

Anno Settimo

SPACXZIO

Numero Dodici

***STRAORDINARIO!
INTERVISTA A RED CANZIAN***





SPAC XZIO



SPAC XZIO

ANNO VII NUMERO DODICI
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:
Roberto Azzena
Antonio Sabatino

Foto:
Roberto Azzena
Maurizio Baiocchi
Francesco Marigo
(copertina)
Maurizio Venturino
(copertina)

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

Registrato presso il Tribunale di Padova il
5/12/2003 col numero 1867
Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2008

Due pesi e due misure ov-
vero cornuti e mazzati .. 3
Di Maurizio Venturino, Vi-
cepresidente del CX Club
Italia

La Visa decouvrable6
Di Roberto Azzena

Intervista a Red Canzian
.....9
Di Mario Siccardo Re-
sponsabile Relazioni Ester-
ne del CX Club Italia

SM, genesi e prototipi
.....12
Di Maurizio Baiocchi Re-
sponsabile Relazioni Ester-
ne del SM Club Italia

H come "Historiche Auto"
.....18
Di Antonio Sabatino

Viva Visa!21
Di Silvia Volpe Segretario
del CX Club Italia

La Publicité, 24



CX CLUB ITALIA

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

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

Pregliamo 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.



DUE PESI E DUE MISURE OVVERO CORNURI E MAZZIATI

Di Mauruzo Venturino Vicepresidente CX Club Italia

I burocrati ci fanno meditare.
Tutti i giorni.

Sulla loro inettitudine.

In Italia la politica non è l'arte di amministrare lo Stato.

E' fonte di reddito garantito per troppe braccia rubate all'agricoltura.

Interviene in ogni dove.

Pretende di legiferare su tutto.

Si arroga il diritto di controllare qualsiasi cosa.

Sorveglia ciascuno di noi.

Dai movimenti bancari ai farmaci assunti.

Qualunque atto della nostra vita finisce nell'archivio del Ministero delle Entrate.

L'unico Ente a non rispettare la nostra privacy è lo Stato.

Che sarebbe preposto a garantirla...

Col risultato di limitare sempre più le libertà individuali.

Che dovrebbero avere la priorità assoluta.

Fino a che non ledono quelle altrui.

Da adolescente mio padre mi diceva, con gli occhi rivolti al cielo: "Col tempo e con la paglia maturano le nespole".

Mi chiedevo che mai significasse una simile frase, quale sottile ironia potesse contenere.

Oltre al fatto che egli non desperasse di potermi vedere, un giorno, "maturo".

Per i padri si resta sempre bambini...

A distanza di oltre quaranta anni mi rendo conto che, a volte, anche i proverbi hanno perso il loro fondamento.

Che certi gruppi di individui sfuggono ad essi.

Del resto per confermare le regole servono le eccezioni.

Orbene, il succo delle parole di mio padre era che col passare degli anni sarei divenuto più saggio, cosa del resto insita nella natura umana.

I vecchi - e adopero la parola "vecchio" con deferente rispetto - dovrebbero essere esempio di sagacia in qualsiasi campo essi abbiano operato. Hanno l'esperienza.

Possono sempre insegnare qualche cosa.

Vi sono persone che, seppure anziane, sfuggono a tale regola.

Non sono solo maturate.

Sono marcite.

Molte di queste, a Roma, scaldano gli scranni di Palazzo Chigi e Palazzo Madama.

Dove arrivano sostenute da un commesso per parte.

E dove votano.

Pur con il cervello putrefatto.

Non ostante i gangliosidi.

Che furono tolti dal commercio.

Per i palesi danni che provocavano.

Altri, provenienti da tutta l'Europa, siedono a Bruxelles.

Tutti si danno da fare per apparire stravaganti.

Riuscendoci perfettamente.

Le mie considerazioni si sviluppano partendo da criteri irrinunciabili per giungere al nostro piccolo mondo di collezionisti.

Due pesi e due misure.

Mi rifaccio all'articolo 13 del trattato CE modificato ad Amsterdam nel 1997 sulle discriminazioni: "Fatte salve le altre disposizioni del presente trattato e nell'ambito delle competenze ad esso conferite alla Comunità, il Consiglio, deliberando all'unanimità su proposta della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo, può prendere i provvedimenti opportuni per combattere le discriminazioni fondate sul sesso, la razza o l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, gli handicap, l'età o le tendenze sessuali".

L'articolo 21 inoltre ribadisce: "E' vietata qualsiasi forma di discriminazione fondata, in particolare, sul sesso, la razza, il colore della pelle o l'origine etnica o sociale, le caratteristiche genetiche, la lingua, la religione o le convinzioni personali, le opinioni politiche o di qualsiasi altra natura, l'appartenenza ad una minoranza nazionale, il patrimonio, la nascita, gli handicap, l'età o le tendenze sessuali".

Criterio irrinunciabile.

Absolutamente giusto e condivisibile.

Addirittura superfluo in quanto antropologico.

Accettabile, pure auspicabile sia scritto nella "Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea".

Finché resta a livello di esortazione o indirizzo.

Anche se in forma di divieto.

Insensato è che in Italia, chi avesse trasgredito tale direttiva

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.



rischiasse non una ammenda, bensì una pena detentiva fino a tre anni.

L'emendamento, poi ritirato, era incluso nel "Decreto Sicurezza".

Le osservazioni che seguono non vogliono contestare i principi enunciati.

Sacrosanti.

Bensì il fatto che vi siano tizi che occupano il loro tempo per legiferare su di essi.

Pagati profumatamente.

Da noi.

Per rispettare le disposizioni costoro li potremmo definire... diversamente intelligenti.

Esagero per rendere meglio il concetto.

E per dimostrarne l'assurdità.

Oggi è d'obbligo adoperare la formula "diversamente abili".

Per non rischiare denunce.

Per osservare il politicamente corretto.

Per non creare discriminazioni.

E per realizzare neologismi aborriti dall'Accademia della Crusca.

Un tempo, senza che alcuno si offendesse e senza offendere la lingua italiana, codeste persone si potevano chiamare "invalidi".

Semplicemente.

Indi, in un crescendo rossiniano inconcepibile, si passò ad handicappati, portatori di handicap, disabili ed infine diversamente abili.

Per caso la nuova, corretta terminologia ne riduce l'invalidità?

Non credo.

Ma voglio estremizzare ancora di più.

Disparità non è forse il fatto che venga erogata una pensione di invalidità a chi dalla legge è considerato abile, seppur diversamente?

Chi sono i veri discriminati?

Vediamo ora che accade nell'ambito motoristico.

Se dovessimo credere a quanto

recita il già citato articolo 21 della Carta Europea che vieta discriminazioni in base al patrimonio, dovremmo dormire tra due guanciali.

E' innegabile: le automobili sono proprietà facenti parte dei beni di ciascuna famiglia.

Lo Stato in quale conto tiene le vetture?

In primis le classifica in catalitiche e non catalitiche.

Ossia quelle brutte, sporche e cattive e quelle in grado di purificare l'aria.

Diversamente inquinanti...

Differenziando in modo illegittimo i loro possessori.

