

Anno X

SPACXZIO

Numero 18

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 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 18

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:
A.A.V.S.
Azzena R.
Baima L.
Flisi A.
Liberatore R.

Foto:
Azzena R.
Baiocchi M.
Liberatore R. (copertina)
Martinello G.
Ottone C.
Rottigni G.

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 2011

Il Club Ideale3
Di Maurizio Baiocchi

Michelin e Citroën6
Di Alberto Flisi

La XM svizzera8
Di Roberto Azzena

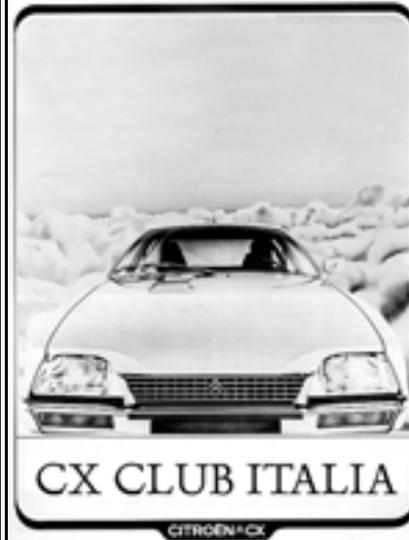
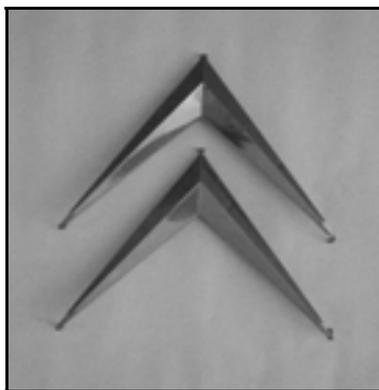
Tutto ebbe inizio...11
Di Raffaele Liberatore

C5: i primi dieci anni16
Di Maurizio Baiocchi

Bolli: un caos voluto21
Di A.A.V.S. Associazione
Amatori Veicoli Storici

CX 20 RE Break22
Di Luigi Baima

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.



IL CLUB IDEALE

Di Maurizio Baiocchi

Per gli appassionati di auto storiche, in particolare delle nostre benamate Citroën, esiste o può esistere "il Club ideale"?

E, nel caso, che caratteristiche dovrebbe avere?

Proviamo a fare qualche riflessione e considerazione in merito.

Come primo aspetto, dovrebbe essere un Club aperto a tutti, o meglio che accolga chiunque lo chieda, o piuttosto un Club rivolto ad appassionati "duri e puri"?

Ciò perché la lunga militanza nell'ambito di più Club e l'osservazione della realtà delle cose, evidenziano che la tipologia dell'approccio di un proprietario di vettura di interesse storico all'attività sociale è alquanto diversificata.

Una volta esisteva il vero appassionato, anzi il "cultore" di una Marca o di un modello, di cui conosce tutti gli aspetti, storici, tecnici, ecc.; quell'auto è l'"amore della sua vita" e la tiene per decenni, la usa con regolarità ed alle volte ne cura personalmente anche la manutenzione, ne possiede tutta la bibliografia e magari anche i relativi modellini, legge abitualmente le riviste di settore, documentandosi e restando aggiornato su quanto accade nel settore, "frequenta" l'ambiente e ne segue l'evoluzione.

Tale tipologia di appassionato corrisponde all'"*enthusias*" anglosassone e all'"*inconditionnel*" francese.

E questo poteva essere l'approccio più autentico e "puro" all'attività di un Club, in cui tale appassionato poteva trovare altre persone con cui

condividere le stesse passioni e conoscenze e partecipare all'attività sociale, dai raduni ad altre iniziative.

Ma oggi, l'evolversi dei tempi ed il "logorio della vita moderna" hanno oramai relegato tale tipologia primordiale di appassionato "puro" in una posizione di minoranza, se non ad una razza in via d'estinzione.

Nell'attuale vita di Club, le diverse tipologie di Soci si sono moltiplicate e sempre più allontanate dallo spirito di appassionato "duro e puro"; vediamo alcune:

- in primis, negli ultimi anni molti si iscrivono principalmente per i benefici fiscali e assicurativi, oppure per usufruire, quando disponibili, di ricambi a prezzi convenienti, ma poi non si vedono pressoché mai a raduni e incontri sociali;

- c'è chi compra un'auto storica per un occasionale "colpo di fulmine", spesso e volentieri senza conoscerla nelle sue caratteristiche, ma poi la passione dura solo lo spazio di un momento, superata dalle nuove mode, e così, anche a fron-

te delle prime difficoltà o problemi tecnici, la voglia finisce e si passa ad altro, mettendo subito in vendita il "gioiello" acquistato poco tempo prima, ed uscendo dal Club repentinamente come se ne era entrato;

- al contrario, una quota di Soci, peraltro sempre più ridotta se non altro per ragioni d'età, è costituita da chi all'epoca aveva acquistato quel modello da nuovo, e lo ha conservato nel tempo; alcuni di tali "proprietari della prima ora" sono stati anche tra i fondatori e promotori di diversi Club, e meritano un plauso dalle generazioni successive per aver preservato le vetture ed aver costituito o fatto germogliare l'idea degli attuali Club, anche se oggi il tempo che passa ne ha forse ridotto la passione iniziale e l'"ardore" giovanile;

- ma c'è anche chi di quel modello o Marca di vettura ne fa un'attività economica, sia professionale/ufficiale, sia - diciamo - in veste di "privato", comprando e vendendo vetture e/o i relativi ricambi o facendo lavori di riparazione, ed in cui nel Club di Marca o modello può trovare potenziali clienti che prima o poi potranno aver bisogno dei loro servizi, o cercano vetture da acquistare.

Per carità, tutte le vetture hanno bisogno di ricambi e di lavori, 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.



quindi i loro proprietari devono necessariamente rivolgersi a qualcuno di fiducia per tali fabbisogni, ma chi li propone, anche nell'ambito di un Club, pur rendendo disponibile un servizio utile, ha necessariamente anche un proprio interesse economico, pur se una quota di vera passione può comunque esserci.

Peraltro, si hanno esempi, di "Club", Citroën e non, che in realtà sono emanazione di ricambisti o riparatori, quindi non propriamente Club "senza scopo di lucro";

- un'altra tipologia di Socio è costituita da coloro che, quasi per caso, si sono ritrovati proprietari di una vettura storica di un certo modello che magari conoscono poco, sono venuti a conoscenza dell'esistenza di un Club dedicato, lo hanno cominciato a frequentare, e magari gli è piaciuto l'ambiente e stretto rapporti con le persone; da qui sono diventati Soci che partecipano abitualmente all'attività sociale, magari con più interesse agli aspetti ricreativi, turistici e gastronomici, che non alla vettura in sé;

- infine, tra la varietà di Soci che compongono un Club, vi può essere anche chi partecipa perché si diverte in compagnia e vuol far fare divertire la compagnia, animando allegramente l'ambiente (qualche volta anche quando non servirebbe), a prescindere dall'oggetto dell'attività sociale, che per tale tipologia di Socio potrebbe benissimo essere anche del tutto diverso dall'automobile, della quale in effetti gli interessa relativamente.

Quindi, tante tipologie di Soci, tutti rispettabili e che apportano quote associative, e quindi tutti con gli stessi diritti/doveri, ma che determinano tanti approcci differenziati ed aspettative diver-

se dall'attività di un Club.

Ciò si riflette in modo diretto nell'attività sociale vera e propria.

Consideriamo alcuni elementi.

Quota associativa.

Se un Club svolge un'attività per i Soci, ci sono evidentemente dei costi operativi e di funzionamento che devono essere coperti (si considerano solo le spese vive, presumendo che chi opera per il Club - v/oltre- lo faccia volontariamente e gratuitamente).

Quota annua minima (30-50 euro?) con pochi o nessun benefit per i Soci, o quota più elevata (ad es. 100-150 euro) ma con un ritorno effettivo di più servizi/benefici per i Soci?

Raduni e incontri sociali.

Si dà per scontato che i raduni e le uscite con le auto sono o dovrebbero essere un elemento peculiare, se non principale, dell'attività di un Club appunto di auto storiche, a cui quindi i Soci vi partecipino numerosi.

