Anno XV

SPACXZIO

Numero 28

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2016 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Settepanti, 75/16 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

SPACXZIO

ANNO XV NUMERO 28

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

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

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

Hanno collaborato:
Azzena R.
Bortolussi P.
Lemme M.

Foto:
Artcraftmodel
Azzena R.
Beugin P.
Bortolussi P.
Imcdb
Siti Internet
Volpe S. (copertina)

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

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2016

Identità perduta nella contesa continentale 3
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Il conflitto d'interessi, questo sconosciuto 7
Di Maurizio Baiocchi

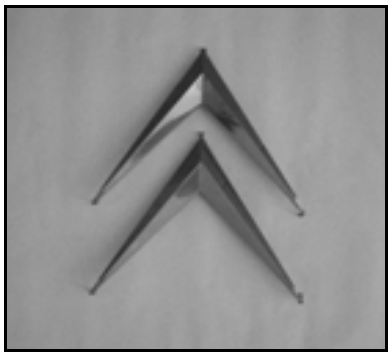
Gli amici delle "Vecchie Carriole" 11
Di Paolo Bortolussi

Il grande sogno 14
Di Michele Lemme Direttore del R.I.A.S.C.

La SM Frua 17
Di Maurizio Baiocchi

Addio mia piccola Naomina 20
Di Roberto Azzena

Accessori 24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

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

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

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

AVVISO IMPORTANTE

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

IDENTITÀ PERDUTA NELLA CONTESA CONTINENTALE

Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Sembra che Citroën nel 2016 sia in una tale crisi di identità da non indurre più nessuna speranza negli appassionati.
Gli sforzi profusi dagli apologeti del marchio "DS" (brand luxury di PSA e non di Citroën) non riescono a celare il fatto che l'attuale gamma, striminzita e incoerente, versi in una condizione di inedita drammaticità.

***

Ma cosa è successo?
Perché il Marchio del "Double Chevron" non esiste più se non come fiacco simulacro di un passato che sembra non aver lasciato nulla nel DNA dei (pochi) modelli attualmente in listino?

***

L'analisi va condotta lungo due filiere.
Una di carattere oggettivo e l'altra di carattere soggettivo.
Vediamo la prima.

***

La standardizzazione.

Abbattere i costi è il primo imperativo che si pone al concorrente che vuole tentare di sconfiggere i propri avversari sul mercato.
Oltre alla compressione degli oneri economici legati alla forza lavoro, **standardizzare** è un altro elemento attraverso il quale il costruttore è costretto a passare se vuol sperare di restare sullo scacchiere della contesa.

***

Dal momento che non è possibile la comprensione corretta del presente se non si ha una conoscenza profonda del passato, vi chiedo di avere la pazienza di leggere quel che segue.

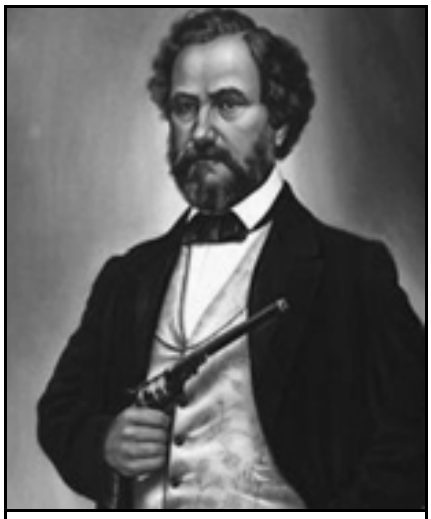
***

La vera innovazione del fordismo.

Quando si parla di "fordismo" va ricordato che la vera novità introdotta dal capitalismo americano non fu tanto la produzione di massa, di per sé già introdotta dagli inglesi, quanto la produzione di massa di macchine complesse.
Questo fu reso possibile dalla standardizzazione a sua volta resa possibile dall'intercambiabilità dei componenti, prassi quest'ultima figlia del miglioramento degli utensili ottenuti con l'introduzione degli acciai speciali e di strumenti di misura come il calibro e il micrometro.
La prima industria ad avere l'esigenza della precisione nella produzione di massa fu, per ovvi motivi di precisione e di riparazione usando pezzi intercambiabili, quella delle armi.

***

Fu **Samuel Colt**, l'inventore della pistola a tamburo, a perfezionare il processo di standardizzazione.
L'azienda di Colt, non solo divenne la più moderna fabbrica



produttrice di armi leggere, ma era pure produttrice delle proprie macchine utensili proprio grazie agli elevati standard di precisione raggiunti.
In seguito, gli alti livelli di precisione raggiunti si trasferirono dalle armi alla produzione delle macchine da cucire ed infine all'automobile dopo aver interessato anche la produzione di utensili e di biciclette.
E' interessante notare che in una delle fabbriche più importanti statunitensi di macchine da cucire, la Brown&Sharpe, lavorava come responsabile Henry Leland, il futuro fondatore della Cadillac.
Come se non bastasse, il fondatore della Brown&Sharpe, Joseph Brown, fu l'inventore sia del nonio del calibro, sia del microme-

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.

tro.

***

Nel concreto, è quindi con Leland, che i principi della produzione standardizzata si trasferiscono dalle armi alle macchine utensili e da cucire, per giungere alla produzione di automobili.
Questo piccolo aneddoto può servire a comprendere che il reale processo storico non è mai frutto della trovata di qualche genio individuale come la scuola di pensiero liberal-idealista ritiene, ma di un ben più complesso divenire in cui le esigenze materiali si combinano con l'intero sapere dell'umanità in un dedalo intricato e mai lineare di interazioni, contraddizioni e casualità.

***

Sia poi chiaro che per quanto riguarda la produzione industriale moderna in genere, è per lo più un luogo comune ritenere che la produzione di beni in grandi quantità e quindi a basso prezzo porti ad una qualità del prodotto inferiore a quella artigianale.
E' chiaro che solo con l'automazione industriale finalizzata alla produzione di massa è possibile ottenere, ad esempio, milioni di cuscinetti perfettamente uguali e scartare quelli che non rispettano le esatte specifiche.

***

Naturalmente il prodotto risultante può poi essere scadente perché per minimizzare i costi si usa una componentistica economica di bassa qualità, ma queste sono le contraddizioni di un sistema che bada al profitto immediato prima che al risultato e non le presunte inefficienze della produzione industriale di per sé.
Valga come esempio la "nostra" XM.

***

In Francia.

Fu proprio André Citroën ad introdurre il fordismo dopo una visita di pellegrinaggio agli stabilimenti americani.
Citroën, che all'epoca era un costruttore di armi pesanti, ebbe l'intuizione di produrre obici da 75 mm. come a Detroit si producevano automobili.
Nel febbraio del 1915 ottenne una commessa da 24 milioni di franchi per produrre un milione di obici, per questo motivo realizzò il grande stabilimento di Javel, una zona di Parigi.
Lo stesso stabilimento da cui è uscita nel 1971 la mia DSuper.
Infatti Citroën vide la produzione di obici come un viatico per svi-

luppare grandi impianti produttivi finalizzati alla costruzione di automobili.

***

Orbene, la prima preoccupazione dei produttori di automobili, prodotti composti da circa 2-0.000 pezzi diversi, è la sincronizzazione delle forniture di materiali e componenti alla linea di assemblaggio.

***

Henry Ford e i suoi uomini risolsero la questione accumulando enormi quantità di scorte per ogni componente con costi enormi relativi al capitale fisso, in parte compensati dalla caduta del prezzo unitario della fornitura visti i volumi acquistati.
Il sistema è accettabile per grandi volumi di produzione.

***

Il Giappone.

