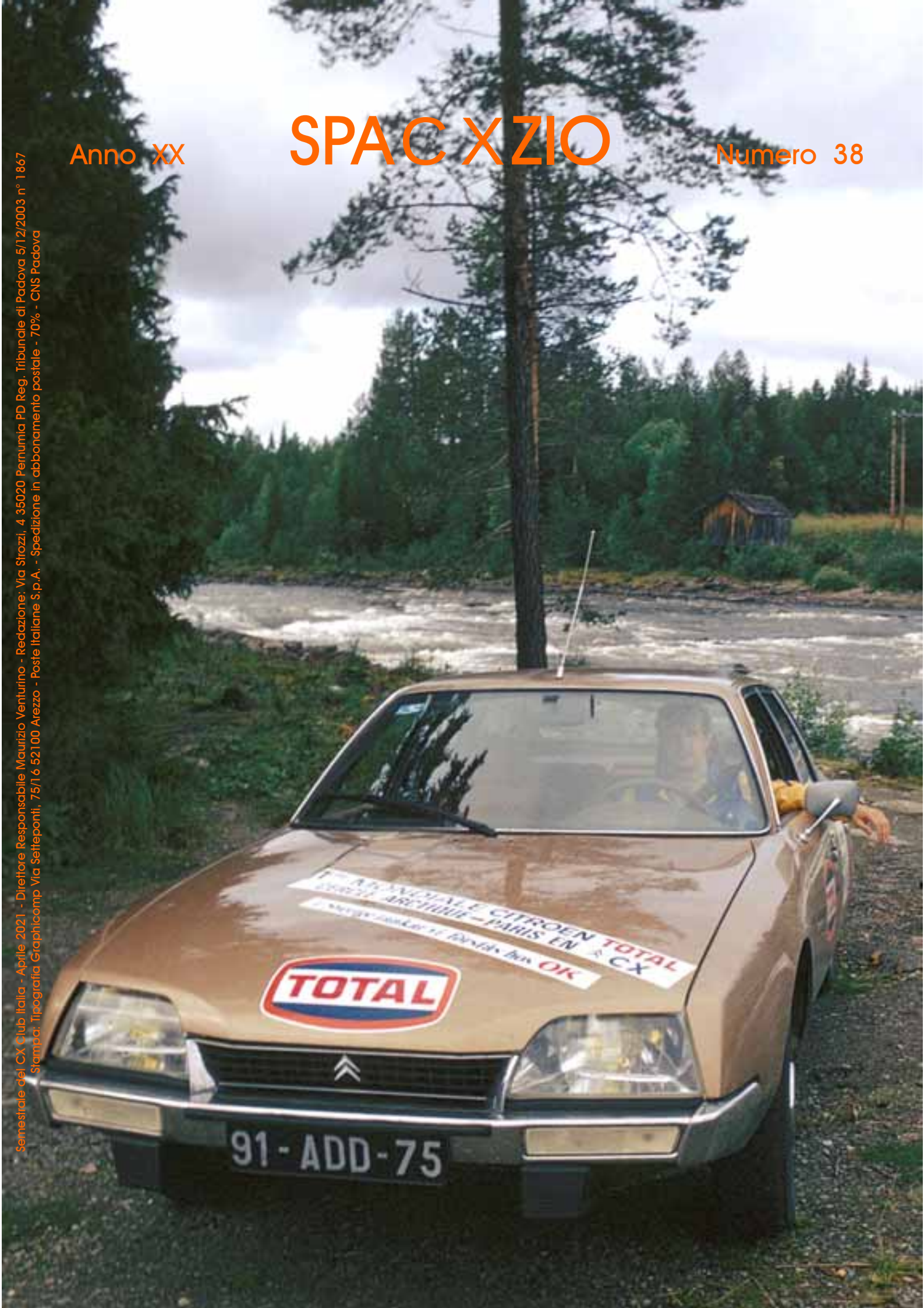
Anno XX

SPACCXZIO

Numero 38



Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2021 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Setteponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

R.I.A.S.C.
Registro Italiano Auto Storiche Citroën

SPACXZIO

ANNO XX NUMERO 38
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. e Stampa)
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:
Albertini A.
Azzena R.
Baiocchi M.
Bortolussi P.

Foto:
Azzena R.
Baiocchi M.
Gente Motori
Marigo F.
Quattroruote
Siti Internet (copertina)

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

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2021

La prima CX vista dalla stampa 3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

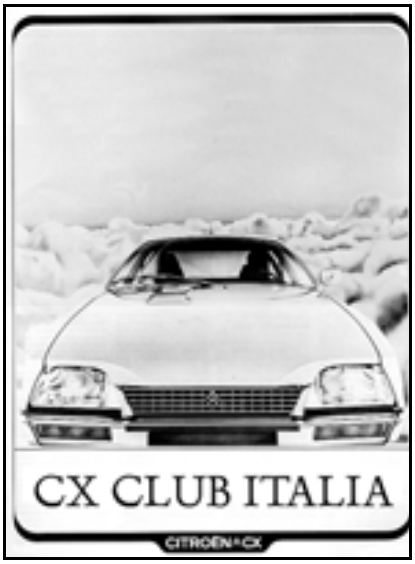
Stellantis nella guerra tra i giganti d'auto 8
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne e Stampa CX Club Italia

C.C.C.P. ovvero: Citroën concept-car e prototipi 10
Di Maurizio Baiocchi

Cronache dal futuro 18
Di Paolo Bortolussi

DS: un amore travagliato 20
Di Roberto Azzena

Accessori 24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

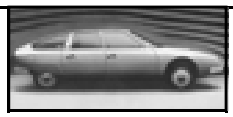
Consiglio Direttivo:
Presidente:
Camillo Cotti
Vicepresidente:
Maurizio Venturino
Segretario:
Silvia Volpe

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:
Via Strozzi, 4
35020 Pernumia PD
Tel.:0429-779289
e-mail: info@cxclub.it
Indirizzo Internet:
www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it).
Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



LA PRIMA CX VISTA DALLA STAMPA

Di Alfredo Albertini Direttore de “Le Citroën”

Ho un ricordo molto preciso del primo approccio con la CX.
Era la primavera del 1976 e la mia ragazza di allora aveva un’amica, il cui fidanzato era proprietario di una delle primissime CX, immatricolata l'anno precedente ancora con la targa quadrata MI Z4 (o forse MI Z5...) di colore oro metallizzato (sable cendré).
Grazie al possesso di quella macchina così comoda e spaziosa si decise di passare un week-end tutti insieme.
Era maggio e si andò nella casa di campagna della famiglia di lui nel mantovano.
Faceva già caldo e i finestrini erano abbassati.
Notai che non c'erano né aria condizionata né servosterzo e che i vetri si alzavano e abbassavano manualmente, tutte mancanze che mi fecero specie su una vettura di quella categoria.

Non mi piacquero neanche l'abbondanza di plastica di qualità non eccelsa e i sedili rivestiti di vellutino solo nella parte superiore, mentre i fianchetti erano in skai.
Il paragone con la DS, da poco uscita di produzione, mi venne spontaneo e mi chiesi come i clienti di una “vecchia” Pallas potessero accettare una sempli-

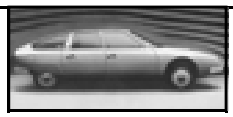
APPELLO AI LETTORI:

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.

ficazione di quel genere.
Certo, dal punto di vista della modernità la CX aveva fatto invecchiare di colpo la sua antenata, che, peraltro, a quel tempo, aveva già una ventina di anni, pur mantenendo lo stesso motore di due litri della DSpécial, anche se posto trasversalmente e non più longitudinalmente.

***

Al ritorno a casa, la domenica sera, andai a recuperare le prove su strada pubblicate dalle due riviste specializzate più accreditate, Quattroruote e Gente Motori.
Le conservo ancora oggi e vediamo cosa scrivevano della nuova ammiraglia del Double Chevron a distanza di 36 anni, cominciando proprio dalla rivista dell'Editoriale Domus, dove, per inciso, fui assunto come giornalista nel 1978 e di cui allora ero un semplice e fanatico lettore lontanissimo dall'idea di



riuscire un giorno a scrivere proprio su quelle pagine.
Ma tant'è.

***

La prova di Quattroruote è pubblicata sul fascicolo di luglio del 1975 su ben 17 pagine: l'esemplare del parco stampa Citroën aveva targa MIZ01156 e numero di telaio 02MB35660.
La sintesi dell'articolo è condensata già nel sommario iniziale: "La due litri forse più confortevole del mercato ha linea modernissima, discrete prestazioni, tenuta di strada sicura e ottimi freni. Lo sterzo e la manovrabilità del cambio andrebbero migliorati".

***

Il prezzo della 2000 era allora di 4.065.000 lire, più o meno quanto quello di un'Alfa 2000 o di una Peugeot 504 TI, inferiore del 10% a quello di una Lancia Beta o di una BMW 520.

