

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2013 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Sefteponi, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

Anno XII

SPACXZIO

Numero 22





SPACXZIO

ANNO XII NUMERO 22

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.
Orso A.

Foto:
André P.
Baiocchi M.
Marigo F.
Ottone C.
Siccardo M.
Venturino M. (copertina)

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

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2013

Dell'ottusa incompetenza della burocrazia3
Di Alvise Orso Segretario Associazione Amatori Veicoli Storici

Decreto Ministeriale 17 dicembre 20096
A cura della Redazione

La prima CX: analisi e controstoria8
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

I Citropentiti11
Di Roberto Azzena

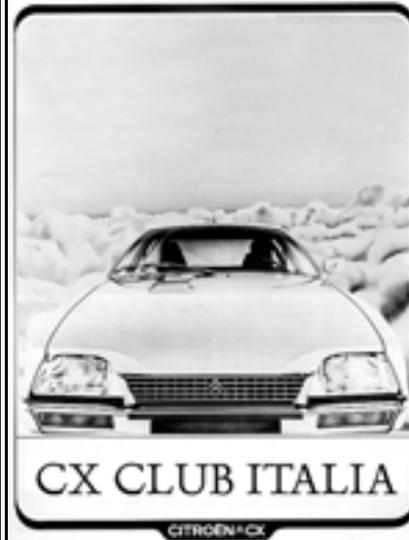
C6: alcune riflessioni ed una domanda (senza risposta)13
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

C6? Non +!14
Di Francesco Marigo

Presentimento19
Di Maurizio Venturino

Saxo: sedici anni di "buoni e leali servigi" ...21
Di Maurizio Baiocchi Segretario Aggiunto SM Club Italia

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.:0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVISO IMPORTANTE

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

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



DELL'OTTUSA INCOMPETENZA DELLA BUROCRAZIA

Di Alvisè Orso

Segretario Associazione Amatori Veicoli Storici

Questa volta approfitto dello spazio che A.A.V.S. utilizza per divulgare i propri punti di vista per esporre un caso personale.

No, non sono stato preso da una improvvisa smania di protagonismo; penso soltanto che il caso che mi accingo ad esporre sia un tipico esempio di come, stupidamente, la burocrazia che impera nel nostro Paese opera per rendere inutilmente difficoltose (quando non del tutto impossibili) quelle operazioni che, in altri Paesi, vengono svolte rapidamente ed efficacemente.

Ma veniamo ai fatti (e ai relativi commenti).

Parecchi anni fa mi sono recato in aereo in Inghilterra e, dopo aver acquistato da un commerciante una macchina costruita nel 1934, ho preso la strada di casa con in tasca i documenti inglesi e la fattura saldata.

Naturalmente la macchina sfoggiava la stessa targa con la quale era stata registrata appunto nel 1934.

Come tutti i veri appassionati sanno, la targa originale è uno dei "plus" per il proprietario della macchina e anch'io (che appassionato autentico mi considero) ho cominciato a pensare alla possibilità di conservare la targa d'origine.

Con l'appartenenza all'Unione Europea sono venuti a cadere eventuali ostacoli di carattere doganale o tributario (IVA) e speravo quindi che non sarebbe stato impossibile ottenere una modifica al Codice della Strada

che consentisse l'immatricolazione in Italia mantenendo la targa estera.

A questo punto è necessario sospendere il racconto del fatto personale per evidenziare due elementi presenti nella legislazione italiana che sono alla base di tutti i disagi e le incongruenze cui vanno incontro i proprietari di veicoli di interesse storico.

Entrambi questi elementi si trovano nel testo base e cioè nel Codice della Strada e nel relativo Regolamento di Attuazione.

Nel CdS (Art. 60) non esiste una definizione diretta di veicolo di interesse storico in funzione delle sue caratteristiche intrinseche (età, stato di conservazione, utilizzo ecc.) ma questo viene definito tale solo se risulta iscritto nei Registri di cinque Enti privati che esercitano la funzione di identificazione in base a criteri soggettivi.

Il secondo elemento assolutamente negativo si riscontra

nell'Art. 215 del Regolamento di Attuazione, laddove l'età minima per ottenere la qualifica di "veicolo di interesse storico" viene stabilita in venti anni.

E' evidente che la stragrande maggioranza dei veicoli di venti anni sono semplicemente dei veicoli "vecchi", che non presentano alcun interesse storico, ma è altrettanto evidente che la "libertà d'azione" che il CdS attribuisce ai cinque Registri ha fatto sì che l'attestazione di storicità venga rilasciata con larghezza e indiscriminatamente.

L'Associazione Amatori Veicoli Storici, avendo previsto con largo anticipo le conseguenze negative che l'estensione dei benefici ai veicoli ventennali avrebbe portato al movimento dei veicoli di autentico interesse storico, principalmente per quanto concerne la loro circolazione e la copertura assicurativa, fin dal 2001 ha studiato e promosso la presentazione di un Disegno di Legge che apportasse delle modifiche al CdS per allinearli alla legislazione degli altri Paesi dell'area europea e mettesse ordine nella legislazione italiana relativa ai veicoli di interesse storico.

E' doveroso inoltre ricordare che

APPELLO AI LETTORI:

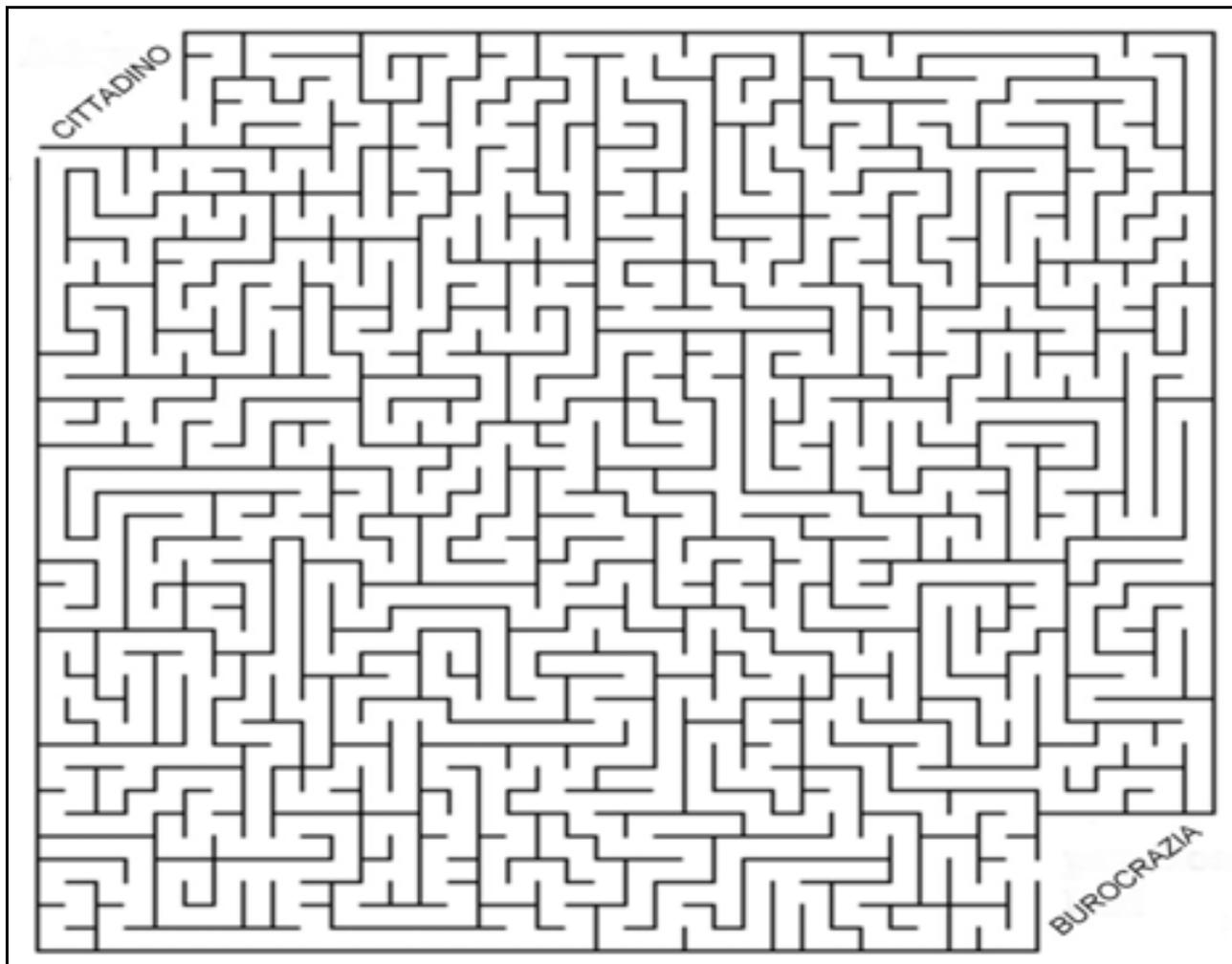
Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.

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.



tutti i DdL che si sono succeduti da allora e noti con i nomi dei loro presentatori (Magnalbò, Filippi, Berselli ecc.) traggono origine (con successive modifiche peggiorative) dallo studio effettuato da A.A.V.S. nell'ormai lontano 2000.