A fine anni '30 ideò un perfezionamento alla produzione di massa.
L'innovazione giapponese fu il rovesciamento di questa tecnica di gestione delle scorte dettata dalle esigenze di una produzione più ridotta, visti i limiti del mercato giapponese di quegli anni.
In questo sistema, non è la catena ad essere spinta dalle scorte come nel sistema americano, ma è la catena che "tira" i componenti cioè decide il numero di scorte che devono essere prodotte.
Si tratta del sistema *just in time*.
La sincronizzazione viene orientata dalla velocità della catena che regola il flusso delle forniture riducendo drasticamente le scorte.

***

Questa intuizione ha avuto bisogno di circa 15 anni per essere messa a punto (1945-1960) e ne passeranno altri 25 prima che in Europa e negli USA si arrivi ad adottarla superando la tradizione ideologica di considerare i giapponesi dei "copioni".
Quindi arriviamo alla metà degli anni '80.

***

Anni '80-2000: fusioni e caduta della fedeltà al Marchio.

Gli anni '80 hanno visto l'industria giapponese andare all'assalto del mercato atlantico.
Nei decenni a seguire Cina, India e Corea hanno iniziato la loro sfida al vecchio mondo anche nella produzione automobilistica, basti pensare a Marchi come Tata, Great Wall o SsangYong giusto per citare qualche Marchio di più recente notorietà.
Andando alle dinamiche dei nostri giorni, anche gli scontri economici relativi all'automobile hanno preso dimensioni continentali.

***

Nel 1998 General Motors, pur mantenendo il primo posto tra i costruttori mondiali, riduceva la sua quota di produzione dal 29 al 18%.
Per far fronte alla contesa, con una serie di accordi con il Giappone e acquistando il 20% di

Fiat, cercava affannosamente di ridurre le distanza con gli inseguitori.
Gli anni convulsi che sono seguiti hanno visto un frenetico **carosello di accordi stretti ed altri sciolti per stringerne altri ancora**.
Nel 2013 è Toyota il primo produttore mondiale il cui primato è sotto al fuoco degli altri produttori mondiali: General Motors e VW guadagnano terreno, naturalmente il recente "incidente ecologico" di quest'ultima viene strumentalizzato dagli altri produttori per rallentarne lo sviluppo.

***

Sul piano del prodotto proposto, si punta molto sulla diversificazione secondo i redditi e lo stile di vita, occorre intuire in anticipo esigenze oggettive in formazione che determinano gusti estetici e tipologie di veicoli.

***

La congestione delle città, la vita in periferia, il turismo di massa, il week-end (o le loro contrazioni, in fase di crisi) creano esigenze ed ideologie.
Basti pensare alla diffusione delle piccole Mercedes Classe A o alle Smart, o ai SUV e ancora alle Station Wagon negli anni '80 e poi ai monovolume nei '90 e oltre.

***

Lo stesso invecchiamento della popolazione occidentale determina una maggiore domanda di sicurezza che ha indotto la diffusione di mille dispositivi come l'airbag, l'ABS, le barre antiintrusione eccetera.
Mentre negli anni '80, anni in cui i baby-boomers nati nei '60 accedevano alla patente, ecco arrivare sul mercato le piccole bombette come la Uno Turbo, la 205 GTI, la **Visa Chrono** e tante altre rivolte appunto ai gusti dei giovani che in quegli anni erano in grande numero.
E fa niente se poi le loro vite sarebbero finite a spiaccicarsi da qualche parte.
E' il mercato, dolcezza.

***

In ogni caso, aumenta di continuo la sofisticazione delle auto e di pari passo aumenta la possibilità che abbiano difetti.
Questo induce una caduta nella cosiddetta "fedeltà di Marca".

***

Se un tempo era quasi una prassi, il cliente soddisfatto si rivolgeva ancora alla stessa Marca, oggi viene meno perché crescono le delusioni indotte da una maggiore quantità di malfunzionamenti.
Questo non risparmia neppure il settore di lusso (o premium): nel 2000 solo il 44% dei proprietari di una Mercedes si è dichiarato intenzionato a comprare un'altra Mercedes, il 32% BMW e a calare per gli altri Marchi.

***

Oggi la strategia è su due tendenze contraddittorie: alla standardizzazione per ridurre i costi di quello che non si vede (telaistica, gruppo motore, cambio, differenziale), si contrappone la differenziazione di quello che si vede, ovvero carrozzeria e interni per aumentare le quote di mercato, ovvero allargare la rosa di potenziali acquirenti.

***

La standardizzazione richiede accordi e fusioni (basti pensare alla recente Fiat-Chrysler o alla fusione Peugeot-Citroën avvenuta già negli anni '70), mentre la differenziazione impone l'introduzione continua di nuovi modelli.
La vita media di un modello è scesa dai 12 anni degli anni del dopoguerra a 6 anni.
Un costruttore per tenere le posizioni deve introdurre un modello ogni 2 anni diversificandone il più possibile le versioni.
Quindi si assiste al paradosso che i costruttori di automobili devono diventare **produttori di massa di prodotti di nicchia**.
Questo porta a fortissimi costi nel settore ricerca e sviluppo.

***

Le innovazioni produttive orientate alla standardizzazione che per sommi capi abbiamo visto e altre su cui abbiamo sorvolato come ad esempio il *controllo qualità,* hanno ridotto il numero minimo di auto che devono essere prodotte affinché l'azienda sia in profitto, ma la differenziazione ha agito nella direzione opposta e le spese di R&S e per il marketing devono essere distribuite su tutta la produzione.

***

Si tratta di una concorrenza esasperata che spinge alla sovra capacità produttiva con conseguenze alla lunga tragiche.
L'efficienza produttiva non basta, bisogna essere presenti nel maggior numero possibile di mercati al fine di distribuire rischi e costi.

***

Ciò spinge al gigantismo, condizione necessaria per affrontare una guerra mondiale tra costruttori di automobili che si fa sempre più aspra e senza esclusione di colpi.

***

Sarà a questo punto chiaro il quadro operativo *oggettivo*.
Un quadro che non sembra lasciare molto spazio alla creatività in campo automobilistico.
Ma fare del puro oggettivismo significa approdare dolcemente verso l'arrendevolezza e diventare quindi apologeti dello *status quo*.

***

Problema soggettivo e nemesi storica.

Tutto vero quindi.
Saab non esiste più, Fiat è diventata FCA, Lancia ha i giorni contati.
Citroën forse anche.
Però Peugeot continua ad avere in listino una rosa di modelli di tutto rispetto.

***

Ai lettori più attenti non sarà sfuggito il passo in cui esprimo un concetto apparentemente paradossale: in un contesto di mercato come quello attuale diversificare il prodotto entro certi limiti è possibile, ma significa diventare *produttori di massa di prodotti di nicchia* e che questo implica costi inizialmente improduttivi in ricerca, sviluppo e marketing definiti come **giganteschi**.

***

E' lecito pensare che PSA sia oggi davanti ad un bivio strategico: fare entrare Citroën a pieno titolo nella rosa dei prodotti *di nicchia* ed investire anche per essa parte dei *costi giganteschi* della diversificazione oppure sacrificarla per sostenerli, **anche quelli diretti al neo Marchio "DS".**

***

Quale strada prenderà lo vedremo nei prossimi anni, ma certo non potrà restare a metà del guado, ovvero nella situazione attuale.

