

Anno XXII

SPACXZIO

Numero 43

Semestrale del CX Club Italia - Agosto 2023 - Direttore Responsabile Silvia Volpe - Redazione: Via Strozzi, 4 - 35020 Perinunzia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Setteponti, 75/1 - 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - C.N.S. Padova



Viaggio nella memoria.



SPACXZIO

ANNO XXII NUMERO 43

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

Direttore Responsabile:
Silvia Volpe

Comitato di Redazione:
Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M. (Presidente e Resp. Rel. Est.)
Volpe S.

Hanno collaborato:
Alberitni A.

Foto:
Albertini A. (collezione privata)
Baiocchi M. (collezione privata)
Marigo F.
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 OTTOBRE 2023

Cx Prestige Turbo 2, la più amata dal Presidente.....3
Di Alfredo Albertini Giornalista e critico dell'automobile

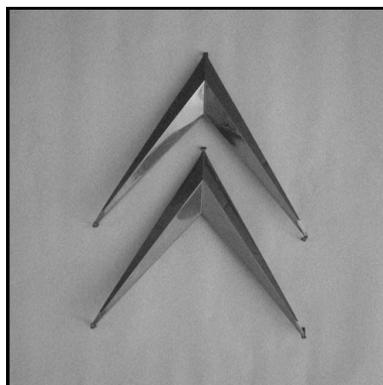
Citroën e dischi, un connubio riuscito.....7
Di Mario Siccardo Presidente e Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Ritorno al Conservatoire Citroën.....10
Di Maurizio Baiocchi

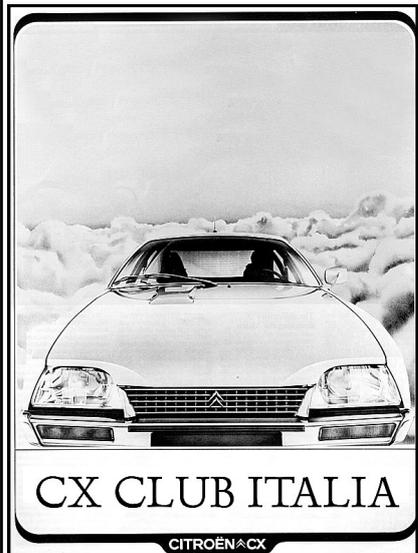
2023 - 20 di Te.....19
Di Francesco Marigo Vicepresidente CX Club Italia

Le Citroën in libreria21
Di Mario Siccardo Presidente e Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Accessori24



A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:
Mario Siccardo
Vicepresidente:
Francesco Marigo
Segretario:
Silvia Volpe

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Flavio Miglio
Carlo Ottone
Olivia 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.



CX PRESTIGE TURBO 2, LA PIÙ AMATA DAL PRESIDENTE Di Alfredo Albertini Giornalista e critico dell'automobile

Anche il classico gocciolatoio alla base del tetto resta al suo posto.

La novità più appariscente è così costituita dai paraurti in materiale

Con la sua seconda serie la CX si | riati a dimostrazione della loro



avvia verso la fine della sua lunga carriera, iniziata, come ben sappiamo, nel 1974.

La gamma viene completamente rinnovata a partire dal primo luglio 1985 per l'anno-modello 1986.

Per contenere i costi industriali le novità non mancano, ma lo stile originale di Robert Opron non viene stravolto anche per ragioni economiche e industriali che impongono di non toccare i lamierati né la superficie e la forma dei cristalli, che rimangono inva-

modernità.

plastico invece che in acciaio,

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.



SPACXZIO



abbinati a specchietti di nuovo disegno più efficienti.

La serie 2 della CX mostra una plancia completamente inedita, ridisegnata da Michel Harmand, pur se il classico cruscotto a ogiva, che tanto scalpore aveva suscitato all'epoca, mantiene la forma di quello precedente.

L'esemplare di colore bianco con interni in pelle beige che vediamo illustrato in queste pagine appartiene all'ultima evoluzione della CX ed è stato introdotto per il 1987.

Resterà a listino sino alla fine della produzione della berlina, avvenuto nel 1989.

Si tratta, come si intuisce dalla scritta posta sul coperchio del bagagliaio, della Prestige Turbo 2, il modello al vertice della gamma CX che beneficia da quell'anno dello scambiatore di calore aria-aria.

Migliorano i consumi di benzina, soprattutto ad alta velocità e, più in generale, le prestazioni sono ancora superiori.



SPACXZIO



Questa versione è equipaggiata di serie dell'ABS, un dispositivo che oggi hanno tutte le auto ma che allora era appannaggio solo di quelle più costose e performanti.

Il motore è sempre il quattro cilindri in linea a iniezione di 2500 cc con potenza di 168 CV a 5000 giri/minuto.

Eccellenti le prestazioni, nonostante il peso di 1480 kg: la velocità massima dichiarata è di 223 km/h, i 400 metri con partenza da fermo si percorrono in 15,9 secondi, il chilometro in 29,3 secondi mentre l'accelerazione 0-100 km/h si compie in 8 secondi (invece che nei 12,8 secondi della CX 20 RE).

L'equipaggiamento di serie è eccezionale: chiusura centralizzata, indicatore della temperatu-



ra esterna, isolamento termico con vetri colorati e climatizzatore, retrovisori a comando elettrico, sedile guida regolabile in altezza, accendisigari anteriore e posteriore, moquette di alto spessore, riposapiedi posteriore, luci di lettura, impianto Hi-Fi, pneumatici 210/55 VR 390 TRX. A richiesta tetto rivestito di vinile, sedili in cuoio, computer di bor-

do.

La CX Prestige è stata una versione molto amata dall'Eliseo, al punto che nel maggio del 1995, quindi qualche anno più tardi e quando era già in produzione la XM, Jacques Chirac la volle per mostrarsi al pubblico a Parigi nel giorno della sua elezione come ventiduesimo presidente della





Repubblica.

Del resto, Chirac utilizzava la CX già da anni ed era la sua vettura preferita, anche per uso personale.

La CX Prestige Turbo 2 del 1988 che era in dotazione al Municipio

di Parigi, quando Chirac era sindaco della Capitale, è stata venduta all'asta di Aguttes nel 2021 per 84.000 Euro ed era stata allestita appositamente con la separazione dall'autista mediante un vetro discendente a comando elettrico, radiotele-

fono, autoradio dedicata.

Naturalmente la CX al top della gamma aveva un prezzo adeguato: in Francia costava 198.500 franchi quando la CX 20 RE ne costava "solo" 92.200, cioè meno della metà.

Un listino così alto era del resto giustificato dal livello delle prestazioni e della dotazione di serie ed era in linea con il costo della sua rivale più diretta, la Renault 25 V6 Turbo 2500 da 182 CV e 225 km/h, che era di 197.600 franchi.

La rivalità tra i due grandi nomi dell'automobilismo francese, e l'eredità dei due grandi amici-nemici fondatori delle due marche, André Citroën e Louis Renault, era quindi evidente anche alla fine del Novecento.





CITROËN E DISCHI, UN CONNUBIO RIUSCITO.

Di Mario Siccardò Presidente e Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Per qualche ragione non banale da comprendere né da spiegare, ma sicuramente meravigliosa, musicisti e art director discografici sono stati spesso ispirati dalle Citroën.

