

Anno VIII

SPACXZIO

Numero 15

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2009 - Direzione Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 - 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
- Stampa: Tipografia Graphiccomp Via Selveponti, 75/1 e 52,100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





SPACXZIO

ANNO VIII NUMERO 15

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

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:

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

Hanno collaborato:

Azzena R.
Flisi A.
Orso A. (Segretario A.A.V.S.)

Foto:

Archivio A.A.V.S.
Azzena R.
Flisi A.
Marigo F. (copertina)
Ottone C.

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.

Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.

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

Stampa:

Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2009

Dopo novant'anni...3
Di Maurizio Venturino, Vice-presidente del CX Club Italia

Raduno europeo SM: auto e non solo7
Di Alberto Flisi

Presentazione9
Di Alvisè Orso, Segretario A.A.V.S. Associazione Amatori Veicoli Storici

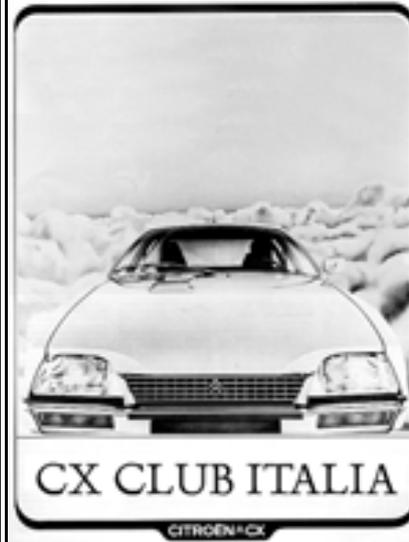
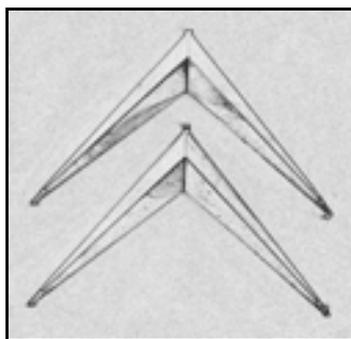
L'"Affaire" de l'Auto-Jurnal11
Di Maurizio Baiocchi, Responsabile Relazioni Esterne SM Club Italia

Un fantastico tritico a confronto15
Di Roberto Azzena

...di storia...18
Di Maurizio Venturino, Vice-presidente del CX Club Italia

...moriremo leoni...20
Di Maurizio Venturino, Vice-presidente del CX 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.



DOPO NOVANT'ANNI...

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

André Citroën nacque a Parigi il 5 febbraio del 1878, quinto ed ultimo rampollo di Lévié, commerciante di diamanti olandese trasferitosi in Francia nel 1875.

Sotto il segno dell'acquario.

Secondo gli astrologi costoro proiettano la loro intelligenza verso il futuro ed hanno uno spirito fortemente innovatore.

Sarà un caso, ma chi rappresentò l'avanguardia più di Citroën nel mondo dell'automobile?

Nessuno.

Il suo eclettismo derivò dalle opere di Verne, cui era appassionato lettore ed al quale si ispirò per tutta la vita.

La costruzione della tour Eiffel, in occasione della esposizione universale del 1889, lo spinse ad iscriversi all'École Polytechnique. Ma la sua vulcanica mente non lo rese uno studente modello.

Nel 1900, durante un viaggio in Polonia scoprì una piccola ditta che produceva ingranaggi in legno a forma di V utilizzati per i mulini e per le fabbriche di filatura.

In ciò Citroën vide la possibilità di intraprendere una attività industriale.

Gli ingranaggi a double chevron, permettendo un contatto permanente, sono in grado di trasmettere una notevole potenza assicurando silenziosità di funzionamento.

Peraltro si rese conto che, per ottenere una ottimale funzionalità, essi dovevano essere costruiti con la massima precisione.

E, soprattutto, in acciaio.

Allo scopo di apprendere le più moderne tecniche costruttive, volse senza indugio il suo interesse in America, dove le fabbriche di utensileria abbondavano.

Al ritorno mise a punto un macchinario dotato di una fresa in grado di raggiungere la necessaria precisione nella lavorazione.

Fu l'inizio di una delle più grandi avventure industriali dei tempi moderni.

Prima di intraprendere realmente la sua carriera di imprenditore terminò l'ultimo anno di studi e svolse (per ventiquattro mesi) il servizio militare. La sua attività lavorativa iniziò concretamente allorché fu chiamato al capezzale della Società automobilistica Mors che si trovava in gravi difficoltà economiche.

Contribuì al suo risanamento negli anni compresi tra il 1906 ed il 1914.

Nominato direttore generale riorganizzò la Società studiando le esigenze della clientela, ottimizzando la gestione del personale, svecchiando i macchinari.

In cinque anni la capacità produttiva fu più che raddoppiata. Si dimostrò scopritore di talenti e fenomenale organizzatore; esperto della produzione e della distribuzione su larga scala.

Nel 1912 effettuò il suo primo viaggio negli Stati Uniti, viaggio che segnerà profondamente la sua carriera.

Ebbe modo di visitare la Ford e fu affascinato da come raggiungesse una produzione di massa a basso costo.

Decise di seguire le medesime metodiche.

Perseguì un miglioramento delle condizioni di lavoro dei dipendenti ottenendo così vantaggio per la redditività.

Nel frattempo, nel medesimo anno, aveva dato vita, assieme a due soci, alla: "Citroën, Hinstin et Cie" iniziando a fabbricare ingranaggi, in particolare gli chevron.

La Società si ingrandì rapidamente trasferendosi vicino a Quai de Javel e modificando la denominazione in: "Société anonyme des engrenages Citroën".

Il logo scelto per la nuova impresa fu il Double Chevron.

La sua fortuna e la sua reputazione inizieranno da tale decisione.

Infatti depositerà molti brevetti per il loro utilizzo in vari settori industriali.

Nell'agosto del 1914, allo scoppio del primo conflitto mondiale Citroën venne mobilitato.

Al fronte constatò l'inadeguatezza della artiglieria francese nei confronti di quella tedesca.

Nel gennaio del 1915 propose quindi al generale Louis Baquet di applicare in ambito militare i principi di produzione messi in atto da Henry Ford.

Assicurò che sarebbe stato in grado, con quei sistemi, di fab-

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.



SPACXZIO

bricare dai 50 ai 100 mila obici al giorno.

Detto, fatto.

Fece costruire, su una superficie di 15 ettari in Quai de Javel una immensa ed ultra moderna fabbrica che dava lavoro a 13.000 operai raggiungendo le cadenze produttive previste.

Il suo motto era: "Bisogna produrre velocemente, bene, economicamente per poter mettere ciò che è stato fabbricato a disposizione del maggior numero di consumatori".

La fabbrica divenne ben presto un esempio di organizzazione e di efficacia industriale.

Al termine del conflitto Citroën decise di riconvertire Quai de Javel alla costruzione di automobili.

Cosa che avvenne nel giro di soli quattro mesi, e si concluse con l'assorbimento delle industrie Mors.

Nel 1919 la Francia assemblava un numero considerevole di auto, maggiore di quante ne producessero i tedeschi o gli americani.

Parigi era chiamata, a ragione, la capitale dell'automobile.

Nei suoi viaggi negli Stati Uniti Citroën aveva capito l'importanza di realizzare veicoli che avessero la possibilità di essere facilmente venduti non solo alle classi più abbienti.

La sua intenzione ed il suo obiettivo erano quelli di costruire un'automobile in grande serie ad un prezzo contenuto entro i 7250 franchi, la metà di quanto allora costasse la meno cara.

Nacque così la Tipo A "la prima vettura europea prodotta in grande serie".

Ben 30 al giorno, 20.000 nell'anno 1920.

Da allora fu un susseguirsi di novità straordinarie sia dal punto di vista delle innovazioni tecniche,

sia dal punto di vista della capacità di comunicare con gli utilizzatori del prodotto attraverso mirabolanti campagne pubblicitarie.

Fu il primo in Europa ad imporre alla rete distributiva la "exclusive franchise".

Si impegnò nella formazione del personale di vendita e nell'organizzazione delle relazioni con la clientela.

Inventò un sistema di contatti pre e post vendita a beneficio dei compratori, imposto a tutti i Concessionari.

Che, inizialmente, si mostrarono riluttanti perché tutto ciò sembra invadente da parte della Casa Madre.

Ma si arresero di fronte al quadruplicarsi delle vendite dal settembre 1923 al luglio 1925.

Nel 1926 la Citroën contava più di 3.000 punti vendita.

La Renault nel 1929 soltanto 1200.

Nel 1925 entrò in produzione la B 12, prima vettura "tout acier", tutto acciaio.

Era costituita da una scocca con elementi di lamiera rivestiti a freddo e assemblati tramite saldatura in modo da formare un unico insieme indeformabile, o quasi.

Una corazza simile costituiva una protezione di straordinaria resistenza.

Citroën ne aveva acquisito il brevetto dalla ditta Budd nel 1923, in uno dei suoi viaggi negli Stati Uniti, intuendone i vantaggi applicati al mondo dell'auto,

Ovviamente pubblicizzò con enfasi l'innovazione.

"Solo le carrozzerie tutto acciaio offrono ai loro occupanti la sicurezza più perfetta.

Solo le officine Citroën, in Francia, costruiscono carrozzerie tutto acciaio interamente metalliche.

Solo la Citroën non ha esitato a dotarsi della formidabile attrezzatura, del valore di circa 200 milioni di franchi, necessaria a questa costruzione".

Insomma lasciava ben intendere che fosse la vettura più sicura sul mercato.

Nel 1929 la Citroën divenne la seconda fabbrica automobilistica del mondo, con 400 veicoli al giorno costruiti.

Un terzo della produzione francese.

Prima di addentrarci in ciò che avvenne gli anni successivi alla grande depressione è doveroso ricordare come si pose Citroën nei confronti dei metodi produttivi, della pubblicità e del "marketing".

Un'ulteriore dimostrazione della sua vulcanica mentalità.

Tra le prime innovative campagne pubblicitarie va ricordata quella messa in atto in occasione dell'inaugurazione del 17° Salone Mondiale dell'Automobile del 1922: un aereo sorvolò l'Arc du Triomphe disegnando nel cielo il nome Citroën.

