

Anno IX

SPAC XZIO

Numero 17





SPAC XZIO

ANNO IX NUMERO 17

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.
Botto M.
Flisi A.
Ottone C.

Foto:
Alloatti U.
Azzena R.
Banchieri S.
Marigo F. (copertina)
Siccardo M.

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 2010

E' arrivata la bufera3
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Adolphe Kégresse7
Di Alberto Flisi

Il Raduno dei Raduni9
Di Roberto Azzena

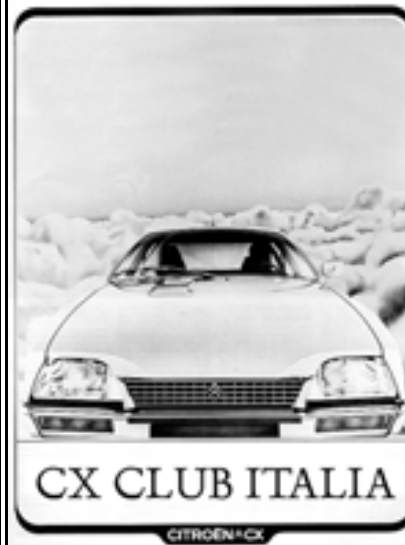
L'emozione si ripete12
Di Carlo Ottone, Presidente del Club GS Italia

CCCP (2-3-4-Picasso) ...14
Di Francesco Marigo

Tre uomini ed una Citroën19
Di Massimo Botto

Diesse22
Di Mario Siccardo, Responsabile Relazioni Esterne del CX Club Italia

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it).

Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



E' ARRIVATA LA BUFERA...

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Sono trascorsi dieci anni dal 3 ottobre 2000 quando un manipolo di ardimentosi, un poco incoscienti, giudicò fosse giunto il momento di dar luogo anche in Italia ad una Associazione che tutelasse la conservazione delle CX.

Decidemmo di agire per due motivi fondamentali.

Innanzitutto la berlina era fuori produzione da undici anni, e le prime importate in Italia ne avevano già più di venticinque.

Prossime al termine dei trenta che ne avrebbe decretato ufficialmente la storicità.

Inoltre, pur essendo tutti noi fondatori amanti di ogni vettura del Double Chevron indistintamente, ritenemmo si dovesse dare un tangibile riconoscimento alla CX, checché se ne dica ultima Citroën interamente concepita prima dell'avvento del Marchio del Leone.

Convinti oggi che fu una scelta giusta siamo soddisfatti della realtà che abbiamo saputo costruire.

Lo scopo di codeste righe non vuole essere celebrativo.

Troppo comodo e troppo semplice.

Vuole piuttosto mettere in discussione se abbia ancora senso ostinarsi a mantenere in essere Associazioni come la nostra, considerato il progressivo peggioramento della qualità di vita che in questi due lustri ha coinvolto tutte le categorie.

E' da almeno cinquanta anni che sento dire: "peggio di così non si può andare" oppure "abbiamo toccato il fondo".

Temo che morirò senza aver toccato nulla, continuando a nuotare in un guano perennemente

più nero e maleodorante.

Viviamo in uno stato di polizia dove nulla si può fare senza il codice fiscale.

Come in un tragico "grande fratello" niente sfugge al potere; lo stato (il minuscolo è voluto ora ed in seguito) conosce tutto di tutti.

L'informatizzazione ha ulteriormente peggiorato l'esistenza ai cittadini.

Altro che miglioramento della qualità di vita.

Esempio banale: quanto tempo passavate dieci anni fa per ritirare un medicinale in farmacia?

Quanto attendete ora che è indispensabile l'uso della tessera elettronica?

Che altri non è che il codice fiscale.

Divenuto obbligatorio per consentire in tempo reale all'Agenzia (investigativa) delle Entrate di sapere, da un lato, quanto tu "cittadino suddito" costi in termini di salute e dall'altro quanto io, medico, faccio spendere alla collettività per curarti.

Nulla di più assurdo.

Soprattutto se applicato in ambito sanitario.

Scusate la divagazione, ma sono convinto che il degrado, che avanza in modo esponen-

ziale, abbia coinvolto qualsiasi ambiente.

Torniamo a parlare di qualche cosa più affine alla nostra passione.

Quanto "terrorismo di stato" abbiamo dovuto subire fin dalla fine degli anni ottanta...

Le prime normative anti inquinamento...

I primi blocchi del traffico...

Le prime campagne di rottamazione...

Che, alla fine, falsando il mercato, hanno soltanto creato danno alle case automobilistiche...

Ma non allo stato che ha incassato miliardi (in lire) di IVA...

Il tutto ebbe avvio in Europa quando iniziarono a diffondersi le vetture dotate di catalizzatore.

Queste utilizzavano un carburante diverso, privo di piombo fino ad allora usuale antidetonante.

La nuova benzina, subdolamente incentivata da un costo inferiore di alcune lire al litro, venne definita "verde", vuoi per il colore, vuoi per la pretesa di essere molto meno nociva all'ambiente e alla salute.

Cosa che, almeno all'inizio, era palesemente falsa: l'enorme quantità di benzene in essa contenuta la rendeva assai più cancerogena della "rossa".

Ne sanno qualche cosa i benzinai, i quali, per evitare di respirare i vapori del novello nettare diedero largo impulso al "fai da te".

Ma oramai la via era tracciata e non si sarebbe più potuto torna-

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.



re indietro.

Le campagne di rottamazione al fine di svecchiare il parco circolante risalgono, in Italia, al 19-97, allorché erano scomparsi dai listini i veicoli non catalizzati da solo tre anni.

Le ultime pompe eroganti benzina rossa sparirono nel 2002.

L'anno precedente fu scatenata una feroce campagna di stampa contro le auto non catalitiche ed i loro possessori.

Le auto spacciate come il male assoluto, la vera ed unica causa dell'inquinamento dell'intero pianeta.

Si disse che non avrebbero più potuto circolare in quanto incompatibili con il nuovo carburante.

Si disse che sarebbero state necessarie complicatissime regolazioni dell'anticipo per evitare il battito in testa.

Si disse che sarebbe stato necessario l'uso di costosissimi additivi per preservare l'usura precoce ed abnorme delle sedi valvole.

Tutte balle.

Alle quali molti abboccarono.

Iniziò la moria di veicoli che avrebbero potuto e dovuto essere conservati per la gioia dei collezionisti.

I possessori vennero spacciati come gente gretta, che pensava solo al proprio tornaconto e non a quello della collettività...

La condizione si è andata a mano a mano deteriorando nel corso degli anni.

Nuove campagne di rottamazione, divenute un'assillante routine, disposizioni anti inquinamento costantemente più assurde, blocchi del traffico senza fine.

Al punto che nella maggior parte dei comuni italiani la circolazione è preclusa alle "vecchiette" da ottobre a marzo.

Inoltre, le amministrazioni dimo-

strano sempre più diffidenza verso il nostro mondo.

Alcuni comuni rifiutano le necessarie autorizzazioni per lo svolgimento delle Manifestazioni.

A meno che non siano organizzate da entità aderenti all'ASI.

Nel qual caso le porte vengono spalancate senza alcuna fatica...

L'appassionato "comune" che rifiuta di piegarsi al volere dei potenti è snobbato.

Tuttavia il collezionismo ed i collezionisti sono duri a morire. Non ostante le crescenti difficoltà c'era chi si ostinava a mantenere in vita vetture con oltre venti anni e, sfidando le ire dei ben pensanti, ne faceva un uso quotidiano.

Orore!

Alla fine del 2000 venne emanato il famoso collegato alla finanziaria che esentava dal pagamento della tassa di possesso tutte le auto al compimento del trentesimo anno.

Una boccata d'ossigeno "fiscale" per gli appassionati.

Per quelle tra i venti ed i trenta anni rimando all'editoriale dello scorso aprile.

Tengo solo a ribadire con forza lo scorretto comportamento dell'ASI in merito a quanto imposto dalla legge e che mai attuò.

A dimostrazione del suo potere e di quanto forte sia il suo gruppo di pressione, ai limiti della legalità, esorto tutti ad andare a leggere il testo del DDL proposto dal Senatore Magnalbò così come apparve al momento della presentazione il 13 novembre 2001 e confrontarlo con il testo unificato scaturito il 18 maggio 2010 dai sei DDL presentati di Legislatura in Legislatura.

Due documenti opposti.

Il primo sicuramente sostenitore dei Club "indipendenti"; il secondo spudoratamente a favore dell'"Ente Supremo".

Quest'ultimo elaborato, attualmente in discussione all'8ª Commissione permanente, non è ancora nella stesura definitiva: infatti sono stati presentati una cinquantina di emendamenti.

Che non ho avuto la fortuna di reperire e quindi analizzare.

Una cosa è certa: se fosse approvato così i primi ad essere colpiti sarebbero i piccoli collezionisti.

A dimostrazione riporto soltanto la chicca che risponde al nome di articolo 12:

"Articolo 12

(Disposizioni in materia di tasse automobilistiche)

1. All'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, sono apportate le seguenti modifiche:

a) il comma 1 è sostituito dal seguente: "Sono esentati dal pagamento delle tasse automobilistiche i veicoli di interesse storico e collezionistico, esclusi quelli adibiti ad uso professionale";

b) il comma 2 è sostituito dal seguente: "2. L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa ai veicoli costruiti specificatamente per le competizioni ed ai veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre: per tali veicoli il termine è ridotto a venti anni."

2. Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 63, comma 1, della legge 21 novembre 2000, n. 342, come modificato dal comma 1 lettera a), si intendono veicoli di interesse storico e collezionistico quelli definiti dall'articolo 1 della presente legge.

3. L'esenzione di cui all'articolo 63, comma 2, della legge 21 novembre 2000, n. 342, come



modificato dal comma 1, lettera b), si applica altresì ai veicoli di cui all'elenco previsto dall'articolo 5, comma 2, della presente legge.

4. La proprietà di veicoli di interesse storico e collezionistico non costituisce elemento indicativo di capacità contributiva ai sensi dell'articolo 38 del Decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 600, e successive modificazioni".

In parole povere: anche oltre i trenta anni per ottenere l'esenzione dalla tassa di possesso dovremo tutti passare sotto il giogo dell'ASI!

E poi dicono di voler tutelare i deboli...

Nel frattempo, come se non bastasse, dal 2007 i collezionisti devono subire un'ulteriore vessazione: siccome si intestardiscono a non demolire veicoli di categoria euro zero, hanno avuto la tassa di possesso aumentata del 10%...

Il 2002, oltre alla scomparsa della benzina rossa fu segnato da un altro evento destinato a mutare lo stile di vita degli italiani. Vi fu il passaggio dalla lira all'euro.

Che spogliò tutti di almeno il 50% del reddito.

Fu uno dei più grossi danni causato da quell'inutile carrozzone che risponde al nome di comunità europea.

Mi domando come sia fattibile unificare la moneta fra stati che adottano fiscalità completamente diverse.

E come sia stato possibile accettare un cambio lira euro così sfavorevole (a detta degli esperti economisti, quale io non sono).

L'effetto fu che da allora, anche grazie ai controlli molto "morbidi" sui prezzi (in alcuni stati vige ad oggi l'obbligo di esporre

il doppio costo, da noi tale norma fu mantenuta solo pochi mesi) tutto raddoppiò.

Ovviamente anche la spesa di manutenzione, rimessaggio e mantenimento in uso dei veicoli.

Sia di quelli moderni, ma ancora di più di quelli di interesse storico e collezionistico.

Ai quali, per la loro stessa natura, non possono essere applicati i tempari.

Quando essi vengono riparati l'imprevisto è sempre dietro l'angolo.

Basta un bullone che si spezza, un manicotto che cede improvvisamente, un tubo di ritorno che si crepa.

Mai cambiare la terapia che funziona ad un anziano.

Che, per quanto in ottima salute deve ringraziare il Signore per ogni alba che vede.

Una vettura di trenta anni oggi va benissimo, ma domani può aver bisogno di un ricovero urgente in rianimazione.

Si salverà sicuramente ma, rispetto a dieci anni fa ad un prezzo assai più elevato.

E se i redditi calano chi riuscirà a mantenere vivo il patrimonio storico?

Le alternative sono due: o lo si conserva senza mai usarlo (e conosco persone che si comportano così) o, volendo usufruirne, si rischia la bancarotta.

Altro argomento che vale la pena di ricordare e che va messo in bilancio sull'opportunità di ostinarsi nella nostra passione è quello fiscale.

Non per il reddito che può derivare dai veicoli di interesse storico eventualmente posseduti.

Anche il DDL attualmente in parlamento ribadisce che essi "non costituiscono elemento indicativo di capacità contri-

butiva".

Però...

Non ho letto il testo del nuovo "redditometro" e quindi non so se ciò sia confermato.

Ad ogni buon conto, se il testo del DDL fosse approvato nella stesura attuale, secondo ciò che si legge nel già citato articolo 12 le vetture escluse dalla "capacità contributiva" saranno soltanto quelle dotate dell'attestato ASI (a partire dai venticinque anni).

Quindi chi per scelta, avversione, incompatibilità o mera questione economica non vorrà aderire all'ASI rischierà di essere sottoposto a verifica fiscale.

Il danno e la beffa...

Ed ancora.

Lo scorso anno tutte le Associazioni senza scopo di lucro, tranne alcune (poche) come le ONLUS e quelle sportive facenti parte del CONI (cioè quelle dove in realtà il denaro gira), sono state obbligate a presentare il cosiddetto "modello Enti Associativi" (EAS).

Dovete sapere che i Club come il nostro proprio perché senza scopo di lucro hanno una contabilità estremamente semplificata e non hanno il vincolo di presentare la dichiarazione dei redditi.

Orbene, con il pretesto di censire quante siano in Italia le Associazioni di questo tipo lo scorso anno l'Agenzia (investigativa) delle Entrate si inventò quel modello con relative multe in caso di mancata compilazione e/o trasmissione.

Ovviamente da effettuare per via telematica, quindi obbligandoci a rivolgerci ad un commercialista.

Trenta domandine facili facili.

Talmente facili che neppure i solerti funzionari dell'Agenzia (investigativa) delle Entrate che



SPAC XZIO

interpellammo tramite numero verde per avere chiarimenti sulla elaborazione, furono in grado di fornirci spiegazioni.

Dopo averci fatto attendere circa mezz'ora alla cornetta...

In realtà nessuno seppe precisarci se realmente avessimo l'obbligo della compilazione in quanto non riuscirono a classificarci con certezza in nessuna delle Associazioni previste dal modulo...

Speriamo bene...

Sul perché di codesto nuovo onere fiscale il commercialista interpellato prevede che gli Enti che dichiareranno introiti superiori ad un tot (ipotizzava 5000 euro), saranno in futuro obbligati a presentare la dichiarazione dei redditi.

A questo punto mi domando: se così fosse chi ce lo fa fare di continuare?

Già lo stato si comporta da orchiclasta nella vita quotidiana, se si intromette anche nelle passioni...

Per concludere, volendo argomentare su ciò che a noi sta più a cuore, riporto delle interessanti informazioni assunte dalla sezione statistiche del sito dell'Automobile Club d'Italia (ACI).

A conferma che sempre meno persone adottano il motto: "resistere, resistere, resistere"...

Si riferiscono al parco circolante al 31 dicembre 2000 ed al 31 dicembre 2008 (ultimi dati disponibili).

Ho estrapolato e trasformato in tabella quelli della CX.

Prima considerazione: non si capisce quale metodo di classificazione sia stato adoperato.

Ad esempio sia le 2200 (probabilmente intese quelle a benzina) sia le Prestige nel 2008 risultano scomparse.

Se per le prime ciò potrebbe es-

sere verosimile, per le seconde è assolutamente assurdo.

Sappiamo benissimo che queste ultime continuano ad arrivare dall'estero.

Per cui, addirittura, dovrebbero essere in aumento.

Inoltre non è chiaro il criterio che porta ad una difformità così accentuata del gruppo delle Break.

Dando comunque per scontato che almeno i totali siano corretti, i numeri sono veramente sconcertanti: in otto anni le CX sono più che dimezzate.

Sparite ad una media di circa novecento l'anno!

In realtà il grosso delle defezioni avvenne tra il 2000 ed il 200-

6, quando il totale si ridusse a 7045 (-7227).

Tra il 2006 ed il 2008 ne sono andate "perse" altre 123.

Ciò lascia supporre che, se si confermasse la tendenza, quelle che rimarranno alla fine del 2010 saranno circa 6800.

Inoltre dovrebbe indurci a riflettere il fatto che tra le sopravvissute quelle censite siano soltanto il 2%.

Perché?

Per carenza nostra, per disinteresse dei possessori verso il collezionismo o perché il futuro è veramente nero?

In tutti i casi non vi è da essere allegri.

Circolanti al 31 dicembre 2000

CX	1985	2990
CX	2000	1976
CX	2200	141
CX	PRESTIGE	257
CX	TURBO	154
CX	D	907
CX	2500 D	3763
CX	D BREAK	355
CX	25 D TURBO	2800
CX	25 D TURBO BREAK	175
CX	ALTRE SERIE	754
TOTALE		14272

Circolanti al 31 dicembre 2008

CX	1985	1280
CX	2000	640
CX	2000 BREAK	269
CX	2400 GTI	124
CX	TURBO	102
CX	D	398
CX	2500 D	675
CX	2500 D TURBO	942
CX	D BREAK	1995
CX	ALTRE SERIE	497
TOTALE		6922



ADOLPHE KEGRESSE

Di Alberto Flisi

Questo signore, sconosciuto ai più, fu uno dei tanti personaggi, di grande caratura tecnica, prima entrati nell'orbita e poi risucchiati, potremmo dire, dal "sole" André Citroën.

Francese era francese, nessun dubbio.

Non si era fatto però la fama in patria (il vecchio proverbio ha una validità indistruttibile!), bensì alla corte dello zar Nicola II di Russia, che affidò a questo ingegnere transalpino il compito di aumentare la mobilità e l'efficienza degli automezzi di corte sui terreni spesso impervi, innevati e ghiacciati del suo grande impero, giusto per andare a caccia di lupi (!).

Come farlo, senza ricorrere a pesanti cingolature da carro armato, che tra l'altro avrebbero richiesto unità motrici di elevata

potenza?

Adolphe Kégresse optò per una soluzione ardita e inusuale: la cingolatura in gomma, mossa direttamente dall'asse motore posteriore.

Questa cingolatura, appunto, leggera, poteva essere applicata facilmente a veicoli di dimensioni e di potenza modeste, senza doverli completamente riprogettare.