***

All'inizio c'era solo una versione con 102 CV e un unico allestimento, poi sdoppiata in Confort e Super, mentre in Francia c'era anche la "économique", che aveva i rapporti del cambio più lunghi.
Chi voleva di più in termini di equipaggiamento (e di cavalli) doveva optare per la CX 2200 da 112 CV, penalizzata in Italia dall'IVA pesante.
Come accessori, nel 1975 si poteva scegliere tra l'antifurto, gli appoggiatesta, il contagiri, la vernice metallizzata, i vetri azzurrati, gli alzacristalli elettrici e le cinture di sicurezza.

***

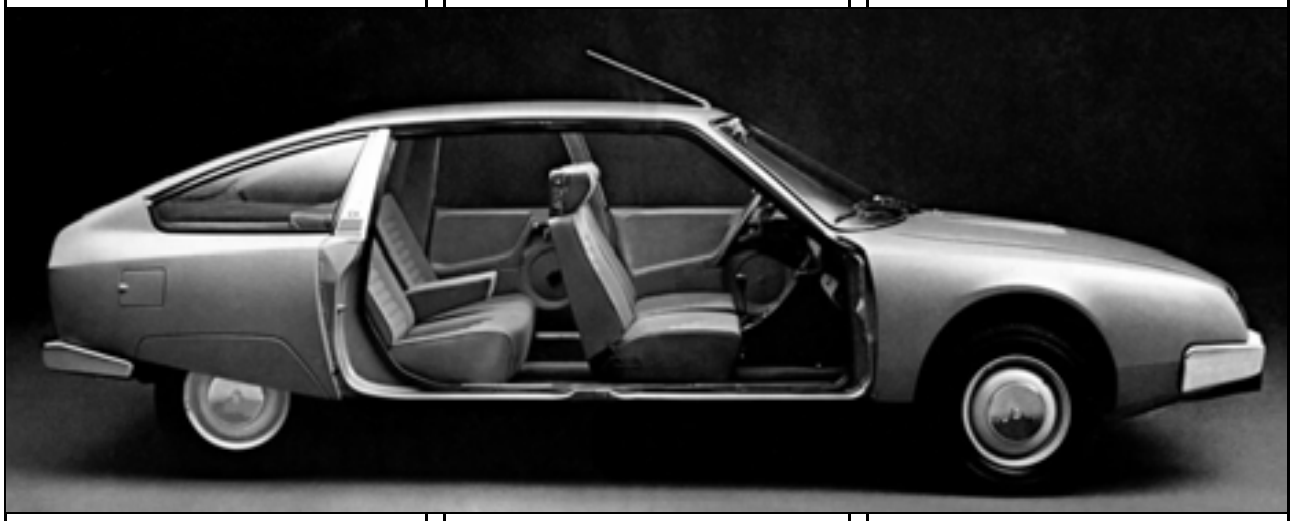
Molto positivo il giudizio di Quattroruote sulla linea: "Una Citroën dice sempre qualcosa di nuovo nel campo del design e la nuova CX si attiene a questa tradizione.
Indubbiamente è la più originale e moderna due litri sul mercato".

***

Bene anche l'interno, con spazio per cinque persone, così come il posto guida dall'assetto comodo e con tutti i comandi a portata di mano.
Eccentrica invece la plancia, definita "fantascientifica ma funzionale con i pulsanti che si possono azionare senza staccare le mani dal volante".

***

Contrariamente all'impressione che ne avevo ricavato io, la finitura venne considerata eccellente grazie alla moquette, al



rivestimento del padiglione e alla tipologia dei pannelli delle porte.
Solo il montaggio si prestava a critiche a causa dei rivestimenti mal fissati.
Per quanto riguarda il test su strada, furono considerati buoni il consumo, la velocità (176,687 km/h effettivi), la silenziosità del motore.
Meno bene l'accelerazione (poco brillante, da 0 a 100 km/h in 12,2 secondi), la ripresa (non eccezionale) e il cambio (impreciso).

***

Meglio i freni (ottimi e sicuri), lo sterzo (un po' pesante in manovra, si consiglia il servo), il confort (le sospensioni Citroën sono diventate quasi leggendarie) e la tenuta di strada (anche sul bagnato o dove c'è scarsa aderenza la sua sicurezza di marcia rimane una delle caratteristiche più apprezzabili).

***

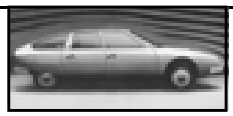
Passiamo ora a cosa scrisse Gente Motori nel numero di marzo 1975, quindi qualche mese prima della rivista rivale, su un totale di otto pagine.

***

L'esemplare del test non era targato.
Nel sommario di apertura si leggeva: "È la più moderna vettura da due litri attualmente disponibile sul mercato mondiale.
La carrozzeria racchiude in sé doti di aerodinamicità, eleganza e personalità.
Le finiture interne non sono all'altezza di questa avveniristica berlina".

***

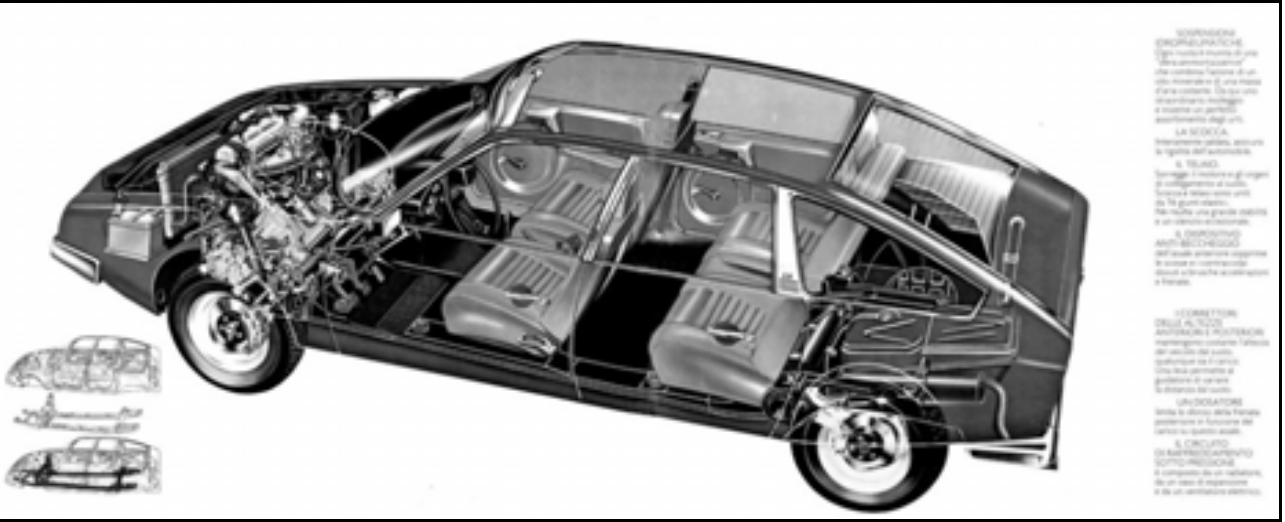
Gente Motori dava i voti alle varie voci ed ecco le principali: carrozzeria 9 (equilibrio delle



masse davvero pregevole); accessibilità dell'abitacolo 6 (portiere troppo basse e montanti ingombranti); impostazione dell'abitacolo 8 (ampio spazio per cinque persone); finiture dell'interno 5 (trionfo della plastica, dal cruscotto ai pannelli al rivestimento del padiglione.
Si salvano solo il panno dei sedili e la moquette); vano bagagli 9 (capienza 400 decimetri cubi); plancia strumenti 8 (essenziale e razionale); strumentazione 9 (tachimetro e contagiri a tamburo); vano motore 8 (più accessibile rispetto alla DS).
Lo sterzo meritò 7 (pesante in città), la frizione 8 (efficiente), il cambio 8 (più preciso di quello della DS), le sospensioni 9 (risolto il problema del mal di mare che affliggeva i passeggeri della DS), la tenuta di strada 9 (eccezionale in qualsiasi situazione), i freni 7 (pedale scomodo perché non allineato con quello dell'acceleratore).
Su strada la velocità prese 8 (raggiunti i 175,680 km/h), l'accelerazione 7 (da 0 a 100 km/h in 12,4 secondi), la ripresa 6, il consumo 8.

***

Nelle ultime due pagine si parlava della manutenzione fatta dall'utente e venne apprezzata la semplicità delle operazioni di base, come il cambio del filtro aria, l'aggiunta di liquido idraulico LHM o del liquido lavavetro, la registrazione della frizione e del freno a mano.



Stranamente il prezzo di listino indicato era inferiore a quello di Quattroruote: 3.832.640 IVA compresa.

***

L'articolista fece anche una sorta di profezia scrivendo: "Essa molto probabilmente costituirà il canto del cigno dell'ufficio progetti della Casa del Quai de Javel; inoltre è da considerare che, a causa degli alti costi, non è più tempo di vetture dalla troppo raffinata e complicata impostazione tecnica, ma anche perché, dopo essere entrata nell'orbita Peugeot, la Citroën sarà costretta a progettare vetture più semplici e più classiche, senza quell'alone di futurismo che ha contraddistinto da sempre la famosa Casa francese...".
E noi ben sappiamo cosa è avvenuto negli anni successivi.