Trascuro le catalizzate, a loro volta divise, per ora, in quattro categorie.

Non si possono considerare storiche.

Per il momento.

Ma vedo con piacere che già le cosiddette euro 1 e le Diesel euro 2 sono entrate nel novero delle discriminate.

Ovvero di quelle sottoposte a fermi periodici, soprattutto durante il periodo invernale.

Le non catalizzate tra i venti e trenta anni sono a loro volta suddivise in tre classi.

Vecchie.

Di interesse storico e collezionistico iscritte a Club non federati ASI.

"Garantite" dall'ASI mediante attestato di identità o certificato di omologazione.

Le prime, e quindi i loro possessori, sono le meno tutelate (leggi: più tartassate e discriminate).

A maggior rischio di estinzione.

Si vieta loro la circolazione.

Non ostante abbiano l'obbligo di sottoporsi a revisione ogni due anni e ad effettuare le prove dei gas di scarico - in alcune città - ogni sei mesi.

Con costi sempre più elevati,

dato l'ultimo aumento (tutto tasse) introdotto dalla finanziaria 2008.

Tuttavia fermate almeno cento giorni all'anno.

Sia chiaro, per il bene della salute dei cittadini...

Fino al 31 dicembre 2007 solo in Lombardia usufruivano del bollo ridotto al compimento del ventesimo anno.

Automaticamente.

Dal primo gennaio 2008 anche in Friuli Venezia Giulia ed in Umbria sono ammesse allo "sconto".

Però, in Umbria, previa autocertificazione dei proprietari che esse siano conformi ai requisiti di autenticità.

A dimostrare che in Italia esistono cittadini di serie A, di serie B e di serie C.

In base alla regione di residenza.

Inoltre, dette auto non possono godere dei vantaggi prodotti dalle polizze "veicoli storici".

Eppure:

- lo Stato esige il pagamento della tassa di possesso per 365 giorni...

- per le euro 0 la tariffa è aumentata di circa il 20%...

- le assicurazioni non le agevolano: la sospensione del contratto porta beneficio solo se viene effettuata per almeno novanta giorni consecutivi...

Le vetture appartenenti al secondo gruppo possono al massimo ambire alla riduzione assicurativa.

Anche se è sempre più difficile trovare una compagnia che stipuli la polizza ad un veicolo compreso tra i 20 ed i 25 anni senza l'attestato di storicità rilasciato dall'ASI.

Altra discriminazione...

Ma ancora più assurdo è ciò che la legge prevede per i vei-



coli di interesse storico e collezionistico omologati ASI. Rappresentano il massimo della originalità e dell'efficienza. Sono custoditi in modo maniacale dai loro detentori. Ricevono una manutenzione preventiva scrupolosa. Generalmente sono sfruttati per poche migliaia di chilometri all'anno. Sempre con il massimo rispetto della meccanica. Ebbene, a norma di legge sono costretti a onerosa revisione annuale... Non ottemperando tale impegno in caso di sinistro il proprietario rischia la rivalsa dell'assicurazione.

I veicoli oltre trenta anni sono i meno penalizzati. Hanno, comunque, la circolazione vietata in periodi di blocchi del traffico. A loro è concessa la diminuzione della tassa di possesso senza alcun documento ASI. Troppa grazia... Ma la sfrontatezza delle compagnie di assicurazione non ha limiti. Molte hanno il coraggio di esigere le attestazioni di storicità più in là del quarantesimo anno!

Tutti i provvedimenti atti a limitare la circolazione dei veicoli euro 0 ledono il diritto di proprietà dei loro possessori. Siano essi appassionati o meno. Di fatto discriminandoli. Violando il principio di imparzialità. In contrasto con quanto afferma l'articolo 17 della Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea: "Ogni individuo ha il diritto di godere della proprietà dei beni che ha acquistato legalmente, di usarli, di disporne e di lasciarli in eredità.

Nessuno può essere privato della proprietà se non per causa di pubblico interesse, nei casi e nei modi previsti dalla legge e contro il pagamento in tempo utile di una giusta indennità per la perdita della stessa.

L'uso dei beni può essere regolato dalla legge nei limiti imposti dall'interesse generale".

La proprietà è un diritto fondamentale della persona, tutelato sia dall'articolo 42 della Costituzione italiana sia dall'articolo 1 del Primo Protocollo aggiuntivo alla Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo.

Violazione del diritto di proprietà è da considerarsi non solo l'espropriazione diretta del bene, ma anche ogni azione del potere che ne neghi l'uso.

I legislatori, novelli taumaturghi e depositari dello scibile medico, legittimano queste normative portando come vessillo il bene primario di tutelare la salute dei cittadini-sudditi.

I politici europei, al pari di quelli italiani, accampano il "pubblico interesse" per giustificare l'esproprio.

Ma il pubblico interesse non può essere applicato in modo discriminatorio.

Altrimenti diventa interesse delle Case automobilistiche.

Non è certo il contributo di 700-/800 euro che consente alle famiglie di sostituire le vetture... "diversamente ecologiche".

Che adempiono ancora la loro funzione: trasportare le persone.

Neppure volessero comprare la super economica Tata Nano. Lor signori impongono leggi politicamente corrette onde evitare discriminazioni.

Addirittura per tutelare le diversità.

Per tacitare le loro coscienze.

Per compiacere alcuni.

Ma sono i primi a violare gli ordinamenti.

Discriminando, di fatto, sia noi appassionati, sia coloro che non hanno i mezzi per affrontare l'acquisto di un veicolo considerato pulito, ecologico e pure e-cocompatibile...

Fino al 2011.

Quando entreranno in vigore le normative euro 5.

Le vetture che oggi vengono con disprezzo definite vecchie sono le storiche di domani.

I loro possessori non solo non dovrebbero essere discriminati, ma addirittura tutelati in quanto protettori di un patrimonio storico irrinunciabile.

Vi fu chi disse: "Governare gli italiani non è difficile, è inutile!". Sempre deleterio, per l'Italia, se a farlo sono siffatti figuri!

Mai come ora sono attuali le parole pronunciate dal fanciullo genovese G.B. Perasso soprannominato Balilla che il 5 dicembre 1746 diede inizio alla rivolta dei genovesi contro gli austriaci pronunciando la famosa frase: "Che l'inse?".

Anche noi dovremmo cominciare a ribellarci!

E richiedere una punizione esemplare per i politici che con il loro modo di agire contraddicono le direttive da essi stessi emanate.

Condanna prevista dal terzo comma dell'articolo 41 (Diritto ad una buona amministrazione...) della Carta Europea che recita: "Ogni individuo ha diritto al risarcimento da parte della Comunità dei danni cagionati dalle sue istituzioni o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni".

Ciò non avverrà.

Cane non magia cane.

Essi adoperano, appunto, due pesi e due misure.

Senza timore di essere smentiti.



SPACXZIO

LA VISA DECOUVRABLE

Di Roberto Azzena

Quando la nostalgia della nostra vecchia Dyane cominciò a fare insistentemente capolino durante le belle giornate estive e primaverili, portandoci a rimpiangere quel girare sbarazzino a cielo aperto, il primo pensiero fu ovviamente quello di riprendercene un'altra.

