

Anno XVII

SPACXZIO

Numero 32





SPAC XZIO



SPAC XZIO

ANNO XVII NUMERO 32
Periodico semestrale edito
dal CX Club Italia. Redatto
e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

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

Hanno collaborato:
Albertini A.
Azzena R.
Bortolussi P.
Santo L.
Volontè F.

Foto:

Albertini A.
Baiocchi M.
L'Auto-Journal
Marigo F. (copertina)
Omniauto
Santo L.
Siti Internet
Volontè F.

Questa rivista non contiene informa-
zioni pubblicitarie.
Eventuali messaggi sono stati scelti
dalla Redazione perché rappresen-
tativi della comunicazione
dell'epoca.
Registrato presso il Tribunale di Pa-
dova il 5/12/2003 col numero 1867.

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2018

Prova CX Prestige da L'Auto-
Journal n° 17 del 1976
.....3
Di Alfredo Albertini Direttore
de "Le Citroën"

Le nostre vetture non vogli-
no perdere la loro identità!
.....6
Di Pierre Fraleux Presidente
SM Club de France
(traduzione a cura di Mauri-
zio Baiocchi)

In ricordo di Paolo11
Di Mario Siccardo Responsa-
bile Relazioni Esterne CX
Club Italia

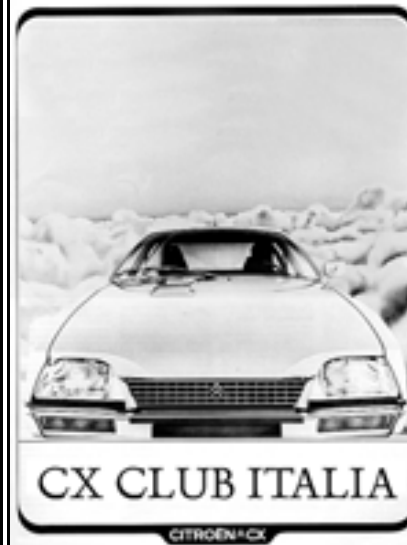
Cityrama Citroën U55: il Pul-
lman di Flash Gordon
.....13
Di Roberto Azzena

Chimera17
Di Paolo Bortolussi

Da tanto tempo cercavo...
.....20
Di Federico Volontè

Visa: 40 anni insieme22
Di Leonardo Santo

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Pregiamo tutti i Soci che fossero
dotati di posta elettronica di for-
nire il loro indirizzo alla sede del
Club (info@cxclub.it).

Ciò consentirà, in caso di neces-
sità di comunicare più rapida-
mente, a costi ridotti.



PROVA CX PRESTIGE DA L'AUTO-JOURNAL N° 17 DEL 1976

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

La CX Prestige è la vedette del Salone di Parigi del 1975.

Questa nuova versione, basata sul pianale della Break, è più lunga della berlina normale di 25 cm, tutti a vantaggio dello spazio per chi siede sul sedile posteriore.

Destinata alle alte personalità dello Stato francese, ma anche a dirigenti d'azienda e privati, si distingue per i profili laterali, per i sottoporti in acciaio inox e per il tetto rivestito di vinile.

Sulla rivista L'Auto-Journal n. 17, uscita in edicola il 1° ottobre del 1976, viene pubblicata la prova completa di questo modello, scritta dal celebre giornalista della testata André Costa.

La meccanica della Prestige è la stessa della CX, ma la cilindrata è di 2347 cm³ con una potenza di 115 CV Din a 5750/giri: in pratica, è il motore della DS 23 a carburatore.

Ovviamente le sospensioni sono idropneumatiche, con freni a disco sulle quattro ruote (ventilati all'avantreno).

La Prestige viene testata sull'anello dell'alta velocità di Montlhéry, dove raggiunge i 182 km/h percorrendo i 400 metri da fermo in 18,6 secondi e il chilometro da fermo in 34,9 secondi.

Il collaudatore fa notare un netto miglioramento della coppia rispetto alla 2000 e alla 2200, ma, scrive Costa, "questa vettura non possiede un motore degno di lei", indicando che, a seguito della nascita del gruppo PSA (avvenuta il 6 dicembre del 1974) sarebbe opportuno montare su di essa il propulsore V6 di

2664 cm³ della Peugeot 604,

che ha in comune con la Renault 30 TS e la Volvo 264.

Apprezzato anche il livello di confort, merito certamente delle sospensioni e dei sedili, ma an-



CITROËN CX PRESTIGE

APPELLO AI LETTORI:

Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma andrà a far parte dell'archivio del Club.

Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il numero delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.

Grazie.

La Redazione.



SPACXZIO



che dell'elevata insonorizzazione che filtra tutte le vibrazioni.

Per quel che riguarda il consumo, durante la prova vengono ottenuti 8,9 litri per cento chilometri di media, con una punta di 15 litri per cento chilometri sfruttando al massimo le prestazioni; a 130 km/h costanti ci vogliono invece 11,45 litri per cento chilometri.

Viene elogiata la maneggevolezza: "Nonostante la maggior lunghezza rispetto al modello di base, la Prestige dà prova di un'agilità sorprendente...".

E poi: "Questa berlina manifesta in rettilineo la stessa tranquillità della sua primogenita e si dimostra piacevole da guidare in tutte le circostanze e su tutti i tipi di strada".

Un discorso a parte merita lo sterzo: "La servoassistenza così

originale, paragonabile a quella della SM, varia in funzione della velocità e il suo riallineamento automatico è modulabile a seconda delle circostanze, anche se richiede un periodo di adattamento: chi non l'ha mai provata tende infatti a entrare in curva troppo bruscamente; i suoi vantaggi tuttavia superano ampiamente gli svantaggi, considerandone la dolcezza, la vivacità di reazione e la precisione".