***

Nel caso di malaugurata scomparsa del Double Chevron, se già era ben manifesta l'ironia della Storia nel frangente "moriremo Leoni" (vedi la terza parte del lungo editoriale pubblicato sul numero 15 – n.d.r.), ovvero la fine di Citroën per mano del suo storico concorrente, **sarà addirittura farsesca nel sacrificio di Citroën sull'altare di un... "Marchio" che si chiama "DS".**

***

IL CONFLITTO D'INTERESSI, QUESTO SCONOSCIUTO

Di Maurizio Baiocchi

Il sito "Treccani.it" definisce come **conflitto di interessi**: "*Fattispecie configurabile in tutti i casi in cui un soggetto investito della capacità di svolgere una attività amministrativa funzionalizzata sia anche portatore di un interesse privato correlato con quella attività.*
Per quanto concerne l'aspetto soggettivo, il conflitto di interessi riguarda tutti coloro i quali esercitano funzioni pubbliche, in quanto tenuti a perseguire e/o curare interessi pubblici senza condizionarli.
Tali principi risultano sanciti anche nella Costituzione, anzitutto nell'art. 51, disposizione che troverebbe ulteriore specificazione, in relazione alle singole principali funzioni pubbliche, negli articoli. 67, 97-98 e 101.
Per quanto concerne, invece, i coinvolgimenti, la definizione di interessi pubblici è meno agevole, potendosi considerare come interessi del popolo, eventualmente in una prospettiva comprensiva anche delle generazioni future, come individuati dai soggetti che l'ordinamento giuridico abilita a fare.

***

Relativamente agli interessi privati, invece, le maggiori questioni si sono poste in relazione alla loro delimitazione.
Sebbene anche interessi diversi possano interferire con la corretta (e quindi disinteressata) gestione della cosa pubblica, plurime ragioni suggeriscono di limitarsi a considerare quelli di natura economica.
In primo luogo ciò è dovuto al fatto che, essendo il denaro la risorsa politica primaria, esso finisce per risultare la principale causa di distorsione del giudizio di chi ricopre cariche politiche.

In secondo luogo, questi interessi sono più facilmente identificabili e comprovabili.
Infine, può constatarsi come pure interessi di diversa natura abbiano comunque anche risvolti economici e possano essere da questo punto di vista più facilmente identificati.
Dalla definizione sopra tracciata emerge come ulteriore elemento qualificante del conflitto di interessi ***la potenzialità****: non si richiede, infatti, che sia stata posta in essere una specifica condotta volta a favorire un interesse privato del titolare di una carica pubblica, essendo, invece, sufficiente che il medesimo si trovi in una situazione da cui può trarre vantaggio, la cui possibilità può minare la fiducia pubblica nelle istituzioni, rendendo sospetto ogni comportamento.*
Per questo, anche la semplice apparenza di conflitto di interessi viene considerata rilevante a integrare la fattispecie.
Infine, perché si realizzi una situazione di conflitto di interessi non è considerato necessario che si produca un danno per l'interesse pubblico, eventualmente molto difficile da provare."

***

In Italia, la questione del conflitto di interessi, pur se vi è sempre stata, è esplosa negli anni novanta quando un certo imprenditore lombardo a capo di un vasto impero economico in diversi settori (edilizia, finanza, editoria, televisione, ecc.) è divenuto Presidente del Consiglio.
Nella storia recente il conflitto tra interessi pubblici primari da tutelare ed interessi privati da salvaguardare si ripresenta, anche in capo a soggetti diversi, con una certa frequenza anche a seguito di situazioni particolari o di leggi potenzialmente "ad personam", e non è stato però mai sostanzialmente regolamentato da norme specifiche.
Pertanto, vi sono e potranno sempre esserci situazioni dubbie o nuovi conflitti anche solo potenziali in campo politico, economico e sociale.

***

Da questo quadro generale ed i poco edificanti esempi della vita pubblica e della politica, discendono alcune riflessioni applicate, in piccolo, al "bel mondo" delle auto storiche e dei Club, Associazioni ed operatori che ve ne fanno parte.
Le righe che seguono servono solo a dare agli eventuali lettori interessati all'argomento alcuni elementi di valutazione e di consapevolezza delle possibili situazioni di questo tipo, effettive o anche solo potenziali.

***

Premesso che riparatori, ricambi-

sti, venditori di auto, ed altri operatori professionali svolgono una funzione importante ed utile per il funzionamento e sviluppo del settore, ad essi i proprietari ed appassionati di auto storiche possono rivolgersi liberamente per le varie necessità, e quando operano in modo serio e corretto meritano piena stima e rispetto.
Però anche in questo ambito si possono creare evidenti situazioni di conflitti di interessi, ad esempio quando questi soggetti presiedessero o comunque gestissero o dirigessero un Club o un'Associazione di auto storiche.
Non parliamo di pseudo-Club (solo di nome) che in realtà sono solo uno strumento operativo con finalità commerciali di ricambisti/riparatori (e ve ne sono noti esempi sia in ambito Citroënistico sia di altre Marche), ma di Club e Associazioni regolarmente costituiti che riuniscono i proprietari ed appassionati di una Marca o di un modello o aventi un ambito territoriale, e che da Statuto *non hanno scopo di lucro*.
L'osservazione della realtà durante decenni di frequentazione dell'ambiente, sembrerebbe evidenziare alcune situazioni in cui potrebbe palesarsi il conflitto di interessi tra un Club senza scopo di lucro, teoricamente composto da appassionati con uguale status associativo, e chi lo presiede o gestisce.
Quest'ultimo, se svolgesse un'attività economica nel settore delle auto storiche, in essa lo scopo di lucro personale evidentemente non potrebbe non averlo.
Proprio per evitare ogni possibile situazione di conflitto d'interessi alcuni Club più lungimiranti (ma sono una minoranza), nazionali ed esteri, nei propri Statuti prevedono clausole con cui escludono di principio che operatori del settore possano far parte degli organi direttivi o avere cariche sociali.

***

Come evidenziato nella definizione della Treccani sopra riportata, per cadere nel conflitto di interessi non occorre necessariamente che vi siano situazioni palesi in cui il vantaggio del privato abbia creato un danno effettivo all'interesse pubblico (in questo caso l'interesse dell'Associazione che egli rappresenta o dei suoi Soci), ma la situazione di conflitto può anche essere *solo potenziale,* per cui comportamenti o decisioni potrebbero anche solo creare *il dubbio* che qualcuno ne ricavasse un beneficio personale.
Ciò a prescindere dalle capacità, competenze ed esperienze necessarie per gestire un Club od una qualsiasi Associazione, che alle volte mancano in modo evidente o sono piuttosto carenti.
Pertanto, chi, operatore del settore, ha incarichi direttivi di un Club dovrebbe essere davvero "senza macchia e senza paura" ed avere un comportamento integerrimo, affinché la gestione sua e dei propri spalleggiatori sia sempre sopra ogni dubbio.

***

Ma è davvero così?
Alcuni aspetti e riscontri pratici fanno pensare il contrario.
Ad esempio, è noto che in un certo Registro Storico di Marca vi sono almeno 3 o 4 Club (se non di più) presieduti o gestiti da operatori professionali o da persone aventi interessi nel settore delle auto storiche.
Avendo tale Registro un'attività finora molto ridotta (anche perché la Marca che dovrebbe appoggiarlo pare concentrare la sua benevola attenzione verso altri *"centri"* di interesse, e di possibili conflitti), gli effetti "collaterali" sono minimi.
Ma, in una possibile prospettiva, nel presentarsi un domani ad altri Enti o Istituzioni (ASI, ACI Storico, Regioni, ecc.) questa connotazione di base forse non aiuta.
Inoltre, se dovesse mai essere nominata una "Commissione Tecnica" per l'esame delle vetture ai fini del riconoscimento della loro storicità/originalità si può creare la situazione in cui chi deve controllare e giudicare le vetture sia poi, in altra veste, anche chi le ripara o ne fornisce i ricambi.
Chi controlla il controllore?
Ovvero, un conflitto d'interessi bello e buono.
Qualche dubbio potrebbe venire nel vedere che tale Registro continua a preferire la partecipazione ad alcune Fiere (chissà che ritorno concreto hanno portato...) piuttosto che ad altre, indiscutibilmente di gran lunga più importanti.
Forse perché più comode o anche più vicine alle abituali "zone operative" di alcuni?
I dubbi sui fini con cui certi partecipano a queste Fiere potrebbero aumentare qualora si assistesse a situazioni in cui un Responsabile di Club, a chi avesse chiesto informazioni, avesse dato il biglietto da visita della sua attività e non quello del Registro o del proprio Club.