La sensualità delle forme di certi modelli, l'incedere elegante ed austero che incute un certo rispetto, hanno una valenza estetica evidentemente non presente in altre vetture.

Chi ha una certa sensibilità artistica non può quindi rimanere indifferente al cospetto delle nostre automobili.

Non si contano più le espressioni artistiche legate all'industria discografica che hanno una vettura del Double Chevron come protagonista, siano esse sotto forma di filmato, di scenografia o di progetto grafico per una copertina.

Quale fu la prima volta?

La prima copertina?

Il primo video clip?

Nel maggio del 1973 il cantautore romano Claudio Baglioni, da me assai poco amato ma molto amato dalle teenager di quegli anni, schiaffò una bella 2CV gialla in copertina.

Lei, la 2CV, venne dallo stesso Baglioni battezzata "Camilla". Forse in onore al nostro Presidente, Camillo, che in quegli anni lavorava in Citroën.



L'album, dall'imbarazzante e popolare titolo "Gira che ti

rigira amore bello", ovviamente vendette uno sfracello di copie in barba alla qualità artistica piuttosto modesta.

Gli anni '70 passarono poi senza lasciare altre tracce, probabilmente perché le Citroën più rappresentative erano ben presenti nell'arredamento urbano delle città europee e, si sa, troppo pre-



senzialismo va a scapito del mito.

Con gli anni '80 qualcosa cominciò a muoversi.

La presentazione della CX GTi Turbo, a fine 1984, vide come testimonial di lusso la chanteuse di colore Grace Jones, la quale lavorò anche al clip di presentazione della Serie 2 alcuni mesi più tardi.

Ma l'operazione non si fermò ai clip pubblicitari: l'album del 1989, "Bullet Proof Heart" (l'ultimo ad oggi purtroppo), ritrae il viso della cantante in un'angosciante penombra bluastra.

L'espressione è resa maggiormente intensa ed inquietante dai fari della CX, incastonati nelle cavità oculari in luogo degli occhi.

Non c'è che dire: all'epoca fu un tuffo al cuore per ogni CXista!

Arrivano gli anni '90.

Ormai le idropneumatiche Ci-





troën sono entrate nel mito. Non solo nel campo automobilistico, ma soprattutto in quello socio-culturale, più vasto, della seconda metà del novecento. Vetture rese immortali anche da certo cinema esistenzialista francese degli anni '60.

Cito qui soltanto il film "L'amante" con Michel Piccoli e Romy Schneider (di Claude Sautet 1970),

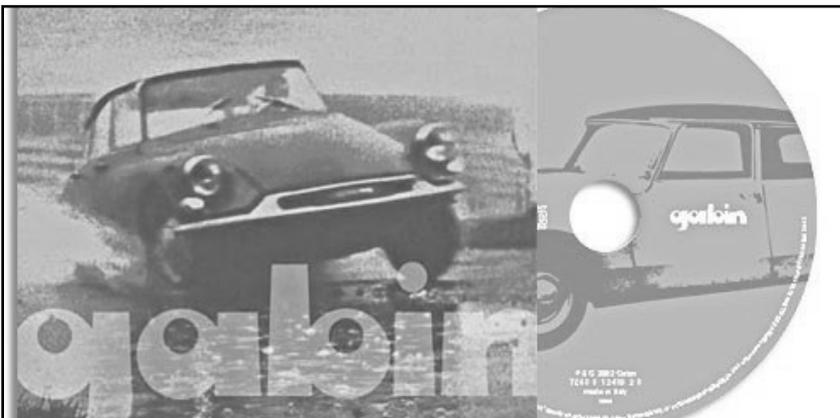


nel quale la MDP indugia sull' "erezione" all'accensione della DS Pallas nera del marito di lei (ahimè impotente) e su quella della modesta ID grigia dell'amante con evidenti allusioni che non necessitano di ulteriori spiegazioni.

Fioriscono quindi nell'ultimo decennio del secolo scorso (e nei primi anni 2000) le produzioni discografiche ad alto tasso Citroënnesco.

Cito, per dovere di citazione, il video del brano "Cose della vita", di Eros Ramazzotti (special guest Tina Turner) nel quale una DS si inerpica su di una strada di montagna (ma l'idea fu già di Eugenio Finardi per il clip di "Extraterrestre").

Ancora Ramazzotti ci mostra in un video più recente una bella Méhari, mentre il gruppo pop-rock inglese "Echo And The Bun-



nymen" si fa ritrarre con una DS rottame, nel cuore della notte in un bosco misterioso per l'album del 1997 "Evergreen". Un disco poco incisivo, decisamente fuori fuoco, opera di un gruppo ormai alla frutta.

I "90 Degrees South" aprirono il loro album del 2001 con un brano strumentale intitolato "Citroën DS".

Trattasi di elegante braindance, a metà tra la lounge di ispirazione jazzy e certa tenue psichedelia da *sampler album* Vedette era 1969-70.

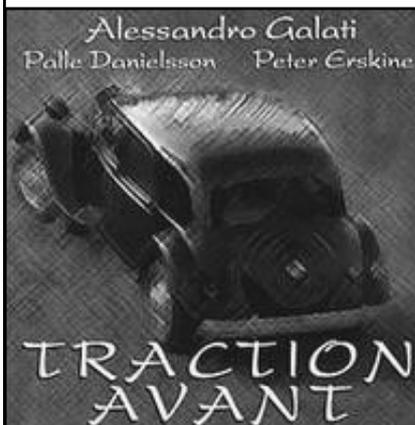
Maggiore notorietà e gloria arrise ai "Gabin", duo lounge di



ispirazione latino-europea, che nell'album eponimo (2002) riuscì a dipingere suggestivi e cinematografici affreschi molto vicini alle colonne sonore di certi noir francesi interpretati, appunto, dall'attore Jean Gabin

negli anni '50.

I due componenti del gruppo, al secolo Massimo Bottini e Filippo Clary, vollero per il loro splendido debutto addirittura una bella DS



monofaro "bilama" in copertina e sul dischetto.

Ancora la DS è protagonista dei video relativi a due brani: la celebre e radiofonica "Doo Uap, Doo Uap" e la splendida, passionale e dolente "Une Histoire d'Amour".

Entrambi i video sono visibili al sito www.gabinonline.com.

Siccome c'è sempre chi vuole andare oltre, magari esagerando, gli "Italian Secret Service" nel 2003 fecero di più: oltre a sbattere uno splendido cruscotto ID anno-modello 1969 in copertina, titolarono, a scanso di equivoci, il loro lavoro "ID Super"... forse per venire incontro a quegli acquirenti digiuni di DS-ID-D, cruscotti a onda, monorazze bianche ecce-



tera.

La musica? La solita "lounge-jazzy" da cocktail party, alla lunga francamente un po' tediosa. A proposito di Jazz, nel 1995 il jazzista Alessandro Galati dedicò un suo album alla capostipite delle Citroën "moderne": la Traction Avant.

Inutile dire che il contenuto musicale è ben accordato all'estetica della splendida copertina: una Traction nella pioggia, mentre sta presumibilmente percorrendo una strada parigina negli anni '50.

Insomma, la migliore colonna sonora se vi trovate in un locale notturno della capitale Francese, è notte, piove e avete appena detto addio ad una donna stupenda con la quale avete vissuto una settimana di travolgente passione.