In realtà si vede che, spesso e volentieri, non è così.

I partecipanti effettivi, sia in Club generalisti che di singole Marche o modelli, sia in Club locali che in Club nazionali, sono sempre una percentuale molto ridotta della compagine sociale, per svariati motivi (distanza, costi, vettura non a posto, luoghi non interessanti, impegni lavorativi, veto di mogli, figlie, fidanzate, ecc.).

Allora, come fare per favorire la partecipazione?

Raduni di un giorno oppure due o più giorni?

E quanti raduni in un anno?

Raduni in luoghi turistici, con visite artistico-culturali, o raduni in spazi aperti o in campagna per soli "cofani-aperti"?

O un mix delle due cose?

Raduni in località diverse, per favorire chi viene dalle varie zone d'Italia, o sempre nello stesso posto, creando una continuità storica dell'evento, ma che può portare ad una certa ripetitività, se non vi sono opportune varianti da un'edizione all'altra?

Quota di partecipazione ridotta (20-30 euro, anche per eventuali contributi "sponsor"), ma con contenuto e pranzo "minimalista", o quota più elevata (50-70 euro, si intende al giorno per persona, escluso pernottamento), con contenuti più ampi e visite di qualità e pranzi "suntuosi"?

Oltre ai raduni, quali dovrebbero essere gli altri servizi/utilità per i Soci che un Club dovrebbe fornire?

Tra quelli previsti più frequentemente dai Club, si rilevano:

- accesso a convenzioni assicurative agevolate;
- notiziari e pubblicazioni interne o di settore;
- incontri sociali o assemblee periodiche (anche svincolate dai raduni);
- convenzioni o accordi per la reperibilità di ricambi da fornitori esterni;
- censimento o registrazione vetture;
- consulenza tecnica e documentazione sulle vetture;
- ufficio di segreteria e strumenti comunicazione interna ed esterna.

E naturalmente, come elementi imprescindibili: professionalità e serietà come immagine di Club, nonché cortesia, cordialità e disponibilità nei rapporti con i Soci.

Naturalmente alcuni di questi servizi sono anche in funzione del numero di Soci: necessariamente un Club da 500 Soci è organizzato od opera in modo



diverso da uno di 50, così come un Club nazionale rispetto ad uno locale, pur se alcuni criteri e le logiche di base possono essere simili.

Per i Club Citroënistici si può poi aggiungere, tra le iniziative sociali, eventuali gemellaggi o adesioni ai corrispondenti Club di modello francesi, che, data l'origine delle vetture, ne costituiscono spesso il punto di riferimento per i Club degli altri paesi, specie se possono offrire l'accesso ad un servizio ricambi. Il rapporto con i corrispondenti Club esteri può anche favorire la partecipazione a raduni e manifestazioni internazionali del singolo modello o di Marca, o anche la realizzazione di tali eventi in Italia, il cui contenuto sia consono alle impostazioni consolidate di tali raduni, per dare anche una buona immagine all'estero del nostro paese (e non quella dei "soliti italiani"). Sempre restando in campo Citroënistico, all'attività interna di un Club, si aggiunge la sua adesione attuale o futura al R.I.A. S.C., il Registro Storico della Marca, ed il contributo che ogni Club ed ogni suo Socio può dare affinché il Registro possa effettivamente funzionare, trovando nuovo slancio ed armonia per superare l'*impasse* attuale, seguita alla pur buona riuscita dell'I.C.C.C.R. 2008.

Un'altra valutazione importante per un Club ed i suoi Soci è l'eventuale adesione all'ASI, che, volenti o nolenti, è l'associazione di riferimento, anche a livello legislativo, e la più importante nel settore delle auto storiche, contando oltre 250 Club federati e 150.000 "tesserati", come il suo Presidente non perde occasione di ricordare negli editoriali su La Mano-

vella.

Ma, in effetti, i documenti rilasciati dall'ASI (certificato d'identità, certificato delle caratteristiche tecniche, passaporto FIVA) sono gli unici riconosciuti da assicurazioni, amministrazioni pubbliche, ed in tutto l'"ambiente".

E i vari disegni di legge in materia di motorismo storico (oramai da un decennio all'esame delle varie commissioni parlamentari) non fanno che confermare tale ruolo preponderante dell'ASI, tagliando fuori tutte le altre associazioni simili che pure ci sono, e per quanto rispettabili, non hanno certo e non avranno mai lo stesso rilievo e status dell'ASI.

L'unica associazione alternativa che si profila all'orizzonte e che potrebbe avere i requisiti e l'organizzazione richiesti da tali D.d.L. è l'ACI, che però finora si è pressoché disinteressato al settore auto storiche, ma che potrebbe diventare un ulteriore fonte di "business".

In ogni caso, per svolgere la propria attività, ogni Club ha bisogno di persone che vi si dedichino, mettendoci del proprio in termini di impegno, tempo e passione, in modo volontario e – di solito – a titolo totalmente gratuito.

Ma ci sono ancora persone così disponibili?

Dall'osservazione di quanto di solito avviene, viene da dire che purtroppo tali Soci benemeriti sono sempre meno, ognuno sommerso dai propri impegni lavorativi e famigliari, o anche da un interesse solo relativo per l'attività di una associazione (e qui tornano in ballo le diverse tipologie di Soci e di approcci all'adesione ad un Club).

Certo, per un Club e per quei

pochi volontari che vi si dedicano, una partecipazione agli eventi ed alle iniziative sociali adeguata allo sforzo organizzativo e la soddisfazione dei partecipanti, sarebbero la migliore gratificazione e lo stimolo a continuare ad impegnarsi per mantenere l'attività sociale ad un buon livello.

Ma non è sempre così.

In effetti, oltre che riscontrare una partecipazione alle volte al di sotto delle aspettative alle varie attività, vi sono anche casi in cui vi è qualche Socio che, spesso e volentieri, non legge neanche le comunicazioni interne o non si interessa alle procedure, ma pensa o, addirittura, pretenderebbe che nel Club vi sia qualcuno sempre "a disposizione" per richieste da seguire, fabbisogni di ricambi, documenti per la vettura e quant'altro, senza pensare che un Club di auto storiche propriamente detto non è un'attività economica, e, di norma, non vi sono persone stipendiate a questo scopo, ma tutti sono Soci alla pari e che, chi vi si dedica, lo fa principalmente per passione.

Però è anche vero che chi si assume oneri (molti) e onori (pochi) nel portare avanti nel tempo l'attività di un Club, oltre che animato dalla passione, dovrà necessariamente avere qualche capacità tecnica ed operativa e qualità personali, oltre che conoscenze del settore delle auto storiche, che gli consenta di gestire i propri compiti in modo adeguato.

Ma, contestualmente, i membri dell'Organo Direttivo, nominati dai Soci (seguendo ove possibile criteri di rotazione degli incarichi tra le persone disponibili, per consentire a tutti di dare il proprio contributo materiale e di idee), dovranno mantenere ver-



so di essi e tra di loro una comunicazione interna adeguata, il rispetto delle procedure associative, un confronto costante su come portare avanti le varie iniziative e, auspicabilmente, una condivisione delle decisioni più importanti.

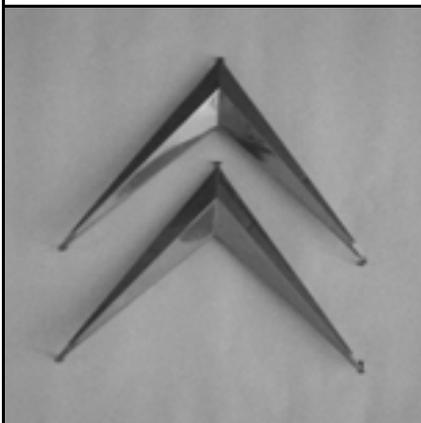
Altrimenti, se anche vi fossero solo poche o pochissime persone disponibili a gestire il Club, ma poi vi fosse un "distacco" dalla base sociale od una non considerazione dei pareri o istanze che ne emergono, si arriva e r e b b e a d u n "accentramento" di pensiero, o finanche di "imposizioni" decisionali, non consono a realtà associative tra persone accomunate da una stessa passione, in cui chi ha l'incarico di rappresentare un Club dovrebbe essere solo il *primus inter pares*.

