

Anno XIX

SPACXZIO

Numero 36

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2020 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicom Via Setteponti, 75/1 6 53100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CRL Posteiva





SPAC XZIO

ANNO XIX NUMERO 36

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.
Miglio F.
Tamani G.

Foto:

Archifoto Citroën
Bortolussi P. (copertina)
Miglio F.
Siti Internet
Tamani G.

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

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2020

La CX è anche a gasolio3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

L'importanza della certificazione...7
Di Flavio Miglio Presidente della Commissione Tecnica R.I.A.S.C.

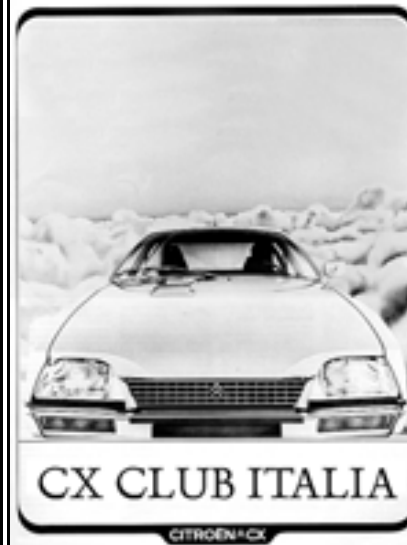
La mia storia con le Citroën10
Di Giancarlo Tamani

Un'epoca senza auto d'epoca14
Di Roberto Azzena

Intervista con Mauro Sab-bione19
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Ora che la festa è finita (cento anni di Citroën)21
Di Paolo Bortolussi

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

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

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

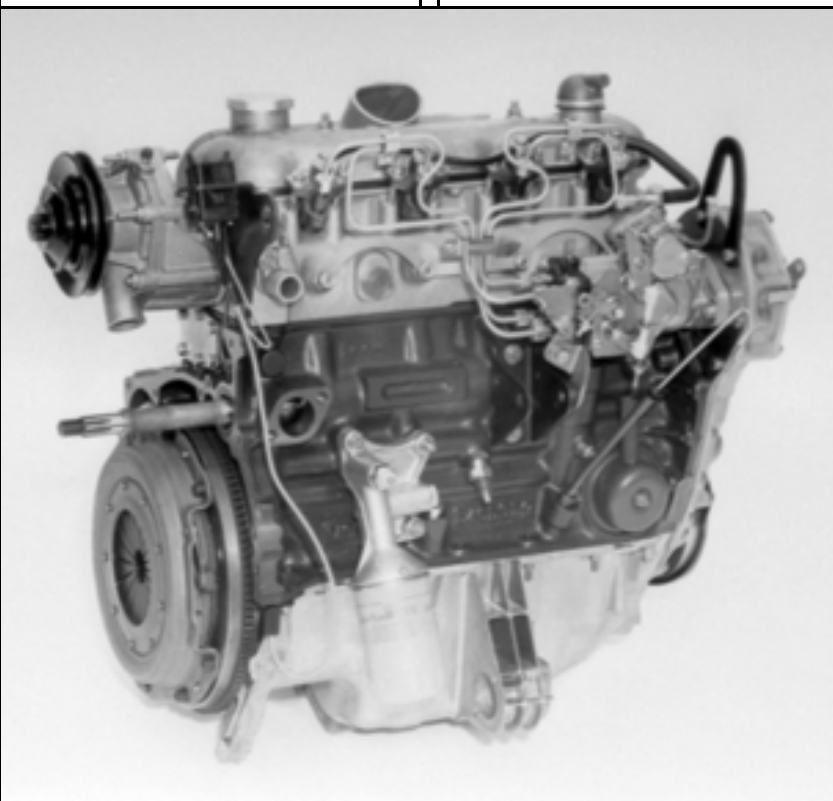


LA CX E' ANCHE A GASOLIO!

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

A seguito dell'ormai tristemente famoso Dieselgate del 2015, che ha messo sotto accusa le emissioni delle vetture a gasolio del gruppo Volkswagen, l'intero comparto dei motori con questo

tanta e alla nostra CX, che viene presentata in versione a gasolio al Salone di Parigi del 1975 (lo stesso anno in cui è proclamata da una giuria di giornalisti Auto dell'anno) insieme



tipo di alimentazione è stato messo sotto accusa, al punto che le vendite hanno subito un netto calo.

E ingiustamente, perché i Diesel di ultima generazione sono molto puliti ed emettono meno CO₂, a parità di chilometri percorsi, di un'auto corrispondente con motore a benzina, grazie al loro miglior rendimento che permette consumi inferiori.

Ma noi dobbiamo parlare del passato, non del presente o del futuro.

Torniamo perciò agli anni Set-

all'inedita break.

La crisi del petrolio di un paio di anni prima ha certamente contribuito a questa scelta da parte di Citroën, che entra così in concorrenza con modelli di classe analoga già prodotti da Mercedes-Benz o da Peugeot.

Per la cronaca, la CX 2200 Diesel Confort costa, nel 1976, 7.050.000 lire (circa il 20% più della 2000 Confort benzina), la Mercedes-Benz 220D 9.855.000 lire, la Peugeot 504 GL D 7.125.000 lire.

Certamente, un motore a gasolio di quarantacinque anni fa è tutt'altra cosa rispetto a quelli più recenti e la sua caratteristica principale è la grande robustezza che permette di percorrere centinaia di migliaia di chilometri senza guasti importanti.

Il nuovo quattro cilindri Diesel aspirato della CX mantiene la stessa cilindrata di quello a benzina, 2175 cm³, ma la potenza è di 66 CV Din invece che di 112 CV Din.

Montato anch'esso in posizione trasversale e inclinato di 30° in avanti, è simile solo in apparenza all'altro in quanto è stato ampiamente rinforzato e ha una compressione più elevata (22,25:1 contro 9:1).

L'avviamento non è, all'epoca, immediato come oggi: si deve

APPELLO AI LETTORI:

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

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

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

Grazie.

La Redazione.



SPAC XZIO



infatti girare la chiave di contatto e aspettare che si spenga la spia delle candele di preac-

censione (anche fino a un minuto, se la temperatura esterna è molto bassa).



La maggiore rumorosità del Diesel è mitigata da una migliore insonorizzazione, ottenuta principalmente con una consistente imbottitura sotto al cofano.

Il consumo dichiarato dalla Casa costruttrice è di 6,3 litri per 100 km a 90 km/h, di 8,4 litri per 100 km a 120 km/h e di 10 litri per 100 km in città.