I camerieri stanno mettendo le seggiole sui tavoli mentre gli ultimi tiratardi abbandonano la sala.

Non vi resta che farvi versare l'ultimo brandy, godervi la malinconia e chiamare un Tassì. Quello della cover.

Nel 2004 la cantante pop Natalie Imbruglia guida una CX nel video di un suo brano e gli "Hooverphonic" mettono una CX nella copertina del loro album "Jackie Cane" del 2002.

La CX è appena visibile sotto la copertina sulla quale è appoggiata la cantante del gruppo, ma quel cerchio in lega è inconfondibile!

Il contenuto musicale?

Beh...la cantante è tanto caruccia, ma fastidiosa assai quando canta.

Nulla di memorabile.

Arriviamo a ottobre 2005.



Esce il nuovo album dei "Baustelle", un gruppo italiano (di Montepulciano) che adoro. Prendete Morricone, Serge Gainsbourg, i Matia elettronici degli anni '80, un po' di pigra e raffinata estetica lounge, un po' di romanticismo (Foscolo e Goethe intendo), una dose robusta di esistenzialismo Sartriano e avrete qualcosa che assomiglia alla sintassi espressiva dei Baustelle, alla loro sensibilità artistica.

Attendo con trepidazione il loro terzo lavoro e... sorpresa!

In copertina c'è una DS.

Segno di evidente affinità estetica con lo scrivente, non a caso loro acceso e devoto fan. L'unico disco del lotto che mi sento di consigliare a tutti, con un'unica riserva: non è indicato come antidepressivo.

Un'opera piena di greve malinconia, composta da liriche colte, struggenti e da costruzioni melodiche intriganti e mai banali. Nell'ultimo brano, si intravede una luce in fondo al tunnel. Una speranza di salvezza: l'Amore.

Probabilmente inteso come "Amore" per la creatività artistica, in piena armonia con la poetica propria dell'esistenzialismo francese.

Questa almeno la mia interpretazione.





RITORNO AL CONSERVATOIRE CITROËN

Di Maurizio Baiocchi

Forse alcuni dei lettori abituali di queste righe ricordano la passione dell'Autore, oltre che per la nostra Marca preferita, per Parigi e la Francia, come già espressa in altri articoli.

35 del 10/2019); poi gli anni del periodo-Covid non hanno consentito altri viaggi.

Finché, normalizzatasi la situazione post-pandemia, e sistematesi alcune altre questioni,

Italia partecipavo all'annuale riunione dei Club SM dei vari Paesi che si svolgeva appunto in occasione di questa Fiera (quanta acqua è passata sotto i ponti e quante cose sono cambiate da quei tempi...).

Per me andare a Rétromobile era davvero come andare nel paese dei balocchi, anzi... "dei



Infatti nei numerosi viaggi nella capitale francese di chi scrive, le due passioni per Parigi e per le Citroën e auto storiche in generale vanno a braccetto, dati i numerosi eventi del settore che si svolgono o gravitano intorno alla Ville Lumière.

L'ultimo viaggio a Parigi era stato nel 2019, come base per partire alla volta de La Ferté-Vidame, per il Raduno del Centenario del Double Chevron (come da resoconto pubblicato su SpaCXzio n.

con l'orizzonte temporale e mentale abbastanza libero, in questo 2023 si era riaffacciata la voglia di tornare a Parigi in occasione di Rétromobile, il salone francese di auto storiche per eccellenza, in calendario dal 1 al 5 febbraio 2023 (con durata oramai ridotta a 5 giorni, rispetto ai 10 di un tempo).

A Rétromobile in passato ero stato parecchie volte, dal 1994 al 2004, quando, essendo all'epoca Presidente dell' SM Club

Baiocchi" (riprendendo il titolo di un simpatico articolo di Francesco Marigo, apparso su queste colonne), tra magnifiche auto esposte, settore modellismo ove fare acquisti (all'epoca gli acquisti online erano agli albori), tra passione ed entusiasmo.

Ma ora inevitabilmente, con il passare degli anni, l'entusiasmo di un tempo per taluni eventi o viaggi si è affievolito, ma è rimasta una certa dose di antica passione da riaccendere con un



nuovo viaggio nella Ville Lumière.

Così, dopo aver studiato le possibili soluzioni, organizzo il viaggio questa volta in treno con il Frecciarossa che da fine 2021 collega Milano a Parigi in circa 6,5 ore (toccando i 300 km/h nei tratti ad alta velocità), a prezzi molto più ridotti che l'aereo ed evitando i lunghi e faticosi trasferimenti da/per l'aeroporto.

In effetti, il viaggio in treno si è rivelato una scelta azzeccata, comodo e puntuale, con arrivo serale alla Gare de Lyon, dove avevo prenotato un albergo a fianco della stessa stazione.

La mattina dopo, mi reco quindi con il métro (assai affollato) al quartiere espositivo della Porte de Versailles dove già c'era una lunga fila, pur con ingressi distinti tra chi era in possesso di biglietto on-line (come avevo fatto io, beneficiando di uno sconto) e chi invece doveva passare per la cassa.

Rispetto a una volta, quando il salone si svolgeva solo in un pa-

diglione, da qualche anno si è ampliato e suddiviso in tre padiglioni (come da utilissima mappa, con elenco espositori e posizione stand, disponibile sul sito ufficiale www.retromobile.fr):

- nel padiglione 1 (il più grande) vi erano gli stand ufficiali delle Case e i commercianti/restauratori più importanti;

- il 2.2 era occupato, quasi per intero, dalle auto dell'asta milionaria di Artcurial;

- il padiglione 3 ospitava i Club di modello, qualche ricambista e le auto dei privati in vendita.

Già da questa suddivisione si vede la differenza rispetto al passato: una volta Rétromobile era principalmente la fiera per i Club, gli appassionati puri e in parte i ricambisti (un po' come Padova alle origini); mentre ora i maggiori spazi sono dedicati alle Case ed al settore "business" delle vendite a sei o sette zeri.

Comincio la visita proprio dal 3, dove ritrovo un po' lo spirito del-

le origini, con vari Club presenti, con stand di dimensioni medio-piccole, ma curati e ben allestiti. Tappa d'obbligo presso l'SM Club de France, dove ripasserò a fine visita e dove ritrovo alcune persone conosciute da decenni come l'inossidabile Madame Geneviève Fraleux, factotum del Club insieme al marito Pierre, responsabile dei ricambi.

Con lei scambio saluti e abbracci, dato che non la vedevo da EuroCitra 2014, e parliamo un po' in generale e della vicende dei Club dei nostri rispettivi Paesi e del settore citroënistico.

Approfitto dell'ospitalità per lasciare presso di loro il giubbotto e girare più liberamente; altrimenti, dato il caldo e l'affollamento è consigliabile lasciare il vestiario invernale al guardaroba all'ingresso dei padiglioni 1 e 3.

Il Club francese esponeva la bella SM iniezione grigia con ruote in resina di Philippe Beugin, noto collezionista e possessore di tutta la gamma delle versioni SM, compresi i modelli Chapron ca-





briolet Mylord e berlina Opéra, nonché l'esemplare unico disegnato da Frua (di cui è raccontata la storia nel n. 28 del 4/2016). L'SM Club de France da qualche anno tiene il proprio stand nell'ambito dei Club di appassionati del pad. 3, anziché all'interno dello stand ufficiale del Gruppo ex-PSA, essendo in disaccordo con le politiche imposte dall'alto di far rientrare la SM nell'inesistente heritage del marchio DS Automobiles, espropriandolo dalla vera storia Citroën (come spiegato nell'articolo "Le nostre vetture non vogliono perdere la loro identità" pubblicato su SpacXzio n. 32 del 4/2018).