***

Ed all'interno dei singoli Club?
E' evidente che un Club di Marca o di modello, se presieduto o gestito da un operatore del settore, può dare all'esterno l'impressione che esso sia *emanazione* di un ricambista/riparatore, e già questo può essere sufficiente per creare una cattiva immagine.

E se il soggetto che dirige/gestisce dovesse ottenere *qualche eurino* in più di ricavi per la propria attività di ricambi/riparazioni/vendita per effetto del suo incarico in un Club, quegli *eurini marginali* non sarebbero un frutto macchiato dal "peccato originale" del conflitto d'interessi?
Tale conflitto potrebbe comunque ancora rimanere latente o non manifestato se il soggetto (o chi per lui) fosse davvero "virtuoso" ed in grado di separare nettamente gli interessi dell'Associazione e dei Soci dai propri.

Ma quando vi fossero casi in cui venissero portate avanti politiche che vanno in senso contrario, ad esempio facendo venir meno accordi storici e consolidate operatività che permettevano ai Soci di avere benefici concreti e soddisfare i propri fabbisogni, il conflitto d'interessi diventerebbe evidente e grande... come un'officina.

***

Di fronte a queste o ad altre situazioni, come si comporta il Socio di un Club?
Dato che vi sono varie tipologie di Soci (come individuate in un precedente articolo), con differenti approcci all'attività sociale, vi possono essere valutazioni o reazioni diverse, ad estremi opposti.
Da un lato, il Socio "medio" che per lo più si disinteressa della gestione del Club o partecipa saltuariamente all'attività, e per il quale, se si diverte e sta bene in compagnia, vale il "*chissenefrega*" anche se qualcuno avesse dei ritorni personali.
Dall'altro, l'appassionato "duro e puro" che ne fa anche una questione di principio e non riesce ad accettare conflitti d'interessi in un'Associazione senza scopo di lucro che dovrebbe essere il "tempio sacro" della propria passione per un modello o una Marca e, ragionando con la propria testa, fa le sue valutazioni e ne trae le dovute conseguenze.
Per questa oramai ridotta schiera di appassionati dovrebbe valere il Verbo di "*... fuori i mercanti dal tempio*", come è scritto nei Vangeli: *"Ed entrato nel tempio, si mise a scacciare quelli che vendevano e comperavano nel tempio; rovesciò i tavoli dei cambiavalute e le sedie dei venditori di colombe e non permetteva che si portassero cose attraverso il tempio"* (Marco 11, 15-17).

***

Ogni riferimento a fatti o persone è puramente casuale (o forse non lo è?).
Se qualcuno dovesse riconoscere situazioni reali, allora forse vale la celebre frase attribuita a Giulio Andreotti: "*a pensare male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca*"!

***

Riprendendo ancora una volta l'arguto Renzo Arbore: *"meditate, gente, meditate...".*
***

GLI AMICI DELLE "VECCHIE CARRIOLE"

Di Paolo Bortolussi

Contrariamente agli altri argomenti trattati nei precedenti miei scritti, mi preme, in questo numero del nostro periodico, soffermarmi su uno degli aspetti più ludici ed irrazionali che caratterizzano il mio essere Citroënista: l'amicizia con i miei compagni di ventura/sventura automobilistica.

Apparentemente la cosa potrebbe risolversi in poche righe, data l'evidenza della passione che ci accomuna.

Tuttavia le dinamiche di queste conoscenze, talvolta conducono a legami che spesso vanno oltre al semplice "incontriamoci al Raduno".

Proprio come in ogni ambito di aggregazione umana, anche alcune amicizie che nascono sotto l'egida dei due Chevrons, poggiano su fattori molto più profondi di quanto si potrebbe facilmente immaginare; i meccanismi di base, tuttavia, sono essenzialmente quelli delle amicizie legate ad altri contesti.

L'essere umano è incline a cercare di relazionarsi con chi, caratterialmente ed emotivamente, gli è affine.

Anche in ambito Citroënistico vale questa considerazione, tanto più che gli aspetti comuni, spesso, si riscontrano in campi che esulano dalla mera preferenza automobilistica.

La diffusa inclinazione ad apprezzare tecnologia e scienza, ma al contempo il fascino esercitato dalla cultura umana nelle sue molteplici rappresentazioni, porta sovente il Citroënista "tipo" (che mi ritrovo a frequentare) ad intraprendere una ricerca interiore, spesso caratterizzata da astrazioni e qualche sano volo pindarico.

***

Ebbene sì, ho scoperto che molti di quei malati di "Citroënite" che oramai considero amici, condividono con me queste caratteristiche; ed è proprio da qui, da una sensibilità che sin da tenera età spinge a viaggiare molto con l'immaginazione, che si alimenta il volano della fantasia, perno della nostra devozione per le automobili Citroën.

Le Citroën d'epoca: manufatti tanto vicini ad essere perfetti, per avanguardia tecnologica e stilistica ed al contempo enormemente fragili ed imperfette creazioni meccaniche.

Questo dualismo, da sempre, anima ed accende la passione ed il desiderio di possedere, curare ed infine guidare queste, che spesso divengono vere e proprie opere di design su quattro ruote.

***

Fondamentalmente il messaggio pubblicitario molto in voga ai nostri giorni "una tedesca è sempre una tedesca", partorito dalle menti creative del marketing per sottolineare l'affidabilità teutonica, è diametralmente opposto alla nostra filosofia; un'auto deve dare emozioni, sensazioni forti, uno spirito fuori dagli schemi e tutto questo può essere barattato con noie meccaniche o idrauliche non proprio sporadiche e qualche ritorno alla maison con il carro attrezzi.

Un pensiero assurdo, affermerebbe un qualsiasi altro automobilista assennato.
Ebbene, la cosa più assurda è che se diversi individui di questa specie riescono a conglomerarsi, ogni aspetto di questa filosofia tende ad elevarsi all'ennesima potenza, raggiungendo picchi di insanità davvero ragguardevoli.
Sovente, poi, l'aspetto appena descritto si sposa quasi sempre con i tipici atteggiamenti compulsivi del collezionista, che portano a situazioni grottesche, tipo box intasati e persone che vanno a caccia di improbabili bestiole dotate di Chevrons in bella vista, pronunciando di continuo la tipica frase del malato di Citroënite: "no, davvero, questa doveva proprio essere salvata, ma ora mi fermo qui!".

***

Da questi aspetti nascono quelle che io definisco "le scorribande della speranza", viaggi di due o più individui verso destinazioni spesso molto remote, quasi sempre solo per prendere atto che in giro per il mondo ci sono davvero tantissimi relitti irrecuperabili.

Tutto ciò, in ogni caso, permette di condividere molto altro durante questi stravaganti percorsi; esperienze, sogni, aspetti comuni della propria sensibilità e, nel corso degli anni, ha permesso la conoscenza "on the road" di veri amici.
Certo, spesso le delusioni automobilistiche, incontrate una volta a destinazione, sono state frequenti, ma a conti fatti non ci siamo mai pentiti di aver trascorso quel tempo insieme.
Questo tipo di attività "ricreativa", anche se molto meno frequentemente, a causa della crisi economica e di box decisamente occupati, ogni tanto viene riproposta dal team locale di amici Citroënisti.
Ci siamo organizzati grazie alle moderne tecnologie "social", creando un gruppo con la finalità di segnalare veicoli in vendita particolarmente interessanti, avvistamenti vari (corredati da materiale fotografico) e soprattutto ritrovi.
Si va dalla "scorribanda" appunto, alle uscite tra amici, all'organizzazione per la partecipazione ai Raduni.