Velocità massima 146 km/h e accelerazione da fermo a 400 metri in 21,8 secondi e da fermo sul chilometro in 40,4 secondi.

Tempi da vettura tranquilla e assai distanti da quelli della CX 2000 a benzina che corre a 171 km/h e impiega 19,3 secondi per percorrere i 400 metri da fermo e 35,8 secondi per il chilometro.

Due le versioni disponibili, Confort e Super.

SPAC XZIO



La prima è più economica, ma l'equipaggiamento di serie è abbastanza completo comprendendo, tra l'altro, antifurto, indicatore carica batteria, spia usura pastiglie freni anteriori, orologio elettrico, retrovisore giorno/notte, indicatore livello liquido freni con pulsante di controllo, lunotto termico, tergicristallo monospazzola a due velocità più intermittenza, lavavetro elettrico, luci di retromarcia, specchietto di cortesia sul parasole destro, accendisigari illuminato, due posacenere posteriori, cassetto portaoggetti con serratura e luce, luce nel bagagliaio, rivestimento dei sedili in panno e similpelle, tappeti in moquette, bracciolo centrale posteriore.

La Super (è l'esemplare fotografato all'epoca a Milano e illustra-



to in queste pagine) ha in più spia del freno a mano, clacson con trombe a compressore, indicatore livello olio, portacenere anteriore illuminato, vetri

elettrici anteriori, plafoniera più grande, appoggiatesta, tasche portacarte sul retro degli schienali dei sedili davanti, moquette e rivestimento dei sedili di mi-





SPACXZIO



gliore qualità.
Manca il contagiri, presente invece sulla CX Super a benzina, qui sostituito dalla spia per la preaccensione.

A richiesta: vernice metallizzata, sterzo DIRAVI, Isother. Quest'ultimo è un equipaggiamento per ridurre il calore del sole grazie a un migliore isola-

mento termico del tetto, alle alette parasole laterali ai posti posteriori e alle tendine parasole.

Com'è naturale, anche la CX Diesel avrà la sua evoluzione: nel febbraio del 1978 debutta la versione 2500 da 75 CV, che sostituisce la 2200 e corre a 156 km/h.

Nell'aprile del 1983 è la volta delle 25RD e TRD Turbo, sempre di 2,5 litri, ma con 95 CV Din e velocità di 174 km/h (ricordate lo slogan "Quante auto a benzina si mangerà oggi?").

Nel marzo del 1987 arriva la Diesel Turbo con intercooler che ha una potenza di 120 CV e diventa la berlina a gasolio più veloce d'Europa.

Accelera da 0 a 100 km/h in soli 10,5 secondi e ha una velocità massima di 195 km/h.

En avant le nouvelles CX!





L'IMPORTANZA DELLA CERTIFICAZIONE... (PRIMA PUNTATA)

Di Flavio Miglio Presidente della C. T. R.I.A.S.C.

L'importanza della certificazione per preservare la storia, la cultura e la passione delle vetture d'epoca ed in particolare le Citroën. 1° puntata

L'argomento di cui questa volta vorrei parlarvi è l'Albo d'Oro R.I.A.S.C. ossia la certificazione a seguito della verifica delle condizioni di originalità e conservazione adeguate, o di restauro eseguito a regola d'arte.

Il R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën) è il sodalizio che censisce le vetture e riunisce i Club dei tanti modelli che hanno segnato le tappe fondamentali del progresso tecnologico e stilistico, che ha reso famoso nel mondo il Marchio del Double Chevron e sta avendo

un ruolo autorevole e rappresentativo, nell'intento di mantenere sempre vivo l'interesse verso le Citroën d'epoca, rappresentanti, è bene ricordarlo, di uno dei Marchi più collezionati al mondo.

L'Albo d'Oro è un prezioso riconoscimento che attesta l'originalità di una Citroën storica.

Il Registro, in collaborazione con i Club che lo compongono, ha creato un team di tecnici esperti (i Commissari Tecnici), in grado di analizzare le vetture e certificare la corrispondenza delle caratteristiche delle auto, con riferimento all'anno di commercializzazione.

Non ha alcuna finalità di esprimere una critica rispetto alla

qualità di un restauro, anzi, può essere utile per migliorare l'esito degli interventi riparativi.

L'auto analizzata, può infine ricevere l'adesivo da apporre sulla vettura e la Targa fornita di elegante cofanetto, che attesta l'iscrizione all'Albo d'Oro, nel caso in cui, ad analisi ultimata, ottenga una valutazione minima di 80/100.

Ogni imperfezione rilevata comporta una penalità commisurata all'importanza della difformità.

Nel caso di un'auto perfettamente conforme, la valutazione sarà 100/100.

Sia in caso di promozione che di bocciatura, viene rilasciata una relazione con i punti salienti delle valutazioni positive o negative e con i punteggi assegnati.

In seguito vedremo come questi





vengono stabiliti.

La certificazione Albo d'Oro R.I. A.S.C. è sicuramente un valore aggiunto, che dimostra la conformità della propria auto rispetto alle caratteristiche d'origine. In particolare, è rivolta ai nuovi o futuri possessori di Citroën storiche, forse meno esperti, che necessitano di un consiglio prima di un acquisto, oppure di un consulto con persone di comprovata esperienza, per riportare la loro auto appena acquistata alle condizioni originali, aumentandone così l'interesse collezionistico e al contempo anche il valore.

Il lavoro dei Commissari Tecnici è una continua ricerca di testimonianze da condividere con gli affezionati del Marchio e per loro è gratificante trovare documenti che aiutino a ricostruire una storia e confrontarli, per

raggiungere la verità, non sempre facile da determinare, soprattutto quando il periodo storico è molto lontano.

Il loro delicato ed importante compito, è in definitiva quello di preservare l'originalità dei veicoli Citroën, attraverso l'Albo d'Oro.

E' bene chiarire che oggi l'iscrizione non garantisce alcun beneficio fiscale, né garantisce di poter circolare durante i blocchi del traffico, ma è ovvio che l'obiettivo del Registro è l'affiliazione ai vari Enti previsti dal Codice della Strada (art.60) ed in particolare ASI, ACI Storico, FIVA, ecc. per poter usufruire dei vantaggi che la Normativa vigente garantisce alle vetture ufficialmente riconosciute come di interesse storico e collezionistico.

