

Anno XXI

SPACXZIO

Numero 40

Semestrale del CX-Club Italia - Aprile 2022 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumio PD Reg. Tribunale di Padova 3/15/2003 n° 1367
Stampa: Tipografia Graficomp Via Setteponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CX-Club Italia





SPAC XZIO

ANNO XXI NUMERO 40

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.
Azzena R.
Bortolussi P.

Foto:

Albertini A. (collezione privata)
Archivi Gendarmerie
Baiocchi M. (collezione privata)
C.D.S.C.
Famiglia Marini
Marigo F. (copertina)
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 APRILE 2022

Le Citroën della Gendarmerie Nationale3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

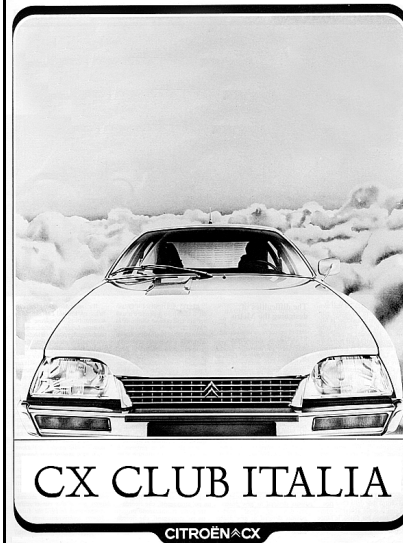
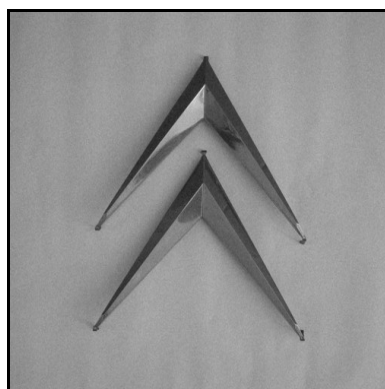
Maurizio Marini 1968-20229
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

I Cataloghi SM.....11
Di Maurizio Baiocchi

Luoghi Citrocomuni.....19
Di Roberto Azzena

La mia Citroën Xantia22
Di Paolo Bortolussi

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

Pregiamo 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.



LE CITROËN DELLA GENDARMERIE NATIONALE: ID, CX, SM, XM MA NON SOLO

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

In Francia la Gendarmerie Nationale corrisponde, con le dovute differenze, ai nostri Carabinieri.

La sua presenza è infatti perce-

rifittura al 1791 quando, con la legge del 28 germinal anno VI nasce la Gendarmerie Nationale per la sicurezza pubblica, sono stati utilizzati mezzi di ogni

genere, dal cavallo alla carrozza, ma è con l'avvento dell'automobile che l'attività si modernizza, cresce e diventa sempre più dinamica.

Le Citroën hanno avuto un ruolo importante nella composizione del parco veicoli già a partire dagli anni Venti: c'è una foto a



pibile anche nei piccoli centri, diversamente dalla Polizia che ha le sue basi operative nelle città.

Naturalmente, non esisterebbe la Gendarmerie senza le sue automobili, che hanno avuto, e hanno, diverse funzioni, dal pattugliamento alla sorveglianza delle autostrade al controllo dell'ordine pubblico.

Per gestire queste funzioni, fin dalle origini, che risalgono addi-

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.



SPAC XZIO



testimoniario, dove appare una C3 Trèfle con al volante un severo gendarme.

Le Marche francesi sono state comunque sempre privilegiate, almeno fino a qualche tempo fa, e così, nella flotta, sono apparse anche Renault, Peugeot e Alpine.

Anche la multiforme Méhari è stata utilizzata dalla Gendarmerie, con tanto di antenna, impianto radio e contenitore per l'equipaggiamento collocato in una scatola chiusa posta dietro al sedile posteriore.

Vettura che è diventata famosa nei film con Louis De Funès in veste di gendarme di Saint Tropez.

A proposito di bicilindriche, ricordiamo l'Ami 8 Break, impiegata all'epoca nell'ambito dei servizi di sicurezza aeroportuali.

Richard Filmotte, oggi capo pattuglia della Gendarmerie Nationale, racconta: "Dato che la Gendarmeria era responsabile delle autostrade in concessione, le prime squadre di pronto inter-

vento sono nate con lo sviluppo della rete.

È stata addirittura creata una squadra solo per le autostrade, la Brigade Rapide d'Intervention, con vetture veloci che davano alla nostra istituzione un'immagine più moderna e tecnologica.

È così che è stata introdotta l'Alpine A110 Berlinetta, che abbiamo utilizzato dal 1967.

I veicoli di pronto intervento non sono destinati a compiere tutte le missioni della Gendarmeria.

Il loro ruolo primario è quello di giungere velocemente sulla scena dell'incidente e proteggere gli altri utenti.

Per intercettare gli automobilisti che infrangono i limiti di velocità, infatti, abbiamo molti altri mezzi rispetto all'inseguimento.

È importante disporre di un vei-



SPAC XZIO



colo abbastanza potente che possa raggiungere alte velocità in breve tempo".

Nel 1968, tre Citroën ID a motore sovralimentato con compressore Roots preparato dall'ingegnere motorista Pierre-Louis Cordier sono state approntate per essere affiancate alle coupé di Dieppe.

Con 150 CV e una velocità di 200 km/h avevano un vantaggio importante, quello di poter trasportare fino a cinque-sei persone.

Seguirono successivamente alcune DS 21 a iniezione, questa volta di serie.

Da notare sulle ID il cruscotto modificato, con un grande tachimetro circolare davanti al pilota e i comandi della radio riceptrasmittente sulla destra.

Dopo il 1973 esse saranno sostituite dalla più famosa vettura della Brigade, la SM a motore



Maserati, imbattibile negli inseguimenti, in tinta bleu de Brégançon, in omaggio alla residenza estiva nel Var dei presidenti della Repubblica, il forte di Brégançon.

Cinque gli esemplari messi in servizio.

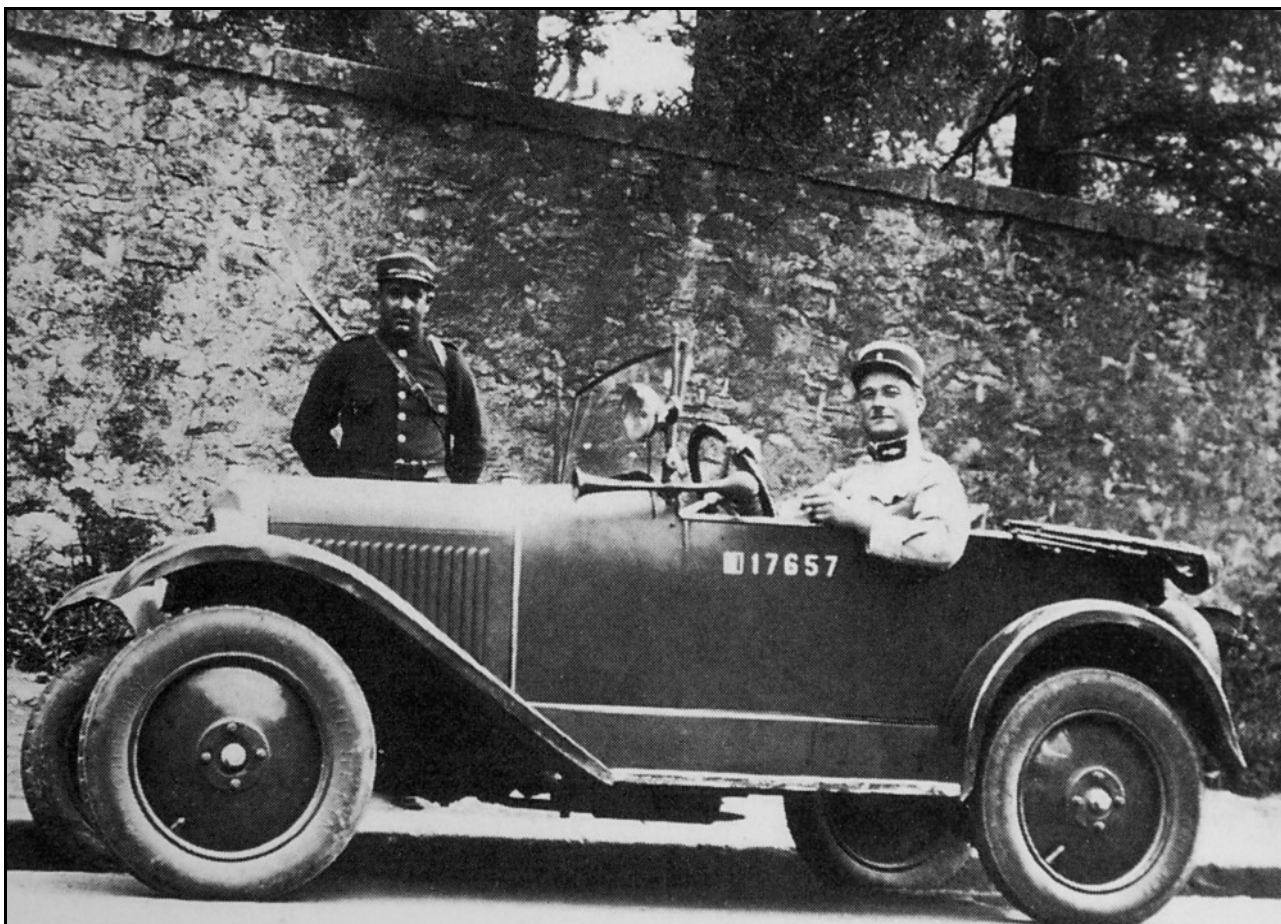
Tre anni più tardi venne utilizzata, al suo posto, la più pratica CX 2400, cui fece seguito la CX 25 Serie II, ancora più potente, che è stata in servizio per tutti gli anni Ottanta.

