Anno XX

SPACXZIO

Numero 39

CX







SPACXZIO

ANNO XX NUMERO 39 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:

Albertini A.

Bortolussi P.

Miglio F.

Foto:

Albertini A. (collezione privata)

Albertini A. (copertina)

Baiocchi M.

Bortolussi P.

Mialio F.

Siti Internet

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 2021

Di Alfredo Albertini Direttore de"Le Citroën"

L'importanza della certificazione 2°Puntata8 Di Flavio Miglio Presidente della Commissione Tecnica del R.I.A.S.C.

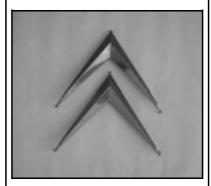
L'inevitabile ritorno. Storia di una C611 Di Paolo Bortolussi

Intervista a Robert Opron 12.04.03.....14

A cura della Redazione

C5: l'ultimo saluto...
Ovvero la vendetta!20
Di Maurizio Baiocchi

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

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 CX ATTRAVERSO I SUOI DÉPLIANT. UN VIAGGIO NEL TEMPO

di Alfredo Albertini Direttore de"Le Citroën"

C'erano una volta i dépliant. Quei meravigliosi cataloghi illustrati, a volte poveri, a volte ricchi, che il concessionario ti convedere la tua prossima macchina nell'allestimento preferito, nei colori voluti, con gli accessori desiderati, aggiungendo e togliendo accessori, per arrivare finalmente alla tabella riassuntiva con il prezzo.

Tutto virtuale, appunto.

Non resterà traccia di questo, se non in qualche cloud, sempre che qualcuno conservi le immaaini

Il dépliant tradizionale, invece,



segnava quando andavi a chiedere informazioni o un preventivo.

Un'epoca scomparsa, così come stanno scomparendo tanti altri riferimenti che ci hanno accompagnato e rassicurato per lunghi anni.

Un'epoca scomparsa, perché è stata sostituita dal configuratore online, lo strumento informatico che attraverso il sito della Casa automobilistica ti permette di

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.



oggi è diventato molto importante nel caso si voglia restaurare una vettura, ad esempio, per verificarne i colori e controllarne le caratteristiche.

pugnabile, da mostrare come prova in caso di iscrizione a qualche Registro Storico e che mette al riparo da contestazioni. E poi i dépliant sono belli da collezionare, è un piacere sfogliarli e tornare indietro nel tempo. Sono anche testimoni del cambiamento della grafica, del modo di fotografare, del costume. Ora, è vero, c'è la possibilità di scaricare la brochure dal sito della Casa: un bel PDF che si può stampare in tanti fogli volanti, il cui costo oltretutto è a tuo carico e non più della Mar-



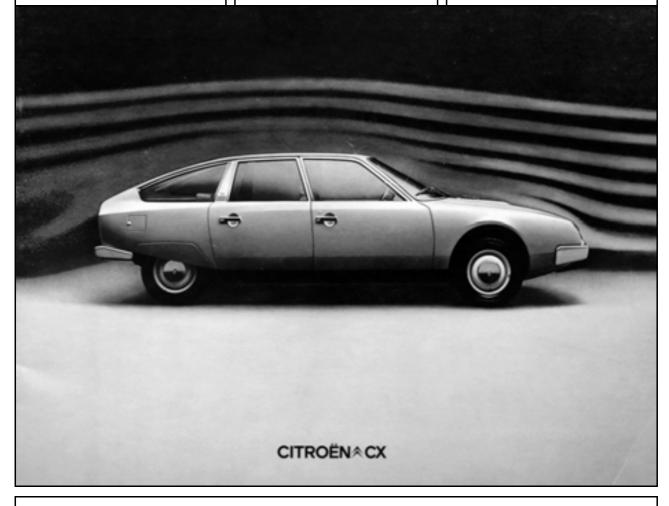
Insomma, una vera rivoluzione, in atto da qualche anno ormai, parallela all'acquisto via Internet che prevede la prenotazione, il pagamento online, il contatto mail col concessionario e infine il ritiro in sede o a casa propria.

Se poi il venditore non esisterà più e sarà sostituito da qualche assistente virtuale non è da escludere, con conseguente taglio del personale nei saloni.

Ma questo è un altro discorso.

Qui invece ci occupiamo del passato, che prevedeva appunto la stampa di meravigliosi dépliant.

Per quel che riguarda la CX, prodotta come sappiamo per una quindicina di anni in oltre un milione di esemplari, i cataloghi realizzati in questo lungo lasso di tempo sono stati moltissimi. Calcolando almeno quattro o cinque versioni per ogni annomodello e le varie edizioni in diverse lingue si può stimare un totale di svariate centinaia di edizioni, alcune delle quali su Ebay spuntano quotazioni interessanti, fino a 40/50 euro per i





più rari, come quelli della Prestige prima serie.

Il primo catalogo della CX risale ovviamente all'epoca della presentazione, e quindi alla fine del 1974.

La versione più ricca, affiancata da un volantino più economico, consta di 28 pagine a colori, con foto in studio e la copertina che mostra la CX di profilo con delle strisce azzurre sullo sfondo che ne evidenziano l'aerodinamica.

L'incipit recita: "Più che una nuova automobile, la CX è un'automobile nuova".

Sul retro l'immancabile scritta "Citroën preferisce Total".

Abbiamo poco fa accennato alla versione Prestige, ed ecco i suoi cataloghi, apparsi a partire dal 1978.

Irattandosi di un modello di alta gamma, la Casa del Double Chevron ha investito molto nella sua immagine, proponendo foto di grande effetto e usando termini come "Grandeur", "Espace", "Contact", "Puissance", "Perfection".

Un'edizione in particolare, quella dell'anno modello 1980, è decisamente lussuosa, con copertina plastificata e scatti della vettura in una villa-castello, accompa-



gnata da una coppia très chic: lui elegante ma sportivo, lei in abito lungo rosa.

Tra gli autori della brochure, opera dell'agenzia RSCG-Edition La Publicité Française, non poteva mancare il noto Jacques Séguela, autore di alcune delle più belle campagne pubblicitarie di Citroën.

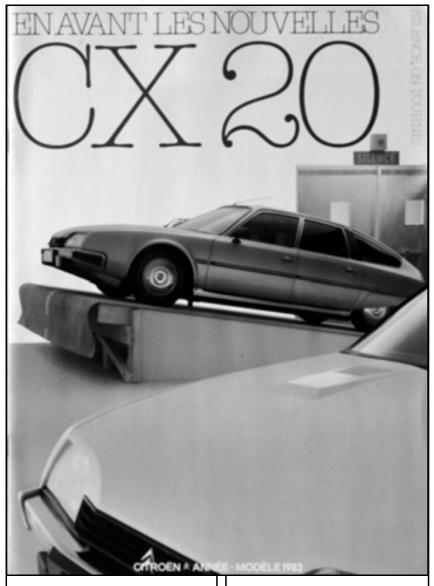
1981: arriva "L'emozione CX" anche in Italia.

Il catalogo è realizzato dalla nostra B-Communications ed è interessante perché le varie versioni, Reflex, Pallas, Diesel, sono fotografate al Centro smistamento appena arrivate dalla Francia: sullo sfondo si vedono infatti i vagoni con le 2CV nuove di pacca ancora incerate.

Si riconosce la CX in versione per il nostro mercato dai ripetitori delle frecce rotondi sui parafanghi anteriori, assenti sulle vet-

THE NEW 2 LITRE CITROËN & REFLEX AND ATHENA.





ture per la Francia.

Nel 1982, per l'anno modello 19-83 ecco la campagna "En avant Citroën" con il dépliant che porta la dicitura "En avant les nouvelles CX 20" nelle versioni base e TRE.