Gli appassionati che si rivolgo-

no al R.I.A.S.C. sanno che dietro ad ogni Targa rilasciata e ad ogni sessione di verifica, c'è un grande lavoro da parte dei Commissari Tecnici nazionali, svolto collegialmente con la Segreteria ed i Club di modello, per riconoscere che quel veicolo è il frutto di un esame dettagliato, che stabilisce che quell'auto, furgone o altro mezzo, sia effettivamente nello stato in cui era stato costruito e rispondente al periodo storico in cui veniva utilizzato.

Vediamo ora come richiedere la certificazione di un'auto storica Citroën.

Per richiedere la certificazione per la propria auto, è necessario essere associato ad uno dei Club aderenti al R.I.A.S.C., essere in regola con il pagamento della quota associativa e quindi scaricare il modello di richiesta, compilarlo seguendo le istruzioni



riportate sullo stesso, apporre le fotografie richieste, sottoscriverlo ed inviarlo unitamente alla copia fotostatica del libretto di circolazione a mezzo posta all'indirizzo << **Commissione Tecnica R.I.A.S.C. – sezione Albo d'Oro – Via del Sesto n. 10, 550-16 Porcari (LU)** >> oppure a mezzo mail all'indirizzo commissione-tecnica@riasc.it.

L'associato che voglia far certificare la sua vettura all'Albo d'Oro R.I.A.S.C., dovrà indicare nel testo della mail in quale delle sessioni di analisi fissate da calendario vorrebbe far certificare la propria vettura.

Nel caso di problemi nella compilazione del modulo, è possibile richiedere l'aiuto della Segreteria della Commissione, contattandola a mezzo mail.

La segreteria della CT che riceve la domanda (informatica e/o cartacea), istruisce la pratica e comunica al Socio la ricezione della documentazione, infor-

mandolo dell'avvio dell'analisi. Il Segretario responsabile, una volta appurato che la documentazione è completa e conforme, informerà via email il Socio della non necessità di integrazioni documentali e provvederà a fissare l'appuntamento per l'analisi della vettura.

Costo della Certificazione per i Soci di uno dei 7 Club affiliati al R.I.A.S.C..

La domanda d'iscrizione all'Albo d'Oro R.I.A.S.C. ha un costo di 120,00 euro, da corrispondere mediante bonifico bancario, avendo cura di indicare nella causale del versamento il modello e la targa dell'auto di cui si vuol richiedere la certificazione, oltre alla dicitura ALBO D'ORO R.I.A.S.C.. La ricevuta dovrà essere trasmessa alla segreteria come allegato del modello di domanda.

Costo della Certificazione per i NON Soci

La domanda d'iscrizione all'Albo d'Oro R.I.A.S.C. ha un costo di 200,00 euro da corrispondere mediante bonifico bancario, avendo cura di indicare nella causale del versamento il modello e la targa dell'auto di cui si vuol richiedere la certificazione, oltre alla dicitura ALBO D'ORO R.I.A.S.C. NON SOCIO.

La ricevuta dovrà essere trasmessa alla Segreteria come allegato del modello di domanda. La quota sarà comprensiva anche del costo d'iscrizione al Club di riferimento del modello, che si occuperà d'ufficio del Censimento della vettura.

Il Bonifico Bancario deve essere eseguito a favore di:

R.I.A.S.C. Registro Italiano Auto Storiche Citroën Sede Legale: Via Gattamelata 41 – 20141 – Milano Cod. Fiscale e P. IVA: 05-397260968 IBAN: IT75J0623001-627000045029135.

Calendario delle sessioni di certificazione

Le prossime sessioni sono già a calendario e le officine presso cui saranno eseguite le verifiche sono:

Sabato 28/03/2020 ore 9.00
presso **CITROËN ARMANDO**, Via Savona 25 a Cuneo (CN)

Sabato 23/05/2020 ore 9.00
presso **CAR SERVICE SRL** di Marco Di Marco, Viale Italia 171, a Collecervino (PE).

Nelle prossime puntate affronteremo l'argomento delle valutazioni e delle caratteristiche salienti per ottenere un ottimo punteggio.



LA MIA STORIA CON LE CITROËN

Di Giancarlo Tamani

Da poco faccio parte del CX Club Italia e colgo l'occasione per raccontare la mia storia per rendervi partecipi dei miei ricordi legati alla CX.

Fin da ragazzo ho avuto interesse per le auto; mio padre, all'epoca, era un patito della trazione anteriore e adorava le Lancia.

Lo seguivo volentieri quando andava in officina con la sua macchina e ascoltavo con attenzione quando parlavano di anticipo, carburazione o regolazione del gioco delle valvole, inoltre la curiosità non mi mancava e osservavo un po' tutte le macchine che erano lì per la riparazione. All'epoca, prima che entrasse

prepotentemente il gruppo Fiat parecchie officine autorizzate Lancia erano anche Citroën ed è stato proprio lì che ho cominciato a notare quelle strane vetture francesi che, probabilmente, con le Lancia, avevano in comune solo la trazione anteriore.

Quando, nel 1981 conseguii la patente di guida, per l'occasione mio padre mi acquistò una Lancia Beta 1.4 berlina usata, anzi direi molto usata, di un orrendo colore verde. Non avendo un reddito, a parte i lavoretti stagionali estivi, perché ancora studente mi dovevo accontentare di quel che come si dice "passa il conven-

to".

Quella macchina aveva, però, un sacco di problemi e ad ogni intervento in officina il mio modesto patrimonio si prosciugava. A un certo punto, dopo aver sostituito due volte la guarnizione della testata, decisi di sostituirla.

La scelta non era facile, anche perché i fondi a disposizione erano pochi e volevo una macchina diversa da quelle solite.

Che fosse semplice, economica, affidabile e in più particolare, per differenziarmi dagli altri amici che avevano in pratica tutte Fiat.

Acquistai la mia prima Citroën: una Dyane 6 Beige Nevada usata.

Fu la mia compagna di avventure fino a quando non ebbi un incidente con una Mercedes W115 e la povera Dyane perse



SPAC XZIO



una fiancata.

Per restare in tema di motori raffreddati ad aria, la successiva vettura fu una GS 1220 Club Blu Renate acquistata quasi per scommessa, con gli amici, che segnò il mio ingresso nel meraviglioso mondo delle idropneumatiche.

Nel 1984, trovato un lavoro che mi garantiva maggiori entrate

economiche acquistai una CX 2500 D prima serie Bleu Romantique, acquistata usata perché nuova non potevo permettermela.

Per parecchi anni è stata la mia vettura di uso quotidiano e che mi ha dato delle fantastiche emozioni.