Dal punto di vista estetico, Costa critica il tetto rivestito di vinile, che secondo lui non aggiunge eleganza, i profili laterali che appesantiscono la linea, e le poco riuscite calotte copriruota. All'interno tutti gli inconvenienti della CX sono considerati supe-

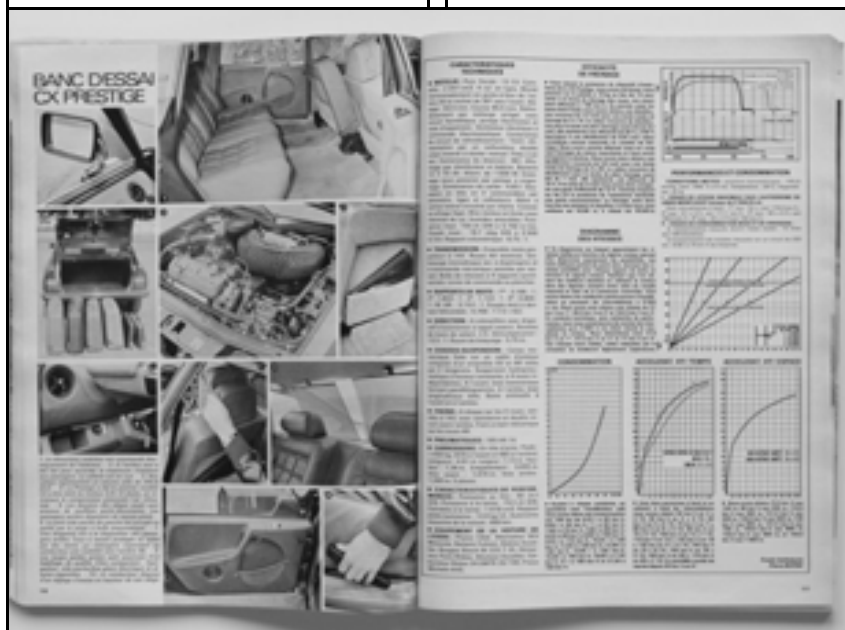


rati, le porte posteriori allungate di 17 cm permettono infatti di salire e scendere comodamente.

Sul pavimento ci sono persino degli appoggia piedi, mentre i sedili in pelle di eccellente aspetto soddisfano anche i clienti più esigenti.

Qualche critica viene mossa al condizionatore di serie poco efficiente e al fatto che il guidatore, che si avvantaggia dello specchietto esterno a comando elettrico, non possa comandare anche i finestrini posteriori.

Viene infine rimarcata la mancanza della chiusura centralizzata, presente su modelli molto



SPAC XZIO



meno lussuosi come, ad esempio, la Renault 20 GTL.

In conclusione: "La CX Prestige, che costa 56.000 franchi è un po' meno cara della Mercedes

250, ma d'altra parte, la Peugeot 604 è venduta a 10.000 franchi in meno.

Il confort della Prestige è però ineguagliabile, così come lo spazio posteriore.

Del resto, una vettura di questo tipo sfugge alle considerazioni d'acquisto strettamente logiche...".

PREGI

- Abitabilità posteriore eccezionale
- Buona tenuta di strada
- Frenata potente
- Sospensioni e sedili confortevoli
- Silenziosità
- Prestazioni adeguate
- Consumo ragionevole
- Buona visibilità
- Equipaggiamento generale completo

DIFETTI

- Strade a schiena d'asino mal sopportate
- Lieve mancanza di nervosità
- Cruscotto poco entusiasmante
- Mancanza della chiusura centralizzata





LE NOSTRE VETTURE NON VOGLIONO PERDERE LA LORO IDENTITA'!

Di Pierre Fraleux, Presidente SM Club de France

(Traduzione e adattamento di Maurizio Baiocchi)
Editoriali dei nn. 98, 100, 101 della Rivista dell'SM Club de France.

punto di riferimento per i proprietari e gli appassionati della SM.

Negli editoriali degli ultimi numeri della loro Rivista (il cui ulti-



Premessa: l'SM Club de France, fondato nel 1983, comprende circa 700 soci in Francia, in Europa e nel mondo, offre un servizio-ricambi per i Soci ed è il



mo numero è visibile sul sito: <http://www.smclubdefrance.org/>) vengono più volte trattati, in modo garbato ma deciso, argomenti quali: la politica attuale di PSA verso i Club e per i pezzi di ricambio, la salvaguardia della vera storia di Citroën a fronte delle scellerate scelte di marketing per la marca DS, la posizione equivoca dell'Amicale francese e internazionale, ecc..

Le valutazioni che emergono olttralpe su questi temi risultano in buona parte allineate alle posizioni dei cultori della Marca e dei veri appassionati Citroënisti italiani, che hanno ampiamente espresso il loro

pensiero sulle pagine di SpacXzio, nei forum, e con ogni altra forma di comunicazione.

Editoriale Revue n. 98 11/2016

Può essere utile ricordare che i collezionisti che noi siamo sono in gran parte dei clienti fedeli della Marca Citroën e ciò da numerosi anni.

Secondo le statistiche, la stessa fascia di età rappresenta quella che acquista i veicoli nuovi.

Dunque non siamo persone a carico del costruttore.

Il nostro piacere è basato sulla nostalgia, non mette in ombra il mondo moderno.

Non desideriamo che quest'ultimo tenti di trascinarci nel business e nel marketing, allontanandoci dal nostro piacere di vivere in un'epoca più quieta, con vetture meno sofisticate sul piano dell'elettronica di bordo: delle automobili che sono associate ad un passato glorioso.

I veterani che noi siamo sono attaccati ad un'innovazione che potrebbe scomparire e che a suo tempo aveva segnato l'epoca con la Traction Avant, la 2 CV, la DS, la SM.

Nel 1955 con la nascita dell'idraulica la DS ha impresso nella memoria un concetto di confort superiore: dove siamo oggi?

Tutti i veicoli che utilizzano la sospensione idraulica sono in pericolo di morte: lo stabilimento di Asnières è chiuso, Caen resiste ancora un po', e la C6 ultima vestigia di un sogno di Claude Satinet (Direttore generale di Automobiles Citroën dal 16/2/1998 al 7/2/2007) è oramai scomparsa (e l'ultima C5 idraulica è uscita di produzione il 6 giugno 2017, n.d.t.).

Nell'ambito dei collezionisti, tutti coloro che considerano il valore



di questa tecnologia che è stata in auge per sessant'anni, si pongono delle domande sul trattamento accordato a modelli come DS, SM, CX, GS, XM, Xantia, C5 e C6.

Siamo destinati al dimenticatoio?

Pare indispensabile fare perdurare i mezzi tecnici che permettono a questi modelli di circolare, se il costruttore ha la volontà di far sopravvivere il proprio patrimonio storico come esso tenta di farci intendere oggi.

E' un argomento per il quale occorre rimboccarsi le maniche rapidamente.

Il savoir-faire non è ancora totalmente scomparso.

Tutto ciò per dire che beati sono coloro che hanno preso in mano il loro avvenire, ed è deplorabile che la minaccia persiste in Francia, contrariamente alla Germania, all'Inghilterra e persino agli Stati Uniti, Paesi dove non hanno aspettato che si creasse il vuoto nei ricordi del loro passato industriale automobilistico, e permettono alle generazioni attuali di continuare a viaggiare con le loro vetture storiche.

E' tempo di preoccuparsene e serrare i ranghi su certi soggetti vitali.