Inoltre il funzionamento complessivo risultava relativamente silenzioso.

(Per inciso una interessante osservazione linguistica: in inglese il sistema a cingoli viene denominato "caterpillar tracks", da cui il nome della arcinota fabbrica americana di macchine movimento terra; ma che cosa vuol dire, in inglese, caterpillar?

Vuol dire BRUCO, perché i cingoli si muovono sul terreno come fossero bruchi!

La dizione francese del semicingolato invece è "autochenille").

Rientrato in Francia dopo la rivoluzione d'ottobre del 1917, Kégresse venne notato e chiamato da André Citroën, da sempre svelto a considerare le idee innovative con possibile proficua ricaduta commerciale e... voilà, il "tandem" era formato.

La via per la "cingolatura di massa" era aperta!

Una cosa che non sono riuscito ad appurare, nelle mie profonde (?) indagini bibliografiche sui semicingolati Citroën che ne seguirono è questa: la gomma dei cingoli, sicuramente di qualità speciale e particolare, visto il lavoraccio che doveva sopportare, fu mai prodotta dalla Michelin?

Chi sa è pregato di farsi vivo, eventualmente integrando questo mio "pezzo".

Dicevo dunque che dall'entrata





in squadra Citroën di Kegresse si originò poi tutta una serie di semicingolati, derivati sostanzialmente da vetture "normali", vista la particolare leggerezza del sistema in gomma.

(Attraiante e furba l'idea dichiarata che sta alla base del semicingolato: il mezzo che può andare dovunque non può andare un'auto).

E fu subito epopea.

Quel gran mago della pubblicità di André Citroën concepì ed appoggiò due impegnative crociere extraeuropee, prima la Nera, negli anni 20, in Africa, poi la Gialla negli anni 30 in Asia.

Ma questo lo sanno oramai tutti. Quello che probabilmente tutti non sanno è che la Gialla fece pagare un duro pedaggio alla straordinaria squadra di supporto della spedizione.

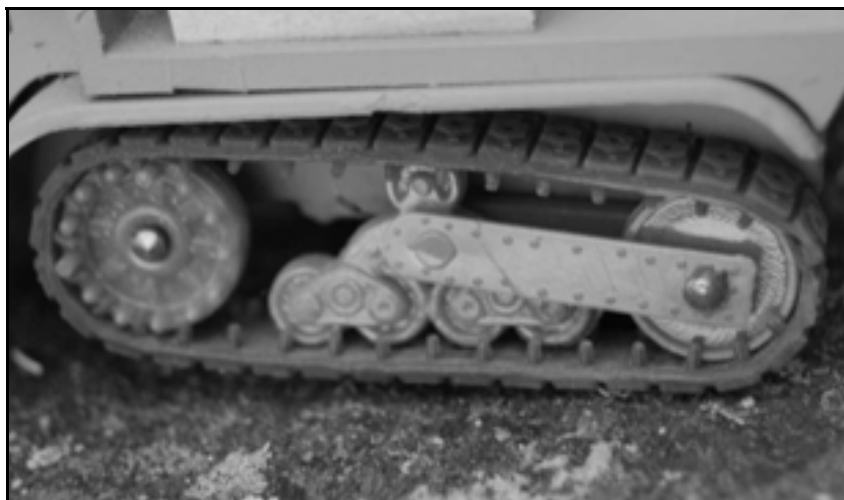
Il suo comandante in capo, George Marie Haardt, braccio destro di Citroën, grande organizzatore e tecnico soprafino, a seguito di un pesante ritardo imposto dalle prepotenze di un signorotto locale, dovette affrontare e far affrontare all'intera carovana il percorso attraverso il deserto dei Gobi in pieno inverno.

Si ammalò di polmonite, arrivato in Cina dovette ricoverarsi in ospedale a Hong Kong e poco dopo vi morì, nella primavera del 1932.

Fu un colpo durissimo per André Citroën, che non nascose affatto il suo profondo dolore per simile perdita.

Tornando all'Europa, un po' per la validità intrinseca del sistema Kegresse, un po' grazie alla pubblicità sistematica che Citroën gli faceva, esso fu ampiamente adottato per diversissimi automezzi, sia in campo civile che militare.

Se il campo militare vi può suonare scontato, non così quello



civile: un paio di interessanti impieghi di veicoli con sistema Kegresse vede, da un lato, l'uso di semicingolati nelle stazioni sciistiche più alla moda per trainare a monte gli sciatori, dopo il percorso in discesa (le funivie di risalita ancora erano di là da venire); dall'altro l'uso sulle spiagge della Normandia, per il trasporto di bagnanti lungo quegli interminabili litorali.

L'uso militare, benché scontato, di scontato però non ha il fatto che fu richiesto e impiegato da molti stati stranieri: Polonia, Germania, Gran Bretagna e Stati Uniti tra di essi.

Si può in un certo modo sostenere che il successo più internazionale di Citroën fu proprio questo, il sistema Kegresse, più delle sconosciute sospensioni idrauliche che invece non trovarono imitatori o sostenitori fuori dalla Francia.

Ma l'ingegnere francese, detentore di centinaia di brevetti di ogni tipo in campo meccanico, aveva in serbo un'altra incredibile invenzione: il cambio a doppia frizione, da lui realizzato la prima volta nel 1935, e applicato, sia pure solo sperimentalmente, su una TA nel 1939!

il cambio a doppia frizione, sostanzialmente, si compone di

due semicambi, ognuno con una frizione; un semicambio ha la prima e la terza marcia, con la sua frizione dedicata, l'altro semicambio ha la seconda e la quarta marcia, con l'altra frizione dedicata.

Inserendo la prima, il semicambio opposto "prepara" l'inserimento della seconda, con l'altra frizione; inserita la seconda, il primo semicambio prepara l'inserimento della terza e così via. Ne deriva un funzionamento complessivo molto più rapido e silenzioso.

L'ingegner Kegresse non poté sviluppare adeguatamente questa innovazione tecnica a causa del sopraggiungere della guerra.

Avrebbe probabilmente voluto farlo alla fine di essa, ma non le sopravvisse: morì nel 1943.

Non possiamo ovviamente, che stupirci, di fronte alla constatazione che, a differenza di quanto tutti noi pensavamo, il cambio a doppia frizione non sia affatto un'invenzione Porsche o Audi degli anni 80, ma Kegresse e, per traslato, Citroën, degli anni 30!

E per finire degnamente, a corollario, un motto di André Citroën che vale un Perù: NON SERVE SAPER FARE SE NON SI FA SAPERE



IL RADUNO DEI RADUNI

Di Roberto Azzena

Proprio così, è esattamente quello che pensate leggendo il titolo: un progetto ambiziosissimo e di lodevole intenzionalità, ovvero riuscire a organizzare un Raduno di tutte le Marche automobilistiche, rappresentate da tutti i loro modelli di ogni epoca, dalle ante-guerra alle contemporanee!

L'idea è del celebre mensile Quattroruote e forse nessun'altra entità avrebbe potuto dispiegare e disporre di tutti i mezzi necessari per realizzare l'impresa.

Il luogo scelto per quella che si può tranquillamente definire un'adunata è ovviamente la pista di Vairano, sede dei test effettuati dalla celebre rivista, nonché luogo a me assai caro, perché proprio su questa pista partecipai anni or sono al mio primo Raduno Citroën, chiaramente quello dedicato alla CX!

Aggiungiamo che per garantire la buona e piena riuscita del Raduno, Quattroruote ha pensato bene di contattare tutti i Club di Marca e di chiudere l'ingresso al pubblico non inerente a tali Associazioni, per non generare eccessivo caos.

Scelta che, invero, nel web non ha ricevuto grandi apprezzamenti da chi per scelta personale non intende iscriversi ad ogni sorta di Club, ma che volenti o nolenti una sua logica ce l'ha.

Automatica quindi la messa in moto della macchina organizzativa R.I.A.S.C. e dei Club federati, perché appariva ovvio che con il suo invidiabile numero di super-appassionati, il Marchio del Double Chevron non poteva certo mancare di far sentire e vedere la sua nobile presenza a un simile avvenimento!

nimento!

Apprezzatissima dagli iscritti che hanno ricevuto l'invito, è stata la scelta di Citroën di non gravare in alcun modo sulle loro tasche, coprendo essa stessa le spese di iscrizione e perfino di vitto.

Come si poteva quindi rifiutare un'occasione del genere?

Non si poteva infatti, a maggior ragione perché, per la gioia dello scrivente, una volta tanto la kermesse avrebbe avuto luogo nella giornata di sabato, usanza praticamente sconosciuta dal 99% dei Raduni e quindi apprezzatissima da un povero allenatore di calcio dilettante, che durante la stagione dei campionati (ovvero da Settembre a Maggio inoltrato) è costretto a rinunciare alle varie partecipazioni o a cimentarsi in folli "toccate e fuga" di una mezza giornata.

Tutto bene quindi?

Mah... a dire il vero qualche dubbio al momento dell'adesione mi era rimasto.

Ma di che tipo di angustie si po-





teva trattare, vista la succulenta prospettiva che oltretutto si sarebbe concretizzata ad una distanza da casa mia veramente abbordabilissima (inferiore ai 10-0 Km)?

Cosa poteva generare quel "rimuginamento" che non mi lasciava del tutto convinto dell'opportunità di una mia partecipazione?

