua identità.

\*\*\*

Come molti di voi sapranno, sono geloso custode di una CX 25 GTi automatica.

Il mio garage è un tempio dove di tanto in tanto mi reco, in solitudine o in dolce compagnia, anche soltanto per dare una pulitina al cimelio.

Nei week-end avviene il rito dell'uscita per raggiungere gli amici nella vicina Loano oppure semplicemente per andare dove mi porta l'Aurelia che nei pomeriggi di primavera è meravigliosa come meraviglioso è il sole della Liguria che inonda l'abitacolo attraverso il tetto aperto.

\*\*\*

Ci fu un tempo però, durato circa un lustro, in cui viaggiavo quotidianamente in CX (un'altra) essendo l'unica automobile di famiglia.

Non mi rende felice ripetermi, ma devo farlo per chi non ha letto il numero 0 di SpaCXzio.

Il veicolo in questione era una 25 TRD TURBO dell'85 serie 1 colore "Blue Romantic" dalle mie parti volgarmente detto "carta zucchero metallizzato".

Al di là dei ricordi splendidi che conservo di quegli anni, ahimè, lontani, credo che possa essere interessante conoscere





l'esperienza di chi ha usato tale mezzo tutti i giorni per cinque anni di fila al pari di una Punto qualsiasi.

Percorrevi circa 30000 Km l'anno in ogni condizione e su strade d'ogni genere.

Almeno una volta la settimana per motivi di lavoro mi sparavo una Piacenza-Brescia per raggiungere Cremona.

In inverno vacanze in montagna, dove affrontavo percorrenze nella tormenta senza mai montare le catene, in estate lunghi viaggi in Europa dove lanciavo il mezzo sulle "autobahn" tedesche a velocità decisamente indecenti con la spia "Surpressione Turbo" costantemente accesa.

Eh si... il precedente proprietario, vecchio ma spiritoso, aveva fatto alcune modifiche... chissà forse voleva partecipare a qualche gara di "hot-road".

In ogni caso, nonostante l'uso estremo e scriteriato, mai una noia dal propulsore, mai una noia dalla turbina, nonostante mi dimenticassi sempre (dico sempre) di fare girare un po' il motore al minimo per raffreddare la medesima dopo qualche sgroppata sul filo dei 200 l'ora, come raccomandato dal librettino di uso e manutenzione.

Una cosa però mi angosciava non poco: le perdite di LHM.

Come ogni buon Citroënista che si rispetti, mi portavo sempre appresso una fiaschetta col mitico nettare verde a mo' di cane San Bernardo... no, non la tenevo legata sotto il mento, però non facevo un metro senza.

A cofano aperto controllavo il cappelletto arancione e non mi sentivo sereno se questo non era a livello del cerchietto rosso superiore.

Dopo un mesetto circa, ad ogni curva ecco lampeggiare la spia "STOP" accompagnata

da un certo indurimento del DIRAVI: era il momento del rabbo.

In vano cercai di fare riparare quest'anomalia, la sostituzione del "ragnetto" di tubi zona servosterzo non portò grandi miglioramenti e così l'operazione di cui sopra era diventata una sorta di periodico rito del quale io ero serio e scrupoloso officiante.

Scusate le imprecisioni sulle terminologie tecniche: sono uomo di pensiero e la meccanica "tout-court" non è la mia tazza di tè.

Dolenti note anche sul fronte usura dei pneumatici: i Michelin TRX, oggi pressoché introvabili.

Almeno una volta l'anno era d'obbligo una visitina dal gommista, grosso obolo in dono.

Fortuna che, per puro caso, il cambio gomme cascava a dicembre, il mese della tredicesima.

Solo una volta la mitica mi lasciò per strada: cavo della pompa del gasolio staccato in seguito a probabile incuria di un meccanico che ci aveva messo le mani qualche giorno prima.

Non fu questa però la più grossa incazzatura.

La più grossa arrivò qualche tempo dopo.

Una brutta mattina la CX non parte, o meglio parte dopo una mezz'ora di tentativi.

Il fenomeno si ripete anche nei giorni successivi, pertanto decido di portare l'amata dal mio meccanico di (mal riposta) fiducia; il verdetto è triste: iniettori da rifare.

Il lavoro (costosetto assai) viene fatto, ma l'anomalia si ripete e con ancor maggiore frequenza.

Cerca che ti ricerca, l'arcano viene alla luce: filtro del gaso-



lio da cambiare.