Per motivi che non andiamo ad elencare, ma facilmente intuibili, tutti questi DdL, che semplificavano e razionalizzavano, sono stati insabbiati in attesa della scadenza delle rispettive Legislature in cui erano stati presentati.

Nel frattempo era stato costituito presso la Direzione Generale per la Motorizzazione del Ministero dei Trasporti un gruppo di studio di cui facevano parte, oltre ai

funzionari della Motorizzazione, anche i rappresentanti dei Registri elencati nell'Art. 60 del Cds.

I lavori si sono protratti per alcuni anni ed hanno avuto come risultato la pubblicazione del Decreto Ministeriale 17 dicembre 2009 (meglio conosciuto come "Decreto Matteoli").

L'emanazione di tale Decreto è stata salutata con soddisfazione da alcuni dei Registri che avevano contribuito alla sua stesura ma ci si è accorti ben presto che tale soddisfazione non era giustificata: i suoi contenuti erano talmente poco chiari che hanno necessitato di

ben due Circolari esplicative da parte della Direzione Generale della Motorizzazione.

L'ultima, la Circolare n. 79260 del 4 ottobre 2010, consiste di ben 16 pagine che dovrebbero chiarire i contenuti degli articoli del Decreto (10 pagine) ed i relativi allegati (altre 14 pagine).

L'esperienza ha purtroppo dimostrato che l'applicazione del Decreto Matteoli e della Circolare 79260 rende praticamente impossibile l'immatricolazione in Italia di veicoli costruiti prima del 1960 (a meno di non volerne modificare radicalmente le apparecchiature di servizio) in quanto è richiesta la presenza su tutti questi particolari



(apparecchi di illuminazione, avvisatori acustici, silenziatori e pneumatici) del marchio IGM, introdotto con legge del 1959, entrata in vigore appunto nel 1960.

Casi concreti di applicazione di questa norma aberrante sono stati dettagliatamente descritti sia sul mensile Auto d'Epoca che su questo stesso sito: http://www.avs.it/index.php?option=com_content&task=view&id=174&Itemid=78.

Dopo queste tristi esperienze sono cessate le esaltazioni da parte di chi aveva contribuito alla stesura di questo provvedimento stupidamente dannoso, ci sono state vaghe promesse di correzione degli "errori", dopo di che è calato il silenzio più totale.

Riprendo a questo punto il racconto del caso personale.

Abbandonata, sia pure molto a malincuore, dopo dodici anni di attesa e quattro Disegni di Legge promossi da A.A.V.S., la speranza di poter immatricolare la mia macchina conservando le targhe (che sono sulla macchina da ben 78 anni!) mi sono rassegnato all'idea di applicarvi una di quelle orribili targhe che, utilizzate su un veicolo storico, ne deturpano l'aspetto e cancellano alcuni decenni della sua storia.

Ma non dimentichiamo il Decreto Matteoli e la Circolare 79260! Bisognava trovare il modo di non essere costretto a sostituire fari, fanalini, impianto di scarico e avvisatore acustico con quelli della Panda o della MiTo.

Ebbene, come tutti (o quasi) gli acquirenti di veicoli provenienti

dagli USA sanno, basta immatricolare il veicolo in Germania e poi richiedere il cambio targhe in Italia.

Se il veicolo è in regola con la revisione in Germania, tutto avviene senza difficoltà.

Ci sono alcune agenzie in Italia che pubblicizzano sulla stampa di settore lo svolgimento di "pratiche ad elevato tasso di difficoltà"; anche in questo campo però c'è chi opera con serietà e chi meno.

Io, per parte mia, mi sono rivolto ad un'agenzia con sede in Germania che, circa una volta al mese – previo appuntamento – accompagna in alcune città del Centro-Nord un ingegnere del TÜV il quale, appoggiandosi a centri revisione veicoli locali, sottopone il veicolo a regolare visita e prova.

Superato il collaudo, l'agenzia provvede all'immatricolazione del veicolo in Germania e, nel giro di veramente pochi giorni, invia a casa una regolare Carta di Circolazione europea con revisione valida due anni e le relative targhe (con validità di quindici giorni).

Sembrava facile ma ecco, purtroppo, rientrare in azione l'ottusa burocrazia.

Il funzionario della Motorizzazione di Trieste che, a fronte di regolari documenti tedeschi attestanti la revisione del veicolo valida fino a ottobre 2014 avrebbe dovuto rilasciare senza indugi documenti e targhe italiani, ha pensato bene di richiedere i documenti originali (ovviamente trattenuti dall'Ufficio della Motorizzazione tedesco) e la fattura di vendita (risalente al 1995!) oltre ad in-

dagare sulla polizza assicurativa rilasciata a fronte di una targa straniera.

Tutte queste assurde richieste esulano totalmente dalla sua competenza perché – a fronte di documenti tedeschi perfettamente regolari – era semplicemente tenuto a rilasciare i relativi documenti italiani.

Si tratta unicamente di scarsa conoscenza della normativa unita alla volontà di esibire il suo "potere": il tipico atteggiamento del burocrate impreparato ed ottuso.

Al momento di pubblicare questa nota non so ancora se e come si è risolta la questione ma questo non è importante al fine di quanto volevo rendere pubblico.

Il racconto dei fatti mi serviva unicamente per dimostrare che quando il Legislatore, anziché tendere a regolamentare con semplicità e chiarezza, si esercita nell'inventare inutili complicazioni, il risultato che ottiene è del tutto negativo e controproducente.

A meno che il suo vero intento (peraltro non dichiarato) non sia quello di scoraggiare l'utilizzo dei veicoli storici...

30 novembre 2012





DECRETO MINISTERIALE 17 DICEMBRE 2009

A cura della Redazione

DECRETA

ART. 1 (Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto sono definiti:

a) *veicolo di interesse storico e collezionistico*: un motoveicolo o autoveicolo che risulti iscritto in uno dei Registri ai sensi dell'articolo 60, comma 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante "Nuovo Codice della Strada", e successive modificazioni ed integrazioni;

b) *Registri*: uno dei soggetti individuati dall'articolo 60, comma 4 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante "Nuovo Codice della Strada", e successive modificazioni ed integrazioni;

c) *certificato di rilevanza storica e collezionistica*: il certificato di cui all'articolo 215, comma 1 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, recante "regolamento di esecuzione al Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni ed integrazioni, rilasciato da uno dei Registri, e disciplinato dall'articolo 4 del presente decreto;

d) *caratteristiche tecniche*: le caratteristiche di cui all'articolo 215, commi 2, 3 e 4, del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, recante "regolamento di esecuzione al Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni ed integrazioni, utili per la verifica di idoneità del veicolo di interesse storico e collezionistico alla riammissione in circolazione, disciplinate dall'articolo 5 del presente decreto e del relativo allegato.

ART. 2

(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto disciplina modalità e procedure:

a) per l'iscrizione di un veicolo in uno dei Registri, al fine di acquisire la qualifica di veicolo di interesse storico e collezionistico;

b) per la riammissione alla circolazione di veicoli di interesse storico e collezionistico precedentemente cessati dalla circolazione o di origine sconosciuta;

c) per la revisione periodica alla quale sono soggetti i veicoli di interesse storico e collezionistico.

2. Le disposizioni del presente decreto non si applicano a veicoli che siano repliche ex novo, ancorché fedeli, di veicoli di interesse storico e collezionistico.

ART. 3

(Iscrizione ad un Registro)

1. L'iscrizione ad un Registro di un veicolo avente data di costruzione risalente almeno a venti anni prima della richiesta è subordinata al rilascio, da parte del Registro presso cui è richiesta l'iscrizione, di certificato di rilevanza storica e collezionistica di cui all'articolo 4.

ART. 4

(Certificato di rilevanza storica e collezionistica del veicolo)

1. Il certificato di rilevanza storica e collezionistica - conforme all'allegato I, parte integrante del presente decreto - attesta la data di costruzione, la marca, il modello e le caratteristiche tecniche del veicolo, con specifica indicazione di tutte

quelle utili per la verifica dell'idoneità alla circolazione, la sussistenza ed elencazione delle originarie caratteristiche di fabbricazione, nonché specifica indicazione di quelle modificate o sostituite.

2. Nelle ipotesi di veicoli cessati dalla circolazione o di origine sconosciuta, ai fini del rilascio del certificato di cui al comma 1, i Registri devono altresì acquisire, per il tramite del richiedente il certificato di cui al comma 1, una dichiarazione rilasciata da ciascuna impresa di autoriparazione intervenuta nei lavori di recupero e/o ripristino e/o manutenzione e/o verifica del veicolo, attestante il tipo di lavori eseguiti e la esecuzione degli stessi a regola d'arte, firmata dal rappresentante legale dell'impresa medesima, con particolare riferimento agli aspetti strutturali, al gruppo propulsore, ai sistemi di frenatura e di sterzo, ai dispositivi silenzianti, nonché ai componenti della carrozzeria.