***

Ho conosciuto davvero questi amici, cercando la loro o la mia auto dei sogni, smontando insieme pezzi di relitti utili alla causa e sparsi tra i vari rottamai o smontando e rimontando le mie auto per i vari restauri affrontati.
Abbiamo parlato di noi, delle nostre aspirazioni, ma anche di momenti personali o lavorativi difficili o di qualsiasi altro argomento ci stesse a cuore.
Quello che ci univa in quei momenti andava oltre la passione per la Citroën, ma quest'ultima era parte di un mondo più ampio ed articolato che ci è da sempre appartenuto; tutto questo mi ha sempre dato tanto.
E' stata spesso un piccolo spiraglio di luce in giornate grigie.
Ricordo e racconto con piacere, a testimonianza di quanto detto, l'ultimo viaggio fatto insieme ai miei amici, facenti parte della piccola cerchia da noi definita "Delle vecchie carriole".
Si trattava di andare a visionare relativamente vicino a casa (ad una cinquantina di chilometri) una BX prima serie "poco sfruttata e completa", almeno questo recitava l'annuncio.

***

SPAC XZIO

Partiti con zero aspettative e prendendoci un'intera giornata per noi e per la nostra passione, abbiamo infilato al volo nel programma anche un paio di visitine a rottamai della zona alla ricerca di preziosi ricambi; visto che l'appuntamento per visionare la BX era fissato per il primo pomeriggio, ci siamo concessi anche una digressione a scopo degustazione culinaria, nella vicina San Daniele.
La mattina è corsa via veloce fra risate, battute ironiche sui reciproci (e sempre più ingombranti) parchi auto e qualche affare fatto; dopo il lauto pranzo, consumato tra piacevoli chiacchiere e sorrisi, ci siamo avviati per l'incontro, da lì poco distante.
Già dal nostro arrivo, ci siamo immediatamente accorti che questa era una visita differente dalle altre; la BX era uno splendido conservato e le sue condizioni, nonché il chilometraggio, assolutamente invitanti.

***

Nonostante nessuno di noi avesse dichiarato in partenza un vero interesse per questa Citroën, gli sguardi complici che ci siamo lanciati reciprocamente sono stati un chiaro segnale di ciò che stava per avvenire.
I venditori, persone oneste, che si sono trovati "in mano" questa patata bollente, hanno da subito capito la nostra passione e hanno lasciato fare; l'abbiamo analizzata, controllata ed infine apprezzata sotto tutti i punti di vista.
Anche se non lo sapevamo consciamente, la decisione di intavolare una trattativa era già stata presa.
Ecco che, senza nemmeno rendercene conto, ci siamo trovati in ufficio a parlare di denaro; ben presto, complice anche il desiderio di liberarsi di questo "oggetto misterioso" da parte dei venditori, abbiamo spuntato la metà del prezzo iniziale, già di suo abbastanza favorevole.

***

Il buon senso, che poche volte ci ha accompagnato in questo genere di avventura, tuttavia, ha fatto si che ci accordassimo sul fatto di pensarci su un giorno prima di dare una risposta.
Il viaggio di ritorno, tra una considerazione e l'altra, ci ha portato alla decisione di acquistarla tutti insieme; sarà l'auto del nostro piccolissimo sodalizio, costituito da quattro persone soltanto, ci siamo detti.
Cosi, ogni spesa relativa a quest'auto è stata e sarà divisa per quattro; e la BX sarà a disposizione di tutti, proprio come un segno concreto, tangibile, della nostra amicizia, una sorta di mascotte viaggiante su quattro ruote.
Dopo circa una settimana, la BX arrivava nel nostro capannone.
Se non è Citroamicizia questa!
Buona CX e buone Citroën a tutti!
***

IL GRANDE SOGNO

Di Michele Lemme Direttore del R.I.A.S.C.

Lunedì 11 gennaio 2016.
E' un lunedì come tanti, le feste Natalizie sono finite da poco ed è ricominciata la frenetica vita quotidiana fatta di situazioni al limite del paradossale e del grottesco.
Incamminandomi dall'ufficio verso casa, rifletto su quanto sia spesso assurda la nostra esistenza, e mi riconcilio un po' con me stesso e tutto ciò che mi circonda pensando al nostro caro e amato "vecchiume", che nei momenti difficili è sempre lì, pronto ad aspettarci in silenzio e con un piccolo e semplice giro di chiave ad aprirci nuovi orizzonti.
Con tale consapevolezza mi infilo in doccia, e quando esco sento il cellulare che squilla, un caro amico appassionato dei nostri che avrà voglia di fare due chiacchiere penso…

"Ciao Mik, hai impegni per questa sera?".
"No niente di particolare - rispondo io, - tra un po' ceno e poi un po' di lettura o musica, perché?", gli domando.
"Dai ti passo a prendere tra dieci minuti, mi hanno segnalato una macchina pazzesca in zona Alessandria…".
"Mannò, - rispondo io - basta così: mi sono portato a casa proprio in questi giorni 2 splendide CX, non desidero davvero altro… e poi come faccio sono appena uscito dalla doccia nudo, ho solo addosso l'accappatoio …".
"Vieni così va bene lo stesso, è una macchina che non vorresti davvero perderti…".
Mmh quando Pietro parla così serio ed eccitato è meglio che lo segua, andiamo a vedere di che si tratta.

In cinque minuti sono già asciugato, infilo velocissimo un paio di jeans e maglione a casaccio, e sono già in strada ad aspettare il caro vecchio amico.
Ovviamente Pietro è già lì sotto, farfuglia di una vettura incredibile, pazzesca… manco riesco a capirlo sino in fondo, tanto è eccitato.

***

Si va naturalmente con la mia neo arrivata CX TRD Serie 2 1989 bianca, gioiellino di macchina che, purtroppo, causa leggi assurde e limitazioni senza senso vigenti a Milano e dintorni, durante tutto l'inverno mi tocca usare solo di sera dopo le 19.30 e nei week end.
Ma in quegli scampoli di tempo per stare insieme, che goduria in autostrada quando si accelera a fondo e la belva si abbassa come una pantera e fila via in corsia di sorpasso!
Da brivido!
In men che non si dica siamo all'uscita di Tortona, ove imbocchiamo la provinciale che ci do-

vrebbe portare in questo paesello sperduto delle colline Piemontesi, appena fuori Lombardia.
La CX procede a suo agio velocemente, è lunedì sera e c'è in giro poco, malgrado sia una bellissima serata; aria fresca ma non freddissima, ed un bel cielo stellato a far da cornice.

***

Arriviamo verso le 21.30 a destinazione, una bella villetta un po' sperduta nel buio e viene ad aprire il cancello il padrone di casa, Stefano, una ragazzo sui 30-/35 anni, molto simpatico e anche lui appassionato di storiche.
Ci mostra le sue 3 auto: una bellissima Lancia Aurelia da ripristinare (ci sta già lavorando); una Fiat 124 coupè quasi ultimata, e infine la macchina che ha deciso si vendere per terminare il restauro della Lancia.
"Sapete, a me le vecchie Citroën non è che piacciano molto: questa l'ho tenuta perché sempre appartenuta al mio caro zio, ma da quando lui è mancato 8 anni fa non l'ho mai più toccata, e sinceramente reputo che sia ora di farla tornare in strada magari nelle mani di qualcuno che la apprezzerebbe di più.
Sapete, lo zio la usava pochissimo, ha solamente 14.779 chilometri certificati, è sempre stata tenuta in box, mio zio la adorava".