Ma la CITROËNITE acuta, naturalmente!

Dovete infatti sapere che la mia apertura mentale in campo automobilistico è veramente ristrettissima e se non fosse mai esistito il Marchio Citroën, mai e poi mai avrei avuto a che fare con Club o Associazioni di qualsiasi tipo che riguardassero il modo delle quattro ruote (minuscolo e separato).

Visione assai limitata che molti amici Citroënisti mi rimproverano spesso, ma per la quale non ho alcun tipo di prospettiva di "miglioramento" e per la quale ho già constatato non esistere cura alcuna.

Ci ho provato, giuro, a considerare alcune automobili degne di un pensiero di riguardo con lo stesso entusiasmo che la citrocuriosità mi ispira quando mi trovo di fronte ad una delle amate francesine, ma tutto ciò che genera la mia mente, è sempre un "sì, ma... le Citroën sono un'altra cosa!"

Abbandonando però ogni esitazione, lasciai la mia conferma in essere e, anzi, promisi a me stesso che avrei compiuto un ulteriore sforzo per allargare i miei orizzonti automobilistici: del resto, non lo avessi fatto in una simile occasione, con un teorico sterminato parco auto sotto gli occhi, non avrei davvero avuto alcuna scusante.

Eccoci quindi al fatidico giorno del 24 Maggio 2010 e purtroppo il meteo non dà certo una ma-

no.

Parto infatti fiducioso con la mia fedele CX Prestige del 1986 sotto un cielo già cupo e grigissimo e la speranza di non incorrere nella maledetta pioggia, dura soltanto il breve volgere di un paio di chilometri: ecco le prime goccioline fare capolino sul parabrezza!

Le goccioline si trasformano rapidamente in un'autentica e non diversamente definibile pioggia a pieno titolo e, al mio arrivo in zona, la Prestige è già r e s a a i l i m i t i dell'impresentabilità da schizzi, fango e aloni vari.

Curioso il fatto che gli organizzatori si siano prodigati nel fornire una mappa dettagliatissima per raggiungere il luogo



del primo incontro, dimenticandosi però di allegare il semplicissimo indirizzo che, per un GPS dipendente come il sottoscritto, sarebbe bastato e avanzato.

In qualche modo riesco comunque ad arrivare nei pressi del ritrovo ma senza individuare la giusta svolta, ma ecco che mentre stavo per ricorrere al mio vasto archivio dei santi, ad una svolta mi ritrovo davanti una magnifica SM bianca!

Volete forse che sia un caso che la prima auto che mi abbia fatto capire che il Raduno era iniziato, sia stata una idropneumatica d'epoca?

Certo che no e comunque eccomi al grande parcheggio

designato, che avrebbe fatto da punto di smistamento, registrazione e... gareggiamento.

Già, perché gli organizzatori prima del trasferimento alla pista di Vairano, ci sottopongono ad una piccola prova di regolarità che alla fine risulterà vinta da un collega Citroënista sulla sua C4 Picasso.

La pioggia non dà tregua ed ecco che così diviene anche comodo il cappellino che troviamo nel set di benvenuto preparato per i partecipanti.

Fra un grigiore e l'altro, preso posto con la mia CX nel parcheggio, comincio a vedere volti noti e conosciuti, abbinati alle non meno note vetture.

Particolarmente gradita mi risulta essere la presenza delle adorate XM.

Infatti nonostante l'XM Club non sia ancora affiliato al R.I.A.S.C. per motivi di anzianità, i responsabili del coordinamento hanno giustamente esteso inviti e possibilità di partecipazione ai coraggiosi amanti del modello a me più caro dopo la CX.

Lo scibile Citroën è perfettamente rappresentato, si scorgono Traction, DS, 2 CV, GS, Mehari (e la giornata non è che sia proprio adatta a loro), CX, XM, Ami per arrivare alle moderne C2, C3, C4 e... signori e signori... C6!

Ogni volta che mi capita di rimirarne una dal vivo, e in questa particolare occasione il mio occhio non riusciva a staccarsi da uno splendido esemplare nero con interni in pelle chiara di proprietà di un amico appassionato, non riesco a capacitarmi di quanto poco le foto riescano a valorizzare questa splendida e misconosciuta ammiraglia.

Ma non volendo dimenticarmi del piccolo fioretto imposto a me stesso, in attesa delle operazioni di sdoganamento, comin-



cio a buttare l'occhio anche oltre le forme note, divertendomi a scorgere alcune perle rare della mia infanzia, quali una simpatica Matra Simca Baghera, i cui tre posti anteriori mi avevano sempre attratto ed un'altrettanto sportiveggiante Murena che le era di fianco.

Per il resto, accidenti, non è che sia riuscito ad entusiasarmi di chissà cos'altro, pur avendo rivisto con piacere qualche Mini Cooper 1300 rigorosamente anni '70, altra vetturella che prima della scoperta delle idro, aveva solleticato i miei sogni di bimbo. Finalmente la pioggia si ferma e il cielo pavese concede qualche promettente squarcio che sarà poi effettivamente di ottimo auspicio per il proseguimento dell'iniziativa che, ormai ci siamo, prevede ora il trasferimento a Vairano.

Uscendo al volo dalla prova di regolarità (che per quanto mi riguarda immagino essere stata disastrosa) mi trovo imbottigliato in un mini corteo di FIAT Barchetta, che decido di seguire per arrivare alla pista senza pormi troppi problemi di orientamento.

Il mio disagio di vecchio "citrantropo" comincia a farsi sentire, pur se attenuato da nobili intenti di tolleranza e amore universale che faranno però assai fatica a trovare piena cittadinanza nella mia testolina.

Arrivati in pista una sorpresa non troppo gradita, proprio per quanto anticipato poc'anzi: le auto non vengono raggruppate per Marchio e per modello (stile I.C.C.C.R. romano), ma posteggiate alla rinfusa ai bordi della pista.

Io già pregustavo una bella passeggiata che consentisse una carrellata su tutta la produzione citronica dall'alba dei tempi ai giorni nostri, ma forse sarebbe stato chiedere troppo agli organizzatori.

I Citroënisti fanno comunque relativamente buon gruppo e il colpo d'occhio non è poi così male nonostante qualche "intrusa" (va bene, va bene, datemi pure del razzista e io non potrò oppormi).

Così fra quattro chiacchiere, qualche giretto di perlustrazione, un paio di presentazioni di modelli del tutto trascurabili

(Mercedes, Audi...) non fosse per la solita presenza delle bellone di turno e una mangiata veloce, arriva il momento del giretto di pista al quale non volevo davvero rinunciare.

Il mio numero di iscrizione mi ha permesso di affrontarlo col primo gruppo e l'amarcord di quello effettuato nel 2004 con la mia ex Pallas del 1978, è stato effettivamente struggente, un piccolo omaggio alla mia vecchia damigella il cui sacrificio per arrivare al mio top dei top Prestige Automatica, non verrà mai dimenticato.

Così, nonostante non fosse tardissimo e gli organizzatori avessero previsto altre simpatiche iniziative come i giri in mongolfiera, il museo di Quattroruote, qualche simulatore, dei mini corsi di guida sicura, un piccolo mercatino di ricambi e, last but not least, la dimostrazione delle 2 CV Cross, che alla fine non mi sono goduto granché, con la mia lacrimuccia sotto palpebra, ho preso la svolta verso l'uscita dal circuito per il rientro a casa, avendo già avuto tutto ciò che potevo avere da questa nuova esperienza.

Per concludere mi sembra giusto rendere merito agli organizzatori per la piena riuscita dell'evento, dimostrata da qualche numero che ben ne fornisce le dimensioni: 1100 iscritti, 3000 appassionati presenti, 2 Km fitti di vetture parcheggiate a bordo pista, oltre 30 Club di Marca coinvolti!

E pensate che nonostante tutto questo ben di Dio, di miglioramenti sulla mia Citroëmaniacità manco l'ombra, anzi, più vado a vanti e più mi rendo conto che per me lo slogan sarà per sempre immutabile : Citroën, tutto il resto è ...



SPACXZIO

L'EMOZIONE SI RIPETE

Di Carlo Ottone Presidente Club GS Italia

L'emozione si ripete...

Da quel lontano inverno del 1989 quando per la prima volta vidi l'auto che mi folgorò, avevo quasi perso la speranza che si potesse ripetere l'esperienza.

Del resto ogni ammiraglia Citroën è un'emozione quando la si scorge per la prima volta, sia per la curiosità del contenuto tecnologico che sicuramente in seno porterà, sia per le sue forme sinuose o tese.

A Villa Erba nel 2005 si è ripetuto l'incanto che ebbi quando, come suddetto, vidi l'XM parecchi anni or sono.

Nel meraviglioso contesto lacustre del Lario si festeggiavano i cinquant'anni della DS opera unica al mondo del maestro Bertoni; ottima passerella per presentare il nuovo fiore all'occhiello di Casa Citroën.

La C6 in tutta la sua bellezza ha fatto dimenticare il doloroso lasso di tempo in cui la prematura scomparsa di XM ha lasciato uno dei Marchi più prestigiosi e

collezionati al mondo senza ammiraglia, senza luce di riferimento.

La sua linea strizza l'occhio alla CX sua degna progenitrice.

Ciò lo si evince guardandola di lato con la forma della superficie vetrata e dalla reintroduzione del lunotto concavo che alleggerisce – visivamente parlando – la parte posteriore.