Continuo la visita tra gli stand degli altri Club, dove peraltro non vi erano ulteriori Club di modelli Citroën, "omogeneizzati" nelle politiche del Gruppo e nello spazio collettivo nel pad. 1 dei marchi francesi di Stellantis.

Tra gli altri, vi erano Club di modelli oramai scomparsi o poco diffusi in Italia, come Peugeot 104 (che da poco ha festeggiato i 50 anni), 204 e altri modelli del Leone, Panhard 24CT, vari esemplari di Facel-Vega (marca

francese di prestigio degli anni '50-'60), Simca, Rover P6 3500 TC con la caratteristica ruota di scorta sopra il bagagliaio, Volvo P1800 coupé in ambientazione invernale con sci sul tetto, e tanti altri.

La parte posteriore del pad. 3 era dedicata alle vetture in vendita dei privati, con il vincolo dei prezzi fino a 25.000 €.

Ma nei pochi casi in cui il prezzo era esposto, raggiungeva cifre vicine a tale soglia massima, anche oltre le soglie – già alte – che vediamo in Italia, come

per modelli da noi diffusi come 500, A112, ecc..

Ma sin dall'inizio della visita mi rendo conto che è difficile muoversi nei corridoi e tra gli stand, a causa della grande massa di persone che affollano il salone; mentre un tempo era una fiera per appassionati ora è diventato un evento generalista che richiama il grande pubblico.

Altrettanto difficile è fare fotografie senza qualcuno davanti, ed occorre aspettare il momento buono, se si riesce...





Guardo *en passant* i banchi di qualche ricambista generico e accessorista presenti in numero limitato (peraltro, *Rétromobile* non è un mercatino-ricambi, per il quale ci sono altri eventi come Automedon ad ottobre o fiere in altre località), per passare all'adiacente padiglione 2.2 dominato dalla grande esposizione di Artcurial, con le circa 300 auto di prestigio per la vendita all'asta prevista per il giorno successivo.

Solo che, essendo lo spazio espositivo recintato ed accessibile solo dai ricchi *enchérisseurs* iscritti all'asta, oppure dagli acquirenti il catalogo (in vendita a € 80,00), le vetture erano visibili solo da lontano, ma si potevano comunque ammirare auto come la Ferrari 250 Le Mans da corsa del 1964 (telajo n. 5901), la star dell'asta con stima intorno ai 25 milioni di Euro, ma non aggiudi-

cata, tante altre Ferrari (tra cui 340 America barchetta Touring del 1951 aggiudicata a ben 5,7 mil., F40 a 2,2 mil, Daytona a 638.000, ecc.), Bugatti milionarie (Type 43 del 1931 a 1,5 mil., Type 35C del 1929 a 2,2 mil, ecc.), tante Porsche (tra cui: 959 del 1987 e 962C da corsa del 1991 a poco più di un milione cadauna.

Scendendo sulla terra (si fa per dire, visti i prezzi), in ambito citroënistico erano presenti diversi modelli venduti a prezzi adeguati all'occasione: un paio di DS cabriolet Chapron: un Cadly bianco a € 145.000, superato da un cabriolet "Usine" grigio a € 198.00, DS 23 I.E. Pallas a "soli" € 38.000, SM del 1972 vert des tropiques a € 85.000, 2 CV Sahara a ben € 98.000, BX 4TC del 1987 per lungo tempo bistrattata ma venduta a €

98.000.

A giudicare dal livello delle auto in vendita e dai prezzi di aggiudicazione, gli *Happy Few* che possono permetterselo non conoscono alcuna crisi, ed anzi il settore delle aste di alto livello in ambienti internazionali come questo, procede a gonfie vele, mentre in Italia le aste di auto storiche hanno sempre avuto risultati limitati e non hanno mai sfondato.

In questo padiglione ho anche incontrato il noto giornalista Alfredo Albertini, storica firma di Ruoteclassiche (nonché di SpaCXzio) e appassionato citroënista, con cui ho scambiato piacevolmente qualche parola, e che poi ho rivisto due giorni dopo alla Gare de Lyon per il viaggio di ritorno.

Venuta l'ora di mangiare qualco-



sa, la ricerca si presenta ardua e costosa: superando i chioschi con *baguette* di plastica e acqua a carissimo prezzo (da 3,5 a 5 € la bottiglietta da mezzo litro!), mi decido di fare la fila in uno pseudo ristorante della catena *Hippopotamus*, dove lo spiedino di *entrecôte avec frites* è sì discreto ma altrettanto caro, e con la lotta per conquistare un posto a sedere.

Certo, non si va a *Rétromobile* per mangiare bene e spendere poco, però...

Così (parzialmente) rifocillato, proseguo il cammino e percorro il corridoio di collegamento tra il padiglione 2 e l'1, dove è allestita una simpatica esposizione di van e mezzi di viaggi di avventura di varie epoche.

Arrivo così al padiglione principale, dove già la vista dall'alto dà l'idea dell'ampiezza e dell'affollamento.

Qui si trovano gli stand ufficiali delle Case presenti, tra cui il più grande era quello delle marche

francesi dell'ex-PSA, diviso in settori recintati.

Il settore Citroën aveva moquette grigio chiaro e le vetture tutte bianche, tra cui: una C4 degli anni '30, il prototipo C10 "*Goutte d'eau*" del 1956 con la caratteristica forma a goccia, una Traction Avant cabriolet 11BL del 1937, un trio di 2CV, Ami, Méhari, CX Prestige 2a serie con tetto in vinile nero e il recente concept "*Oil*" da leggersi "*All-è*" strano mezzo dalle sconcertanti forme atipiche e squadrate con parabrezza verticale che sembra costruito con il Lego (altro che "*Stile-Opron*"...) e che prefigura il nuovo corso della Casa per la mobilità elettrica con anche il nuovo logo ovale con chevron rossi ed alcuni elementi che potrebbero essere ripresi dalla futura C3 4a serie.

Il lato DS Automobiles, con moquette nera, oltre ad alcuni modelli recenti come la berlina di

rappresentanza DS9 e la concept E-Tense, per giustificare un passato storico inesistente si è appropriato di due esemplari che sono sempre stati orgogliosamente Citroën come una DS 21 I.E. (prima vettura francese a iniezione elettronica) e la SM Proto-Michelin nella sua livrea rosso-giallo-nera, avente motore Maserati potenziato a 300 cv utilizzata all'epoca per prove di pneumatici ad alta velocità, e che fa parte della collezione del Conservatoire.

Infine, il lato posteriore dedicato a Peugeot esponeva su moquette azzurra varie vetture delle serie "4" del museo di Sochaux: 401 Eclipse (con tetto retrattile metallico), 402B (con i caratteristici fari all'interno della calandra), 403 cabriolet (quella scalcinata del tenente Colombo, ora con quotazioni fuori misura), 404 coupé, 408 Suv-coupé in bella vista.