Inusuale oggi, figuriamoci allora. A cavallo tra il 1922 ed il 1923 organizzò la traversata del Sahara.

Successivamente venne l'era delle "Croisere": la nera in Africa (1924), la gialla in Asia (1931) ed infine la bianca in Alaska (1934). Ottimo metodo per dimostrare la solidità e la resistenza meccanica dei suoi veicoli.

Nel 1925 un'altra idea originale: 250.000 lampadine illuminarono la Tour Eiffel lungo tutta la sua altezza.

Citroën aveva connaturata nel suo DNA una vera e propria attitudine per la novità e per legare a sé i suoi clienti.

I suoi Saloni (o show room, secondo la vulgata attuale) espo-



nevano tutti i modelli.

Ai clienti che vi si erano recati veniva spedita una lettera di ringraziamento per la visita, in cui si proponeva la vettura che avrebbe potuto fare al caso loro. Evidentemente non esisteva la legge sulla privacy...

Agli acquirenti erano offerte delle forme di credito innovative ed un servizio post vendita che comprendeva la possibilità di assicurare il veicolo con le "Assicurazioni Citroën" da lui fondate nel 1932.

Citroën fu forse il primo a promuovere la robustezza dei suoi prodotti mediante dei crash test ante litteram.

Anticipatore, rinnovatore, visionario, dotato di acume fuori dal comune, ma non amato da molti.

La sua superiorità lo rendeva invisibile all'intero mondo industriale francese.

Di ciò Citroën si compiaceva.

Godeva nel mostrarsi imprevedibile e sempre controcorrente.

Tuttavia per attuare le sue idee innovative andò incontro a costi non indifferenti.

Che, aggiunti alla crisi economica del 1929 misero a poco a poco in ginocchio la sua azienda.

Del resto le Società create da Citroën erano abitualmente afflitte da problemi finanziari.

Gli utili realizzati con la produzione di munizioni non erano stati sufficienti a coprire gli investimenti.

Quasi il 90% era stato fagocitato dal fisco...

I successi di vendita dei primi modelli mitigarono in parte i passivi, che tuttavia continuarono ad aumentare anche per l'incessante e rapida crescita della Società.

Nondimeno Citroën pensava che la crisi economica che stava tormentando l'Europa e che

già da due anni aveva duramente colpito gli Stati Uniti fosse da affrontare con metodi e proposte rivoluzionarie.

Invitato a presentare una relazione sull'industria automobilistica europea, nell'ottobre del 1931 attraversò l'Atlantico per partecipare al congresso degli industriali previsto a New York il 21 di quel mese.

In quella occasione non si fece sfuggire l'opportunità per sciogliere una delle lodi più appassionate all'automobile, da lui considerata fattore di progresso e di benessere mondiale.

Citroën era persuaso, in questo confortato dal Presidente Hoover, che la crisi avrebbe avuto vita breve, anzi, stesse già finendo.

E lanciò una proposta che lasciò gli industriali sbalorditi.

Un'alleanza di tutti i costruttori all'interno di una società internazionale, con l'obiettivo di dividere il mercato delle centosette nazioni non produttrici, in modo da finanziare la costruzione di fabbriche d'auto in questi Paesi.

Ovviamente nessuno lo prese sul serio.

Ritornò in patria con l'etichetta dell'utopista.

Forse tanto utopista non era visto ciò che sta accadendo oggi...

La differenza tra l'essere visionario o genio dipende soltanto dal successo economico delle visioni...

Citroën, sempre sull'orlo del fallimento ma capace di inaspettate riprese, fu a turno l'uno e l'altro.

La grande voglia di innovare a qualsiasi costo, anche economico, probabilmente causò la sua fine.

Nel 1932 venne invitato dall'amico e concorrente Re-

nault a visitare le sue officine.

Citroën rimase basito dalla grande navata centrale della nuova industria, sull'Ile Séguin a Parigi, dai duecentoventi metri delle due principali catene di montaggio, dall'attrezzatura modernissima.

Le sue fabbriche, di cui era tanto orgoglioso, gli apparvero improvvisamente obsolete.

Già sulla strada del ritorno a casa progettò il rifacimento di Quai de Javel.

Era necessario riunire tutte le operazioni di montaggio in un solo stabilimento come aveva visto anche in occasione dell'ultimo viaggio in America.

Detto, fatto: ai 750.000 metri quadri già occupati ne aggiunse altri 150.000 con nuove officine attrezzate con oltre 1.000 macchine utensili del tipo più moderno.

Chiunque ci avrebbe messo anni.

Citroën impiegò cinque mesi, dall'aprile al settembre del 1933, senza mai fermare la produzione, ed affrontando anche uno sciopero.

L'8 ottobre 1933 fu inaugurato il nuovo stabilimento in calcestruzzo, vetro ed acciaio.

Non badò che i bilanci fossero sempre più inquietanti: la costruzione del nuovo complesso aveva dato loro una botta non indifferente.

La rovina economica si avvicinava velocemente.

Ma nulla avrebbe potuto farlo recedere dai suoi propositi.

Era convinto che la sua nuova vettura, quella che aveva già in mente dalla presentazione della gamma Rosalie, dovesse nascere in una "culla nuova", perché sarebbe stato rivoluzionario anche il metodo di costruzione.

La complessità delle apparecchiature necessarie per il sistema di stampaggio, comprate



dall'americana Budd, aveva comportato una lunghissima fase di messa a punto e l'impiego di tecnici americani.

Anche per questo Citroën decise il suo rifacimento, investendovi un patrimonio in un periodo che era tra i meno propizi per gli investimenti massicci.

Tutti passi che non potevano non portare ad una resa dei conti.

Ma era fatto così: non trascurava nessun aspetto della strategia commerciale, indipendentemente da quanto gli potesse costare.

Quindi Citroën si comportò, come sua abitudine, con caparbità e assoluta determinazione. Infatti pensava che i bilanci fossero qualcosa da affrontare a testa bassa, come tori infuriati, con inventiva, "grandeur", colpi di genio, coraggio e... incoscienza.

La futura automobile, per la quale aveva già investito moltissimo in immobili ed apparecchiature, non avrebbe dovuto essere soltanto differente, contenere qualche innovazione: avrebbe dovuto essere "l'automobile di domani".

Completamente nuova.

A partire dalla trazione.

Avete mai visto i buoi dietro al carro?

Quindi doveva avere le ruote motrici anteriori.

Una rarità all'epoca.

Ma per Citroën nulla era impossibile.

Poteva avvalersi di un ingegnere giovane e valente, ambizioso di mostrare tutta la sua bravura: André Lefebvre al quale affiancò una equipe di tutto rispetto.

Nel marzo del 1933 vennero definite le specifiche del nuovo modello PV: 7 cavalli fiscali, consumo di sette litri per cento chilometri, velocità di 100 km/h, quattro posti, 800 kg di peso,

prezzo non superiore ai 15.000 franchi, carrozzeria e scocca in acciaio, cambio automatico.

Oltre, ovviamente, la trazione anteriore che comportava molteplici vantaggi: aumento dell'aderenza grazie al peso gravante sulle ruote motrici, maggiore stabilità in curva, migliore tenuta di strada, minore peso.

Infine, il motore sospeso, in virtù del brevetto acquistato da Citroën nell'ottobre 1931 negli Stati Uniti (già adottato sulla Rosalie: è il brevetto del "floating power" o motore flottante).

Questo consentiva di eliminare il propagarsi delle vibrazioni dal motore alla scocca.

La vettura avrebbe dovuto essere pronta in un anno.

Nel nuovo stabilimento, adottando criteri costruttivi rivoluzionari.

L'assemblaggio iniziava dalla carrozzeria, quindi vi si adattava l'assale posteriore, quello anteriore, l'insieme motore, frizione, cambio, e si terminava montando i parafanghi anteriori e la calandra.

Questo nuovo procedimento di costruzione avrebbe consentito di ottenere una vettura dalla solidità eccezionale.

Durante lo sviluppo del progetto emersero molti problemi.

Il più grosso da risolvere fu forse quello dei giunti cardanici, quelli che permettono di trasmettere un movimento regolare tra due alberi anche quando questi assumono posizioni diverse e non sono allineati tra loro.

Era previsto l'utilizzo dei giunti omocineticici messi a punto dall'ingegner Grégoire.

Una catastrofe: dopo pochi chilometri "grippavano" per mancanza di lubrificazione.

La soluzione sarebbe stata tor-

nare ai giunti tradizionali, ma ormai la catena di montaggio era stata impostata per quel tipo, e sarebbe costato troppo riconvertirla.

Altro problema non da poco venne dal cambio.

Citroën aveva optato per una trasmissione a convertitori.

Significava aggiungere un'altra immenso incognita ad un progetto già problematico di per sé, vista l'adozione contemporanea di tante novità.

Quello elaborato da De Lavaud non funzionava.

Fu sostituito da un convertitore abbinato ad un cambio a tre rapporti a comando manuale: anch'esso non funzionava.

Nell'aprile del 1934 (ad un mese dalla messa in commercio) ancora non si era scelto il cambio da adottare.

Purtroppo le novità si pagano.

Per esempio lo studio delle fusioni al cromo molibdeno utilizzate per i cilindri era costato, da solo, dai 10 ai 15 milioni di franchi, una enormità.

E si pagano ancora di più se la loro elaborazione avanza a rilento a causa di intoppi continui.

Malauguratamente non vi era stato sufficiente tempo per mettere a punto un meccanismo delicato ed innovativo come la trazione anteriore.

La fretta era dovuta alla necessità di salvare l'azienda.

Durante l'elaborazione del progetto le difficoltà finanziarie che da sempre avevano accompagnato Citroën si accrebbero.

"Il faut tenir", bisogna resistere, stringere i denti, in attesa della vettura-salvezza.

Nel luglio del 1934 era stato presentato un piano di consolidamento finanziario.

Contemplava il blocco, per tre anni, dei crediti vantati per 45 milioni da Michelin, che detene-



va di fatto il controllo degli affari; per 30 milioni dalle ditte fornitrici di acciai e per 125 da vari altri fornitori.