Un più attento esame della situazione, però, insieme alla nostalgia riportò a galla anche i motivi per i quali ci eravamo privati della simpatica molleggiona beige: l'arrivo di una bimba, la sicurezza intrinseca molto relativa, le doti quasi nulle di scatto e il drammatico impianto di riscal-

damento, non si sposavano davvero molto bene con il tipo di utilizzo quotidiano del quale necessitavamo per dare tregua alle ammiraglie sui piccoli spostamenti di carattere familiare (scuola, ufficio, spesa...).

Non me ne vogliano gli amanti della Dyane, della quale rimango un inguaribile fan, ma una volta tanto la praticità doveva imporre le sue ragioni.

La virata verso un modello che consentisse tutto il rimpianto divertimento con qualche garanzia in più, fu invero assai rapida e mi consentì di concen-

trarmi su un modello che aveva sempre attratto la mia grande curiosità: era il momento della VISA DECOUVRABLE!

Cilindrata accattivante di 1124 cc, riscaldamento con ventola a due velocità (!), prestazioni brillanti, spaziosità, genialità progettuale, sfiziosissimi cerchi in lega e un'estetica assai bizzarra, a scoperchiamento effettuato, furono tutti fattori fondamentali che mi spinsero verso la forsennata ricerca della piccola francesina, peraltro rarissima nei patri confini.

Ne dovetti trovare addirittura due prima di coronare il mio sogno, dato che la prima, che pensavo di poter restaurare e ritirata nel viterbese, si rivelò invece irrecuperabile.

Con un incredibile colpo di for-





tuna, nel giro di un solo mese spuntò fuori la vera occasione in quel di Fermo e non me la feci scappare.

Alla fine per avere la buffa cabriolina avevo percorso mezza Italia per quattro volte, suscitando il compatimento dei non pochi Citroënisti che considerano la Visa come un sottoprodotto indegno del marchio... sbagliando clamorosamente.

C'è infatti chi non la considera "Vera Citroën" (la solita ritrita storiella... sigh), nonostante la nostra possa vantare:

- Volante monorazza
- Ruote posteriori parzialmente coperte
- Cruscotto a satellite
- Sospensioni e imbottiture degli interni morbidissime

• Estetica... ehm ehm... particolare

Tralasciando i gusti personali e la personale tendenza nello sposare incessantemente le cause perse, vorrei porre all'attenzione generale qualche significativo dato tecnico e un po' di storia del modello.

Il progetto Decouvrable nacque in parallelo a quello GT, per venire incontro alle esigenze di chi, dopo i clamorosi rincari del carburante negli anni '70, non voleva perdere il piacere di guidare qualcosa di sfizioso o di sportivo pur mettendosi al volante di una cilindrata ridotta.

Citroën commissionò quindi allo studio del carrozziere Heuliez la realizzazione del progetto

"plein air", per soddisfare le richieste più tipicamente ludiche. Quasi subito si rinunciò ad una vera e propria cabriolet, che avrebbe richiesto delle modifiche alla carrozzeria ritenute troppo costose, per puntare decisamente sulla soluzione "apribile" che, invece, con pochi ritocchi, consentì addirittura di conservare le 4 porte e la piena abitabilità, sacrificando soltanto un pochino il bagagliaio.

La motorizzazione scelta, come detto, fu un 1124 cc 4 cilindri in linea a 4 o 5 (in opzione) rapporti integrati, che permetteva un consumo di 5,8 l/100 Km a 90 Km/h e di 7,5 l/100 Km a 120 Km/h a medio carico.

Le caratteristiche di allestimento interno rimasero invece praticamente identiche al modello Su-



SPACXZIO



per E, rinominato in seguito 11 RE, compreso il leggendario cruscotto con satellite che fu poi tristemente sostituito per l'anno modello 1985, da una versione più tradizionale a levette.

Heuliez sfornò in totale 2633 Visa Decouvrable, delle quali 1759 nel 1983, 816 nel 1984 e soltanto 58 nel 1985.

Da questi dati si può evincere la rarità del modello che, infatti, rappresenta soltanto l'1% della produzione totale delle varie versioni della Visa!

I colori furono ufficialmente soltanto tre, il Rouge Vallenga (di gran lunga il più diffuso) e il Gris Perle entrambi con capotta nera, o il rarissimo Brun Vison con capotta beige, anche se in giro capita di vederne qualcuna bianca con capotta nera.

Riassumiamo quindi i punti di forza della Visetta "Scoperchiabile" rispetto alla concorrenza dell'epoca:

- Prezzo di vendita senza eguali
- Quattro posti veri e quattro porte di accesso
- Tenuta di strada e guidabilità identiche alla berlina
- Capotta utilizzabile in 2 posizioni (solo davanti o completamente scoperta), con il lunotto posteriore asportabile
- Bassi costi di manutenzione

Al di là dei meri dati tecnici, a ben 3 anni dal suo acquisto, l'entusiasmo alimentato dall'effettivo utilizzo è addirittura cresciuto: Vicky, come è stata affettuosamente ribattezzata, è

stata anche dotata di un bell'impiantino GPL che l'ha resa super economica e utilizzabile in ogni condizione di blocco del traffico e sta ora beneficiando di un bel restauro totale, in modo da potersi degnamente presentare alla festa dei 30 anni della Visa, che verrà celebrata in Aprile a Monselice grazie alla lungimiranza del CX Club.

Date retta a me, se siete in cerca di una macchinetta a cielo aperto, senza nulla togliere a Dyane e 2 CV, sicuramente storicamente più importanti e maggiormente considerate, date una chance alla Visa Decouvrable: uscite dai soliti schemi e ne godrete al di là di ogni più rosea immaginazione!



INTERVISTA A RED CANZIAN

Di Mario Siccardi Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

"Buongiorno Mario, sono Red Canzian".

Stavo andando a prendere il caffè con una collega e non avevo ancora infilato il gettone nella macchinetta quando ho ricevuto questa telefonata.

Sapevo, per sentito dire, della cortesia di questo mio mito di sempre, ma proprio non mi aspettavo di venire contattato così presto... non sapevo se sperarci oppure no... ebbene è successo!

Sono anche riuscito a non impazzirmi troppo.

Ne è venuta fuori un'intervista che reputo interessantissima, abbiamo parlato di Citroën, ma anche di musica...

Come dicono i giornalisti "veri":

in esclusiva per "SpaCXzio". Buona lettura.

D. Da appassionato so che le Citroën del passato hanno spesso turbato i sonni di artisti e rock star; tre dei Rolling Stones hanno posseduto Citroën e in Italia Mia Martini e la PFM, tanto per far 2 nomi, hanno attinto dalla produzione del Double Chevron.

Lei quante Citroën ha posseduto?

R. Ho avuto tre DS 23 semiautomatiche tutte acquistate da Gigi Meroni a Milano e ho usato una splendida SM di un mio amico dal quale in seguito mi

sono fatto odiare: a Rimini un'estate di tanti anni fa gli ho fuso il motore, andavo piano e forse proprio questo, insieme alla temperatura esterna elevata, ha provocato il disastro.