I collezionisti di domani, avidi di

rarietà, saranno delle prede facili della speculazione e nelle vendite all'asta di modelli in via di estinzione, la cui quotazione sarà all'altezza della nostra negligenza e della volontà di voltare pagina.

Editoriale Revue n. 100 7/2017

Abbiamo fatto del nostro meglio per garantire la sopravvivenza delle 1.500 SM recensite, lanciando nel 1988 una sottoscrizione tra i soci permettendoci di acquistare il saldo dei pezzi di ricambio SM dello stock d'origine Citroën che giaceva nel deposito di Bouvelard Macdonald a Parigi.

Abbiamo rispettato l'impegno morale di assistere le succursali e i concessionari Citroën e anche lo stesso Conservatoire dove i responsabili ci hanno testimoniato la loro amicizia e stima.

Ma il mondo del passato sembra crollare.

La ruota gira e da due anni l'Amicale Citroën e i nostri Club perdono progressivamente la loro identità.

Il vento ci ha spinto verso la nuova "Amicale Peugeot-Citroën-DS" (<http://amicaledesclubscitroenetdsfrance.com/>) la cui ambizione sarebbe quella di riunire il passato della Marca divenuta PSA.

Noi avevamo sperato in uno status quo nelle nostre relazioni, ma l'intervento dei leader delle vendite all'asta come Bonhams, Artcurial e Osenat hanno fatto crescere la quotazione delle nostre vetture, che sono diventate dei bersagli per affari finanziari: una nuova nicchia si è rilevata.

Con i nostri 34 anni di esistenza e di esperienza la nostra gamma di pezzi di ricambio si è allargata.



SPACXZIO

Tra i nostri riparatori alcuni operano sin dagli inizi, altri hanno ripreso l'attività di famiglia.

La maggior parte di essi possiede una SM e sono Soci del Club e liberi di valorizzare la propria immagine con il proprio lavoro. Ma oggi si tenta di spiegarci che noi dovremmo eclissarci davanti al "sistema".

L'Amicale raccoglie direttive e ordini da PSA, incompatibili con il nostro stato e il nostro pensiero. Per questa ragione ho preso la decisione, in accordo con il Consiglio di Amministrazione del Club, di ritirarmi dal Direttivo dell'Amicale dove rappresentavo la nostra Associazione.

Se questa situazione persiste, allora dovremo immaginare di proseguire il nostro cammino per la sola Marca Citroën nei saloni e in particolare a Rétromobile, dove quest'anno (2017) non abbiamo neanche avuto il diritto di esporre il nome e il simbolo del Club (con gli Chevrons, n.d.t.) sul nostro stand, soggetto al decoro della "Linea DS".

Noi restiamo per la salvaguardia del Patrimonio Citroën e, in qualche modo, diventiamo dei dissidenti, di fronte alle ambizioni del gruppo PSA. (V/ Nota*)

La SM ultima vettura della di-

scendenza delle grandi Citroën è ricercata per la sua avanguardia tecnologica e per essere l'emblema di una Marca: il marketing allontana la storia a proprio profitto.

Le DS e le SM sono state persino ritirate dall'elenco dei modelli prodotti da Citroën (*sul sito <http://www.citroenorigins.it/it> poi ripristinate, n.d.t.*).

Il marketing si prende persino delle libertà con un passato di cui ignora la ricchezza!

Signori dirigenti di questo "nuovo mondo", dove il denaro è re, lasciateci collezionare in pace.

Il passato che avete per lungo tempo abbandonato, alle volte persino negato, non è per voi. Quello che esisteva prima del 1975 si chiamava solo Citroën e Panhard.

Editoriale Revue n. 101 12/2017

C'è chi vorrebbe insegnarci a collezionare e farci apprendere la storia di una Marca.

Queste persone si riconoscono facilmente dal loro bell'abito elegante, scarpe a punta e pantaloni stretti.

Diffidate!

Essi vengono da un altro mon-

do e la maggior parte di loro sono nati molto dopo il 1970.

Ben pochi hanno conosciuto il 1955, ma essi vi spiegheranno che voi non avete capito nulla.

La DS e la SM, vetture con sospensioni di una tecnologia a loro sconosciuta, non sarebbero più delle Citroën?

La carta di circolazione in nostro possesso è dunque sbagliata?

L'indicazione della Marca Citroën è un errore ripetitivo dovuto a Prefetture distratte o negligenti? (in Francia è la Prefettura di ogni dipartimento che emette la carta di circolazione, detta "carte grise", n.d.t.).

Ora queste vetture appartengono alla linea DS che, come indica il nome, non ha né sospensione idraulica, né Diravi, e a titolo di vettura di collezione non vanta che 6 anni di esistenza, cioè lontano dall'età della ragione e dei veicoli storici riconosciuti dalla F.F.V.E. (Federazione Francese Veicoli d'Epoca, il corrispondente dell'A.S.I. in Italia, n.d.t.)...

Noi vogliamo aiutarvi, sostenervi, rendervi un servizio... ma nondimeno rispettate la storia, il nostro passato, i nostri ricordi.

Il nostro lavoro merita un minimo di considerazione.





Riguardo alla SM, dal 1988 noi siamo stati lasciati soli e abbiamo accettato coscientemente vetture uscite dai 10 anni di fornitura di ricambi prevista dal costruttore, dal quale sono seguiti 30 anni di silenzio!

Quale insetto ha punto queste persone che vogliono riprenderci in mano, guardando di cattivo occhio la nostra attività e la nostra riuscita e tentando di ri-

durci al silenzio?

In uno spirito di semplificazione, le nostre Citroën storiche sono divenute dei veicoli PSA, e al fine della redditività conviene raggruppare tutto in un vaso comune.

Il capriccio dei ricchi collezionisti ha motivato il costruttore, sicuro dell'apporto finanziario di un tale segmento di attività.

Ma, ahimè, dopo 30 o 40 anni

di assenza, questo settore è molto affollato e bisognerebbe sradicare i più deboli, persino i più emotivi: noi non siamo in questa categoria.

L'SM Club de France è stato attaccato e ha risposto alle basse manovre che cercavano di destabilizzarlo.

Le scuse non bastano più, poiché esse non permettono di tornare indietro sugli errori commessi.

I nostri parabrezza sono sempre esclusi dalla partita: ci è stato detto: "Il club SM è ricco..." ma senza domandarsi perché noi siamo arrivati a quel punto.

Si tratta di 20 anni di impegno relazionale, volontario, motivato e combattivo.

E ancora: "Voi siete presenti a Rétromobile grazie a Citroën" (lapsus, Linea DS), ma noi possiamo rappresentare le Citroën "réto" in questo salone, con i nostri propri mezzi, ed è ciò che noi prenderemo in considerazione di decidere prossimamente.