Per la sistemazione dei conti vennero emesse obbligazioni per 56 milioni di franchi. Sembrava che la situazione potesse essere raddrizzata, invece...

Una piccola società fornitrice di accessori rifiutò di rimandare il pagamento di due cambiali.

Fu l'inizio della procedura di fallimento.

Il maggior creditore era Pierre Michelin e spettò a lui informare Citroën che avrebbe dovuto lasciare la società.

Il 15 gennaio del 1935 un comunicato annunciò che "Il signor Citroën ha appena ceduto tutte le sue azioni ordinarie e i suoi privilegi al signor Michelin che prende così la direzione effettiva della società Citroën".

Citroën morì pochi mesi dopo essere stato esautorato, il 3 luglio del 1935 a soli 56 anni.

La fine di un'epoca.

RADUNO EUROPEO SM: AUTO E NON SOLO

Di Alberto Flisi

Apeldoorn, in Olanda, è una tranquilla e silenziosa cittadina residenziale 90 chilometri a sud-est di Amsterdam, ricca di parchi ben curati e case architettonicamente non banali.

Qui è stata costruita una sfarzosa residenza di caccia della monarchia Orange.

E qui il Club SM Olanda ha scelto di organizzare il Raduno europeo SM, dal 20 al 25 maggio scorsi.

Grazie all'ospitalità dell'amico Gianemilio Franchini, che mi ha voluto come accompagnatore-navigatore sulla sua SM, ho potuto prendervi parte.

Il viaggio di avvicinamento è stato privo di inconvenienti e favorito (come poi il ritorno) dal bel tempo e dal traffico non troppo intenso.

Ad una sosta in un autogrill sono stato protagonista di un episodio fortunato.

Uscito dall'auto, non mi accorgevo che il cellulare mi era caduto a terra.

Già all'interno del self-service, venivo raggiunto da un signore che mi avvertiva che un cellulare, probabilmente il mio, era stato trovato per terra e messo sul tetto della SM.

Mi precipitavo fuori ed, effettivamente, il cellulare era "lì sopra", gentilmente appoggiatovi da alcune ragazze che l'avevano notato.

Tutto bene, quindi. La domanda, maliziosa, è la seguente: in Italia sarebbe accaduto altrettanto?

Ripreso il viaggio, siamo felicemente arrivati ad Apeldoorn.

Il giorno dopo, secondo il programma del Raduno, c'erano varie possibilità di svago.

Di comune accordo abbiamo deciso di andare a visitare un Museo d'arte, nei pressi di Apeldoorn, situato al centro di un





grande parco nazionale, in quanto attratti dalla informazione che segnalava la presenza di ben 90 quadri e 180 disegni di Van Gogh!

Giunti sul posto, parcheggiavamo l'auto all'entrata del parco, e, saputo che il Museo distava la bellezza di cinque chilometri, abbiamo deciso di valerci del simpatico servizio gratuito di biciclette: della serie "la ginnastica non guasta la cultura!"

Il giorno dopo, giorno clou della Manifestazione, gran programma variegato.

Abbiamo iniziato con una piacevolissima passeggiata di gruppo, in corteo con tutte le altre SM, attraversando zone boschive e una campagna ricca di animali al pascolo.

A questo punto si è verificato un fuori-programma tutt'altro che piacevole e che si è concluso, molto fortunatamente, senza danni alle persone.

A causa di un violento tamponamento tra due auto, verificatosi sulla corsia di marcia opposta

alla nostra, l'auto tamponata, completamente fuori controllo, veniva proiettata verso di noi.

Prima centrava la SM davanti alla nostra, provocandole un serio danno alla fiancata sinistra, poi si incuneava miracolosamente tra quella e la nostra, sfiorandoci il muso e piombando poi nel fosso laterale alla strada.

Sconcerto, spavento, choc degli occupanti delle due auto più coinvolte, ma nessun ferito.

La nostra SM non ha riportato danni degni di nota.

Il programma non registrava pertanto variazioni o ritardi, e ci trovavamo tutti, compresa la SM sinistrata, nel bel piazzale alberato antistante una stazione ferroviaria.

Da qui, un'ora dopo, partivamo a bordo di un bel treno d'epoca trainato da una grossa locomotiva a vapore, per un breve viaggio, durante il quale veniva servito il pranzo ai radunisti, nelle due carrozze ristorante.

Alla stazione di arrivo abbiamo trovato ad aspettarci un convoglio di autocarri militari olandesi d'epoca., preparato per riportarci alla stazione di partenza Alè, tutti a bordo e via!

Un simpatico "stop over", presso una magnifica radura ombreggiata, consentiva a tutti di esercitarsi nel tiro con l'arco, sotto la vigile presenza di un istruttore.

Ritorno poi alla stazione e rientro con le nostre SM al punto di partenza iniziale mattutino, l'albergo Kaiserkron, sede del comitato di accoglienza del raduno.

Ma non era ancora finita!

Più tardi, a bordo di un paio di omnibus trainati da magnifici cavalloni neri, venivamo condotti alla residenza reale di caccia, dove era servito l'aperitivo proprio all'entrata del perfetto, grandioso parco retrostante.

Chi voleva, ha potuto visitare la reggia.

E finalmente la cena di gala all'albergo, allietata dalla presenza di una band di musicisti-comici, che si sono esibiti in una serie di "gags".

C'è stato anche il modo che Franchini in francese, e io in inglese, potessimo rivolgere parole di saluto e di ringraziamento al comitato organizzatore e ai radunisti tutti.

E così abbiamo tenuta accesa la fiaccola italiana, unici rappresentanti presenti del Belpaese. Il numero di SM intervenute a questa bella manifestazione è stato non indifferente: circa una cinquantina.

E, cosa importante e niente affatto scontata, nessuna ha avuto problemi di sorta.

Il grosso autocarro di soccorso al seguito della carovana, è rimasto inoperoso.

Inevitabile la mia chiosa finale (un autentico tormentone, ormai!): peccato per chi non è voluto venirci!





PRESENTAZIONE

Di Alvise Orso Segretario A.A.V.S. Associazione Amatori Veicoli Storici

Quando avviene un primo incontro, è uso fare le cosiddette presentazioni.

Noi italiani ci limitiamo di solito a dire il proprio nome seguito da "piacere" e, normalmente, nessuno dei due ha capito come si chiama la nuova conoscenza.

Gli anglosassoni sono invece più pragmatici e, dopo i convenevoli d'uso, si scambiano informazioni più concrete sulla loro attività, sugli interessi e, in taluni casi, perfino sui loro guadagni.

Dopo alcuni saltuari contatti nel corso degli anni, prevalentemente durante la Mostra di Padova, A.A.V.S. e il variegato mondo dei club di appassionati di Citroën hanno deciso di collaborare più strettamente nell'interesse di tutti i collezionisti. Per questo motivo ho accolto con molto piacere l'invito di Venturino a mandargli qualche

nota da pubblicare sulla rivista del CX Club Italia e ne approfitto, naturalmente, per fare le presentazioni.

L'Associazione Amatori Veicoli Storici A.A.V.S. è sorta nel 1998 e la prima Assemblea costitutiva si è tenuta il 7 novembre di quell'anno, nell'ambito della Mostra di Padova.

Perché si è sentita la necessità di una associazione nazionale come A.A.V.S. ?

Avendo previsto con largo anticipo che il "problema dei problemi" sarebbe stato quello della circolazione dei veicoli non catalizzati, constatato che chi avrebbe avuto il titolo e il dovere di occuparsene (l'ASI) se ne disinteressava totalmente, un gruppo di appassionati ha deciso di accollarsi questo impegno.

Naturalmente l'unica strada

percorribile era quella di ottenere delle modifiche al Codice della Strada che classificassero i veicoli storici per quello che realmente sono e non, come attualmente avviene, venissero accorpata tra i "veicoli atipici" (con conseguente obbligo di revisione annuale).

Dopo un approfondito esame di tutta la materia, è stato redatto un testo di Disegno di Legge che è stato presentato al Senato il 28 febbraio 2001.

Si sono susseguite tre finis legislatura, due impreviste e una per fine mandato, sicché il DdL 946, attualmente all'esame della Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato, è il quarto testo che A.A.V.S. è stata costretta a far presentare.

Ai testi studiati e promossi da A.A.V.S. si sono aggiunti alcuni altri.

Tutti questi altro non sono che brutte imitazioni (spesso con evidenti intenti di parte) dei testi di volta in volta predisposti da A.A.V.S..





Accolta già nel 2000 nella FIVA Fédération Internationale Véhicules Anciens, A.A.V.S. ha affiancato alla attività "politica" a livello nazionale quella a livello internazionale con la presenza, ormai da molti anni, di un proprio rappresentante nel Gruppo di Lavoro della Commissione Legislazione.

Questa partecipazione ci offre la possibilità di essere costantemente aggiornati su quanto si va discutendo nella Commissione Europea.

Di tanto in tanto veniamo richiesti di fare un'azione di "lobbying" presso i rappresentanti italiani a Bruxelles per indurli a votare degli emendamenti tendenti a non ostacolare la circolazione e, in generale, la gestione dei veicoli storici in Europa.

Tratteggiata la parte "politica" dell'attività di A.A.V.S., passiamo alla parte "culturale".

Questa si è sviluppata attraverso l'organizzazione di convegni su temi riguardanti l'evoluzione dello stile automobilistico ("Dallo spigolo alla curva"), la valenza artistica dell'oggetto ("L'auto è arte?"), la definizione di veicolo storico ecc..

Grande successo ha riscosso ultimamente un concorso di Car Design, dedicato a giovani laureati o laureandi, organizzato con la Facoltà di Architettura dell'Università di Trieste e concluso con un convegno intitolato "L'automobile disegnata a matita".

Il primo premio è stato vinto da un giovane dello Sri Lanka.

Come avrete notato, da questo elenco di attività manca quella "ludica".

A.A.V.S. ha demandato per il momento l'organizzazione di manifestazioni agli oltre sessanta club associati, ai quali forni-

sce il proprio sostegno.