C'è poi la brochure per la CX Injection Pallas I.E., GTI e Prestige.

Sempre nel 1982 e ancora per l'Italia, tutti i modelli della gamma, dalla 2CV alla Mehari e via dicendo, sono illustrati con un catalogo che ha come comune denominatore le foto in studio a doppia pagina e la copertina

beige con un riquadro al centro dove è mostrato il frontale della vettura.

Sono 34 interessantissime pagine che oggi fanno davvero sognare, con le versioni descritte una per una.

Il catalogo recita, a proposito della GTI 2400 iniezione: "Non poteva essere che Citroën a produrre la grande berlina dei nostri anni sofisticati e impazienti.

Una stupenda vettura chiamata CX, come il coefficiente della penetrazione aerodinamica: mai tanta velocità in tanto silenzio. La bellezza del fuoco: fuori impassibile, elegante.

Dentro la forza di 130 cavalli. Nessuno ha mai corso tanto in tanto lusso, in tanto spazio.

Una grande sportiva che nasconde potenza, ma lo si capisce solo quando si parte".

Modello 1984, la gamma è davvero completa: Prestige, GTI, Pallas, Limousine turbo, TRD turbo, RD turbo, Pallas D, Break TRI, Break TRD turbo.

Il catalogo comincia con l'invito "En route" e si parte per un viaggio ideale in Europa: castelli in Spagna, palazzi a Venezia, vacanze romane, il porto di Amsterdam e poi Londra e l'Irlanda.

Per il 1985 la CX 25 GTI Turbo è mostrata invece in copertina con un fulmine che la colpisce e la scritta: "La bellezza si è fatta i muscoli" e poi... "La bellezza muove le ali e la potenza del turbo si sprigiona".

I cavalli sono 168, la velocità 220 km/h, da 0 a 100 in 8 secondi netti.

Per l'estate 1985 ecco la campagna "CX C'est demon" che farà epoca, sempre del gruppo Roux, Séguela, Ca-







yzac&Goudard (RSCG).

Grace Jones ne diventerà testimone con le famose foto che tanto hanno fatto discutere: la bocca spalancata da cui viene sparata una CX turbo!

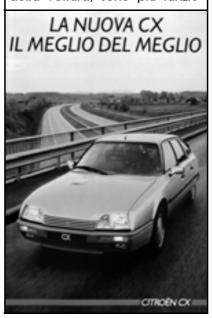
Con i suoi nuovi paraurti la CX è "ora in forma ancora più smagliante" suggerisce il dépliant in versione italiana del settembre 1985, curato sempre dalla RSCG.

In copertina è scritto: "La nuova CX il meglio del meglio".

Sono ben 44 pagine, una rivista in pratica, dove la macchina è analizzata e spiegata in ogni dettaglio ricordando che: "Molti credevano che ci sarebbe stato difficile migliorare un'auto che è aià un classico.

Eppure abbiamo apportato una serie di perfezionamenti che col-

locano CX ancora più avanti". I paraurti di polipropilene cambiano infatti il volto e la coda della vettura, sono più funzio-



nali e moderni, anche se ai puristi non piacciono molto.

Il cruscotto è più adeguato ai tempi e il volante resta, fortunatamente, monorazza con il servosterzo Diravi.

Si passa dalla economica 20 RE con le calotte di plastica e i sedili in tessuto a righe alla Prestige con interni in pelle.

Verso le ultime pagine non manca un'interessante spiegazione sul modo di produrre le auto di Citroën, con l'invito a "costruire per il futuro".

Chiude il catalogo una chiara ed esaustiva tabella con tutte le versioni e l'equipaggiamento che le caratterizza.

Tutto esposto in modo chiaro e semplice.

Come si usava una volta.

**:



L'IMPORTANZA DELLA CERTIFICAZIONE... 2° PUNTATA

Di Flavio Miglio Presidente della CT del R.I.A.S.C.

...PER PRESERVARE LA STORIA, LA CULTURA E LA PASSIONE DELLE VETTURE D'EPOCA ED IN PARTICO-LARE LE CITROËN.

Facendo seguito alla prima parte dell'articolo pubblicato su SpaCXzio n. 36 di aprile 2020 continuo a raccontarvi dell'importanza della certificazione Albo d'Oro RIASC soffermandomi questa volta sui preparativi e sulle verifiche a cui saranno sottoposte le vetture da esaminare.

Come già abbiamo detto il proprietario che vorrà iscrivere la propria vettura all'Albo d'Oro dovrà innanzitutto presentare la documentazione richiesta alla Segreteria R.I.A.S.C. e che consiste nella domanda di iscrizione contenente le fotografie specificate nel modulo ed il versamento del contributo economico, dopodiché dovrà identificare una sessione di suo gradimento tra quelle disponibili in calendario.

Nessuno gli vieta di aspettare l'uscita del calendario dell'anno successivo se egli ritiene che quelle già fissate nell'anno corrente non siano coerenti con le sue possibilità di spesa o di raggiungibilità dal sito.

Nel caso in cui gli appassionati di un certo areale geografico manifestino interessamento all'iniziativa, per poterli accontentare si cercherà di organizzare una delle sessioni in prossimità delle loro residenze.

Il viatico unico deve essere la Segreteria per la definizione di tutti i particolari, la scelta dell'officina ospitante in primis.

È importante segnalare che la Commissione Tecnica ed i propri Ispettori/Commissari sono a disposizione degli utenti anche per una analisi preventiva della vettura, pur con tutte le limitazioni che normalmente la distanza impone e facendo eventualmente utilizzo di foto e video per un'eventuale valutazione a distanza.

Questa operazione consente all'utente di portare la vettura all'esame nelle migliori condizioni e quindi mirare ad un punteggio elevato.

Inoltre il Commissario potrà sempre essere d'aiuto nel consigliare il proprietario sul metodo o sulla tipologia di riparazione o di restauro da eseguire in funzione della valutazione della Commissione.

È bene ricordare che la Commissione d'esame è composta da TRE tecnici Commissari Citroën nominati dai Club e selezionati dalla Segreteria in base alla disponibilità, all'ubicazione della sessione di verifica e non ultimo dai modelli di vetture da prendere in considerazione.

NON è assolutamente consentito ai Commissari agire, intervenire o comunque entrare fisicamente in contatto con la vettura.

Qualsiasi azione, accensione, apertura o movimentazione dovrà essere eseguita dal proprietario o da un suo delegato.

Dopo aver iscritto la vettura il proprietario dovrà presentarsi alla Sessione prevista per il tal giorno all'indirizzo della tale officina ed il primo modo per cominciare a guadagnare punti sarà quello di presentarsi con una vettura pulita.

In una giornata piovosa la pulizia esterna potrà essere derogata ma, almeno all'interno, il vano motore ed il bagagliaio dovranno presentarsi il più possibile lindi e privi di inutili orpelli tipo la bici del nipotino nel baule o le borse della spesa sul divano posteriore.

Sappiamo quanto sia importante il colpo d'occhio, quindi le prime cose da verificare saranno, oltre alla pulizia, le condizioni di sedili, vetri e carrozzeria.

Vero è che se stiamo valutando una vettura conservata con 50 anni di età è impossibile pensare che non abbia mai avuto un colpetto al paraurti o che il sedile sia ancora perfettamente cucito, malgrado io stesso abbia visto sedili e pannelli portiere ancora protetti dal cellophane!

**

Bozzi sulle portiere grandi come un pisello ci possono stare, ma non certamente quelli da trenta centimetri di diametro come anche i vetri scheggiati o criccati e le carrozzerie grandinate.

Ho visto modanature fissate con le viti parker, un orrore da punizione dietro alla lavagna mentre è plausibile che la gomma di protezione del paraurti possa essere un po' vissuta, in fondo altro non ha fatto che ciò per il quale è stata preposta.