E' vero che, all'epoca, esisteva anche il modello turbo TRD sicuramente più performante,

ma anche l'aspirato si difendeva bene rispetto ai Diesel del periodo.

Parsimonioso nei consumi, silenzioso ed abbastanza affidabile ma soprattutto confortevole grazie alle sue sospensioni particolari.

Nel gennaio del 1985 ci furono 10/15 giorni con grandi nevicate ed intenso gelo, le temperature





SPACXZIO



raggiunsero i $-18/-20^{\circ}\text{C}$, che causarono parecchi disagi sulle strade ed alle auto.

Non esisteva ancora il gasolio invernale e si sopprimeva solamente aggiungendo qualche litro di benzina nel serbatoio.

La maggior parte dei Diesel o non partiva oppure si fermava per strada a causa delle paraffine, contenute nel gasolio, che solidificavano nel filtro ostruendolo, ma la CX no!

La CX non mi ha mai abbandonato e si è sempre avviata anche se passava intere notti all'aperto con quelle temperature siberiane.

Mi viene in mente un aneddoto riguardo a quel periodo, che mi lega alla mia famiglia, alla Citroën ed alla CX in particolare.

Nella mia zona era nevicato parecchio, se non ricordo male 50-

/60 cm e per di più il gelo giunto subito dopo aveva fatto sì che si formassero dei solchi profondi dove passavano le macchine, che sembravano dei veri e propri binari.

La CX, come del resto parecchie altre Citroën, ha la doppia carreggiata delle ruote, cioè il posteriore è più stretto dell'anteriore.

Ragione per cui mi era difficile, mantenere le quattro ruote dentro i solchi paralleli e di tanto in tanto, una ruota posteriore se ne scappava fuori.

Inoltre tenendola in posizione di marcia normale faceva da spazzaneve pian piano accumulando sul muso fino a che ero costretto a fermarmi, alzare del tutto la CX, superare l'ostacolo, ridiscendere, perché altrimenti troppo rigida e riprendere la marcia.

Mentre combattevo per raggiungere il luogo di lavoro, spesso mi trovavo dietro una 2CV 40-0 Spot Bianca e Arancio con due ragazze che mi sfanalavano tutte le volte che ero costretto a fermarmi.

Un paio di volte mi ha pure superato!

Non potete immaginare la rabbia e lo sconforto per essere superati da una piccola 2CV che con le sue ruote alte e strette, in quelle condizioni si trovava a suo agio.

Finito quel periodo di freddo intenso, mi ripresi la rivincita su quella piccola 2CV superandola e un po' deridendola tutte le volte che capitava di incontrarla ma non ebbi mai occasione di conoscere la proprietaria, anche perché l'anno successivo



cambiai luogo di lavoro in città a Mantova.

La CX fu sostituita da una piccola Peugeot 205 TRD molto più pratica per gli spostamenti in città.

A distanza di parecchi anni, il caso volle, che incontrassi la proprietaria della 2CV Spot, ma anche lei aveva lasciato la piccola Citroën per un'altra vettura. Iniziammo a frequentarci, senza immaginare, che eravamo i protagonisti di quelle scorribande sulla neve ed il ghiaccio.

Poi, un giorno, mentre parlavamo con amici, non so come mai il discorso è andato alle macchine avute da giovani e in quell'occasione è saltata fuori la mia CX.

Al che, lei ha subito collegato la CX a quel periodo del 1985 dove i nostri destini si erano incrociati per un breve tempo.

La frequentazione è proseguita, fino al punto che ci siamo fatti una vita insieme ed è nato un figlio.

Qualche anno fa, ho deciso di acquistare un'auto d'epoca ed

è tornata quella passione, mai assopita per le Citroën.

Abbiamo prima acquistato una 2CV Charleston e come si dice, una tira l'altra poi mi è ritornata la nostalgia per la CX.

E' impossibile dimenticare quella linea slanciata, le sospensioni idropneumatiche, il confort di guida e tutti gli accorgimenti che all'epoca la rendevano un'auto futuristica.

Purtroppo, ai giorni nostri, la versione Diesel è caduta in disgrazia; infatti i motori a gasolio sono soggetti a limitazioni nella circolazione perché vengono accusati di essere inquinanti per l'ambiente.

La ricerca è perciò andata verso la versione alimentata a benzina, che risente meno delle limitazioni.

La prima serie della CX è sicuramente la più apprezzabile ed avrei preferito un modello dello stesso colore di quella posseduta in gioventù ma, quando mi è capitato di trovare una seconda serie 20 TRE del 1987 di colore Gris Perlé in buone

condizioni generali e con l'impianto GPL, l'ho acquistata immediatamente.

Qualche cura è stata comunque necessaria per renderla affidabile ed eliminare alcuni segni del tempo, che sono inevitabili anche perché è risaputo che alcuni difetti sono cronici sulla versione con paraurti di plastica.

E' comunque diventata la mia vettura preferita, non solo, per partecipare ai Raduni ma anche da usare ogni tanto per puro divertimento.

Devo anche ringraziare questa CX perché oltre a farmi ricordare avvenimenti accaduti oltre trenta anni fa, mi ha dato modo di conoscere altri appassionati, con i quali si è instaurato un bellissimo rapporto di amicizia.

Il numero delle CX sopravvissute è sicuramente inferiore alle 2CV o le DS, ma si tratta comunque di un modello da preservare e valorizzare per le sue peculiarità. Magari, se mi capitasse l'occasione, con una CX prima serie si potrebbe fare un bel trio!





UN'EPOCA SENZA AUTO D'EPOCA

Di Roberto Azzena

Che il cosiddetto progresso tecnologico dovesse operare dei cambiamenti sempre più esponenziali, rapidi e radicali nelle nostre società, era chiaro ormai da molti anni, pur se i confini di tali mutamenti, proprio per l'enorme potenziale a disposizione, restano ancora pericolosamente ignoti.

Non era invece altrettanto scontato, che la stupidità umana arrivasse addirittura a superare i prodigi della tecnica, in quanto a crescita smisurata.

Mentre siamo ad interrogarci sugli effetti e l'impatto delle intelligenze artificiali, abbiamo tristemente smarrito quella naturale collettiva (e spessissimo anche l'individuale).

I due fenomeni portati ad interagire insieme, abilmente shakerati da chi ha il potere sufficiente (ed è moltissimo) per poter procedere in tale operazione, hanno prodotto e produrranno danni umani incalcolabili.