Consigliamo vivamente chi si interessa dei succitati argomenti a visitare il nostro sito www.aavs.it

In esso troverà, nella pagina "A.A.V.S. Informa" tempestivi aggiornamenti e commenti sull'iter parlamentare dei DdL.

Interessante da consultare è anche la pagina delle FAQ in cui vengono affrontati (supportati da documenti ufficiali) argomenti quali reimmatricolazioni, cinture di sicurezza, fari di giorno, tasse automobilistiche ecc..

La pagina dedicata alla FIVA contiene invece la traduzione degli aggiornamenti bimestrali sulla legislazione europea ed altre notizie interessanti.

Infine ogni club associato ha la possibilità di inserire notizie riguardanti la propria attività, ampliando così la propria visibilità.

Grazie per l'attenzione.



L'AFFAIRE DE L'AUTO-JOURNAL

Di Maurizio Baiocchi Responsabile Relazioni Esterne SM Club Italia

Il 15 gennaio 1950 usciva il primo numero de "L'Auto-Journal", che con il motto "indipendente e obiettivo" si proponeva come una rivista innovativa in campo automobilistico: niente pubblicità, prove su strada che non risparmiavano critiche ai costruttori e ricerca costante dello "scoop" per i nuovi modelli.

Il quindicinale poteva contare già su alcuni grandi nomi della stampa francese, quali: Jean-Marie Balestre (poi divenuto, negli anni ottanta, Presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile), Patrick e Robert Hersant, Serge Bellu (giornalista-tecnico, ancora oggi in attività).

Come ogni giornale, L'Auto-Journal aveva le proprie fonti d'informazioni, tra cui un

"informatore" presso il Bureau d'Etudes Citroën, che durante il periodo di studio e sviluppo della VGD (Voiture Grande Diffusion, che divenne poi la DS), passava regolarmente notizie riservate, permettendo alla redazione di essere al corrente e preparare il grande scoop sul modello che avrebbe sostituito la gloriosa Traction.

Nella primavera 1952, la "talpa" avvisò la rivista che vi sarebbero state delle prove su strada di uno dei prototipi allo studio, che proprio per maggiore segretezza, si sarebbero tenute lontano dalle zone abituali utilizzate a tale scopo.

E così, il 12 marzo 1952, nelle strade di campagna di Terrisole, presso Draguignan (nel dipartimento del Var, nel sud della Francia), il reporter Marcel

Petré, armato di macchina fotografica e cinepresa, era appostato ai bordi della strada, finché alle prime luci dell'alba vide apparire il fantomatico prototipo della nuova Citroën.

Il veicolo era una vettura incompleta, senza parafranghi anteriori, con un telone che copriva il tetto ed il posteriore, che in movimento si coricava in curva, facendo presagire una sospensione morbida. Dopo qualche attimo di sorpresa, il reporter cercò di scattare qualche foto al volo e riprendere delle immagini, ma i conducenti della vettura si accorsero subito di lui e iniziarono la "caccia".

Petré riuscì a consegnare le pellicole al collega Hersant, che lo aspettava poco lontano, e cercò di darsi alla fuga a bordo della sua Renault 4CV.

I collaudatori Citroën, guidati nientemeno che dall'ingegner André Lefèbvre, erano nel panico: bisognava recuperare a tutti i costi le pellicole.





SPACXZIO



La vettura di Petré, inseguita dal prototipo, fu bloccata dal camion Type 45 (che serviva per il trasposto della vettura), messo di traverso sulla strada; il giornalista fu stratonato, perquisito, minacciato, ma non furono trovati gli apparecchi e le preziose pellicole.

Petré cercò di difendersi, di discolarsi e, nel frattempo, gettò qualche occhiata al prototipo fermo poco distante, notando qualche particolare in più (rivestimento in lamiera ondulata, cofano piatto, parabrezza fortemente bombato).

Essendo i collaudatori Citroën dei meccanici e tecnici del Bureau d'Etudes, fieri del loro lavoro e tenuti al segreto, ma non dei poliziotti, non poterono fare altro che lasciarlo andare.

Intanto, gli apparecchi con le immagini erano a bordo della Simca Vedette di Hersant, in viaggio verso Parigi, dove giunsero la sera stessa e subito sviluppati.

Fu una mezza delusione: per un errore di manipolazione, il film della ripresa era deteriorato e quindi senza immagini visibili, e le foto erano piuttosto sfuocate.

Ma ciò non impedì a *L'Auto-Journal* di lanciare lo scoop, titolando il n. 51 del 1° aprile 195-

2: "Noi abbiamo filmato il prototipo Citroën", e stampato in 210.000 copie.

E' l'inizio dell'"affaire" tra Citroën e *L'Auto-Journal*, che si concluderà solo molti anni più tardi.

Nel n. 55 del 1° giugno 1952, appare un altro articolo, ancora più rivelatore, titolando a tutta pagina "La nuova 10CV Citroën", sottotitolo: "20 anni dopo", con un disegno estremamente preciso di quello che sarà il nuovo modello, che, non dimentichiamolo, sarebbe uscito solo tre anni dopo.

L'articolo descrive, in molti dettagli, le caratteristiche che avrà la vettura: motore 6 cilindri contrapposti, con successiva versione ad iniezione, sospensioni oleopneumatiche, carrozzeria aerodinamica, sei posti, velocità massima oltre 140 km/h., ecc..

Il motore è poi riprodotto in uno splendido disegno tecnico, riproduzione dell'originale progetto di Walter Becchia, con tutte le caratteristiche del 6 cilindri che era effettivamente allo studio in quel periodo.

Ma come faceva *L'Auto-Journal* ad avere informazioni tanto precise?

Uno o più informatori segreti del Bureau d'Etudes, i cui nomi non sono mai stati rivelati, incontravano periodicamente in un bistrot il giornalista René Bellu, il quale traduceva in disegni ed articoli le notizie che gli venivano così fornite.

Dopo questo secondo articolo, la dirigenza del Quai de Javel era in grande agitazione: non poteva più sopportare altre fughe di notizie, che evidentemente venivano dall'interno, vedendo in pericolo i propri segreti industriali, con anche il rischio che le vendite della Traction si abbassassero ulteriormente, nell'attesa del nuovo ed innovativo modello.

All'epoca, la politica interna di Citroën seguiva i principi imposti dalla proprietà Michelin: disciplina ferrea, risparmio su ogni spesa inutile, e soprattutto segreto assoluto su ogni nuovo progetto.

I rapporti con la stampa erano quasi inesistenti: come amava ricordare Jacques Wolgensinger, recentemente scomparso, prima del suo arrivo l'ufficio stampa era costituito da una scrivania vuota ed un solo foglietto con i nomi dei cinque più noti giornalisti francesi dell'automobile.

Una Casa che applicava questa politica non poteva non porsi in contrasto con la carica innovativa de *L'Auto-Journal*, che, al fine di dare le più ampie informazioni ai lettori, rompe il tacito accordo fino ad allora seguito tra stampa e costruttori, nel non rendere note notizie su prove di prototipi e nuovi modelli allo studio.

Quindi, Citroën presentò querela contro *L'Auto-Journal* e contro ignoti per "furto di documenti, corruzione di impiegati, divulgazione del segreto di fabbrica, e contraffazione".

La sede della rivista fu perquisita



dalla polizia, sequestrati documenti, inquisiti ed interrogati i giornalisti René Bellu, Marcel Pétré, il direttore della pubblicazione Gilles Guérithault ed altri.

Il processo avvenne qualche anno più tardi; Citroën chiedeva danni per 100 milioni di franchi dell'epoca, ma gli accusati furono scagionati in appello da ogni accusa.

D'altronde, al momento della conclusione dell'iter giudiziario, la DS era già in circolazione da tempo...

Ma, nonostante il procedimento ancora in corso, la rivista non si fermò.

Il n. 92 del 15 dicembre 1953 titolava: *"Tutto su Citroën: una scocca 54, un motore 55"*, con un altro disegno di Bellu del prototipo aggiornato, ed un articolo dettagliato con la descrizione del cambio idraulico, e dell'impiego iniziale del motore 4 cilindri della Traction, in attesa del successivo 6 cilindri.

A fronte di questa ulteriore diffusione di notizie riservate, così

precise, Citroën presentò un'altra querela, mirante anche ad impedire la diffusione della pubblicazione.

Questo ulteriore procedimento andò avanti per dodici anni e finì con un non-luogo a procedere.

Lo scontro tra il costruttore e la rivista, appassionò il pubblico dei lettori, alimentando il dibattito sulla libertà di stampa da una parte ed il diritto di un'azienda industriale di preservare i propri segreti di fabbrica.

Dibattito ed argomenti validi ancor oggi (vedi nota 1).

Ma non era ancora finita.