Al termine di questi ragionamenti, si torna alla domanda iniziale: esiste "il Club Ideale"?

Ed i Club attuali, in ambito Citroënistico e non, cosa dovrebbero fare per migliorare ove possibile, ed arrivare a questo concetto, forse utopistico?

A ognuno le proprie valutazioni in merito; il dibattito è aperto.

E come diceva l'arguto Renzo Arbore: *meditate, gente, meditate...*



MICHELIN E CITROËN

Di Alberto Flisi

Nella storia dell'automobile l'importanza delle gomme è stata spesso evidenziata, soprattutto nel campo delle competizioni. E' tuttora così: sappiamo bene quanto sia critico e determinante, per vincere una gara, sia motociclistica, che automobilistica, il loro perfetto comportamento.

Però mai, come per i due Marchi Citroën e Michelin, si è verificato un connubio così stretto, sia tecnico che gestionale e commerciale.

Alcune domeniche fa, durante una gita in montagna, ho conosciuto un signore della Val di Non e mi sono messo a conversare con lui.

Parlando del più e del meno, gli ho accennato alla presenza di un ottimo ristorante delle sue parti e lui mi ha risposto che lo conosceva bene: "Certo, perbacco, è addirittura sulla guida Michelin!".

Non mi è parso vero di avere il destro, da appassionato di storia dell'automobilismo quale sono, di spiegargli l'origine di questa guida.

In particolare gli ho raccontato che la Michelin ebbe questa furba pensata anche allo scopo di incrementare il turismo automobilistico per allargare il proprio business.

Qui già vediamo un aspetto che accomuna la personalità di André Citroën e quella dei due fratelli Michelin (uno dei due, per inciso, si chiamava André): l'abilità nel farsi pubblicità con iniziative non fine a se stesse, ma che avessero una ricaduta utile per gli automobilisti.

Ad esempio: sia Citroën che Michelin produssero segnali stradali sponsorizzati, in definitiva anche per la maggior sicurezza degli automobilisti.

Un altro esempio: la prima carta stradale 1:200000 è di Michelin (1908!).





Ma facciamo un passo indietro per narrare quale fu l'episodio forse più significativo da cui prese le mosse tutta la storia di questa Marca.

Intorno al 1890 un ciclista si rivolge alla ditta Michelin per la riparazione degli pneumatici Dunlop della sua bici.

(Ulteriore passetto indietro, obbligatorio: un veterinario inglese, John Boyd Dunlop, solo due-tre anni prima, aveva inventato la gomma gonfiabile per biciclette dopo avere osservato con quanta fatica il suo figlioletto spingesse un triciclo con ruote a gomme piene sul ghiaietto del giardino di casa).

Gli pneumatici erano a quel tempo solidali con cerchio, non smontabili.

La riparazione era lenta e difficile.

Ai fratelli Michelin venne l'idea, quindi, di realizzare uno pneumatico smontabile dal cerchio.

Da questa semplice ma geniale intuizione parte la fortuna della Casa Michelin.

Era però destino che il legame tra Citroën e Michelin diventasse assai più profondo che non una semplice somiglianza nella abilità in campo pubblicitario.

Nel 1934 la Citroën è al fallimento.

Il suo proprietario è sì pirotecnico, e di pensiero modernissimo, ma si prende dei rischi finanziari immensi.

In particolare la realizzazione della straordinaria Traction Avant, così ricca di costosissime innovazioni tecniche, si rivela, dal punto di vista economico, semplicemente troppo pesante per "le spalle" della Marca francese.

Ed è il crack.

Un trust di banche interviene a salvataggio, ma con una dolorosa, precisa clausola: l'estromissione di André Citroën dalla

conduzione della fabbrica che lui stesso ha creato.

Questo fu un colpo micidiale per il costruttore francese, già minato nella salute da un cancro allo stomaco.

Morrà l'anno dopo.

La cordata delle banche è guidata da Eduard Michelin, che assume il controllo della fabbrica.

Viene nominato Presidente il figlio Pierre, con Pierre Boulanger Vicepresidente.

Da quel momento la Citroën resterà nelle mani della famiglia Michelin per 40 anni, fino alla definitiva cessione alla Peugeot, nel 1975.

E la strada da Parigi a Clermont Ferrand, sede principale della ditta, verrà spesso percorsa sia da alti dirigenti Michelin, che Citroën, a volte a bordo di vetture sperimentali della Casa di Quai Javel.

Per uno strano scherzo della sorte questa strada vedrà purtroppo anche la prematura morte, per incidente stradale, sia di Pierre Michelin, nel 1937, che di Pierre Boulanger nel 1950.

Ecco quindi spiegato quanto profondo fu il legame tra questi due francesissimi Marchi.

Il che si sostanzierà non solo dal punto di vista proprietario, ma anche da quello più strettamente tecnico, vale a dire che tutte le auto della Casa verranno poi progettate tenendo bene a mente che dovranno calzare gomme Michelin.

Un limite, una costrizione?

Niente affatto, perché Michelin vuol dire, ora come allora, eccellenza e innovazione, qualità e sicurezza (no, non sono stato pagato dalla Michelin, non temete).

Una prova su tutte: il primo pneumatico radiale, nell'immediato dopoguerra, è un'invenzione Michelin.

E non c'è dubbio, per venire alle nostre amate storiche, che la miglior gomma da montare sia ancora la Michelin, benché, ahimè, la più costosa.

A proposito, la prossima volta che incontro quel signore della Val di Non, glielo voglio chiedere: lei, sulla sua auto, che gomme monta?





LA XM SVIZZERA

Di Roberto Azzena

Già la CX fu galeotta e il luogo comune che la storia tenda a ripetersi ciclicamente in forme differenti, non pare essere poi questa gran panzana.

Certo, se le vicende in questione riguardano la stessa persona a distanza di non più di tre anni, il ciclo temporale relativo non è poi così straordinario per la ripetizione di un evento: ma ricostruiamo il tutto con ordine.

Vi documentai anni fa la mia infatuazione per la CX 25 Automatica, che dopo una breve prova (a dire il vero alla prima automaticata), mi portò a compiere il tremendo sacrificio, ma a quel

punto indispensabile, della mia adorata ex Pallas del 1978 (sentito proprio l'altro giorno il felicissimo nuovo proprietario toscano), per coronare il vecchio sogno Prestige, con l'agognata e cullante marcia "fa da sé".

A fare compagnia alla nuova lunga francese, c'era all'epoca un'altra signora non certo meno ingombrante, una XM Break TCT del 1994, rigorosamente manuale.

Le tentazioni di una XM automatica erano fino ad allora state scongiurate da due prove su identica motorizzazione, che

non mi avevano di certo indotto a rinunciare alla frizzante e divertente turbina manuale.

Finché, mannaggia agli amici Citroënisti, mi imbattei in una 3.0 V6 priva di frizione... e l'incantesimo si ripeté inesorabile.

Sulla motorizzazione V6, la pastosità, la fluidità e la potenza della cambiata poteva tranquillamente far dimenticare il simpatico e sbarazzino fischio della turbina sollecitabile da frizione e leva del cambio tradizionali, assai sprintoso, sensazione che, mi perdonino i proprietari di TCT Automatiche, non era a mio parere affatto compensata da tale versione.

Il problema si poneva però in termini di reperibilità della versione di mio unico interesse, ov-





vero una prima serie (la tentatrice era invece una serie II, che però per i miei gusti ha dei fattori estetici che non digerisco) con monorazza e Diravi, Break e assolutamente full full optional!

Io le vetture storiche non le lascio a prendere polvere e delego quindi volentieri a più nobili e disinteressati collezionisti, il compito di preservare e valorizzare gli allestimenti spartani o cosiddetti "puri".

Insomma, in Italia tale chimera era (ed è) purtroppo davvero tale!