Le CX sono state presenti in squadra sia in versione berlina, sia in versione break.





SPAC XZIO



Per guidare le vetture di questa pattuglia così speciale è sempre stata prevista una formazione speciale, come precisa Richard Filmotte: "Il personale delle squadre di pronto intervento è selezionato attraverso esami medici e dopo aver accertato le capacità di guida su pista.

I candidati prescelti seguono poi una formazione sul Circuito Bugatti di Le Mans.

L'idea è che la formazione dovrebbe far dimenticare al conducente i vincoli del veicolo per concentrarsi al 100% sulla missione: il veicolo deve essere uno strumento al servizio della prevenzione".

Un altro settore importante è quello assicurato dal Groupe d'Intervention de la Gendarmerie Nationale (GIGN), che nella seconda metà degli anni Ottan-

ta ha acquisito cinque esemplari di CX Break, ciascuna delle quali dotate di un equipaggiamento specifico e alleggerita del superfluo: senza cioè aria condizionata e altri acces-

sori.

Il motore era quello di 2,4 litri a iniezione della GTI con un cambio a rapporti più corti.

Il kit NOS (Nitrous Oxide Systems) collegato all'impianto di iniezio-



SPAC XZIO



ne consentiva inoltre un surplus importante, anche se temporaneo, di potenza.

Altre Citroën utilizzate dalla Gendarmerie sono state la XM break V6 Durisotti dal 1993, la Xantia 1.9 diesel dal 1994, la ZX 1,9 diesel sempre dal 1994 e, più

recentemente, la C4.

Le XM break sono state trasformate da Durisotti per la GIGN nel suo atelier di Sallaumines (Pas-de-Calais) facendo diventare questa station wagon una sorta di furgone velocissimo.

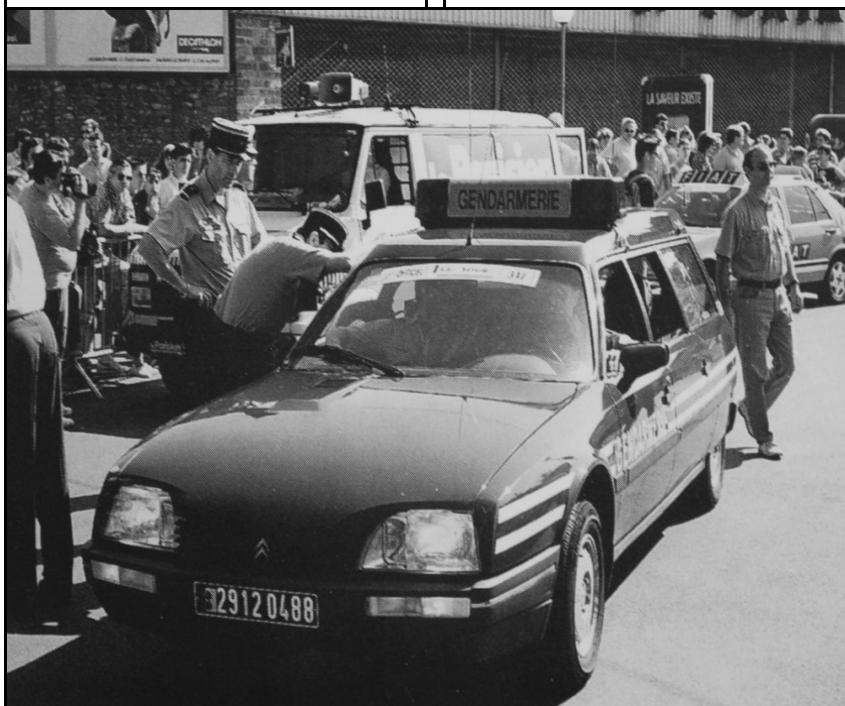
La parte posteriore è stata al-

lungata di 18 cm ed è stato eliminato il sedile posteriore, installando sul piano di carico una piattaforma piatta.

Purtroppo, negli ultimi anni, Citroën appare meno presente nel parco veicoli della Gendarmerie, nel quale ci sono alcune C5 AirCross ma molte Renault Mégane, Mercedes Vito, Skoda Kodiak, Renault Kangoo, Renault Zoe, Seat Cupra, Peugeot 5008. Come vettura di punta, la nuova Alpine A110 prenderà il posto della Mégane RS a partire da quest'anno: lo scorso ottobre il Gruppo Renault si è infatti aggiudicato l'appalto indetto quattro mesi prima.

L'Alpine A110 ha conquistato la Gendarmerie per le sue prestazioni e la precisione di guida, grazie alla combinazione tra telaio e motorizzazione da 252 CV. La tinta delle nuove Alpine A110 non sarà il classico blu metallizzato della marca, ma una tonalità più scura, l'Abyss Blue.

Richard Filmotte ha spiegato il





SPAC XZIO



perché di questa scelta: "Già da alcuni anni la Gendarmerie non

utilizza più i veicoli nella tinta blu tradizionale.



Per questioni di costo, prendiamo il colore più simile proposto dal costruttore".

Montate ed assemblate nello stabilimento di Dieppe, le Alpine A110 saranno modificate da Durisotti e i 26 veicoli avranno allestimenti specifici: serigrafie, sticker catarifrangenti, lampeggiante, segnalatore acustico, pannello luminoso a messaggio variabile.

La Francia è molto legata a questa istituzione e ne conserva la memoria al museo omonimo, che ha sede a Melun.

Vi si possono ammirare duemila oggetti, tra cui divise, equipaggiamenti, motociclette BMW, biciclette e acquistare alla boutique oggetti, libri e modellini.



MAURIZIO MARINI 1968-2022

Di Mario Siccardi Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Ci sono persone la cui presenza si tende a percepire inconsciamente come eterna.

Insomma, per il nostro subconscio sempre ci sono state e sempre ci saranno.

Da che abbiamo memoria, assieme al sole, la luna e il telegiornale, ci sono loro.

C'erano prima che ci avvicinassimo ad una certa circostanza e ci sono state per lustri dal momento in cui di quella circostanza ne abbiamo fatto parte anche noi.

Maurizio Marini c'era nel 2002, vent'anni fa, quando mi avvicinai al mondo amatoriale Citroën e c'è sempre stato negli anni a seguire...con diversi ruoli ed incarichi era sempre lì, da qual-

che parte.

Il mio primo incontro con lui credo sia avvenuto nella primavera del 2003 ad una certa riunione di non ricordo quale Club, forse l'IDéeSse, fino ad allora ne avevo sentito solo parlare con una certa aura di leggenda.

Il guru delle Citroën storiche, quello che conosce il figlio di Flaminio Bertoni, quello che ha libero accesso a reconditi e polverosi archivi pieni di storia e di misteri.

Quello che di Citroën ne sa più di tutti.

Un mito insomma.

Il suo innegabile talento avrebbe prodotto negli anni libri e

riviste di grande interesse e pregio editoriale a partire dallo storico "IDéeSse Informa" degli anni zero che fu oggetto di qualche malumore per la sua apertura ad altre creazioni Citroën tipo, ohibò, la modesta Visa.

Io naturalmente l'adoravo ed ispirò il nostro "SpaCXzio" nella sua vocazione non particolarmente orientata ad un solo modello.

**

Poi, in tempi più recenti, arrivò il magnifico tomo "Citroën DS une histoire d'amour" con annessa guida all'acquisto.

Un capolavoro, l'unico libro italiano sulla DS e più in generale sul percorso di Citroën in Italia davvero imprescindibile altro che i vari Giorgio Nada e Automobilia, approssimativi e pieni di errori.

E che dire di "Convivere con una Dea"?

L'ho qui davanti a me, con le linguette colorate alle pagine in cui avevo trovato qualche refuso segnalato poi allo stesso Maurizio che ne prese nota per una possibile futura riedizione.