***

Concludiamo citando un altro servizio pubblicato da Gente Motori nel gennaio del 1976 (prima puntata) per la serie "I grandi raid", quando la CX venne sottoposta a una durissima prova invernale percorrendo le strade delle Alpi Occidentali da Ventimiglia a Domodossola e poi quelle centrali e Orientali da Chiavenna a Trieste per un dislivello totale di oltre 50.000 metri e 1900 chilometri di percorso senza nessun inconveniente.

***

Negli anni successivi la CX beneficerà di continui miglioramenti, sia nel motore sia nelle finiture e negli allestimenti.
E i giornali ne prenderanno atto con un consenso via via crescente.
***

STELLANTIS NELLA GUERRA TRA I GIGANTI D'AUTO

Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne e Stampa CX Club Italia

E' di queste ore la notizie del via libera da parte dell'Antitrust UE alla fusione tra FCA e PSA nella holding "Stellantis".

***

Un colosso finanziario da 44 miliardi di capitalizzazione borsistica, 180 miliardi di euro di fatturato, 400.000 dipendenti con una produzione industriale di 8,7 milioni di veicoli.

***

Un processo inevitabile per il capitalismo europeo del settore che deve affrontare ad armi pari la competizione senza esclusioni di colpi con gli altri gruppi mondiali della stessa stazza.

Stellantis si pone oggi al quarto posto nella scala planetaria dei costruttori di automobili dietro a Volkswagen Group (circa 11 milioni di veicoli prodotti), Toyota (10,74 milioni), Renault-Nissan (10 milioni circa).

***

Il teatro in cui avviene la sfida non è privo di asperità importanti.

Negli ultimi nove mesi del 2020, caratterizzati dal pesante inedito storico pandemico, le vendite di auto in Europa hanno avuto la grave contrazione complessiva del 29,3% laddove il calo di FCA è stato più importante e ben superiore alla media raggiungendo quasi il 34%.

***

E poi c'è la corsa all'auto elettrica con i tempi imposti dalle norme UE sulle emissioni che prevedono pesanti sanzioni a chi non le rispetta.

***

Il limite delle emissioni a cui i costruttori devono sottostare dovrebbe essere di 95 grammi CO2/Km, un livello al momento raggiunto solo da PSA (92) e Renault, mentre FCA si attesta sui 106.

***

FCA può però contare di un accordo triennale con Tesla (costatole quasi 2 miliardi) per sommare le sue auto elettriche al proprio conteggio.

***

Se qualcuno non comprende la presenza nei listini PSA di veicoli praticamente senza sbocco commerciale come e-Mehari, C-Zero o la nuovissima scatolina "senzapatente" AMI, il dilemma è risolto: sono baracchini elettrici dal valore d'uso **al momento** poco più che fittizio, ma utilissimi nell'abbattimento della sommatoria complessiva delle emissioni nell'ambito della propria offerta commerciale.

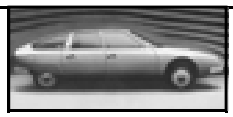
***

In quest'ottica, FCA porta in dote i 700 milioni di investimento impegnati per lo sviluppo e il lancio della nuova 500 elettrica.

***

Non si dimentichi inoltre che a spingere l'elettrico è il ritmo di sviluppo del capitalismo cinese che fa del Dragone il primo mercato mondiale verso cui, non a caso, il gruppo VW indirizzerà 15 miliardi di investimenti.

***



I costruttori puntano ovviamente a sviluppare le reti di ricarica siglando accordi con i colossi energetici (FCA con il gruppo francese Engie EPS ad esempio) e nei prossimi 10 anni in UE dovrebbero essere installati 24 milioni di punti di ricarica per la mobilità elettrica.

***

In settembre 2020, le elettriche (comprese le ibride più coerenti con la attuali circostanze di rifornimento) hanno superato il 25% del totale delle immatricolazioni contro il 24,8 delle Diesel.
Un chiaro segnale della direzione del mercato.

***

E i Marchi? Ciò che è in fondo l'oggetto dell'appassionato di motorismo storico, quale destino seguiranno?
I Marchi che le due Case automobilistiche mettono a fattor comune sono molti.
Da parte di FCA (società controllata dalla holding Exor, cui fa riferimento il gruppo Gedi che edita La Repubblica): Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Lancia, Ram, Maserati.
E da parte francese PSA: Peugeot, Citroen, DS Automobiles, Opel e Vauxhall
Questo è lo scenario, la direzione imposta dalla competizione intercapitalistica induce oggi fortissime concentrazioni di scala continentale, piaccia o meno a noi tutti.

***

Ci si domanda se sia lecito sperare in una diversificazione di Marchi e modelli in grado di richiamare, seppure in modo attenuato, le caratteristiche del passato oppure se abbia senso supporre che in ambito automobilistico il tempo delle passioni sia finito e che l'auto sia prossima ad essere assimilata ad un elettrodomestico al quale sono richieste doti di durata e buon funzionamento, ma non certo la facoltà di emozionare.

***

Con umiltà confessiamo di non essere in grado di dare risposte a quesiti che troveranno soluzione nella storia, ma altresì possiamo dire di avere almeno un paio di certezze.
Il passato e ciò che ha prodotto resta, non si può eliminare ed il piacere di vivere una idropneumatica se non verrà dalla nuova produzione (e non verrà) lo ricaveremo dalle nostre veterane come sempre fatto.

***

Le amicizie tessute in questi ormai molti anni di comune passione, fatti di tanti incontri e serene discussioni, in alcuni casi sono cresciute di sana e robusta costituzione e travalicano il tempo, la distanza, i capitali, le quotazioni in borsa e anche le automobili, a maggior ragione quelle *a pile* che presto attenderanno clienti in tutte le concessionarie europee, comprese quelle delle nostre città.

***

Fonti:
"La Repubblica" del 4 Gennaio 2021
Il Sole 24 Ore" del 11 Gennaio 2021
"Lotta Comunista" di Novembre 2020
***

FCA e PSA: i numeri dei due gruppi automobilistici.

	FCA	PSA	TOTALE
Fatturato	108,2 miliardi	74,7 miliardi	182,9 miliardi
Dipendenti	200 mila	200 mila	400 mila ca
Auto vendute	4,55 milioni	3,51 milioni	8,1 milioni ca
Marchi	Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Fiat Professional, Jeep, Lancia, Ram, Maserati	Peugeot, Citroen, DS Automobiles, Opel e Vauxhall	

C.C.C.P. OVVERO: CITROËN CONCEPT-CAR E PROTOTIPI

Di Maurizio Baiocchi

C'erano una volta i **prototipi,** laboratori-viaggianti su cui le Case automobilistiche sperimentavano le soluzioni tecniche e costruttive (motori, telai, componentistica, ecc.) per i nuovi modelli in fase di sviluppo.
Gli aspetti estetici e di finitura avevano un'importanza relativa e di queste vetture non veniva quasi mai dato risalto né presentate al pubblico ed alla stampa specializzata, eppure erano fondamentali per sviluppare il modello di serie definitivo.

***

A tali muletti stradali si affiancavano le **maquette** create dai designer delle Case per studiare lo stile dei nuovi modelli e provarli nelle gallerie del vento per arrivare a congelare la carrozzeria definitiva dei nuovi modelli.
Una volta esaurito il loro compito, prototipi stradali e maquette di stile venivano spesso smantellati, distrutti o lasciati deperire; per questo delle creazioni dell'epoca d'oro oggi ne sono rimaste ben poche.

***

Successivamente, dagli anni cinquanta a metà settanta, fu l'era delle **dream-car**: auto studiate appositamente per essere esposte in saloni ed in altri eventi di richiamo allo scopo di stupire il pubblico e gli addetti ai lavori per attirarne l'attenzione con soluzioni stilistiche ed estetiche innovative ed ardite, a cui non sempre corrispondeva una meccanica funzionante.
Spesso opera dei grandi carrozzieri italiani ed esteri, rimangono nell'immaginario collettivo appunto come auto da sogno fini a sé stesse, senza che, nella maggior parte dei casi, ne fosse prevista una produzione in serie se non alle volte una parziale trasposizione di elementi di stile.

***

Basti pensare a vetture come le tre B.A.T. (Berlinetta Aerodinamica Tecnica su base meccanica Alfa Romeo 1900) denominate 5, 7, 9 disegnate da Scaglione nel 1953-55, la Lamborghini Marzal (1967) e l'Alfa Romeno Carabo (1968) di Bertone o la Ferrari Modulo di Pininfarina (1970) che rimangono peculiari nella storia del design automobilistico.

***

Poi, da fine anni settanta, la ricerca tecnica e di stile si orientò verso **concept-car** che, pur sviluppando o innovando su temi specifici come l'aerodinamica, la sicurezza, i consumi, ecc., prefigurano nuovi modelli di serie o mostrano nuove soluzioni tecniche o di design che verranno adottate nella futura produzione o nel nuovo corso stilistico della Casa costruttrice, avvicinandosi quindi maggiormente alle automobili reali del momento o dell'immediato futuro.

***

Come altre Case, anche Citroën nei suoi cent'anni di storia ha una lunga e gloriosa tradizione di prototipi, dream-car e concept-car.
In questo articolo, senza voler essere esaustivo o enciclopedico, faremo un excursus dei principali esemplari, soffermandosi su alcuni che rappresentano anche l'evoluzione dello stile e della tecnica Citroën.