Come tradizione Citroën, vengono migliorate ulteriormente le sospensioni rispetto all'XM con l'introduzione della nuova famiglia di Idrattiva.

Grazie a calcolatori sempre più rapidi e a sensori più precisi e raffinati è stato possibile ottimizzare ulteriormente il comportamento su strada della vettura velocizzando lo stato delle sospensioni da morbido a rigido in ancora minor tempo.

Questo ha permesso altresì di poter aumentare anche il confine verso il "morbido" o "rigido" essendo assolutamente rapido il variare di stato delle

sospensioni.

Anche sotto l'aspetto della comodità si è mantenuto il nome della Casa con un'abitabilità interna e un confort senza eguali adottando, per esempio, sedili posteriori inclinabili elettricamente.

Ma se l'auto risulta praticamente perfetta, irresistibile, dotata di un bagaglio tecnologico degno di nota... come mai risulta difficile incontrarne una per strada?

Purtroppo il mondo è cambiato e oggi non conta più essere i migliori tecnologicamente o cercare di differenziarsi dalla massa.

Ciò che hanno fatto le antenate di C6, ovvero stupire, appassionare, non è più possibile.

Oggi tutto deve essere omologato e non ci si può più lanciare in voli pindarici come Citroën era abituata a fare.

La C6 si trova quindi nel mercato quasi penalizzata dalle sue stesse capacità e dal "cognome" che essa porta; fiorio di novità, comodità e sicurezza per chi è amante del Marchio o semplicemente obiettivo della verità, portatore sano di problemi, guasti e facili ironie





nel momento in cui – fortunato chi ne è capace! – si sceglie di vendere.

Non secondario il fatto che è stata pubblicizzata veramente poco e la stragrande maggioranza delle persone non ne conosce nemmeno l'esistenza... chissà perché!

Questa anomalia ha portato i possessori di C6 a considerarla come un "istant classic", io tra questi.

Ulteriormente "da collezione" le versioni con l'unica motorizzazione benzina: il tremila sei cilindri. Esse sono da considerarsi patrimonio dell'Unesco in quanto hanno un volume di vendite confidenziale.

Sembra che in Italia ne abbiano vendute meno di venti... fortunatamente una è nel mio garage.

Quando venne il momento di dare una mano alla vigorosa XM Turbo CT per i viaggi impegnativi con la caravan, essendo ormai giunta alla soglia dei trecentomila chilometri, si pensò se acquistare una C6 benzina o diesel.

Ne spuntò il lato romantico e ac-

quistammo quella benzina pensando avrebbe avuto un futuro collezionistico immediato, e così fu: acquistata nel primo semestre 2008 risulta una delle ultime prodotte in quanto, a causa dell'esigue vendite, la Casa Madre sembra non abbia ritenuto opportuno spendere energie per aggiornarla alla normativa anti-inquinamento "Euro 5" per la motorizzazione benzina e non ha quindi realizzato "l'anno modello 2009".

La produzione si è mantenuta per pochi paesi tra cui l'Australia e il Giappone, quest'ultimo forse il paese che maggiormente ha saputo apprezzare questa ammiraglia.

Ne è una prova il meraviglioso sito internet che la presenta.

Tra l'altro mi sovviene il curioso particolare che mi stupì nel momento in cui io con i miei genitori decidemmo di acquistare una C6 benzina; ebbene pur essendo regolarmente a listino il calcolatore della concessionaria si rifiutava di eseguire l'ordine.

Forse non ci credeva nemmeno lui...

Alla luce di queste riflessioni non ci si stupisce se per strada le persone si incuriosiscono per quest'auto, oltretutto di un colore – secondo me – consono a un'ammiraglia Citroën: Sable de Langrune.

Oro metallizzato, si potrebbe sintetizzare in lingua volgare, ma Langrune è uno dei più caratteristici paesi della Normandia la cui spiaggia è di un delicato color oro.

Questa visione poetica di quei lidi dorati mi autorizzi la dotta dicitura in lingua originale.

Spiegando meglio il concetto di colore consono o meno a una prima berlina Citroën, intendo che mantiene la tradizione con l'importante Beige Tholonet della DS, oppure col moderno Beige Sphinx della CX passando per il quasi grigio Sable d'Ete dell'XM. Concludendo, spero di aver fatto capire che una Citroën non può e non dovrebbe passare inosservata essendo essa una parte della nostra storia.

Una storia che non resta a guardare lo scandire del tempo che passa, ma cerca di stravolgerlo in un senso o in un altro.



CCCP (2-3-4-PICASSO)

Di Francesco Marigo

In questi giorni di fine 2010 il CX Club Italia compie dieci anni. È usanza comune, quando si raggiungono certi traguardi, voltarsi indietro per guardare con gli "occhi del futuro" come si viveva nel passato e fare un bilancio dei cambiamenti, più o meno positivi, intercorsi.

Io, che di certo non sono uno fuori dal coro, non potevo esimersi dal fare ciò, e mi sono soffermato ad osservare come eravamo alla costituzione del Club, quando, tanto per dirne una, non ero ancora nell'anno della patente di guida.

Innanzitutto le persone erano più giovani (grazie, capitano Ovvio!), alcuni più magri, altri più prestanti, qualcuno, forse, più giudizioso di oggi.

Ma tutto ciò fa parte del gioco. Siamo invecchiati, molto spesso in maniera inversa rispetto alle nostre auto che, a dispetto della

distanza crescente dalla data di immatricolazione, sembrano ringiovanire nella carrozzeria per opera delle cure sapienti di proprietari e meccanici.

Sembra che il tempo abbia lasciato segni più profondi ed indelebili sulla nostra carne che sull'acciaio delle nostre vetture.

E forse è proprio così.

Spaziando nei ricordi non posso che stupirmi di come le nostre vite siano cambiate, in soli due lustri: nel 2000 cominciava a diffondersi il telefono cellulare, mentre le cabine telefoniche dei paesi di villeggiatura diventavano sempre meno prese d'assalto; nelle case comparivano sempre più spesso i personal computer, dotati di un modem per il collegamento ad internet, anche se solo alla velocità di 56k/secondo; i condizionatori d'aria

cominciavano a raffreddare sempre più abitazioni e il forno a microonde raggiungeva una diffusione di massa anche qui in Italia.

In pratica, anche se in ritardo rispetto a Paesi più evoluti (forse perché meno ricchi di pregiudizi), anche da noi il tenore di vita stava migliorando, con tutte le conseguenze del caso.

In campo automobilistico l'anno 2000 non aveva portato sconvolgimenti particolari: un passo avanti in sicurezza, confort e tecnologia delle automobili era già stato fatto circa a metà degli anni novanta; era ancora disponibile la Super con Pb, anche se si trattava degli ultimi barili.

In Citroën la gamma vetture era composta per lo più da modelli nati nella prima metà del decennio precedente: nei saloni erano disponibili la piccola Saxo, copia ignominiosa della Peugeot 106, la media Xsara in versione berlina, coupé e break, le anziane Xantia e XM, ormai pronte al pensionamento, e la grande Evasion, versione





"abitabile" del veicolo commerciale Jumpy (o Fiat Scudo, che dir si voglia).

A queste si affiancavano due novità nate alla fine del ventesimo secolo: Berlingo Multispace, fondatrice del segmento "multispazio", e Xsara Picasso, la vera originalità del progetto "Xsara".

Entrambe erano state concepite come veicoli pratici, ricchi di spazio e soluzioni furbe, che aumentavano notevolmente la modularità di un abitacolo; la prima, più colorata e sfiziosa, era dedicata a persone attive e solari, mentre la seconda, più "grigia" e sobria era chiaramente a misura di famiglia.

Nel listino Citroën erano una ventata di freschezza, apprezzata dal pubblico che ripagava con denaro sonante le idee coraggiose ed innovative.

Oggi, nel 2010, sebbene alcuni nomi siano rimasti gli stessi, non troveremo nemmeno uno dei modelli sopra menzionati da acquistare nuovo.

In un decennio la Casa francese ha fatto un notevole passo avanti, tra modelli azzeccati ed apprezzati, e qualche scivolone. È di questi anni la nuova nomenclatura del settore automobili, che matematicamente potremmo esprimere come "CX", dove X sta per un numero, identificativo del segmento di appartenenza, da 1 a 8 (ad esclusione del 7); curioso, vero?

I modelli hanno una vita media sempre più breve, dettata da logiche di mercato molto più complesse che in passato, per cui la media di sei anni di un modello è risibile in confronto ai 15 anni della CX o ai 20 della DS; figuriamoci in rapporto alla 2CV.

Così capita che nell'anno in corso siano uscite di produzione auto presentate dopo il 2000, e

questo è il caso di C2, C3 e C4, del, rispettivamente, 2003, 2002 e 2004: solo una, chiamata Xsara Picasso, è resistita, e con onore, dal 1999 al 2010. Queste vetture, che lasciano il testimone ai nuovi modelli, più curati e moderni, hanno avuto un ruolo molto importante per la Casa francese, anche se a volte poco riconosciuto.

Un ruolo di immagine, notevolmente risolledata dopo modelli come Saxo, ma soprattutto di vendite; e tutti noi sappiamo come sia fondato il detto "Primum vivere, deinde philosophare".