Il suo capolavoro organizzativo fu la "Soirée IDéeSse" in ottobre 2005.

Un evento strepitoso a villa Erba, Cernobbio, sul lago di Como.

Una cornice romantico-decadente particolarmente adatta alla celebrazione del cinquantenario della DS con annessa presentazione alla stampa della splendida C6, l'ultima vera *grand routiere* del Double Chevron della quale il nostro Club è riferimento per gli appassionati italiani.

Indimenticabile la rappresentazione teatrale con la Banda Osiris a simulare con gli ottoni delizie e guai dell'idropneumatica.

Un po' meno bene andò l'ICCCR romano del 2008, ma in quel





caso lo sforzo forse fu sproporzionato alle forze in campo, forse fu un azzardo e poi non tutte le ciambelle riescono col buco.

In vent'anni quante volte ci siamo visti di persona?

Me lo sto chiedendo in questi giorni, probabilmente meno di venti.

Ricordo la prima, ma non ricordo l'ultima chissà perché.

Può essere stato nel 2010, durante l'ultima riunione dei presidenti R.I.A.S.C. in cui ho ricoperto il ruolo di segretario.

Oltre quella data non conservo più memoria di altri incontri "in presenza".

Ci si contrastava con "il Marini", come si dice nella sua Arezzo, e non di rado.

Non eravamo d'accordo sull'affaire DSAutomobiles, non lo eravamo sulla vicenda C6 e non lo eravamo sull'abbandono della tecnologia idropneumatica.

Però non c'era antipatia tra noi, tutt'altro e poi si divideva la

battaglia contro le DS taroccate, in particolare le cabriolet.

Il conflitto di idee poteva esprimersi anche in modo aspro, ma poi finiva lì.

Una caratteristica ci accomunava: la totale mancanza di rancore.

Negli ultimi due cupi anni di pandemia ci eravamo avvicinati di molte misure.

Ci si scriveva ogni tanto usando la messaggistica del forum IDéeSse e ci furono anche un paio di telefonate, telefonate calorose che mi duole ricordare, soprattutto l'ultima.

Mi aveva spedito la decalcomania "Citroën préfère Total" da mettere al lunotto della DSuper (un'altra me l'ha spedita un gentilissimo forummista così ne ho due) e mi aveva proposto di collaborare ad un libro sulla CX che avrebbe avuto la stessa veste editoriale di quello della DS pubblicato qualche anno fa (il bellissimo e già citato "Citroën DS une histoire d'a-

mour").

Avevo accettato e mentre lo facevo pensavo a dove trovare il tempo per lavorarci perché detesto venir meno alla parola data.

In quell'occasione gli avevo proposto un'intervista per SpaCXzio, con una serie di domande sulla sua storia di appassionato dall'infanzia ad oggi.

Aveva rifiutato promettendo di mettermi in contatto con personaggi a suo dire più degni di lui di finire sulle pagine della nostra rivista, ma restai deluso.

Quello che mi interessava scrivere era la sua storia, in fondo poco conosciuta a tutti noi, mentre i ricordi dei vecchi senatori Citroën Italia dei tempi belli sono perlopiù arcinoti.

Il primo ottobre 2021 mi trovavo bloccato a letto in piena dolorosa crisi da discopatia.

Ci scrivemmo quel giorno, mi raccontò della sua analoga esperienza di anni addietro e mi fece coraggio.

Lui a me. Il primo ottobre 2021.

Quel giorno mi parlò di una luce in fondo al suo tunnel dopo mesi atroci, ne ebbi gioia, ma purtroppo si trattava di un'illusione ottica.

La mia concezione della natura (che era anche la sua) non mi concede di chiudere con romantici riferimenti a futuri incontri che non ci saranno, ma quanto di importante Maurizio Marini ha creato, prodotto, detto e scritto continuerà a vivere in me come in tutti coloro che hanno avuto la buona sorte di incontrarlo sulla propria strada.

Si ringraziano il C.D.S.C. e la famiglia Marini per le fotografie



I CATALOGHI SM

Di Maurizio Baiocchi

L'articolo pubblicato sul n. 39 di SpaCXzio relativo ai cataloghi CX, ha dato lo spunto per continuare sull'argomento trattando in questa occasione le brochure relative alla SM, con un'analisi ragionata dei contenuti e dei testi rapportati alla loro epoca. Dato che la coupé con motore Maserati è stata prodotta solo per 5 anni (1970-75), rimanendo pressoché immutata salvo il passaggio all'iniezione nel 1972 e la versione per il mercato americano, i cataloghi ad essa dedicati sono un numero molto limitato, ma essendo il modello di presti-

gio della gamma del Double Chevron essi sono comunque piuttosto ricchi e curati.

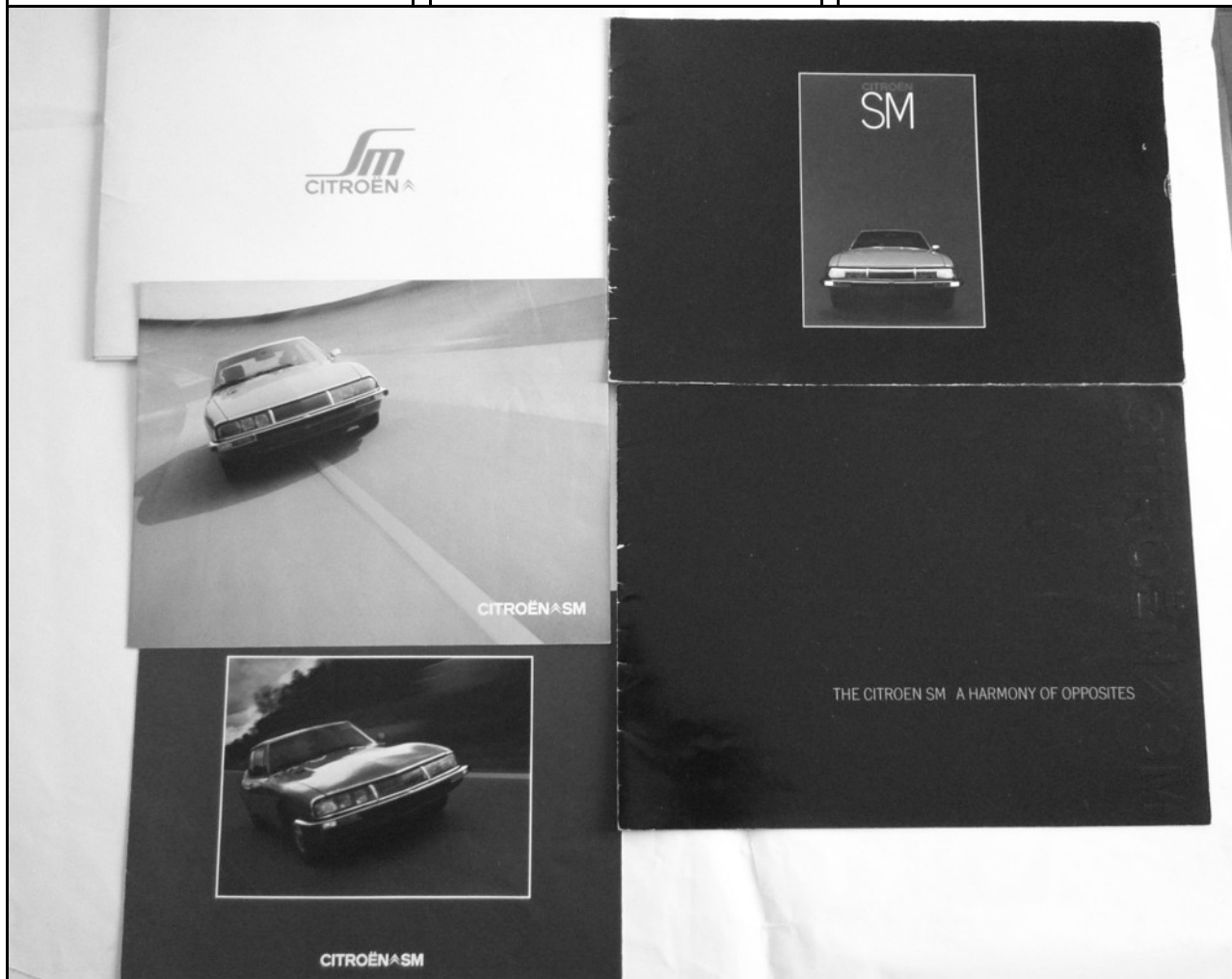
La prima opera dedicata alla SM è una cartella stampa apribile, formato 30,5x23,5 cm, copertina bianca con al centro i loghi in verde "Citroën" e "SM" con caratteri allungati.