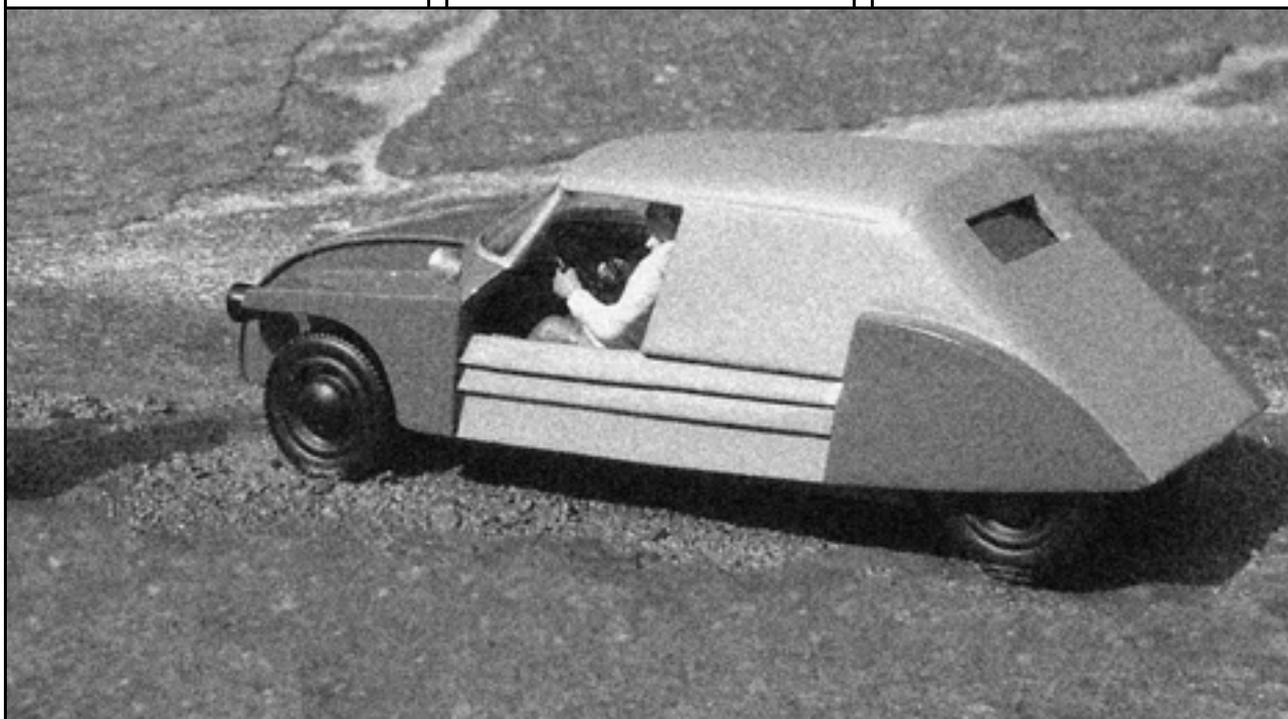
Nel n. 134 del 15 settembre 1955 (tre settimane prima dell'apertura del Salone di Parigi ove fu presentata la DS), *L'Auto-Journal* titolava: *"Ecco la bomba Citroën: tutto sulla Citroën 56 del Salone"*, con l'ennesimo disegno di Serge Bellu che prefigura esattamente il modello di serie che sarà presentato di lì a poco.

Tutto è riportato con precisione: forma della carrozzeria, volante monorazza, fari, calandra, ecc.. Nell'articolo, sono descritte tutte le principali caratteristiche tecniche e funzionali, già anticipate in precedenza.

L'ultima puntata della vicenda si ha con il successivo n. 135 "Spécial Salon", con foto della DS definitiva presentata al pubblico e titolo: *"L'Auto-Journal aveva ragione: i nostri lettori sono giudici"*, evidenziando le corrispondenze del modello di serie con tutte le anticipazioni e disegni precedenti.

Citroën tentò di impedire la vendita della pubblicazione all'interno del Grand Palais, dove si svolgeva il Salone dell'Auto, ma ciò portò una ulteriore pubblicità ed una vittoria morale a *L'Auto-Journal*, che raggiunse la tiratura record di ben 617.000 copie.

Questo lungo *affaire*, contribuì effettivamente a consolidare l'immagine di *"indipendente ed*





obiettivo" de *L'Auto-Journal*, mentre Citroën mantenne per molto tempo gelo e tensione nei rapporti verso questa rivista, non affidando alcuna vettura in prova ai suoi giornalisti.

Le relazioni tra le due parti ripresero solo quindici anni più tardi, ad iniziativa di Jacques Wolgensinger, sopra ricordato, che diede un nuovo corso alle pubbliche relazioni della Casa.

Ma, per i corsi e ricorsi storici, alcune volte il passato ritorna, come un "boomerang" storico. Quasi a prendersi la sua rivincita verso gli organi d'informazione per l'*affaire* di oltre cinquant'anni prima, Citroën ha sapientemente orchestrato un'abile manipolazione mediatica, in occasione dell'"Operazione DS", del febbraio 2009.

L'annuncio iniziale era piuttosto laconico e sibillino ed i quotidiani, i telegiornali e la stampa generalista si sono lasciati prendere dalle ipotesi più fantasiose ed improbabili: Citroën rilanciava, come alto di gamma, la leggendaria DS, la cui produzione era cessata nel 1975!

E già a citare i precedenti illustri, di altre Case che avevano riproposto i propri modelli storici, Fiat con la 500, Volkswagen con la New Beetle, la Mini, ecc..

Ciò senza però considerare che Citroën non aveva bisogno di concorrenza interna, la C6 attuale già aveva le sue problematiche di mercato.

Ma poco importa, l'ipotesi di un revival della DS è continuata per diversi giorni, anche con dibattiti su vari siti internet, facendo immaginare versioni attualizzate della DS, mantenendo stilemi dell'epoca (sottili paraurti cromati, finì montanti, porte sottili, delicata leggiadria d'insieme) che poco si combinano con i

vincoli stilistici e di sicurezza attuali, che impongono forme appesantite e stile per nulla fluente.

Senza contare che finora, Citroën pur avendo da poco "riscoperto" il proprio passato, non si è ancora spinta a giocare la carta del *retro-design*, strategia di marketing e di stile che spesso dura solo il tempo di una moda effimera.

Poi, l'effetto-sorpresa si è attenuato, i grandi media sono passati ad altre cose, ma la Marca può ritenersi soddisfatta del risultato: tutto il mondo ne ha parlato.

Alla fine, viene ufficialmente annunciato che DS è semplicemente un marchio – che sta per Different Spirit – che andrà a contrassegnare la futura gamma "premium" (un po' come Lexus per Toyota, o Infiniti per Nissan), abbinato alla nuova immagine di Marca ed al rinnovamento del logo del Double Chevron.

Ed il primo modello di questa gamma, la DS3, appare come una sorta di *urban-chic* a tre porte, per confrontarsi direttamente con la Mini, che non ha alcun richiamo stilistico alla DS

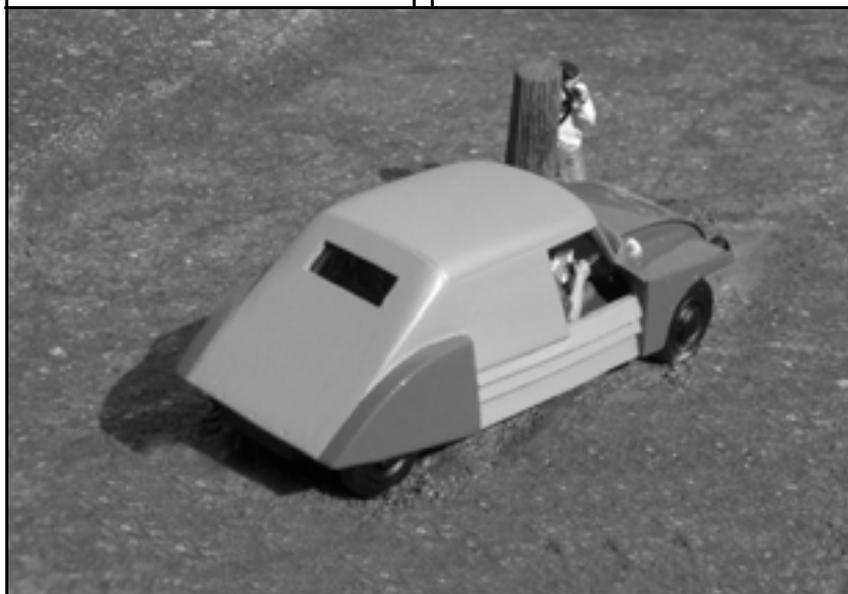
originale.

Se vi fosse stata la semplice presentazione di un nuovo modello, come in altre occasioni, l'avvenimento non avrebbe fatto altrettanto rumore.

Lo scoop de *L'Auto-Journal* del 1952-55 aveva all'epoca traumatizzato la Casa e segnato i rapporti con la stampa; questa volta lo scoop è stato sapientemente creato ad arte dalla stessa Citroën, e la stampa si è tranquillamente lasciata prendere per il naso, cadendo nel tranello mediatico.

E la DS è riapparsa, il tempo di una resurrezione miracolosa, come una nemesi storica.

Nota 1: in epoca recente, vi sono stati anche altri casi di cause intentate da Case automobilistiche per fuga di notizie e spionaggio, quali ad esempio: Peugeot sempre contro *L'Auto-Journal*, nel 1990 per la prima foto della 306, e nel 1996 per lo scoop sulla 607; Renault contro Auto-Plus nel 2007 per le immagini di una versione coupé-cabriolet della Twingo, poi abortita, anche a seguito di queste rivelazioni.





UN FANTASTICO TRITTICO A CONFRONTO

Di Roberto Azzena

E' giusto e fattibile mettere a confronto le mitiche ammiraglie DS, CX e XM che hanno coperto oltre 40 anni di storia del marchio nella top class, senza cadere in strafalcioni, punti di vista opinabili e polemiche assortite? Apparentemente no, però voglio lo stesso provarci, cercando di ridurre i rischi limitando le mie osservazioni a dei modelli e delle versioni specifiche, che ho avuto ed ho l'onore di guidare tutt'ora, in modo che i raffronti siano il meno generici possibile per quanto opinabili e parziali, come del resto sarebbe assai difficile non ottenere anche con altri allestimenti e motorizzazioni, paragonando auto di epoche differenti.

Le Damigelle che si presteranno al nostro giochino saranno le seguenti:

1 - Una D Super (francese, quindi un po' D Special italiana) del 19-

74 recentemente acquistata.

Per comodità permettetemi di chiamarla DS anche se è una semplice D, ma scrivere ogni volta D Super è una menata, scrivere ID non sarebbe comunque corretto e mettere solo D è peraltro tristissimo.

2 - Una CX Prestige Automatique del 1986, anch'essa di origini francesi.

3 - Una "recente" XM Break Turbo CT del 1994.

Copriremo quindi le tre decadi che hanno concluso il secondo millennio.

ESTETICA

Vince la DS, non c'è dubbio.

Se non altro per la personificazione del mito in quanto tale.

E' vero che la CX ha una linea che soffre e soffrirà meno il passare degli anni (per la XM vedremo, forse è ancora presto

per dare giudizi), ma lo status di icona e la particolarità assoluta e totalmente inimitabile della Dea la elevano sul gradino più alto.

Tutte e tre personalissime e filanti nonostante le differenti impostazioni, messe l'una di fianco all'altra sono secondo me in grado di coprire uno spettro di soddisfazione citronica spaventosamente elevato.