Infine, Voi tutti Citroënisti, siate solidali ed efficaci.

La grande famiglia di appassionati SM è economa dei nostri pezzi così specifici, non cercate di approfittare delle nostre ricchezze, pensate agli altri collezionisti, appassionati di questo modello, che spesso restaurano con le loro mani.

L'Aventure Peugeot-Citroën-DS (<http://www.laventurepeugeotcitroends.fr/accueil-de-citroen-heritage/>) vorrebbe spiegarci all'inizio della nostra Assemblea del 9 dicembre 2017 che noi non abbiamo ben compreso quale passione l'animava.

Preparatevi a spiegarci che è la "Nostra Avventura" nel cuore



Una notizia passata pressoché sotto silenzio, che pur se non è strettamente attinente agli Editoriali qui pubblicati, è significativa dell'attuale politica PSA.

Il 31/12/2017 a Parigi è stato chiuso definitivamente lo storico C42, show-room Citroën sugli Champs-Élysées, dove la Marca era presente sin dal 1927 (si veda l'articolo *"Una visita al C42"* sul n. 16- aprile 2010 di SpacXzio).

E così, dopo 90 anni alla vigilia del centenario, Citroën lascia la sua vetrina sulla *"plus belle avenue du monde"*; chissà forse faceva ombra al vicino DS World, Rue François 1er, in attesa dell'apertura di altri store in diverse parti della città secondo i nuovi canoni stilistici della *"Maison Citroën"*, il cui primo esempio è stato recentemente inaugurato in Rue St. Didier 39 nel 16° arrondissement parigino, ma che seminascolato sotto ad un palazzone ed affiancato da locali a marchio DS e Peugeot appare ben lontano dai fasti e dalla gloria degli Champs-Élysées, anche perché la gamma esposta è oramai ridotta a vetture cittadine e familiari.

Le parole dell'epoca dell'architetto Manuelle Gautrand che aveva curato la ristrutturazione del 2007 con la nuova facciata ed ancora gli Chevrons "a punta", suonano oggi come un epitaffio:

"Il C42 è il luogo di esposizione della cultura Citroën, dove la Marca si mette in scena.

Esso rinnova la grande tradizione degli Champs-Élysées: lo spettacolo visivo.

Non lo shopping".

Un altro "luogo della memoria" che se ne va ed una pagina di storia Citroën che si chiude.

della nostra Associazione.

Voi siete più di 700 Soci: fate conoscere la vostra reazione riguardo le loro spiegazioni sui problemi che loro stessi hanno fatto nascere in questi ultimi anni.

Nota*:

In un recente dibattito nel Forum IDéeSse sull'Amicale Citroën, è significativo questo passaggio a proposito dei rapporti tra Club e

costruttore:

Risposta #4 il: Novembre 15, 2017, 12:31:46 pm.

"I rapporti tra gli appassionati, i loro Club e PSA, in Italia, passano dal Centro Documentazione (così come in Francia passano dall'Aventure)..."

Inutile precisare chi è l'autore di tale intervento.

C42: c'est fin!



IN RICORDO DI PAOLO

Di Mario Siccardi Resp. Relazioni Esterne CX Club Italia

E' già trascorso un anno.

A volte il senso di tristezza afferra improvviso in un momento qualunque anche quello più insignificante.

Avevo appreso della scomparsa di Paolo Marigo solo pochi giorni prima del Raduno di Monselice di quest'anno e la prima percezione alla notizia fu di attonito stupore come accade spesso quando ci comunicano un fatto grave accaduto ad una persona che conoscevamo sì, ma non benissimo e con una fre-

quentazione certo non assidua.

Conobbi Paolo Marigo, come tutti gli altri componenti della banda del CX Club, nella lontana primavera del 2002, al secondo Raduno CX al quale partecipai come curioso avventore ma senza CX al seguito.

Non ho ricordi di Paolo in quel primissimo incontro, ma lo ricordo invece molto bene nel novembre seguente quando tornai a Pernumia in visita a Mau-

rizio Venturino per mostrare a lui e a tutta la dirigenza dell'allora giovane sodalizio il mio nuovo acquisto.

In una magnifica atmosfera d'autunno veneto ci chiudemmo nel tepore di una pizzeria a chiacchiere di Citroën e di vicende personali, ma soprattutto di Citroën: finalmente avevo qualcuno con cui condividere una delle mie ennesime passioni, quella di cui è più difficile trovare altri appassionati, soprattutto in Liguria, regione dove l'aspetto ludico di qualità non è tra i più frequentati.

Nella generale atmosfera allegra e scherzosa Paolo parlava





SPAC XZIO



poco, ma si vedeva che stava bene, che si godeva la compagnia.

Non è necessario tener per forza banco per star bene insieme agli altri... lui parlava poco, ma mi accorsi che lo faceva sempre a ragion veduta.

Era un meccanico, un meccanico d'altri tempi, uno di quelli che dagli appassionati vengono definiti "vecchi meccanici Citroën", quelli intelligenti, riflessivi, dall'atteggiamento pacato, magari con le lenti bifocali, che sapevano sempre trovare una soluzione ai tuoi problemi.

Negli anni a seguire ci siamo poi rivisti almeno un paio di volte

all'anno, in occasione dei nostri Raduni, di qualche riunione o della Fiera di Padova che i primi tempi frequentavo golosamente.

Ci si scambiava qualche parola e a volte un gesto o uno sguardo d'intesa quando si parlava di comuni amici o di persone meno gradite e gradevoli.

Era un piacere ritrovarlo lì, con la maglietta del CX Club, con quel suo bellissimo accento veneto (lui che aveva origini anche meridionali!) pronto a darti una mano per farti sistemare la macchina in piazza.

Ed è proprio in quel frangente

che quest'anno sono stato investito da un senso di profonda malinconia, quello di cui dicevo all'inizio.

Arrivare nella piazza di Monselice, ingranare la retromarcia, guardare nel retrovisore e non trovare Paolo lì dietro a gesticolare.

"C'era Paolo fino all'anno scorso che ci faceva posteggiare" mi ha ricordato mia moglie mentre io stavo pensando alla stessa cosa.

In quel momento speravo pensasse ad altro perché ero già abbastanza triste per conto mio. Ma evidentemente Paolo era caro anche a lei.

Non amo la retorica che è sempre brutta quando non ipocrita. Amo però ricordare ed omaggiare le persone che non sono più tra noi e che meritano di essere ricordate nel migliore dei modi.

Un segno di riverenza alla loro vita, unica, difficile, tragica, bellissima, come quella di noi tutti e non solo di quelli che finiscono sui libri di storia.