Le soluzioni tecniche non saranno state particolarmente rivoluzionarie come in passato, ma non sono mancati tocchi di originalità, come il volante di C4 o la caratteristica linea "a uovo" di C3 e Xsara Picasso.

L'utente Citroën di vecchia data (cioè l'utente CX, ad esempio), ha a gran voce reclamato l'adozione di sospensioni idrauliche sulla maggior parte dei modelli, avendo ben vivida l'immagine della recente BX, comoda come una ammiraglia ma dai costi di gestione di una media (vedi la prova di BX su SpacXzio numero 13).

Ma siamo sicuri che questi modelli, di gran lunga i più venduti della Casa, non siano stati pensati per il ben più ampio pubblico medio, se non mediocre, odierno?

Ciò spiegherebbe schemi meccanici collaudati e l'utilizzo di motori a volte poco moderni. E i prezzi concorrenziali.

Il collezionista si può sempre rivolgere verso i modelli alto di gamma, raffinati e tecnicamente appaganti.

Un po' quello che succedeva negli anni sessanta, quando la gamma si spaccava in due: da una parte l'auto semplice

per il popolo, dall'altra la berlina raffinata per pochi; con la differenza che i modelli si sono moltiplicati.

Comunque, tralasciando richieste e intenti, mi sembra doveroso ricordare, anche se solo con un cenno, i modelli che quest'anno lasciano il listino del nuovo.

A tutti loro auguro un futuro collezionistico, sperando in una lunga vita, al riparo da noie elettroniche.

C2

La C2 è uscita di scena in assoluto silenzio; nessuno si è accorto della sua scomparsa dal listino, e nessuno la reclama.

Nemmeno gli addetti ai lavori si sono preoccupati più di lei dopo aver tracciato una X rossa sui progetti "nuova C2".

Ciò è stato segno di una profonda delusione nei confronti di una macchina che doveva eguagliare i volumi di vendita della ambita sorella C3, ma che non ha portato i risultati sperati.

Strano, dal momento che con l'aggiunta di circa cinquecento euro il potenziale cliente, a parità di allestimento, poteva optare per la sorella maggiore C3, dotata della medesima collaudata meccanica, ma con cinque posti, cinque porte (invece di due più lunotto apribile e ribaltina) e un bagagliaio di "appena" 106 litri più capiente.

Più fortuna della C2 "normale" hanno avuto le versioni sportive VTS, dal momento che un propulsore di 1600cc su un mezzo così piccolo e leggero poteva fare miracoli; come sulla precedente Saxo.

Solo la concorrente francese Renault ha preso il testimone di questa due porte, mettendo in vendita, nel 2007, la nuova Twingo presa pari-pari dalla C2: stessa linea due volumi, anche se meno originale nella fianca-



SPACXZIO



ta, motorizzazioni analoghe, solo leggermente più potenti, sedili posteriori sempre scorrevoli a richiesta; al momento, numeri alla mano, non si è rivelata una strategia furba.

Addio cara C2, e salutami le tue antenate LN e Axel che troverai nel girone dedicato alle auto due porte e due volumi bistrattate in vita e dimenticate in fretta da tutti.

C3

La C3 (ora C3 Classic) non ha bisogno di presentazioni.

Robusta, affidabile e con motori supercollaudati, è molto piaciuta al pubblico femminile e giovane.

In pratica ha, da sola, risollevato le sorti economiche e di immagine di un Marchio che nei primi anni del ventunesimo secolo aveva come cavallo di battaglia la Saxo.

In realtà non è ancora uscita dai listini, nonostante il nuovo mo-

dello sia commercializzato da quasi un anno.

Tuttavia mi sembra corretto inserirla in questo gruppo, dal momento che per lei è stata scelta una morte molto lenta ma ormai prossima.

Negli ultimi mesi sono scomparsi il 1.4 a benzina, i propulsori a gasolio e vari allestimenti, rimanendo disponibile il solo 1.1 a benzina, lo stesso motore anche a gpl ed il più grosso 1.4 per la versione a metano.

Quando dai piazzali delle concessionarie saranno spariti gli stock di C3 a gas comparsi nel roseo periodo degli ecoincentivi 2009 forse sarà scritta definitivamente la parola fine su questa gloriosa macchina.

C4

La C4 è in attesa del cambio della guardia, previsto per fine anno.

Lanciata nel 2004 per combattere la banalità della Xsara,

era offerta anche in una variante a tre porte finalmente degna del nome "Coupè".

Per quest'ultima, nonostante i contenuti tecnologici, l'affidabilità e la linea all'avanguardia, vale il discorso fatto per la piccola C2: non avrà eredi, anche se qui l'eredità sarebbe stata davvero molto scarsa.

Per la berlina il discorso è diverso: in Italia le tedesche del medesimo segmento non si sono nemmeno accorte della sua presenza, in termini di vendite, ma lei avrà un successore.

Ciò forse è stato consigliato dalla buona riuscita del modello a livello europeo, soprattutto francese: probabilmente fuori dai nostri confini hanno saputo apprezzare le doti, innegabili, di quest'auto senza aggrapparsi a pregiudizi e leggende più o meno fondate che vedono le tedesche come uniche auto affidabili.



Io ho sempre ritenuto utile ed affascinante il volante di quest'auto, ripreso poi dalle Picasso derivate dalla C4 e dalla C5; con la sola corona che girava si è potuto adottare un airbag più grande ed efficiente, ma soprattutto si sono tenuti tutti i tasti al loro posto: una bella comodità avere quasi tutti i comandi elettronici al volante senza distrarre lo sguardo dalla strada ed avere sempre la certezza di trovarli allo stesso posto. È una questione di ordine.

Oltre a questa soluzione compariva il diffusore di aromi, una pratica bocchetta dal nettare costosissimo che, inserita nell'apposito foro tra le bocchette di aerazione centrali, permetteva di profumare l'abitacolo con la fragranza preferita.

Una vera sciccheria ripresa da vari altri modelli Citroën successivi.

Non si possono, infine, non ricordare i successi ripetuti nel mondiale rally WRC, dove Citroën domina incontrastata da anni (Xsara WRC e C4 WRC) inanelando una serie di vittorie da far tremare le Subaru degli anni novanta.

Sugli sterrati del rally la C4 coupé WRC sarà sostituita, pare, dalla chic DS3, più maneggevole, leggera ma soprattutto

dall'immagine più forte.

Gli appassionati sportivi si aspettano grandi cose dalla nuova arrivata, abituati come sono alle vittorie.

Auguri!

Xsara Picasso

L'ultima vettura della lista merita una menzione speciale.

Forse perché ho avuto la possibilità di conoscerla meglio delle altre, forse perché nutro immotivata simpatia nei suoi confronti.

Si tratta della Xsara Picasso, monovolume di taglia media introdotta a fine 1999 derivante dalla berlina del segmento C della Casa francese.

La Xsara nel 1997 era stata presentata al pubblico con la carrozzeria berlina a cinque porte.

Ad essa si affiancava la versione a tre porte, denominata "Coupé" anche se impropriamente, dal momento che non era altro che la versione "normale" accorciata e senza gli accessi laterali posteriori; in pratica la fedele copia della "Coupé" ZX, che non era altro che la versione più corta e forse meno sportiva della consueta berlina.

La principale novità introdotta con la Xsara arrivò nel 1999

quando i vetusti motori 1.9 TD furono affiancati dai moderni HDI, dotati della tecnologia common rail, oggi presente su quasi tutte le unità a gasolio europee, in grado di incrementare potenza, elasticità e comfort acustico a fronte di consumi ridotti.

In concomitanza con l'adozione di questi nuovi propulsori, la gamma Xsara si arricchì, sempre nel 1999, di una versione più alta e spaziosa, denominata Picasso.

Chi non ricorda il celebre spot tv dove dei robot creativi (appunto) si divertivano a usare una Xsara Picasso nella catena di montaggio come tela per poi nascondere il lavoro sotto un manto di anonimo grigio?

Citroën, per sottolineare quella tecnologia creativa che ultimamente viene sbandierata a gran forza, scelse proprio il nome del celebre artista spagnolo; o almeno una parte del nome, dal momento che nel suo atto di nascita si legge "Pablo Diego José Francisco de Paula Juan Nepomuceno María de los Remedios Cipriano de la Santísima Trinidad Mártir Patricio Clito Ruiz y Picasso".

Forse il nome completo non ci stava se scritto sui parafranghi anteriori...





SPACXZIO



Dal 1999 la sigla Picasso campeggia sulle monovolume derivanti da modelli esistenti (ecco spiegata l'assenza di C8), oggi rappresentata da C3, C4 e Grand C4.

Quando Citroën si addentrò nel nuovo segmento delle monovolume compatte, cioè proprio nel 1999, non fu la prima.

A piantare la bandiera francese su quel terreno inesplorato ci aveva pensato in anticipo, ancora una volta, la concorrente Renault, che nel 1997 aveva presentato una Mégane "dilatata", chiamandola Scénic.

Le due vetture (Citroën e Renault) avevano la medesima architettura: cinque posti su poltrone singole, ampio bagagliaio, carrozzeria monovolume e derivazione da una berlina media, con costi di acquisto e di gestione conseguentemente non troppo impegnativi.

Renault ebbe il monopolio nei primi anni, sfruttando una specie di "brevetto ideale" per cui chi arriva per primo in un segmento diventa un punto di riferimento, mentre gli altri devono inseguire;

esattamente come era successo nel 1984 con Espace, nato dalla collaborazione stretta con Matra.