3. In ogni caso i Registri non rilasciano il certificato di cui al comma 1 se non previa acquisizione di una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa dal richiedente il certificato medesimo, relativa allo stato di corretta conservazione del veicolo, con eventuale riferimento al numero degli anni trascorsi dalla data di cancellazione dal PRA, alla causa della cancellazione medesima, al luogo di conservazione del veicolo, al luogo di rinvenimento dello stesso o alle modalità di conservazione. Il Registro ha facoltà di rifiutare per iscritto il certificato richiesto qualora il veicolo sia presentato in condizioni di conservazione non adeguate.

ART. 5

(Accertamento tecnico dei requisiti di idoneità alla circolazione)



1. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 7, comma 4, ai fini della riammissione in circolazione, i veicoli di interesse storico e collezionistico non circolanti sono soggetti ad un accertamento tecnico dei requisiti di idoneità alla circolazione, mediante visita e prova da parte dei competenti uffici del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

2. Il veicolo per essere sottoposto all'accertamento di cui al comma 1 deve essere corredato del certificato di rilevanza storica e collezionistica.

3. L'accertamento di cui al comma 1 verte sui dati di identificazione del veicolo e sulla corrispondenza dello stesso alle prescrizioni tecniche ed alle caratteristiche costruttive e funzionali previste dall'allegato II, parte integrante del presente decreto.

ART. 6

(Rilascio dei documenti di circolazione)

1. Il competente ufficio del Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici provvede alla reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico, che hanno superato con esito positivo l'accertamento tecnico di cui all'articolo 5, e rilascia la carta di circolazione secondo le modalità di cui all'articolo 93, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 recante "Nuovo Codice della Strada", e successive modificazioni ed integrazioni.

2. Le procedure e la documentazione occorrente per la reimmatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico nonché le eventuali annotazioni sulla carta di circolazione, sono stabilite con disposizioni del Dipartimento per i Trasporti ter-

stri, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

ART. 7

(Disposizioni per i veicoli mai dimessi dalla circolazione o radiati di ufficio)

1. Le disposizioni di cui agli articoli 5 e 6 non si applicano ai veicoli di interesse storico e collezionistico che non sono mai stati dimessi dalla circolazione in ambito nazionale.

2. Le disposizioni dell'articolo 5 non si applicano ai veicoli di interesse storico e collezionistico mai dimessi dalla circolazione, provenienti da Paesi dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo, in regola con gli obblighi di legge in materia di revisione periodica.

3. Le disposizioni dell'articolo 6 non si applicano ai veicoli di interesse storico e collezionistico mai dimessi dalla circolazione, provenienti da Paesi dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo.

E' fatta salva la normativa vigente in materia di nazionalizzazioni.

4. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 18 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e dalla relativa disciplina applicativa, le disposizioni di cui all'articolo 6 non si applicano ai veicoli che sono stati radiati di ufficio.

ART. 8

(Iscrizione al Pubblico Registro Automobilistico)

1. Nei casi di cui all'articolo 6, ovvero di cui all'articolo 7, comma 4, il proprietario del veicolo di interesse storico e collezionistico deve richiedere la reinscrizione al Pubblico Registro Automobilistico, secondo le disposizioni di cui all'articolo 93, comma 5, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285

recante "Nuovo Codice della Strada", e successive modificazioni ed integrazioni.

ART. 9

(Revisioni)

1. I veicoli di interesse storico e collezionistico sono sottoposti con cadenza biennale a revisione periodica, di cui all'art. 80 del Codice della Strada, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che non producano emissioni inquinanti superiori ai limiti prescritti.

2. Le revisioni sono effettuate tenendo conto dell'anno di costruzione del veicolo, secondo quanto riportato nell'allegato III, parte integrate del presente decreto.

3. Nell'allegato III sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento del veicolo e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza per la circolazione.

Sono altresì previste modalità diverse di prove strumentali che possono essere esperite in ragione di particolari caratteristiche costruttive del veicolo.

ART. 10

(Norme finali)

1. Gli allegati al presente decreto sono aggiornati con provvedimento del Dipartimento per i Trasporti terrestri, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici.

Il presente decreto è pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana ed entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione.

Roma, 17 dicembre 2009

Il Ministro: MATTEOLI



LA PRIMA CX: ANALISI E CONTROSTORIA

Di Mario Siccardi Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Sarà poi vero che al suo apparire la CX deluse le aspettative del pubblico?

No, io credo proprio di no e soprattutto ricordo che non fu così.

I miti, i luoghi comuni, sono duri a morire.

Ad andarvi contro si incappa sempre in qualche presunto vecchio saggio che ci guarderà con un sorrisino di compassione come a dire: "...povero fesso, lo sanno tutti che invece...".

Ma io i vecchi saggi me li fumo nella pipa, se ne stiano pure nella loro confortante coltre di credenze ad attendere la morte.

Chi ama la vita non si ferma al sentito dire e ama cercare la

verità che quasi mai corrisponde a quello "che sanno tutti".

E allora proverò a fare una controstoria del primo anno della CX basata sui miei ricordi di Citroënista in erba, giovanissimo ma fanatico ed attentissimo ad ogni parola pronunciata da chicchessia su ogni modello Citroën.

Leggerete cose diverse da quelle "che sanno tutti".

Sebbene dal 1972 già pronta nella forma definitiva che tutti conosciamo, la CX venne presentata a stampa e pubblico sul finire dell'estate del 1974 quando, con un'impresa pubblicitaria degna della tradizio-

ne del Marchio, fu resa protagonista di una memorabile sfilata lungo il Viale dei Campi Elisi.

Era il primo giorno di settembre e ventidue esemplari di quella che sarà l'ultima Citroën disegnata da Robert Opron giunsero, infine, innanzi alle vetrine del più importante sito d'esposizione parigino del Double Chevron.

Prima di ciò, quattrocento giornalisti europei ebbero il privilegio di provarla sulle sconesse strade della Lapponia: forse l'ultima grande impresa mediatica (come si direbbe oggi) del marchio Citroën prima che l'inevitabile processo di concentrazione del Capitale, accelerato dal primo shock petrolifero e dalla conseguente crisi di ristrutturazione, ne riducesse il ruolo a componente minoritario del colosso PSA, orbita Peugeot.





La critica automobilistica, e la vulgata in genere, identifica oggi la CX come "ultima vera Citroën" proprio perché studiata e realizzata in epoca antecedente all'acquisizione del Marchio da parte del Leone ma, come tutte le tesi giornalistiche "ad effetto" e tagliate con l'accetta, si tratta di un'affermazione approssimativa, meccanicistica ed inesatta. I caratteri storicizzati e quindi tipici di un prodotto non sono necessariamente legati alla proprietà giuridica del produttore. Intervengono altri vincoli in una continua dialettica di interazioni: quelli storico-economici sono fortemente determinanti ma, seppure in minima parte, anche gli aspetti culturali contribuiscono ad influenzare il risultato finale.

La realtà è sempre più complessa ed affascinante dell'apparenza, ma l'apparenza è più fruibile ed accattivante della realtà, per cui l'attributo di "ultima vera Citroën" ormai è mito legato alla CX peraltro nata, come la DS, sotto la proprietà Michelin.

Ne deriva che le auto che più amiamo e che vengono indicate come "vere Citroën", se fosse strettamente determinante la proprietà, andrebbero chiamate "vere Michelin".

In altri cenacoli affronteremo magari ulteriori approfondimenti di carattere storico ed economico, in questa sede focalizziamoci sui primi giorni di vita del nostro oggetto di studio.

La CX si inserì nell'anno di Profondo Rosso e di Emmanuelle con un compito gigantesco in agenda: farsi amare dalla fascia di utenza della DS e delle ammiraglie europee sui due litri in genere.

I diessisti, categoria in età avan-

zata ed in larga parte costituita da grassi, pigri e decadenti burocrati d'apparato (e come tali conservatori allergici ad ogni progredire) sentenziarono seccamente che nella CX "non ci stavano col cappello": erano gli ultimi cascami di una *gens* ormai estinta di automobilisti, ridicoli già allora, che probabilmente avevano iniziato a guidare in epoche in cui il riscaldamento in macchina non esisteva.

Sia detto questo come loro unica attenuante perché, diciamo, guidare col cappello anche nel 1975 era roba da vecchi suonati.

I giovani del tempo invece accolsero la *nouvelle Citroën* con favore e ammirazione.

Io ero tra quelli ed ero veramente giovanissimo avendo potuto ammirare la prima CX giunta a Savona all'età di dieci anni, ma i commenti dei miei parenti dai venti ai trent'anni e degli amici dei miei genitori, già sulla quarantina, erano parimenti entusiastici.

Finalmente una nuova ammiraglia!

Le DS che si vedevano in giro nel 1975 erano sì numerose, ma ormai di aspetto dimesso e giù di corda, stanche e macilente, sembravano le vacche sacre vaganti per le strade di Bombay o almeno così me le ricordo.

Nei mesi precedenti al lancio tanto si vociferò di nuovi motori più o meno avveniristici (da un V6 Maserati ad un birotore Wankel), ma la CX arrivata nei saloni aveva sotto al cofano il vecchio asmatico Becchia declinato nelle note cubature di 1985cc e 2175cc, ovvero i vecchi motori 20 e 21 della serie "D".

Unica stonatura in un contesto

di prepotente modernità.