Comunque non ero l'unico ad avere Citroën, anche gli altri Pooh si servivano da Meroni e pure il nostro manger di allora Maurizio Salvadori, patron della Trident.

E nell'ambiente musicale non eravamo gli unici.

D. Cosa la affascinava di questa vettura?

R. Una linea pazzesca e immortale, il cambio semiautomatico che si azionava con un dito, il fascino delle sospensioni idropneumatiche.

E non dimentico lo straordinario spazio posteriore.





D. Le tournée dei Pooh sono celebri per la loro lunghezza e la loro capillarità. Usava una Citroën per i suoi spostamenti del caso?

R. Sì, certo, usavo spesso la mia DS per le tournée, era molto affidabile e sicura. Almeno per quel tempo.

D. Perché ha lasciato il Marchio?

R. Ad un certo punto le Citroën invecchiavano. Quelle nuove sembravano più vecchie delle precedenti. A poco a poco persero quelle prerogative che le resero legendarie. Purtroppo. Ma non apprezzavo solo le DS, ma anche 2CV, Dyane, Mehari, CX...

D. Mi ricordo di un suo ingresso nel prato dello stadio di Savona

nel lontanissimo settembre del 1979 a bordo di una Volvo azzurrina...

R. Sì, è stata la mia prima macchina acquistata nuova nel periodo post-Citroën.

D. Tornerà a servirsi di vetture Citroën?

R. Certo, purché torni l'ingegno e la voglia di fare cose nuove come in quegli anni felici. Mi domando perché non riproporre una nuova DS aggiornata, mantenendo il gusto retrò. Un po' come stanno facendo molti costruttori europei, da Fiat a BMW (con la Mini) e Volkswagen, sebbene quest'ultima sia meno riuscita delle altre. Almeno a mio parere.

D. Quali vetture possiede oggi?

R. Da 15 anni guido solo Ja-

guar, vetture stupende con le quali mi sono trovato e mi trovo benissimo.

D. Parliamo un po' della sua carriera di musicista. Ho apprezzato l'album "Appunti per un'idea fissa" dei suoi Capsicum Red, in particolare il brano "Rabbia & Poesia" che trovo abbia una certa ispirazione comune a "Il suo tempo e noi" in "Rotolando Respirando" di cui lei è autore.

All'epoca dei Capsicum chi erano i suoi massimi modelli di ispirazione?

R. Caspita! Complimenti per la profonda conoscenza del mio lavoro! E' vero, "Il suo tempo e noi" ripercorre un po' le atmosfere di quel mio antico brano. All'epoca non suonavo il basso, ma la chitarra e le mie fonti di ispirazione erano i grandi chitar-



risti inglesi legati al progressive. Robert Fripp, mago dei King Crimson e il chitarrista degli Yes di "Fragile": Steve Howe.

D. Una certa critica ha paragonato i Pooh del periodo sinfonico a colossi prog d'oltremarica come Genesis o Yes.

Io trovo invece più punti di contatto con i Moody Blues, grandissimi iniziatori del verbo progressive (con un piede ancora nella psichedelia), ma in Italia poco ricordati.

E' d'accordo?

R. La verità sta in mezzo.

E' vero che i grandi Moody Blues ci hanno in qualche modo influenzato, ma nel 1973 si respirava aria soprattutto di Genesis, Yes, Emerson Lake & Palmer e altri che certo non ci lasciarono indifferenti.

Nel 1973 i Moodies avevano già chiuso il loro "ciclo vitale".

D. Io sono legato, anche per ragioni anagrafiche, ai Pooh degli anni '70.

Comunque possiedo tutti gli album fino a "Il cielo è blu sopra le nuvole" e ho un debole per "Il colore dei pensieri" e "Oasi" che sono album di fine anni '80.

In quei dischi i brani di sua composizione come "Linea Calda" e "Città di donne" avevano un'aura sinuosa e sensuale; in seguito, negli anni '90 lei ha abbandonato questa sintassi.

Perché?

R. Beh...in quegli anni ero più giovane e i livelli ormonali erano altri... questo spiega il sapore "sexy" di quei pezzi!!

Quando compongo un brano non è che mi siedo al pianoforte e penso: "adesso faccio un pezzo di un certo tipo"; semplicemente seguo l'ispirazione che la vita mi propone in quel momen-

to.

Oggi scrivo su valori e aspetti del vivere diversi e che reputo più importanti.

D. Domandone da esegeta: nel mitico album "Un po' del nostro tempo migliore" annata 1975, c'è un lungo magnifico brano colmo di onirico mistero: "Il tempo, una donna, la città" il quale si può definire il fratello maggiore di "Parsifal".

Possiamo sperare di assistere ad una esecuzione del vivo di questo capolavoro?

R. Ehhh!

E' un casino! (ride).

Si tratta un lungo brano sinfonico diviso in diversi movimenti... non è possibile farlo senza orchestra facendo affidamento solo sulle tastiere di Roby per il pattern armonico... dovrebbe avere le braccia della dea Kali!

Però... come si dice: mai dire mai!

D. Ho letto da qualche parte che i Pooh stanno lavorando ad un album di cover beat...

R. Sì, è un progetto nuovo a cui teniamo molto, abbiamo preso

dei classici degli anni '60 del beat italiano e li abbiamo attualizzati e filtrati attraverso le maglie della nostra sensibilità artistica.

Uscirà in autunno.

Non ce lo faremo mancare sicuramente!

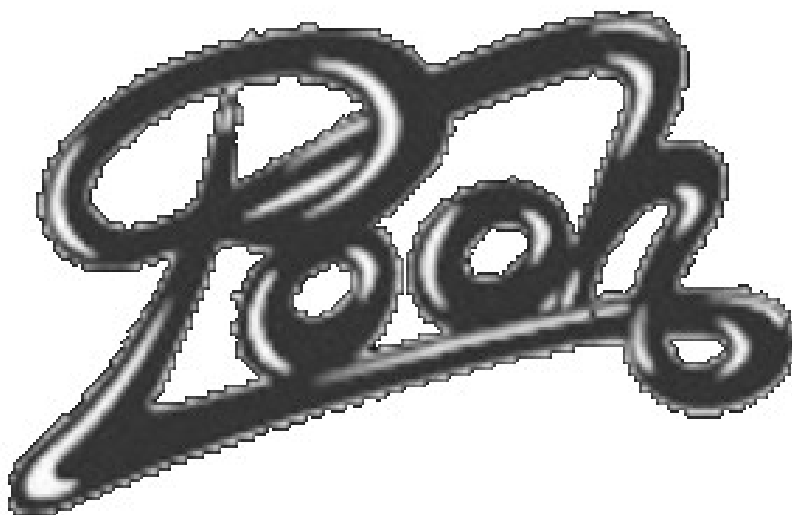
Red è in macchina con la figlia Chiara verso Milano per gli ultimi ritocchi al primo album di quest'ultima in uscita a breve termine; alla barriera di Milano dobbiamo salutarci.

Lo ringrazio per la sua splendida disponibilità, dal suo tono e dai suoi modi ho capito di avere a che fare con una bellissima persona, solare e positiva, dotata della modestia che solo i veri Grandi hanno.