In ognuno dei settori delle tre marche vi erano banchetti di





rappresentanza dei relativi Club di modello, banchi oggettistica, ecc..

Peraltro, Citroën poteva consolarsi con l'attrattiva, in apposito spazio, di un mezzo assai particolare: il "concept-cha", sorta di carro ippotrainato richiamante la forma della 2CV con ruote in legno con double chevron stilizzato sulle stesse e sulla coda, creato per le esigenze cinematografiche dell'ultimo film della serie Asterix, dove appare in diverse scene.

L'altro grande costruttore nazionale, Renault, aveva uno stand diviso in due parti:

da un lato alcuni modelli del passato come R4 e R5 "restomodizzati" ed elettrificati, esempi della nuova e discutibile tendenza dell'evoluzione dell'auto storica per come è stata intesa finora.

L'altro lato dell'esposizione era invece dedicato a un modello che ha segnato la storia recente della Losanga, come la Twingo che festeggiava i suoi 30 anni,

con alcuni esemplari nei vari colori accesi dell'epoca.

Il versante italiano di Stellantis era rappresentato da uno stand più piccolo con vari modelli restaurati dall'apposito reparto Heritage, come Alfa Romeo SZ e Giulietta 1900 coupé, Lancia 037 da rally in livrea Martini, Fiat 124 spider Abarth e altre.

Tra le altre Case presenti ufficialmente a Rétromobile, vi erano: Porsche, per i 60 anni dell'eterna 911 (con tanti esemplari delle varie versioni, compresa la nuova "Dakar", esposti nello stand ufficiale e in altri), Mercedes-Benz e Volkswagen con la retrospettiva del Combi T1 (che ha raggiunto cifre folli), riproposto in chiave moderna nel nuovo ID.

Buzz elettrico.

Oltre a quelle indicate, vi erano poche altre Citroën esposte, al più qualche DS, ma da segnalare la presenza nello stand del Museo della Gendarmerie di

una CX GTi in livrea blu "Gendarmerie" con lampeggianti e una Méhari verde, protagonista della celebre serie di film degli anni '60 "I gendarmi di Saint-Tropez", con Louis de Funès. Questo Museo, visitabile a Melun, 45 km a sud di Parigi, ospita tra l'altro anche la celebre SM utilizzata dalla Brigata di Intervento Rapido per il pattugliamento autostradale.

Uno dei temi di Rétromobile 2023 erano i 100 anni della 24 Ore di Le Mans, cui erano dedicati vari spazi anche nell'ambito di stand di professionisti del settore, con molti modelli leggendari (oltre una cinquantina) che hanno corso e vinto sulla Sarthe: dalle marche francesi delle edizioni anteguerra (Chenard & Walcker, vincitrice della prima edizione del 1923, Lorraine-Dietrich, Bugatti, Talbot, Delahaye, ecc.), Matra 670 B del 1972, Peugeot 905 e 9X8, Howmet a turbina, Porsche 956 e 962 degli anni '80, le varie Audi R8, R10 ecc. degli anni



2000, e, in particolare due dei modelli più iconici rimasti nella memoria degli appassionati: la Ferrari 512S del 1970, guidata tra gli altri da Jacky Ickx e Mario Andretti, e la Porsche 917K nella livrea azzurro/arancio Gulf n. 22 utilizzata per le riprese del film-cult "La 24 Ore di Le Mans" del 1971 con Steve McQueen.

Vedere tante auto che hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo è davvero una delizia per gli appassionati del settore.

Buona parte del padiglione 1 era occupato dagli ampi spazi di commercianti, restauratori, specialisti di settore che presentavano auto di altissimo livello, che raramente capita di vedere insieme, peraltro esposte in modo adeguato, distanziate e valorizzate con luci o scenografie (al contrario di altre fiere, come a Padova, dove spesso sono "accatastate").

Tra i nomi più rilevanti, citiamo: Girardo & Co., Fiskens, Lukas Huni, HK, Richard Mille (marca di orologi di extra-lusso, legata al mondo delle auto di prestigio) e altri, con vetture come: Ferrari di ogni genere ed epoca (tra cui 250 MM Spider 250 Tour de France, 250 GT California Spyder, 500 Superfast, 275 GTB, fino alla 250

GTO), e ancora due Maserati 5000 GT nello stesso stand (così si poteva scegliere anche il colore...), tre Bizzarrini 5300 GT, Lamborghini Miura e Countach, Aston Martin DB4, 5 e 6, schiere di Porsche 356 e 911, Mercedes 300 SL e SLR, e tante altre.

Tra queste vedettes internazionali, a mio avviso la palma della rarità e particolarità va alla poco conosciuta, ma spettacolare Bucciali TAV12 "Flèche d'Or" a trazione anteriore del 1932, modello unico del 1932, bassa e profilata ma imponente per la lunghezza di oltre 6 metri, della marca creata negli anni '20 dai fratelli italo-francesi Alberto e Angelo Bucciali, che produsse per una decina d'anni modelli ultra-esclusivi con motori a 8, 12 e 16 cilindri.

Ricordo di aver visto questo esemplare solo un'altra volta, sempre a Rétromobile, oltre 20 anni fa.

A corollario di questi grandi stand con auto da favola, vi erano espositori con spazi più piccoli, ma ugualmente con vetture di alta qualità, e poi vari settori per l'editoria specializzata (come il gruppo editoriale LVA-Rétroviseur), il modellismo (dove ho potuto dare solo un'occhiata

en passant, tanto le vetrine e le esposizioni erano fitte di miniature di tutti i generi e tutte le scale, i cui prezzi in proporzione oramai ricalcano quelli delle auto storiche vere) e infine la "Galleria degli Artisti" un elegante spazio dove pittori, scultori, fotografi, creativi in genere proponevano le loro opere sul tema automobile in tutte le varianti artistiche, ovviamente anch'esse a prezzi stellari.

A fine pomeriggio, dopo oltre 8 ore di visita, a fronte di tanta magnificenza e quantità di cose da vedere si rischiava una sorta di "sindrome di Stendhal" automobilistica, affiorando inevitabilmente una certa stanchezza, sia per aver camminato tutto il giorno per riuscire a visitare tutta la fiera, sia per l'affollamento, che rendeva difficoltoso muoversi agevolmente.

E comunque girando tra gli stand, nella splendida cornice di un tale ambiente raffinato, alla vista di vetture così spettacolari, si è risvegliata la vecchia passione ed anche parte dell'antico entusiasmo.

Anzi, come diceva Franco Battiato ne "I treni di Tozeul": "... e per un istante ritorna la voglia di vivere a un'altra velocità..." e già viene un pensiero per tornare per l'edizione dell'anno prossimo che è già a calendario dal 31 gennaio al 4 febbraio 2024, l'anno delle Olimpiadi a Parigi.

Alla fine, i numeri di questa 47a edizione parlano di oltre 125.000 visitatori provenienti da tutta Europa e da oltreoceano (2° maggior afflusso di sempre), oltre 500 espositori e 1.000 veicoli presenti sui 73.000 mq. complessivi dei 3 padiglioni.

In conclusione, Rétromobile ha confermato di essere un evento di altissimo livello (specie tornan-



docci dopo 19 anni), capace di soddisfare gli appassionati di ogni marca o modello più esigenti, con un *plateau* di vetture eccezionali, valorizzate da un'esposizione curata e con adeguati spazi, creando un ambiente *glamour* da "fiera-salotto".