Dischiusi i 4 lembi, all'interno vi è una raccolta di 8 fotografie stampate su carta a grana spessa e porosa che raffigurano l'esemplare di pre-serie della SM color giallo foglia dorata AC 319 (lo stesso utilizzato per

le immagini di presentazione con la modella in pelliccia nel bosco), caratterizzato da alcuni elementi diversi rispetto alla versione di produzione (l'antenna sul tetto anziché sul passaruota, il retrovisore grigio anziché colore carrozzeria, gli scarichi e la scritta posteriore diversi da quelli di serie, la portiera interna con la maniglia alza vetro anziché il comando elettrico, ecc.).

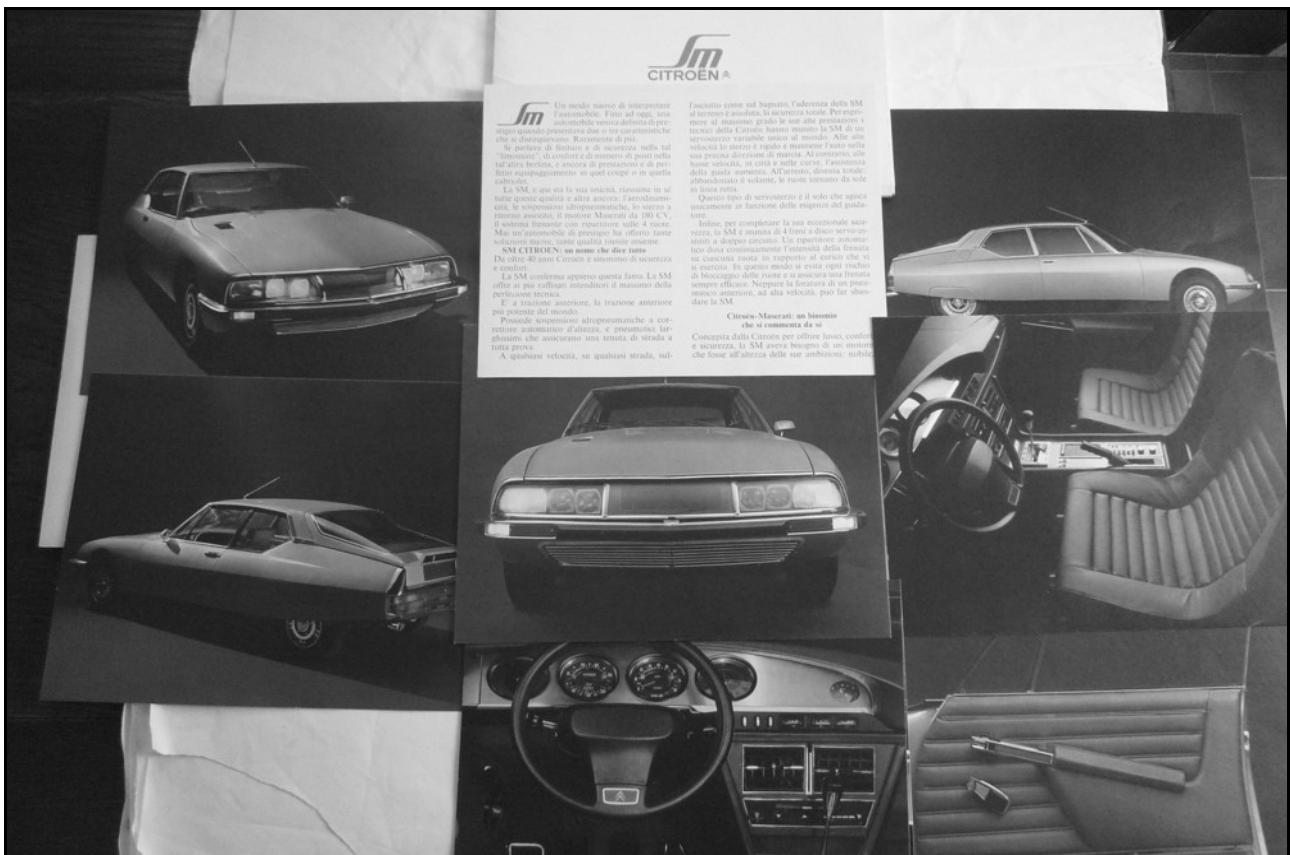
Tali immagini (utilizzate abbondantemente anche negli articoli di stampa dell'epoca) evidenziano adeguatamente la linea filante e lo "stile Opron" della nuova coupé, con anche diversi dettagli degli interni, come il volante regolabile in altezza, nonché i fari girevoli.

Ma è nel fascicolo di 4 pagine





SPAC XZIO



con testo particolareggiato che la SM viene ampiamente descritta nelle sue caratteristiche e nelle sue specificità che la rendevano unica nel panorama automobilistico di quegli anni.

Ed inizia con: *"Un nuovo modo di interpretare l'automobile"* continuando con altre frasi ad effetto, come *"La SM offre ai più raffinati intenditori il massimo della perfezione tecnica"* ricordando che: *"E' a trazione anteriore, la trazione anteriore più potente del mondo"* e riassumendo le sue unicità: *"L'aerodinamica, le sospensioni idropneumatiche, lo sterzo a ritorno assistito, il motore Maserati da 180 CV, il sistema frenante con ripartitore sulle 4 ruote."*

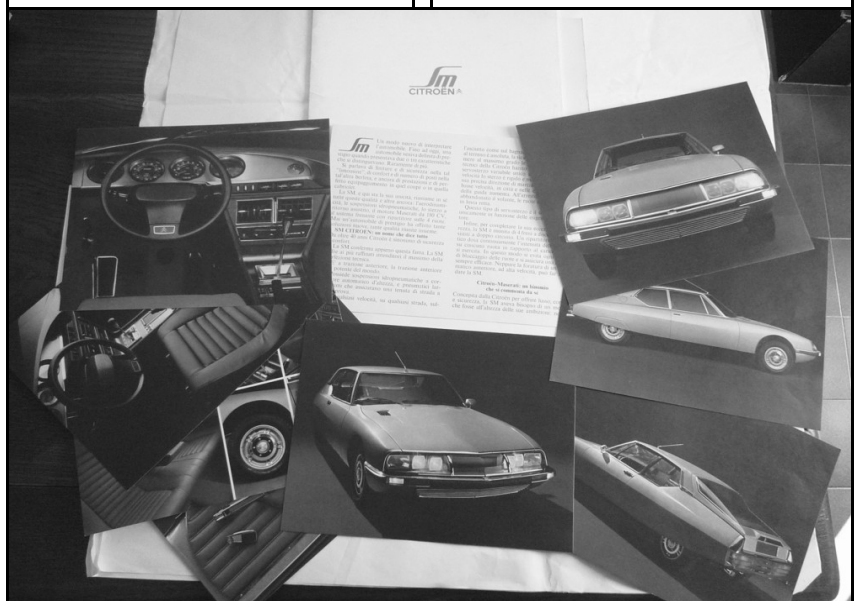
Mai un'automobile di prestigio ha offerto tante soluzioni nuove, tante qualità riunite insieme".

Alcuni capoversi sono dedicati alla descrizione del *"servosterzo variabile unico al mondo"* (qui

non ancora definito "Diravi"), con le ruote che *"all'arresto, tornano da sole in linea retta"* e del sistema di frenatura che, prima ancora dell'ABS *"evita ogni rischio di bloccaggio delle ruote e assicura una frenata sempre efficace."*

Neppure la foratura di un pneumatico anteriore ad alta velocità, può far sbandare la SM".

Il paragrafo: *"Citroën-Maserati: un binomio che si commenta da sé"* tratta del motore 6 cilindri, *"da vera Gran Turismo"* (come in effetti è la vocazione della SM),



SPAC XZIO



che grazie "al radiatore dell'olio e alla quinta marcia, permette di mantenere a lungo una elevatissima velocità, senza che si verifichi il minimo surriscaldamento".

Segue il riferimento alla linea aerodinamica "il cui coefficiente di penetrazione nell'aria è del 25% superiore a quello della DS" (evidentemente da intendersi migliore) ed ai 6 fari allo iodio carenati.

Viene quindi descritto nei dettagli "un interno fatto su misura per il benessere e la sicurezza": dalle poltrone regolabili in altezza e inclinazione al riscaldamento con termostato o condizionatore, fino alla strumentazione completa con il "quadrante, vera centrale di allarme con tutte le spie di sicurezza", per cui

"seduti al volante, sembra di stare al posto di pilotaggio di un aereo".

Il documento descrittivo si chiude con questa frase che racchiude lo spirito con cui è stata concepita la SM: "Auto sportiva, limousine di gran lusso, prototipo d'oggi della sicurezza stradale di domani, la SM è una vettura decisamente nuova, che compendia questi tre concetti in una entità, omogenea.

La SM rappresenta per gli anni '70 quello che furono al loro apparire la celebre 15 e, più tardi, la DS: un grande passo avanti nella storia dell'automobile.

Una rivoluzione!".