Il discorso è abbastanza complesso, ma non è possibile procedere senza affrontarlo almeno a grandi linee, anzi, diciamo pure enormi, per ottenere una schematizzazione molto snella e semplificata.

Mettendolo ovviamente in relazione all'argomento che in questa sede ci interessa maggiormente: l'automobile.

Diciamo che il Potere è abilissimo a forgiare il modello umano che più gli è funzionale, a

seconda del periodo storico in cui opera, ottenendolo attraverso sofisticate tecniche di ingegneria sociale.

Partendo dal dopoguerra, che non a caso è anche l'epoca che segna la vera affermazione e diffusione su larga scala del bene "automobile", possiamo definire tre periodi e i tre "uomini medi" relativi ad essi.

Il primo quindi è il lavoratore/risparmiatore indefesso, solido e con la testa sulle spalle, che utilizza la disciplina militare che così fortemente ha segnato il mondo per portare distruzione e morte, non più per scopi negativi, ma per ricostruire dalle macerie.

C'è bisogno di speranza, di qualche sogno e di basi solide che portino la gente a credere che il lavoro sia il centro di una nuova epoca di benessere e che i risparmi siano una certezza per le generazioni future.





L'automobile rappresenta l'idea di questo nuovo progresso, diviene alla portata di tutti e ve ne sono per tutti i gusti.

Comincia a diventare un oggetto che, oltre alla sua funzionalità ed utilità, assume un primo valore di rappresentanza personale. Henry Ford vuole che i suoi operai siano in grado di acquistare le auto prodotte da loro stessi.

Compiuto questo primo step, con tanto di conseguente boom economico, serve ora un uomo medio che abbandoni le cautele dell'eccessivo risparmio.

Ormai il peggio è alle spalle e occorre godere appieno dei frutti della produzione, occorre cominciare a spingere sulle leve del consumismo e dell'edonismo e far capire nello stesso tempo, che questi benefici e questi beni hanno un prezzo ben preciso in termini di duro lavoro.

Bisogna produrre e consumare quel che si produce a ritmi sempre più elevati, anche se manca la reale necessità del doverlo fare, si creano quindi bisogni e sogni indotti, artificiali.



L'auto si afferma sempre di più come status symbol e deve essere giusto affrontare dei sacrifici, per arrivare al tanto agognato obiettivo.

Di buono c'è che ciò comporta degli sforzi creativi notevoli. In fase di progettazione e produzione, esistono ancora la vera concorrenza, la personalità differente dei vari Marchi e la

voglia di immettere sul mercato un prodotto che sia originale e si distingua dagli altri per essere vincente.

C'è ancora, in quel che si produce, nonostante le già ferree leggi del mercato, della vera "passione".

Questa logica regge fino a quando il Grande Capitale fonda le sue fortune sulla stretta produzione dei beni materiali, concreti, ovvero per diversi decenni, finché la finanza speculativa non trova il modo di creare la ricchezza (e/o la conseguente povertà) letteralmente dal nulla, svincolandosi dai precedenti meccanismi.

Il legame fra riserve di oro e monete nazionali viene scisso, la Finanza diventa "creativa" e onnipotente.

Nel medesimo tempo la tecnologia ha un'impennata spaventosa, le macchine cominciano a sostituire gli umani anche nei lavori "intelligenti" e si comincia a stimare che nel futuro prossimo vi sarà un'eccedenza di manodopera che andrà drammaticamente ben al di là della famosa





SPACXZIO

necessaria "riserva di disoccupati", resa celebre da Karl Marx. Per gestire questa nuova umanità, serve quindi un cittadino fluido, "liquido", senza legami forti, pronto ad accettare spostamenti di ogni genere e situazioni mutevoli.

Siamo arrivati ai nostri giorni, nei quali l'AD della Volkswagen, commentando la fine della produzione di qualsiasi versione o modello del mitico "Maggiolino", afferma che "L'epoca delle auto emozionali, è terminata".

Perché i gusti devono essere sempre più uniformi, i consumi di livello qualitativo sempre più basso.

Il concetto di proprietà deve essere sostituito con il noleggio, nulla deve essere più duraturo, avere legami affettivi, ogni riferimento che dia alle persone una

qualsivoglia solidità (famiglia, cultura, arte, tradizioni...), deve essere attaccato, confuso e svilto.

Una informe massa atrofizzata, dipendente, controllata e controllabile in modo ossessivo, si accinge a popolare il mondo sognato dalle élites (il famoso 1%), che, questo resti molto ben chiaro, si terranno invece molto ben ancorate ai concetti di proprietà, radici, solidità, stabilità, in modo inversamente proporzionale a quanto sottrarranno al resto della società (il restante 99%).

Ovviamente una simile orrenda realtà, non può essere propagandata in quanto tale e qui subentrano una serie di "giochini" che fanno letteralmente impallidire le fosche

profezie orwelliane.

Si utilizzano infatti dei nobili valori per arrivare alla realizzazione dei loro opposti.

Un'autentica neolingua viene forgiata e imposta come dogma assoluto e tutti coloro che si pongono al di fuori di questi nuovi schemi, vengono derisi, bersagliati e isolati.

Nel dettaglio, per il nostro settore, si mettono gli appassionati gli uni contro gli altri, tramite liste di modelli più o meno meritevoli, denunce di "furbetti" che si trastullerebbero con le auto vecchie per non pagare il bollo (per la cronaca, tassa già di per sé iniqua, anacronistica e totalmente ingiustificata soprattutto su auto che l'hanno pagato per decenni).

Assegnazione di monopoli inscalfibili e anticostituzionali per il





Incidenza delle fonti di inquinamento sulle emissioni medie giornaliere di CO₂

Città	Impianti termici ⁽¹⁾	Sistemi di trasporto ⁽²⁾	Processi produttivi industriali ⁽³⁾
Milano	74%	10%	16%
Genova	47%	6%	47%
Firenze	75%	9%	16%
Parma	63%	11%	26%
Perugia	62%	15%	23%
Media 5 città	64,2%	10,2%	25,6%

Fonte: elaborazione Osservatorio Autopromotec su dati Politecnico di Milano

(1): impianti termici in edifici di tipo industriale, residenziale e della Pubblica Amministrazione

(2): traffico veicolare (pubblico e privato) in ambito urbano

(3): cicli produttivi di imprese (pubbliche e private)

rilascio dei preziosi certificati utili per l'autenticazione di status di auto storica e, soprattutto, per la possibilità di circolare.