Ci salutiamo calorosamente.

Premo il tasto "Chiudi" del cellulare e crollo sulla seggiola della scrivania.

Mi riprendo dall'emozione e penso a Red, quando in serata telefonerà alla moglie sicuramente la prima cosa che dirà sarà: "Beatrice non ci crederai! Oggi ho parlato con Mario Siccardi!"





SM

GENESI E PROTOTIPI

Di Maurizio Baiocchi Resp. Rel. Est. SM Club Italia

La SM fu il risultato di un lungo processo di studi ed evoluzioni tecniche, che iniziarono già alla fine degli anni cinquanta.

La DS era stata da poco commercializzata, ed al Bureau d'Études si pensava già ad una sua evoluzione più dinamica e con un motore più prestazionale del buon vecchio quattro cilindri della Traction Avant.

L'idea di una "DS Sport" cominciava a prendere forma.

Dopo la scomparsa di André Lefebvre, già responsabile tecnico della Traction e della DS, al giovane ingegnere Jacques Né fu affidato il compito di sviluppare un veicolo ad alte prestazioni, partendo dall'uso di elementi della DS.

Le ricerche sui motori erano invece affidate al responsabile dei motori Walter Becchia, già

creatore dei 4,5 litri Talbot anteguerra e del bicilindrico della 2CV, oltre che degli studi per i 6 cilindri che in origine dovevano equipaggiare la DS, ma restati allo stadio di prototipo.

All'epoca, poco si sapeva del comportamento di una vettura a trazione anteriore alle alte velocità; si temevano pattinamenti delle ruote motrici sotto elevate potenze e perdita di controllo, nonché problemi di tenuta degli organi della trasmissione.

Il primo prototipo fu distrutto in un incidente durante una prova sul circuito privato de La Ferté-Vidame, con alla guida lo stesso Né; il secondo, di cui non rimase, traccia era un coupé due porte, disegnato da Flaminio Bertoni, con muso DS

e posteriore simile alla Ami 6, con lunotto invertito.

Dal 1964 al 1969, il programma prende effettivamente corpo, con una serie di sei o sette prototipi.

All'epoca, i prototipi ricevevano una normale immatricolazione, come una qualsiasi auto, che ne rende più agevole l'identificazione.

La serie parte con il primo cabriolet "S" (targa: 5638 W 75), derivato da una DS a passo corto, coda tronca, dotato di una traversa di rinforzo di 30 cm. di diametro per assorbire gli effetti della torsione del telaio.

Il motore era un quattro cilindri di 1.987 cc., alimentato con due carburatori doppio corpo, con potenza di 93 CV che permetteva di raggiungere i 175 km/h.

Il secondo prototipo di questa serie fu realizzato nel 1965, con immatricolazione 2016 MP 75. Impostazione simile al prece-





dente, ma caratterizzato da un cofano motore solidale con il parabrezza, apribili insieme. Al centro della parte fissa anteriore erano collocati quattro fari centrali, coperti da una carenatura in plexiglas, già un embrione della rampa luminosa della futura SM.

Il motore di questo esemplare, è dotato di un doppio albero a cammes in testa, per una velocità massima di 190 km/h.

La terza tappa del processo evolutivo è, nel 1966, una DS coupé 2 porte, con telaio accorciato di 20 cm. ed abbassato di 12, targata 5060 TU 75.

Questo esemplare fu il primo a superare la barriera dei 200 km/h. e ad essere dotato di uno sterzo a ritorno assistito, prefigurante il Diravi, realizzato da Paul Magès, padre dell'idraulica Citroën.

In seguito, fu utilizzato dal Servizio Competizioni.

Nel 1967 Citroën assunse il controllo della Panhard, la più anziana delle marche francesi, ed il Bureau d'Études immaginò una unione di elementi DS con il coupé Panhard 24 CT, per dare origine ad una vettura gran turismo.

Furono realizzati due prototipi, con struttura e sospensioni DS e carrozzeria 24 CT, che ben si adattavano tra loro; il primo (targato 5269 UP 75, ed oggi esposto al Conservatoire) con il motore 1.987 bialbero da 143 CV e sterzo "Diravi" che consentiva di raggiungere i 208 km/h, il secondo con un motore DS 21 da 124 CV e sterzo tipo ID a cremagliera.

Durante questi anni, si svilupparono anche gli esercizi di stile per una "DS Sport", prima con schizzi di Flaminio Bertoni, e poi, dopo la sua scomparsa nel 1964, con studi di Robert

Opron e dei suoi collaboratori Jean Giret e Michel Charreton.

Nel 1968 Citroën rilevò la Maserati, e la storia fece il suo corso.

La possibilità ed il prestigio di disporre delle esperienze e conoscenze del costruttore modenese, non lasciò indifferente la Direzione della Casa francese che affidò quindi all'Ingegnere Giulio Alfieri il compito di realizzare il motore adatto alla "DS Sport", il cui progetto era ancora in gestazione.

Forse, più che un motore "adatto" ne uscì un motore "adattato", ottenuto togliendo due cilindri dal V8 della Indy, per rientrare nelle specifiche richieste e nei vincoli imposti da Parigi.

Del resto, lo stesso Ing. Alfieri ricordava che la Citroën, in sede di progetto, non specificò che il motore dovesse essere collegato ai gruppi ausiliari (pompa HP, alternatore, condizionatore), e



SPACXZIO

quindi si dovette rimediare studiando l'alberino di collegamento, così come gli fu imposto di usare le catene Renold ed il relativo tendicatena meccanico (già montato sulla DS), anziché un tendicatena idraulico, che avrebbe garantito maggiore affidabilità.

Il risultato fu comunque il motore "nobile" che Citroën cercava e che non era mai riuscita a produrre internamente, con caratteristiche peculiari: 6 cilindri a V di 90° (anziché i 60° canonici per una migliore equilibratura di un V6), 2.670 cc., 170 CV, interamente in lega, quattro alberi a camme, compatto (lunghezza di soli 31 cm.) e leggero (140 kg.). Oltre al motore, il nuovo modello Citroën in gestazione trovò così anche il suo nome: alla "S" del progetto DS-Sport, venne naturale associare la "M" di Maserati, ottenendo così la denominazione definitiva "SM", anche se in seguito per stampa specializzata

e grande pubblico quella sigla era spesso e volentieri intesa come "Sa Majesté" (Sua Maestà).

Avendo finalmente disponibile il propulsore definitivo per il nuovo modello, il Bureau d'Études realizzò nuovi prototipi, per i test dinamici e di durata, utilizzando principalmente veicoli con carrozzeria DS.

Il primo "muletto" ad essere impiegato nel corso del 1968 fu quello targato 7125 UN 75, con carrozzeria DS monofaro a 2 porte accorciata, carreggiata anteriore allargata, telaio modificato nella parte posteriore, ali posteriori modificate senza carenature delle ruote.

Questa vettura utilizzava già tutta la meccanica della futura SM: motore, cambio, sterzo, sospensioni, assetto, e servì per mettere a punto alcuni particolari nelle prove ad alta velocità, come la pompa

dell'acqua.