Infine, la 4a facciata contiene il riepilogo dettagliato di tutte

le caratteristiche tecniche (come oramai non appaiono quasi più nei depliant delle vetture moderne): carrozzeria, motore, trasmissione, idraulica, dimensioni, equipaggiamenti, prestazioni, colori.

Questo portfolio è stato pubblicato nelle versioni con le varie lingue: francese, italiano, tedesco, ecc..

Successivamente, uscì un successivo pieghevole di 3 facciate formato 27x21 cm, datato 9/71 e siglato Advico/Delpire, con in copertina una SM lanciata sulla curva sopraelevata dell'autodromo di Montlhéry.

Nelle pagine interne, alcune foto di una vettura color sabbia metallizzata con interni in cuoio.

Il testo della versione italiana





SPAC XZIO

che ha per titolo interno "SM l'invincibile", si apre ricordando la vittoria, anzi il trionfo della SM al 14° Rally del Marocco del 2 maggio 1971, specificando che *"E' stata questa la sua prima competizione sportiva, ed è stata anche la sua prima vittoria"* (celebrata altrove con lo slogan *"Première sortie, première victoire"*) ed aggiungendo: *"La SM ha così iniziato una carriera sportiva che si annuncia più che brillante"*.

Peccato che invece quella del Rally del Marocco sia rimasta l'unica vittoria della breve carriera sportiva della SM.

La parte descrittiva riprende le principali tecniche di avanguardia che possiede la SM, precisando tra l'altro che *"In città la SM si guida con due dita"* (la famosa guida *"a punta di dita..."*) e descrivendo i *"sei fari allo iodio: anabbaglianti, abbaglianti a fascio largo e fari orientabili, per illuminare anche in curva"*, cui viene dedicata anche una foto.

Nella descrizione del motore Maserati, oltre alla potenza di 180 CV ed alla velocità massima di 220 km/h, viene specificato che *"il blocco cilindri, le testate*



e il radiatore dell'olio sono in lega leggera.

Le valvole sono azionate da quattro alberi a camme in testa e il motore è alimentato da tre carburatori doppio corpo".

Infine, dopo la descrizione degli equipaggiamenti, il testo si conclude con: *"Il lusso dell'interno della SM è costituito da un'infinità di dettagli che creano un'atmosfera particolare, un'atmosfera che non si tro-*

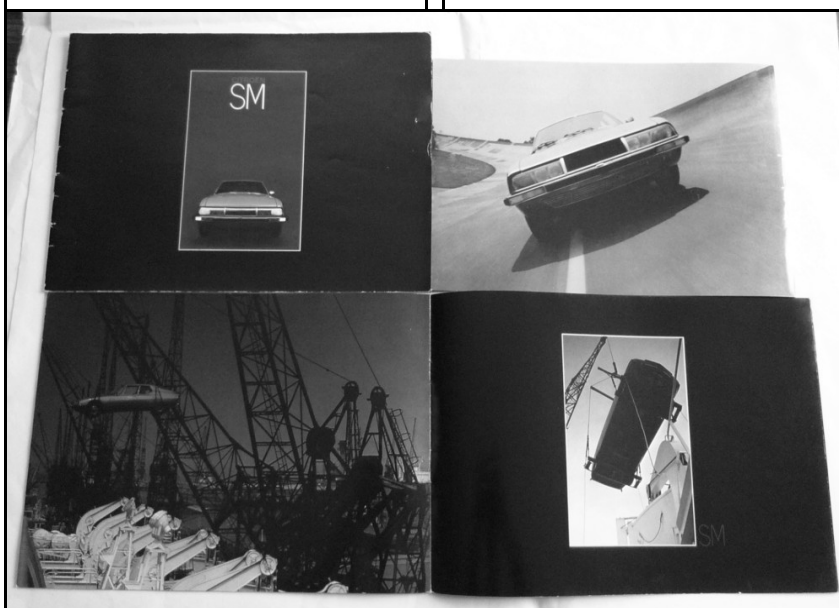
va in nessun'altra automobile."

Ma il catalogo più peculiare della SM è quello realizzato in più versioni a partire dal 1972, sempre dall'Agenzia Delpire/Advico, formato 33,5x22 cm, costituito da 20 pagine di carta patinata, copertina nera con riquadro centrale con scritta "CITROËN SM" e vista frontale della vettura a fari anabbaglianti accesi, mentre la 4a di copertina presenta una SM in velocità sempre sulla sopraelevata di Montlhéry.

L'incipit a pag. 3 sintetizza la quintessenza delle caratteristiche e dello spirito della SM, con lievi differenze tra il testo originale in francese (su fondo nero) e quello in italiano (su fondo bianco).

Infatti l'originale dice: *"Décrire la SM, c'est faire l'inventaire d'inventions portées l'une après l'autre à un degré absolu de perfection."*

Décrire la SM c'est aussi la voir passer et vivre, silencieusement habitée, infiniment raffinée, inspirée", mentre la trasposizione



SPAC XZIO



in italiano è: *"SM vuol dire una somma di innovazioni portate ad un grado di perfezione assoluta. SM vuol dire sintesi di qualità sportive e di confort raffinato."*

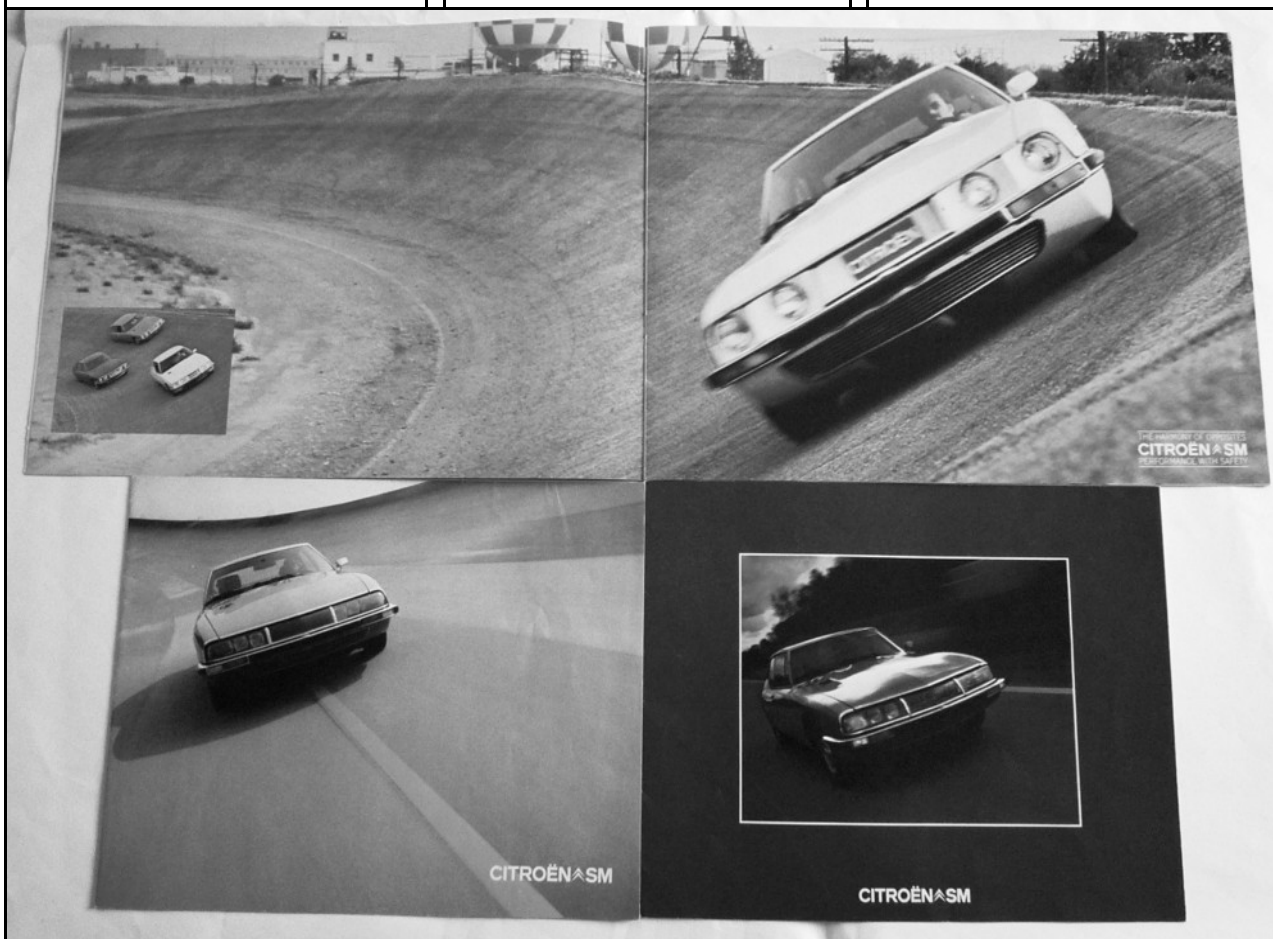
Il contenuto comprende immagini a tutta pagina o con riquadri neri, realizzate dalla fotografa Sarah Moon (curiosamente le stesse iniziali del nome del modello, pur se il suo vero nome è Marielle Warin) che è stata una delle più famose fotografe di

pia, lui e lei elegantemente vestiti stile *"Paris Bon Chic, Bon Genre"*, che la occupa insieme al loro cane portato a passeggio.