E' con questo spirito che da quest'anno il trofeo con cui da anni a Monselice la dirigenza del Club premia chi si è distinto in particolari attività legate al nostro mondo di appassionati del Double Chevron cambierà nome: da "Sferolo" ad un più pertinente "Trofeo Paolo Marigo" tenuto conto che proprio lo "Sferolo" fu una sua idea.

Cos'altro dire?

Nulla.

Se non che Paolo continua a vivere nel nostro ricordo.

Non è retorica, non è fantasia, non è speranza: è la pura e semplice verità.



CITYRAMA CITROËN U55: IL PULLMAN DI FLASH GORDON

Di Roberto Azzena

Quando si coltiva una passione da molti anni, è naturale che nel suo ambito si fatichi maggiormente a trovare qualcosa che ci lasci di sorpresa, ci abituiamo a goderla con più pacatezza e profondità, ma i violenti "flash emozionali" di quando si inizia un certo tipo di percorso, si diradano sempre più.

Un po' come quando, da appassionati di musica, si scopre un fantastico album di cui avevamo ignorato, per lustri, l'esistenza, o un gruppo del proprio genere preferito che era

sempre sfuggito, chissà come, ad ogni maniacale ricerca.

Riguardo al mondo Citroën, tanto per capirci, l'ultimo flash verificatosi prima di quello di cui vorrei parlarvi, fu la presentazione della C6.

Ci sono quindi giornate apparentemente più o meno uguali a molte altre, dove non ci si attende nulla di particolare che ce le possa far scolpire nella memoria.

Invece, poi, qualcosa di magi-

co avviene e quella giornata non si confonderà più con le molte altre, ma rimarrà nella nostra storia personale come "il giorno in cui...".

Fu così che in una bella giornata autunnale di ferie, decisi di andare a trovare il mio amico Citroënista Federico, oltretutto recente penna acquisita da questa rivista, essenzialmente per visionare il suo ultimo acquisto, una magnifica DS 23 in livrea Blu Delta, tinta che mi riapre ogni volta una profonda ferita dell'anima, ricordandomi la mia ex DSuper, dalla quale mai avrei voluto separarmi.

Non me ne vogliano né la Dea in questione, né il suo nuovo





SPAC XZIO



proprietario, ma non furono loro a segnare la giornata come reale "evento speciale".

In anni e anni di Citroënismo, credevo di avere più o meno sentito e visto di tutto, dai grandi classici, ai camion e perfino agli elicotteri, prodotti dalla stupefacente famiglia chevronata, ma, giuro, mai mi ero imbattuto in quella visione spettacolare, che calamitò immediatamente il mio sguardo, in una delle vetrinette ricolme di modellini del padrone di casa.

Una specie di mastodontica astronave in scala 1/43, fasciata da una sorta di lampo rosso che ne seguiva la fiancata, impenandosi nel posteriore, e slanciata da una terminazione anteriore in stile unicorno (una semplice antenna, in realtà), si stagliava prepotentemente fra le altre riproduzioni: era un pullman. Il più grandioso, fantasioso, folle e fantascientifico che avessi mai visto!

Ruote posteriori carenate, come nella più fulgida tradizione del Double Chevron, forme morbide e bombate, due piani, tetto apribile, una superficie vetrata panoramica immensa, una complessiva sensazione di opulenza, di fantasia, di unicità e di "esagerazione controllata", che portava l'inconfondibile stimate di ciò che fu il vero Citroënismo.

Purtroppo spentosi forse definitivamente, tristemente ed inesorabilmente negli ultimi anni, vittima di miopi incompetenti che l'hanno impietosamente affossato in una torbida melma di inganni e di banalizzazioni, insultandone la meravigliosa storia, che quel pazzesco modellino di Cityrama, pareva rivendicare con la sua sola esistenza, urlandone la grandezza con rabbia e con classe, quella classe capace di incantare e di farci tornare bambini, rapiti dalla meraviglia e dallo stupore.

Siamo negli anni '50 e a Parigi serve un mezzo che possa scarrozzare con funzionalità e con un pizzico di lusso alla francese, i numerosi turisti provenienti da ogni parte del mondo, attraverso gli splendidi itinerari della romantica e inimitabile capitale francese.

Il gruppo Cityrama incarica quindi il carrozziere Currus, specialista di elaborazioni su camion e mezzi pesanti in genere, in particolare di alcuni adattamenti del famoso Citroën HY, di progettare e realizzare un mezzo adeguato allo scopo.

Venne scelto come base per il progetto il telaio del camion Citroën U55, e la magia prese incredibilmente forma nella realtà.

Il pazzesco mezzo venne da subito soprannominato "il Pullman di Flash Gordon", tanto futuristica era apparsa la sua calata per le strade parigine, una sorta di autentica nave spaziale, capace di rapire ogni sguardo e di



far cadere le mascelle a mezz'asta a chiunque avesse una minima capacità emotiva.

Del resto, basta guardare le foto dell'epoca (<https://www.flickr.com/photos/brimn/sets/72157629275817218/>) e raffrontare l'incredulità che questo mastodontico unicorno su quattro ruote, riesce a suscitare perfino in chi lo osserva negli anni 2000, anche solo nei reportage, per immaginarsi cosa si potesse provare nel vederne uno dal vivo negli anni '50!

Fra la fine degli anni '50 e i primissimi '60, la flotta di Citroën Cityrama, prodotta in soli tre esemplari, imperversò indisturbata per la gioia dei turisti e, così narrano le rare e scarse cronache, anche del personale addetto, orgogliosissimo di potersi guadagnare la vita su quelle specie di meravigliose giostre ambulanti,

che attirarono anche l'attenzione del regista Louise Malle, che ne sfruttò a mani basse l'incredibile presenza scenica, nel suo film del 1960, "Zazie dans le Métro".

Per le imperscrutabili ingiustizie della vita, lentamente i Cityrama della prima produzione, scomparvero dalle strade, sostituiti da modelli molto meno ardimentosi, che finirono poi per sconfinare nella normalità ed essere praticamente azzerati nella memoria di massa, dove invece, incredibilmente, trovano amplissimo posto i mitici scarlatti pullman londinesi.

I quali, detto fra noi, a confronto della meraviglia parigina, sono di una goffaggine imbarazzante, praticamente due cabine del telefono sovrapposte senza alcuna grazia.

Chiuse col tempo anche la sua attività il mitico carrozziere Currus, soppiantato lentamente nelle produzioni speciali Citroniche da altri noti colleghi, quali Chapron e Heuliez, ponendo fine ad una esperienza familiare iniziata al principio del secolo scorso.