Anche l'adorata Francia, per quanto possa sembrare strano, non è attrezzata in proposito, mentre tramite le canoniche ricerche a setaccio su internet, qualcosina, seppur non proprio perfetta, si intravedeva in Svizze-

ra. Finché, finalmente, Lei mi apparve una notte, l'esatta materializzazione dei miei desideri: stesso colore della TCT (minor trauma da separazione), tetto apribile, cruise control, sedili in pelle elettrici e riscaldati, radica, radio originale con caricatore CD, luci interne ovunque (specchietti di cortesia, vano bracciolo) e tutto il resto della dotazione Exclusive in auge nel '92, monorazza e Diravi ovviamente inclusi.

Tutto liscio?

Certo che no, dato che a fronte di un prezzo poco più che ridicolo, si veniva avvisati delle condizioni generali non esattamente impeccabili che le foto non riuscivano a visualizzare granché.

L'unica strategia possibile in questi casi è una bella visitina sul posto, per quanto lontanuccio si trovi: ma cosa sono 350 chilometri a confronto dei 1000 che mi separavano dalla Prestige d'oltralpe felicemente portata in Patria?

Quindi, famiglia in macchina (la Prestige, ovviamente!) e via verso la Svizzera in quel di Obergoengen.

L'arrivo nell'ora di pausa pranzo, ci consente di effettuare una prima libera esplorazione in tutta libertà che, sinceramente, peggio non avrebbe potuto andare. Appena mi trovo di fronte a Lei, subito i miei sogni di gloria sfumano impietosamente: tetto scrostato, paraurti posteriore con cratere incorporato, interni mancanti di numerosi particolari,



SPACXZIO



bozzetti un po' ovunque, fanale posteriore perforato, cerchi incompleti, sporcizia diffusa generosamente... proprio l'ideale per convincere mia moglie, per di più affezionatissima alla TCT!

Ormai i chilometri erano stati percorsi, quindi che senso avrebbe avuto non farci almeno un giretto?

Anche perché, invece, il motore sembra ben tenuto e molto in ordine.

Ecco arrivare finalmente i titolari e, per un attimo, ci domandiamo se siamo arrivati in Svizzera o a Fuorigrotta: i coniugi Hofer sono davvero simpaticissimi, ma assai lontani dai cliché elvetici rigorosi e asettici ai quali siamo abituati.

La mia totale idiosincrasia verso la lingua tedesca fa il resto, ma per fortuna la Fraulen mastica un po' di francese e in qualche

modo ce la caviamo. La strada.

Da non credere.

Una prova strabiliante: tutto, a livello meccanico, funziona splendidamente, il Diravi è un sogno, reattivo e pronto come nemmeno su CX, motore silenziosissimo e scattante, sfere morbidissime, cambio automatico perfetto e gomme nuove. Degna della fama delle manutenzioni svizzere, pur se con un'estetica, diciamo così... più "mediterranea".

Devo assolutamente portarla a casa, è l'occasione che cercavo, non ho più il minimo dubbio.

Due lotte, con mia moglie che non ne vuole sapere, pur ammettendo a denti stretti che la guida è stata una favola, e col buon Hofer che deve spalleggiarmi, magari scendendo sim-

bolicamente di qualche franco. L'appoggio alla fine non manca e il buon meccanico svizzero la lissa anche sul ponte, per mostrarci l'assenza di perdite, la linea di scarico nuova di zecca e lo stato impeccabile del fondo. Alla fine con un po' di teatrino e la prova del funzionamento della radio di bordo, riesco a convincere la dolce metà e l'affare è fatto.

Seguiranno varie peripezie per il ritiro e l'acquisto di una Break in via di demolizione per un buon ripristino della svizzerotta, battezzata Heidi, che, ritornata ad un assemblaggio estetico di nuovo decente sia all'esterno che all'interno, si rivelerà essere un fantastico acquisto che mi godrò per molti anni ancora.

E adesso, per un bel po'... basta acquisti esteri (e anche italiani).



TUTTO EBBE INIZIO...

Di Raffaele Liberatore

...nei primi anni '80, quando mi recai per la prima volta in una nota discoteca sulle colline riminesi; rimasi colpito dal fatto che nel parcheggio c'erano solo DS, CX, 2CV, AMI, DYANE; l'unica auto non Citroën era la mitica Renault 4.

Da quel momento è scattata la molla e con il passare del tempo mi sono sempre più avvicinato al Marchio francese perché vedevo in esso qualcosa di diverso rispetto alla normalità di tutte le altre auto, e ciò mi ha subito affascinato.

Durante quegli anni potevo solo ammirare queste opere d'arte, infatti, essendo ancora studente,

non potevo permettermi l'acquisto di una di esse.

Nonostante questo grosso handicap durante i fine settimana spesso si andava in giro con amici più adulti muniti di patente i quali prendevano in prestito dal genitore la propria auto.

E' in tali occasioni che ho conosciuto la prima Citroën idropneumatica, una DS 21 IE Pallas, il mitico "squalo".

La DS nasce nel 1955 con sospensioni idropneumatiche, lo spazio e l'abitabilità interna erano fuori dal comune, il confort di marcia inarrivabile per qualsiasi altra vettura del-

l'epoca, il servosterzo ed il cambio semiautomatico con relativa sparizione del pedale della frizione l'hanno consacrata come una delle più belle auto al mondo secondo alcune riviste del settore.

Ho fatto un piccolo accenno alla DS perché sono sempre stato interessato all'ammiraglia del Marchio, ma nulla ho contro le simpaticissime bicilindriche o quelle di gamma media come la GS, GSA o BX, la quale, quest'ultima, è stata la mia prima Citroën idropneumatica che mi ha fatto compagnia per oltre un decennio, passato il quale la passione per il Double Chevron è andata un po' scemando causa i nuovi modelli messi in commercio dalla Casa Madre. Della DS oramai c'è poco da dire e poco da scrivere, ciò è già





SPACXZIO



stato fatto, visto i tantissimi libri che sono in vendita e tutto ciò che si continuerà a dire e/o scrivere potrebbe diventare noioso. Perciò evito di farlo.

In quegli anni era una routine passare i fine settimana con la DS, nonostante ciò non andavo a spulciare i vari particolari (modello, allestimenti, cilindrata, cambio 4/5 marce, manuale o semi) perché si pensava ad altro e la DS non era altro che "lo squalo" su cui andare a fare delle lunghe e comode escursioni fuori città.

Al contrario della DS, sulla CX ho iniziato subito ad esaminare tutti i vari particolari e le varie versioni, dall'entry level fino al top di gamma, dalla RE/RD alla GTI TURBO.

Era d'obbligo andare ad informarsi presso la concessionaria

Citroën sui nuovi modelli in uscita, sui vari allestimenti interni, le dotazioni e tutte le variazioni che c'erano fra un modello ed un altro.

Se sulla DS è stato buttato un bel po' d'inchiostro su pagine bianche stesso discorso vale per la CX: molti sono i libri su cui documentarsi, di conseguenza mi limiterò a scrivere solo esperienze e sensazioni

che quest'auto riesce a darmi. Sia ben chiaro che la passione per la CX non è mai venuta meno e con l'avvento delle nuove tecnologie, i social-network, i forum, mi sono messo subito alla ricerca di una CX Serie 2.

Dopo averne esaminate un buon numero è venuta fuori una bella CX 20 TRE.

Letto l'annuncio ed esaminate le foto ho immediatamente contat-





CX 20 TRE

tato il proprietario (ex diessista). Dopo alcuni giorni sono andato a vederla; ero entusiasta come un bambino chiuso in una stanza piena di giocattoli, ed eccola arrivare puntuale all'appuntamento, sontuosa ed elegante. Fatti i dovuti controlli esterni ed interni, dopo averla provata su strada, sono giunto alla conclusione che quella sarebbe stata la mia prima CX; infatti dopo alcuni giorni sono tornato sul posto, e dopo essermi messo in re-

gola con tutta la burocrazia italiana, sono diventato il nuovo proprietario.

Ora la cosa principale era portarla a casa; ero un po' teso e titubante... riuscirà tale auto a farlo?

Missione compiuta senza il minimo problema.

Durante il viaggio di ritorno ero al settimo cielo, ero di nuovo seduto alla guida di una idro... e che idro!

Una signora idro!