Il mix di sportività ed eleganza raggiunto da CX e XM non è forse analogo nella DS, che è invece una berlinona lussuosa tout court, senza alcuna minima velleità aggressiva.

Però quando una vettura ha delle caratteristiche così incredibilmente peculiari e vincenti nell'immaginario generale, bisogna solo inchinarsi di fronte a cotanta grandezza.

Il musone trionfale, le ruote posteriori appena visibili, le frecce posteriori che fanno capolino dal tetto dopo una proiezione lungo le fiancate laterali e la spiovenza della linea che si raccorda nell'originalissima coda





(trovatemene una anche lontanamente simile, se potete!), sono tratti inconfondibili ed indelebili. Spesso, non per nulla, sentiamo parlare di scultura e di opera d'arte, concetti che in campo automobilistico non rappresentano certo un'infondata iperbole.

Consentitemi di aggiungere a margine, che personalmente trovo il profilo della XM Break entusiasmante.

PRESTAZIONI

XM: e per prestazioni intendo proprio capacità performanti.

Qui l'età rappresenta un fattore ovviamente decisivo a favore del modello più recente.

Il Turbo CT (1' serie) è un motore particolare che per essere goduto appieno ha bisogno di una messa a punto scrupolosa.

Se la raggiungete vi divertirete alla grande!

Accelerazione strepitosa, cambio dai buoni innesti (forse la seconda non è proprio al top), ottima capacità di spunto anche a velocità sostenute (da 130 a 150 si arriva in un amen), consumi decenti (8 al litro sul misto e 11 in autostrada sui 130 di media) e favoloso comfort di marcia a velocità di crociera.

Mentre scrivo so bene che i possessori di CX Turbo 2 rivendicheranno le pazzesche e superiori performance del loro modello di elezione ma ribadisco che in questo articolo parlo solo di ciò che ho specificato all'inizio.

La CX automatica non può e secondo me non deve essere così sprintosa, ma il 2500 aspirato mi ha convinto appieno sia in ripresa che soprattutto a velocità di viaggio.

Mentre sulla XM vieni invogliato a "schiacciare" e ad andatura tranquilla sembra che scalpiti, la Prestige ti rilassa e ti chiede di

sfruttarne la potenza senza mai esibirla.

La DS mi ha invece realmente sorpreso, pur pagando l'ovvio gap nei confronti delle altre due sorelle minori.

Abituato sulla mia ex CX Pallas del 1978 di analoga cilindrata che era effettivamente "sedutella", una volta sciolto e messo a punto il motorone dopo la presumibile lunga inattività, mi sono entusiasmato nel trovarmi a scorrazzare ad andatura bella allegra anche nelle salite più aspre.

Il doppio corpo, con quel punto "X" (non chiamiamolo "C" ...) avvertibile sul pedale dell'acceleratore, è una carta nascosta che anche se usi poco sai di avere a disposizione per "scatenare l'antica belva" dormiente nella "caffettiera".

Il tutto, ovviamente soprattutto per la terminologia volutamente esagerata, è da rapportare al contesto primi anni '70 alla quale la mia D appartiene.

Se però dovessi sceglierne una con cui andare in giro vita natural durante, non avrei dubbi nell'indicare la Prestige come la sublimazione di ciò che personalmente trovo totalmente appagante come tipo dolcezza di marcia...e infatti...

COMFORT

E qui molti di voi, e mi riferisco all'ego talvolta smisurato e sovente sopra le righe di qualche diessista, non saranno d'accordo, perché scelgo senza esitazioni la CX.

Il comfort è a mio parere fornito da diversi fattori quali la posizione di guida, le sospensioni, la silenziosità, lo sterzo (leggi maneggevolezza) e la cambiata.

Bene, la CX è senza dubbio la più completa.

Il Diravi non ha bisogno di presentazioni, semplicemente è l'idroguida che fa apparire anche i moderni dispositivi dei pallidi palliativi di sterzata assistita, il cambio automatico (seppur non a livelli tecnologici spaziali, avendo soli 3 rapporti) fornisce una dolcezza di marcia impareggiabile che si sposa alla perfezione con le idro e il Diravi stesso, la plancia della serie 2 dà una sensazione di ampiezza appagante e la seduta, pur non essendo affatto trionfale come quella della DS, alla lunga mi pare più corretta e meno stancante.

Le idro lavorano a livelli eccezionali.

Il risultato è che sulla mia Prestige potrei vagare ore ed ore in qualsiasi condizione, dall'andamento a passo d'uomo alla tirata autostradale, mantenendo livelli di estasi e di rilassatezza inarrivabili per qualunque altra pur ottima idropneumatica. Giù il cappello comunque di fronte alla DS.

La sua morbidezza e i suoi ondeggiamenti non hanno rivali, la troneggiante posizione di guida fornisce una particolarissima sensazione di dominio della strada e il cambio al volante è sfiziosissimo e divertentissimo.

L'idroguida è per mia fortuna in ottime condizioni, così rispetto a ciò che ricordavo e che avevo saltuariamente e non approfonditamente provato, mi sono ritrovato al di sopra delle aspettative, però parliamo sempre di una idroguida buona ma non da sogno come il Diravi.

Ammetto che prima di guidarla con continuità avevo delle enormi perplessità, perché i rapidi giretti mi avevano lasciato la sensazione di un catafalco poco maneggevole ed ingombrante, con quell'enorme parafranco sotto al naso.



Le reminescenze infantili, però, che mi avevano stregato e consacrato al mito Citroënista, mi hanno incoraggiato almeno a provare ed ora che ho preso confidenza e che quell'entusiasmo è tornato ai livelli di 30 anni fa, benedico il giorno che ho deciso di dare retta al mio istinto (e agli incoraggiamenti di qualche ottimo amico) e di essere finalmente diventato proprietario di una Dea.

La XM però si difende sempre benone.

La mia è una rara idropneumatica, ovvero non idrattiva, e a prescindere da ciò che dicono i miei colleghi XMisiti, nessuno mi toglierà mai dalla testa che una Citroën che non si irrigidisce mai, sia mediamente più morbida di una che invece ha questa possibilità.

Ogni volta che uso la CX o la

Dea ho paura di tornare sulla XM, pensando di trovarla troppo rigida e meno confortevole, invece puntualmente tiro un bel sospiro di sollievo perché, se è innegabile che la morbidezza non sia la stessa delle progenitrici, la XM si dimostra sempre una Citroën di gran razza.

Gli interni in pelle (da me fortemente voluti perché sentivo una certa inadeguatezza nei confronti della Prestige), uniti ad una spaziosità interna meravigliosa, aiutano senz'altro a mantenere la "moderna" della compagnia ad un livello degno di cotante antenate, anche se la sensazione "poltrona di casa mia" è parecchio più sfumata.

A prescindere dalle varie impressioni, ho al momento una certezza assoluta, ed è quella

di non poter rinunciare, per motivi diversi, a nessuna delle tre e che se un giorno sciagurato mi dovessi trovare a dovermi privare di una sola di loro, proverò un dolore simile all'amputazione di un arto.

Anche se spero che non ci sia bisogno di ripeterlo, confermo che lo spirito di questo topic non è quello di stimolare rivalità ma, anzi, di far capire come ogni Citroën abbia la sua ragion d'essere e che preferirne una piuttosto che un'altra, non dovrebbe mai offuscare la vista su ciò che di fantastico ogni Citroën ha da offrirci.

E spero fra qualche anno di poter allargare il mio orizzonte "ammiraglistico" alla strepitosa ultima arrivata, la praticamente già storica C6!



...DI STORIA...

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

La presa in carico della Società Citroën da parte di Pierre Michelin non snaturò le idee innovatrici del fondatore.

Egli ebbe la saggezza di lasciare inalterato il gruppo dirigente e lo staff tecnico.

Pierre Boulanger, André Lefevre e Flaminio Bertoni.

Equipe eccezionale...

Il primo obiettivo fu quello di ripianare i debiti lasciati da Citroën.

Per fare ciò Michelin spinse il lancio commerciale della Traction nelle versioni 7 ed 11, giudicando invece troppo dispendioso portare a compimento il progetto della 22.

Nello stesso 1935 Michelin lanciò il progetto TPV: la futura 2 CV.

Da accordo industriale mirava ai profitti.

Si rese conto che la motorizzazione delle zone rurali avrebbe portato vantaggi su due fronti.

Ai fruitori del nuovo mezzo poiché, con esso, avrebbero avuto modo di sostituire i carri utilizzati per i loro spostamenti ed i loro commerci.

A lui poiché le automobili hanno... cinque pneumatici.

Anche la 2 CV, come già toccò alla Traction, avrebbe dovuto essere, nel suo segmento, rivoluzionaria.

Una commistione fra ricerca evoluta e risparmio.

Queste le sue specifiche: 2 cavalli fiscali, trazione anteriore, consumo di tre litri per cento chilometri, velocità di 60 km/h, quattro posti, facile manutenzione, cambio a tre velocità, e sospensioni che consentissero di "attraversare un campo con un cesto di uova senza romperne nessuna".

Doveva essere semplice da guidare, e doveva poter essere condotta anche da una donna...

I progettisti ebbero carta bianca, come ai tempi di Citroën.

Tutte le varianti poterono essere esplorate.

Vennero usati materiali rari come il magnesio per i bracci delle sospensioni.

Si sperimentò un dispositivo di illuminazione che si ispirava alle lucciole (vedi i moderni led); il tetto in tela cerata e la mica per i finestrini.

Innovare ad ogni costo.

Se una soluzione portava ad un eccesso di comodità era respinta.

L'essenziale innanzi tutto.

Venne però mantenuto il riscaldamento che gli ingegneri avevano allestito per le prove invernali.

Alla vigilia della seconda guerra mondiale i primi prototipi erano completi.

Costruiti con lamiera ondulata e dotati di un motore bicilindrico raffreddato ad acqua di 375cc.

Il primo settembre del 1939 250 TPV erano pronte.

Qualche giorno prima il Ministero dei Trasporti aveva fornito l'autorizzazione alla commercializzazione.