L'unico meraviglioso Cityrama superstite, che a giudicare dalle foto si trova in non brillantissime condizioni, pare si trovi in un deposito della regione parigina, senza che nessuno sappia realmente a chi appartenga e cosa se ne possa fare.

Se fossi un millionario di certo dubbi non ne avrei: farei di tutto per restaurarlo degnamente e rimetterlo in qualche modo in marcia, per farlo continuare nella sua antica missione.

Sono convintissimo che susciterebbe forse ancora più meravi-





SPAC XZIO



glia al giorno d'oggi, più di quanta ne avesse straordinariamente generata nel momento della sua inaugurazione, quasi 60 anni or sono.

Già, decenni di Citroën, anni di produzioni "altre", sempre in grado di distaccarsi da tutto il comune panorama, portatrici di un gusto magniloquente, specchio della più nobile capacità creativa, nobilitata anche solo per la sua esistenza stessa, per il semplice gusto del bello, dell'originale, della voglia di andare oltre l'uniformità e donare confini concreti alla fantasia e all'immaginazione.

Proprio per questo, quel meraviglioso modellino, ha dapprima suscitato in me entusiasmo e scalpore, per poi far affiorare una grande malinconia.

La consapevolezza che proba-

bilmente il progresso, quello vero, quello che valorizza le reali capacità umane, si è inesorabilmente arrestato e, anzi, ha addirittura innestato la retromarcia.

Se negli anni '50 eravamo in grado di creare un Cityrama, con le enormi potenzialità della tecnologia e degli studi teoricamente disponibili ai nostri tempi, cosa stiamo invece producendo?

I SUV, le scatolette di tonno, le auto-buondì, sgraziati carro armati blindati, involucri freddi e impersonali.

Del resto, quanto ricordato poco fa sull'atroce eutanasia che sta subendo proprio il nostro Marchio del cuore, è la più lampante dimostrazione degli sciagurati e tristi tempi che stiamo vivendo e che, soprattutto,

ci dovremo rassegnare a vivere.

Per fortuna la nostra vita è stata segnata da tantissimi "flash emozionali", che nessun regresso ci potrà mai togliere.

Conserveremo fino all'ultimo respiro la capacità di meravigliarci ed emozionarci di fronte ad ogni rappresentazione del vero genio umano e, ogni volta che potremo aggiungere al nostro calendario "una di quelle giornate in cui...", sapremo che siamo ancora realmente vivi e che la inesauribile storia di Citroën, ha contribuito e ci ha insegnato a renderci ciò che siamo, a tenere sempre viva la nostra parte più vera e autenticamente umana.

Grazie per la tua magnifica apparizione, caro Cityrama, e benvenuto nella nostra stupenda galleria emozionale.



CHIMERA

Di Paolo Bortolussi

E' un sabato pomeriggio uggioso d'inverno; il ticchettio persistente della pioggia sui vetri delle finestre mi rende ancor più apatico e sonnolento.

Viaggio con il pensiero a cavallo tra il sonno e la veglia, accovacciato sul mio divano; penso alle mie storiche in garage ed alla voglia che avrei di far fare una sgroppata alla CX 2000 in montagna.

Malinconico, penso al sole primaverile e all'attesa dei fine settimana tra gite fuori porta e Raduni; sono in astinenza da idro e da DiRaVi, che la mia pur onesta e quotidiana Picasso non potrà, di certo, lenire.

Decido e mi riprometto che la prima giornata di sole sarà dedicata a togliere le ragnatele dalla mia CX; bene, ma oggi che si fa?

Solitamente il Citroaccumulatore

seriale, categoria alla quale purtroppo appartengo, in momenti di stanca del genere, suole delapidare vere e proprie fortune sondando, una per una, tutte le risorse che il web mette a disposizione in fatto di compravendita auto ed accessori.

Accendo il portatile e parto alla ricerca di... non so neppure io cosa; entro nel primo Sito digitato "Citroën", aggiungo anno, modello e come per magia parte la ricerca.

Voglio solo saggiare il mercato, naturalmente, ma in questo senso, gli occhi vanno tenuti sempre aperti.

Alcuni dei miei acquisti, sono nati così, un po' per caso; quasi sempre sono stati dei veri e propri colpi di fulmine ed in definitiva, mai degli errori.

Ho avuto la fortuna di poter provare quasi tutte le Citroën dei miei sogni capendo, in fine, quelle con cui le affinità sono davvero elettive.

Tra queste la CX ha da sempre avuto corsia preferenziale nelle mie ricerche "virtuali"; ecco il motivo per il quale in questo momento mi trovo d'innanzi all'annuncio di una bellissima Pallas del '77.

Sfoglio le foto, ammirando in ciascuna i dettagli che sottolineano il perfetto stato di conservazione del veicolo e la sfavillante nuance vert; gran CX penso tra me e me, vorrei cercare qualche notizia in più riguardo la livrea così particolare di questa Citroën Vintage.

Apro il motore di ricerca in un'altra scheda del browser, inizio a scrivere e in modo inaspettato, mi imbatto in un link propostomi automaticamente, che mi parla di novità Citroën 2020; normalmente sono abituato a seguire il filo principale della mia ricerca, ma questa volta mi faccio pren-





SPACXZIO



dere la mano e mi caccio con entrambi i piedi dentro a questa che, pensavo, fosse solamente una piccola digressione.

Sfoglio quella che, a tutti gli effetti, sembra una pagina raffigurante la Roadmap di Citroën dalla C3 Aircross in poi, fino appunto al 2020; lasciate alle spalle alcune novità, che certamente non mi scalteranno il cuore, mi imbatto in alcune foto "rubate" ad una rivista d'automobilismo, che ritrae quella che senza alcun dubbio sembra essere il concept CXperience; la didascalia sotto queste foto parla chiaro: nuova Citroën C5 2020.

Per un attimo rimango impietrito, non ci credo; sarà il solito fake mi dico.

In men che non si dica clicco sul link che porta alla pagina della rivista, in cerca dell'articolo che parla della nascita di questa nuova, fantomatica berlina.

Sembra che le cose siano più concrete e serie di quello che avevo immaginato; il CEO di Ci-

troën, Linda Jackson avrebbe dichiarato che la terza generazione di C5 verrà lanciata nel 2020.

Cosa centra con le nostre amate tutto questo direte voi?

Beh, molto semplice, le foto del concept CXperience collegate a questa nuova uscita.

Personalmente, infatti, CXperience mi piace davvero parecchio, in quanto riuscite rivisitazione in chiave moderna dei familiari tratti Oproniani; veri e propri segni distintivi che hanno elevato la nostra amata rispetto a tutto il rotabile presente in commercio.