Avrei voluto che il viaggio non finisse mai, sul manto autostradale rotolavano solo quattro pneumatici, tutto il resto era come sospeso nell'aria, sensazione che solo una Citroën idropneumatica può farti provare.

La seduta è diversa da quella della DS e non potrebbe essere diversamente visto che la CX è più bassa rispetto all'antenata.

Avere tutti i comandi principali a portata di dito senza togliere le mani dal volante è una cosa molto importante per chi guida.

La CX ne è testimone.

Restando nel campo del confort di guida non possiamo non parlare del DI.RA.VI., sentire quel sibilo serpentesco e riuscire a parcheggiare la CX con un dito è un motivo valido per il quale difficilmente ti viene voglia di lasciarla in garage.

Sempre parlando della TRE posso dire che la trovo una CX sin-





SPACXZIO



cerca, dire che è comoda è scontato, anche se deve pagare dazio rispetto alla sua antenata, ma lo spazio di sicuro non manca.

Ti porta dove vuoi, difficilmente ti tradisce, è priva di elettronica ed una volta effettuate le dovute riparazioni difficilmente avrai altri grattacapi in seguito.

Non chiederle partenze sprint o velocità di punta esorbitanti perché sicuramente hai sbagliato auto, lei è silenziosa e pacata, comoda ed elegante ma sicuramente non è un bradipo; nonostante la sua stazza lei sa essere anche agile e veloce.

Dopo circa quattro anni di convivenza ho sentito il bisogno di affiancarla ad un'altra CX e, nonostante quel che si dice dei consumi un po' alti, era mia in-

tenzione mettermi alla ricerca di una CX GTI TURBO 2, ma ad una sola condizione legata al colore; doveva essere bianca o blanc meije per essere precisi e rispettare la tabella dei colori Citroën.

Anche in questo caso vale il discorso fatto per la TRE: cerca e ricerca fin quando non la trovo in Olanda con soli 12.435 chilometri!

La CX in questione era di proprietà di Citroën Germania ed era l'auto di rappresentanza di una concessionaria a Colonia; in seguito l'auto è passata a Citroën Olanda fin quando non è stata fatta andare in pensione a seguito dell'uscita dell'XM; è stata una delle ultime CX prodotte.

Una volta andata in pensione è

stata acquistata da un collezionista di auto d'epoca proprietario di una concessionaria Mercedes, il quale, per raggiunti limiti di età ha venduto la concessionaria e tutto il suo parco auto d'epoca.

Inutile dire che non appena visto l'annuncio ho contattato il venditore.

Dopo aver visionato bene le foto e aver chiarito l'iter per portarla in Italia ero pronto a partire per andare a prenderla; ma sono stato anticipato da un olandese che, passando davanti alla concessionaria, ha pensato bene di portarsela a casa.

Deluso ed affranto non abbandono la mia idea.

Devo assolutamente trovare una CX bianca di livello superiore alla TRE.



Alla fine la mia ricerca è andata a buon fine, l'ho trovata e per di più in Italia; è lei, bianca come la neve, ma c'è un problema, ha il cambio automatico, da molti invisibile causa elevati costi di manutenzione in caso di rottura. Dopo aver ottenuto rassicuranti informazioni sullo ZF 3HP22 si parte per andarla a vedere e provare.

Il risultato è andato oltre le aspettative e dopo aver rimpinguato le casse dell'ACI per il passaggio di proprietà, sono diventato proprietario della mia seconda CX, una 25 GTI Automatic ABS full optional.

Ora non restava altro che intraprendere il viaggio di ritorno per portarla a casa, e, visto che la distanza non era tra le più brevi, anche al più ottimista sarebbe venuto in mente se sarei riuscito nell'impresa senza avere nessun problema.

E' ciò che è avvenuto; la "biancona" ha percorso circa 600 chilometri, effettuando solo una sosta per il rifornimento, senza nessun problema.

Ero alla prima esperienza con l'automatico e sono rimasto estasiato dalla sua funzionalità sulla CX.

Spostando la leva del cambio su A l'auto parte immediatamente nonostante pesi 140 kg in più rispetto alla TRE, nessuno scossone durante il cambio di marcia fatto sempre in modalità automatica, l'auto è silenziosa ed i 138 CV si fanno sentire sotto il cofano motore; ma quest'ultimo particolare mi interessa poco, infatti sono innamorato delle idro non per la loro potenza ma per la loro comodità e fluidità di marcia.

Rispetto alla TRE che ha sedili vip in velluto, quest'ultima ha sedili vip in cuoio e la seduta, sia all'anteriore che al posteriore, risulta più alta.

Inoltre ha le maniglie cromate, un tocco di classe in più che fa riferimento alla denominazione "Pallas" che troviamo sulla serie 1, infatti era chiamata 25 IE Pallas.

Fare un confronto fra le due è fin troppo facile, la GTI vince a mani basse, ma la TRE, essendo più leggera, è più leggiadra rispetto alla sorella maggiore e per me è un particolare molto importante, forse è lei la vera CX.

Avendole a disposizione entrambe, e viste le differenze che ci sono fra i due modelli, uno sceglierebbe di guidare sempre quella con cambio automatico, ma non è così.

Sono due CX diverse e per questo cerco sempre di usarle in maniera equa, in fondo sei sempre alla guida di una CX, auto che io reputo l'ultima vera Citroën.

Sono sfacciatamente di parte ma tant'è.

Ognuna ha il proprio carattere

e so bene cosa fare per poter ottenere da loro quello che voglio.

Quando decido di uscire con una delle due, prima la guardo e l'ammiro, tutto deve essere perfetto, pulito e lucidato, poi mi metto alla guida.

Sembra di tornare indietro nel tempo quando spesso ti capitava di vedere una bella Citroën e non potevi fare a meno di fermarti ad ammirarla da vicino perché avevi davanti agli occhi qualcosa fuori dal comune, qualcosa di diverso da tutto.

Purtroppo oggi non è più così, non c'è auto che mi induce a fermarmi per sbirciare questo particolare o quest'altro, sono parallelepipedo con quattro ruote nei rispettivi angoli e niente più; si dice sempre che il passato è passato e che bisogna guardare avanti, ma io non ci riesco, il mio calendario è fermo al 1989.

Buona CX a tutti.





C5: I PRIMI DIECI ANNI

Di Maurizio Baiocchi

Nella serie dei modelli "C" trattati nell'articolo "CCCP" nel n. 17, mancava il modello che ha inaugurato tale nuova denominazione: la C5.

Nel decennale dal suo lancio commerciale, un articolo in merito pare ben meritato, con riferimenti all'esperienza personale.

La C5 fu presentata al pubblico al Mondial de l'Automobile di Parigi del 2000.

Chi scrive andò a visitare quel Salone, approfittando dell'occasione per l'ennesimo

viaggio nella Ville Lumière.

Il 30 settembre, giorno di apertura, il numeroso pubblico si recò subito allo stand Citroën per vedere la nuova vettura.

Non erano le folle oceaniche della presentazione della DS nel 1955, ma l'attesa era comunque notevole, come per ogni nuovo modello del Double Chevron, in quanto esso era l'erede della tradizione storica della Casa nel segmento medio-alto, ed andava a sostituire sia la Xantia che la XM.

La prima impressione fu quella

di una vettura di grandi dimensioni (4,61x1,77x1,48 h.), aerodinamica ($CX = 0,29$, $SCx = 0,65$), con una linea a due volumi e mezzo che si differenziava notevolmente dai modelli precedenti, moderna ed elegante ma senza troppi spunti di originalità e di innovazione nello stile.

Ma l'obiettivo del Centro Stile Citroën, diretto da Jean-Pierre Ploué e con Dan Abramson, responsabile del design della gamma alta, era di proporre *"un'architettura meno di moda ma più moderna e rassicurante; per vedere modelli più tipizzati Citroën occorrerà attendere ancora"* (riferimento alla C6 presentata nel 2005), e quindi rivolta ad un pubblico più ampio





degli acquirenti abituali della Marca.

Abramson, in un articolo dell'epoca su "L'Auto-Journal" così descrive alcuni elementi dello stile della C5: "La vettura è alta e naturalmente larga.

Alta e larga uguale monovolume.