Già, dato che poi il tutto verrà condito, amplificato ed esasperato in una salsa iper-ecologista, totalmente folle e priva di ogni dato sensato per la sua giustificazione.

Le auto d'epoca vengono buttate nel calderone di tutto ciò che è vecchio e inquinante, criminalizzate manco fossero armi chimiche, fino ad arrivare all'ordinanza del comune di Torino, fortunatamente poi in qualche modo rientrata, che ne proi-

bisce esplicitamente la circolazione, certificazioni o meno, perché ora anche i "bravi e belli" che avevano affossato i diritti di tutti credendosi al di sopra delle parti, cadono nel buco nero abilmente preparato.

Follia pura.

Anni ed anni di inutili e stupidi blocchi della circolazione delle auto, attuati in funzione dell'ennesima fregatura anticonstituzionale legata alla tremenda parolina "euro", dimostrano inutilmente che essi non spostano di mezza virgola i livelli di inquinamento.

Non vengono minimamente supportati da un logico potenziamento dei servizi pubblici che dovrebbero essere resi gratuiti, se davvero si volesse operare in modo sensato ed efficace, e splicitano per chiunque abbia ancora capacità di raziocinio, che la nostra salute è l'ultimo dei pensieri di chi ci governa, da vicino e soprattutto da più lontano.

L'ulteriore aggravante dell'imposizione della tragica barzelletta dell'auto elettrica, per la quale occorrerebbe un ulteriore articolo a parte, si unisce a completare lo schema



che vede sul minaccioso sfondo le auto a controllo di guida totale, che, come accennato in precedenza, per la massa verranno poi rese disponibili a noleggio, concetto fatto passare nella testolina dei nostri giovani sempre tramite la scusa ecologista, leggi "car sharing", pietra fondamentale per un totale controllo a ricatto globale.

La verità è che si prepara una struttura che non preveda beni duraturi, negando alla radice stessa il concetto di auto d'epoca, dato che anche per i santificati veicoli elettrici, ammesso che abbiano un minimo di futuro, si inventeranno i vari livelli di batterie inquinanti da smaltire e il gioco sarà fatto e replicato.

Misera e dannata sia la società che non conserva memoria.

Passioni, storia, affetti, rispetto, cultura, arte, design, amore.

Tutti i fattori positivi che ognuno di noi coniuga a suo modo al mondo delle auto d'epoca, vengono spazzati via e azzerati senza pietà, sostituiti dall'omologazione, dalla standardizzazione, dalle balle ecologiste che esulano dalle responsabilità.

I veri responsabili del disastro reale.

Aerei low cost e navi da crociera, simboli delle nuove apparenti aperture "democratiche" a portata di tutti (beh, suavia, almeno di chi è ancora appena sopra la dilagante soglia di povertà) responsabili di emissioni spaventose, non vengono neanche presi in una lontana considerazione dai soloni che ci guidano verso un mondo privato dalle auto Diesel, tecnologia che ha invece raggiunto livelli eccelsi di funzionalità e gestibilità, e dai catorci dei de-

cenni ante 2000 (per ora).

Le multinazionali, responsabili accertate del 70/80% del reale inquinamento, vengono addirittura agevolate in ogni modo possibile da leggi emanate appositamente per favorire lo sfruttamento selvaggio dei lavoratori, a quelle di esenzione fiscale praticamente totale.

Mentre noi non possiamo permetterci di percorrere in libertà qualche chilometro con una CX o una DS.

Mentre la truffa dei livelli "euro" rende obsolete e inutilizzabili le auto ogni 6/7 anni (naturalmente vendute a prezzo pieno e con tasse ed assicurazioni pagate per intero, come ben sanno i gilet gialli francesi, che hanno subodorato l'inganno colossale). Mentre anche le elementari possibilità di mobilità vera e non dedicata a movide e sollazzi da poveri temporaneamente e illusoriamente arricchiti, vengono inibite lentamente per convogliarci verso l'imbuto del controllo assoluto.

Teniamoci cari e stretti i nostri veicoli carichi di gioia, lottiamo per quanto possibile per preservarne vita e diritti il più a lungo possibile,

Godiamoceli ogni giorno, ogni ora e ogni minuto che ci resta.

Perché è ovvio che saranno le ultime testimonianze del mondo dell'automobile espresso da una società creativa.

Quella che attende i nostri figli, salvo rivoluzioni appunto epocali che ripristinino i diritti sanciti dalle costituzioni e dalle varie carte dei diritti umani (quelli veri e non i pretestuosi che servono per scatenare orribili "guerre giuste"), sarà una triste epoca: un'epoca senza auto d'epoca.

L'auto elettrica non è "ecologica": in Francia è caos sulle pubblicità scorrette



ECO MOBILITÀ

I messaggi promozionali del car sharing elettrico parigino Autolib' e della Renault Zoe sono stati considerati poco trasparenti: le auto elettriche non si possono definire "100% ecologiche". E uno studio dell'Agenzia per l'ambiente francese rivela che, considerando l'intero ciclo di vita, un'auto elettrica a batteria consuma più energia di una diesel

di Claire Bal | 7 luglio 2014



INTERVISTA CON MAURO SABBIONE

Di Mario Siccardi Resp. Razioni Esterne CX Club Italia

Mauro Sabbione è musicista e compositore di grande talento e coraggio artistico.

La sua notorietà presso il grande pubblico è relativa al periodo con i Matia Bazar, negli anni dal 1981 al 1984, considerato oggi il loro momento più felice dal punto di vista artistico e che fu ampiamente premiato da ottimi risultati di vendite.

Mauro raggiunse i Matia a fine 1980 per sostituire Piero Cassano che si trovava in disaccordo con gli altri membri del gruppo sulla svolta synth-pop che di lì a poco ne caratterizzò fortemente il suono e di cui il Nostro fu il principale artefice.

Con i Matia diede vita a due

tra i loro album più amati: "Berlino, Parigi, Londra" (1982) e "Tango" (1983), il disco dell'indimenticabile "Vacanze Romane" pezzo universalmente noto, ma che non deve oscurare l'attenzione sulle altre perle del disco come "Palestina", "Elettroshock" e "Intelligenza" giusto per citare le prime che mi vengono in mente.

Collaborò anche al successivo "Aristocratica" (1984), ma lasciò il gruppo prima del termine delle registrazioni.





I Matia Bazar in quella prima metà degli anni '80 si spostavano su CX e Mauro è rimasto molto legato ai ricordi di quei lunghi ma per niente faticosi spostamenti.