***

Il primo esempio di una "C.C.C. P." della Maison, può essere considerata la **Traction Avant 22 CV**, dotata di motore V8, presentata al Salone di Parigi del 1934, insieme alle altre Traction 7 e 11, creando sensazione, ma poi mai entrata in produzione (come raccontato nell'articolo *"I misteri della Traction 22"* su SpaCXzio n. 9 10/2006).

***

Passando al dopoguerra, ricordiamo i **prototipi della TPV** (Très Petite Voiture) che poi divenne la 2 CV, realizzati a mano dal Bureau d'Études nel 1938-39 e poi per la maggior parte distrutti allo scoppio della seconda

guerra mondiale per evitare che cadessero nelle mani dell'occupante tedesco.
Dei circa 250 costruiti, oggi ne sono sopravvissuti 3 nelle condizioni in cui sono stati ritrovati "*sortis de grange*" negli anni '90 in una fattoria nei pressi della pista di prova de La Ferté-Vidame.

***

Anche per la **VGD** (Voiture Grande Diffusion che divenne la **DS)** ed il **Progetto S** (che portò alla **SM**) il Bureau d'Études realizzò, parallelamente alle maquette di stile studiate rispettivamente da Flaminio Bertoni e Robert Opron, diversi prototipi stradali in cui sperimentare l'innovativa sospensione idraulica ed i nuovi motori.
Ad esse sono state dedicati gli articoli *"L'Affaire de l'Auto-Journal" (*Spazio CX n. 15 10-/2009) e "*SM: genesi e prototipi" (*n. 12 4/2008) a cui si rimanda.

***

Nel frattempo, l'ingegnere André Lefèbvre, responsabile tecnico del Bureau d'Études, portava avanti gli studi per vetture piccole e leggere, impiegando materiali all'epoca innovativi in ambito automobilistico come l'alluminio.
Ne è un esempio il prototipo del **progetto C10** completato nel 1956, dal peso di soli 382 kg., con la carrozzeria con i fari integrati, a forma di goccia d'acqua, perfettamente aerodinamica (Cx di 0,258).
Con la meccanica della 2CV poteva raggiungere i 100 km/h., ospitando 4 persone (3 anteriori e 1 posteriore).

***

Nel 1960 vi fu il prototipo **C60** opera di Bertoni che doveva prefigurare il modello intermedio tra l'**Ami** (presentata l'anno successivo e già definita), da cui riprende il posteriore con lunotto

invertito tanto caro all'autore, e la gamma **ID/DS** a cui si ispira il muso spiovente e i doppi fari tondi (che in qualche modo anticipano il nuovo frontale DS del 1967).
Tale vettura doveva avere un motore 4 cilindri raffreddato ad aria ottenuto unendo due motori della 2CV.

***

Questo prototipo non avrà seguito, mentre gli studi continuarono con l'abortito **progetto F** avviato negli anni '60 per un vettura di gamma media a due volumi con portellone superiore all'Ami, ma che fu fermato nel 1967 poco prima di entrare in produzione, quando erano già state realizzate le linee di assemblaggio e gli stampi con notevole dispendio di capitali.
Il fatto contribuì alla grave crisi finanziaria della Casa che la portò ad essere assorbita da Peugeot.

***

Per rimediare, fu lanciato in fretta e furia, il **progetto G**, che portò alla ben riuscita **GS**.
Tra i prototipi per eccellenza del fecondo periodo di fine anni '60, ricordiamo la **M35** del 1969, coupé 2+2 con sospensioni idrauliche su base Ami 8 di cui mantiene frontale e portiere, creato per sperimentare nelle mani dei clienti il motore rotativo Wankel di cui era dotata.
Ne furono costruiti circa 267 esemplari nel 1970-71, poi per la maggior parte distrutti, come raccontato nell'articolo *"Le Citroën con motore rotativo"* (SpaCXzio n. 13 10/2008)

***

Tra le dream-car dell'epoca, al Salone di Ginevra 1972 Bertone presentò la **Camargue** su base meccanica **GS**: una coupé 2+2 dalle linee tese, profilo a cuneo e con un ampio lunotto allungato.
Essa avviò la collaborazione tra Bertone e Citroën, poi perfezionata da modelli di grande serie come la **BX** del 1982 (che riprendeva alcuni elementi del frontale della Camargue) e la **XM** del 1989, ed altri esercizi di stile dello stesso carrozziere come la **Zabrus** del 1986 su base BX 4TC.
Oggi la Camargue fa parte della collezione Bertone acquisita dall'ASI ed esposta al pubblico.

***

All'alba degli anni '70, era già da tempo in corso lo studio per la vettura che avrebbe dovuto

sostituire la DS: era il **progetto L.**
I prototipi di stile dell'équipe di Robert Opron si orientarono verso una vettura a due volumi dalla linea fluida e aerodinamica, non senza influssi dello studio di Pininfarina del 1967 per una berlina aerodinamica effettuato per conto della British Leyland, che fece scuola ed al quale devono molto anche altre vetture del periodo come la Lancia Gamma e la Rover SD1 (entrambe del 1976).

Nacque così la **CX** del 1974 che per 15 anni rappresentò l'alto di gamma del Double Chevron.

***

Dopo i fasti e la *grandeur* nei modelli e nello stile dell'epoca di Flaminio Bertoni e poi dell'era-Opron, con l'avvento della gestione PSA non è più il tempo per la pura arte in ambito automobilistico e della ricerca del design fine a sé stesso.

Numerosi vincoli (tecnici, normativi/di emissioni ed in particolare economici) orientano la concezione dei nuovi modelli verso criteri più realistici per un mercato che cambia, frenando gli slanci di fantasia.

***

Così, all'inizio degli anni '80 la Citroën era alla ricerca del proprio nuovo corso stilistico, esplorato con diverse concept-car e con una rapida successione di responsabili del Centro Stile.

***

A cominciare dalla **Karin** presentata al Salone di Parigi del 1980, opera di Trevor Fiore nuovo responsabile del design della Casa: una coupé a tre posti dalla curiosa linea piramidale, con la rampa luminosa di sei fari che richiama la SM.
La Karin anticipa le forme squadrate che si ritrovano in modelli di serie successivi (come la **BX** e la **XM**) ed in altre concept come la **Xénia** dello stesso autore, apparsa al Salone di Francoforte del 1981, sorta di break sportivo

a due porte con forme ancor più monolitiche.

***

Tra il 1981 e il 1984 furono realizzati quattro prototipi della serie **Éco 2000** (codici identificativi interni: SA 103-109-117 e SL10), nell'ambito di un progetto finanziato dal governo francese e con l'obiettivo di ottenere un veicolo capace di consumare solo 2 litri per 100 km., curando aerodinamica (Cx 0,22) e peso (solo 450kg.)

Curiosamente, venne utilizzato un motore Fire di origine Fiat, ridotto a 750 cc. amputandolo di un cilindro.

Alcune soluzioni adottate per tali prototipi e le risultanze delle ricerche vennero adottate per la successiva **AX** di serie del 1986.

***

Con il passaggio della direzione del Centro Stile da Trevor Fiore a Carl Olsen e la presentazione al Salone di Ginevra del 1986 della **Éole** (su base-CX, di cui riprende tra l'altro i retrovisori esterni della 2a serie), si torna ad una vettura dalla linea filante e molto aerodinamica (per la prima volta studiata al computer) con Cx di 0,17 e con tutte le 4 ruote carenate.

***

Con l'avvento di Arthur Blakesley alla direzione del Centro Stile (dal 1987 al 1999) vi fu un susseguirsi di diverse concept-car, che proponevano il nuovo corso della Casa.

Ai Saloni di Parigi del 1988 e 1990 furono presentate due vetture di alta gamma degne della tradizione di innovazione tecnica e stilistica Citroën: l'**Activa** e l'**Activa 2**.

***

L'**Activa** era una vettura-laboratorio dotata di motore V6 3 litri, che in un'accattivante e filante carrozzeria rosso fuoco a 4 porte apribili ad armadio con telecomando, presentava la pri-

ma versione di sospensione idrattiva che controllava le 4 ruote sterzanti.
Nell'abitacolo, la strumentazione head-up display ed altre soluzioni di avanguardia. La sospensione idrattiva equipaggerà le successive **XM** e **Xantia,** la cui versione a controllo attivo del rollio (sistema Sccar) venne chiamata proprio **Activa**

***

La successiva **Activa 2** si presentava come una coupé 2 porte di ampie dimensioni color rosso bordeaux, con un frontale che richiamava altri modelli Citroën del periodo. Pur avendo contenuti meno innovativi della precedente, da più parti fu considerata come possibile erede della SM.
Ma la Direzione della Casa (e di PSA) decisero diversamente, e non se ne fece nulla.

***

Nel 1992 apparve la **Citela** (acronimo di **CIT**roën **EL**ectric **A**utomobile) primo esempio di city-car elettrica compatta (meno di 3 metri), con carrozzeria modulare, porta laterale scorrevole e ruote posteriori quasi affiancate.