Continua ancora la Jackson: "A causa della separazione del brand DS sono emerse alcune piccole lacune nella nostra offerta di prodotto".

Il CEO continua parlando delle nuove sospensioni che equipaggeranno il modello: la nuova C5, così come la non ancora confermata C6, dovrebbe usufruire di questa nuova so-

spensione.

A tal proposito Linda Jackson afferma che solo i modelli Citroën avranno questa dotazione all'interno del Gruppo PSA.

Sono in fibrillazione; ho appena appreso che Citroën costruirà una nuova, degna erede della CX, quantomeno a livello estetico.

Non da meno, c'è la questione delle nuove sospensioni; sicuramente le idropneumatiche sono di un'altra galassia, ma a parziale consolazione, Citroën ha comunque pensato di contraddistinguere i suoi modelli più prestigiosi attraverso un sistema che conferisca, anche se in piccola parte, le sensazioni peculiari del confort di marcia della Casa d'oltralpe.

Queste sospensioni, definite "progressive" dovrebbero essere un sistema realmente innovativo, presente come ai bei tempi solamente sui modelli più importanti di Citroën.

Da non tralasciare il fatto che



Citroën stia anche pensando ad una C6, sempre secondo la rivista naturalmente, davvero un sogno ad occhi aperti.

Ancora incredulo, stropicciandomi gli occhi penso: "troppo bello per essere vero?".

Alla luce dell'attuale politica di Citroën è probabile, mi rispondo immediatamente.

Partendo dal discorso sospensioni, felice di poter essere smentito, il sistema paragonato alla storia della Casa, ha il sapore del palliativo, del vorrei ma non posso; le idropneumatiche sono tutt'altra cosa e la presenza di questo dispositivo, soprattutto se scarsamente efficace, potrebbe provocare commercialmente più danni che benefici, se pensiamo soprattutto ad un pubblico fedele alla tradizione del Double Chevron.

Parlando della linea e della vettura, logicamente non possiamo esprimere alcun giudizio fino a

quando le nubi si saranno diradate sul modello, ma riuscire a creare una "quarta versione di CX credibile", dopo le prime due serie e la C6 non sarà una passeggiata; tutto dipenderà da quanto la versione di serie si discosterà dal concept.

Su una futura C6, infine, penso che la risposta più efficace la si possa trovare nei numeri della serie precedente; dubito che PSA voglia ripetere l'azzardo. Mi chiedo se sarà l'ennesima chimera, l'ennesima occasione perduta.

Purtroppo agli occhi del vero Citroënista, PSA ha demolito negli ultimi anni ogni ponte con il passato, senza apparente possibilità di ritorno.

La gamma è stata ridotta e calibrata verso un mercato che spazia dall'utilitaria simpatica al Crossover, ai SUV di varie dimensioni; le future berline più importanti, sembrano materia per DSA o al limite per Peugeot.

Purtroppo il Citroënista non è autorizzato a sognare troppo un inatteso ritorno ai fasti passati, principalmente perché la dirigenza Citroën stessa non sembra credere al progetto, viste le scelte di differenziare il prodotto tra le tre case (quattro con Opel) del Marchio PSA.

In questa giornata uggiosa, ritorno a sognare le mie storiche, sempre più convinto che il vero piacere della guida, lo ritroverò di qui in avanti sulle auto che ho già in garage da anni e non più dall'acquisto di un'auto nuova. Mi rituffo sulla Pallas verde, magari la consiglio ad un conoscente.

Cari amici, lasciate perdere serenamente le chimere e quello che non tornerà più, ma curate al meglio i vostri gioielli giù in garage.

En Avant.





DA TANTO TEMPO CERCAVO...

Di Federico Volontè

Da tanto tempo cercavo una Citroën DS23 Pallas da affiancare alla mia prima auto, una DSu-per5 del '72.

Volevo la "23", il "TOP" di gamma, perché l'ho sempre vista come una naturale evoluzione per chi ha già in casa una "21". La volevo a carburatore con il cambio meccanico a 5 marce, visto il feeling instaurato con la DSu-per5.

Dopo averne visionate e provate diverse nel nord Italia, la ricerca si fa sempre più seria e comincio a sacrificare qualche pezzo della mia collezione privata di moto

e auto per prepararmi al futuro acquisto.

E' luglio e la telefonata improvvisa di un amico mi avvisa che è stata messa in vendita una DS23 a suo avviso molto interessante, "vestita" oltretutto dello splendido e raro "Bleu Delta Metallizzato", una tinta fra le più ambite dai collezionisti.

L'auto ha oltretutto la targa originale Roma, per la quale notoriamente stravedo.

"Modello, targa, colore... un filotto di elementi che mi aggradano", penso.

Incuriosito prendo contatto col

proprietario, residente in centro Italia, e già al telefono mi dice che la storia dell'auto è limpida ed è sempre rimasta in famiglia fin dal primo giorno: l'auto infatti era di suo papà, deceduto da circa tre anni e che a lui non interessava più tenerla, dunque l'aveva posta in vendita.

Il proprietario, un signore molto disponibile, mi racconta che il padre, *diessista* della prima ora, acquistò molte DS durante il periodo '58-'74, una ogni circa tre anni e che percorreva circa 90-/100.000 chilometri con ognuna prima di cambiarla.

Questa, del maggio 1974, fu l'ultima che comprò.

L'auto veniva usata per la tratta Roma - Siena e ritorno un paio di volte alla settimana, tutta autostrada.





Non era l'auto per le vacanze e non era l'auto da carico, oltretutto viaggiava sempre da solo.

Nel 1975 la DS uscì di produzione sostituita dalla CX, lanciata nell'autunno del '74.

A luglio '77, giunto il momento di sostituire la "23", la prova su strada della CX purtroppo non lo convinse e allora passò a Mercedes, decidendo però di mantenere la sua ultima DS in garage, come ricordo.

Ad agosto 1977 la DS, ancora in perfetta efficienza e ben mantenuta a scadenze precise, fu comunque pensionata con

all'attivo circa 95.000 chilometri.

Bisogna ricordare che ai tempi i "centomilachilometri" erano una soglia molto importante, ma anche una specie di traguardo mentale che alcuni non volevano oltrepassare.

Per sua stessa ammissione mi disse che da quel momento fu utilizzata solo sporadicamente, per poche uscite all'anno.

Un regolare susseguirsi di Mercedes (cambiate sempre ogni circa 3 anni) accompagnò lavorativamente suo padre, che però continuò negli anni a custodire gelosamente la sua ulti-

ma DS.

L'auto conserva ancora la sua targa originale ROMA ed i suoi primi documenti in condizioni strepitose, mai incidentata, funzionante, pura.