All'interno dell'abitacolo gli sportelli dei cassettini della CX seconda serie rotti possono essere maggiormente accettabili in una vettura conservata (si rompevano tutti), mentre ovviamente una vettura dichiarata perfettamente restaurata dovrà averli intonsi e funzionanti.

Ma in qualunque caso i sedili dovranno essere in uno stato dignitoso, così come il cruscotto o il padiglione.





Il Commissario successivamente chiederà di aprire il vano motore (vedi foto 1) per una prima valutazione visiva dalla quale prenderà atto della correttezza dei vari elementi che lo compongono, della presenza di modifiche strutturali e della coerenza con l'originalità dei materiali di più frequente sostituzione come tubi, fascette ecc..

Ad esempio, una tubazione del circuito frenante realizzata in maglia d'acciaio di tipo aeronautico verrà accettata solo su una vettura da corsa e di tipo contemporaneo.

Per quanto riguarda gli impianti a gas, essi dovranno essere di un tipo vigente negli anni di diffusione della vettura in esame.

Idem per quanto riguarda il gancio di traino (foto in alto).

Il vano motore verrà valutato anche dalla parte inferiore della vettura posizionandola su di un ponte elevatore dell'officina ospitante (vedi foto in basso) e mentre il proprietario movimenta l'auto il CT ne approfitterà per ascoltare la coerente normalità dei rumori emessi con lo stato complessivo della vettura.

È importante precisare che montare un motore o un cambio diverso dal tipo previsto per quell'anno/modello di produzione o aver adottato una verniciatura di colore non previsto, non consentiranno l'iscrizione all'Albo d'Oro.

Queste precisazioni sono molto importanti nell'ambito del collezionismo di vetture ID/DS dove i "tarocchi" sono tutt'altro che rari. È evidente che anche modifiche strutturali al telaio o alla carrozzeria NON consentono la valutazione dell'originalità e quindi l'iscrizione all'Albo d'Oro.

Caso da manuale: le modifiche alla DS berlina per diventare delle DS cabrio non potranno che dare origine ad immediata bocciatura.

Anche le personalizzazioni all'arredo interno o alle finiture della vettura devono essere conformi all'anno/modello dell'esemplare esaminato.

Mi riferisco in particolar modo a maniglie, volanti, strumentazione, paraurti, accessori ecc. errati o montati in maniera non corretta.

Gli unici particolari concessi in deroga e che quindi non daranno origine a penalizzazioni sono quelli relativi alla sicurezza ed in particolar modo alle cinture applicate ad una vettura che in origine non le adottava o sostituite con altre di nuovo tipo più efficaci.

Esistono poi tutta una serie di "peccati" più o meno importanti che danno origine a gradi di penalizzazione in base alla gravità dell'impatto sull'originalità della vettura, sempre in riferimento all'anno/modello dell'esemplare in esame.

Sia chiaro che questi "peccati" non saranno valutati in modo meccanico, ma verranno messi in relazione all'uso che della vettura è stato fatto.

Ci sono poi varianti che durante





la vita della vettura venivano messe in essere comunemente per consentirne l'utilizzo e mi riferisco a modifiche NON reversibili (o difficilmente reversibili) come la sostituzione dell'impianto frenante a tamburi con quello a dischi oppure la sostituzione dell'olio dell'impianto idraulico da LHS a LHM oppure ancora la modifica della tensione dell'impianto elettrico da 6V a 12V.

Tutte modifiche che anni fa si facevano comunemente a miglioria della vettura ed in molti ciaio inox non prevista a suo tempo, possono dare qualche piccola penalità così come un vano motore disordinato magari con i cavi alla rinfusa o sporco, tale da rendere l'aspetto della vettura "stanco" e trascurato.

Purtroppo anche l'installazione di un impianto HiFi moderno è penalizzato per la sua incongruenza con l'epoca della vettura oppure l'utilizzo di pneumatici o cerchi non previsti per quella versione.

Concludo scrivendo che il pro-

Inoltre è possibile avere un punteggio "premiante" quando l'esemplare ha in dotazione qualche rarità magari perfettamente funzionante come ad esempio un'autoradio originale Citroën ormai introvabile. (vedi foto in alto)

Alla fine della verifica ispettiva sarà rilasciata all'utente una relazione finale con un punteggio e le relative motivazioni che hanno portato a quel valore.

Sarà facoltà del proprietario accettare quel responso oppure chiedere alla Segreteria un rie-



casi la stessa Casa Madre ne forniva le istruzioni su apposita documentazione ufficiale.

Si tratta di penalità significative, perché sempre di varianti trattasi, ma non tali da pregiudicarne la mancata iscrizione all'Albo d'oro.

**

Piccole incongruenze di versione oppure ricambistica di tipo non originale, valga come esempio la linea di scarico in acprietario non deve spaventarsi a causa di tutte queste regole e penalizzazioni: l'obbiettivo della Commissione è quello di consegnare alla storia quante più auto possibili in condizioni quanto più vicine all'uscita della vettura dalla fabbrica e il suo lavoro va inteso come un importante aiuto al serio collezionista che voglia rendere la sua Citroën storica di tale livello

same per porre rimedio ed ottenere una successiva rivalutazione del punteggio.

In questo caso la procedura sarà fermata in attesa delle prove fotografiche che dovranno essere prodotte a testimonianza dell'avvenuta miglioria.

Concluso l'iter saranno rilasciati l'adesivo, la targa e l'attestato di iscrizione all'Albo d'Oro R.I.A.S. C..



L'INEVITABILE RITORNO. STORIA DI UNA C6. Di Fabio Bortolussi

Quasi tre anni e mezzo or sono, ad inizio gennaio del 2018, presi la sofferta ma ben ponderata decisione di non utilizzare più la mia fedele C6 2.2 HDI come auto di tutti i giorni; superati da poco i 200.000 Km di appagante strada fatta insieme, con la nascita della mia primogenita, mi trovai a riflettere sul futuro prossimo della mobilità in famialia.

Mi sembrò cosa saggia orientarmi sull'acquisto di un veicolo dagli spazi e dai volumi più inclini a supportare la presenza di bimbi, seggiolini ed altre amenità da neogenitore.

Non che la C6 non potesse adattarsi alle mutate esigenze, tuttavia, le sue caratteristiche si discostavano parecchio dalla praticità e dalle dimensioni interne generose, soprattutto in altezza, di una monovolume. Caratteristiche peculiari preziose, quando si trasportano quotidianamente bimbi.

Inoltre, il chilometraggio della C6 imponeva delle valutazioni a prescindere dal nuovo arrivo, tenuto debitamente conto dell'allora recente cambio lavorativo, che implicava una percorrenza quotidiana più che raddoppiata.

La scelta dell'auto cadde sulla C4 Grand Picassoi(in seguito rinominata da Citroën "Grand SpaceTourer"), per quanto detto in precedenza e per le sue dotazioni, all'epoca molto interessanti.

Sulle sorti della C6 ci furono, da subito, accesi dibattiti in famialia.

La mia idea era quella di equipararla ad una "Youngtimer", vista la rarità del mezzo e la sua storia familiare, facendola così divenire auto da gita fuori porta o da Raduno, ma garantendole, al contempo, una percorrenza minima annuale per il suo buon funzionamento, grazie anche a qualche giretto settimanale.

Un'auto sfiziosa che avrebbe potuto prendere il posto di una delle mie Citroën anni 90, così da non divenire un peso ulteriore troppo gravoso nell'economia familiare.

Di parere diverso, peraltro molto rispettabile, quello di mia moglie, che temeva si potesse semplicemente aggiungere un ulteriore elemento alla mia già nutrita collezione, ben conscia di come (non) ragioniamo noi appassionati di fronte a bivi del genere.