Capite la cruda incazzatura?

Un aspetto che invece ricordo con piacere è il consumo di gasolio: davvero risibile.

Non ricordo di preciso il valore in termini di litri al chilometro, ma di certo era basso in modo sbalorditivo, tenuto conto anche della cubatura del motore, certo non modesta.

Peccato che il denaro annualmente risparmiato in carburante se ne andasse in marmitta.

Come si dice?

"Al cuor non si comanda"... per il portafoglio non era esattamente come avere una Panda, ma la gioia di vedere la mia Dea in perfetta efficienza compensava ampiamente le spese.

Spero di non aver urtato gli amici Diessisti chiamando la CX "Dea"!

\*\*\*

Epilogo: fino a qualche anno fa, cercando mediante il sito internet del Ministero Delle Finanze, la mia vecchia CX targata SV29-4024 risultava ancora in circolazione con tutti i bolli pagati, riprovandoci oggi purtroppo non si ottiene nessuna risposta, inequivocabile il mesto motivo.

\*\*\*



## L'AFFIDABILITA' DELLA CX

Di Roberto Azzena

Bella è bella, anzi, bellissima!  
Comoda è comoda, anzi, comodissima!

Filante è filante, anzi, "filantissima"!

Morbida è morbida, anzi, morbidissima!

Ma la nostra Citroën CX, nelle sue varie declinazioni, può definirsi anche una vettura affidabile, anzi, affidabilissima?

Innanzitutto bisogna mettersi d'accordo sul significato della parola "affidabile", per cui cito dal vocabolario:

"Rispondenza di qualche cosa alla funzione per cui è stata progettata.

Sinonimi: sicurezza, funzionalità:

esempio di un'automobile".

\*\*\*

Ma ciò non basta ancora, perché stiamo parlando di un'automobile con parecchi anni di vita sulle spalle e con decine di versioni e parecchie motorizzazioni che l'hanno caratterizzata nel tempo.

Per cui posso benissimo parlare di CX in generale, ma, scendendo nel particolare, una "TRD Turbo 2" è cosa ben diversa da una 2.0 Becchia degli anni '70.

Ma ancora non ci siamo, perché ognuno di noi ha avuto le sue esperienze personali che determineranno in modo deci-

sivo e non sempre obiettivo il giudizio di merito.

Se un neofita si è cimentato con un "pacco", maltenuto, mal mantenuto e ancor peggio accudito, sarà molto difficile che dopo essere diventato matto per venire a capo, possa parlare in termini soddisfacenti del modello.

Peraltro non mancano utenti ben più scafati, che riservano alle pluri ventennali un utilizzo al limite delle possibilità (ad esempio frequenti tirate in autostrada sui 180/200...), che non può che lasciare prima o poi strascichi poco piacevoli alla meccanica: che costoro poi non si lamentino dell'affidabilità del mezzo in sé!

Ai miei tempi, per esempio, la BX godeva giusta fama di vettura assai affidabile e infatti ne furono vendute una marea.





Personalmente, però, se mi chiedete un parere spassionato, non potrò essere d'accordo con tale fama, dato che la mia prima 16 TRS mi fece dannare a tal punto che la portai verso la pressa con una certa soddisfazione (me ne vergogno un po' ma è la pura e giustificatissima realtà) e la mia ultima 14 RE fuse la testa in modo inspiegabile dopo un risibile chilometraggio, mentre la centrale e umilissima 1.1 rese un servizio splendido.

Ma, di fronte ai grandi numeri, la mia esperienza non può definirsi significativa per stilare un giudizio sensato sul modello in genere che, senza ombra di dubbio, ha reso ampiamente merito alla funzione per cui era stato progettato.

Che, nel caso di un'automobile, è principalmente quella di scarrozzare per strada il suo proprietario tramite motore e pneumatici, evitandogli il consumo della suola delle calzature...

\*\*\*

Tornando alla CX, non possiamo negare che non sia priva di alcuni cronici difettucci, il principale dei quali, oltretutto comune a tutte le versioni e a tutte le serie, riguarda l'impianto elettrico.

Generalmente assemblato con un certo pressapochismo, a cominciare dalla collocazione dei componenti nel vano motore per finire con la qualità intrinseca di taluni di essi, qualche problema all'affezionato proprietario è quasi innegabile che prima o poi lo possa procurare.