Insomma... non sto più nella pelle!

Decido di andare a vederla e al mio arrivo mi rendo subito conto che l'auto è fantasticamente sana e che ha soggiornato in un deposito all'asciutto dotato di riscaldamento, assieme ad alcune rare moto d'epoca di valore. Comincio a farmi l'idea che è davvero una bella macchina, sincera, senza pezze o rattoppi e soprattutto non pasticciata.

Questa dea "batte" nettamente tutte le altre che ho visionato in precedenza!

Gli interni sono conservati originali in buone condizioni, molto morbidi e non scoloriti, con solo il sedile di guida con un po' di segni di usura e lo schienale posteriore lievemente bruciato dal sole.

Anche questo conferma la percorrenza tutto sommato limitata. Il rivestimento interno del tetto, ancora quello originale, si è scollato.

Apro il baule ed il vano appare come nuovo, senza segni di usura dovuti al carico (altra conferma), con ancora i suoi rivestimenti interni originali... non volevo crederci!

Se penso a com'era compromesso quello della DSuper5 quando l'acquistai anni fa...

La prova su strada tuttavia non è delle migliori, in quanto la dea necessita di una messa a punto generale, il volante originale però è perfetto e così anche la pedaliera, la strumentazione ed il cruscotto, mai bucato per la radio "anni '80".





SPACXZIO



VISA: 40 ANNI INSIEME Di Leonardo Santo

Comincio a sognare ad occhi aperti e per paura di farmi trasportare dalle emozioni decido di non concludere subito l'acquisto e comunico al proprietario che ci voglio pensare con calma durante le imminenti ferie estive, visto oltretutto che la cifra richiesta è, considerate giustamente le condizioni dell'auto, molto alta.

Inutile dire che sono state vacanze tormentate, durante le quali ho avuto occasione di confrontarmi più e più volte con la mia famiglia e con gli amici più cari per ricevere dei consigli. Al rientro ci accordiamo per un nuovo incontro (urgente).

Il 14 agosto sono di nuovo in viaggio e questa volta mi faccio accompagnare dall'amico Federico, anche lui diessista, che possiede il carrello per il trasporto auto.

Il viaggio è stato tempestato di pensieri e non mi rendevo conto che si stava realizzando un sogno.

I dubbi e le incertezze che mi portavo dentro sono svanite

quando finalmente l'ho rivista dopo un mese, lì acquattata che mi aspettava.

Il resto è l'inizio di una fiaba che mi ha portato in possesso di una splendida dea, tanto sognata e ricercata.

Durante l'estate, nel tempo libero, ho effettuato un importante controllo generale con sostituzione preventiva di moltissimi componenti meccanici ed idraulici al fine di avere un'auto sicura ed allineata con le mie esigenze, mantenendo l'originalità e migliorandone ulteriormente l'aspetto estetico e funzionale.

Da guidare è potente (125CV) e la freschezza del motore "DX4" regala grandi emozioni. Il famoso "freno a fungo" è un'autentica comodità e la ricchezza dell'allestimento Pallas mi fa sentire in un salottino.

Il punto di arrivo per un diessista?

"Una DS23 Pallas potrebbe esserlo...".

Il mio nome ormai è indissolubilmente accumulato a Lei, creatura dalla gestazione lunga e complicata, nonché dolorosa visti i compromessi imposti durante la sua progettazione.

Non voglio cadere nella scontata descrizione qualitativa del soggetto, ma vorrei sentirmi libero di lasciarmi andare e di cercare l'ispirazione per arrivare alla sua essenza, alla Visa in quanto tale.

Non è stata infatti solo la mia prima auto, bensì ha rappresentato la rivincita di un giovane universitario che aveva difficoltà a definire un suo spazio, un ruolo, una dimensione nel mondo reale.

Nell'ormai lontano 2006 il sottoscritto si era liberato di una modaiola Y10 bordeaux (sì, come quella omaggiata da Silvestri nell'omonima canzone), rimanendo quindi senza un proprio mezzo.

La mia ragazza dell'epoca girava in Seicento Suite (auto senza particolari ragioni di esistere, ma che aveva il pregio di montare il climatizzatore), che guidavo abitualmente.

Ma io nutro l'esigenza di distinguermi dalla massa a qualsiasi costo rispettando però lo scarso budget di studente.

Vuoi per i ricordi di bimbo affascinato dalla Visa Il Club di mia zia, vuoi per il desiderio di anti-conformismo a pochi soldi, l'attenzione cadde su una Visa prima serie Bleu Régate, il resto è storia che ormai conoscete tutti.

Storia che definirei contemporanea visto che 12 anni trascorsi non sono poi tanti ma tant'è, il



nostro mondo di appassionati subisce il fluire del tempo in modo alquanto relativo.

DS e CX possono infatti passare di mano in mano ogni pochi mesi (e voi che leggete me lo insegnate), le Visa per contro a causa della loro ancora scarsa considerazione (o proprio grazie a questo fattore) rimangono saldamente sotto la custodia dei primi proprietari.

Di conseguenza, ancora relativamente pochi esemplari entrano nel circuito della vendita non permettendo di poter adeguatamente far conoscere i pregi di questa fantastica auto.

Definire la Visa come un puro mezzo di locomozione è però riduttivo: grazie a lei ho conosciuto la libertà individuale, libertà intesa come capacità del singolo di esplorare la realtà intorno a sé: mare, montagna, autostrada, la Visa mi ha portato quasi ovunque.

Ricordo con un pizzico di nostalgia l'incoscienza di affrontare pendenze vertiginose sulle strade pedemontane dell'alto Friuli,

con 4 occupanti a bordo e baule ingombro di vettovaglie e felpe.

Oppure le code a passo d'uomo per raggiungere Lignano Sabbiadoro, sotto il sole cocente di agosto, con solo un costume addosso e il fedele bicilindrico frullante sotto i piedi.

I tempi sono ormai cambiati, il lavoro impiegatizio mi ha plasmato e ammetto di essermi uniformato al volere comune in fatto di auto moderne, ma quando sollevo il basculante del garage e un raggio di sole

si riflette sugli Chévrons della calandra torno nuovamente ventenne con un sorriso stampato sul viso.

Cravatta e camicia gettate sulla sedia, batteria ricollegata e nel giro di pochi minuti sono nuovamente in strada con una delle mie cinque a turno, il tutto per non creare invidie tra loro.

Si sa, le Citroën sono capricciose.

Mia cara Visa, con questo veloce ma intimo ricordo ti auguro un meritato compleanno, avrai pur 40 anni, ma non li dimostri!





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.