Sulla C5 noi volevamo una fiancata che facesse pensare ad un monovolume...

L'abitacolo avanzato è una originalità della C5, che determina un'altezza importante ed uno sbalzo anteriore lungo, e posteriore corto.

Si ritroverà questa architettura nei futuri modelli Citroën...

Il tema del portellone dissimulato nella coda si è rapidamente imposto.

Una decisione del marketing; la direzione prodotto voleva una vettura statutaria, di standing, che desse l'impressione di essere lunga...

Per i fari anteriori c'era la volontà di definire un'aria di famiglia con la Picasso...

Per i cerchi li si è voluti piuttosto piatti per accordarsi con le fiancate, per esprimere il confort di Citroën...

La calandra è l'attuale immagine di marca Citroën.

Ma andrà a cambiare.

La C6 avrà un'immagine differente dalla C5".

Ma i buoni propositi degli stilisti e del marketing si scontrano spesso con la realtà del mercato e la percezione della

clientela; lo stile "mitigato" e poco personalizzato furono uno degli elementi che frenarono il successo della vettura.

E lo stesso Abramson alla presentazione non nascondeva che avrebbe voluto ritoccare qualche dettaglio della sua creatura, il cui stile definitivo era stato congelato ben quattro anni prima, come avviene per il lancio dei nuovi modelli, aggiungendo che: "E' più facile rivedere i dettagli che l'intera architettura. Sarà l'oggetto delle nostre riflessioni a venire".

Riflessioni che portarono al pesante restyling del 2004, in cui il frontale fu rifatto con fari più affilati e calandra con la doppia barretta cromata, come la coeva C4, ed il posteriore con nuovi



SPAC XZIO



fari "boomerang", ma ben più massicci.

Anche la scelta del nome del nuovo modello fu una novità, rompendo con la personalizzazione dei nomi con la "X" seguita per numerosi anni.

D'ora in poi i nuovi modelli sarebbero stati denominati semplicemente con la lettera "C" come Citroën, come avvenuto negli anni venti per alcuni modelli (C4 e C6), e con un numero che indicava il posizionamento crescente nella gamma.

Se l'estetica non la premiò per l'originalità, in compenso il contenuto tecnico della C5 era di primordine.

A partire dalle sospensioni idrauliche, che mantengono così la genesi storica della Casa dal 1955, qui nella versione evoluta "Idrattiva 3", ad assetto costante che consente due stati – confort

e dinamico – che gestiscono automaticamente la flessibilità e l'ammortizzazione, controllati dalla centralina BHI, e riducono automaticamente l'altezza della vettura oltre i 110 km/h. di 15 mm. all'avantreno e di 11 al retrotreno.

Ma l'impianto idraulico si differenzia dai modelli precedenti, per gestire solo le sospensioni, indipendente da sterzo e freni (che quindi sono "normali"), dalla pompa elettrica e non meccanica, e dal nuovo liquido sintetico LDS arancione, al posto del tradizionale LHM verde.

Un punto a favore delle nuove sospensioni era anche la maggiore affidabilità ed assenza di manutenzione, per 5 anni o 200.000 km.

Un'altra novità tecnologica era l'architettura "multiplexage" dell'impianto elettrico, che sullo stesso sistema di cavi consente

di gestire numerose funzioni, per la sicurezza ed il confort, controllate dal computer centrale BSI, sistema teoricamente più semplice ed affidabile.

Queste novità tecniche portarono allo slogan: "Nuova Citroën C5: 100% tecnologia utile" utilizzato nelle campagne pubblicitarie per il lancio del nuovo modello.

Al momento del lancio commerciale, avvenuto nella primavera del 2001, la C5 proponeva una serie di motorizzazioni piuttosto ampia: tre benzina, 2.0 16V 138 cv, 3.0 V6 da 210 cv ed il nuovo 2.0 HPI ad iniezione diretta da 143 cv, e due diesel HDI, 2.0 110 cv e 2.2 136 cv, con diverse combinazioni negli allestimenti SX ed Exclusive.

Avendo in previsione la prossima sostituzione della Xantia 2.0 16V del 1994, per l'autore di queste



righe la presentazione della nuova C5, data la fedeltà alla Marca del Double Chevron, costituì un notevole motivo di richiamo.

E così, dopo aver valutato le diverse motorizzazioni, il 19 marzo 2001 fu passato ordine per una C5 dotata del nuovo motore HPI, che aveva un prezzo di listino, non proprio contenuto, di Lire 49.700.000, a cui erano da aggiungere il pack automatico (specchietti ripiegabili e sensori di parcheggio posteriori), la vernice metallizzata (color bleu Léman) e gli interni in cuoio grigi (con sedili elettrici incorporati), per un totale di Lire 50.500.000, al netto dello sconto applicato dal Concessionario.

La consegna avvenne dopo oltre tre mesi il 30 giugno, dati i ritardi per l'avvio della produzione e – pare – per la disponibilità della pelle per gli interni, a seguito dell'epidemia della "mucca pazza".

La scelta della versione benzina ad iniezione diretta era determinata dal chilometraggio annuale contenuto, che non richiedeva una motorizzazione diesel (peraltro ancora più costosa), e l'evoluzione tecnologica che questo motore presentava, almeno sulla carta, coniugando minori consumi e migliori prestazioni, e che pareva dovesse divenire il motore a benzina degli anni 2000.

L'HPI (che sta per "High Pressure Injection"), riprende la base del motore 2 litri della serie EW, mentre la parte alta è specifica, sempre bialbero, ma con iniezione diretta del carburante ad alta pressione (fino a 100 bar contro i 3,5 per un'alimentazione indiretta) immesso nella camera di combustione.

La logica di funzionamento prevede una miscela povera di carburante (fino a 30 parti d'aria

contro una di benzina) "a carica stratificata" fino a 3.500 giri, che, secondo i progettisti, è il regime medio di normale utilizzo, consentendo così di ridurre i consumi (circa il 10% in meno rispetto al 2.0 EW) e le emissioni inquinanti (CO2 di 177 gr/km, 20 in meno del motore "normale"), secondo la normativa Euro 3 allora in vigore ma già conformi alla successiva Euro 4, comportando un catalizzatore specifico De-Nox.

Tale sistema d'iniezione diretta era stato studiato dalla Mitsubishi per i suoi motori CGI, e poi sviluppato da Peugeot-Citroën, con l'équipe diretta da Jacques Sigwald.

Nell'utilizzo reale della vettura su strada, l'iniezione diretta, proprio a causa della miscela "povera", crea però alcuni strappi, specie a freddo, intorno ai 2.000 giri con le marce basse, e per beneficiare di consumi ridotti è opportuno restare effettivamente sotto i 3.500 giri, corrispondenti a poco meno della velocità-codice in autostrada.

La media iniziale dei consumi si assestava intorno ai 9,1-9,3 l/100 km.

Comunque data la potenza di 143 cavalli, i rapporti del cambio correttamente spaziati ed il peso non eccessivo (1.325 kg.; i corrispondenti modelli attuali pesano almeno 150 kg. in più), le prestazioni in accelerazione, ripresa e velocità sono più che adeguate nel traffico attuale.

L'abitacolo si presenta ampio ed accogliente, con una plancia caratterizzata dal disegno a linee incrociate e strumentazione molto completa, con numerosi vani e spazi portaoggetti.

Spaziosità, accessibilità ed "ariosità" interna sono tra le sue migliori caratteristiche, insieme

al confort di viaggio, grazie alle sospensioni idrauliche ed alla silenziosità meccanica ed aerodinamica.

L'allestimento nella versione Exclusive è certamente molto ricco, anche rispetto alle vetture di oggi: oltre agli equipaggiamenti di sicurezza (ABS, ASR, 6 airbag, sistema di aiuto alla frenata di emergenza, ecc.; l'ESP verrà previsto in seguito), ve ne sono molti altri per il confort ed il benessere di bordo: dal climatizzatore automatico bi-zona alla radio-lettore CD di serie, dai vari dispositivi automatici (accensione fari, azionamento tergi, sensori di retromarcia, regolatore di velocità) ai fari allo xeno, che di notte fanno effettivamente la differenza rispetto ai proiettori tradizionali, specie per chi ha qualche difetto di vista.