Gentilissimo, mi ha concesso questa intervista per il piacere e la curiosità di noi Citroënisti. Andiamo ad iniziare.

D: Ciao Mauro, ben trovato. Ho letto da qualche parte che ai tempi del Matia Bazar usavi una CX per i tuoi spostamenti in tour, era la tua prima Citroën oppure avevi già avuto auto del Marchio?

No, fu la prima Citroën, anzi ne avevamo due a gasolio di proprietà del gruppo.

Devi sapere che all'epoca i Matia Bazar erano gestiti a livello di management dalla "Trident" di Maurizio Salvadori il quale aveva stretto una sorta di rapporto di "sponsor" con la concessionaria Citroën Meroni nel milanese.

D: Conosci altri musicisti Citroënisti?

Da qualche parte ho letto che anche Ivan Graziani (che adoro) aveva una CX... ma anche i Pooh: in anni passati ho intervistato Red Canzian e Riccardo Fogli.

Come ti dicevo tutti gli artisti del giro "Trident" erano se non Citroënisti almeno Citroënizzati per il rapporto di mutua alleanza con la Concessionaria Meroni.

Per cui noi Matia, i Pooh, Bosè, Loredana Bertè, Mia Martini, Gianni Togni, i Rockets e altri avevamo (o comunque potevamo agevolmente avere) auto del Double Chevron... con vari gradi di convinzione.

Però io non sono mai stato un grosso esegeta dell'auto.

Anni fa Dodi Battaglia dei Pooh

mi ha proposto una Mercedes Pagoda per una cifra assolutamente abbordabile, ma ho rifiutato l'offerta.

D: Le migliori qualità della CX? Avete avuto problemi particolari?

Era una stradista eccezionale e con grandi capacità di carico. Anche se non avevamo modelli Break nel baule della berlina riuscivamo comunque a piazzarci di tutto.

Problemi?

Non ne ricordo.

D: Dopo la CX hai avuto altre Citroën in tempi più recenti come la sua erede degli anni '90 la XM, oppure le C5 o C6?

Ho avuto una ZX Advantage Break, ottima e affidabilissima.

D: Cosa pensi delle Citroën di oggi?

Purtroppo non hanno più l'estrosa unicità stilistica e meccanica di quelle del passato. Devo però dire che le trovo più aggraziate delle altre auto di questi anni.

Le varie C3, C4 Cactus e C5 SUV non mi dispiacciono affatto.

D: E oggi cosa guidi?

Da molti anni BMW.

Per il loro livello costruttivo e la rete di assistenza particolarmente efficace.

Pensa che qualche anno fa ho avuto un brutto incidente poco prima di arrivare in una località che tu conosci bene, Sassello.

Un inglese stava scendendo verso Giovo Ligure tenendo la sinistra!

Il frontale è stato inevitabile.

Pochi minuti dopo l'impatto so-

no stato contattato immediatamente dalla BMW per i soccorsi. Il sistema di rete centralizzato della Casa si era "accorto" dell'incidente.

(Evidentemente ogni esemplare è un oggetto di rete ed esistono algoritmi in grado di valutare se una decelerazione particolarmente brusca sia attribuibile o meno ad una collisione. N.d.R.).

D: Parliamo un po' di musica?

Devo dire (e non è plaggeria) che ho iniziato ad apprezzare i Matia proprio dopo l'abbandono di Piero Cassano.

I Matia precedenti al tuo ingresso mi sembravano un'attrazione da pomeriggio domenicale televisivo.

Altra cosa dopo la svolta synth del 1981 che ti vede come principale fautore e architetto del suono.

"Berlino, Parigi, Londra" (1982) e "Tango" (1983) sono i dischi che ti vedono accreditato ufficialmente in formazione.

Pol in "Aristocratica" (1984) ci sei ancora?

Non è mai stato chiaro.

Sì, in diversi pezzi le tastiere sono ancora mie.

Lasciai il gruppo proprio durante le registrazioni di "Aristocratica" che avrebbe dovuto intitolarsi "Hotel Mister K".

D: Posso farti una domanda a cui chi esce da una band non ama rispondere?

Vuoi sapere perché me ne sono andato dai Matia Bazar!

Perché c'erano troppe pressioni esterne.

La casa discografica e il management soprattutto, ma anche tutto il mondo a contorno dai costumisti ai grafici... tutti facevano pressione.

Volevano un altro hit come



"Vacanze Romane" e la riproposizione all'infinito della stessa immagine nel momento in cui io sentivo il bisogno di fare altro, di evolvere e sperimentare.

Se ti fai un giro sul mio sito www.sabbione.it oppure su youtube capirai bene cosa intendo.

Nessun conflitto con gli altri sul piano personale se non il normale logorio indotto dalla fatica di stare insieme continuamente per molti mesi all'anno, ma immagino capiti anche a te con i tuoi colleghi.

A proposito, invertiamo le parti: di cosa ti occupi?

A/D: Ingegneria ferroviaria, automazione e telecomando.

Non roba eccitante come salire su un palco e suonare ma c'è di peggio!

Mi piace abbastanza.

Dopo lo smash internazionale "Ti Sento" del 1986, i Matia hanno avuto ancora qualche momento luminoso (e qualche hit) ad inizio anni '90 con Laura Valente in

formazione ("Piccoli Giganti", "Dedicato a te") poi grosso modo un'involuzione fino ad arrivare agli album di cover diffusi in edicola con cantanti femminili magari brave, ma che si fa fatica a ricordare.

Per chi ama il pop il dilemma è: l'hit, il "tormentone", è sparito perché non esiste più il supporto fisico oppure perché l'attesa il grande songwriter?

Cosa ne pensi?

Entrambe le cose che hai detto.

Non ci sono più i capitali per investire in nuovi talenti compositivi perché i dischi non si vendono più.

Quindi una cosa determina l'altra.

Per quanto riguarda i Matia, morto il povero Aldo (Stellita n. d.r.) che era il paroliere, Golzi ha richiamato Cassano, ma i risultati sono stati quelli che hai detto.

Poi anche Golzi è improvvisa-

mente venuto a mancare ed oggi il nome "Matia Bazar" è utilizzato dall'ultimo tastierista Fabio Perversi per operazioni che non giudico.

D: Cosa hai fatto dopo i Matia?

Di tutto: mi sono legato alla scena fiorentina, ho suonato parecchio con i Litfiba, ma ho collaborato anche con Diaframma, CCCP, Avion Travel, Denovo, Disciplinatha.