E pur se *Rétromobile* non è la fiera di settore più grande o con più vetture in Europa (Essen o la stessa Padova hanno dimensioni maggiori), rimane al top per immagine, qualità e fascino.

Inoltre, *Rétromobile* ha un *atout* e un motivo di richiamo che nessun'altra fiera di settore può vantare: perché fuori del salone c'è sempre Parigi con le sue mille attrattive!

In occasione del breve soggiorno parigino per *Rétromobile*, ho colto l'occasione per tornare a visitare (anche qui dopo 19 anni) il Conservatoire Citroën, ancora accessibile presso l'area dell'ex-stabilimento di Aulnay-sous-Bois (a nord-est di Parigi, in direzione dell'aeroporto di Roissy-Charles de Gaulle), fino a che non sarà trasferito altrove (si vocifera del polo produttivo di Poissy a ovest della capitale o anche de La Ferté-Vidame in Normandia, sede della storica pista-prova della Casa, dove nel 2019 si è svolto il grandioso Raduno del Centenario).

I dettagli della precedente visita sono nell'articolo pubblicato sul n. 5 del 10/2004 di Spazio CX.

Dopo aver prenotato la visita e fatto il biglietto on-line sul sito dedicato La Venture Association, sono arrivato sul posto con l'autobus n. 350, che ora parte dal capolinea sito alla Porte de la Chapelle (raggiungibile con la linea 12 della metropolitana) e dopo circa 25 minuti arriva alla fermata: "André Citroën - Pro-

duction" (non "Visiteurs"); si consiglia di verificare gli orari di passaggio sul sito: www.ratp.fr.

Pur se il padiglione del Conservatoire è rimasto lo stesso, all'interno alcune cose sono cambiate rendendo l'esposizione più ricca e completa.

All'ingresso, oltre ad alcune vetrine di maquette e oggettistica varia, c'è l'ingranaggio, riprodotto a dimensioni ridotte, che ha dato origine allo stemma del double chevron.

Poi vi è la ricostruzione dell'ufficio in legno di André Citroën dello storico stabilimento del Quai de Javel (dove ora sorge il parco dedicato al costruttore), con anche una Tour Eiffel in scala con affissa la scritta "Citroën" come avvenne su quella vera nel periodo 1925-1934.

L'esposizione delle oltre 260 vetture presenti mantiene i criteri precedenti: lunghe corsie con auto allineate, divise per modelli secondo un ordine cronologico o per tipologie, con pannelli esplicativi con le informazioni principali.

L'illuminazione è sufficiente, però manca una parvenza di moquette sotto le vetture, solo un pavimento industriale (ma sotto le idrauliche c'è una vaschetta per le perdite di LHM).

Si parte con i modelli anteguerra: 5 HP, B10, C4, C6, Rosalie, in varie versioni e colori per arrivare alla serie delle Traction Avant, dalle prime "7" del 1934 alle più diffuse "11" fino all'ultima "15 Six H" con la prima sperimentazione di sospensioni idrauliche al posteriore.

Un angolo era dedicato ai tre prototipi del 1938-39 (oltre ad

un altro ricostruito) della TPV che diventerà la 2CV, a sua volta con uno schieramento delle tante versioni succedutesi nei 40 anni di produzione.

Poi le "idrauliche" per eccellenza: la DS (nelle sue evoluzioni durante i 20 anni di produzione), la SM (una rossa, usata per le prove dei giornalisti nel 1970, e l'altra una l.E. brun scarabée) e la CX (in varie versioni), compreso il prototipo del "Modello L" che ne anticipava la linea.

Oltre a tali vetture di serie, erano presenti le relative versioni da rally, in un allineamento emozionale della storia sportiva della Casa: il celebre prototipo DS arancione con motore Maserati della Ronde de Chamonix 1971 e la versione gruppo 5 a coda corta del Rally di Portogallo 1972; quindi le due SM azzurre: quella quasi di serie vittoriosa nel Rally di Marocco 1971 ("*Première sortie, première victoire...*") e quella a coda corta del Bandama 1973; completa questo trittico la CX del Rally del Senegal.

Continuando nel settore dei modelli da competizione, vi sono poi vetture da rally più recenti, come Xsara, C4 e C3, che hanno vinto numerosi titoli mondiali con il pilota di punta Sébastien Loeb, e ancora le ZX della Parigi-Dakar e la monoposto MEP 27 con il motore GS.

Non mancano anche veicoli dei raid e viaggi di avventura, come i celebri cingolati Kegresse della Crociera Nera e Crociera Gialla, le 2 CV della Parigi-Persepoli, l'AX dell'Operation-Dragon, da cui il celebre spot sulla Grande Muraglia cinese.

Le vetture di serie proseguono con i modelli degli anni '70-'80 dalle piccole Visa, LNA, AX alle



medie GS, BX fino all'ammiraglia XM (del cui nome si è ora appropriato un grosso Suv BMW...).

Non manca una fila con i veicoli commerciali, come il TUB, il Type H fino al prototipo Tubik e i mezzi dei pompieri su base Citroën; ed ancora in un angolo dedicato il famoso elicottero con motore rotativo, che doveva portare a un nuovo sbocco produttivo ma che poi non ebbe seguito.

Ma oltre a questa ampia varietà di vetture di serie e da competizione, altri due settori costituiscono un motivo di particolare richiamo.

Un settore è dedicato alle Citroën Presidenziali (argomento trattato su queste colonne nel n. 7 del 10/2005); sotto un'immagine del Palazzo de l'Eliseo sono schierate: la "Super-DS" di De Gaulle del 1968 targata 1 PR 75, una delle due SM di Pompidou del 1970 targata 3 PR 75 (qui con la capote chiusa), una C6 usata da Sarkozy, la DS 5 (ancora con gli chevron) usata nel 2012 da Hollande per l'insediamento e la DS 7 della nomina nel 2017 dell'attuale Presidente Emmanuel Macron.

La fornitura di vetture al Capo dello Stato è sempre stato motivo di particolare prestigio e notorietà per Citroën, che ha avuto un rapporto privilegiato con l'Eliseo sin dagli anni '50 fino a diventare per lungo tempo la vettura ufficiale della V Repubblica.

La visita raggiunge il culmine con le due corsie dedicate all'esposizione di tutti, ma proprio tutti, i prototipi e concept-car creati dal Double Chevron sin dagli anni '60 ad oggi, ritrovando così dal vivo questi modelli che rappresentano lo spirito innovativo e d'avanguardia che per molto tempo ha caratterizzato il marchio Citroën,



di cui si è tanto letto e raccontato anche nell'articolo "C.C.C.P." pubblicato sul recente n. 38 del 4/2021; vederli e toccarli nella realtà fa un certo effetto.

Ne citiamo solo alcuni, rimandando per un trattamento più completa a tale articolo: le curiose Karin e Xenia dei primi anni '80, le sportiveggianti Activa 1 e 2 che potevano essere l'evoluzione tecnica della SM, la superba C6 Lignage che ha portato, con molto ritardo, alla C6 di serie, la fiammeggiante C-Metisse, la filante C-Airdream, le 2CV Révolte e Survolte, la Xanae che anticipa la Picasso, la Hypnos sorta di Suv-ante litteram, e tante altre fino alla Concept 19_19 presentata a La Ferté-Vidame per il Raduno del Centenario che contiene alcuni elementi di stile (come i fari e la calandra) che caratterizzano gli ultimi modelli come C4 e C5X.