Il livello di finitura era un passo avanti rispetto alle "D" più economiche le quali avevano i pannelli delle portiere in cartone pressato e abbondanza di lamiere verniciate a vista.

La nuova CX aveva invece pannelli di aspetto ben più moderno, in linea con le tendenze stilistiche di arredamento degli anni '70 e totalmente coprenti le parti di metallo.

Anche i colori degli interni erano ben più moderni e gradevoli; proprio con la CX si affermò la tendenza ad offrire gli elementi sintetici interni giovanilmente colorati in tono con la carrozzeria in luogo del lugubre nero diplomatico della DS.

Una tendenza iniziata con GS Pallas e Ami Super (interni tabacco) e mantenuta per tutti gli anni '80.

Nei '90, a partire dal secondo anno-modello della XM, purtroppo si tornerà al triste nero senza speranza.

L'avvolgente selleria CX era finalmente e automobilisticamente anatomica, un netto balzo in avanti rispetto alle poltrone "salotto della zia zitella" della DS. I vetri anteriori erano elettrici in quasi tutti gli esemplari disponibili, una prerogativa fino ad allora riservata a supercar come la SM, le Rolls e poche Mercedes di gamma alta.

La CX fu probabilmente la prima vettura ad ampia diffusione dotata di questo dispositivo oggi presente su qualsiasi utilitaria.

Forse solo la già vetusta Renault 16 TX, nell'ambito delle auto "normali" ne prevedeva l'adozione.

Il cruscotto, la celebre "lunula" ideata da Michel Armand, ai primi avventori dovette sembrare una sorta di strumentazione da



SPACXZIO



navicella spaziale con i suoi comandi senza levette, ma azionabili tramite comodi pulsanti a portata di dita posti agli estremi di quello strano e aeronautico cupolino.

Grazie ai centimetri in più, la linea sublimava la grazia e la leggiadria della già riuscita e seminale GS facendo sembrare la DS un vecchio e lento ippopotamo.

E che dire del servosterzo?

Il mitico DiRaVi, con azione inversamente proporzionale alla velocità e riallineamento automatico delle ruote anche a vettura ferma, era stato fino ad allora disponibile solo su un'auto che costava come un piccolo appartamento: la SM.

Ebbene, con la CX diventò accessibile ad un pubblico ben più ampio garantendo ad esso delizie di guida fino ad allora sconosciute.

Il successo fu grande: solo negli ultimi tre mesi del 1974 furono immatricolati 7752 pezzi!

E questo risultato fu raggiunto nel solo mercato francese e con un solo modello: la "modesta" CX 2000 base di gamma, infatti la versione con motorizzazione 2.200 fu disponibile solo a partire da gennaio 1975 in contemporanea con la commercializzazione della CX negli altri Paesi dell'allora MEC. Poi arriveranno le Pallas, le Prestige a passo lungo (probabilmente le berline Citroën più comode e spaziose di tutti i tempi), le aggressive GTI, le Diesel, le Turbo, le motorizzazioni crebbero fino a 2500cc in tante altre declinazioni lungo una storia di ben quindici anni, anzi diciassette se teniamo conto dei tempi supplementari concessi alle break.

A proposito di break: se la station "D" era un brutto mix tra

una DS e una giardinetta americana con tanto di pinne (!), la CX break è forse la familiare (break, station wagon, kombi, estate o giardinetta che dir si voglia) più riuscita della storia dell'automobile.

Se, in tale ambito, mi fate un esempio di maggior armonia e leggerezza vi pago una cena.

E non cominciamo col relativismo spinto da "i gusti sono gusti io preferisco la Duna" perché invece della cena vi offro un biglietto per andare a quel paese. Solo andata.

A proposito invece di Prestige, al primo diessista che, con la consueta petulanza e i soliti paraocchi, mi dice che c'è più spazio sulla DS, dirò che i numeri hanno la testa dura e che se vuole passare da Savona c'è un biglietto anche per lui.

Stessa destinazione.



I "CITROPENTITI"

Di Roberto Azzena

Modestamente, ho meritata fama di essere un autentico Citro-talebano, ovvero un tipo di soggetto che vive automobilisticamente solo di Citroën (old, naturalmente) e per il quale tutto il resto dello scibile su quattro ruote resta una galassia indietro a ciò che ammortizza tramite sfere ed LHM.

Se ciò sia un limite o un pregio non sta a me giudicarlo e, in ogni caso, non potrei farci proprio nulla, so solo che con questa mia "ristrettezza" di vedute, sarà perché ci sono nato, vissuto e cresciuto, ci vivo un gran bene!

Lascio ad altri i bei discorsi sugli orizzonti aperti, sul progresso e sulle infinite possibilità che mi perderei, continuando invece a provare un inesauribile entusiasmo per ogni chilometro percorso al volante di una vecchia idro, restando convinto che niente di meglio sia mai esistito e mai esisterà.

Con tali premesse, vi lascio immaginare i miei pensieri di fronte a chi questa passione la fa appassire per le più disparate ragioni, arrivando a "Citropentirsi" ed abbandonare così le gioie del Double Chevron.

Ne ho ormai viste e sentite di tutti i colori e, se in linea di massima non posso immedesimarmi in nessuna delle categorie che mi appresto ad elencarvi, in alcuni casi, con un grande sforzo mentale, posso arrivare se non altro a ritenere plausibili alcune situazioni (mmmm... forse solo una!) di rinuncia.

Analizziamo quindi le principali casistiche del Citropentimento.

GLI ADOLESCENTI

Possono avere in realtà anche

50 anni, dato che mi riferisco a coloro che, scoprendo magari casualmente e spesso in età non esattamente verdissima, le morbidezze Citroniche, sono protagonisti di un irrefrenabile entusiasmo iniziale che va però a scemare, come la classica cottarella dei quattordicenni, altrettanto velocemente.

In politica si definirebbero elementi senza un adeguato background culturale: senza solide basi, le idro non perdono.

DR. JEKYLL & MR. HYDE

Coloro che si mettono al volante monorazza per il giretto domenicale o per la comunione del cuginetto, mentre nella quotidianità si arrabattano magari su una più funzionale (per loro) Grande Punto.

Rarissimi i casi in cui la personalità estrosa debordi su quella impiegatizia, numerosissimi invece i percorsi contrari, che portano alla fine al completo soffocamento di quella bizzarria estemporanea.

TENGO FAMIGLIA "A"

Mutuo, figli già presenti o in arrivo o in espansione, crisi economica, imprevisti di salute, perdita del lavoro e simili sciagure, possono tristemente portare alla rinuncia di una passione che richiede tempo, soldi e impegno costante.

Di fronte a queste situazioni, anche un super Citro-talebano si inchina e lascia strada a chi è vittima delle avversità.

TENGO FAMIGLIA "B"

Sono invece quelli che "E' ora di diventare adulti": senza al-



cuna preoccupazione economica, anzi, spesso in solide posizioni sociali, ritengono ad un certo punto (di solito la molla principale è l'arrivo di un pargolo) che l'ora dei giochi sia finita e che una persona responsabile debba smetterla di trafficare con vecchie carcasse ondulanti, per dedicarsi a passatempi più consoni e più seri, magari il golf o una collezione di Rolex.

Il tutto finisce solitamente con l'acquisto del SUV più mostruosamente volgare che il mercato sia in grado di propinare.

TENGO FAMIGLIA "C"

Ovvero... si salvi chi può! Elementi che, vittime della diffusissima campagna terroristica orchestrata dalle Case automobilistiche, non si sentono ormai più sicuri a percorrere nemmeno cinque metri senza essere circondati da airbag, barre di titanio, sensori anti sonno, sirene segnala curve, telecamere per angoli morti, scudi spaziali, guardie del corpo e torretta con mi-



fragliatrice.

La vecchia idro diventa ai loro occhi una pericolosissima trap-pola mortale ambulante, una bomba a mano pronta per essere innescata, una serial killer pronta a falciare e a far falciare famiglie intere.

Anche il più mite e accessibilissimo Raduno del paese limitrofo si trasforma in una "mission impossibile" da "behind the enemy lines" e, alla fine, l'arma di sterminio di massa viene ceduta a qualche incosciente, sicuramente appassionato anche di parapendio, paracadutismo, alpinismo estremo o simili attività che hanno in spregio il rischio della vita.

IL CARRO ATTREZZI NO!

La delicatezza e la complessità delle nostre amate implica una manutenzione scrupolosa del mezzo e, a volte, nemmeno essa è sufficiente per evitare qualche imprevisto.

I meno esperti e i meno tenaci mollano la presa dopo un paio di recuperi degli addetti ACI, restando convinti che i suddetti lavorino solo grazie alle Citroën del 20° secolo ancora presenti sulle strade, ignorando i fior fior di moderne ultra elettroniche, stipate a iosa nei depositi.

ANCORA UNA PISCIATINA ?!

Bisogna ammetterlo, il sogno di una idro che non lasci sotto di sé alcuna traccia liquida, è quasi una chimera.

Chi non si rassegna a questo ineluttabile destino, magari dopo aver saltato un paio di Raduni, scoprendo alla domenica mattina una certa incontinenza verdastra della sua vettura francese, finisce col virare verso 127 o 500 (FIAT), ovvero ciò che di meccanicamente più semplice sia mai stato realizzato e, soprattutto, con un solo tipo di olio da

rabboccare ogni tanto.