***

Alla mobilità urbana è dedicata la successiva **Osmose** del 2000, vetturetta squadrata a propulsione ibrida con 3 posti anteriori e due posteriori contromarcia, dotata di vari sistemi di sicurezza e di navigazione.

***

Poi, negli anni successivi furono presenta una nutrita serie di concept-car che prefiguravano modelli entrati in seguito in produzione.
Al Salone di Parigi del 1994 la **Xanae,** monovolume compatta a 5 posti con ampia vetratura e dotata di porte antagoniste, fissa i tratti generali della futura **Xsara Picasso** uscita nel 1999.

***

A seguire nel 1998 la concept **C3 Lumière** per un'auto compatta con una architettura innovativa e polivalente dalle forme rotonde, anticipa le linee della riuscita **C3** di serie del 2002, vettura di grande successo opera del designer italiano Donato Coco.

***

L'anno successivo al Salone di Francoforte fu la volta del **Démonstrateur Pluriel** di uno squillante arancione metallizzato, che è più reale di una concept presentando già le soluzioni costruttive e di trasformazione della carrozzeria (tetto apribile, archi smontabili, ecc.) che furono poi adottate sulla Pluriel di serie del 2003.

***

Ancora nel 1999 apparve la **C6 Lignage** che illustra la visione tecnica ed estetica innovativa per un futuro alto di gamma della Marca, simboleggiando l'arte di viaggiare secondo Citroën e l'intenzione di mantenere la propria presenza nel segmento delle vetture di lusso.
Stile fluido, linea di cintura relativamente alta, superfici lisce ed ampia vetratura, con lunotto posteriore concavo caratterizzano la **Lignage.**

Il frontale presenta le barre orizzontali cromate che partono dagli Chevron e lo attraversano a tutta larghezza fino ai fari verticali; tale elemento di stile sarà un family-feeling su molti modelli Citroën successivi.
Da essa deriverà strettamente la **C6** di serie, la nuova ammiraglia della Casa presentata a fine 2005 (quindi ben 6 anni dopo la concept, un tempo troppo lungo...), che purtroppo ebbe una breve e sfortunata carriera.

***

Nel 2001 Pininfarina presentò la **Osée**, che fu la sua prima e finora unica realizzazione su base Citroën.
Si trattava di una vettura sportiva a tre posti affiancati (ispirandosi alla Matra Bagheera), con motore V6 3 litri posteriore (una soluzione inedita per una Citroën...).
L'accesso a bordo non avveniva con le normali portiere ma sollevando l'intera cupola vetrata che ricopriva l'abitacolo e il parabrezza. Il frontale a barrette cromate e gli Chevron stilizzati sul cofano posteriore richiamavano la Marca.
Diciamo che il risultato di questo esperimento forse non è la migliore realizzazione dei Maestri dello Stile di Pininfarina….

***

Dall'anno 2000 la Direzione del Centro Stile fu assunta da Jean-Pierre Ploué.
Tra le sue prime realizzazione, vi fu la **C-Airdream**, presentata al Salone di Parigi del 2002: un bell'esempio di una possibile coupé sportiva con tutte le caratteristiche peculiari: bassa, larga, filante (Cx 0,28), ampia vetratura, cofano lungo per ospitare il solito V6 3 litri, frontale con il family feeling della **Lignage** e coda tronca che aveva richiami alla **GS Camargue**.
La principale caratteristica tecnica era l'adozione della innovativa tecnologia drive-by-wire, con freni e sterzo controllati elettronicamente e non più meccanicamente.
Ma neanche questa bella concept ebbe seguito produttivo.

***

Quindi, vi fu un trittico di vetture polivalenti, a cominciare dalla **C-Crosser** del 2001, antesignana di Suv a 5 porte (il nome sarà poi ripreso da un modello di serie del 2007 su base Mitsubishi).
Seguirono la **C-Airlounge** del 2003 (una sorta di monovolume con interni modulari, un po' lugubre nella sua livrea nera...) e quindi la **C-Sportlounge** del 2005 che rappresenta una concept di coupé sportivo a 5 porte a vocazione gran turismo, con un posto guida ispirato a un cockpit aeronautico.
E' la prefigurazione della **DS5** nata come Citroën nel 2011, poi trasferita nel 2015 sotto l'egida del nuovo marchio DS, che tante critiche e polemiche ha creato.

***

Dopo le simpatiche **C-Airplay** e **C-Buggy** del 2005-06 come proposte per city-car scoperte e disimpegnate, si torna ad una concept-car d'effetto con la **C-Metisse** presentata al Salone di Parigi del 2006.
Si tratta di una sorta di coupé sportiva a 4 porte (apribili verso l'alto), dalla linea aggressiva in livrea rossa metallizzata, bassa e aerodinamica, con lungo cofano, coda corta e lunotto concavo.
Per la prima volta viene adottata una meccanica ibrida diesel: motore V6 di 3 litri e due motori elettrici alle ruote posteriore.
Una vettura d'avanguardia, che riprende e rilancia la carica innovativa della Casa, che fa sensazione.

***

Ancor più clamore suscita al Salone di Parigi del 2008 la **GT by Citroën,** ipotetica supercar ideata da un designer giapponese per un videogioco (!) e poi trasposta in scala reale in una livrea bianco perlata: linea aggressiva da sportiva pura, appendici aerodinamiche, cerchi fuori misura ed un fantasioso motore fuel-cell a idrogeno che alimenta 4 motori elettrici per un totale di 780 cv..
Non ostante queste caratteristiche da dream-car, ne viene addirittura ipotizzata una produzione in una piccola serie (peraltro con un motore V8, da procurarsi

da altri costruttori, anziché a idrogeno) di 6 esemplari a 1,8 milioni di Euro; poi valutazioni più razionali portano ad abbandonare l'idea.
Sia la **C-Metisse** che la **GT** sono state insignite del Louis Vuitton Classic Concet Award, premio che decreta il miglior prototipo dell'anno.

***

Tra le due sportive, al Salone di Francoforte del 2007 viene presentata sia la **C5 Airscape**, che anticipa, in versione aperta, di qualche mese la **C5 seconds serie** che la **C-Cactus**, prima configurazione di un concetto di vettura dalle caratteristiche "intelligenti" a costi di produzione ridotti, qui con forme arrotondate, idee che poi saranno sviluppate nel successivo **prototipo Cactus** del 2013, che rimarrà quasi invariato nella versione definitiva di serie della **C4 Cactus** dell'anno successivo.

***

Nel 2008 appare un'altra concept d'effetto: è la **Hypnos**, una sorta di Suv di grandi dimensioni, con linee scolpite e frontale e coda caratterizzati da profili aggiuntivi e prese d'aria.
Dalle portiere ad armadio si accede ad un interno futurista con sedili dai colori dell'arcobaleno.

La meccanica prevede il sistema Hybrid 4, che abbina motore diesel ed elettrico.

***

L'anno successivo la Casa torna a proposte per vetture compatte: prima a Ginevra si mostra la **DS-Inside**, che prefigura quasi esattamente la **DS 3** di serie (anche'essa nata come Citroën, prima di approdare altrove), e poi al Salone di Francoforte la deliziosa **Revolte,** dotata di propulsione ibrida, che appare come una rivisitazione in tutto e per tutto della storica **2CV**, presentata in una graziosa tinta lilla metallizzata.

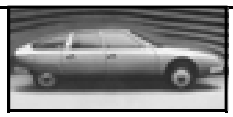
Per quanto ben accolta da pubblico e critica, non avrà seguito produttivo.
Vi sarà però un'evoluzione sportiva con la successiva concept del 2010 denominata **Survolt** a propulsione interamente elettrica, con telaio tubolare e carrozzeria in carbonio.

***

Nel 2010 la Direzione del Centro Stile Citroën è assunta da Thierry Metroz e per l'Esposizione Universale del maggio di quell'anno a Shanghai viene esposta nel padiglione francese la **Metropolis**, esempio di grande berlina a 3 volumi, studiata proprio in Cina dall'équipe di design locale della Casa.
In realtà, non appare proprio la migliore riuscita nella storia del design Citroën, apparendo imponente e piuttosto pesante nelle linee, con anche qualche "cineseria" per adattarla al gusto locale.
Non ebbe seguito produttivo, come invece era ipotizzato inizialmente, ma alcuni elementi di stile paiono ripresi nella nuova DS9, prodotta proprio in Cina e destinata anche al mercato europeo.

***

Un più evidente richiamo alla storia della Casa si ha invece



nel **Tubik** del 2011: una rivisitazione moderna del leggendario furgone **Tipo H** antesignano di tutti i furgoni per trasporto leggero, di cui riprende il muso, mentre il nome deriva dal suo predecessore anteguerra **TUB (Traction Utilitaire Basse).** Questo nuovo Van dispone di 9 posti, con ampia porta laterale sollevabile, mentre quella del guidatore si apre ad elitra.

***

Nel 2012, quando DS era ancora una linea di modelli sotto il Marchio Citroën appare, in una livrea viola scuro, la **Numéro 9,** che doveva anticipare un nuova vettura di segmento superiore che avrebbe dovuto aggiungersi alle DS 3, 4 e 5 allora in gamma con il Double Chevron.