Gli interni di questi prototipi erano piuttosto spogli, con plancia simil-DS e strumenti aggiuntivi di controllo.

Ad esso seguì la 2006 W 75, di colore chiaro con carrozzeria DS nella nuova versione con doppio faro, ma sempre a 2 porte, con carenatura delle ruote posteriori ed ali che presentavano già il profilo rialzato della SM all'altezza del finestrino.

Simile ad esso fu l'esemplare targato 8377 VL 75, di colore verde.

Il quarto "muletto" DS è più completo e rifinito, con tetto in vinile e dotato già dei copri ruota di serie della SM, sempre a 2 porte e ruote posteriori carenate.

Questo esemplare, immatricolato 4285 VH 75, dopo la presentazione della SM di serie fu ceduto al Servizio Competizioni della Casa, dove conobbe una seconda carriera.

Con motore potenziato a 250





CV e dotato di ruote in resina, divenne il famoso prototipo arancione che partecipò alla Ronde de Chamonix del 1972, guidato da Bjorn Waldegaard, concludendola al terzo posto su... tre ruote.

Questa vettura è ancora esistente presso il Conservatoire, ed è stata recentemente restaurata nella sua vistosa livrea da competizione.

L'ultimo esemplare di questa lunga serie di prototipi prefiguranti la SM, è ancora un modello con carrozzeria Panhard 24, in cui fu montato il motore Maserati V6, potenziato a 240 CV, con la particolarità di avere i radiatori disposti lateralmente dietro le ruote anteriori, con relativa presa d'aria nei parafanghi.

I test e gli studi compiuti su questa vettura, targata 4593 W 75, servirono come base per le successive evoluzioni di idraulica ed assetto, propedeutici alla futura

sospensione idrattiva.

La linea della SM (che non trattiamo in modo specifico in questo articolo) è definita nei tratti principali già nel 1967 e rappresenta i principi di aerodinamica, eleganza, fluidità, secondo il più tipico stile-Opron.

La nuova ammiraglia Citroën è finalmente presentata al pubblico il 10 marzo 1970 in occasione del Salone di Ginevra, con anteprima per gli invitati presso l'Hotel President, creando l'avvenimento.

Il lancio del modello di serie non ferma però il programma di sviluppo e di ricerca del Bureau d'Études.

Jacques Né ed i suoi collaboratori continuano in effetti a studiare il comportamento e la motricità di una trazione anteriore ad alta velocità, superando limiti fino a quel momento ritenuti invalicabili.

Dopo aver superato la soglia dei 200 km/h, gli ingegneri di Rue du Théâtre (dove aveva sede l'Ufficio Studi) cercano ora di superare i 300 km/h, disponendo di una base già molto prestazionale com'è la SM.

Gli studi per una "SM GT" hanno come obiettivo: ridurre il peso della vettura di serie, aumentare la maneggevolezza, migliorare velocità di punta ed accelerazione.

Vengono quindi realizzati diversi prototipi di SM "Camionetta" caratterizzati da uno stile "baker van" a coda tronca, con riduzione del passo di 36 cm. e lunghezza complessiva di 4,35 m., soppressione del sedile posteriore, portiere in alluminio, peso ridotto di quasi 200 kg, parafanghi allargati per ospitare pneumatici speciali Michelin TB 310-15.

Sotto il cofano, vi era il V6 Maserati, in una configurazione da



SPAC XZIO



2.965 cc., dotato di modifiche varie e con curve di potenza da 240 a 270 cavalli.

La prima SM "Camionetta", detta SM "A" era di colore verde, targata 5766 XL 75, equipaggiata con roll-bar, cruscotto specifico e ruota di scorta spostata nel cofano motore.

Erano mantenuti i fari posteriori di serie e la carenatura delle ruote.

Il lunotto posteriore era verticale, abbinato con una griglia a maglie esagonali che richiamavano la calandra della GS; inoltre la sezione posteriore del tetto era dotata di una vetratura orizzontale.

Per i corsi e ricorsi storici, questo stile a coda tronca e con lunotto verticale diviso in due è stato ripreso, oltre trent'anni dopo, nell'attuale C4 coupé.

Questo primo esemplare, dopo la varie serie di prove sulla pista de La Ferté-Vidame, fu verosimilmente smantellato.

Un secondo prototipo a coda tronca fu realizzato per il Servizio

Competizioni.

Immatricolato 1351 YC 75, e verniciato nel tipico "Bleu Camargue" delle vetture ufficiali da rally, si differenziava dal precedente per le luci posteriori rotonde più semplici e le ruote in resina, senza le carenature per facilitare gli interventi; il motore aveva una potenza di 250 CV, ed il peso era di 1.200 kg.

Omologato come prototipo in gruppo 5, questa SM corse, con il n. 72, nel rally TAP del Portogallo del 1972, guidata da Bjorn Waldegaard, concludendo al 3° posto, dopo un incidente alla sospensione.

Un'altra SM dello stesso tipo, targata 560 YW 75, corse l'anno successivo nel rally Bandama, in Costa d'Avorio, affidato all'equipaggio Guy Verrier-Umbricht, finendo la gara al 6° posto (su sole 8 vetture all'arrivo).

Questo esemplare, dopo un parziale restauro nel 1998, è oggi conservato, nella sua li-

vrea da gara con il n. 15, presso il Patrimonio della Casa, ed esposto più volte a Rétromobile ed in altre manifestazioni.

Il prototipo SM più conosciuto è certamente il cosiddetto "Proto-Michelin", per il fatto di essere stato a lungo utilizzato presso le piste Michelin a Clermond-Ferrand per prove di pneumatici ad alta velocità.

In realtà, si tratta di un veicolo sperimentale del Bureau d'Études, come attesta la placca-costruttore ELV2736 (ELV è la sigla interna attribuita alle vetture realizzate nel reparto di Rue du Théâtre).

Questa SM presenta numerose caratteristiche specifiche: passo corto per una lunghezza di 4,35 m. (come le altre "Camionette"), ma coda meno tronca degli altri esemplari, peso ridotto da 1.450 a 1.270 kg., parabrezza più inclinato e padiglione più basso (7 cm. in meno di un modello di serie), rivestimenti interni alleggeriti e semplificati, finestrini a



scorrimento orizzontale, spoiler anteriore (poi eliminato), carreggiate e passa ruota allargati per ospitare pneumatici 255/45 VR1-5.

Il tutto abbigliato in una vistosa livrea gialla-rossa-nera, che lo rende immediatamente riconoscibile.

Il motore era il Maserati da 3 litri, nella versione elaborata per sviluppare 270 CV a 7.500 giri.

Da alcune fonti, pare che sia stato utilizzato anche un motore ulteriormente potenziato a 340 CV, per una velocità massima di 285 km/h.

Le prestazioni elevate di questo veicolo consentirono di studiare il comportamento al limite di sospensioni, assetto e pneumatici. Questo prototipo ha ricevuto diverse targhe: inizialmente quella di normale immatricolazione 56-37 YV 75, e poi quelle specifiche con la W riservata al Costruttore: 3778 W 92 e 3697 W 92.