I credits dell'edizione francese indicano che alcune immagini sono scattate presso la sede della Saint-Gobain ed alla boutique Christian Dior al centro commerciale Parly 2 alla periferia ovest di Parigi.

Due foto riprendono una SM caricata su una gru in un porto,

La penultima pagina contiene un testo con una presentazione della vettura, ripresa dal catalogo precedente ma più sintetica, ponendo l'accento sulla *"sintesi unica e perfetta di una vettura sportiva e di una vettura di lusso"*, sulla *"somma di innovazioni rese possibili solo dall'anticipo tecnologico Citroën"* (all'epoca lo era davvero...), sulla *"linea della SM in funzione di precise leggi aerodinamiche"* e sull'*"interno che assomma*



moda degli anni settanta e successivi e, guarda caso, moglie di Robert Delpire (autore, come è noto, di molte immagini e cataloghi Citroën dell'epoca), con scatti suggestivi ed effetti creativi (sfocature, doppie esposizioni, pose lunghe, ecc.) della vettura in sé e per cogliere gli attimi sfuggenti della dinamica cop-

che sta per depositarla su una nave in partenza e diretta a qualche mercato di esportazione.

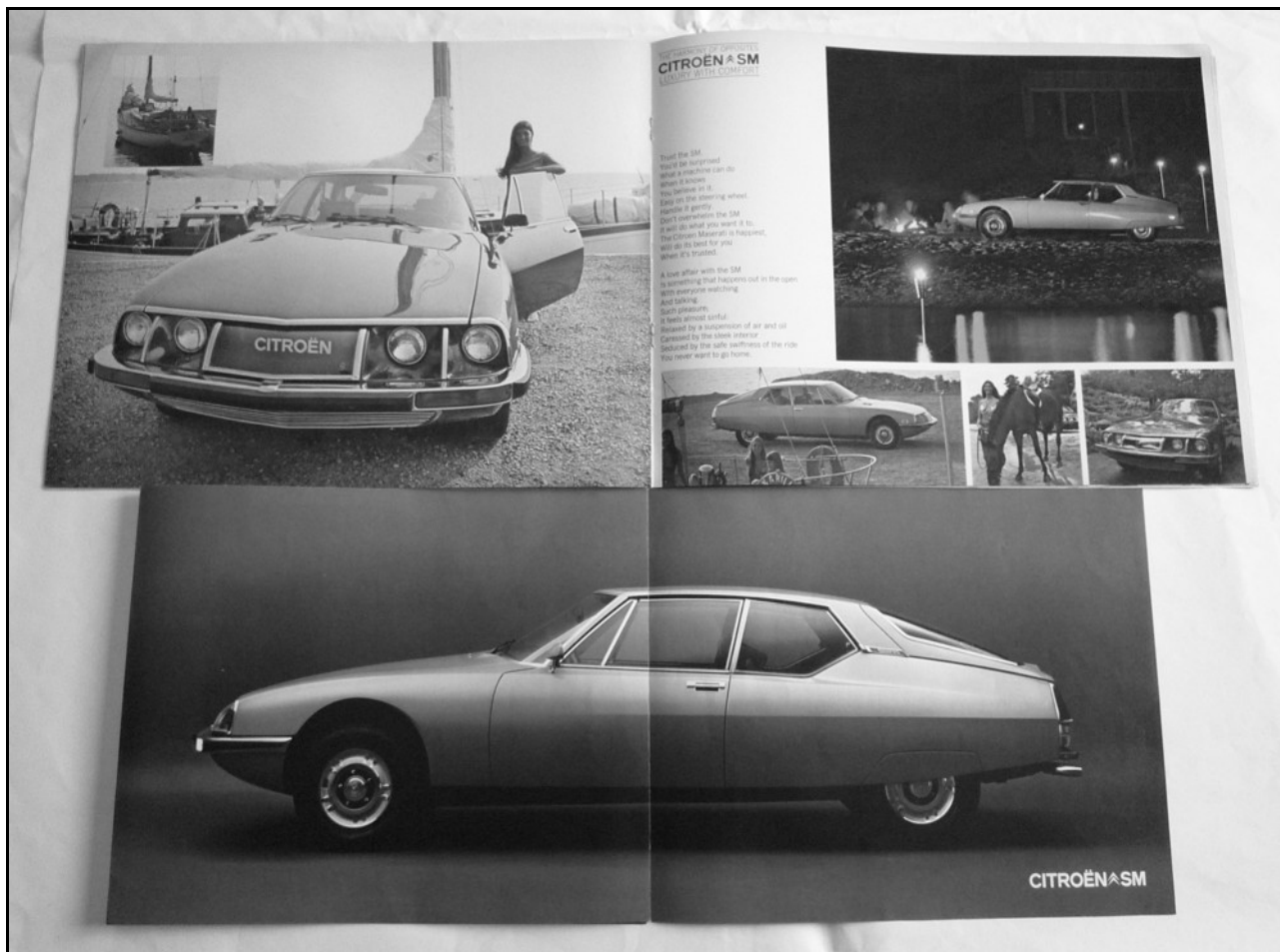
Due pagine sono dedicate a foto della vettura, sia come vista complessiva di fianco e di 3/4 anteriore e posteriore sia di dettagli degli esterni e degli interni.

confort, eleganza e sicurezza". Anche in questo testo vi sono delle parziali differenze tra l'edizione francese e quella italiana; infine una scheda tecnica (simile a quella del catalogo precedente) completa la pagina.

Di questo catalogo vi sono riedizioni del 1973-74 con



SPAC XZIO



l'indicazione "Injection Électronique" nel riquadro di copertina, ed aggiornamento della scheda tecnica finale.

Questo catalogo rappresenta quindi un esempio di "*luxe à la française*" (ben prima che di questo concetto effimero se ne appropriasse ai giorni nostri il marchio DS Automobiles...) nonché di un'immagine innovativa e all'avanguardia nella tecnica della Marca e del modello, rappresentativa insieme ad altre opere tecnologiche, come il supersonico Concorde ed il transatlantico France, della Francia dinamica e moderna delle "Trente Glorieuses".

(Nota: L'espressione francofona "*Trente Glorieuses*" designa il periodo trentennale di sviluppo e crescita economica che si è

avuto in Francia e nella maggior parte dei paesi occidentali tra la fine della 2a guerra mondiale nel 1945 e la prima crisi

petrolifera del 1973. Tale definizione richiama le "*Trois Glorieuses*", le tre giornate rivoluzionarie del 27, 28, 29 lu-



SPAC XZIO



glio 1830 che portarono alla caduta del re Carlo X).

Un altro catalogo di alto livello qualitativo è quello creato per il mercato americano, dal titolo: *"The Citroën SM: a harmony of opposites"*.

E' stato pubblicato in due versioni: la prima con copertina interamente nera e scritta in rilievo, datata 10/1972, la seconda con copertina bianca, contenente alcune immagini, del 2/1973.

Esso consta di 16 pagine, con decine di foto in cui la versione americana della SM con i doppi fari tondi al posto di quelli europei vetrati, appare in diverse ambientazioni: inizialmente in pista, poi con una coppia *"glamour"* davanti ad un hotel di lusso, in diverse foto con ca-

valli, su un molo davanti un veliero ed anche sulla neve con porta sci sul tetto.

I testi, ovviamente in inglese, nella prima parte sono relativi ai diversi modi di vivere il *"life style"* della SM rappresentati dalle varie ambientazioni fotografiche, coniugando l'*"Armonia degli opposti"*, come da titolo del catalogo: *"Performance with safety"*, *"Elegance with engineering"*, *"Luxury with comfort"*, *"Safety with elegance"*.

La seconda parte del testo è invece dedicata ad una descrizione dettagliata delle caratteristiche della vettura, dagli interni e relativi equipaggiamenti alla tecnica con relativa scheda e precise spiegazioni del motore Maserati, nonché

dello sterzo ad assistenza variabile, delle sospensioni idropneumatiche, della trazione anteriore e del design aerodinamico.

Tali componenti sono illustrati anche con disegni e spaccati tecnici che invece mancano totalmente nei cataloghi europei.

Infine l'ultima pagina di testo è dedicata ad alcuni riferimenti alla storia delle due Case, Citroën e Maserati *"which combines the strenghts of both into a unique harmony of opposites"*.