Gli alternatori non brillano certo per resistenza assoluta e, nelle prime versioni dei 2.5 aspirati, i famosi captatori prima o poi si rifiutano di assecondare il motorino di avviamento.

Ampliando il raggio di azione, alcune versioni Turbo non hanno certo delle testate durevolissime e il cambio C-Matic, peraltro assai raro, non ha fama di essere indistruttibile.

Di contro, il giustamente bistrattato, a livello prestazionale, motore Becchia non ha certo nell'affidabilità il suo punto debole, tutt'altro!

E poi le sue evoluzioni nelle cilindrata 2.4 e 2.5, a mio parere, colmavano anche gli insopportabili gap presenti nelle versioni 2.0, pur non trasformando la CX in un'auto da corsa, quale del resto non doveva essere (ma pensando alla pazzesca accelerazione della Turbo 2 a benzina, mi devo quasi ricredermi!).

E vogliamo parlare dei mitici corrieri addetti alla consegna dei giornali durante gli anni '80 e primi '90 che, in proporzione di due su tre, utilizzavano con grandissime soddisfazioni le CX Diesel Break serie II, scorrazzando nelle autostrade, segnatamente nel nord, in qualsiasi condizione atmosferica, macinando chilometri su chilometri?

Quale migliore esempio di affidabilità possiamo trovare, anche allargando il campo alle



tanto mitizzate Marche nordiche?

Credo proprio nessuno e forse basterebbe ciò a zittire con una certa autorità chi contesti l'affidabilità CX!

L'impianto idraulico, altro oggetto di miti negativi non supportati dalla realtà dei fatti, non mi ha personalmente mai dato alcun tipo di guaio, salvo qualche tubicino di recupero da sostituire ogni tanto e non ho particolari notizie di noie croniche o di difetti di progettazione in questo settore.

Del resto, se volete eliminare qualsiasi problema in questo senso, basta tornare ai "molloni", perché, come disse un famoso costruttore automobilistico americano, solo ciò che non c'è non si rompe!

E ricordiamocelo bene, quando siamo inclini a bistrattare le nostre idro, quel che invece guadagniamo rispetto a certe solide, goffe e strarigide trattorine!

\*\*\*

Poi ci sono le leggende metropolitane, appunto a tal proposito, alimentate dal famoso masochismo dei Citroënisti di cui potete leggere a parte nel giornale, che vogliono le auto di altre Marche, segnatamente tedesche e svedesi, come dei moloch inattaccabili da qualsiasi sventura, dalla loro nascita alla rottamazione.

Ma sappiamo bene che non è così.

Nessun problema a riconoscere a questi Marchi una solidità di base sicuramente ragguardevole e superiore alle nostre amate francesi, ma da qui ad idealizzarle come la perfezione assoluta ce ne corre assai!

Come dico sempre a mia moglie (che pensa che l'utilizzo di una vettura nuova eliminerebbe il ricorso ai meccanici) quando incrociamo qualcuna di queste

anonime e tristanzuole vetture in panne (e capita anche alle moderne, credetemi e guardatevi con più attenzione in giro!) "Guarda, una Citroën storica!", al fine di sottolineare che l'imprevisto non è un'esclusiva delle nostre idropneumatiche, come invece sembra piacer credere a molti di noi.

Alla fine, se qualcuno mi chiedesse se mi sento tranquillo quando devo intraprendere un viaggio con la mia CX (ma ci metto volentieri anche la XM), la mia risposta è innegabilmente un "sì", tenendo sempre presente il margine di rischio che qualsiasi, e sottolineo qualsiasi, mezzo meccanico si porta con sé, al quale va aggiunto nel nostro caso quello relativo all'età dell'oggetto, che amo però mettere a bilancio con lo straordinario godimento che nessun veicolo moderno potrebbe donarmi.

E poi, facciamo pure un crudo bilancio: in 24 anni di Citroën, di cui 12 in compagnia fissa di una CX, sono rimasto a piedi solo 2 volte durante un viaggio (oltretutto nell'arco di un unico e recente anno), una volta con la CX Prestige (alternatore KO ad un Raduno veneto!) e una volta con la XM (cedimento del compressore A/C in Piemonte). Parlando proprio di CX, quando ritirai la mia Prestige Automatica in Francia, a circa 1100 chilometri da casa e con la vettura non certo granché utilizzata prima del mio acquisto, non esitai a rientrare in Patria guidandola e il viaggio fu splendidamente indimenticabile e privo di inconvenienti anche minimi.