Inoltre ho portato avanti un percorso di ricerca sonora e compositiva i cui frutti, come ti dicevo prima, li puoi trovare anche in rete.

D: Progetti attuali?

Beh... intanto sto lavorando con il tuo amico Deca (aka Federico De Caroli n.d.r.) ad un progetto di cui ti parlerà lui stesso, poi continuo ad alternare la sperimentazione con il divertimento in band dove eseguo anche pezzi dei Matia nel mio periodo e lavoro anche per la comunicazione... ah!

A questo proposito, dimenticavo di dirti che nel 1993 curai la parte musicale del vernissage a Milano di lancio della Xantia...

Perbacco!

Quando si dicono le coincidenze...

Ringrazio calorosamente Mauro per il tempo che ha dedicato alla nostra passione, con la promessa di trovarci in dicembre nel tepore complice di qualche trattoria sassellese con le gambe sotto al tavolo a parlare ancora di musica, di vita e di aneddoti del mondo pop.

Andrei avanti all'infinito... e Mauro è uomo di grande pazienza!



ORA CHE LA FESTA E' FINITA (CENTO ANNI DI CITROËN)

Di Paolo Bortolussi

Si sono (finalmente?) spente le luci della ribalta sulla quale è salito il variegato mondo Citroën nei passati dodici mesi.

I festeggiamenti e le celebrazioni per il centenario del Marchio hanno lasciato il passo al "tempo ordinario" e con esso ai vecchi interrogativi che il mondo delle storiche del Double Chevron da un po' ti tempo si pone. Un mondo che da sempre si divide tra passato, presente e futuro della Maison, tra diversità di vedute ed aspre polemiche.

Di sicuro quest'anno appena trascorso è un po' sospeso, quasi fosse per certi versi un periodo di "tregua armata" tra diverse ani-

me del Citroënismo storico, è stato prodigo di visibilità extra rispetto agli standard a cui siamo abituati.

Il media senza dubbio più attenti al nostro mondo ed alla nostra storia, gli eventi più numerosi ed "importanti" hanno contribuito a rendere quest'anno, un anno indubbiamente speciale (senza voler sottolineare per forza un'accezione positiva).

Come detto, questo periodo è trascorso, riportandoci alla quotidianità della nostra passione e a tutti quei piccoli campanilismi, tipici della penisola italiana.

Non che il Citroënista debba,

per partito preso, amare qualsiasi cosa sia uscita dalle catene di montaggio della Casa, ma il nostro mondo è caratterizzato molto spesso da veri e propri culti verso specifici modelli (DS e 2CV su tutte), più che da un più ampio senso di appartenenza al Marchio.

Un Marchio che, in realtà, storicamente ha sempre mantenuto un "fil rouge" tra tutti i suoi modelli, attraverso tecnologia, innovazione ed anticonformismo, non certo peculiarità solamente di una ristretta cerchia di modelli Citroën.

Questa considerazione diverge totalmente dalle politiche aziendali degli ultimissimi anni, volte ad annichilire tutto ciò che ha caratterizzato il Double Chevron, dai tempi della sua fondazione, fino agli inizi del nuovo secolo. Inutile ricordare che la produzio-





ne odierna è costituita da veicoli standardizzati e privi di tutte quelle caratteristiche che hanno reso riconoscibili le nostre amate automobili anche agli occhi di chi una Citroën non l'ha mai posseduta.

Anche il brand Premium di PSA, DS Automobiles, nato da una costola di Citroën, si è fatto portavoce di valori e caratteristiche non propriamente riscontrabili nelle auto da cui la Casa vorrebbe trarre origine, ma non di certo ispirazione.

La palese protesta che il CX Club Italia ha voluto portare avanti a Monselice lo scorso aprile, nonostante il ragguardevole traguardo festeggiato nella ricorrenza, in questo è stata molto netta, in modo particolare nel prendere le distanze da un movimento che sembra seguire questa pericolosa deriva, andando a braccetto con un'azienda i cui prodotti sono sempre più confusi nella massa dell'industria automobilistica moderna.

Una delle principali qualità del sodalizio è sempre stata, anche

in tempi non sospetti, la precisa volontà di coinvolgere a tutto tondo il mondo Citroën, pur essendo una grande famiglia di estimatori della CX in tutte le sue declinazioni.

Sin dalla prima ora, chi ha partecipato ai Raduni organizzati dal CX Club Italia, ha festeggiato negli anni gli anniversari della nascita di diversi modelli del Double Chevron, modelli appartenenti ai differenti segmenti di mercato dell'automobile, dall'utilitaria fino all'ammiraglia.

Che Raduni sarebbero stati senza la presenza di questi esemplari a far compagnia alla sempre nutrita pattuglia di CX? Modelli eterogenei, allestimenti molto rari e particolari sono sfilati nelle passerelle allestite dal Club negli anni, occasioni di conoscenza e di giornate speciali.

Sono sfilate rarissime Axel, diverse versioni speciali di Visa, molte bicilindriche e poi AX, BX ed XM, solo per citarne alcune, ma se provate ad azzardare un modello ed una versione, con

molta probabilità è stato visto in un Raduno CX.

La cosa più soddisfacente sono stati gli scambi di esperienze ed il confronto con i proprietari di questi pezzi marcianti di storia della Citroën; racconti di vita quotidiana, spesso condivisa con amici e familiari, alternati a succulenti dettagli tecnici e storici riguardanti il modello posseduto.

Minimo comun denominatore tra tutte queste storie, la voglia e l'orgoglio di possedere automobili dalla forte identità, ricche di caratteristiche uniche, che da sempre hanno contraddistinto una Citroën da tutte le altre automobili.

Dal motore flottante, alla trazione anteriore, dalle sospensioni idropneumatiche al DiRaVi, nessuno come Citroën ha saputo innovare e non accettare compromessi, nel bene e nel male.

Ora vogliono convincerci che il mondo è cambiato, che molte se non tutte le cose che abbiamo imparato ad amare in una Citroën sono obsolete.

Sembra molto la più classica delle scuse per nascondere la desolazione di un listino mai così anonimo come quello di questi anni.

Non so se Citroën si risveglierà mai da questo torpore, di certo aver festeggiato questi cento anni di storie, di uomini e di donne portando alla ribalta con orgoglio e senso di appartenenza la vera essenza del Marchio che noi amiamo, rinnegando tutto ciò che di artefatto è stato costruito, è stato il miglior tributo che potevamo farle.

En avant Citroën, da sempre e sempre di più il nostro mantra!!



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.