GLI ANNOIATI

Anch'essi dotati di ottimi mezzi economici, provano nel giro di due/tre anni tutta la produzione Citroën dal 1930 ai giorni nostri, cambiando modello ogni sei giorni.

Stanchissimi e provati da questa folle maratona di compra e vendi, dichiarano ad un certo punto che non hanno più stimoli e si dedicano, dopo un paio di giorni di meritata pausa, a spolpare vorticosamente il catalogo di un altro Marchio, sperando che l'industria automobilistica abbia riserve storiche sufficienti per accompagnarli fino all'invalidazione della patente per sopraggiunta vecchiaia.

GLI EXTRAMODERNISTI

Ti chiedi cosa possa mai essere successo in quel breve periodo della loro vita in cui si sono appassionati ad una Citroën d'epoca, dato che, a sentir loro, tutto ciò che è moderno è infinitamente migliore di ciò che l'ha preceduto.

Così, al Diravi è tutto sommato superiore un qualunque servosterzino del ventunesimo secolo, i sedili di marmo attuali indiscutibilmente ben più ergonomici e funzionali dei celeberrimi salotti anni '70/'80, l'idrorisveglio all'accensione è considerato un'inutile ed anacronistica perdita di tempo e, udite udite, perfino i semplici molloni, purché appena usciti dalle omologate e tristi produzioni di scala, non fanno certo rimpiangere le idropneumatiche!

I SUPERPENTITI

In pratica necessitano di un vero programma di protezione testimoni, con cambio di identità e scorta al seguito, da tanto

riescono ad accanirsi contro la vecchia passione, roba che Buscetta e Mannoia sono a confronto dei dilettanti.

Incredibilmente, riuniscono in una perversa disarmonia tutte le caratteristiche delle categorie sopracitate, eccetto la "Tengo famiglia A", ovvero l'unica che abbia piena dignità e legittimazione, risultando appena appena meno psicopatici dei serial killer.

Logorroici fino all'inverosimile, se stuzzicati sull'argomento non hanno pace finché non sono riusciti a snocciolare dal primo all'ultimo dei negativi luoghi comuni sulle Old Citroën, che hanno naturalmente vorticosamente venduto e comprato in ogni loro configurazione in tempi brevissimi, girano con SUV mostruosamente volgari stracolmi di accorgimenti sulla sicurezza, il posto nel garage d'epoca l'hanno ora riservato ad una FIAT 500 o simili vetture dalla meccanica ultrasemplificata, giocano a golf, hanno una collezione di Rolex, tengono ovviamente famiglia con coppia di figli maschio/femmina, risultano grigi ed abitudinari, ogni tanto hanno un brevissimo ritorno di fiamma Citronico di una sola ed intensissima giornata, al termine della quale acuiscono tutti i più gravi sintomi della loro difforme psicopatologia da pentimento.

Dopo questa galleria degli orrori, posso concludere solo augurandovi di non imbattervi mai in un terribile SUPERPENTITO... a meno che anche in voi non stia inconsciamente germogliando qualche erbaccia a cui una simile influenza possa attecchire. Ma, così fosse, probabilmente non avreste fra le mani questa copia di SpacXzio: per ora siete salvi!



C6: ALCUNE RIFLESSIONI ED UNA DOMANDA (SENZA RISPOSTA)

Di Mario Siccardi Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Cernobbio, ottobre 2005.

Sì, sono già passati quasi otto anni dalla magica "Soirée L-DéeSse" tenutasi nella stupenda cornice di Villa Erba.

Quella serata, nata per celebrare il cinquantesimo della DS, fu anche teatro di presentazione della C6, l'ammiraglia Citroën per il nuovo millennio.

Purtroppo, da dicembre 2012, la C6 non è più prodotta e da gennaio 2013 è sparita dai listini di vendita.

Era attesa dal 2001, ovvero da quando venne tolta di produzione la XM.

Nel 2000 fu presentata la C5, la quale però nell'albero genealogico del Doppio Chevron discendeva da GS/A, BX e poi Xantia rientrando quindi, per quanto ingigantita nelle dimensioni rispetto alle sue antenate, nel novero delle medie.

In quell'ottobre di otto anni fa di lei sapevo ancora poco.

Sapevo che il prototipo "Lignage" del 1999 aveva fatto da musa ispiratrice e speravo che la nuova C6 fosse di quanto più simile, anzi di più: speravo in un fedele ricalco.

Il prototipo "Lignage" mi aveva subito conquistato e... come sarebbe potuto essere altrimenti!

La nuova ammiraglia avrebbe riproposto, opportunamente aggiornate, le proporzioni, la linea e gli interni dell'adorata CX.

A far ben sperare e a rendere gli animi lieti, Lignage sfoggiava una carrozzeria due volumi a siluro squisitamente Citroën, un lunotto concavo, un quadro strumenti racchiuso in una nuova splendida "lunule", un contesto abitativo ampio e luminoso e,

manco a dirlo, sofisticate idro di ultimissima generazione.

Cosa pretendere di più?

Una sola cosa: la produzione in serie.

Nel 1999, con la XM agli sgoccioli, ero convinto che l'attesa sarebbe stata breve, un anno o due.

D'altronde dal 1934, anno di presentazione della Traction Avant, non era mai capitato un periodo "buio" con il segmento "top" privo di rappresentanza.

Addirittura il passaggio di consegne tra TA e DS, tra DS e CX e in ultimo tra CX ed XM era stato asservito da periodi più o meno lunghi di "sovrapposizione", ovvero alcuni mesi (se non qualche anno) con entrambi i modelli disponibili in concessionaria.

Così non fu per il passaggio XM-C6.

Cinque lunghi anni di attesa misero a dura prova la pazienza dei Citroënisti potenziali acquirenti le cui fila erano già state assottigliate anni prima dalle note e poco felici vicende tecniche della XM di prima gestazione.

Ma quel giorno a Villa Erba queste riflessioni passarono in secondo piano per lasciare spazio alla curiosità dell'evento.

Le C6 disseminate nel parco della villa erano abbastanza simili a quell'ormai non freschissimo prototipo, anche se purtroppo l'arredamento interno era ben più banale.

Però l'aspetto complessivo era decisamente Citroën, assoluta-

mente CX-Like e quindi pienamente convincente.

Alla sera, nel teatro gremito di appassionati, venne proiettato uno stupefacente spot che la vedeva protagonista assoluta.

Durante la proiezione, qualcuno si commosse per il ritorno di una vera ammiraglia Citroën senza se e senza ma ed io, ebbene sì, ero tra coloro con gli occhi umidi.

In quel momento ero sicuro che quel filmato sarebbe stato presto trasmesso nelle case di milioni di famiglie, che finalmente una nuova Citroën al top di gamma avrebbe sbaragliato la concorrenza delle anonime e ordinarie tedesche e che quella sarebbe stata la rivincita.

La rivincita della Casa, certo, ma anche un po' la mia personale nel confronto con gli "altri". Ne ero certo.

Non è andata così.

Non sono in grado di analizzarne il motivo e forse oggi neppure mi interessa.

Lascio ad altri questo compito ingrato e con modestia, su questo terreno, mi faccio da parte.





C6? NON +!

Di Francesco Marigo

Nel mese di Dicembre dell'anno 2012 è venuta a mancare Citroën C6, scomparsa dopo lunga agonia.

Ne dà il triste annuncio la "mamma" Citroën.

Partecipano al dolore i collezionisti dei modelli della Casa d'oltralpe e gli appassionati tutti.

Finalmente PSA ha staccato la spina.

"Finalmente" nel senso di "alla fine", anche se, forse, era proprio ora.

Da tempo i risultati di vendita non erano nemmeno più disastrosi; semplicemente non

c'erano.

Si può tranquillamente affermare che per un buon periodo nel mercato europeo, ed in particolar modo in quello italiano, la C6 sia stata presente... "in tracce".

Un risultato abbastanza umiliante per una Casa che per molti decenni ha fatto scuola ai concorrenti produttori di grandi berline, primeggiando in raffinatezza delle soluzioni tecniche ma anche in classe ed eleganza.

Quando la incroci per strada o, già più frequentemente, ai Raduni, prima di tutto la noti.

Poi la osservi e la analizzi, e ti chiedi perché un oggetto del genere sia così raro da incontrare.

Riconosci subito che, in effetti, avere un duemilasette o un tremila equivale, al giorno d'oggi, a girare con una macchina fluorescente con tanto di freccia luminosa intermittente per gli spioni del Fisco.

Ma poi volti appena lo sguardo e cominci a contare tutti quei vagoni tedeschi dalle dimensioni più o meno pachidermiche.

E ti solleva il morale vedere che c'è ancora chi si può permettere macchine del genere in barba a tassazione ed accertamenti.

Allora pensi che sia la particolare linea della C6 a non aver incontrato il gusto della clientela definita dagli anglofoni





"target" (cioè chi compra il determinato prodotto).

Sulle preferenze personali, in particolar modo in campo estetico, nessuno può mettere bocca.

Lo avevano già capito i latini: de gustibus non disputandum est.