La pagina si conclude con la citazione della vittoria al Rally del Marocco del 1971 e del premio *"Car of the Year"* (con foto del trofeo) attribuito alla SM nel 1972 dalla rivista americana *Motor Trend Magazine* quale *"the best all-around automobile"*





SPACXZIO



in America today", avendo la meglio su altre 87 vetture concorrenti americane ed europee. Un ultimo dettaglio: il catalogo risulta edito da Citroën North America, di cui vengono riportati gli indirizzi della costa est (a Englewood, New Jersey) ed Ovest (a Los Angeles, California).

Per chi fosse interessato, le vicissitudini e la triste conclusione dell'avventura americana del Double Chevron, sono raccontate nell'articolo: *"Il sogno americano di Citroën"*, pubblicato su SpacXzio n. 8 (aprile 2006), visionabile sul sito del CX Club.

Questo bel catalogo americano era stato anticipato da una brochure dal titolo *"A miracle of Citroën engineering & Maserati performance"* e seguito nel 1973 da un estratto pieghevole di 6

pagine, con in copertina una SM versione U.S.A. con fari ton-di e da un ultimo opuscolo del 1974 dal titolo *"Citroën Maserati. Why its Harmony of Opposites makes life on the road a lot easier for you"* con l'immagine di tre SM americane in velocità su una curva sopraelevata.

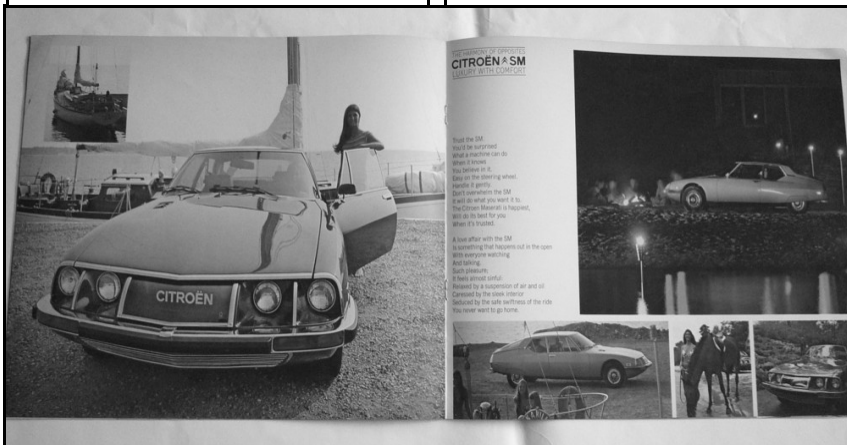
Dopo questi esempi di cataloghi completi e ben curati durante la prima parte della breve carriera commerciale della SM, dal 1973 per effetto della crisi petrolifera e gli altri noti fattori le vendite della vettura erano in caduta libera e anche la comunicazione pubblicitaria fu molto più limitata con brochure più semplici, come il dépliant a 6 facciate datato 7-/1973, formato 26,5x21 cm

contenente i testi (con lo stesso titolo interno *"SM l'invincibile"*) ed alcune delle foto già apparse nei cataloghi precedenti, ma almeno abbellito nella copertina marrone da un riquadro con una delle celebri immagini opera di André Martin di una SM lanciata in velocità con gli anabbaglianti accesi.

Questi cataloghi della SM, rappresentativi delle peculiarità del modello e della sua epoca, oggi sono oggetti da collezione piuttosto rari, reperibili su siti internet come Ebay, Le Bon Coin, o altri, a prezzi di diverse decine di Euro fino a oltre un centinaio per i più rari e particolari (come quelli americani).

L'ultima citazione non è per una frase presa da un catalogo, ma l'epitaffio con cui nel 1975 Citroën (anzi la nuova direzione di matrice Peugeot) comunicò la fine dell'avventura SM:

"Nata dalla velocità e dalle sfide appassionanti che poneva agli ingegneri, la SM è morta con la velocità. Concepita per mettere, nel confort e nella sicurezza, la velocità alla portata di una nuova classe di utilizzatori, essa perse la sua ragione di essere quando la velocità fu vietata a tutti per decisione ufficiale".





LUOGHI CITROMUNI

Di Roberto Azzena

Dopo tanti anni di passione e di Citroënismo militante, credo si possa tracciare una piccola rassegna dei più conosciuti "luoghi comuni", che hanno accompagnato Raduni, incontri, confronti e ovviamente esperienze dirette e personali.

Il luogo comune, si sa, è spesso indice di conformismo e di scarsa profondità di analisi, ma, come per tutto ciò che alla fine scaturisce dal volgo, un bel fondo di verità esiste sempre.

Giudicate voi se questi assiomi si

frase più diffusa nel Citroënismo mondiale.

Da qualsiasi parte la si voglia vedere, le ragioni albergano in entrambe le tesi, ma una DS è sempre comunque molto meglio della zia.

LA CX NON È UN'AMMIRAGLIA

Sempre restando in tema di bile dei nipoti della zia prima citati, li vediamo in questo caso affannarsi a mostrare foto di Pallas, Prestige e Turbo 2, da opporre alla scarnissima versio-

Che l'Ami sia oggettivamente bruttarella, direi che sia difficilmente contestabile, così come del resto per ciò che concerne il suo lato simpatia.

Poi ci si guarda intorno mentre si passeggia per strada, circondati da goffi carri armati mascherati da vetture e l'Ami, oltre che simpatica, si trasforma pure in un'opera d'arte del design.

LA XM È LA CITROËN PIÙ INAFFIDABILE

Ma non è mica vero!

Dopo trent'anni di manomissioni, riprogettazione dei ricambi, seminari tecnici, consulti di vari scienziati, sedute spiritiche e anti



possano riscontrare anche nei "luoghi Citromuni".

LA DS È LA DS

"Tante grazie al cavolo, anche mia zia è mia zia", rispondono di solito i CXisti furenti, di fronte alla

ne base, base, base, base della presentazione del '74, per rintuzzare questo ignobile attacco alla nobiltà della loro amata.

L'AMI È DI UNA BRUTTEZZA SIMPATICA

malocchio, nel 2022 possiamo finalmente affermare che ormai sia possibile percorrere circa 20-0 km con l'ammiraglia degli anni '90, senza dover ricorrere al carro attrezzi (speriamo).

LA XANTIA È LA CITROËN PIÙ AFFI-



SPACXZIO



DABILE E MEGLIO ASSEMBLATA

Cavallo di battaglia degli amatori della media meno fascinosa della storia del Marchio (finché è ovviamente rimasto più o meno tale).

Non si è mai riusciti a capire come sia stato possibile, che la stessa Casa Madre abbia sfornato negli stessi anni di produzione, i suoi due vertici opposti e assoluti in termini di affidabilità.

Dottor Citroën e Mister Peugeot.

LA SM COSTA UN PACCO DI SOLDI IN MANUTENZIONE

Anche in questo caso tutte calunnie.

Basta infatti non usarla mai e non vi accorgete della differenza con una LN.

Se invece aveste la pretesa di utilizzarla su strada, vi consigliamo di essere già, o di diventare, imprenditori di largo successo, sportivi di primo livello, rockstar da disco di platino o titolari di una farmacia a partire dal 2020. Sappiate che metà del vostro patrimonio stellare, sarà per la metà sacrificato per poter partecipare ai Raduni annuali da mille e una notte, riservati ai modesti proprietari di Sua Maestà.

LA 2CV È UNA FILOSOFIA DI VITA

Negli anni '70 e '80, questa potevamo anche passarla.

Oggi, la leggendaria salva uova passa quasi inosservata per la sua spartanità, dato che ogni auto non provvista di iper connettività extrastellare, è comunque ritenuta un oggetto privo del minimo comfort.

A questo punto, mettetevi più comodi su un'ammiraglia (esclusa ovviamente la SM), che farete comunque la figura dei semplici duri e puri acqua

e sapone.

LA DYANE NON È ALL'ALTEZZA DELLA 2CV

Stesso psicodramma riscontrabile per la CX nei confronti della DS, come abbiamo già visto.

Arrivare dopo un'icona immortale, è un po' come essere figli d'arte: l'ombra del predecessore, non potrà mai essere eliminata, neanche da un disbosco integrale.

LA GSA...

Mmmmmhhhh, qualcuno di voi possiede ancora una GSA?

(la mia prima e amatissima Citroën!).

LA AXEL È LA PIÙ BRUTTA CITROËN DI TUTTI I TEMPI

Vero.

E succhiava pure come tre alcolizzati in astinenza da un anno, da un bicchierino per liquori.

Però aveva un cruscotto simil Visa strepitoso ed essendocene stranamente rimasta ancora una e soltanto una in tutta Italia (probabilmente), noi Citroënisti inclusivi, le vogliamo tanto bene.