L'aspetto era quello di una berlina shooting-brake, molto lunga e bassa, dotata di sospensioni idrauliche attive e motorizzazione ibrida.

Ma l'estromissione del marchio DS reso autonomo nel 2014 ed i risultati di vendita dei suoi modelli molto inferiori alle attese, bloccarono lo sviluppo della **Numéro 9** a favore della creazione di nuovi Suv maggiormente richiesti dal mercato, come le DS 3 e 7 Crossback.

***

Per vedere una concept che anticipi il possibile alto di gamma veramente Citroën occorre attendere la **CXperience** apparsa al Salone di Parigi del 2016, che anche nel nome ha un richiamo ad una grande Citroën del passato come la CX (a cui si ispira anche il lunotto concavo).

Si tratta di una berlina a 2 volumi di 4,85 metri, con grandi ruote, coda corta e frontale molto caratterizzato dalle linee orizzontali cromate che dagli Chevron vanno a creare il profilo a V dei sottili fari a led.

Con questa vettura, dotata di meccanica ibrida plug-in, viene lanciato il programma "Citroën Advanced Comfort" che coniuga comodità, abitabilità, ergonomia e connettività, che farà da leit-motiv nei modelli successivi.

Alcuni elementi del frontale sono riproposti sulla **nuova C4** di fine 2020 e, da più parti, si ritiene che la **prossima C5** berlina prevista a fine 2021 riprenderà molti elementi della **CXperience.**

***

Concludiamo questa rassegna con le ultime due concept-car, entrambe elettriche, presentate nel 2019 in occasione del Centenario della Casa: la piccola **Ami One**, una vetturetta squadrata per la mobilità urbana, da cui è derivata la nuova **Ami** di serie, e la più aggressiva e imponente **19_19 Concept ,** visionaria proposta futurista con richiami anche estetici blu e neri alla Rosalie dei record degli anni '30.

***

Da quando, nei primi anni 2000, Citroën ha riscoperto il proprio glorioso passato, molti dei prototipi e concept qui descritti sono visibili agli appassionati ed ai cultori della storia del Double Chevron presso il Conservatoire (ancora ad Aulnay, in attesa del previsto trasferimento presso il sito produttivo di Poissy per renderlo un vero e proprio Museo) e presentati ai principali saloni di auto storiche come Rétromobile ed eventi specifici del Marchio, come ICCCR, EuroCitro, ed il

grandioso Raduno del Centenario del 2019.

***

Concludiamo con due citazioni presenti nel sito ufficiale della Casa:

"*Come tutte le realizzazioni degli ultimi 40 anni, le concept car Citroën hanno sempre evidenziato la forte identità di una Marca che si è continuamente dimostrata moderna, innovativa e orientata al futuro, capace di proporre innovazione e audacia al servizio della libertà di movimento*."

"Molto di più che semplici esercizi di stile, questi concept cars riflettono le ambizioni, i valori e l'immaginario di Citroën.
Attraverso i suoi concept cars, Citroën sta esplorando il futuro dell'automobile.
Concept cars sono laboratori per nuove idee, condivise dal Marchio con il pubblico durante i principali saloni automobilistici internazionali."

***

Principali Fonti:

https://it-media.citroen.com/it/concept-cars-citro%C3%ABn-decenni-di-creazioni-visionarie

https://www.citroen.it/mondo-citroen/concept-cars.html

https://en.wikipedia.org/wiki/Citro%C3%ABn_concept_cars

https://it.qaz.wiki/wiki/Citro%C3%ABn_concept_cars

http://www.archivioprototipi.it/europa/citroen.html

https://www.citroenorigins.it/it

La Manovella maggio 2019.

***

CRONACHE DAL FUTURO

Di Paolo Bortolussi

Quando a fine estate cominciavo a vagliare i possibili argomenti da trattare nell'articolo del primo numero di Spazio CX 2021, in tutta onestà contavo (o quantomeno ci speravo) di potermi occupare di questioni relative ad una stagione finalmente instradata sulla via della normalità; purtroppo, come ben sapete, gli ultimi mesi del 2020 e l'inizio del nuovo anno, sono stati molto complicati ed hanno cancellato quel briciolo di serenità che avevamo, a fatica, recuperato durante la bella stagione.

***

Era mia intenzione parlare, finalmente, di rinascita, di nuovi progetti e soprattutto di incontri, in definitiva di tutto ciò che l'anno appena trascorso, con la terribile tragedia del Covid-19, ci ha negato o meglio ci ha concesso in piccolissimi frangenti.
Diviene complicato, nel momento in cui sto scrivendo, parlare di attività Radunistica "ufficiale", ma anche di piccoli e più raccolti ritrovi tra appassionati.
Ed è un peccato, poiché in questa direzione (promuovere gli incontri e quindi la vita "attiva" di un sodalizio), il CX Club Italia si era mosso, pianificando in autunno il proprio calendario 2021, con storiche conferme ed alcune novità, nell'ottica di creare nuove opportunità d'incontro per i Soci ed appassionati in genere.

***

Purtroppo le restrizioni che viviamo nel presente e la totale incertezza per quello che sarà nel breve/medio periodo, hanno inevitabilmente frenato questo nuovo slancio che il CX Club Italia si era riproposto di darsi per realizzare i sui progetti.

***

Certo, come per tutti gli ambiti di relazione umana, anche un appassionato di Citroën storiche si è potuto e si può rivolgere alla rete, in questi mesi complicati, per mantenere i contatti con tutti coloro i quali condividono il medesimo interesse.

***

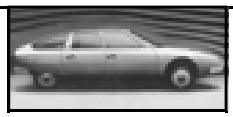
Lo scorso anno, grazie al supporto della tecnologia, veicolati dalle pagine create nei vari Social Network, è stato possibile comunicare, portare avanti idee, progetti e perfino organizzare Raduni virtuali, nazionali ed internazionali.
Cose fantastiche, che fino ad una decina di anni fa avremo fatto molta più fatica a realizzare.

***

Tuttavia, la nostra passione ha come oggetto unico e totalizzante un'automobile, che per definizione è pensata e costruita per muoversi (nel nostro caso) con classe e comfort al di sopra della media; "l'incontro", ne consegue, per noi amanti del Vintage come stile di vita, è il classico ritrovo in piazza, con il sole o con la pioggia, in compagnia delle fedeli compagne a quattro ruote.
La strada, il viaggio, sono componenti imprescindibili, elementi unici ed insostituibili, che unitamente alle nostre CX costituiscono un'alchimia necessaria e sufficiente ad alimentare i sogni di ciascuno di noi.

***

Che il Raduno sia a pochi chilo-



metri da casa o a centinaia, poco importa; diviene parte integrante dell'evento anche il rituale di preparazione dell'auto nei giorni che lo precedono, con operazioni ripetute meticolosamente quasi ad ogni occasione, quali il lavaggio della carrozzeria, la pulizia degli interni ed i vari controlli della vettura.
Un entusiasmo nel tirare a lucido le nostre Citroën, che trae energia dal poter viaggiare e dal pensiero di poterle far ammirare non necessariamente solo a chi già le conosce.

***

Possono, agli occhi del "resto del mondo", apparire cose stupide o peggio ancora inutili perdite di tempo, ma ci permettono di riprendere il contatto "fisico" con la nostra automobile, nonché di iniziare ad assaporare il piacere del trascorrere del tempo in relax e fuori dalla routine quotidiana, sia alla guida che a destinazione raggiunta.

***

Questa "astinenza" forzata, mi ha fatto molto riflettere sul significato che ha per me questa passione, riconducendo l'analisi alle mie prime esperienze di condivisione, legate a ricordi oramai datati dei primi anni 2000; probabilmente, spesso, si tende a mettere in secondo piano ciò che davvero ci fa star bene, a scapito di altri fattori che, al momento, possono sembrare basilari, ma che alla fine fanno solo da contorno.

***

Questo, naturalmente, scaturisce da una mia personale ed opinabile analisi; per quel che mi riguarda, il lato ludico e "scanzonato" del Citroënismo, ha lasciato il posto a relazioni ed incontri sempre più formali, dove più che una banda di sguaiati (quantomeno agli occhi dei nostri familiari) e simpatici possessori di vecchiette fascinose e un po' acciaccate, sembravamo dei burocrati in perenne riunione.

***

L'importante per me è sempre stato uscire ed incontrarsi, poco importa il contesto; certo, una bella piazza o una location suggestiva rendono il tutto ancora più piacevole, ma non sono, per forza, indispensabili.
Così come una buona pizza e un'ottima compagnia, valgono più di un titolato ristorante a cinque stelle.

***

Non voglio addentrarmi, infine, nel merito delle infinite discussioni "politiche" o degli scontri tra "fazioni", alimentati sempre di più da piccole ed umane brame di potere, che con la natura strettamente ricreativa e passionale dei nostri incontri, poco o nulla dovrebbero avere a che fare.
Personalmente non mi hanno mai coinvolto, ne minimamente condizionato, ma, fatto più significativo, sono certo interessino poco o per nulla anche alla maggioranza dei Citroënisti meno coinvolti nella vita dei sodalizi dedicati ai vari modelli.