Eppure, in cuor tuo, non riesci proprio a capire come quella silhouette non abbia fatto breccia nel cuore degli europei.

È così simile alla CX che negli anni settanta ti ha fatto sognare, ti ha cullato nei lunghi viaggi e che adesso sfoggi con ritrovato orgoglio ai Raduni del Club ad essa dedicato.

Così elegante e sinuosa; da ferma come in movimento.

La vedi affrontare con impressionante souplesse le strade italiane, così generose ad alternare dissuasori di due ruote (le voragini mai riparate, che si rivelano anti-ciclisti e anti-motociclisti) a dissuasori di velocità (i famosi dossi, amici dei pedoni e nemici delle sospensioni).

Ti sembra impossibile che sia sospesa su primitivi molloni.

Ed infatti ritrovi le care e sperimentate idropneumatiche, sebbene controllate da una serie infinita di diavolerie elettroniche. Non c'è niente da fare: è la macchina perfetta!

Anzi, è la Citroën perfetta!

Rispettosa del passato, ricca di richiami alle sue gloriose antenate, in particolar modo CX ed XM, ma al contempo fedele allo spirito più genuino di Citroën: raffinatezza tecnica data da soluzioni ancora all'avanguardia e comfort eccellente, garantito dalle sospensioni idropneumatiche.

Ti chiedi che cosa abbia in meno rispetto a CX ma anche ad XM e all'anziana DS.

Di sicuro non l'affidabilità: gli esemplari circolanti sono così po-

chi che nessuno si cimenterebbe in improbabili statistiche o sentenze.

Certo è che sembrano irraggiungibili i livelli di inaffidabilità di alcune prime XM o delle primissime DS.

Queste ultime, a tal proposito, si narra fossero non tanto delle dee quanto piuttosto delle isteriche mortali, forse relazionando il continuo bisogno di cure ed attenzioni e l'inclinazione a dare problemi con le abbondanti perdite di liquido rossoastro che si verificavano con cadenza quasi mensile.

A proposito di XM, invece, sembra che ad alcune uscisse la sospensione dal cofano motore (vedi SpaCXzio numero 14).

Problemini da niente...

L'insuccesso commerciale di questa grossa berlina sembra essere legato da una parte alla storia travagliata del modello, dall'altra alla metamorfosi della Casa che lo produce.

Il tutto nacque nel lontano 1999 quando al salone dell'auto di Ginevra fu presentato il prototipo C6 Lignage.

Esso rappresentava la sostituta della XM, in listino da dieci anni tondi.

Solitamente dopo la presentazione del prototipo uno si aspetta che esca la vettura di serie, che, nel caso specifico, sembrava anche ben delineata nel dettaglio.

Ciò successe, ma dopo ben sei anni.

La presentazione ufficiale ebbe luogo proprio allo stesso salone dell'auto di Ginevra, nell'anno 2005.

Il potenziale cliente arrivò al 2005 con un pizzico di angoscia, chiedendosi il motivo di tali ritardi e giudicando con forti preconcetti il prodotto.

D'altra parte dopo il 1999 si era

creata una grossa attesa, e sembrava che la C6 dovesse uscire a breve.

Si posticipava la data del debutto fino a far sospettare che si trattasse di un grosso bluff che si sarebbe concluso con un nulla di fatto.

E l'esperienza contestuale, in Italia, della Lancia Thesis non lasciava presagire nulla di buono...

Quando, nel 2001, fu tolta dal listino la XM quasi tutti avevano già perso le speranze e si erano rivolti ad altre Case costruttrici.

Nel 2005, appunto, il colpo di teatro: dalle ceneri (ormai volatilizzate) della XM nacque finalmente la C6.

Molti non ci credettero finché non la videro dal vivo!

Un ottimo inizio, non c'è che dire.

Dati i fasti del passato la nuova auto creò subito grande interesse nel pubblico.

E così una folla di curiosi e di appassionati si diede un gran daffare per cercare somiglianze con modelli del passato.

Esattamente come succede sempre quando nasce un bambino.

Non era difficile ritrovare degli elementi stilistici tipici della antenata CX: il lunotto concavo e il bauletto portabagagli erano un chiaro omaggio alla progenitrice, come pure il tetto piuttosto basso e la linea dei finestrini.

Della più anziana DS veniva ripresa la mancanza delle cornici dei finestrini.

Per il resto era un'auto nuova, con stilemi tipici del corso stilistico inaugurato dalla C4 del 2004.

Curiosando su internet e spulciando varie riviste del settore emergevano commenti più che lusinghieri nei confronti della berlina.

Ottimo comfort, sorprendente



SPACXZIO

dotazione di serie e a pagamento (poltrone posteriori regolabili elettricamente, head-up display, sistema di attenuazione dell'urto con un pedone), buoni propulsori, linea soggettiva.

Le critiche, limitatamente al prodotto in sé, andavano a parte della componentistica, giudicata sottotono in relazione al segmento in cui si collocava la vettura.

Ma poi alcuni giornalisti e presentatori, per lo più di origine anglosassone, si soffermavano su un problema molto importante per chi deve acquistare un bene così oneroso: la tenuta del valore e la rivendibilità dell'usato.

Rivedendo scene già vissute parlando di altre grandi berline non tedesche come la grossa Alfa 166 si sottolineava il fatto che, già appena immatricolata, la macchina avrebbe perso gran parte del proprio valore; e si metteva in guardia il potenzia-

le acquirente sulla quasi impossibilità di disfarsi del mezzo, specialmente allo scopo di ricavarne un profitto.

Una pubblicità particolarmente negativa al giorno d'oggi, in un mercato dominato dall'immagine dell'oggetto più che dalle qualità del prodotto in sé.

Lo sanno bene i colossi dell'elettronica di consumo e, rimanendo in campo automobilistico, i Marchi che si fregiano dell'etichetta "premium".

A questo punto diventano incredibilmente fondamentali le operazioni di marketing, responsabili della creazione dell'immagine stessa del prodotto.

Campo in cui la vecchia Citroën che ci piace ricordare, ancora una volta, primeggiava.

Per quanto riguarda la C6 sembra ci sia stata un po' di esitazione, dando l'impressione, appena percettibile ma ben chia-

ra, di dichiararsi non all'altezza di competere con i concorrenti. A tal proposito ricordo con un sorriso il test effettuato dal programma "Fifth Gear", in cui il presentatore esordiva dicendo: "...secondo Citroën il 75% di voi non vuole quest'auto perché siete felici nelle vostre Bmw, Mercedes o Audi.

Il restante 25%, sempre secondo Citroën, perché siete felici nelle vostre Jaguar, Volvo o Saab.

Resta approssimativamente lo 0% che comprerà questa: la nuova Citroën C6".

Seguiva la prova di ciò che l'ascoltatore... si sarebbe perso.

Si trattava di un programma inglese, e presumo che il Regno Unito non sia mai stato il terreno di vendite principale di Citroën.

Tuttavia l'ultimo ICCCR svolto nel 2012 proprio in Inghilterra, ad Harrogate per la precisione, ha ricordato ai fedeli del Marchio che anche i cugini d'oltremarica non sono immuni





dal fascino dei prodotti del Double Chevron.

Infatti, anche il popolarissimo programma, sempre inglese, "Top Gear" dedicò un proprio servizio all'ammiraglia Citroën.

E questa trasmissione, come ben sanno i più giovani, non rimane certo confinata nel Regno Unito, ma viene vista in tutto il mondo da milioni di spettatori.

In tale test la sorpresa: al contrario di molti suoi colleghi che persistevano in un continuo accostamento della nuova nata alla antenata DS il vulcanico Jeremy Clarkson spendeva una considerevole manciata di minuti per presentare la vera progenitrice della C6: la CX.

Per il confronto scelse una Prestige su serie 2, che certamente non sfigurava a fianco della neonata ammiraglia.

E per finire la prova decise di dimostrare l'efficacia e la straordinarietà delle magiche sospen-

sioni idrattive.

Non riproduse scherzosamente il celebre attentato al generale De Gaulle, salvato dalle doti della DS su cui viaggiava, come fece Fifth Gear, ma inscenò una sfida con la concorrente Bmw serie 5, tra le più vendute in Europa, a filmare una corsa di cavalli correndo a bordo pista; esattamente come faceva in passato, ancora una volta, la DS.

Il risultato delle riprese era sbalorditivo, facendo risultare la berlina tedesca in notevole inferiorità; per lo meno dal punto di vista del comfort.

Sebbene la C6 uscisse sempre a testa alta da prove e confronti i risultati di vendita rimasero sempre molto, molto modesti.

Quale è stata la condanna della C6?

Probabilmente solo il fatto di

essere Citroën.

Perché Citroën agli occhi dei più non è più una Casa che costruisce automobili diverse dalle altre e con caratteristiche peculiari.

Perché Citroën è stata la prima a sembrare confusa sull'identità della vettura e sul marketing inerente alla stessa, oltre a sembrare scettica su potenzialità e doti del modello.

Le due questioni ai miei occhi si intrecciano e si autoalimentano, in un vortice crescente di omologazione e "normalità".