Il "Proto-Michelin" è fortunatamente sopravvissuto alle fatiche delle prove al limite, e si trova oggi presso il Conservatoire Citroën, peraltro bisognoso di qualche cura (per esempio, mancano i vetri dei fari; non è escluso che la Casa non abbia

più il ricambio disponibile...). Di questo esemplare, ne è stata realizzata nel 2005, dopo 5 anni di lavoro, una perfetta replica da parte di Frédéric Daunat, già autore di una splendida riproduzione di un cabriolet Mylord.

Questa replica, targata 6156 W 78, regolarmente omologata e circolante su strada, riproduce nei minimi dettagli l'originale, avendolo potuto studiare da vicino ed accedere alle sue caratteristiche.

Come motore, vi è montato il 3 litri della Merak SS, con alcune modifiche, per raggiungere 240 CV, che giustificano il tachimetro graduato a 300 km/h.

Il "Proto-Daunat" è stato esposto nel 2006 a Rétromobile e portato ai principali raduni Citroën francesi.

Ma vi è ancora un ultimo prototipo realizzato nel 1974 dal gruppo di Jacques Né.

Questo esemplare, siglato ELV2740, è la sintesi di tutti gli studi precedenti sulla SM, ed avrebbe potuto diventare una vera e propria versione da corsa.

In effetti, è una SM potenziata

ed alleggerita al massimo, realizzata in resina stratificata ed alluminio, con peso ridotto a soli 1.000 kg.

La presa d'aria frontale è maggiorata ed appare una apertura centrale sul cofano per una migliore aspirazione; i passa ruota sono allargati per pneumatici da corsa, mentre restano le carenature posteriori, e la coda non è tronca, mantenendo la linea di quella di serie.

Il motore è l'ultima evoluzione studiata dalla Maserati per il 6 cilindri della SM: siglato C114 2430, è un 3 litri a 4 valvole per cilindro, alimentazione con iniezione meccanica Lucas, distribuzione primaria tramite cascata d'ingranaggi e catene secondarie regolate con tendicatena idraulico, volano alleggerito, lubrificazione a carter secco.

La potenza massima raggiungeva i 340 CV a 8.500 giri (o finanche i 380 CV a 11.000 giri, secondo alcune fonti), per un coppia di 47,5 kgm a 7.000 giri.

Di questo motore ne furono realizzate tra le 6 e le 12 unità, ed equipaggiarono le Ligier JS2 alla 24 Ore di Le Mans del 1975 e 76, ed oggi ne rimane un solo esemplare, che è stato esposto a Rétromobile nel 2001, per la commozone dell'Ingegnere Alfieri, che lo vide nello stand dell'SM Club de France.

Con un tale rapporto peso/potenza, la ELV2740 poteva effettivamente raggiungere i 300 km/h.

Sfortunatamente, i possibili sviluppi produttivi di questa SM "Estrema" restarono incompiuti; dopo la ripresa di Citroën da parte di Peugeot, il programma SM fu fermato, e questo prototipo venne certamente distrutto.

Eternels regrets...



SPACXZIO

H COME "HISTORICHE AUTO"

Di Antonio Sabatino

Finalmente la mia Break è riconosciuta auto d'epoca.

Riepilogo la mia storia di Cxista. Dal 1999 possedevo una 25 TRD, che comprai quando già aveva 220.000 chilometri.

Mi sposai su di essa.

Mi accompagnò fedelmente per 327.000 chilometri.

Sono molto orgoglioso che cammini ancora in Romania con la bellezza di 547.000 chilometri sul groppone.

Qualche tempo fa lessi su SpacXzio un articolo riguardante i consigli per l'acquisto di una vettura usata a buon prezzo.

Ammoniva di stare attenti alle inserzioni perché si potevano avere delle brutte sorprese.

Qualche cosa di simile è capitato a me nell'acquisto di una CX Break.

Avevo appena speso 600 euro per la manutenzione della 25 TRD.

Con sostituzione della pompa dell'acqua e della marmitta.

Tuttavia, in occasione dell'ultima revisione, avvenuta nel settembre 2005, nel congedarmi l'ingegnere mi ricordò che alla successiva avrei dovuto effettuare altri costosi interventi.

Ritocchi alla carrozzeria e cambiare i cuscinetti che scricchiolavano in modo considerevole.

Altrimenti sarebbe stato meglio non mi fossi presentato.

Pensando alle sue parole e già temendo sulla affidabilità della mia eroica CX, grande sbaglio perché si è dimostrata fedele fino all'ultimo giorno, ho comin-

ciato la ricerca per sostituirla.

In questi anni ne ho trovate diverse.

Tre, in tempi successivi, ero sul punto di comprarle, ma all'ultimo momento succedeva sempre qualche imprevisto.

Compreso quando mi accinsi ad acquistare la Break del 1976. Infatti la transazione si trascinò per le lunghe, guarda caso proprio fino a settembre allorché sarebbero scaduti i due anni di revisione della TRD.

Nello stesso mese un appassionato rumeno si dimostrò interessato all'acquisto della mia CX e l'affare si concluse subito.

Sapendo che non sarebbe stata demolita gliela regalai...

Coincidenza vuole che quando si tratta di non demolire tutto fili liscio.

Naturalmente non è una regola.

Succede anche quando fra i due c'è un vincolo di passione e amore che accomuna vettura e proprietario.





La TRD partì e, per coincidenza, io trovai la mia Break del 1976 appunto nel mese di settembre. Su Internet notai l'annuncio di una Break, unico proprietario, ferma da 17 anni.

Veniva messa in vendita a causa del ritiro della patente all'anziano possessore.

Fui subito interessato e dopo essermi consultato con il mio meccanico di fiducia feci l'acquisto. La macchina arrivò in Germania nel mese di aprile del 2007.

A parte qualche graffio sulla carrozzeria era in ottime condizioni, data l'età.

Per sicurezza la portai in officina dove trascorse qualche mese per varie manutenzioni di routine e non (cambio oli e filtri, sostituzione braccetti dello sterzo, controlli vari).

Tutto stava procedendo per il meglio finché arrivò il momento del collaudo presso il reparto veicoli storici.

Da sottolineare che in Germania il collaudo per vetture storiche è tutt'altra cosa rispetto a quello

per veicoli normali.

E quello eseguito in Italia.

Segue una prassi diversa.

E' un settore dove vanno tutte le auto di qualsiasi marca, nazionalità e provenienza, che abbiano un minimo di trenta anni di età.

L'ingegnere esegue l'ispezione con l'aiuto di un programma che riguarda solo l'auto in questione.

Devono essere superati i requisiti richiesti dai dati tecnici.

In particolare: mantenimento in originalità di motore, di carrozzeria, di interni e di vernice.

Al superamento del collaudo si riceve il tanto atteso premio e riconoscimento.

La H come "Historiche Auto". Che gioia.

L'ingegnere rilascia poi i documenti validi per potersi intestare il veicolo.

Quando fu il mio turno l'ingegnere cominciò con il controllo dei documenti e subito mi fece notare che il numero di telaio non corrispondeva a

quello riportato sui documenti stessi.