LA VISA È UNA AXEL PIÙ CARINA ED ECONOMICA

Ci voleva effettivamente pochino, ma l'erede di 2CV e Dyane (eh sì, sembra strano ma è proprio così) centra l'obiettivo, seppur con il minimo sforzo, anzi, lo sforzo lo compì eccome, uscendo anche nelle sfiziose versioni Découvrable e GTI, robine da veri feticisti.

LA BX È TROPPO SQUADRATA

Pare che, in realtà, la BX sia stata lanciata sul mercato soltanto per preparare il terreno al progetto XM, già pronto ben prima del 1989. Ciò per far apparire le tredici (o forse quattordici) linee tesissime della futura ammiraglia, come un capolavoro di sinuosità e morbidezza.

LA GS È UNA CX PIÙ CORTA

Peccato che la GS sia uscita prima della CX, come gli unici tre GSisti rimasti in Italia, si affannano invano a ricordare, per cui sarebbe più corretto affermare che...

LA CX È UNA GS ALLUNGATA

A questo punto, dopo avervi maltrattato un po', sono consapevole che questo sarà il mio ultimo articolo pubblicato sulla rivista del Club degli amatori della CX (fra i quali comunque mi onoro di appartenere da quasi 30 anni).

È stato davvero un piacere, ma prima di eliminarmi, sappiate comunque che amo e ho amato anche ognuna delle altre vetture citate, perché ad eccezione di un paio di casi, hanno fatto parte della mia vita e mi sono entrate profondamente nel cuore... luoghi Citromuni a parte.





SPACXZIO

LA MIA CITROËN XANTIA

Di Paolo Bortolussi

Un paio di numeri fa, mi sono divertito a parlarvi delle scorribande del mio gruppo di amici, alla ricerca di qualche perla nascosta nei garage o nei fienili sparsi nel mio Friuli o nel vicino Veneto.

La qual cosa, vista alla luce degli accadimenti di questi ultimi due anni, può sembrare stucchevole, quasi inopportuna; purtroppo anche l'inizio del 2022

di possedere proprio dietro casa uno spazio al coperto dove poter lavorare, la cosa si è potuta facilmente realizzare, grazie anche al prezioso aiuto di un valido meccanico ed amico, che abita a qualche centinaio di metri da me.

Ho deciso di iniziare con la Xantia 1.8i del '95, portata a casa nel 2020 e purtroppo non

Le linee guida imponevano una vettura sicuramente più moderna, più grande, spaziosa e dai tratti eleganti e soprattutto maggiormente convenzionali e sportivi, che distaccasse la nuova vettura dalla produzione precedente.

La Xantia finì per attingere molto dallo stile dell'allora ammiraglia XM, ereditandone i tratti del frontale, affilato e con gruppi ottici rettangolari ed il caratteristico andamento a cuneo.

Al contrario dell'XM, l'abitacolo si



non è stato dei più incoraggianti, con il trend a cui ci stiamo abituando, che tristemente si conferma più negativo che mai, con pandemie e venti di guerra a non lasciar intravedere troppi momenti di spensieratezza.

Non volendo arrendermi alla mesta rassegnazione che serpeggia oramai da troppo tempo, mi sono imposto di incominciare, dapprima con i ripristini più semplici, i lavori sulle Citroën che ho in mente di sistemare.

Avendo più tempo del solito durante i weekend, con la fortuna

ancora sistemata, considerando anche che, ad un primo e veloce sguardo, si trattava solamente di effettuare manutenzione ordinaria ed un piccolo maquillage estetico.

Per chi non si fosse mai interessato a questo modello, forse giova fare una breve digressione per introdurre la storia e le caratteristiche della media anni '90 di casa Citroën; il progetto X1, volto alla realizzazione di una nuova vettura destinata a sostituire la BX, venne avviato nel 1987.

rivelò molto più sobrio, con la sola presenza del volante "bizzarra" a ricordare in qualche modo l'ammiraglia, che nel '93 aveva abbandonato il classico "monorazza" a favore di quest'ultima, molto criticata, soluzione.

L'esemplare da me posseduto è un A.M '95, già oggetto di primi, piccoli restyling; su tutti la nuova calandra con Chevrons centrali, non più posizionati sul cofano e l'abitacolo con la presenza del nuovo e ancor più anonimo volante (ma da quel momento



dotato di Airbag).

Venendo allo stato generale dell'auto al momento della mia acquisizione, dopo una più attenta perizia fatta in questo ultimo periodo, si può certamente affermare che a livello di meccanica fortunatamente non c'è molto da fare, oltre ad interventi di normale manutenzione o poco più.

Le sostituzioni di cinghia di distribuzione, olii, candele e sfere posteriori (mai cambiate) sono certamente da prevedere; inoltre, grazie al supporto tecnico del mio meccanico, di cambiare anche cavo frizione e reggicavo, pompa della benzina, terminale di scarico, pneumatici e, soprattutto, i supporti stelo anteriori (i famigerati tamponi), mai sostituiti e parecchio usurati.

Si parte, naturalmente, con l'ordinare i ricambi necessari, con la sola eccezione dei tamponi che, come per XM, vengono ricondizionati da aziende specializzate e che quindi vanno smontati e spediti tramite corriere; per fortuna, attingendo anche a qualche fondo di magazzino, per Xantia si riesce a recuperare tranquillamente tutto ciò che serve, nonostante qualche piccola difficoltà.

Testando un po' tutto, ho riscontrato anche un difetto alla console centrale dei comandi, che ogni tanto sembra quasi "perda" il collegamento con l'alimentazione elettrica e non faccia funzionare i vari pulsanti e selettori che si spengono improvvisamente; questo nuovo inconveniente sarà "pane" per l'esperto meccatronico.

Tra l'altro, unitamente a queste anomalie, si sono verificate strane accensioni delle ventole di

raffreddamento a contatto chiave inserito, ma con motore spento e temperature di quest'ultimo molto basse; alla fine il problema è stato individuato, si tratta del blocchetto d'accensione difettoso, che andrà ad unirsi ai ricambi da acquistare. Consigliabile anche rivedere tutte le masse, non bisogna mai dimenticare che, nel bene e nel male, abbiamo a che fare con una Citroën.

Passando al lato "estetico", volendo riportare la macchina ad un ottimo livello qualcosa da fare c'è; il tetto, ad esempio, presenta il classico problema del trasparente rovinato e va riverniciato.

Sorte analoga al cofano, rovinato insieme al parafrangente anteriore sinistro, da un'improvvisa quanto strana fuoriuscita di liquido della batteria, forse in fase di sostituzione di quest'ultima.

Le plastiche dei paraurti e laterali sono completamente sbiadite e da riprendere e le modanature, opache e graffiate, da lucidare.

Per il resto solo piccoli segni facilmente eliminabili, quattro coppe originali mancanti da acquistare, le targhette posteriori "Citroën" e "Xantia" non presenti sul portellone ed i fari posteriori da sostituire perché "bruttini".

Anche in questo caso, il mercato dei ricambi, nuovi ed usati è molto florido e con un po' di pazienza, si possono fare ottimi affari, spendendo veramente poco, considerando anche l'attuale, esiguo valore del veicolo.

Oltre a quanto elencato, ho reperito a prezzi vantaggiosi gli ugelli del liquido lavavetri e le serrature delle maniglie, poi-

ché quelli presenti sull'auto non risultano essere perfettamente funzionanti.

Come piccolo sfizio, mi sono imbattuto (ed ho acquistato) i fendinebbia originali (provenienti da una donatrice) completi di cablaggi e tasto.

All'arrivo dei ricambi di meccanica, tranne i tamponi, che hanno portato via tre settimane tra spedizioni e lavorazione, il lavoro del meccanico è stato rapido; in una settimana ho riavuto l'auto a casa, dopo una tutto sommato veloce parentesi in officina.

Posso assicurarvi che l'esperienza di guida prima/dopo è qualcosa di impressionante; come ogni Citroën idropneumatica, se ben mantenuta, la Xantia offre un piacere di guida ed un comfort difficilmente riscontrabile nel suo segmento di appartenenza. Il motore 1.8 non è un fulmine di guerra, ma è sufficiente a garantire discrete prestazioni e guida piacevole negli spostamenti quotidiani.

Non resta che affrontare il lavoro di maquillage estetico, con le prime fasi di preparazione dell'auto, completate nello spazio qui a casa, per poi finalizzare il tutto con la verniciatura dal mio carrozziere di fiducia.

Proprio questo fine settimana, ho consegnato l'auto parzialmente smontata e con le parti da riverniciare pronte, in carrozzeria.

Una Xantia finalmente "in forma" sarà a breve nuovamente protagonista delle nostre strade.

E' una personale soddisfazione ed è stata un mezzo per staccare un po' dalla realtà, abbandonando pensieri pesanti e negatività.

En avant.



SPAC XZIO



BUONO D'ORDINE

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

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

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via 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.