***

E' una DS19 del 1963, semiautomatica, targa originale TO, libretto originale, LHS, in condizioni di conservazione assolutamente incredibili!
Gli interni sono spettacolari, addirittura le gomme in ottime condizioni, carrozzeria, baule, portiere, ineccepibili.
Incredibile!
Non avevo davvero mai trovato una DS conservata in queste condizioni, i chilometri sono davvero quelli menzionati, neanche 15.000!
La guardiamo sia io che Pietro con una cura ed un rispetto mai provato prima, forse anche con un po' di soggezione.
E' nella livrea gris anthracite, interni in tessuto in condizioni magnifiche color ocra/bruno.
Tutto dà l'idea di qualcosa che il tempo non ha intaccato minimamente.
Faccio i miei complimenti a Stefano, di DS e CX conservate ne ho viste e anche belle negli ultimi venti anni; ma una monofaro Italiana ad olio rosso, dei primi anni '60, conservata in queste condizioni spettacolari, beh, ne ho viste davvero poche!

***

Pietro mi dà campo libero: a lui le monofaro non piacciono molto, preferisce di gran lunga le post '68; io sono letteralmente rapito dalla bellezza di quella macchina.
La richiesta è di 25.000 euro tondi tondi; purtroppo anche svenandomi non ci arriverei mai, e non mi sento di fare il passo più lungo della gamba.
Certo potrei vendere qualcuna delle mie DS o una delle CX, ma non me la sento, sono troppo affezionato alle mie auto, sono oramai parte di me.
E poi ci vorrebbe tempo; e poi non sappiamo se il motore gira, e poi non sappiamo l'idraulica come è messa, e poi meccanica, cambio, frizione, in fondo la macchina è ferma da 5/6 anni, e poi è ad olio rosso, chi può dire cosa le necessita?
E poi, e poi, e poi…
Quanta sofferenza, quanta passione in quel momento indimenticabile!
Il giusto compromesso tra cuore e raziocinio mi fa arrivare ad un'offerta limite di 20.000 euro, non un centesimo di più.

***

Faccio presente a Stefano che la macchina è davvero stupenda e merita senz'altro quanto lui richiede; però io devo fare i conti con le mie possibilità, e quindi, da persona seria che fa solo ciò che gli è possibile - perché così mi hanno insegnato - ribadisco che per me quello è il mio massimo possibile.
Anzi forse un filo oltre, come diceva una volta un pilota immenso, che ha vinto poco ma che ha segnato una generazione intera "…sapete, sono andato ad ogni staccata sempre un filo oltre il limite…".
Forse per simpatia, forse per passione, vai a sapere, Stefano mi dice "Dai Mik, facciamo così: lasciamo passare 7/10 giorni, se non si fa vivo nessuno vieni e prendi la macchina con la tua offerta; se dovesse arrivare qualcuno e l'offerta fosse superiore solo per poche migliaia di euro la macchina è comunque tua; se però venisse qualcuno in questi giorni e mi dovesse offrire esattamente quanto chiedo, ti chiamerei solo per dirti che la macchina è venduta, senza dirti altro".
Ci stringiamo la mano e ci salutiamo; grande uomo Stefano.

***

Nel viaggio di ritorno con Pietro si fantastica che questo è il sogno di ogni collezionista: trovare una vecchia DS o CX o SM che sia, in queste condizioni è davvero un'utopia, nell'emozione del momento si va anche oltre: forse è il sogno di ogni uomo!
Le notti comincio a dormire poco, i giorni passano veloci, sono piuttosto sicuro che la DS19 del 1963 arriverà a casa, ci siamo piaciuti troppo in quell'incontro, la vedo già "elevarsi" in mezzo ai miei rottami vari…

***

Penso già ai lavori di ripristino; comunque è una bella incognita.
E' venerdì, chiamo Stefano, sono passati 6 giorni, per sapere più che altro se potevamo programmare per la settimana successiva il recupero della DEA secondo le sue disponibilità.
Mi dice che non si è fatto vivo nessuno, e che a questo punto ci sentiamo lunedì o martedì per accordo definitivo su ritiro della DS.
Sì, è fatta!
Sono felice, chiamo Manuela, lo dico ai miei cagnetti, ho una DS italiana super conservata del 1963 ad olio rosso con 15.000 chilometri!
Non ci credo ancora!

***

E' lunedì mattina prestissimo, devo andare a Genova, partenza all'alba da Milano con la CX TRD, ho una pratica da sbrigare in mattinata.
Appena uscito da Milano la mia CX mi abbandona: si accende la spia della batteria, temperatura acqua a 120°, motore in ebollizione, STOP!
Ma cribbio, come è possibile?
Torno mestamente indietro, intanto sento via telefono il caro amico Carlo, che al volo mi diagnostica: "termostato e/o pompa acqua, rientra piano che forse ce la fai senza carro attrezzi, le TRD hanno un motore fantastico e robustissimo".
Così faccio, doucement!
Riesco a tornare ad Assago, perché una vera Citroën ha un'anima, e mi riporta a casa sulle sue gomme (anche se ad andatura da lumaca): salto velocissimo sulla mia XM TCT'97 e mi fiondo a Genova con uno stile pari a quello del caro Gilles dei bei tempi!
Riesco a fare tutto, meraviglioso; risalgo sulla XM e per le 12 circa rientro in tutta tranquillità a Milano.

***

Circa a metà strada suona il cellulare, è Stefano, proprietario della DS19, dobbiamo metterci d'accordo per il ritiro della macchina: "Ciao Michele, sono Stefano… senti purtroppo ti devo dare una brutta notizia: domenica sono venuti due signori dal Veneto, mi hanno dato esattamente quanto chiedevo…
Non potevo fare altrimenti Michele, la DS è venduta.
Mi spiace Mik, davvero".
Ho avuto la percezione nella sua voce di dispiacere vero per me, l'ho davvero sentito.

***

La verità?
Tutta la verità?
Ho fatto molta fatica a metabolizzare questa delusione.
Davvero tanta.
Questa macchina mi era entrata nel cuore per mille motivi, alcuni dei quali irrazionali.
L'ho amata senza conoscerla, senza guidarla, senza rimanerci a piedi, incredibile!
Mi sono ripetuto non so quante volte che sarebbe stato un bagno di sangue successivamente, che il prezzo era fuori portata, che ho giù una monofaro del 1966 francese un po' zoppa ma bella lo stesso, che ho due splendide CX, che ho una bella 600, che ho due cani stupendi, che ho gli occhi azzurri e sono bello, e via così di questo passo.
Già.

***

E' trascorso un mese.
Ho saputo casualmente che la DS19 è nelle mani di un vero appassionato, uno di noi.
Gran bella cosa.
Tra un po' ci sarà MilanoAutoclassica che ci vedrà impegnati con il R.I.A.S.C., ci saranno i raduni DS e CX e 2CV a cui parteciperò sicuramente, ci sarà l'I.C.C.C.R. in Olanda.
Tra un po' ricomincerò ad andare sott'acqua, finalmente dopo un lungo stop di 4 mesi.
Non ci penso più a lei, alla DS 19; guardo oltre, con fiducia.
Perché ho scoperto che i sogni si possono ancora realizzare e che al mondo esistono ancora brave persone; non tantissime forse, ma ci sono sicuramente.
Un giorno forse mi capiterà di vedere la DS19 del '63 a qualche Raduno.
Chiuderò gli occhi e mi girerò dall'altra parte, cercando lo sguardo di un'altra auto.
***

LA SM FRUA

Di Maurizio Baiocchi

Pietro Frua (1913-1983), designer e carrozziere torinese, è stato certamente uno dei protagonisti dello "stile italiano" per oltre tre decenni, di cui forse il grande pubblico conosce maggiormente le sue numerose creazioni che non il suo nome, essendo anche persona mite e schiva.
Infatti, egli fu l'autore dello stile di alcune delle più celebrate Maserati degli anni sessanta, tra cui la A6G Spider, la 3500GT, la Mistral, la Quattroporte I, la Mexico, per finire con la Kyalami del 1978.
Tra le sue altre opere più importanti, tra auto di serie e prototipi, sono da ricordare: la AC428 coupé, vari modelli Glas e successive versioni BMW (tra cui la coupé V8, detta "*Glaserati*" per la somiglianza con alcuni modelli del Tridente), le Renault Floride e Caravelle, le Ligier JS1 e JS2 (a motore Maserati), la Monteverdi 375S, la Rolls Royce Phantom VI cabriolet (dalla linea piuttosto "sovraccarica", che montava i fari posteriori della SM) e molte altre.
Frua si è cimentato anche sulla Citroën DS, disegnando la GT1-9 "Bossaert", versione coupé-2 porte con frontale DS e posteriore specifico basso e allungato, realizzata in una dozzina di esemplari nel nord della Francia nel periodo 1961-65.