Da una parte la grossa maggioranza degli utenti del segmento "E" è stata convinta del fatto che l'esclusività sia acquistare automobili concettualmente antiche (trazione posteriore, tre volumi ben distinti...) sebbene molto avanzate tecnologicamente, e guidare un'auto fotocopia (in bianco e nero) di moltissime altre.



SPACXZIO

Potere del marketing.

Dall'altra parte Citroën non mi è sembrata convincente e disponibile nei confronti dei suoi potenziali clienti.

Esattamente come succede con i ricambi e l'assistenza dei modelli più anziani.

Infatti, se anche si fosse stati ipotizzati dal buon Clarkson di cui sopra e ci si fosse recati dal rivenditore di zona, l'acquisto del bene non sarebbe stato semplice.

Innanzitutto non era possibile provarla.

E nemmeno vederla dal vivo.

Questo per un bel po', dopo la presentazione.

Infatti, voci narrano che gli esemplari per i Concessionari fossero un numero esiguo, e che gli stessi abbiano compiuto molti chilometri tra un Autosalone e l'altro per accontentare i testardi che prenotavano una prova.

Tuttavia, accaparrarsi il test in questione non era molto semplice: bisognava superare la riluttanza del venditore il quale, forse terrorizzato dalla prospettiva di vedersi in officina un esemplare del genere, dirottava con insistenza verso altri prodotti.

Ad esempio la C5, nemmeno lei particolarmente amata, ma almeno più conosciuta.

A questi "problemi tecnici", che negli anni si sono parzialmente attenuati, almeno nella zona in cui vivo, si aggiunge quello che definirei un cambiamento della filosofia della Casa Madre.

Alcuni lo reputano un voltafaccia.

Si tratta della mutazione dell'immagine ('sto benedetto marketing) che Citroën vuole dare di sé.

Una mutazione iniziata con la seconda generazione di C5

(2008) e che vede la sua massima espressione nella gamma DS.

Per la C5, che di nuovo diventa l'alto di gamma di Citroën, giocandosela stavolta con la sorella DS5, parla lo slogan dello spot andato in onda nel 2010: "Unmistakeably german.

Made in France"

(Inconfondibilmente tedesca.

Prodotta in Francia).

Della serie: se non puoi batterli diventa come loro.

Ma il massimo è arrivato con la gamma DS.

La controllata di Peugeot è riuscita nell'impresa di creare una serie di auto di cui nessuno sentiva la mancanza, sfruttando un nome glorioso del passato per fargare carrozzoni dalla dubbia riuscita estetica che nulla hanno a che vedere con i progetti e i valori di fondo rappresentati dalla sigla che campeggia sul loro





cofano.

Non sono eleganti, non hanno classe; hanno pressoché la totalità della meccanica in comune con le cugine Peugeot riprendendo lo schema tecnico che si vede in quasi tutte le automobili. E, soprattutto, sono rigide!

Nei test delle riviste si parla di vetture dalle sospensioni dure.

Ora, se si toglie ad una DS, ma anche al resto delle Citroën, la morbidezza delle sospensioni, si tolga anche il marchio sul cofano.

Non ha più senso.

A questo punto non sembra così inconcepibile il flop della C6; un'auto che, Citroën fino in fondo, non si riconosce più nell'immagine di Marca.

Nel numero diciassette di SpacXzio salutai le vetture che uscirono dai listini nel corso del 2010.

Oggi saluto la C6, la quale non muore da sola.

Con lei finisce definitivamente la presenza di Citroën nel segmento "E".

Dopo vecchie glorie come Trac-tion Avant, DS, CX, XM.

Con lei finisce la presenza dell'intera Francia nel segmento "E".

Con Renault che persevera, senza grossi riscontri da parte dei connazionali, rimarchiando una Samsung.

Con lei (nello stesso anno) giunge la notizia della chiusura dello stabilimento PSA di Aulnay-sous-Bois, nato in previsione della produzione della CX.

Con lei termina l'alternativa di classe alle fredde berline germaniche.

In buona compagnia della nostra italica Lancia, che, se possibile, affronta una sorte forse peggiore.

Il tutto sotto un pesante silenzio.

PRESENTIMENTO

Di Maurizio Venturino

Una bella mattina di aprile dello scorso anno, l'ingegner Jean Dupont, nel suo ufficio di Direttore Generale che gli consentiva di vedere in lontananza la sagoma della Torre Eiffel, stava esaminando alcuni tabulati appena usciti dalla stampante sempre accesa del suo computer.

L'azienda automobilistica che dirigeva godeva all'epoca di un ottimo stato di salute.

Le vendite erano in forte aumento in tutto il mondo grazie al recente rinnovamento della gamma.

I nuovi modelli avevano avuto un successo tale che gli acquirenti dovevano attendere svariati mesi prima di poterne entrare in possesso.

Dupont stava attentamente passando in rassegna il tabulato delle vendite, suddiviso per aree geografiche.

Mentre il dito scorreva sui nomi e sui numeri la sua espressione si faceva sempre più radiosa.

Persino il mercato cinese era in espansione: si stava dimostrando alla fine vantaggioso aver studiato dei modelli ad hoc, pur investendo capitali non indifferenti.

Improvvisamente l'indice del Direttore Generale si fermò su una riga e sul nome di una località: Padova (Italy).

Unica in tutto il mondo la filiale di Padova era in controtendenza.

Le vendite erano pressoché pari a zero, i nuovi modelli giacevano invenduti e le Concessionarie limitrofe attingevano da quegli stock per ridurre i

tempi di attesa ai loro clienti.

Il Dottor Dupont convocò il Dottor Pierre Belmondo, laureato negli Stati Uniti, profondo conoscitore del mercato europeo.

"Anch'io ho notato l'anomalia di Padova", disse Belmondo.

E, continuando:

"Ne ho preso nota per ritirare al più presto la concessione ed affidarla ad altri".

"Non basta, - rispose Dupont - voglio che lei si rechi immediatamente a Padova e studi da vicino il fenomeno.

Le risultanze potrebbero essere utili per non compiere in altre parti del mondo i medesimi errori.

Inoltre, se non sbaglio, i suoi nonni erano veronesi, penso che lei abbia masticato un po' d'italiano, quindi si troverà benissimo".

"Sì, in effetti, ancora oggi, nei momenti di intimità, con mia moglie parlo la lingua di Dante, ed i miei figli li rimprovero sempre in italiano.

Tanto per mantenere l'allenamento!".

"Benissimo.

Partirà al più presto.

E' impossibile che le nostre belle, funzionali, moderne comode e sicure autovetture in quella zona non abbiano mercato.

Potrebbe essere dovuto ad un complotto della concorrenza.

Appena possibile mi mandi una relazione via posta elettronica.

Ammessi che possa trovare un computer in una zona i cui abitanti rifiutano il progresso".

Il giorno seguente, sebbene fosse sabato, il Dottor Belmondo era all'aeroporto Catullo di Verona.



SPACXZIO



se produttrici un bel gruzzolo di quattrini perché gli utenti sono obbligati a servirsi dell'assistenza ufficiale in quanto i pochi meccanici generalisti sopravvissuti non hanno le dotazioni elettroniche necessarie per capire qualche cosa in mezzo a quel groviglio di microcips?

Pur sapendo che al sabato il Dottor Dupont non desiderava essere disturbato per nessun motivo, la coincidenza era troppo importante per non avvertirlo.

I deludenti dati di vendite in quella zona potevano essere messi in relazione col fatto che lì era presente un manipolo di eccentrici che non si piegavano al volere del mercato e del governo?

Ma non era stata approvata anche in Italia la legge per cui tutte le auto superiori ai cinque anni se Diesel e tre se a benzina, andavano rottamate?

Chiese delucidazioni all'autista. Questi gli confermò che, in realtà, la legge era stata approvata, ma siccome gli italiani sono maestri nel salvare capra e cavoli, si era trovata la scappatoia per cui, se uno era iscritto ad un Club, la sua vettura sarebbe stata graziata.

E nella zona ne esisteva uno, piccolo, ma molto combattivo.

Avuta questa notizia il Dottor Belmodo decise che, pur rischiando una lavata di capo, avrebbe avvertito il suo superiore.

"Se le cose stanno così domani lei sarà a Monselice.

Voglio sapere quanto possono essere pericolosi quei pazzi, tramite i nostri Ministeri prenderemo i provvedimenti del caso.

Faremo in modo che le loro vetture vengano distrutte, per noi contano solo i modelli che han-

Pensava di passare all'azione il lunedì successivo. Aveva dunque circa trentasei ore che avrebbe sfruttato visitando le località nei dintorni di Padova. I colli Euganei, Arquà Petrarca e la zona termale di Abano e Montegrotto. Magari ci poteva scappare un'avventura con una tedesca... Mentre era nel taxi che lo stava portando verso l'Hotel Sheraton di Padova, lanciò distrattamente un'occhiata al giornale locale appoggiato sul sedile ed ebbe

un sobbalzo. Il giorno successivo, in una cittadina a pochi chilometri dal capoluogo, si sarebbe tenuto un Raduno di vecchi modelli della sua Casa automobilistica. Ma come, nel 2023 c'è gente che si fida a viaggiare con veicoli di oltre cinquant'anni? Senza air-bag, ABS, ESP, e tutte quelle moderne diavolerie elettroniche che, una volta guastate, costringono l'automobilista ad un lungo fermo macchina perché nessuno è in grado di ripararle? E portano nelle casse delle Ca-



no meno di un lustro, la storia va avanti non indietro!".