Convenimmo di prendere in considerazione la cessione della C6, solo se si fosse fatta avanti una persona che la conoscesse bene come auto e che le potesse, di conseguenza, garantire un







futuro senza rischi di improvvide rottamazioni.

Fui, inoltre, chiaro sull'aggiunta di una postilla, magari insignificante per i più, ma per quel che mi riguarda basilare.

Concordare con l'ipotetico acquirente un diritto di prelazione su una futura rivendita dell'auto, per me "conditio sine qua non" per il passaggio di mano.

Pur non avendo fatto alcun annuncio sui vari spazi web del settore, feci girare la voce tra gli amici più stretti, per vedere se qualcosa si sarebbe davvero mosso; incredibilmente, non tardò a farsi avanti una persona davvero interessata all'acquisto.

Un caro amico, già possessore di C6, mi propose di cedergli quella che considerava uno dei migliori esemplari che avesse mai guidato, con caratteristiche, peraltro, molto particolari, in quanto versione di base.

Accettò la mia richiesta in denaro e soprattutto la mia famosa postilla, che, data la nostra amicizia, non si tradusse in alcun documento scritto, ma in una stretta di mano con promessa tra gentiluomini.

Fu così, che nel marzo del 201-8, la mia C6 lasciò il Friuli, dopo cinque, bellissimi anni trascorsi ogni giorno insieme; era la C6 che volevo, che cercai con pazienza e trovai da un rivenditore generalista della provincia di Brescia, che l'aveva per puro caso acquistata in Germania, all'interno di un lotto di auto, non avendo la benché minima idea di ciò

che stesse portando in Italia.

La seguii per mesi, monitorando dapprima gli annunci a prezzi stratosferici, totalmente fuori mercato ed ovviamente caduti nel disinteresse più totale, poi la discesa a prezzi più abbordabili (conseguenti alla disperazione del venditore); quindi, la frenesia del viaggio repentino per vederla e provarla, prima che qualche altro appassionato potesse soffiarmela e la trattativa lampo con il conseguente, tanto agognato, acquisto.

**:

Allora aveva meno di 100.000 Km ed era davvero perfetta; ci feci negli anni solo la normale manutenzione, vista anche la sua relativa semplicità, rispetto alle sue più sofisticate sorelle.

Fu presente in un lustro molto particolare per la mia famiglia, caratterizzato da momenti tristi e



da momenti incredibilmente belli, come la nascita di mia figlia ed il suo primo viaggio in auto, dall'ospedale fino a casa.

Quando la consegnai, la guardai allontanarsi dalla mia via, senza toglierle mai di dosso lo sguardo, fino a quando non scomparve all'orizzonte; fin dal primo istante mi resi conto che me ne sarei pentito ogni giorno, sempre di più.

Fu assolutamente così.

Non smisi mai di rammentare, nelle pochissime occasioni d'incontro con il nuovo proprietario (a causa della tragedia della pandemia), che tra di noi c'era una promessa e che sarei stato pronto anche subito a restituire la cifra corrisposta pur di riaverla, incassando da parte sua, solo divertiti sorrisi di circostanza.

Arrivando quasi ai giorni nostri, verso la fine di gennaio del 202-1, accaddero un paio di eventi davvero inaspettati, per il periodo difficile che stavamo vivendo.

Mi fu offerta una cifra congrua per una delle storiche della mia collezione, che avevo deciso di vendere e nel giro di una settimana conclusi il trasferimento, con il nuovo proprietario che la fece ritirare quando ancora non avevo preso coscienza dell'avvenuto passaggio di consegne.

Quasi stesse approfittando del fatto che si fosse liberato il famoso slot tra le mie auto, ricevetti qualche sera più tardi una telefonata del mio caro amico, che mi parlò di un suo nuovo ed importante progetto automobilistico e della conseguente necessità di liberare a sua volta uno spazio nella sua collezione.

Mi disse "non sentirti obbligato, mi raccomando, ma visto quello che ci siamo detti, se te la senti potrei ridarti la C6". **

Si scusò per la domanda a "bruciapelo", ma essendo appassionato pure lui quanto me, l'unica soluzione davvero praticabile, tra tutte la meno dolorosa, gli parve quella di far tornare dal "legittimo" proprietario una delle sue auto, facendola, in questo modo, rimanere nel giro ristretto d'amicizie.

Gli risposi solamente che poteva già considerare il bonifico come fatto e ci facemmo una gran risata insieme.

**

Così, mentre sto scrivendo queste righe, posso decidere di scendere in garage per ammirare nuovamente la mia C6, occupare il suo posto abituale accanto alla CX 2000 Super,

A fine maggio, infatti, appena è stato possibile spostarsi tra regioni, sono andato a riprendere la mia C6; anche se posseduta per soli tre anni, ho visto nello sguardo del mio amico il dispiacere di lasciare un'auto con vera personalità e grande fascino.

Ho in progetto qualche piccolo intervento di maquillage estetico al fine di eliminare qualche, inevitabile, segno del tempo e soprattutto un intervento di manutenzione alle sospensioni anteriori (la sostituzione dei due martinetti) davvero necessario dopo 220.000 Km

Sarà di nuovo C6, per la gioia mia ed oggi anche della mia famiglia; ci rivedremo, non appena questa brutta emergenza sanitaria sarà finita, lungo una delle tante strade che caratterizzano la nostra splendida Italia.

Le nostre strade non si divideranno più.

En avant C6.







INTERVISTA A ROBERT OPRON 12.04.03

A cura della Redazione

Caro Sig. Opron, siamo felici di averla qui con noi.

Il CX Club è una realtà giovane; è sorto circa due anni fa ed attualmente conta oltre 30 Soci; in Italia si stima che ci siano circa 200 possessori di CX.

Ora vorremmo prendere l'occasione per porle alcune domande

Cominciamo dall'inizio:

- D. Quanti anni aveva quando è entrato a far parte della Citro-ën?
- R. Non mi chieda i numeri per-

ché non me li ricordo mai.

D. Ci parli di Flaminio Bertoni; qual è stato il suo rapporto con lui?

Cosa le ha trasmesso? E quando è venuto a mancare, quanto è stato importante per lei continuare l'opera di Bertoni in casa Citroën?

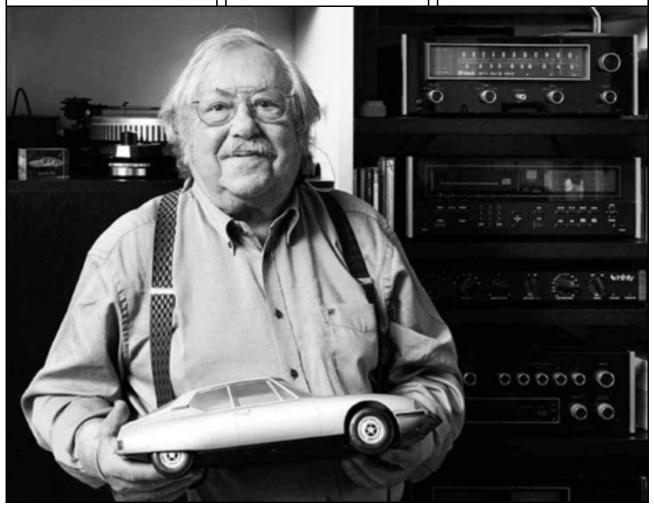
R. È difficile rispondere a questa domanda.