La Xsara Picasso, nonostante la medesima impostazione tecnica della Renault, le motorizzazioni pressoché identiche, un ritardo di due anni ed una limitata possibilità di personalizzazione, riuscì a catturare una buona fetta di pubblico che necessitava di spazio senza acquistare un "furgone" a sette posti.

Gli utenti, per lo più tranquille famiglie, furono conquistati dalla simpatica linea a uovo, molto proporzionata, arrotondata e senza eccessi, dall'abitabilità interna, dalla visibilità in tutte le direzioni e, non ultimo, dal prezzo.

Tutte qualità che Citroën seppe offrire sulla sua nuova vettura, aggiungendo una serie di piccoli aggiornamenti ed accorgimenti che differenziassero il modello dalla versione di partenza: ecco apparire, tra le cose principali, una strumentazione interamente digitale e posta

al centro del cruscotto, i tergicristalli con i bracci diretti verso i montanti anteriori, un simpatico e pratico carrellino pieghevole con apposito appiglio nel bagagliaio.

I clienti apprezzarono, lodando le soluzioni adottate in fatto di praticità e chiudendo un occhio sulla qualità generale di plastiche, rivestimenti e imbottiture dei sedili.

Dopo dieci anni di onorata carriera un posticino nel cuore di un buon Citroënista ci sarà anche per lei.

Mi sembra doveroso ricordare chi fu la firma dei modelli menzionati in questo articolo: si tratta di Donato Coco, in Citroën dal 1983 al 2005, cui si deve lo stile di Xsara (berlina, WRC e Picasso), C2, C3 (anche Pluriel), C4, C6, ZX Paris Dakar.

Il design italiano, ancora una volta, piace.

E, ancora una volta, Citroën è ricorsa all'Italia per risollevarsi con stile.

E queste, per noi italiani, sono soddisfazioni...



TRE UOMINI E UNA CITROËN

Di Massimo Botto, introduzione di Mario Siccardò

Colleghi per forza, amici per scelta.

La vita non sempre ci offre l'opportunità di scegliere le persone con cui abbiamo a che fare, più frequentemente siamo costretti a condividere gran parte del nostro tempo con grigi omuncoli dei quali faremmo volentieri a meno.

Ma nel mucchio di volti dimenticabili che vanno e vengono senza lasciare traccia alcuna, sappiamo riconoscere chi ci somiglia, chi ci accoglie e si specchia nei nostri pensieri, nei nostri sogni come nelle nostre angosce.

Sappiamo a chi possiamo svelarci e svelare le cose che amiamo, siano esse meraviglie musicali, letterarie o automobilistiche, senza che queste vengano fatte cadere nel vuoto a fare la fine, come si dice, delle proverbiali "perle ai porci".

Quando ho visto la strepitosa e rara C5 3.0 V6 nell'abbagliante abbinamento oro e cuoio, messa in vendita dall'amico Niccolò LHM Rodeghiero, il mio pensiero è volato a Massimiliano "Max" Botto, trentasettenne ingegnere, ma soprattutto fine pensatore, collega e amico da tempo.

Lui la può capire, lui la merita, mi sono detto.

Perché, vedete, un gioiello così non può e non deve finire nelle mani di uno qualsiasi, di uno da Mondeo.

No, ci vuole uno *shine* particolare, ci vuole curiosità, ci vuole la voglia e il gusto di capire e il rifiuto di credere, ci vuole il piacere di "andare contro" e di perseguire con orgoglio il proprio fiuto, le proprie idee frelandosene di quello che pensano gli altri, quella massa grigia che seguendo il *mainstream* senza farsi domande, ane-

la per anonime e anguste audi e biemmegli.

Sì, è bello andare contro e godersi la superiorità di una Citroën e anche (perché no) quella del proprio essere giudicante, con orgoglio, impeto, fiducia e il sole in fronte.

L'unico modo di vivere degno, l'unico desiderabile.

E così, in un afoso pomeriggio di luglio siamo partiti in tre io, Max e un'altra bella testa di razzo che risponde al nome di Sergio Banchieri, personaggio ormai noto nel nostro ambiente, amico inestimabile, nonché autore delle foto a corredo di questo pezzo.

L'unica persona con la quale litigare è un piacere assoluto.

Un paradosso impossibile da spiegare, ma semplice da capire quando lo si conosce.

Fatto questo doveroso preambolo introduttivo, giusto per ribadire un'identità esistenziale prima che estetica, lascio la penna al vero protagonista della giornata, anzi, di una giornata indimenticabile.





La prima notte dopo il viaggio di ritorno ho sognato le idropneumatiche, non è una frase fatta: è la verità.

Ma non è il caso di cominciare dal finale di quella che per me è stata un'avventura memorabile.

Ho conosciuto Mario, sul posto di lavoro.

Avevo 27 anni e la tipica mentalità dell'ingegnere: un *puot-puorri* di razionalità e banalità condito con un pizzico di qualunquismo.

Ricordo che fin dai nostri primi discorsi "seri", mi ripetevo: come è possibile che una persona così splendida, così brillante, e ricca di interessi possa stare in un contesto così piatto e noioso, in cui il Dio "bit" la fa da padrone e la massima aspirazione è arrivare un giorno a "meritarsi" una "biemmevi 320" aziendale?

(Grazie Max, troppo buono, per voi tutti: la 320 aziendale me la sono giocata nel 1991. n.d.r.)

In questi anni ho potuto apprezzare il suo approccio alla vita, il suo essere fuori dagli schemi e il suo coinvolgerci nelle sue innumerevoli passioni tra cui quella travolgente, impetuosa e dirompente per le Citroën storiche.

Una tranquilla mattina lavorativa, Outlook mi segnala l'arrivo di una e-mail: è Mario.

Niccolò, un suo caro amico vende una strepitosa C5 3.0 V6 del 2005.

Allegata alla mail alcune foto: un sogno ad occhi aperti!

Credetemi, per un uomo che in vita sua non si è spinto oltre ad una Ford Fiesta 1200, anche il solo immaginare di poter possedere una meraviglia simile, risulta un azzardo.

Le pensi tutte: mi potrò fidare, l'avrà trattata bene, come mi troverò alla guida?

E' bastato poco a Mario per fugare i miei dubbi.

Mi parla di Nik in termini lusinghieri, me lo descrive come un'autorità in campo Citroën, una persona colta, piacevole e dai gusti raffinati.

Mi racconta delle mille peripezie che fece per poter avere solo "lei": dalle lunghe ricerche, al viaggio in Francia per prenderla e soprattutto mi descrive le splendide sensazioni che provò un giorno in cui gliela fece provare; sensazioni, a suo dire, paragonabili a quelle che prova guidando la sua incomparabile CX.

In quattro e quattr'otto chiamiamo Nik e in breve tempo ci mettiamo d'accordo.

Incredibile: è praticamente fatta; il tempo di aspettare un weekend e sarebbe stata mia! Ma non è stato tutto così semplice...

Una volta Mario mi disse di aver assistito a scene "strazianti" di Citroënisti che nel momento in cui vendevano le auto a cui si erano tanto affezionati, preferivano non vederle partire guidate da un altro.

Lì per lì mi sembrava una esagerazione; questo fino a quando due giorni prima del fatidico incontro, Nick mi chiama.

Con voce rotta mi dice che non può più vendermela.

Non riesce a dirmi il perché.

In quel momento mi scatta una sorta di pessimismo cosmico, mi dico che ho fatto male ad illudermi, che era stato troppo bello per essere vero.

Per la rassegnazione, non provo neppure a ribattere e con tristezza infinita lo saluto.

Per avere un po' di conforto, sento Mario; gli chiedo come sia possibile tutto ciò.

Lì per lì non riesce a darmi una spiegazione, ma poco alla vol-

ta intuisce il motivo e mi ricorda quelle scene.

Capisco...

Il giorno dopo, Nik mi richiama.

Dopo una notte insonne ha deciso di mantenere la parola inizialmente data, se la voglio ancora è mia.

Ovviamente accetto!

Il giorno dell'incontro è uno dei primi di luglio: caldo afoso e umido, di vento manco a parlarne.

Parto da Genova, destinazione stazione di Pisa, in compagnia di Mario e Sergio.

Sergio oltretutto un amico fraterno è una persona meravigliosa e socievole, per la quale ogni aggettivo è sprecato.

Quando ha saputo di questa storia si è fatto in quattro per organizzare il viaggio, non lo ringrazierò mai abbastanza.

A Pisa c'è un caldo afoso e sporco, di quelli per cui anche gli oggetti inanimati sembrano soffrire.

Quando Nik arriva a bordo del mio futuro gioiello, rimango di stucco: è ancora meglio di come appariva in foto.

Davanti ha un aspetto dinamico e determinato, lateralmente la linea è pulita, aggraziata e personale.

Il colore "Sable Langrune" la fa apparire fresca e leggiadra.

Si distingue subito dalle varie audi, bmw e simili che affollano la piazza della stazione di Pisa.

Ma è nel momento in cui Nik ci porta a fare un giro che comincio a capirne il valore.

Dentro è eccezionalmente spaziosa.

Tutto è perfetto e arioso: dal colore degli interni all'abitabilità, dalle cromature alla disposizione dei comandi.