Così la mattina dopo, di buon ora, il Dottor Belmodo era a Monselice, luogo del Raduno, defilato sotto i portici.

Lo spettacolo cui assistette era impensabile: centinaia di vecchie auto, nelle loro livree originali, o perfettamente restaurate, incedevano eleganti, maestose, silenziose, quasi sollevate da terra, prendendo ordinatamente posto ai lati della piazza.

Non aveva mai visto nulla di simile in nessun paese al mondo, tuttavia, per il supremo interesse dell'economia, estrasse da sotto l'impermeabile una mazza da muratore cominciando a menar fendenti a destra e a manca.

Mi sveglia di soprassalto tutto sudato: è stato solo un brutto sogno.

Per fortuna la realtà è ben diversa.

I collezionisti rappresentano la memoria storica delle Case automobilistiche e per questo sono da esse coccolati e vezzeggiati. Infatti hanno agevolazioni e sconti su veicoli nuovi (mai lasciarsi sfuggire un vecchio cliente), non trovano difficoltà nel reperire i ricambi che, in certi casi, vengono addirittura rimessi in produzione (mai eliminare un pezzo di storia).

I Marchi più prestigiosi hanno addirittura approntato degli specifici atelier per curarne il restauro.

Vengono sfruttate vetture d'epoca nei depliant pubblicitari per rimarcare la continuità tra vecchi e nuovi modelli.

Sì...

E' stato solo un sogno!

SAXO: SEDICI ANNI DI "BUONI E LEALI SERVIZI"

Di Maurizio Baiocchi Segretario Aggiunto SM Club Italia

Correva l'anno 1996.

Quando fu il momento di sostituire la "gloriosa" AX 11TRE del 1989, inno alla leggerezza (ed ai materiali plastici...), venne naturale, data anche la fedeltà di Marca, pensare alla sua erede Saxo, appena presentata al Salone di Ginevra di quell'anno, pur se inizialmente solo in versione tre porte.

Il nome del modello, composto e non più una semplice sigla, conteneva tuttavia il suffisso della sua progenitrice e la "X", tipica delle denominazioni Citroën dalla CX in poi, prima dell'avvento dell'era delle "C". Lo stile, equilibrato pur senza slanci arditi (come in altri modelli degli anni morigerati dell'"era-Calvet"), ricollegava il nuovo modello alla precedente AX e con un frontale che richiamava il family-feeling di altri modelli Citroën dell'epoca (ZX, Xantia).

Del resto, i vincoli di budget e progettuali (telaio e base meccanica di provenienza Peugeot

106, a sua volta derivato dalla... AX), non consentivano alla Casa grandi innovazioni (se non il servosterzo elettroidraulico e mantenendo piccole finenze, come il retrotreno a bracci tirati e barre di torsione, quando i modelli attuali hanno il più semplice ponte a ruote interconnesse), avendo come obiettivo di mantenere la propria quota di mercato nell'affollato segmento delle "piccole", tra Punto, Fiesta, Clio, ecc..

Comunque, le sue qualità la nuova piccola Citroën le aveva: una gamma motori piuttosto ampia (1.1, 1.4, 1.6, a cui ne seguirono diversi altri tra cui il diesel 1.5), un livello di finitura e qualità costruttiva molto migliori rispetto alla sua progenitrice, una dotazione di accessori (tra cui il servosterzo ed il condizionatore) e di dispositivi di sicurezza (barre antintrusione alle portiere, cinture regolabili con pretensionatore, airbag, ABS, ecc.) fino allora ben poco diffusi nel segmento, ed il proverbiale confort e tenuta di strada di tutti





SPACXZIO



i modelli del Double Chevron. In effetti, la Saxo ebbe una buona diffusione durante i sette anni di produzione (1996-2003), con 1.653.514 esemplari costruiti.

Per le necessità familiari si ritenne opportuno attendere la prevista versione a 5 porte, sicuramente molto più pratica, lanciata in occasione del Salone di Parigi ad ottobre di quell'anno. Le dimensioni compatte (lunghezza circa 3,72 x 1,60 di larghezza) la rendevano molto adatta al traffico cittadino, e cosa non da poco, consentivano di farla stare in garage insieme all'allora Xantia.

Tra i motori disponibili, tutti ad iniezione, si valutò che i 75 cavalli del 1.4 (15 in più del 1.1), potevano consentire un migliore uso extra-urbano e di supplire al maggior peso rispetto al modello che andava a sostituire (pur rimanendo la Saxo un'auto piuttosto leggera - intorno ai 950 kg. - rispetto alle auto cittadine

attuali).

E così, il 3 ottobre 1996 fu passato l'ordine per una nuova Saxo 1.4 VSX 5 porte, dotata di diversi optional quali: ABS, autoradio, fendinebbia e retrovisori elettrici, che la rendevano davvero ben dotata come una piccola ammiraglia.

Tra i colori disponibili, lasciando stare i "seriosi" neri, grigi e blu, fu scelto il nuovo "Kronos", una sorta di rame metallizzato, che la rendeva piuttosto allegra e "solare".

Il prezzo complessivo ammontò a Lire 25.300.000, al netto di uno sconto senza permuta, non poco per una cittadina, ma essendo un modello nuovo non era ancora "svenduta" e le campagne-rottamazione, con le relative promozioni, non erano ancora state avviate.

L'AX fu tenuta ancora qualche mese, in "affiancamento", per necessità temporanee, e poi venduta privatamente con un

discreto realizzo, quando aveva raggiunto i 73.000 km.

Il nuovo acquisto arrivò in tempi brevi e fu ritirato il 15 novembre 1996.

A pensarci, fu anche l'ultimo acquisto di un'auto del decennio, del secolo e del millennio...

Iniziò subito il periodo di "rodaggio" e di uso normale, prevalentemente in città e dintorni, con qualche occasionale viaggio in autostrada a medio raggio.

Sin dai primi tempi, si rilevarono i pregi e i difetti del modello.

Tra le "virtù": confortevole e silenziosa, buona abitabilità, agile e maneggevole nel traffico, frenata sicura (dato anche l'ABS), consumo abbastanza contenuto (intorno ai 12-14 km/l., pur variabile dalle condizioni d'uso e da chi la guida), bagagliaio piuttosto capiente e versatile (280 dmc., più che sufficienti per il rifornimento mensile al supermercato).



Invece, tra i difetti è da rilevare: posizione di guida "bassa" con volante fisso non regolabile (pur se poi ci si abitua anche se si è alti), e il motore con poco "spunto" date anche le marce piuttosto lunghe, il che non la rende certo un fulmine di guerra.

In proporzione, si ha una risposta migliore una volta lanciata alle velocità autostradali.

Dal punto di vista meccanico, nel tempo si è rivelata una vettura piuttosto affidabile, senza guasti bloccanti, salvo alcune "noie": un problema iniziale al servosterzo elettroidraulico che si "impuntava" al ritorno in manovra (poi risolto in garanzia), una rottura al motorino d'avviamento, qualche accessorio che nel tempo ha smesso di funzionare (ricircolo d'aria elettrico, ventilatore climatizzazione), e poco altro, con la normale manutenzione periodica (olio, filtri, ricariche aria condizionata, ecc.) e, in tempi recenti, la sostit-

uzione della cinghia di distribuzione.

Nell'uso abituale, si è molto apprezzato, grazie anche all'iniezione multipoint, l'avvio sempre immediato anche d'inverno e la sua regolarità di funzionamento, anche sui brevi percorsi urbani, quando l'AX a carburatore era piuttosto recalcitrante finché non andava in temperatura.

Negli anni, l'uso è stato prevalentemente da seconda auto, guidata dai vari familiari per i diversi fabbisogni quotidiani, con chilometraggio medio ormai piuttosto basso (meno di 1.500 km. all'anno), ma la Saxo assolve ancora egregiamente i suoi compiti di "vettura di servizio", molto più adatta e pratica in città rispetto ad altre vetture disponibili.

E, pur se oramai è un'auto di tre generazioni fa, per molti aspetti (dotazioni attuali di sicurezza, ergonomia, qualità) non essendo più al passo con i

tempi, mentre per altri (prestazioni, consumo medio, peso ridotto) rimane pari se non migliore ai modelli più recenti di auto cittadine di molto cresciute in dimensioni e massa ma con prestazioni inversamente proporzionali.

All'orizzonte – dati anche i tempi attuali – non vi è ancora la necessità della sua sostituzione.

Dopo sedici anni di "buoni e leali servizi" e soli 89.000 km. all'attivo, la nostra Saxo è sempre in buone condizioni ed ha ancora diversi anni di carriera davanti a sé, almeno finché le normative antinquinamento consentiranno di usarla (pur se era già Euro 2).

Vorrà dire che, se raggiungerà il traguardo dei vent'anni, potrà assurgere al rango di veicolo d'interesse storico, e richiedere l'apposito attestato ASI di datazione e storicità, e cominciare così una nuova vita.





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.