***

Al contrario, questa disarmonia può solo far allontanare dalle occasioni di aggregazione, chi già di natura è portato a vivere la propria passione autonomamente.
Ciò che importa, quando potremmo nuovamente muoverci liberamente, sarà creare occasioni di ritrovo e condividere le nostre Citroën e le nostre esperienze, spinti semplicemente dal puro gusto di farlo, cosa che da sempre ha caratterizzato i Raduni del CX Club Italia; per questo mi sento di spendere parole di elogio, per ciò che è stato fatto sino ad ora dal Vice Presidente Maurizio Venturino e dal P.R. del CX Club Italia Vincenzo Rocchi.
Rinunciando magari ad un po' di etichetta, ma ripartendo da noi e da quello che ci fa star veramente bene.
In tutto questo, i social, che sono divenuti strumento imprescindibile in questi mesi, dovranno supportarci nelle nostre scorribande "su strada", ma mai sostituirle.

***

Si sono fatte cose incredibili, si stanno conoscendo appassionati da tutta Europa, attraverso comunità virtuali sempre più estese; queste sono grandi opportunità, sono sfide che dovremo raccogliere per allargare i nostri confini, sia fisici che non e per traghettare nel futuro la nostra passione e magari, perché no, trasmetterla alle nuove generazioni.

***

Sono certo che anche il CX Club Italia, che si è sempre saputo distinguere, accetterà questa sfida e diverrà parte di un futuro che tutti noi non vediamo l'ora di poter scrivere, tenendoci a debita distanza dalla deriva in cui si ristagna da un po', molto prima che un virus cambiasse il mondo.
***

DS: UN AMORE TRAVAGLIATO

Di Roberto Azzena

Mi perdonerete se questa volta dedicherò lo spazio concessomi, alla celebre ed ingombrante sorellona della nostra amata CX.

***

Il mio antichissimo amore per le Citroën e per tutto ciò che le riguarda, del resto, nacque proprio sul sedile posteriore di una Dea bianca, quando, all'età di 8 anni, mi accomodai sulla vettura del papà di un mio amico, che ci avrebbe portato in piscina.

Ricordo come fosse ora il momento in cui la spiona rossa si accese nel quadro strumenti, preambolo al magico momento dell'accensione, dopo il quale, a lievitazione pneumatica avvenuta, per me non vi furono mai più altre vetture degne di nota, se non in possesso delle mitiche sospensioni.

***

Non ostante ciò, l'appuntamento con la mia prima Dea avvenne solo nel 2008, ovvero ben 33 anni dopo che la meraviglia provata da fanciullo mi aveva irrimediabilmente segnato.

Di certo non rimasi a digiuno di idropneumatiche e bicilindriche prima del tanto agognato momento, al punto che più che soddisfatto in particolare della esperienza CXistica, l'acquisto di una bella DSpécial del 74 francese, fu in realtà una sorta di sfizio che mi consentisse di vivere ancora più visceralmente la passione per il Double Chevron.

La tenni solo due anni.

Vi feci un meraviglioso ed indimenticabile viaggio estivo con tappe Parigi (una della famose 10 esperienze che si segnano nella lista di ciò che va fatto finché si è in vita) e Le Mans, qualche Raduno e poi arrivò un periodo non felicissimo, che mi costrinse a scegliere fra lei e la mia Prestige.

Non ebbi il minimo dubbio nel puntare sulla seconda.

Mi parve troppo netta la superiorità di dotazioni, una guidabilità nettamente superiore e una preferenza di base che avevo acquisito in una decina di anni da CXista.

La scintilla per la iconica Madrina, insomma, non era scoccata così chiaramente.

Almeno mi parve allora.

***

In realtà con quella sciagurata vendita, si era prodotta una ferita che mai si rimarginò definitivamente.

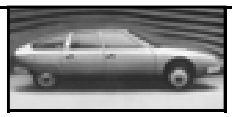
Il classico caso in cui ci si accorge davvero di ciò che si aveva, nel momento in cui non lo si ha più.

Terminato nel frattempo di sperimentare lo scibile citronico, escludendo l'inarrivabile SM, trascorrono una decina di anni, finché non giunge il terrificante 2020.

***

Non che in precedenza la mia filosofia fosse granché differente, ma la privazione di clamorose certezze di vita che il bisestile peggiore di tutti i tempi ci stava infliggendo, mi convinse a ritentare il gioco, incoraggiato dalle due donne più importanti della mia vita.

Nessun rimpianto doveva trovare più spazio, ogni fonte di piacere e godimento dell'esistenza non



poteva più essere lasciata nello scaffale delle teorie.
Adocchiai così in quel dell'Emilia Romagna, una strana DSuper5, bianca come quella dell'origine della mia passione, dotata di un invitantissimo tetto in tela retrattile e di altre tante particolarità che, se ne penalizzavano l'adesione ai canoni assoluti di originalità, promettevano viceversa una godibilità d'uso che la mia rimpianta Desirée non aveva mai garantito.
Il caldo sfiancante e il rumore dell'aria proveniente dai finestrini disperatamente abbassati durante il viaggio di ritorno da quel peraltro indimenticabile e fantastico viaggio in Francia, probabilmente non erano del tutto estranei alla precedente rinuncia diessistica… chissà che quel tetto… mmhhh….

***

Così il 19 di Agosto dell'annus horribilis, percorrevo l'autostrada Bologna/Milano al volante della nuova Dea, in compagnia della mia figlioletta 22enne, che spesso mi ripeteva la frase odiata da ogni CXista che si rispetti: "Beh, papà, però la DS è la DS!"
Il colpo di fulmine fu comunque immediato.
Quel benedetto tetto quasi da cabrio si rivela una meraviglia difficilmente descrivibile, il motore 21 a 5 marce, rispetto al precedente 20 a 4, dimostra una superiorità che va ben al di là del semplice risicato confronto numerico.
L'impianto stereo già presente stupisce per una resa sonora da auto moderna, la seduta sembra più comoda e salda, la silenziosità di base è stupefacente.
Nel mentre ero riuscito a ricostruire la sua fantastica storia, il salvataggio incredibile del quale fu oggetto nel 2008, quando si trovò sull'orlo della rottamazione, e al quale aveva contribuito un carissimo amico di Verona, che non appena vide la targa (magica anch'essa con un pazzesco "DS5" iniziale) fu in grado di raccontarmi vita, morte e miracoli del mezzo.
Un grande acquisto, senza ombra di dubbio.
Purtroppo non pienamente condiviso con la mia dolce metà, che una settimana prima del ritiro di Daisy, si era procurata una gravissima frattura alla gamba destra, durante l'unica settimana di vacanza che eravamo riusciti a ricavarci in mezzo al delirio del Covid 19.
Ciò ci ha impedito di celebrare i soliti riti seguenti all'ingresso in famiglia di una nuova compagna a 4 ruote, ma al tempo stesso di legare le sue prime faticose uscite di casa, a dei meravigliosi giretti sul nuovo salotto ambulante.
Proprio l'entusiasmo della moglie si rivela la più grande sorpresa della rinnovata esperienza: in 30 anni nessun'altra citrona aveva mai smosso tanto entusiasmo e tanta incondizionata accettazione.

***

A settembre Daisy esordisce ad una mostra di auto d'epoca organizzata dal mio fedele carrozziere, al quale avevo già iniziato a prospettare qualche lavoretto di abbellimento e presenzia ad un Raduno informale, ma assai numeroso, in zona mantovana.
Un bel lancio immediato in grande stile nella vita mondana.
Io stesso non riesco a staccarmi da questa benedetta Super5, la uso tutti i sacrosanti giorni e per ognuno di essi la dipendenza aumenta.
La figlia mi costringe ad ampliare i guidatori registrati sull'assicurazione dei mezzi d'epoca, perché non vuole certo vivere solo da passeggera questa incredibile ed appagante esperienza.
Anche al volante, la giovane dimostra un'incredibile feeling con un mezzo non certo ordinario e semplice da condurre, pare davvero che per Daisy sia impossibile non far innamorare perdutamente ogni componente della famiglia.

***

Arriviamo ad ottobre, è tempo di richiudere il magico tetto apribile e di cominciare a verificare se anche nella stagione invernale, la magia riuscirà a rimanere intatta.
La mattina del 30, effettivamente qualcosa di magico è destinato a succedere, ma non è certo ciò che mi sarei augurato.
Tutt'altro.

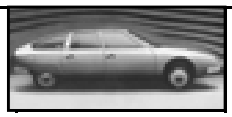
***

Dopo il consueto turno notturno, esco dal cancello della sede lavorativa e mi immetto con tutta calma nella corsia di ingresso del tunnel che da Monza porta verso Lecco, così come in questi 11 anni di lavoro presso l'attuale Hotel, ho fatto spessissimo, alternando questo percorso con gli altri due possibili, per completare il meritato rientro a casina.
Avrei fatto sicuramente meglio a scegliere una di queste due alternative, ma, si sa, del senno di poi son piene le fosse.
La medesima manovra la effettua un autoarticolato giallo, che, provenendo dallo svincolo già ad una discreta velocità, a mia differenza, mi affianca rapidamente proprio al momento dell'ingresso nella galleria.
a DS prende velocità con i suoi tempi da raffinata signora appena svegliata, che non sono assolutamente sufficienti per evitare il sorpasso del mezzo pesante, del quale peraltro non mi cruccio più di tanto, ma a torto.