Lo scoppio del conflitto bloccò tutto e la quasi totalità di quei prototipi fu distrutta.

I pochi sopravvissuti vennero ritrovati in maniera fortunosa molti anni dopo.

Alla fine della guerra il progetto riprese ed accelerò.

Valter Becchia sostituì il motore con uno di pari cilindrata, ma raffreddato ad aria.

Al cambio venne aggiunta una quarta marcia sovra moltiplicata.

Alla presentazione, avvenuta nel 1948, la vettura ottenne tiepidi riconoscimenti da parte della stampa, mentre il pubblico ne fu entusiasta.

Ancora una volta lo spirito innovativo di Citroën aveva colpito nel segno.

Ma dove la Citroën, pur sotto la proprietà di Michelin, raggiunse l'apice innovativo fu con il progetto VGD, ovvero con la DS.

E' difficile, addirittura impossibile, ricordare tutte le innovazioni presenti in quel modello.

Lascio ad altri tale compito.

Mi preme ricordarne soltanto uno, che contraddistinguerà i modelli Citroën di gamma medio alta almeno fino al 1989: la sospensione oleopneumatica di prima - seconda generazione.

Questo apparato fu inventato da Paul Megès alla fine della seconda guerra mondiale e sperimentato inizialmente sull'assale posteriore della Traction 15 Six.

La 15 Six H servì come banco di prova per verificare la possibilità di utilizzarlo nella produzione in grande serie.

Infatti sulla DS fu spinto all'estremo.

Grazie ad esso, mantenendo costante l'altezza dal suolo, si ottennero una tenuta di strada ed un confort sino ad allora sconosciuti.

Il complesso utilizzava una pompa, comandata dal motore, abbinata ad un accumulatore che prevedeva la distribuzione in tutto il circuito di fluido ad alta pressione (diverso nel tempo: LHS, LHS2, LHM, oggi LDS).

Ciò consentiva di avere uno sterzo servo assistito, una potenza di frenata eccezionale (e, grazie al dosatore che impediva



il bloccaggio delle ruote posteriori, una ulteriore garanzia di sicurezza) un cambio semi automatico a comando idraulico (sogno mai realizzato di Citroën). Secondo una tradizione inaugurata dalle Traction e che ebbe rare eccezioni... la DS soffrì di molti peccati di gioventù.

Le pannes erano frequenti. Pochi meccanici erano in grado di ripararla.

Almeno inizialmente.

La leggenda narra che i proprietari fossero invitati a abbandonare la vettura fuori uso laddove si trovasse.

Apposite squadre di tecnici l'avrebbero recuperata col favore delle tenebre...

Tuttavia, malgrado il motore nato vecchio (in pratica lo stesso della Traction), la fragilità agli urti laterali, e la tendenza a far venire il mal di mare agli occupanti, (peraltro molto apprezzata dagli appassionati) rappresentò la "summa" del pensiero del fondatore.

Nel 1974 non aveva difetti...

E dimostrò il mecenatismo di Michelin che, anche in questo caso, lasciò carta bianca ai tecnici.

Gli anni trascorrevano.

Citroën acquisì nel 1965 il controllo della Panhard ed acquistò nel 1968 la Maserati.

Operazioni prestigiose, ma finanziariamente due azzardi.

In quell'anno la DS, rinnovata nel 1967, era un'auto con già tredici anni di carriera.

La gamma era assai ridotta: dal basso la 2 CV, la Dyane e la Ami 6.

Anche per questo la situazione economica della Citroën cominciò a degradarsi nuovamente.

A Michelin occorreva un partner.

In quel contesto intervenne la FIAT: azienda che all'epoca era alla ricerca di guadagnare la leadership in Europa.

Corsi e ricorsi storici.

L'espansionismo attuale della Società del Lingotto, dopo

Chrysler ed Opel mirerebbe addirittura a PSA Peugeot Citroen... Ma alla FIAT interessava soprattutto mettere mano sull'impressionante materiale tecnologico ed innovativo in possesso della Citroën di allora.

E controllare la Maserati.

Cosa, quest'ultima, che sarebbe in seguito avvenuta.

La Michelin - Citroën SA. trovò quindi un interlocutore.

Le due Case strinsero nel 1968 gli accordi denominati PAR.DEV.I (Participation et Developement Industrielles).

La PAR.DEV.I. era il lato finanziario dell'accordo: Michelin restava proprietaria di Citroën per il 51%, il 49% veniva ceduto alla Casa piemontese.

Ciò portò alla unione delle reti di vendita Autobianchi e Citroën.

Lo scopo di FIAT era quello di una fusione totale nel medio periodo, per creare un gruppo che spiazzasse la concorrenza.

Nel 1968 le due Società iniziarono a lavorare parallelamente, seppur in autonomia, per sostit-



SPACXZIO

tuire la DS e la 125.

Contemporaneamente la due Case misero allo studio un nuovo veicolo commerciale.

Questo fu l'unico progetto compiuto congiuntamente.

Assieme al discutibile cambio della CX montato anche sulla Lancia Beta.

Commercializzato dal 1973 il furgone C35/242 utilizzava, in parte, la meccanica della futura CX mentre dalla obsoleta DS mutuava la versione semplificata dell'impianto frenante, con tanto di comando a "pulsante" al pavimento e liquido LHM.

Ma qualcosa non funzionò.

Le incomprensioni e le diversità di vedute fra i tecnici italiani e francesi resero difficile il dialogo e preclusero lo sviluppo di ogni futuro progetto comune.

Inoltre il nazionalismo di Charles De Gaulle, vietò alla FIAT di acquisire la maggioranza delle azioni Citroën.

Quindi il piano PAR.DEV.I. abortì dopo solo quattro anni.

In quei tempi finanziariamente

bui videro comunque la luce due nuovi e splendidi modelli: la GS e la SM.

Ognuno innovativo nel suo segmento: la GS era la media più confortevole dell'epoca grazie alle sospensioni idrauliche; la SM la più potente trazione anteriore dotata di quella meraviglia tecnologica chiamata Di-RaVi.

Nel frattempo continuava a svilupparsi il progetto L che avrebbe dovuto sostituire la DS che cominciava ad avvertire il peso degli anni.

Di fondamentale importanza per Citroën, considerato lo stato di grave congiuntura economica.

Il suo successo era imperativo.

Si ripresentava la stessa situazione occorsa quarant'anni prima con la Traction.

Come abitudine, la Maison era obbligata a stupire il pubblico.

La CX avrebbe dovuto montare un motore rotativo Wankel di 1493cc (trirotores) in grado di sviluppare oltre 160 cavalli.

In alternativa una versione biro-

tore di 995cc erogante una potenza di 110 cavalli, già utilizzato sulla GS Birotores.

L'obsoleto motore di derivazione DS sarebbe stato utilizzato soltanto sulle versioni di ingresso.

Ma gli eventi si accanirono anche questa volta contro le molte innovazioni meditate dai progettisti.

Alla cronica difficoltà finanziaria subentrò la crisi petrolifera del 1973.

I motori Wankel erano molto assestati sia di benzina sia di olio.

Onde evitare rischi si optò quindi per il tradizionale quattro cilindri che, per la prima volta su un modello Citroën, venne disposto trasversalmente.

Ma, anche questa volta, Traction docet, la CX, su cui si faceva affidamento per salvare l'azienda, non fece in tempo ad essere commercializzata dalla gestione Michelin.

Oberato dalle perdite fu costretto a cedere la sua quota a Peugeot.

E finì una seconda era.





...MORIREMO LEONI...

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

All'inizio del 1974 la Peugeot SA rilevò il 38,2% delle quote di Citroën SA.

Ciascun Marchio mantenne la sua gamma e la sua rete commerciale.

Però la Peugeot controllava tutto.

In particolare: le ricerche, gli approvvigionamenti e gli investimenti.

La gerarchia era chiara: Peugeot, la "grande", in condizione dominante nei confronti della "piccola" Citroën.

L'aria cambiava.

La coesistenza si rivelò difficile fin dall'inizio.

Infatti ogni cosa contrapponeva le due aziende.

La Peugeot era stata costantemente una convinta conservatrice.

A partire dall'utilizzo della trazione posteriore.

La Citroën fu sempre innovatrice, particolarmente attenta all'aerodinamica, alle sospensioni ed alla tenuta di strada.

Il celeberrimo bureau d'études Citroën fu rivoluzionato.

Uno dei primi effetti della nuova conduzione fu l'abbandono di Robert Opron che dichiarò in una intervista pubblicata sul numero tre di SpacXzio di aver lasciato Peugeot, non Citroën.

"Non ho voluto lavorare per Peugeot.

Non ero d'accordo con la direzione di Peugeot".

Quelli che rimasero ebbero difficoltà ad accettare i nuovi dirigenti a causa del loro differente approccio nei confronti della standardizzazione.

Il primo modello uscito dal conubio lasciò sconcertati i Citroë-

nisti.

La LN infatti null'altro era che una Peugeot 104 coupé con il propulsore della Dyane.

Quale innovazione!

Miglior sorte toccò alla Visa che, pur sul pianale della 104 berlina, indossava una carrozzeria dotata di personalità: la linea manteneva la particolarità delle ruote posteriori semicoperte.

Essa uscì nel 1978.

Nel 1976 era avvenuta la fusione tra le Società Peugeot SA e Citroën SA.

Era nato il Gruppo PSA Peugeot Citroën.

Tuttavia, pur nella generale omologazione dei modelli, fino al 1989 qualche cosa di buono si vide.

La BX, per esempio, presentata nel 1982 in sostituzione della GSA, disegnata dal responsabile del centro stile Bertone, aveva peculiarità molto Citroën.

Anche se non offriva innovazioni di rilievo (a meno che non si voglia intendere innovazione il largo uso di materiali plastici), se non altro conservava le sospensioni oleopneumatiche.

Il tergicristallo unico si ispirava a quello della CX e della Visa, le ruote posteriori rimanevano semicoperte.

Inoltre il cruscotto rammentava quello della CX (e della GS): contatori a rulli e strumentazione secondaria a satelliti.

Il successo in Europa fu notevole contribuendo a risollevare, anche finanziariamente, le sorti dell'Azienda.