Una cosa è sicura: ero molto giovane ed allora non mi rendevo completamente conto dell'importanza della situazione Bertoni è stato per me un maestro ed io nutrivo molto rispetto nei suoi confronti; ammiravo molto la sua forza e la sua enorme cultura; dalla prima volta ho trovato in lui un tecnico, un artista, un filosofo, una persona capace di servirsi della complessità del sapere umano per costruire cose semplici e belle; questo era un elemento nuovo

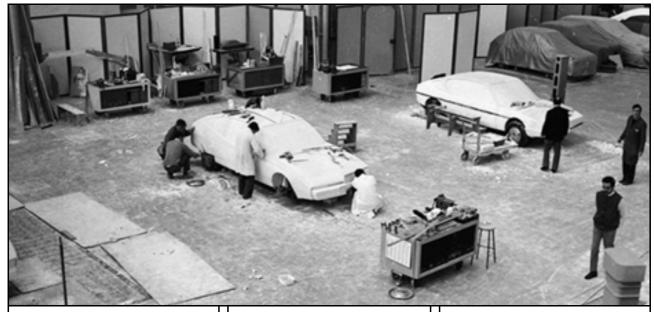
Non sono mai stato completamente d'accordo con Bertoni e per questo siamo diventati, per così dire, complementari e lui, dal canto suo, ha rispettato molto il mio lavoro.

Bertoni, come tutti i grandi artisti, era una persona molto difficile nelle relazioni con gli altri; aveva una personalità molto forte, che cancellava tutto ciò che gli stava intorno.

Il suo carattere era molto diffici-







le, spesso collerico.

Ma fondamentalmente era una persona dotata di grande umanità e bontà; bontà intesa come generosità.

Nella parte conclusiva della sua vita è divenuto molto barocco: la sua vettura preferita era l'Ami 6; l'Ami 6 è stata sicuramente un'auto straordinaria e molto importante per lui ma non si colloca sulla stessa linea della DS.

Bertoni diventa "barocco" mentre io sono "classico"

Non bisogna contrapporre "classico" a "barocco" e non si tratta di un giudizio di valore; ci sono, infatti, delle opere d'arte classiche e delle opere d'arte barocche.

Con Bertoni ci si divertiva nel cercare una definizione adatta a queste due parole; un giorno mi ha detto: "caro Opron, il classico può dirsi perfetto quando non è più possibile togliervi nulla; viceversa, il barocco può dirsi perfetto quando non è più possibile aggiungervi nulla".

In base a questo senso della complementarietà ho potuto comprendere bene Bertoni ed assimilare il suo metodo di lavoro che era molto spontaneo e di getto.

Gli bastava anche solo un pezzetto di carbone trovato per terra per fare uno schizzo su un pezzo di carta o su una parete quando aveva l'ispirazione.

Ma i suoi disegni erano sempre improntati alla ricerca del movimento.

Il soggetto "automobile" all'inizio della sua ricerca era solo la DS; rappresentava la ricerca del movimento e dell'espressione automobilistica.

Non è certo facile spiegare questo concetto, ma è fondamentale per dimostrare chiaramente la differenza tra Bertoni, che secondo me è stato il più grande creatore di automobili, e gli altri.

Chi può essere assimilato a Bertoni?

È difficile.

Ci sono stati in tutto il mondo grandi creatori d'automobili: per esempio negli Stati Uniti c'è stato Erl che ha lavorato per la General Motors ed era una persona eccezionale; poi c'è stato Mitchell ed i grandi ingegneri americani come Stevens; poi abbiamo avuto i grandi italiani come Bertone, Pininfarina, Fulera ed altri che non sto ad elencare.

Ma tutti costoro si sono applicati solo alle automobili; disegnavano bene, con precisione, ma non avevano questo approccio artistico.

- D. L'epoca di Bertoni è stata ben descritta nei libri di storia; successivamente sembra che in Citroën sia calato il silenzio; cosa succedeva allora in Citroën? Perché non è mai stato ben chiaro al grande pubblico che era lei il successore di Bertoni?
- R. Perché non faceva parte della filosofia Citroën; nemmeno all'epoca di Bertoni si parlava di Bertoni.

Quando la DS è stata esposta alla Biennale di Milano, in posizione verticale, Bertoni in persona ha scritto agli organizzatori per comunicare loro che si trattava di una sua opera perché non ne erano al corrente.

Alla Citroën si lavorava in gruppo; infatti Bertoni ha realizzato la DS in collaborazione con Lèfevre; infatti Lèfevre disse a Bertoni che avrebbe voluto un'auto che avesse il muso spiovente.

Non c'era solo Lefèvre, ma anche grandi progettisti come





Meuratè, Francisait, Eustache, Magesse, il grande inventore del sistema idraulico Citroën, e tutti lavoravano in gruppo; non c'erano compartimenti.

Ma Bertoni apportava al gruppo di lavoro la dimensione spirituale, che era fondamentale; senza Bertoni, le Citroën non sarebbero state delle Citroën.

Bisogna riconoscergli questo, ma all'epoca non se ne parlava

Alla Michelin c'era la stessa situazione: tutti lavoravano nell'ombra, mai alla luce del sole.

Era necessaria molta umiltà e Bertoni era senza dubbio una persona molto semplice, non era certo una "prima donna".

- D. Durante il suo periodo alla Citroën è riuscito a mettere in pratica tutto ciò che aveva nella sua immaginazione o le rimane qualcosa di incompiuto o non ben riuscito?
- R. Per esempio non mi piaceva il cruscotto della DS, che era stato progettato dal gruppo di Robert Michel; secondo me fu un capolavoro il primo cruscotto della DS, quello di forma allungata.

Inoltre non ero d'accordo sulla Dyane.

D. Ci racconta la storia della Dyane?

R. La Dyane è stata un'idea di Berçot, che con essa voleva sostituire la 2CV o creare un modello intermedio tra la 2CV e l'Ami 6, il tutto senza nuovi investimenti.

Doveva servirsi, quindi, delle catene di montaggio di Levallois, che avevano una larghezza contenuta, basata sulle dimensioni della 2CV; non si poteva, quindi, costruire a Levallois una vettura più larga della 2CV.

Si voleva, inoltre, abbandonare la fabbricazione dei pannelli di rivestimento interno delle porte della 2CV, che non erano imbottiti ma erano deboli e diventavano spesso ondulati per le tensioni cui erano sottoposti.

Si è deciso, quindi, di usare l'imbottitura.

Ma se non si poteva fare un'auto più larga, con fiancata convessa verso l'esterno visto che la catena di montaggio aveva delle dimensioni strette e predefinite, si è pensato di sviluppare una fiancata concava verso l'esterno.

È stata una buona idea dal punto di vista tecnico.

Ma trovo che non sia stata un'auto che abbia dato l'impressione di godere di buona salute!

- D. Ci racconta di attre cose che all'epoca non le sono piaciute, per esempio su GS, SM e CX?
- R. Su GS, SM e CX non ho nulla da rimpiangere; inoltre, abbiamo realizzato tali modelli molto rapidamente, tanto che non abbiamo avuto il tempo per porci delle domande.

In quel periodo c'era in ballo anche il famoso progetto "F", che è stato abbandonato; tale progetto è costato molto a Citroën, che aveva già pagato dall'inizio un responsabile americano; è stato abbandonato anche perché il procedimento di costruzione dei pannelli delle porte era un brevetto Renault; anche Bertoni aveva chiesto il brevetto, ma tre settimane dopo Renault.

La storia insegna che le grandi idee giungono nello stesso momento per tutti; infatti Renault aveva avuto l'idea di fissare il padiglione al tetto; la stessa idea era venuta anche a Bertoni ma, sfortunatamente, dopo.

Dreyfus, il Presidente della Renault, non ha voluto cedere il brevetto a Citroën, se non in cambio di una congrua quantità di denaro; su questo la Citroën non era d'accordo per cui pensò di abbandonare il progetto.

La "F" doveva essere una berlina a due volumi, molto semplice, e, secondo me, non ben riuscita; ero contento di abbandonarne il progetto.