Anche il bagagliaio si rivela spazioso e sfruttabile, con facile accessibilità grazie al portellone.

Da rilevare che la visibilità in marcia è buona, solo a volte ostacolata dal massiccio montante anteriore, con parabrezza vasto ma pressoché piatto, ed è curioso che il tergilunotto, previsto in altri mercati, per l'Italia non fosse nemmeno tra gli optional.

Il comportamento stradale e la tenuta di strada seguono la tradizione Citroën in materia, ma è da rilevare una minore agilità rispetto alla Xantia, date le maggiori dimensioni, ed una certa sensibilità al vento laterale.

La frenata, non comandata dall'idraulica come nei modelli precedenti e quindi con un pedale dalla corsa "lunga", inizialmente presentava il notevole inconveniente di essere inefficace sul bagnato, con allungamento degli spazi di frenata, problema poi risolto cambiando



SPACXZIO

le pastiglie.

Invece si è presto presentato come un errore di progetto, aver previsto per questa ed altre versioni della C5 pneumatici Michelin Energy nella sola misura 195/65 R15, con l'obiettivo di contenere il consumo, ma dato il loro fianco alto e con molta deriva, poco adatti ad una vettura alta e ingombrante, generando ondeggiamenti del corpo vettura e reazioni eccessive specie su giunti trasversali in curva.

Nel 2003 si è allora fatto presente il problema a Citroën Italia, poco dopo è arrivato il nulla osta della Casa per montare pneumatici della misura 215/55 R16, previsti sul 3.0 e sul diesel 2.2.

Provveduto così all'aggiornamento della carta di circolazione, si sono potuti montare dei Michelin Primacy ben più prestazionali ed adeguati alla vettura, ma richiedendo la

sostituzione dei cerchi originali con altri after-market.

La gommatura più generosa ha inevitabilmente comportato un aumento del consumo, fino ai circa 10 km/l medi attuali.

E' curioso rilevare che, pochi mesi dopo aver così provveduto in merito, la Casa modificò le misure dei pneumatici di serie sulla C5, generalizzando la misura da "16".

Il nostro esemplare di C5 fu afflitto da alcuni problemi di gioventù (cintura di sicurezza posteriore che non scorreva, serratura del portellone che non chiudeva, addirittura sulla catena di montaggio avevano montato un pulsante sbagliato per l'antifurto, ventole del radiatore che ogni tanto rimanevano inserite alla massima velocità) quasi tutti risolti in garanzia dall'assistenza.

Ma la C5, nel marzo 2002, fu

anche oggetto di una vera e propria campagna di richiamo in grande stile realizzata dalla Casa, appena un anno dopo il lancio per risolvere e correggere una serie di problemi evidenziati nei primi centomila esemplari.

Gli interventi erano molteplici: pompa d'iniezione e della benzina, guarnizione tra lunotto e portellone, montaggio di masse da 760 gr. sui bracci delle sospensioni posteriori per ridurre le vibrazioni, impermeabilizzazione centralina idraulica, ed altri dettagli.

Dopo questi interventi nei primi anni, la C5 mostrò una buona affidabilità, tranne una rottura della pompa benzina nel 2006 e la sostituzione l'anno successivo del fascio dei tubi idraulici, dietro la ruota anteriore destra, che iniziavano a perdere (come nella migliore tradizione delle Citroën idrauliche...).

Nei primi anni di utilizzo, si ricor-





dano anche due bei viaggi in Francia, nel 2001 quando era ancora in rodaggio per visitare ben sei musei dell'auto (da Le Mans a Mulhouse), ed in Provenza nella torrida estate del 2003, ben sopportata grazie alla funzionalità del sistema di climatizzazione.

La carriera commerciale della C5 si è sviluppata con discrezione, comunque con numeri significativi con oltre 600.000 esemplari nei primi 4 anni (grazie anche all'apporto della versione break, caratterizzata dalla voluminosa coda con sottili fari verticali), la gran parte diesel nelle diverse evoluzioni dell'HDI, lasciando ai benzina percentuali via via più ridotte, portando così alla scomparsa dai listini dell'HPI già a fine 2003.

E dire che altre Case che hanno creduto e sviluppato maggiormente i motori benzina ad iniezione diretta, hanno oggi una gamma di varie cilindrata e potenze, con adeguata affidabilità.

Ma anche Citroën è tornata recentemente a tale sistema, ora sviluppato con BMW nei motori THP.

Dopo il restyling del 2004, la C5 prima serie rimase in produzione fino al 2008, quando fu sostituita dal nuovo modello omonimo, dal design più caratterizzato, ma forse più "tedesco", e con interni sicuramente meno spaziosi.

Oggi, 10 anni dopo l'acquisto, la nostra C5 HPI (una versione oramai più rara di una SM...) rimane una valida vettura nella sua maturità, con circa 95.000 km. all'attivo, che offre sempre "buoni e leali servizi" per viaggi anche lunghi, nel tipico confort delle Citroën "idrauliche".

BOLLI: UN CAOS VOLUTO

Di AAVS Associazione Amatori Veicoli Storici (07-09)

Alcune riviste specializzate pubblicano mensilmente una tabella che elenca i diversi comportamenti tenuti dalle singole Regioni in punto alla percezione dei tributi riferiti ai veicoli storici.

Ciò evidenzia una volta in più, se mai ce ne fosse stato bisogno, lo stato di confusione totale che regna su questo argomento.

Riteniamo perciò indifferibile fare il punto della situazione, ricercarne le cause, identificarne i responsabili, proporre i rimedi.

Per fare questo è indispensabile però enunciare in precedenza alcuni punti fermi che sono i seguenti:

Il beneficio fiscale deve prescindere dall'interesse storico del veicolo.

Le disposizioni non possono contenere discriminazioni tra i destinatari.

Gli eventuali benefici devono essere stabiliti con criteri oggettivi.

Per quanto concerne il primo punto, il principio costituzionalmente più corretto è stabilire che qualsiasi veicolo che abbia corrisposto le tasse automobilistiche per 25 o 30 anni ha contribuito a sufficienza alle spese di manutenzione della rete stradale e quindi il Legislatore può concedergli di continuare a circolare senza ulteriori imposizioni, a prescindere dal suo interesse storico o meno.

A conferma della correttezza di questa impostazione, in Inghilterra, ad esempio, al raggiungimento dell'età prevista dalla legge, il proprietario riceve di-

rettamente a casa un contrassegno "EXEMPT" da applicare al parabrezza al posto del "bollo". Accettata questa pregiudiziale, automaticamente si soddisfano anche i presupposti di cui al secondo e al terzo punto, essendo l'unico criterio oggettivo quello connesso con la vetustà del veicolo.

Se andiamo ad analizzare l'origine e lo sviluppo della Proposta di Legge che si è infine concretizzata nell'ormai famoso Art. 63 della Legge 342/2000, dobbiamo constatare che nessuno dei presupposti succitati è stato rispettato e questo ha portato al caos che tuttora perdura.

La Proposta di Legge presentata alla Camera dei Deputati il 21 ottobre 1999 dagli onorevoli Guarino e Pistone, riferendosi alla Legge 28 febbraio 1983 n. 53, allora in vigore, stigmatizzava che questa subordinasse la concessione del beneficio a particolari limiti e condizioni (iscrizione ai registri ASI, FIAT, LANCIA ALFA ROMEO) e proseguiva affermando che "appare invece inopportuna l'imposizione di particolari vincoli e imposizioni ai potenziali beneficiari della norma".

Questa impostazione naturalmente cozzava contro gli interessi dell'ASI che, attraverso il meccanismo delle esenzioni, si è assicurato un crescente numero di soci "vitalizi" più interessati peraltro ai benefici fiscali che alle attività sociali dell'ente.

Ed è così che, con uno dei consueti compromessi, si sono aggiunti nell' Art. 1 i comma 3, 4 e 5 che, introducendo la categoria dei veicoli tra i 20 e 30 anni (singolarmente definiti "di parti-



colare interesse storico”) ne affidano a ASI e FMI l'individuazione "con propria determinazione".