Cosa ne dite, possiamo dire che la CX è da ritenersi un'auto mediamente e credibilmente affidabile?

\*\*\*

## VISIBILITA'

Di Francesco Marigo

Leggo con interesse ormai da anni le prove dei nuovi modelli che posso trovare nelle più popolari riviste di auto del nostro Paese.

Da qualche tempo a questa parte curioso anche in alcuni siti internet, forum e blog sempre del settore, in cui si possono trovare notizie aggiornate in tempo reale ma soprattutto si possono leggere le opinioni degli utenti sull'auto provata o acquistata.

E ho notato la costante presenza di un difetto, comune ad utilitarie e a berlinone: la scarsa visibilità.

Sono molto spesso gli esperti del settore a denunciare quanto siano difficoltose le manovre di parcheggio, ma anche di immissione in rotonda o di semplice svolta; sottolineando che alla piaga della scarsa visibilità posteriore si aggiungono sovente anche problemi per quella anteriore (antero-laterale per la precisione).

Dando una occhiata ai modelli che affollano i listini odierni, d'altronde, non risulta difficile capire il motivo di tali lamentele: molti designer hanno voluto rendere coupè delle auto che, per vocazione e caratteristiche, non lo sono; e nemmeno lo vogliono essere: una utilitaria da sessanta cavalli o una grossa wagon non sono proprio la prima scelta se si vuole quello che una volta veniva chiamato il "GranTurismo".

Tuttavia, ci troviamo di fronte frequentemente a tetti spioventi nella zona posteriore, in combinazione con una linea di cintura che sale verso le stelle.

A conferma di ciò vedasi la nuova Lancia Ypsilon, nata da pochi mesi, che presenta un retro



imbarazzante, in cui l'irrazionalità dell'abbondanza di lamiera ben si sposa con una riuscita stilistica di dubbio gusto. Alla questione estetica, poi, si sommano tutta una serie di fattori che appartengono a varie sfere: da quella tecnica alla ricerca del comfort e dell'appagamento del singolo acquirente.

Infatti, sempre nella zona posteriore, devono trovare posto i poggiatesta del divano, gli airbag che, in caso di incidente, trasformano la macchina in un popcorn, i rivestimenti fonoassorbenti e di selleria che zittiscono i rumori provenienti dall'esterno.

Lo stesso problema si presenta anche davanti, dove i montanti raggiungono spessori sempre crescenti col passare degli anni.

La questione, denunciata appunto dagli esperti del settore quasi ad ogni prova che effettuano, sembra però non essere

presa in considerazione in maniera adeguata dagli utenti della strada, che non sembrano preoccuparsi molto di avere adeguata visibilità dall'interno dell'abitacolo; dopo tutto, per ovviare alla faccenda basta acquistare i sensori di parcheggio, per molti modelli disponibili anche all'anteriore.

Eppure, secondo me, il problema della visibilità è di cruciale importanza per chiunque si debba mettere al volante.

Tra finestrini piccoli, lunotti inclinati, vetri oscurati e specchi retrovisori mignon, non si può avere la giusta percezione di ciò che accade intorno; specialmente dietro.

Per fortuna dal 2009 una nuova direttiva europea sancisce che i "dispositivi esterni di visione indiretta" devono avere delle dimensioni diverse, superiori a prima, per vedere meglio ciò che segue.

Per cui anche le ultime C3 serie 1 immatricolate hanno degli specchi del tutto simili per disegno rispetto ai canonici, ma più grandi.

Dai, qualcosa si muove.

Spero che in futuro verranno introdotte anche norme migliorative per quelli che mi piacerebbe chiamare "dispositivi di visione diretta", cioè finestrini, lunotto e parabrezza.

Nell'attesa arrangiamoci con quello che abbiamo.

Per quel che mi riguarda, io guido veicoli che, data l'anzianità e la categoria, non hanno quei vezzi stilistici o quelle soluzioni tecniche che impongono sacrifici particolari alla visione.

Cito la umile Dyane che, come la "sorella" 2CV, venne migliorata dai saggi progettisti di un tempo con l'adozione della terza luce.

Bei tempi!

Delle vetture di oggi poche si



## SPACXZIO

meriterebbero un voto positivo alla voce "visibilità".

Una di queste, a onor del vero, è la Xsara Picasso uscita da poco di produzione, che tra seduta alta e ampia vetratura ha semplificato assai le cose a molti guidatori.

\*\*\*

E la CX?