Ci si è concentrati, quindi, sulla GS, sulla quale ha lavorato da





solo.

- D. In Italia, nello stesso periodo, veniva lanciata l'Alfasud, che aveva una linea del tutto simile; la Gs è stata presentata qualche mese prima...
- R. All'epoca ero giovane e non godevo ancora della piena fiducia di tutti; ho saputo successivamente che Citroën aveva chiesto un progetto a Giugiaro, il quale aveva proposto il progetto dell'Alfasud.

Giugiaro è stato pagato per il suo lavoro, io ho disegnato la GS ed, infine, i vertici della Citroën hanno scelto il mio progetto; Giugiaro ha poi venduto il suo progetto all'Alfa Romeo.

- D. Per quanto riguarda la SM, auto magnifica, essa non ha goduto di molta fortuna all'epoca; forse per la crisi petrolifera di quegli anni?
- O era troppo avanzata per l'epoca?
- R. Non c'era una rete commerciale adatta a questo genere di automobili.

La rete Porsche non ha sofferto per la crisi petrolifera anche se vendeva una coupè veloce; lo stesso vale per la Ferrari.

D. Ma si trattava di un fenomeno limitato.

Mi sembra che Citroën e Maserati volessero costruire un'ammiraglia, anche se di fatto si trattava di una coupè; le vendite sono state buone in Italia ed in Francia.

Era una vettura meravigliosa ma il suo periodo di costruzione è stato breve.

Perché questo?

R. Secondo me Citroën non aveva una rete commerciale in grado di vendere auto d'alta gam-



ma.

D. Noi riteniamo che la CX sia stata l'ultima auto ad incarnare lo spirito Citroën.

È d'accordo?

- R. Non è mio compito quello di giudicare; tutti coloro che amano la Citroën potranno dare la loro opinione sulla questione. Non ho niente da aggiungere.
- D. Ha lasciato Citroën proprio alla fine della CXI
- R. Per la precisione, è stato all'inizio della CX: è stata presentata nel 1974 mentre io me ne sono andato nel 1973...
- D. Per approdare alla Renault, dove ha disegnato la Fuego e la "25", entrambe molto belle.
- R. <u>Non ho voluto lavorare per</u> <u>Peugeot</u>.

Non ero d'accordo con la direzione di Peugeot.

Ho sempre detto: non lascio Citroën, lascio Peugeot.

Telor, che è stato il primo Presidente di Citroën dopo l'acquisto da parte di Peugeot, è venuto a Velicin per conoscere i responsabili dei vari studi; noi lo abbiamo invitato al ristorante.

Era un tipo molto simpatico; aveva una Peugeot 504 che ha parcheggiato dove c'era un cordolo in cemento; era andato indietro, in retromarcia, fin sopra il cordolo.

Era arrivato da solo; all'uscita ha chiesto a quattro persone di salire sulla sua auto (Magesse, Lestaque, un altro che non ricordo,
ed io); saliti sulla vettura, il nostro
peso l'ha fatta abbassare e,
quando è partito, ha raschiato
sul cordolo.

Ho detto a Telors: "se avesse avuto una Citroën, non avrebbe avuto problemi!". Questo è stato il mio primo contatto con lui.

Telors era una persona dotata di u n o s p i c c a t o s e n s o dell'umorismo; mi ha detto: "penso che sarà difficile lavorare insieme"; a mia volta gli ho risposto: "non sarà affatto difficile; basta che lei faccia come noi le diremo".

Ben presto Telors è diventato molto "citroënista", anche troppo; per questo Peugeot lo ha ben presto allontanato.

Ed è stato un danno, perché, fosse stato per Telors, la Citroën avrebbe potuto mantenere la sua filosofia.



L'attuale Presidente gli somiglia; ma purtroppo fra i due c'è stato Calvet, un finanziere.

I grandi capi delle industrie non devono essere finanzieri; i finanzieri hanno un altro ruolo.

D. Da cosa bisogna partire e cosa bisogna poi seguire per disegnare un'auto?

R. Innanzi tutto bisogna avere delle convinzioni.

Ho già parlato del movimento per Bertoni, convinzione che ho seguito e sviluppato anch'io.

Bertoni si ispirava molto anche agli animali; spesso si metteva a disegnare le auto con davanti a sé libri che raffiguravano insetti e pesci: ricercava l'ispirazione nella natura.

Se non c'è una riflessione filosofica di base non si costruisce qualcosa d'importante.

Gli stilisti disegnano, ma non sanno perché; se si chiede loro per quale motivo stanno facendo un certo disegno, sono convinto che spesso non sono in grado di rispondere.

D. Fra gli stilisti moderni, ce n'è uno in cui si riconosce?

R. Da Silva, che è uno dei migliori dell'ultima generazione; ha lavorato all'Alfa Romeo ed ora è alla Seat, in Spagna; io credo che ben presto dirigerà tutto l'insieme stilistico della Vokswagen; è un tipo straordinario.

D. Le ultime Citroën (C3, Pluriel, Picasso) sono, secondo lei, in linea con la tradizione Citroën o se ne discostano?

R. Qualcosa ritorna, anche se non tutto è ancora affermato; ma sono state lanciate tematiche interessanti.

Al primo approccio con la Picasso non si capisce bene quale sia la parte anteriore e quale quella posteriore.

D. Qualcosa di simile si può dire per la Renault!

R. Infatti!

Si sacrificano un po' troppo alla moda.

- D. Pensavo che fosse un risultato delle ricerche svolte nella galleria del vento.
- R. Non credo perché non ha l'aria di una ballerina!
- D. Per disegnare un'auto, secondo lei, bisogna cercare di realizzare un'opera d'arte o, più semplicemente, qualcosa di pratico, adatto all'uso quoti-



Sicuramente bisogna pensare alla praticità.

Berçot, a questo proposito, ripeteva una frase che rendeva bene questo concetto: "quando disegnate qualcosa, chiedetevi sempre quale vantaggio potrà trarne il cliente".

D. Una caratteristica dei tre costruttori francesi è quella di costruire auto utili tutti i giorni, da usare per il lavoro, la famiglia, il tempo libero.

Gli İtaliani, invece, aspirano al bello in sé....

R. Non sempre ciò è vero.

La Multipla non è bella, anche se la bellezza è molto soggettiva; non si riferisce solo all'arte greca!

È un'idea intelligente e pratica, bisogna riconoscerlo.

Sembra un po' antipatica per quella zona e quei fari posti sotto il parabrezza; ma sono elementi molto importanti per la forma del parabrezza, che è stato posto più in alto.

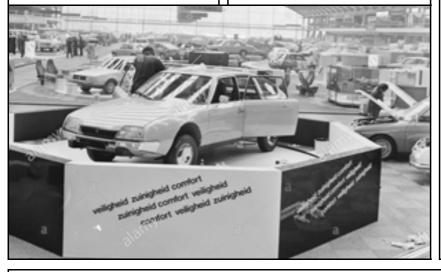
Bisognerebbe spiegare in anticipo al pubblico perché la vettura è fatta in un certo modo.

L'auto diventa un'opera d'arte successivamente ma la volontà non è quella di costruire un'opera d'arte; solo in seguito potrà essere considerata un'opera d'arte.

D. Torniamo a parlare della CX. La forma concava del lunotto posteriore è stata compresa dal pubblico oppure no?

R. Forse qualcuno l'ha compresa, ma francamente, secondo me, il grande pubblico non l'ha capita.

Non era un'idea di uno stilista per realizzare qualcosa di simpatico o per fare il contrario di





ciò che viene fatto dagli altri.

È la combinazione di tre parametri: uno relativo alla retrovisione, uno all'apertura del cofano del bagagliaio (e Berçot non voleva un'auto a cinque porte), ed uno estetico; infatti, io non volevo modificare il profilo della vettura.