Le conseguenze di questo strappo sono note a tutti: il comportamento dell'ASI è stato assolutamente censurabile e tendente unicamente a privilegiare i propri associati a scapito di tutti gli altri potenziali beneficiari.

E' un atteggiamento che si commenta da solo: per fare un esempio banale, sarebbe come se avessero diritto a percepire la pensione INPS solo i pensionati iscritti al Circolo del Golf di Vattelapesca!

In questo panorama di incertezze, di Interpelli alle Agenzie delle Entrate, di ricorsi ai TAR, si è malauguratamente inserita l'iniziativa legislativa di alcune Regioni che, in maniera scoordinata, hanno adottato dei provvedimenti diversi da Regione a Regione.

Le sole Regioni che hanno risposto correttamente agli interpelli degli interessati sono quelle che hanno adottato un'interpretazione rigorosamente letterale della Legge 342/2000: è prevista una "individuazione" dei veicoli da parte dell'ASI; in assenza di tale "individuazione", i veicoli sono assoggettati al pagamento della tassa in misura ordinaria.

A conforto di tale interpretazione, sono intervenute nel tempo ben tre sentenze della Corte Costituzionale che hanno dichiarato illegittime le deliberazioni assunte in materia di tasse automobilistiche da alcune Regioni.

Si tratta, in particolare, della Sentenza 296 del 26/9/2003 (Regione Piemonte), della Sentenza 297 della stessa data (Regione Veneto) e della Sentenza 311 del 15/10/2003 (Regione Campania).

La Consulta ha infatti sentenziato che, ai sensi dell'Art. 119 della Costituzione, non può essere

considerato un "tributo proprio della Regione" pur essendo "attribuito" alle Regioni ma non "istituito" dalle Regioni, che hanno unicamente la facoltà di variare l'entità del tributo stesso nella misura massima del 10% in più o in meno.

Tale situazione anomala non è sfuggita al Legislatore, che nella Legge 350/2003 (finanziaria 2004), all'Art. 2, comma 22 e 23, impone alle Regioni di "rendere i loro ordinamenti legislativi in tema di tassa automobilistica conformi alla normativa statale vigente in materia" dando loro però tempo fino al 1 gennaio 2007 per uniformarsi.

Non essendo ciò avvenuto, la Finanziaria 2008 ha concesso una proroga.

Mentre non sussiste dubbio alcuno su chi ricada la responsabilità di questo caos, come fare allora per uscire dal perdurante pasticcio?

Forti di quanto affermato da una Circolare del 2001 dell'Agenzia delle Entrate (consultabile anche nelle F.A. Q. del nostro sito www.aavs.it) che afferma che per i veicoli di età compresa tra 20 e 30 anni non è in alcun modo necessaria l'iscrizione all'ASI né ad altri enti, molti cittadini, di loro iniziativa, hanno pagato la tassa automobilistica di euro 25,82 (o nella misura diversamente stabilito dalla Regione di residenza).

In caso di accertamento da parte dell'Agenzia delle Entrate regionale, hanno presentato ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale che ha dato loro ragione.

Alcuni esempi di tali sentenze che, come si suol dire, fanno giurisprudenza sono pubblicati sul sito www.aavs.it

CX 20 RE BREAK

Di Luigi Baima

Permettete che mi presenti, e scusate se lo faccio solo adesso, ma come spesso leggo nel vostro SpacXzio vedo che anche voi avete un lavoro, una vita privata, moglie e figli.

Quindi il tempo non è mai abbastanza e le passioni spesso sono rinviate con un: "ma si lo faccio dopo".

Comunque, mi chiamo Luigi, ho 45 anni vivo a Nole in provincia di Torino, sono iscritto al Club dal 2008 e dal 2008... non pratico.

Facciamo un passo indietro anzi 26, così possiamo dire che dal 1984 guido Citroën.

Ricordo ancora quando, tramite mio fratello Roberto (già all'epoca rivenditore Citroën), acquistai USATA la mia prima e forse unica in Italia... CX 2200 Diesel aspirata credo anno '78.

Praticamente un morto per le prestazioni, che ogni volta che dovevi farla partire sembrava un CAMION MILITARE, ma sai che sedili aveva, ed il colore poi: avorio con interni in vellutino marrone scuro.

Ogni serata con gli amici o gita domenicale si usava la CX, perché era grossa, era comoda, ma soprattutto era a gasolio.

Ed il costo al litro chi se lo scorda: con le vecchie 10.000 lire quanto si viaggiava...

Provate oggi con 5 euro.

Dopo infinite scorribande incominciava a dare segni di fiato corto, non dimentico quando in mezzo a Torino abbiamo dovuto spingerla in 5 perché non partiva più.

Poi come un miracolo dal cielo nel 1986 arriva l'occasione: una CX 2500 Diesel forse Reflex anno 1982, blu scuro interni azzurri e,



come vi ricorderete tutti, come accessori coppe ruota Pallas cromate, modanature laterali cromate.

Aveva prestazioni formidabili, confort unico associati a tenuta di strada Citroën.

A tal proposito voglio raccontarvi un episodio che mi è successo.

Era una domenica di inizio novembre anno 1986 con allora i miei genitori (oggi purtroppo scomparsi) e mio fratello che era già sposato, si parte per il cuneese verso la zona di Neive e limitrofe.

Per la gita tiro a lucido la mia CX e parto con la fidanzata di turno a bordo.

Lui prende in uso, per prova, una Lancia Thema Turbo I.E caricando i nostri genitori.

Ma, come sempre accade dopo che lavi e stiri la vettura inizia prima a piovere a dirotto poi a nevicare...

Si, dico bene, neve a fiocchi a tutto andare.

Morale: alla fine della mattinata su per i tornanti del Roero la Lancia si fa qualche bel dritto

nei curvoni mettendo a dura prova la bravura di guida di mio fratello Roberto, fino a farci cambiare idea e, per non far danni, optare per il ritorno a casa.

Io, che con la mia CX non risento di nessun problema di aderenza, mi sento a mille perché ho dato prova, di fronte ai miei, ad appena 21 anni, di essere ottimo guidatore, ma soprattutto ho stracciato un'auto molto blasonata come era per l'epoca la Thema.

Confutando una credenza di mio padre: che le auto italiane fossero migliori delle francesi cosa che lui sosteneva anche nei confronti di mio fratello avendo egli una rivendita Citroën e non Fiat.

Soprattutto qui a Torino e provincia.

Dopo questo grazioso episodio potrei ricordarne molti altri che sicuramente scriverò per prossimi numeri di SpacXzio sperando vengano pubblicati.

Concludo dicendovi che tra le molte avventure avute con le Citroën fino ad oggi ringrazio di

cuore la persona che mi ha permesso, ad ottobre 2008, di ritrovare la vettura dei miei sogni: una CX Break 20 RE.

GRAZIE NICCOLO', la tua EX è in buone mani ed ad oggi ha fatto 2000 chilometri, la revisione ed il tagliando.

Ma soprattutto grazie per la serietà e l'amicizia che mi hai dimostrato.

Grazie anche a voi per aver letto il mio racconto.

Ma vorrei fare una domanda a tutti i lettori Soci e non di SpacXzio che puntualmente viene scritto per noi.

La CX sicuramente non è la DS, non è la 2CV o Traction, ma dal 1974 al 1992 quale era l'ammiraglia Citroën?

Quanti chilometri hanno fatto certe vetture e la carrozzeria forse non soffriva la ruggine come le sue antenate ma anche la varietà e originalità di versioni non dovrebbe meritare più interesse e rivalutazione economica?

Che ne dite di un bel censimento?

Così sappiamo quanto ben di Dio c'è ancora in Italia

Buona meditazione.

Nota della Redazione.

In realtà il censimento di tutti i veicoli storici Citroën è in atto da svariati anni.

Il R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën) è nato anche per questo scopo.

Il CX Club Italia è stato tra i fondatori del R.I.A.S.C. e gestisce la Sezione M occupandosi del censimento delle CX e derivate. Tutti gli Associati proprietari hanno la loro vettura censita in automatico dal momento in cui aderiscono al Club.

Lo Statuto del Registro non consente però di censire veicoli appartenenti a persone non socie.

Quindi...





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.