Sicuramente il tetto basso e scendente verso la coda le dà una linea quasi da coupè.

Tuttavia la visibilità non sembra particolarmente compromessa, a patto, naturalmente, di non adottare la celebre griglia parasole sul lunotto.

Per la versione break, invece, la vetratura a disposizione è addirittura eccezionale, e facilita molto nella valutazione degli ingombri in manovra.

Il grosso problema di questa nostra vettura, secondo me, più che gli strani retrovisori triangolari della serie 2 (funzionali?) è da-

fa dal tergicristallo.

Quello spazzolone che si deve sobbarcare il lavoro greve di togliere acqua, neve, polvere e sporco dal vetro anteriore mi fa un po' tenerezza.

Sì, perché deve fare tutto da solo senza nessun aiuto, deve essere svelto, grande e forte.

E nonostante tutti i suoi sforzi non riesce sempre in maniera ottimale nella sua impresa.

A scapito della visibilità in condizioni difficili.

E, quindi, a scapito della sicurezza degli occupanti.

La scelta di adottare il mono spazzola l'hanno capita in pochi, specie tra gli utenti, ed infatti, dopo il trionfalismo dei primi tempi, è stato repentinamente abbandonato da quasi tutti.

Senza rimpianti.

Poco efficiente e poco esteticamente appagante, questa soluzione aveva due problemi

principali, che sicuramente ogni guidatore di CX avrà notato: il primo riguarda l'area defersa, spesso inferiore a quella che chi ha in mano il volante richiede, con la comparsa dei famosi triangoli ai lati superiori del vetro, ed il simpatico semicerchio alla base; il secondo è la rapidità con cui viene rimosso il materiale: dovendosi "fare le vasche" ogni volta, lo spazzolone abbisogna del suo tempo.

E se avere gli angoli superiori del cristallo non puliti può non essere determinante per persone di bassa statura, diventa una grossa seccatura per i più alti, i quali, oltre a ciò, devono fare i conti con un tetto che non lascia molta aria sopra la testa, specie nelle versioni dotate di tettuccio apribile, e con un volante in posizione minacciosa per le pudenta.

Probabilmente aveva il pregio di costare poco nella realizzazione,





dal momento che ne vennero dotate Visa, Axel e C15, BX, AX e ZX, tanto per restare in casa Citroën.

Negli anni ottanta divenne di moda, e in Italia fu scelto per l'auto che fu un best seller per un decennio intero, la Uno, nata nel 1983, ma anche per un'altra icona di casa nostra: la Panda.

Tra i tedeschi non ebbe molto successo, eccezion fatta per i raffinati della Mercedes i quali, ben consapevoli dei limiti di tale sistema, vollero adottarlo ugualmente, se non altro per dimostrare al mondo di avere l'intelligenza e la capacità di poterlo rendere funzionale e competitivo.

Fu così che nacque il cosiddetto "monoblade" che, con un movimento del braccio a W (complicato e costoso da realizzare) riusciva a coprire gran parte delle zone dimenticate dal classico mono spazzola.

Tale ingegnosa realizzazione divenne quasi un mito, quando fu adottata dalla celebre serie W124 del 1984 e dalla più piccola W201 del 1983.

Tuttavia, anche i prodigiosi ingegneri teutonici alla fine degli anni novanta abbandonarono l'idea di proseguire per questa strada, optando per soluzioni più classiche e meno "mitiche", ma sicuramente molto più razionali.

\*\*\*

Osservando i sistemi adottati nel tempo per porre rimedio all'inconveniente della pioggia, si può vedere come l'ingegno umano abbia partorito svariate soluzioni, alcune più efficaci, altre meno, alcune abbandonate ed altre tutt'ora in auge.

Tra tutte, la più utilizzata è quella che prevede i due bracci radiali sincronizzati, che cioè si spostano facendo un semi ar-

co e pulendo ciascuno una metà del parabrezza.

A questa, molto efficiente, se ne aggiungono altre, che spesso sono dettate dalle dimensioni o dalla conformazione dell'area da pulire, con bracci singoli o multipli, oppure pantografici (è il caso di alcune auto come C1-/107/Aygo, o di vari mezzi da lavoro).

In Citroën non devono, secondo me, avere avuto molta pratica con questi dispositivi, dal momento che sono state adottate delle soluzioni che reputo discutibili.

Se tralasciamo i sistemi rudimentali delle vetture anteguerra fino alla Traction, si arriva al 1955, anno di presentazione della rivoluzionaria DS.