Basta uno schizzo su di un pezzo di carta per capire la combinazione di questi tre parametri.

- D. Con l'ultimo restyling, seppur molto gradito dalla clientela, la CX ha perso la purezza della sua linea?
- R. Non si è capito in quale direzione si sia mossa l'evoluzione della vettura.

Infatti l'evoluzione di una vettura è l'integrazione dei parametri della forma.

Se avessero voluto fare un completamento, perfettamente fluido, in linea con lo spirito della vettura ed in tinta, avrebbero fatto qualcosa d'interessante.

Ma aggiungere una specie di trave spigolosa è un errore di coerenza.

Ed io dico che un errore di gusto è un errore di coerenza.

D. La copertura della ruota posteriore (amovibile in caso di rimozione del cerchione) all'epoca era stata pensata in funzione dell'estetica o dell'aerodinamica?

R. Né dell'una, né dell'altra. Faceva parte della filosofia Citroën.

Un giorno Cadout, che dirigeva il reparto studi, e per me era come un padre, mi ha detto che il simbolo della Traction Avant era la ruota anteriore; tutto il resto doveva essere nascosto.

Ed io sono rimasto fedele a questa filosofia di base della Citroën.

D. È corretto affermare che si ritrova qualcosa della CX sulla XM?

E cosa, eventualmente?

Assolutamente nulla.

Ero in compagnia di un amico italiano al salone di Torino quando la XM è stata presentata; l'abbiamo scrutata a lungo ed il mio amico mi ha detto: "Opron, con tutte le linee che ci sono si sarebbero potute disegnare due vetture".

D. Al giorno d'oggi, qual è il ruolo del computer nella progettazione delle vetture?

R. Il computer ha portato ad una semplificazione per taluni stilisti. Sembra, infatti, che la Peugeot abbia preso le forme di una Honda, le abbia inserite nel computer, ne abbia modificato le dimensioni in base alle necessità e, con qualche aggiustamento, il nuovo modello è servito!

Certo che si perde molto in qualità!

Ma non è sempre così.

Con Bertoni si faceva un'auto in scala, la si posizionava su di un piano di marmo, ben fissata; poi due o tre disegnatori per un periodo di due o tre mesi andavano a rilevare tutti i punti della vettura calcolandone le coordinate secondo una formula matematica.

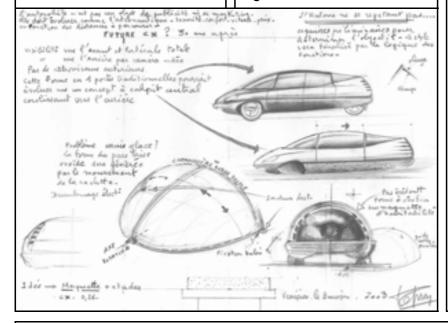
Oggi si mette una forma sulla macchina e si aspetta un'ora per ottenere 50.000 punti; un tempo, con tre disegnatori impegnati per tre mesi, si ottenevano 10.000 punti, per di più non tutti giusti perché si deve considerare l'errore umano.

Il computer consente di fare molte cose interessanti e molte ricerche.

Bertoni avrebbe di sicuro apprezzato questa facilità; avrebbe aggiunto o tolto molte linee con grande rapidità.

Tutto dipende da come ci si serve di questi mezzi; si tratta di opportunità moderne, che dobbiamo rispettare.

A nome di tutti gli amici che amano le sue creature la ringraziamo per la gentilezza e la pazienza con cui ha risposto alle nostre domande.







C5: L'ULTIMO SALUTO... OVVERO LA VENDETTA! di Maurizio Baiocchi

I più attenti tra i "venticinque lettori" forse ricorderanno che nel 2011 l'autore di queste righe scrisse sulle colonne di SpaCXzio (n. 18 -4/2011) un articolo dedicato alla C5 in generale ed ai primi dieci anni della mia C5 personale (2.0 benzina HPI).

Ora, una decade più tardi, torno a scrivere un piccolo omaggio alla stessa vettura in occasione dell'ultimo saluto.

Infatti, giusto al compimento dei vent'anni quando potrebbe essere iscritta come veicolo d'interesse storico con C.R.S. (ma sul mercato non è certo ancora considerata come storica ma solo "vecchia" pur essendo

la penultima Citroën idraulica e la prima con motore benzina a iniezione diretta ora ampiamente diffuso), come già accaduto con la SM il nostro tempo insieme è giunto al termine e – ahimè – l'ho messa in vendita.

Tale decisione, peraltro sofferta, è maturata in quanto nel 2019 ho acquistato (rottamando la gloriosa Saxo del 1996, che proprio non andava più), grazie a sconti allettanti, una C3 turbo benzina 11-0 cv nella serie speciale "Rac3 Edition" (celebrativa delle 100 vittorie Citroën nel mondiale Rally), assai scattante e più a-

datta all'uso quotidiano casalavoro.

Una piccola curiosità a proposito della C3: l'ho ritirata giusto il giorno dopo il rientro dal viaggio in Francia per partecipare, pur se da visitatore, al grandioso Raduno del Centenario Citroën a La Ferté-Vidame (di cui al réportage pubblicato nel n. 35 - 10-/2019); al che una considerazione esistenziale: a quanti sarà capitato di ritirare un'auto della Marca appena dopo aver vissuto la celebrazione dei suoi 100 anni?

Ed evidentemente non capiterà più per altri... 100 anni!

E così la C5, che già veniva usata poco, solo in qualche occasione per viaggi a medio o lungo raggio, era sempre meno utilizzata pur mettendola in movimento 2-3 volte al mese per te-





nerla in esercizio, peraltro funzionando sempre bene ed essendo in buono stato generale, salvo leggere tracce di grandine subita strada facendo qualche anno fa.

Se nel suddetto articolo del 2011 per la C5 veniva indicato un chilometraggio di 95.000 Km, ora la vettura ne aveva circa 11-8.300, con una media di poco più di 2.000 Km l'anno, anzi dall'avvento della C3 anche meno di 1.000.

Quindi, dato il ridotto uso e per evitare il possibile deterioramento dovuto all'inattività, nel corso del 2020 sono arrivato alla sofferta decisione di provare a metterla in vendita, peraltro a un prezzo minimale pressoché da rottamazione (duemila eurini), viste le quotazioni di altri esemplari in vendita (pur se quasi tutti Diesel con chilometraggi doppi o anche tripli) e date le tracce di grandine.

A seguito delle successive ondate-Covid e delle conseguenti limitazioni prolungate agli spostamenti che impedivano ai potenziali interessati di venire a vederla, c'è voluto del tempo prima che maturasse la persona aiusta.

Finché a luglio 2021 mi ha contattato un distinto professionista di Viterbo (che chiameremo signor G.), che avendo avuto altre C5 in passato ne cercava una in buono stato da usare abitualmente, prevedendo di fare a breve il Certificato di Rilevanza Storica tramite un Club ASI di zona, e poi di trasformarla a gas (1)

Trovato rapidamente l'accordo sulle modalità e sul prezzo (abbuonando il bollo per i restanti 9 mesi di cui avrebbe beneficiato l'acquirente ed includendovi le catene originali), il signor G. ha subito organizzato il viaggio in treno per venire a Pesaro a concludere l'affare e ritirare la vettura.

Così, nei giorni precedenti lavo la C5, tolgo gli oggetti personali di bordo e la preparo per la consegna, facendole un ultimo saluto di commiato e ricordando i tanti momenti passati insieme, per viaggi di lavoro, per spostamenti vari e per altri scopi.

Dopo la SM, anche con la C5 un'altra parte di storia personale e di famiglia che se ne va (è stata anche l'ultima auto acquistata da mio padre).

Ma si deve girare pagina ché la vita continua...