***

Nel 1970, l'importatore spagnolo della Porsche, Bernhard Heiderich, commissionò a Frua una versione speciale della Volkswagen-Porsche 914/6 (il cui controverso modello di serie decisamente non gli piaceva) dalla linea e prestazioni più sportive, in vista di una produzione in piccola serie che però non fu mai realizzata.
Il prototipo fu presentato al Salone di Ginevra del 1971, con uno stile che richiamava le sportive italiane dell'epoca e la Mercedes C111 (come voleva il com-

mittente) e con motore (sempre posteriore) portato a 2,4 litri e la potenza a 225 CV.
Dopo varie vicissitudini, anche per controversie legali, la vettura fu ripresentata al Salone di Barcellona del 1976, ribattezzata "Hispano Alemán Vizcaya".

***

Al Salone di Ginevra del marzo 1972, la Carrozzeria Frua presentò un nuovo prototipo, dalla linea molto simile alla precedente Porsche 914 (di cui manteneva anche lo stesso numero di progetto: 365/2), denominato "Citroën SM Frua" o "Citroën-Maserati Coupé S", avente numero di telaio 101.
La vettura si presenta come una berlinetta sportiva 2+2, dalla linea tipicamente italiana in livrea arancio metallizzato *very seventies*, con frontale, avente fari retrattili e prese d'aria, che richiama la Maserati Khamsin ed il posteriore, con i montanti ad arco, i fari orizzontali sottili ed il piccolo lunotto verticale, simile alla Merak.
In realtà, di SM questo esemplare ha solo il motore Maserati V6 di 2.670, montato anteriormente in uno spazio piuttosto sacrificato, il cambio (mantenendo ovviamente la trazione anteriore), i terminali di scarico cromati e le ruote in resina RR.
Il telaio a piattaforma, l'idraulica e lo sterzo sono invece presi dalla DS.
Il cofano motore si apre verso l'avanti, e la coda ospita un bagagliaio squadrato ove è alloggiata la batteria, mentre la ruota di scorta è sotto il pianale.
Le dimensioni sono: 448 cm. di lunghezza, 179 cm. di larghezza, 120 cm. di altezza; la carreggiata posteriore è portata a 145 cm. rispetto ai 132,5 della SM, ed il passo accorciato da 295 a 263 cm..
Tali dimensioni più compatte consentono anche peso più ridotto rispetto alla SM di serie: 1.250 kg., ben 200 kg. in meno, che lasciavano presagire prestazioni migliori rispetto al modello d'origine.
Anche l'interno è specifico di questo esemplare e del tutto diverso rispetto alla SM: cruscotto dalla linea più semplice, strumentazione con quadranti rotondi marchiati Maserati, volante più grande con corona in legno, rivestimenti interni e sedili sportivi di colore crema; rimane solo la console centrale e la leva del cambio della SM.

***

Come per la Porsche 914/6, anche per questa particolare SM venne inizialmente ipotizzata una produzione in piccola serie, ma che non fu mai realizzata, anche perché non furono ottenuti i necessari nulla osta di Ci-

troën e Maserati (infatti, l'auto non aveva alcun logo sulla calandra).
Pertanto, la successiva storia del modello fu piuttosto tormentata.
Al successivo Salone di Ginevra del 1973, la vettura fu ripresentata nelle stesse forme, ma come "Fiat 130" (!), montando il motore 6 cilindri dell'allora ammiraglia torinese.
Il prototipo Frua, di nuovo con meccanica SM, riapparve al Salone di Barcellona dell'aprile 1976, al termine del quale fu immatricolato in Spagna, e venduto nel 1978 a Madrid al primo proprietario Julián González Almendrote, e con successivo passaggio di proprietà nel 1982 a favore di don Luis Antonio Favero, ricevendo la targa spagnola M-2523-CJ.
Il 23 novembre 1988 la vettura, che aveva circa 41.900 km., fu acquistata dal signor Luigi Crescenzi di Roma, appassionato di fotografia e possessore di altre auto storiche, che la tenne per ben 25 anni!
Durante questo lungo tempo, la SM Frua praticamente non venne mai usata su strada né esposta in eventi del settore, in quanto non immatricolata in Italia, pur mantenendo funzionante il motore e l'idraulica.
Essa subì alcune trasformazioni: venne riverniciata in rosso Ferrari, gli interni divennero neri, e perse le ruote RR per normali copricerchi SM.
Nel maggio 2012 la vettura fu proposta alla vendita all'asta di Bonhams a Montecarlo, con una stima da 120 a 150.000 euro, ma restò invenduta.

***

Questa SM così particolare rimase quindi seminascosta in Italia per tanti anni, finché all'inizio del 2014 il noto appassionato e collezionista francese Philippe Beugin (proprietario di numerose SM, compresi i modelli Chapron ed Heuliez) si mise sulle sue tracce, proponendone l'acquisto.
A titolo di cronaca, anche chi scrive queste righe fu coinvolto nell'operazione, dando amichevolmente un piccolo contributo nel favorire i contatti tra le parti e le traduzioni delle comunicazioni, superando così la comprensibile diffidenza iniziale del venditore.
Alla fine, a marzo 2014, le parti trovarono l'accordo e la transazione fu felicemente conclusa, per un importo tutto sommato non esagerato (solo una frazione della precedente stima di Bonhams) per un esemplare unico così particolare.
La vettura venne quindi trasferita in Francia, e portata presso uno specialista (atelier Stoeckel, che ha curato anche il restauro della SM Mylord dell'asta-record di Rétromobile 2014) per lo smon-

taggio e revisione della meccanica: si è reso necessario sostituire il motore, le tubazioni e gli accessori, nonché il serbatoio della benzina che perdeva.
La vettura è stata riequipaggiata con le ruote RR come in origine ed ha ricevuto una nuova immatricolazione francese: DT-376-AE; la filante carrozzeria è rimasta rossa.
Al termine dei lavori di restauro (conclusisi nell'autunno 2015) la SM Frua è tornata in perfetto stato, pronta per partecipare ai prossimi eventi Citroënistici ed internazionali.

***

La storia di questa vettura dimostra che, qualche volta, dopo oltre quarant'anni si può ancora ritrovare un esemplare perduto e riportarlo a nuova vita.
Pur se è lontana dallo stile e dalle caratteristiche della SM originale, questa Frua rimane un esemplare unico (oggi si direbbe "*one-off")*, rappresentativo di un'epoca, quella dei grandi carrozzieri e delle loro "fuoriserie", oramai da tempo conclusasi.