La AX, uscita nel 1986 a sostituire la Visa era una vettura onesta, ma assolutamente in linea con quello che offriva il merca-

to.

Oggi merita di essere rivalutata in quanto arricchita di aspetti ancora molto Citroën.

Un discorso a parte va fatto per la XM.

Anch'essa studiata dal centro stile Bertone, beneficiava di tratti che la facevano immediatamente identificare come vettura del Double Chevron.

Esteticamente poteva ricordare la SM.

Soprattutto nei tre quarti posteriori.

Pur abbandonando le caratteristiche ruote posteriori semicoperte.

Con essa il sistema di sospensione idraulica, a liquido LHM, venne modificato.

L'impiego dell'elettronica consentì di ottenere regolazioni morbide oppure rigide.

Tuttavia il suo massiccio uso creò molti altri problemi che spesso terminavano con una telefonata al carro soccorso...

Su alcune (poche) versioni fu montato il DiRaVi.

Ed il volante monorazza.

Molto probabilmente fu l'ultima vettura ad incarnare la forma mentis del fondatore.

Prodotta in epoca Peugeot, servava lo spirito innovativo tipico di Citroën.

Dopo di lei...

Una sempre crescente standardizzazione, poche novità tecniche, più che altro imposte dal diffondersi dell'elettronica, e, meno che mai, estetiche.

Il sistema idraulico venne semplificato all'estremo, fino a interessare le sole sospensioni.

E scomparve dalle vetture del segmento medio.

Ora, chi lo desidera è costretto ad acquistare una C5 con motorizzazione 2000cc ed allestimento intermedio, almeno.

Questione di mero risparmio o



politica aziendale?

Il DiRaVi: un lontano ricordo.

LHM: non più, LDS che a vederlo pare un'orzata...

Chi rimpiange la Saxo, una Peugeot 106 con la calandra diversa?

Ciò oggi avviene sul mercato cinese dove la Peugeot 206 è commercializzata con il Double Chevron,

Col nome di Citroën C2.

Dieci anni oscuri che avranno sicuramente contribuito a sanare i conti di PSA Peugeot Citroën facendole acquisire nuovi clienti, a scapito di quelli affezionati.

Il danno era fatto.

Certo, il progresso...

Certo, i costi...

Poi qualche cosa sembrò cambiare in meglio, almeno dal lato estetico, con l'apparire dell'era "C".

La C3 ha una linea indubbiamente simpatica, che ricorda vagamente la 2 CV.

Ad otto anni dalla presentazione persistono ottimi successi di vendita (246.000 unità vendute nel mondo nel 2008).

Il doppio della C1 e quattro volte la C2.

Superata solo dalla "famiglia" C4 che ha piazzato oltre 380.000 auto.

Chissà se la seconda serie sarà in grado di ripeterne il successo. Per il momento ha raddoppiato la superficie del cristallo anteriore.

C'è da pregare di non doverlo mai sostituire...

E' innegabile che la C6 presenti molte somiglianze con la CX e con la DS.

Dalla prima riprende il lunotto posteriore concavo, dalla seconda la mancanza di cornice dei finestrini.

La giuda è tornata più morbida.

Non si ha la sensazione di "mal di mare", ma per lo meno ci si

rende conto di guidare una vettura con "le palle".

Però in Italia, non è stata mai pubblicizzata.

L'impressione è che si voglia tenerla nascosta, quasi vergognandosi di averla prodotta.

Quasi fosse "il fratello scemo"...

Già il fatto che la gestazione sia durata sette anni lascia perplessi.

Problemi intrinseci al progetto, o scelta del direttorio?

Gli stessi Concessionari hanno difficoltà a farla vedere e provare ai potenziali clienti.

I depliant sono introvabili.

Viene il dubbio che queste siano le direttive.

Siccome è "troppo Citroën" le si tarpano le ali.

Infatti le vendite, a livello mondiale, sono crollate da 7600 del 2007 a solo 2800 nel 2008.

Circa 900 meno della "sorella" Peugeot 607.

Che di sicuro non è più intelligente.

Ma lo spirito innovativo?

La "Créative Technologie" annunciata nella Relazione di Attività e di Sviluppo Sostenibile 2008?

Teoricamente un ritorno alle origini.

Esattamente ciò a cui sempre mirò André Citroën.

Dovrebbe essere una garanzia di continuità col passato remoto tanto caro ai collezionisti.

Nel 2008 il Gruppo ha depositato in Francia 961 brevetti.

Sicuramente il progresso tecnico ci sarà stato.

Eppure da appassionato mi attenderei dei prodotti più anti-conformisti.

Meno anonimi.

La C5 è un'ottima vettura, tecnicamente valida.

Monta addirittura un lunotto concavo.

Reminiscenza CX.

Però difficilmente identificabile a colpo d'occhio.

Troppo simile alle vetture tedesche.

La creatività tecnologica ai tempi di André Citroën era tangibile, oggi solo potenziale.

Ci si può accontentare del fatto che sul Sito ufficiale di Citroën Italia facciano bella mostra di sé circa 6.000 foto della storia del Marchio?

O che sullo stesso Sito sia stata inaugurata la prima vetrina virtuale pensata da una casa automobilistica dove sono esposte tutte le offerte della rete ufficiale?

O del fatto che si enfatizzi l'assistenza post vendita, come avveniva negli anni trenta?

Appoggio che comunque ci possiamo scordare al compimento del decimo anno imposto dalla legge.

Altro che tutela del patrimonio storico...

Pensare che André Citroën fu il primo ad intuire l'importanza di una efficiente rete di assistenza e fu il primo a far produrre i ricambi per i propri veicoli.

Per non parlare della opinabile operazione "DS inside".

Prima di formulare un giudizio definitivo è meglio attenderne la commercializzazione e vedere quanta "tecnologia creativa" conterrà.

E' però discutibile che la Casa abbia giocato sul nome di un modello che fa parte della storia dell'auto, per denominare quella che in realtà sarà una gamma.

Non è ben chiaro se l'equivoco sia stato alimentato ad arte dalla Maison, su indicazione del Gruppo, o se sia dovuto alla libera interpretazione dei giornalisti che hanno diffuso la notizia.

Fatto sta che, al momento, non mi pare di vedere in essa quel



"Different Spirit" che vorrebbe evocare.

Spirito differente e tecnologia creativa: i nuovi cavalli di battaglia di Citroën.

Che da febbraio ha deciso di rinnovare la propria immagine. Secondo direttive giunte dall'alto.

Sarebbe auspicabile che questa trasformazione si associasse ad un riposizionamento dei Marchi del Gruppo.

Ma dubito che sarà così.

Quando la Volkswagen acquisì la Audi quest'ultima, pur subordinata, si dedicò alla produzione di vetture d'eccellenza, lasciando alla Volkswagen la costruzione di quelle "popolari".

Cosa insita nel nome stesso...

La speranza, utopistica, dell'appassionato è che qualche cosa di simile possa accadere anche nell'ambito di PSA Peugeot Citroën.

La Maison Citroën a rappresentare le vetture d'élite con ritorno generalizzato delle sospensioni idrauliche a partire dal segmento medio...

I dati delle vendite del primo semestre del 2009 dovrebbero dare indicazioni in tal senso.

Infatti vi è stato un regresso della quota di Peugeot, a fronte di un incremento di Citroën.

Ciò imporrebbe una riflessione a chi di dovere.

Tuttavia il timore, nemmeno troppo remoto, è che, non ostante i buoni risultati citati, avvenga la cannibalizzazione di Peugeot ai danni di Citroën.

Effetti della presenza diretta della famiglia Peugeot nella Società...

La Citroën, nel giro di cinque anni, dovrà cambiare il volto a tutti gli 8.000 punti vendita nel mondo.

Attualmente ancora autonomi.

Ricordate le Concessionarie Citroën Autobianchi?

Dovremo attenderci Concessionarie Peugeot Citroën?

Per il momento si è "modernizzato" il logo.

I vecchi, cari, virili e spigolosi Chevron che hanno accompagnato gli appassionati per circa novanta anni sono stati consegnati alla storia.

Sostituiti dall'odierno emblema, morbido, quasi... ambiguo.

Secondo alcuni più simili a quelli che comparivano nei manifesti pubblicitari della "Société Anonyme des Engrenages Citroën".

Vincent Besson, responsabile del prodotto, ha giustificato la scelta affermando che la ricorrenza dei novant'anni di storia erano l'occasione propizia per snellire e svecchiare il logo.

"Il Double Chevron attuale non ci rappresenta più, i nostri prodotti futuri metteranno in mostra un dinamismo non veicolato dalle attuali C4, C5 e C6 (sig ndr).

Proprio per il suo "allure" (fascino ndr), il rinnovato simbolo verrà proposto solo per i modelli adatti".

Parole che potrebbero essere interpretate come un rifiuto verso tutto ciò che di glorioso fu fatto in passato.

Anche se c'è chi sostiene il

contrario, si vogliono cancellare novanta anni di storia?

E' il primo passo verso la scomparsa del Marchio, come avvenuto per Simca e Talbot?

Sul numero 177 della rivista Equipe, edita da Citroën Italia leggo: "Jean Marc Gales garantisce inizialmente la Direzione Generale del Marchio Peugeot, mentre, sotto la sua supervisione, il Marchio Citroën è affidato a Frédéric Banzet.

La nuova organizzazione Citroën rinforzerà l'offerta prodotti, ottimizzerà la presenza geografica, perseguirà le sinergie con Peugeot e coordinerà e rinforzerà l'offerta di servizi, punto quest'ultimo decisivo per rispondere alle attese dei clienti."

Gli effetti delle "sinergie", a livello del motorismo storico, si sono concretizzati nella "1ª giornata italiana Peugeot & Citroën" che si è tenuta lo scorso settembre presso la Galerie Peugeot a San Gimignano.

La locandina portava un sottotitolo, scritto in piccolo, ma significativo: "coi marchi francesi scomparsi".

Più in basso lo sconvolgente elenco.

Ben trentadue le Case automobilistiche estinte.

Citroën sarà la trentatreesima?

Con tali premesse mi domando: moriremo... leoni?





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.