Come tutti gli intenditori sapranno, al debutto la "dea" adottava due spazzole tergi vetro le quali, dalla posizione di riposo al centro del parabrezza, si sposta-



## SPACXZIO

vano verso l'esterno. Esattamente la stessa cosa che si verifica per la maggior parte delle mono volume attuali.

Nel 1964 (AM 1965) fu adottata la soluzione che accompagnò le DS fino alla fine della produzione: due classici bracci radiali sincronizzati che da sinistra andavano verso destra.

Lo stesso metodo adottato da quasi tutti i modelli della Casa francese, al di fuori di quelli prima menzionati.

E di parte di quelli attuali.

Tale sistema, come detto, risulta essere uno dei migliori, ma la resa, nella ID/DS, era lo stesso piuttosto scarsa.

Colpa della limitata estensione in altezza del parabrezza, unita alla generosa curvatura dello stesso.

Risultato: panico nel bel mezzo dei temporali e nascita del mito: "... io la DS la uso solo col bel tempo...".

Sulla 2CV il problema era il medesimo, nonostante il vetro piatto, con l'aggravante delle sue dimensioni minuscole.

Nella Dyane le cose migliorarono sensibilmente, specie con le ultime serie, ma mi è sempre rimasto il dubbio che i bracci fossero rovesci: si muovono verso destra pulendo davvero poco nella parte alta davanti al guidatore.

Sembra quasi che il dispositivo sia stato progettato da ingegneri inglesi, per la guida a destra.

Un po' quello che accade con le auto nipponiche o inglesi appunto, che hanno il boc-

chettone per il rifornimento a sinistra, o l'apertura orizzontale del portellone posteriore verso destra (fuoristrada).

Il dubbio mi assalirà per un bel po'...

Una delle poche degli anni settanta ad avere le carte in regola mi sembrava l'Ami 8: spazzole adeguatamente dimensionate, movimento logico e leva intuitiva da azionare (a tal proposito mi piacerebbe tanto conoscere chi ha "progettato" il pulsante per la Dyane; deve essere uno sempre in vena di scherzi).

Devo ammettere che, sempre dal punto di vista dei sistemi tergi vetro, una ventata di razionalità è stata introdotta nei progetti Citroën da quando ci ha messo le mani Peugeot.

Lo so che non è bello da dire,





ma questa è la mia impressione. Pensionate la longeva BX e la piccola AX, solo la ZX rimaneva stoicamente fedele al mono spazzola della discordia, mentre XM, Xantia e Saxo/106, come prima LN/107/Samba, adottarono il sistema più classico ed efficiente.

E più apprezzato dall'utenza.

Nei modelli attualmente a listino non si trovano dannose originalità; anzi, a volerla dire tutta, l'ammiraglia C6 adotta lo stesso sistema che si era già visto con la prima DS.

Efficiente e razionale, i più giovani lo potranno vedere come copiato dalle tranquille mono volume, ma i più maliziosi (e Citroënofili) potranno finalmente riconoscerlo come un reale ele-

mento di richiamo all'antenata "dea".

\*\*\*

Oggi, rispetto ai tempi della CX, le cose sono notevolmente cambiate per quanto riguarda la visibilità.

Nella zona posteriore delle vetture abbiamo assistito, in molti casi, ad un peggioramento progressivo della situazione, come detto all'inizio di questo articolo.

Tuttavia, a fronte di ciò, è stato fatto un buon lavoro per quanto riguarda gli specchi retrovisori, finalmente grandi, sbrinabili e facilmente regolabili.

Altra nota a favore riguarda la pulizia del parabrezza: spazzole grandi, vetri meno tondeggianti, sbrinamento e anti ap-

pannamento efficienti hanno migliorato di molto la visibilità.

E con essa è cresciuta, in maniera direttamente proporzionale, la sicurezza.

Si è persino arrivati al lusso di avere una centralina elettronica che, in base alla quantità di pioggia, aziona i tergilavafari con velocità variabile.

Troppa grazia.

Ora, all'utente non resta che prendersi cura di tali sistemi, sostituendo le spazzole quando rovinato, pulendo le superfici vetrate di frequente, e rimuovendo lo sporco anche dalla parte interna, specialmente se qualcuno in macchina ci fuma.

E usare la sua Citroën d'epoca solo col bel tempo!

\*\*\*



# 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 Strozzì, 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.