***

Riferimenti utili e bibliografia:
Ringraziamo Philippe Beugin per le immagini e per le informazioni, alcune delle quali tratte, previa autorizzazione, dal suo articolo apparso sul n. 91 (7/2014) della Revue dell'SM Club de France.
Per gli appassionati che volessero approfondire la conoscenza dell'attività e delle realizzazioni di Pietro Frua, segnaliamo il sito plurilingue http://www.pietro-frua.de/ molto ricco e completo, ed il recente libro: "*Pietro Frua – Maestro Designer*", edizioni ASI Service.
Infine, a maggio 2015 della SM Frua è uscito in serie limitata il modellino in scala 1:43, molto dettagliato nella sua livrea arancione d'origine, da parte del produttore olandese Matrix Models.
***

ADDIO MIA PICCOLA NAOMINA

Di Roberto Azzena

Mi perdonerete se questa volta il soggetto dell'articolo non sarà una delle tante Citroën che sono passate dalle mie mani, ma la mia piccola cagnolina Naomi, che ci ha prematuramente lasciati, a soli 9 anni appena compiuti, sabato 24 ottobre 2015, una data che rimarrà indelebilmente scolpita nella mia memoria.

***

Naomi era una dolcissima carlina nera, un po' sfortunatella fin dalla nascita, dato che arrivò nella nostra casa un pochetto acciaccatina, con una tosse decisamente sproporzionata rispetto alle sue minuscole dimensioni.
Scoprimmo poi, da quasi subito, che era affetta da una forma di cheratopatia degenerativa, problema che avrebbe potuto portarla alla cecità col passare degli anni.
Sentito l'allevatore, ci offrì il rimborso di metà del prezzo di acquisto se avessimo tenuto la bestiolina, o la sua restituzione definitiva, dato che era ormai catalogata come "non commerciabile", al pari di una CX Turbo Diesel con 300.000 chilometri di 12 anni, nel finire degli anni novanta.
Quell'orrenda definizione suonava un po' come una condanna certa e non avemmo il minimo dubbio nel tenere la piccolina con noi, munendoci di ricette di collirio da somministrarle regolarmente.
Per la cronaca, sospesa la cura dopo qualche anno, vista la buona tenuta del decorso, Naomi ci vide benissimo fino all'ultimo dei suoi bellissimi giorni.

***

Non ci è mai stato dato di sapere qualcosa circa le sue origini, ma sul fatto che fosse arrivata dai Paesi dell'est attraverso un viaggio non certo confortevole, non ce lo siamo mai tolti dalla testa.

***

Non era però finita lì, perché un'infezione all'apparato riproduttivo richiese un intervento di assoluta urgenza, che strappò l'esserino nero ad una fine ancora più prematura di quella che il destino le avrebbe riservato in seguito.

***

Basta così?

Nemmeno per idea, un pizzichino di rogna demodettica fece capolino, spelacchiando un po' il lucido mantello della cagnolina, seppure per pochissimo tempo, dato che il problema venne debellato rapidamente e con ottimi e definitivi risultati.

***

Tutto ciò, nei soli primi due/tre anni di vita.

C'era effettivamente di che scoraggiarsi, ma la straordinaria vitalità della cucciolina riusciva sempre a cancellare ogni difficoltà e per fortuna, prima del triste recente epilogo, riuscì a godere per lungo tempo di ottima salute.

***

Come tutte le creature che sanno cosa sia la sofferenza, Naomi sprizzava dolcezza e vitalità da tutti i pori ed era capace di un'affettuosità commovente, al di là perfino di quella canina classica, già giustamente celebrata, che pareva essere una forma di ringraziamento per averla curata, accettata e amata a nostra volta.

Mi seguiva come un'ombra ovunque, anche nei minimi spostamenti all'interno della casa: il simpatico e immancabile ticchettare delle sue unghiette sul pavimento rimarrà per sempre nelle mie orecchie, simbolo di una totale devozione, che ancora stento a credere di aver ricevuto.

***

Naomina era buffa, un po' come tutti i carlini, ma il suo strabismo accentuato, che risaltava ulteriormente dagli occhioni a palla ed eccessivamente sporgenti, la rendeva speciale, di una simpatica "bruttezza" che generava immediata tenerezza, diciamo che… ecco… non era certo una carlina da concorso!

***

Durante i nove anni che Naomi ci ha concesso in sua dolce compagnia, ce la siamo portata

ovunque, sempre a bordo delle idropneumatiche che si alternavano in famiglia e che lei pareva apprezzare particolarmente, non dando mai un minimo segno di sofferenza da mal d'auto.
I vari Monselice, Piazzola, l'ICCCR romano del 2008, l'Euro Citro di Le Mans con tappa parigina dell'anno successivo, rimangono le più belle e significative esperienze Citroniche vissute insieme.

***

XM 2.0 TCT e 3.0 V6, CX 25 Prestige, DS 20, Xantia 1.8, C6 2.7 e C5 2.0, sono le Citroën sulle quali ho avuto il piacere di scarrozzare l'amata bestiola nera, unendo due delle mie più travolgenti passioni: la guida idropneumatica e l'impagabile compagnia che solo i cani possono regalare, un'unione che ha rappresentato momenti di autentica felicità.

***

Naomi lascia anche Fiona, compagna di razza ma dal colore classico fulvo, di lei più anziana di tre anni e che, onestamente, eravamo maggiormente preparati a salutare, prima o poi, con la quale componeva un binomio inscindibile: Fiona-Naomi erano poesia pura, acciambellate nella stessa cuccia, nelle abbaiate sotto il portico, nelle rotolanti passeggiate e anche in qualche simpatica zuffa in prossimità delle ciotole!

***

Il vuoto che hai lasciato, cara mia piccola Naomina, è stato talmente enorme che non sono bastate e ancora non bastano tutte le lacrime che non sapevo di poter avere, per soltanto avere la minima idea di provare a colmarne una piccola parte: sei stata troppo immensa.
Il ricordo degli ultimi due tragici giorni che ti hanno portata via dalla nostra vita, continua tutt'ora ad agitarsi indomito nelle nostre menti e nei nostri cuori.
Il tuo dolce sguardo dell'ultimo martedì, quando imboccasti il ponticello del bosco di Besana, chiedendomi di accompagnarti in un'ennesima esplorazione, è un flash-back unitamente meraviglioso e drammaticamente

struggente, che niente e nessuno potrà mai cancellare, la tua codina a ricciolo che miracolosamente non ti si è mai staccata dal culotto, da tanto l'agitavi felice, non poteva lasciare presagire cosa sarebbe avvenuto da li a poche ore.

***

Così abbiamo deciso, io in particolare molto fortemente, di farti rivivere ancora: nello stesso giorno in cui una tua splendida gigantografia è stata appesa nell'ingresso di casa, in modo che tu possa sempre stare insieme a noi e ti si possa salutare ogni giorno, è arrivata Furia, una tua piccolissima sosia, che era ed è l'unica possibile medicina che potesse curare tanta tristezza.

***

Siamo convinti che ti saresti divertita tantissimo con lei, Fiona l'ha accettata molto bene, dovendo portare, poverina, una santa pazienza da nonna con la mordace nipotina.

Sappiamo anche che tu sai benissimo che nulla e nessuna potrà mai sostituirti e che mai commetteremo l'errore di pensare che Furia sia Naomi o che possa farti dimenticare.

Tu sai che questa scelta è stata fatta in tuo onore, totalmente priva di ogni logica di rimpiazzo ma, anzi, nel segno di una continuità che la tua splendida presenza ha ormai imposto nelle nostre vite: io so che fino all'ultimo dei miei giorni, avrò una carlina nera che mi terrà compagnia e tu sarai sempre la prima e inimitabile.

***

Addio, mia piccola e dolce Naomina, anche se pur non potendo più stringerti fra le nostre braccia, resterai ancora con noi, per sempre e in mille modi differenti.

Grazie mia piccola e dolce Naomina, di aver riempito di amore la nostra famiglia, la disperazione che la tua scomparsa ha provocato, è soltanto lo specchio di quanto sia stato bello aver vissuto insieme a te, ed è pensando a tutti i magici momenti che ci hai donato, che abbiamo capito ancora una volta che, anche se il prezzo da pagare è alto, amare vale sempre la pena, l'amore è tutta la vita.

***

Addio cara piccola e dolce Naomina…

***

SPACXZIO

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.