Ci si sente isolati, protetti, calati in una dimensione confortevole; distante anni luce dalla canicola e dal caos che ci avvolge.



In moto, l'unico suono appena percepibile è quello sordo, corposo e potente del V6.

Le sospensioni idroattive, trasformano l'asfalto non proprio perfetto della periferia pisana in un tappeto vellutato.

Nik con pazienza e grande competenza mi spiega le infinite peculiarità, mi racconta con quale passione l'ha tenuta, ma questo non ha bisogno di dirmelo, si intuisce al primo sguardo.

Dopo gli interminabili passaggi burocratici arriva il momento della consegna ufficiale: sono al settimo cielo!

Salutiamo Nik, promettendoci di rincontrarci al prossimo Raduno e partiamo per il rientro a casa.

Da quel viaggio sono passati diversi giorni e ovviamente ho avuto modo di conoscere la mia C5 quasi alla perfezione, ma le sensazioni sono rimaste le stesse. L'impressione, appena seduti al volante, è quella di stare a bordo di una vera e propria ammiraglia: è comodissima e lussuosa.

Il materiali che compongono il cruscotto danno una sensazione di qualità e benessere.

Gli strumenti sono funzionali e precisi.

Il motore, potente e regolare: anche in piena accelerazione, nonostante la sensazione di vuoto allo stomaco donata dal 3.0 V6 da oltre 200 hp, rimane silenzioso, in sintonia con lo stile elegante ed affascinante dell'auto.

Il cambio automatico a 6 rapporti è talmente fluido che quasi non si avverte e poi le sospensioni: incredibili.

Confesso che quella era la prima volta che guidavo un'auto con sospensioni idroattive, ed è in quel momento che ho appreso appieno il motivo di tanta devozione che i Citroënisti hanno per questo Marchio, che da sempre è stato sinonimo di innovazione ed eccellenza.

Per voi che state leggendo sarà la normalità, ma in quei momenti, attraversare buche e dossi senza accorgersene e affrontare le curve a velocità sostenuta, come su due binari è stata per me quasi una rivelazione.

Il viaggio però non è stato solo

l'occasione di provare per la prima volta l'auto, ma soprattutto è servito ad approfondire e consolidare quella che considero una stupenda amicizia con i miei compagni di ventura.

Il più delle volte nei rapporti interpersonali ci si limita a parlare di banalità, magari per paura di "scoprirsì" troppo o più semplicemente per colmare il silenzio che tanto imbarazza.

Sono pochi i momenti in cui si ha la possibilità di "conoscere" le persone che ci stanno accanto. Quel giorno ho raggiunto con loro un grado di empatia tale come raramente mi è capitato nella mia vita.

Per questo motivo sono e saranno per sempre dei momenti magici.

La notte dopo il rientro, riuscii a dormire solo un paio d'ore, tanta era l'adrenalina in corpo, ma feci lo stesso un sogno.

Era il sogno di me al volante della mia C5, che come un tappeto volante scorreva morbida sulle strade tortuose della riviera savonese, e io mi sentivo rilassato e sereno come sdraiato sotto l'ombra di un albero in una fresca giornata di primavera.



DIESSE

Di Mario Siccardi Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

Cercare di scrivere qualcosa di nuovo, originale ed inedito sulla DS è un po' come cercare di farlo per i Beatles.

Un'impresa pressoché impossibile, una scommessa persa in partenza.

In 55 anni, la DS ha fatto versare fiumi di inchiostro alle penne più disparate.

Tutti si sono chinati sulla scrivania per celebrarne la sua debordante unicità, tutti hanno detto la loro.

Austeri editorialisti di riviste tecniche (e non), giornalisti alla moda (e di Moda), attori di fama mondiale e poi scienziati, artisti, statisti e giallisti.

E poi i fans di provata fede, gli storici del modello, i collezionisti in grado di elencare ogni più recondita modifica anno-modello per anno-modello come farebbe un filatelista d'élite con i non-emessi degli antichi Stati Italiani.

Cosa si può quindi dire che non si possa trovare in rete oppure dentro le decine (centinaia?) di libri sull'argomento?

Probabilmente nulla.

C'è una sola via di uscita se si vuole evitare di proporre rafferme pietanze a base di copia-incolla: andare sul personale e parlare di lei attraverso la propria percezione e la propria storia di vita.

Eviterò quindi di sfinirvi con cose che, come me, avete appreso col biberon (2175cc, blu delta, volante mousse da anno-modello) e vi racconterò qualcosa di mio ma proprio mio.

Fatta questa premessa, utile a chi non voglia proseguire oltre la lettura, vi parlerò dei miei primi incontri con quella strana,

inquietante cosa semovente che all'età di quattro o cinque anni incontravo nelle strade della mia città mescolata ma non confusa tra le automobili propriamente e banalmente dette, le rassicuranti "berlinacce squadrate" dell'epoca per dirla con Michele Serra.

Tanto per cominciare vi dirò che mi faceva paura.

Mi riferisco alla DS restyling 196-8, in quanto i monofaro a Savona erano mosche bianche anche all'epoca della loro produzione o giù di lì.

Dovete sapere che da bambino avevo la tendenza ad *antropomorfizzare* le automobili.

Non solo, alcuni modelli li assimilavo all'aspetto, o meglio all'essere di amici e parenti.

La Fiat 600, simpatica e rotondetta, era mia nonna Ernesta, la Fiat 1100 D, dallo sguardo bonario e apprensivo, era mia zia Rita... brava cuoca ed invero un po' in sovrappeso.

La Giulia Alfa Romeo era quel filibustiere del lontano cugino Carlo, sempre con una fidanzata diversa e con qualche piccolo problema con la Questura... oh, non pensate troppo male: roba da poco e che oggi farebbe sorridere, soprattutto se raffrontata con le prodezze messe in opera dai nostri politici.

Povero cugino Carlo!

Un liberista perseguitato dal Monopolio di Stato per i tabacchi... ecco tutto!

Un amante senza compromessi della libera iniziativa in anni di cupo statalismo.

Mio zio Mario, dal quale ho ereditato il nome e forse non solo quello, era ben rappresentato dalla Mercedes 220D o dalla Opel Record di allora.





Autorevole intellettuale di famiglia, inflessibile, compito e mai celebrato ex-combattente partigiano, era rispettato anche dagli avversari e la sua prematura scomparsa fu un evento particolarmente sciagurato.

Avercelo oggi qui davanti a me per farmi raccontare, discuterci e confrontarmi.

La Dyane era il ritratto di quell'altro mio zio, quello amante delle tavolate, degli amici e del buon vino, unico tra i fratelli di mio padre ad avere ancora i capelli in testa, si diceva a causa degli ettolitri di brillantina Linetti che sopra vi versò in gioventù, una teoria bislacca della quale ho sempre dubitato.

Ma la DS?

Cos'era quella cosa con quegli occhioni multipli e cattivi anzi "vivi" nel loro insidioso roteare ad ogni curva.

Allo sguardo inquietante della DS non si poteva fuggire, no.

Era un tuffo al cuore, un refolo di dubbio, un rigurgito della coscienza con il quale fare i conti.

E poi se ne parlava al maschile: "un DS", come se si fosse trattato di un dio e non di una dea, in barba alla lingua italiana che vuole al femminile i nomi della automobili per coerenza grammaticale.

Per cui nelle prossime righe adotterò questa convenzione.

Un dio si diceva, una divinità pagana onnipresente e universale creata secondo scuola teologica moderna, per così dire.

Tu l'avevi fatta grossa e... tac!

Ecco spuntare da un tornante ligure un DS che ti guardava con rimprovero come a dire: "bada che a me non è sfuggito quello che hai fatto..."

Insomma, il dio DS, come ogni divinità moderna, era dappertutto



to nello stesso tempo... mica come la C6 adesso, che se un bimbo ne temesse l'incontro per il giudizio universale, potrebbe continuare a rubar caramelle fino al conseguimento della maggiore età.

Di DS invece se ne trovava uno ad ogni piè sospinto.

E poi mia madre, che ad ogni domanda di chiarimento su cosa fosse quella strana cosa mi rispondeva sommessamente, quasi con malcelato timore reverenziale: "è uno Squalo"... Uno Squalo!

Mica "è un orsetto lavatore"! Capite l'effetto in un bambino di quattro anni?

Poi, crescendo, il timore lasciò spazio all'ammirazione, l'ammirazione alla passione e a quel punto lo spasso era trovarne di posteggiate da scrutare ed esaminare... in un quadernetto mi segnavo tutti i modelli, tutte le targhette che leggevo

sui vari posteriori.

Per qualche tempo cercai un fantomatico DS22.

Insomma, esisteva il 20, il 21, il 23 doveva per forza esserci anche un 22!

In ultimo: credo di essere uno dei più giovani Citroënisti ad avere memoria di un DS nuovo in vetrina.

Ne sono certo, ho un ricordo lontano ma chiarissimo: estate 1974, DSuper 5 blu (delta?) da certi miei parenti, all'epoca concessionari Citroën, sistemato in vetrina con il cellophane sui sedili.

L'unico ricordo di un DS nuovo in esposizione che ho...

Poi i DS a poco a poco scomparvero dalle nostre strade, mai dai miei pensieri.

Un culto che continua oggi con pari devozione per quello che in fondo è un sentito tributo all'Uomo Creatore e alla sua grandezza.



SPAC XZIO



BUONO D'ORDINE

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

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

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD).

Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.