Però, per quanto succederà il giorno della vendita, evidentemente la C5 non ha gradito di essere trattata così e di essere (s)venduta dopo vent'anni insieme e si è vendicata!

Infatti, il giorno dell'appuntamento con l'acquirente (22 luglio 2021) tiro fuori per l'ultima volta la C5 dal garage per andare a prendere il signor G. in stazione, ma nel breve tragitto si accende la spia gialla "anomalia ABS"!

Mi prende un momento di sconforto, dopo che la macchina ha sempre funzionato bene (e fatto la revisione a maggio) proprio il giorno della vendita viene fuori questo inopinato inconveniente.

Così, incontrato l'acquirente in stazione lo informo subito di quello che è successo, qualora intenda ripensarci.

Ma, pur leggermente sorpreso, lui chiede se si può andare in un'officina a verificare di cosa si tratti.

Andiamo allora nell'officina

che ha sempre curato la manutenzione delle mie varie auto (una storica ex-officina Citroën in centro città, in attività dagli anni settanta).

Lì il meccanico collega il tester che indica "Inconveniente sensore ABS ruota posteriore sinistra".

Smonta la ruota per vedere se è raggiungibile, ma si trova all'interno del mozzo e quindi comporterebbe un lavoro di smontaggio.

In ogni caso sarebbe da verificare se il pezzo è disponibile e da ordinare, e quindi non sistemabile al momento.

Intanto, guardo al volo dallo smartphone su un sito di autoricambi, che per quel modello di C5 dà una serie di sensori compatibili di varie Marche di componentisti, con prezzi medi dai 15 ai 35 €.

Dato il costo contenuto del ricambio, l'acquirente decide di confermare l'acquisto, venendo incontro applicandogli una riduzione di 50 euro sul prezzo stabilito.

Così, usciamo dall'officina per dirigerci verso l'agenzia di pratiche-auto non lontana.

Vuole guidare lui "per provare la macchina"; è munito di propria assicurazione.

Ma subito accelera e "sgasa" nelle trafficate strade del centro; gli devo dire di rallentare e fare attenzione a pedoni e ciclisti che non siamo nel traffico di Roma a cui è abituato.

Arriviamo all'agenzia, procediamo con il passaggio di proprietà, la stampa della nuova carta di circolazione e gli altri documenti, tra i quali mi consegna compilata con i suoi dati e firmata una scrittura privata per vendita autovettura usata, che ali avevo fatto avere in prece-





denza già con i dati miei e della vettura, in cui tra l'altro è indicato che l'auto è venduta tra privati nello stato in cui si trova con la clausola "vista e piaciuta" e l'acquirente dichiara di averla visionata e di ritenerla idonea all'uso, assumendosi la responsabilità per la circolazione, ecc.. Mi versa il corrispettivo concordato, sale in macchina e riparte sgasando; giusto il tempo di un ultimo saluto e uno sguardo alla C5 che si allontana per sempre.

Rientro a casa a piedi, accaldato ed un po' infastidito dall'inconveniente del sensore ABS dell'ultimo momento.

Non faccio in tempo a rinfrescarmi che mi chiama il signor G. che con tono concitato dice: "Sono fermo in autostrada nell'area di servizio tra Pesaro e Fano!

Il motore non prende i giri e c'è una segnalazione di malfunzionamento sistema antinquinamento!".

Rimango incredulo e gli dico "Non è possibile! La macchina finora andava bene, l'ha provata anche lei!

Cosa è successo?".

Dice che aveva fatto rifornimento qualche Km prima di prendere l'autostrada, poi appena presa la rampa è cominciato il problema.

Chiedo: "Non è che per sbaglio ha messo il gasolio invece della benzina?".

Lui nega recisamente, ma aggiunge che potrebbe essere dovuto al carburante con impurità o acqua.

Allora prima chiede se il meccanico che aveva fatto il precedente controllo poteva venire ad assisterlo (cosa non fattibile dopo averlo contattato), poi decide di tornare a Pesaro a bassa velocità per riportarla

in officina.

Così, prendo la C3 e gli vado incontro al casello, lui arriva in quel momento e lo accompagno facendogli da staffetta verso la precedente officina.

Il meccanico rimane un po' sorpreso di questi inconvenienti a ripetizione, sapendo che la macchina era ben tenuta e finora regolarmente funzionante.

Collega nuovamente il tester (generico) che ora segnala "Inconveniente sensore pressione benzina"; fa delle prove vedendo che comunque la benzina arriva ma non riesce a individuare dov'è questo sensore e alla fine dice che lui al momento non riesce a fare altro; occorre andare presso il Concessionario Citroën per ulteriori verifiche. Ma essendo le 18.00 passate, oramai sono chiusi e occorre rimandare alla mattina dopo.



Il signor G. la prende senza fare troppi drammi pur inevitabilmente un po' contrariato; ritiene possa dipendere dalla qualità della benzina, e decide necessariamente di pernottare in città.

Così, lo accompagnano in un albergo; ci salutiamo dandoci appuntamento alla mattina successiva.

**

Il giorno dopo di buon'ora lo vado a prendere per andare a recuperare la C5 in officina e da lì accompagnarlo in staffetta verso la sede del Concessionario Citroën sulla statale fuori città.

Fortunatamente c'era il capomeccanico che conosco da tempo, appassionato e competente; spiegato il problema, pur se aveva molti lavori programmati riesce a fare un controllo con il tester specifico della Casa.

Ma dopo varie verifiche dice, come positiva sorpresa, che non sono emerse anomalie: "Il motore non ha niente, non appare neanche la segnalazione al sensore pressione benzina di ieri".

Quindi, conferma che potrebbe effettivamente dipendere da impurità o acqua nella benzina, come accade con una certa freguenza.

Allora consiglia di fare il pieno con benzina a 100 ottani e mettere una apposito additivo per pulire dall'acqua.

. ***

E così, per completare il servizio di scorta, lo accompagno a un distributore Eni, vicino all'autostrada, per il pieno con Blu Super a 100 ottani e relativo additivo.

Prima di ripartire gli chiedo se vuole provare a fare qualche chilometro sulle strade extraurbane dei dintorni per vedere come va, ma lui dice che la macchina sembrava già andare meglio e quindi è subito ripartito per prendere l'autostrada.

Il pomeriggio di quel giorno gli invio un messaggio per sapere se il viaggio di ritorno è andato meglio e lui risponde: "Il ritorno è stato movimentato, il difetto non è scomparso comunque sono rientrato.

Domani la porto dal mio meccanico che conosce la C5".

Il giorno dopo scrive: "Dopo un'analisi, ho deciso di procedere con una diagnosi dettagliata del sistema di alimentazione presso un'officina specializzata che oggi – sabato- è chiusa. Prenderò appuntamento in settimana.

Farò sapere".

Dopo quel messaggio, fino al momento in cui scrivo queste righe (9/8/2021) non ho saputo altro.

Spero che abbiano trovato la causa dell'inconveniente (benzina o altro, con il dubbio che per errore abbia messo il gasolio...) e risolto il problema in modo che la C5 possa continuare la sua carriera in altre mani.

Ovviamente a me dispiace, essendo una persona corretta, che si sia verificato un inconveniente del genere subito dopo la vendita e non vorrei che l'acquirente pensasse male, al di là della suddetta clausola di vendita tra privati "vista e piaciuta" e avendolo comunque assistito come potevo e accompagnato nelle varie officine.

Comunque, come morale di questa storia, tutti questi inconvenienti imprevisti proprio al momento della vendita mi fanno pensare che si è proprio trattato della vendetta della C5 per essere stata venduta dopo vent'anni insieme, a conferma che, come ho già scritto in altri articoli, anche le auto hanno un'anima, specie le Citroën.













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.