Una curiosità: i modelli DS, inizialmente ancora come Citroën poi come marchio a sé, sono relegati in un'ultima corsia, un po' buia, peraltro con concept di rilievo come la "Numéro 9" e altri.

Una piccola vendetta dei puristi

del Double Chevron verso la politica del Gruppo e lo spossamento di alcuni modelli e di parte del passato per dare una storia, altrimenti inesistente, al nuovo marchio nato ieri?

Peraltro, per rimarcare invece la sottomissione alle regole del Gruppo ex-PSA, nello scontrino della boutique all'ingresso risulta la dicitura "Musée Peugeot Sochaux" e il nome Citroën a cui è dedicato il luogo e l'esposizione non appare per nulla...

Alla fine, una bellissima visita durata oltre due ore, da cultore della Marca, capace di suscitare una certa emozione nell'ammirare tutte quelle vetture (pur se già viste in varie occasioni e in eventi della Marca) di cui ben conosciamo la storia e avendone possedute alcune.

Un "pellegrinaggio" che un appassionato citroënista dovrebbe fare, almeno una volta, e prima che il Conservatoire venga trasferito chissà dove, come ideale completamento di un soggiorno parigino e visita degli altri luoghi della memoria citroënista (descritti nell'articolo pubblicato sul n. 6 del 4/2005 di SpaCXzio).



2023 - 20 DI TE

Di Francesco Marigo Vicepresidente Cx Club Italia

Penso a te.
Penso a noi.
A questi vent'anni insieme.
A quanta strada abbiamo fatto insieme.
A quante persone hanno contri-

Era l'anno dell'infinita estate torrida, e della conseguente grandinata spaccacrystalli; l'anno dell'introduzione della patente a punti e del divieto di fumo in tutti i locali chiusi.

Vairano dedicata ai modelli sportivi o da autocross e alla commemorazione dei cento anni dalla nascita dell'artista Flaminio Bertoni.

Insomma, un anno straordinario! Da quel magico 2003 ne abbiamo fatta di strada insieme, da soli e in compagnia.
Ci siamo goduti il sole in faccia e il vento tra i capelli (quando c'e-



buito a questo nostro viaggio insieme.

Penso a quanto tempo ho passato distante da te anche se nella mia mente ti portavo con me. Ma soprattutto penso al tempo passato insieme da quell'inizio del 2003, ormai vent'anni fa, in cui le nostre strade si sono congiunte.

Ebbene sì, sono già passati vent'anni dal 2003, da quel magico 2003!

Ma per me era anche l'anno della maturità e del test di medicina, il primo anno da maggiorenne (i 18 li avevo compiuti nel giugno dell'anno precedente) e il primo anno di patente. Era anche l'anno della mia prima macchina, e chissà quale era...

Era l'anno del raduno che ha avuto come ospite d'onore monsieur Opron a Monselice, l'anno della giornata Citroën nella pista di Quattroruote a

rano) nelle estati a capote aperta, e ci siamo sentiti in paradiso quando siamo stati avvolti dalle nuvole a più di duemila metri di altitudine.

Siamo anche stati accolti dagli applausi di chi faceva il tifo per noi aspettandoci in cima ad una salita fatta tutta in prima marcia. Abbiamo partecipato a molti eventi tra raduni, matrimoni e altre occasioni di festa, sempre facendo un gran figurone.

Come quella volta in Svizzera, il



dell'abbandono.
Dopo vent'anni molte cose sono cambiate.

Noi siamo molto cambiati.

"Se mi guardo nello specchio con il tempo che è passato / Sono solo un po' più ricco, più cattivo e più invecchiato", per dirla alla Masini, è la mia "amara confessione" di oggi.

E tu invece sei sempre più bella; per te il tempo si è fermato per poter mostrare la tua immagine migliore.

Oggi, dopo vent'anni, il nostro viaggio insieme è difficoltoso. Forse la scintilla non scocca più come faceva un tempo; forse non arriva sufficiente carburante a far smuovere gli organi vitali.

La diagnosi non è ancora certa, e la prognosi è riservata.

Eppure, nonostante ci sia qualcosa che non va, ogni volta che passo del tempo con te le emozioni sono forti, da groppo in gola.

Nonostante tutto mi fai stare bene, e non riesco mai a trattenere un sorriso che nasce da una sensazione strana ed immotivata che sento dentro di me e a cui ho dato un nome: felicità.

nostro primo (e ultimo, almeno al momento) ICCCR, in cui eravamo circondati da migliaia di altri con la mia stessa malattia; che emozione!

Abbiamo anche passato parecchie ore, specialmente all'inizio, per risolvere problemi e affrontare questioni in vista di un gran futuro, supportati da chi aveva molta esperienza.

Quanto mi mancano quei momenti!

E poi, insieme, abbiamo percorso strade inesplorate solo per il gusto di vedere dove ci avrebbero portato.

Sempre l'uno accanto all'altra, verso la stessa meta, facendo ognuno la sua parte.

Poi, dopo i primi momenti ricchi di gioie, emozioni ed esperienze, molti giorni hai dovuto passare tra le quattro mura perché io ero trattenuto lontano dal lavoro e

perché ero preso da questioni che, contro il mio volere, mi tiravano e trattenevano distante da te.

Troppi giorni hai dovuto passare bloccata tra quelle quattro mura senza la possibilità di vivere nel mondo esterno che più ti appartiene.

E si sa, nulla rovina e logora più





LE CITROËN IN LIBRERIA

Di Mario Siccardo Presidente e Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Sono molti i libri sulle Citroën, il marchio automobilistico generalista più collezionato al mondo (la stragrande maggioranza ovviamente in lingua francese) per cui la domanda può essere: in tale *mare magnum* editoriale sono tutti ben fatti ed indispensabili? Tutti degni di entrare nella biblioteca dell'appassionato?

didascalie descrittive sbagliate. Quindi il mio consiglio è quello di mettersi in libreria qualche buon tomo editato oltralpe.

La collana di volumi sul motorismo generalista più conosciuta e di buon successo è per i tipi della Editions E.T.A.I., oggi marchio della più ampia Sophia

produttivo.

Pur in un ambito di giudizio complessivo mai sotto l'ampia sufficienza, non tutti però sono di pari qualità.

"La CX de mon père" pubblicato la prima volta nel 2000 e la cui ultima edizione revisionata risale a qualche anno fa, è sicuramente uno dei più curati.

Non manca quasi nulla (giusto i colori disponibili per ogni anno-modello purtroppo), quel che c'è non è poco e non presenta strafalcioni di sorta che spesso si trovano quando capita di leggere qualcosa su ciò che si conosce bene.

E' molto economico (siamo intorno ai 30 euro) ed è un agile manuale molto adatto sia a chi voglia iniziare ad entrare nel mondo di questa magnifica automobile sia a coloro che cercano un testo per mettere a confronto le proprie già buone conoscenze.

Molto validi anche i "mon père" della DS (in due volumi) e della GS, mentre quello dedicato alla XM (il più recente per quanto riguarda le Citroën) a mio modo di vedere si colloca un gradino sotto.