Il tempo di sollevare lo sguardo alla mia sinistra e di notare che la massa gialla è un po' troppo vicina e ci sta mettendo più del dovuto ad oltrepassarmi, che sento un tremendo botto.
In mezzo secondo schizzo sul muro alla mia destra, per poi trovarmi con la DS impazzita e incontrollabile in mezzo al vialone di tre corsie.
Provo a tenerla in traiettoria, ma invano.
Le mie disperate sterzate non possono evitare il cappottamento.
Altro rumore terrificante, il mondo che diventa un concerto di lamiere e uno spettacolo di luci sottosopra, il tempo di pensare che sono il protagonista di un grave incidente che tanto assomiglia a quelli che si vedono al cinema nei film d'azione, che mi ritrovo fermo sull'ultima corsia di sinistra, col muso distrutto di Daisy che guarda in senso opposto.
Pur essendo rimasto assolutamente lucido durante il tragico evento, non posso certo ricostruire esattamente quali acrobazie mi abbiano condotto in quel punto e in quella posizione e per quale immaginifico piano del destino non abbia colliso con altri mezzi che percorrevano il viale.
Ma ciò che conta è che l'impressione è da subito quella di essere rimasto illeso.
Il tempo di verificare l'unico dubbio che mi era rimasto sulla funzionalità delle gambe e mi porto fuori dalla vettura, con l'aiuto nemmeno troppo necessario di un paio di automobilisti che si erano fermati per soccorrermi.
Ho il braccio sinistro graffiato, il cardigan stracciato nel punto delle ferite e un piccolissimo pezzetto di carne mancante vicino all'unghia del mignolo della mano destra, dal quale sanguino copiosamente, giusto per donare alla scena un ulteriore senso di dramma.
Per il resto, zero assoluto.
Osservo con una calma irreale ciò che resta della mia povera Dea e rimango costernato.
Non c'è una sola parte della carrozzeria che non sia rimasta gravemente danneggiata.
Quasi tutti i vetri sono andati in pezzi, mentre l'abitacolo è incredibilmente intatto: la plancia non ha un graffio, l'orologio funziona ancora, i pannelli porta sono inspiegabilmente perfetti.
Manca il poggiatesta del passeggero, proprio la zona dove l'urto sembra essere stato di maggiore violenza, il montante del tetto sembra fuso come una stecca di burro e ringrazio il cielo di essere stato l'unico occupante.
A quel punto raccatto tutti i pezzi che sono negli immediati paraggi.
Dal bracciolo fino ad un paio di copricerchi, riponendoli ordinatamente in una zona interna dell'auto da dove non si sarebbero più smarriti.
Sto già pensando al recupero!

***

Vi risparmio il racconto sulla totale mancanza di umanità degli agenti della Stradale, delle operazioni di rimozione di Daisy, dello sconcerto dei miei cari di fronte all'evento e sul comportamento irreprensibile del camionista dopo il danno causato.
Meritano invece sicuramente delle considerazioni approfondite, le straordinarie capacità di assorbimento dell'urto da parte di un mezzo progettato negli anni '50, che ha letteralmente fatto in modo che il guidatore venisse protetto come se fosse stato isolato in una sorta di bolla d'aria inviolabile e la conferma di una mia vecchia teoria, anzi di un paio, a proposito della moderna sicurezza automobilistica.
Ho sempre infatti ritenuto tanto fondamentali le cinture di sicurezza e i poggiatesta, quanto dannosi gli airbag ed essenzialmente fasulli ed inaffidabili i crash test che assegnano le famose stelline ai vari modelli.
Ovviamente avrei preferito ottenere in altro modo prova della bontà di queste idee apparen-



temente balzane, ma la certezza che con degli airbag che sarebbero esplosi in ogni dove, avrei riportato quantomeno delle forti contusioni, se non addirittura delle fratture, e che probabilmente la DS nei crash test odierni non verrebbe nemmeno valutata, ha consolidato per l'ennesima volta, non bastasse quel che sta accadendo in questo distopico periodo, che viviamo immersi in un mondo di menzogne e manipolazioni vergognose.

***

Riuscirò a riflettere più attentamente sul fatto di essere stato un vero e proprio miracolato soltanto a qualche settimana dall'evento, quando nessun altro danno fisico si manifesta nonostante le unanime previsioni di dolori, scompensi, indolenzimenti e chi più ne ha ne metta.

Anche perché, per coerenza su ciò che penso a proposito della gestione della salute delle persone in era Covid 19, avevo rigorosamente rifiutato sia l'ambulanza che, a maggior ragione, ogni possibile forma di degenza ospedaliera, limitandomi ad una visita presso lo studio del mio fidato medico di base.

Ma, soprattutto, quando realizzo un piano concreto e definitivo per restituire il favore alla piccola dama bianca a cui devo la mia inspiegabile incolumità.

Tutte le energie del mio essere erano infatti state convogliate fin dal primo istante, sull'assoluta volontà di riportare Daisy in condizioni di riprendere la strada, fra l'incredulità e lo sconcerto di chi mi è per sua sfortuna vicino nella quotidianità.

Per quanto mi riguardava direttamente, l'incidente non aveva alcun peso e non rappresentava materia di grandi analisi o riflessioni, la caccia alla soluzione fattibile e ideale era aperta ed era l'unico fattore meritevole della mia attenzione.

***

Mentre attendevo con grande speranza la valutazione delle dinamiche dell'incidente e del possibile rimborso del danno, ben sapendo che in questi casi tutto può succedere anche in senso negativo, esamino innanzi tutto, con l'aiuto di alcuni splendidi amici Citroënisti, cosa sia possibile recuperare dalla semi distruzione avvenuta.

Il telaio pare danneggiato solo nella parte anteriore destra, il motore è praticamente intonso, il magico tettuccio apribile è perfetto nonostante il tetto vero e proprio non sia privo di crepe a ammaccature, il bauletto come non fosse successo nulla, i quattro pneumatici pronti per ripartire all'istante e degli interni abbiamo già detto.

Situazione splendida, in rapporto a quanto accaduto, quindi decido che Daisy verrà salvata senza ombra di dubbio.

Dopo 47 giorni arriva finalmente la buona notizia dell'attribuzione di responsabilità al camionista, che in verità aveva poi ammesso l'errata manovra di rientro che mi stava per spedire al Creatore, e soprattutto una onestissima valutazione della Dea, che mi permetterà di procedere con tutta tranquillità ad un più che dignitoso recupero.

***

Nel frattempo, con un po' di incoscienza, non ero certo rimasto con le mani in mano, come già spiegato in precedenza, e neppure col portafoglio chiuso, dato che mi ero imbattuto in una splendida DSuper con motore bloccato e restauro interrotto dal proprietario per sopraggiunti problemi personali.

Ciò che mi interessava era già stato ultimato però alla perfezione, con telaio e carrozzeria perfettamente risanati e riverniciati, tutta la componentistica non ancora rimontata appariva come fosse nuova.

Non potevo desiderare di meglio per poter procedere ad un mix vincente!

Lascio al venditore il motore bloccato, abbassando il prezzo della richiesta e il gioco è fatto.

Piccolo particolare, Daisy diverrà un po' più aggressiva nella sua nuova versione da guerriera, perché la livrea del nuovo involucro è un di un bel nero Citroën codice AC200.

Da bianca a nera, senza vie di mezzo, proprio come piace a me vivere la vita.

***

Credo quindi che ormai si sia chiuso il cerchio col mio primo amore, questa profondissima esperienza ha sancito definitivamente un legame viscerale con la DS anche nell'attualità.

Dopo le promesse dell'infanzia e un primo riavvicinamento non totalmente riuscito, proprio quando l'età non più verdissima, impone di trarre qualche somma.

Non so ancora esattamente quale emozione proverò quando mi metterò al volante della mia nuova Daisy, ipotizzo che sicuramente sarà fortissima e di una intensità indescrivibile, perché una simile esperienza non può generare nulla di ordinario, così come non lo è mai stata la mia passione citronica, che troverà un completamento e una realizzazione che forse non avrei mai potuto immaginare.

A presto, mia insostituibile e fedele Daisy, il tuo coraggio e il tuo sacrificio, verranno onorati nel migliore dei modi possibili, tornerai più bella, fiera e splendente che mai.

***

BUONO D'ORDINE
Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

CODICE ARTICOLO	QUANTITA' (MASSIMO 3)	TAGLIA	PREZZO COMPLESSIVO
Cappellino € 5,00			
Polo € 12,00			
Felpa € 16,00			
Gilet € 16,00			
Targa € 8,00			
Gagliardetto € 5,00			
		TOTALE	

Inviare all'indirizzo:
Nome e cognome _____
Indirizzo _____
Città e C.A.P. _____ Tel.: _____
Firma _____
Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD).
Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.
N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.