Su quest'ultimo è stata abbandonata la divisione in capitoli orientata all'anno-modello in favore di una narrazione magari più fluida, ma inevitabilmente meno schematica e quindi più difficoltosa per avere un quadro preciso della rosa di versioni ed evoluzioni lungo i suoi 11 anni di produzione.

Buoni e quindi imperdibili quelli degli altri modelli, dalle bicilindriche 2CV, Dyane e Ami alle Visa, BX e AX.

Restando in ambito CX, sempre per la stessa casa editrice nel 2007 venne pubblicato "CX una lignée prestigieuse".



Diciamo che, mediamente, i pochi libri in lingua italiana sono da evitare.

Con pochissime eccezioni, tra le quali si colloca lo splendido "Citroën DS une histoire d'amour" opera del compianto Maurizio Marini e del Centro Documentazione Storica Citroën, il resto delle varie pubblicazioni è molto spesso assimilabile ad una macedonia di nozioni imprecise accompagnate da immagini di restauri quantomeno discutibili o con

Editions.

Si tratta della collana "De mon père", una lunga teoria di agili volumi orientati ad un solo modello.

La qualità media di ognuno di essi è molto buona: non ci sono praticamente errori, la lettura è avvincente e c'è tutto o quasi quello che serve per farsi una profonda conoscenza di questo o di quel modello e delle sue evoluzioni stilistiche e meccaniche nel corso del suo percorso



OLIVIER DE SERRES
DS
LE GRAND LIVRE



Si può considerare una versione ampliata del "mon père" soprattutto per l'apparato iconografico, molto buono (anche se in una fotografia è presente una GSA confusa incredibilmente con la CX), purtroppo però nella sezione tabellare soffre delle stesse carenze.

Si tratta comunque di un volume fuori catalogo e quindi solo di occasionale reperibilità su ebay o su altre piattaforme web di vendita.

Intorno al 2015 e solo in lingua olandese, venne pubblicato dalla specializzata "CITROVISIE", il volume "La véritable histoire de la Citroën CX" di Michael Buurma. Alcuni anni dopo, nel 2018, lo stesso volume venne pubblicato in lingua francese.

La speranza che si trattasse di una sorta di "Grand Livre" della CX come quello mitico della DS pubblicato negli anni novanta, fu però delusa.

Pur contenendo notizie poco note e forte di un'appendice tabellare finalmente completa, gli errori non mancano e sono decisamente grossolani.

Giusto per avere un'idea di cosa si sta parlando, prendendo una

pagina a caso, la 298, se ne trovano ben tre.

In quella pagina si fa sintesi per punti dell'anno di debutto della Serie 2 (am 1986) e ci si imbatte nelle seguenti corbellerie: la chiusura centralizzata sarebbe presente anche sul modello di base 20 RE (non è così), su tutta la gamma la plafoniera interna sarebbe a spegnimento graduale (non è così), tutte le versioni avrebbero un avvisatore di rischio ghiaccio, peccato però che il display della temperatura esterna ad esso collegato si trovi in dotazione solo su alcune versioni verso l'alto di gamma.

E se si beccano tre errori traducendo una pagina a caso, sicuramente nel resto del volume non ne mancheranno altri, garantito.



E-T-A-I

E' di questi giorni notizia di una nuova edizione "riveduta e corretta", ma su questa al momento non ci possiamo pronunciare non avendola ancora esaminata.

Una sintesi molto agile del percorso produttivo della CX di entrambe le serie comprensiva di tabelle con i numeri di telaio, è presente sui numeri 66 (marzo 2001) e 84 (novembre 2002)

dell'ottima rivista di auto storiche "Gazoline" tutt'ora presente nelle edicole francesi.

I due numeri del giornale sono ancora acquistabili sul sito della rivista www.gazoline.net.

Un vero "bignami" della CX anno-modello per anno-modello a buon mercato che mi sento di consigliare senza riserve.

Sull'altra *grand routiere* classica del dopoguerra, ovvero la DS, l'offerta bibliografica è piuttosto estesa.

Da avere sicuramente il "Grand Livre De La DS" (Edizioni EPA) del 1992 Di Olivier De Serres, uno dei due guru francofoni del Double Chevron (l'altro è Fabien Sabatès), splendido e preciso tomo orientato all'anno-modello ricco di fotografie esplicative e accurate descrizioni e con capitoli dedicati a curiosità e vicende poco note come la produzione e le versioni della Dea fuori Francia, le proposte dell'epoca in termini di accessori più o meno kitsch da parte di ditte non-Citroën e altre chicche del genere.

Almeno sulla prima edizione (copertina verde) contiene però un grosso scivolone!

La targhetta "Pallas" collocata sul pannello di custodia posteriore al posto del logo "DS" fece la sua comparsa con la presentazione della serie "D" finale nel settembre del 1972 per l'anno-modello 1973 e non, come viene riportato, l'anno seguente il 1974.

Insomma, non esiste una DS 23 Pallas uscita dalla fabbrica con il logo "DS" sul pannello di custodia.

Non so se nelle edizioni successive questo errore sia stato corretto, può essere.

Invitiamo i lettori possessori di una copia del libro più aggiornata (copertina ocra) a controllare e a



farci sapere.
Grazie.

Della buona qualità dei due volumi de "La DS de mon père" si è già detto, arriviamo così ad un altro libro importante e celebre per essere un classico riferimento in fase di restauro.

Si tratta del "Original Citroën DS" di John Reynolds.

Un libro in lingua inglese molto analitico.

Purtroppo però il percorso evolutivo del modello non viene presentato per capitoli dedicati alle varie annate, ma si dipana lungo il testo in modo quindi non schematico e poco immediato.

Per avere una dettagliata panoramica di tutte le creazioni del Marchio due sono i libri imprescindibili.

Il classico "Toutes les Citroën" di René Bellu la cui prima edizione del 1979 arriva alla Visa.

Un bellissimo documento che

presenta per ogni anno solare di produzione tutte le creazioni del Marchio sintetizzate, in seguito alla descrizione, da uno schema con disegni molto nitidi di tutte le versioni di ogni modello.

Una particolarità questa abbandonata, chissà perché, negli anni dal 1980 al 1994 anno di

emissione dell'ultima edizione nota.

Io ho la prima, quella del 1979, e credo di essermi addormentato sopra più di una volta da ragazzino portandomela a letto.

Gemello del "Grand Livre De La DS" stesso autore e stessa casa editrice il "Citroën" descrive in modo sufficientemente approfondito un po' tutti i modelli della casa, ma solo fino alla CX Serie 2.

Molto vasta e interessante la parte iconografica.

Nella nostra lingua discreto, ma non esente da errori, il libro del 2006 della Domus "Citroën 1919-2006, la storia e i modelli" per la collana di Quattroruote "Passione Auto".

In copertina una Traction Avant come simbolo del passato e l'allora nuovissima e splendida C6 testimonial di un presente che all'epoca sembrava gravido di evoluzioni positive che purtroppo non hanno poi avuto luogo.

A proposito di Traction, chiudiamo questo breve excursus editoriale proprio con l'ottimo "Citroën Traction avant 7-11-15. Storia ed evoluzione dal 1934 al 1957" del "nostro" Ubaldo Nifosi presente al raduno di Monselice del 2019.





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.