E adesso che fare?

Si ritorna al punto di partenza.

Tramite Internet ripresi i contatti con il figlio del proprietario.

Quanta fatica.

Costui, per farla breve, mi congedò scusandosi dell'accaduto e mi tranquillizzò dicendo che mi avrebbe spedito i documenti originali della macchina sorella, per altro un'altra Break.

Finalmente arrivò il pacchetto dalla Francia, ma con un'altra sorpresa: i documenti erano talmente ridotti male che fui costretto a denunciarne lo smarrimento.

Tornai quindi al collaudo con la denuncia di smarrimento dei documenti.

Questa volta tutto filò liscio.

Si fa il poi secondo passo.

La Motorizzazione.

Per intestarsi il veicolo bisogna avere:

- contratto di acquisto (se si tratta di provenienza estera);
- libretto originale della



SPACXZIO



macchina;

- dati tecnici e relativi documenti del superato collaudo (che sarà valido per due anni);
 - contratto con polizza assicurativa;
 - documento personale (passaporto o carta d'identità).
- La Motorizzazione provvede automaticamente ad informare gli uffici per il pagamento del bollo e dell'assicurazione.

Personalmente ho avuto difficoltà anche alla Motorizzazione per la mancanza del libretto originale.

Fortunatamente, grazie al mio meccanico che mi ha assistito (le cose vanno meglio tra tedeschi), macchina ha finalmente il mio nome sul libretto di circolazione.

E' mia!

Un soddisfazione veramente sudata.

La vettura non è al top per un Raduno, ma già sogno un viag-

gio in Italia.

La data dell'appuntamento di Sanguinetto è vicina.

Avevo programmato di esserci, come nel 2006.

Siamo alla fine del mese di luglio e le cose sembrano andare per il meglio.

Intanto sono già passati tre mesi dall'acquisto.

Appena DUE giorni dopo l'immatricolazione nel... continente germanico tanta è la felicità che la cattiva sorte non ci pensa due volte a rovesciare la situazione.

E' bastato un attimo di distrazione ed un piccolo incidente ha rovinato tutti i miei piani e la mia gioia.

Il meccanico non dispera e rimorchia nuovamente la macchina in garage.

Mi incoraggia dicendo che non è finita e con "appena" 600 euro mi rimette la vettura quasi a posto.

Sono ancora alla ricerca dei paraurti anteriore e posteriore, adesso non conformi all'anno modello, e del radiatore.

Ma, come lo scorso anno avvenne per Monselice, anche questa volta mi scappa il Raduno.

Mia moglie mi rimprovera per la mia testa dura, ma non per la passione.

Anche se oggi con l'euro le cose non vanno così bene, al cuore non si comanda.

Quindi sono super contento di possedere questa prima versione di Break riconosciuta come auto d'epoca.

PS: dimenticavo.

Qui in Germania i veicoli d'epoca una volta passato il collaudo possono far parte di qualsiasi Club, sono esentati da supertasse (tipo per il kat), e possono circolare nei centri storici senza alcun problema.



VIVA VISA!

Di Silvia Volpe Segretario del CX Club Italia

Quattro posti comodi... di serie sulla Visa.

Un baule capiente... di serie sulla Visa.

Una dotazione di accessori completa... di serie sulla Visa.

Passare da una FIAT 500 ad una Visa... non ha prezzo!

Sembra ieri e sono trascorsi ormai ventisette anni.

Una vita.

Più della metà della mia vita.

Oltre le nozze d'argento.

Più della durata del mio matrimonio (non sono divorziata, sono sposata, ma solo dal 1984).

Dal 9 aprile del 1981 quando fece il suo ingresso trionfale a casa mia,

Studentessa relativamente giovane, impegnata nella preparazione di uno degli ultimi esami universitari, delegai il mio "moroso" nonché futuro marito al suo ritiro.

Cosa che egli fece di buon grado anche perché, all'epoca, agiva nella mia famiglia quale agente occulto per conto di Citroën Italia.

In rapida successione era infatti già riuscito a piazzare, spero senza percepire provvigione alcuna, ma animato soltanto da pura passione, ben tre vetture del Double Chevron.

Una Visa 650 Club tra le primissime commercializzate (quelle con le maniglie di acciaio) a

mio fratello.

Una 2 CV Charleston nera e bordeaux a mia sorella.

Una GS 1220 Special all'allora fidanzato di quest'ultima, che per altro già guidava una Dyane 4 prima serie cioè con maniglie di alluminio e senza terza luce laterale.

Questi, a sua volta, forse influenzato dal mefistofelico personaggio, fece acquistare a suo padre una Visa 650 Special.

Fu così che io venni quasi costretta ad entrare in possesso di una Visa 650 Club serie speciale "Filet Rouge" ovvero nera adornata da sfiziose linee rosse.

Il depliant dell'epoca la pubblicizzava: "di serie, una Visa fuori serie.

Confortevole, pratica, economica, seducente: tutto ciò è la Visa... irresistibile".

Anno modello 1981, quindi già





con le maniglie e lo specchio retrovisore esterno in plastica nera.

Appoggiatesta e tappetini in panno, gentile omaggio del venditore.

Prezzo: sconosciuto in quanto fu un regalo dei miei genitori.

Ancora non lo sapevo, ma non me ne sarei più liberata.

Da allora circa duecentotrentamila chilometri precorsi, sempre assieme, nella buona e nella cattiva sorte.

In prevalenza per lavoro, dove tuttora mi accompagna quotidianamente.

Con qualche inconveniente di gioventù.

Come quando, per ben due volte, i suoi delicati sensori (penso si chiamino così) smisero all'improvviso di compiere il loro dovere, lasciandomi a piedi.

Ma decisi di perdonarla perché ciò che mi offriva in cambio non aveva paragone per l'epoca.

Soprattutto per chi, come me, era abituata alla spartana FIAT 500.

Aveva una dotazione di accessori di tutto rispetto per una vettura utilitaria.

A partire da un sistema di riscaldamento degno del suo nome, addirittura dotato di ventilatore a due velocità.

Il gentil sesso, si sa, è freddoloso...

Poi: cinture di sicurezza con arrotolatore, tergi lunotto, lunotto termico, tergicristallo provvisto della doppia velocità e nelle serie successive dotato perfino dell'intermittenza, retronebbia, luci di emergenza, luci di retromarcia.

Agli inizi degli anni '80 che altro si poteva chiedere ad una 650? Un bagagliaio capace.

Noi donne abbiamo la necessità di fare spese.

Non intendo solo lo shopping, ma gli acquisti necessari alla vi-

ta di tutti i giorni.

Ebbene anche nel caso si dovesse provvedere al vettovagliamento di famiglie numerose vi è la pratica soluzione dello schienale del sedile posteriore abbattibile, che consente di caricare viveri e bevande in abbondanza.

Viene da sorridere: oggi sarebbe inconcepibile progettare un veicolo sprovvisto di tutte queste comodità, ma a quella epoca...

Nel corso del tempo trascorso assieme abbiamo imparato a conoscerci ed io non ho mai smesso di amarla ed apprezzarla.

Anche quando a poco a poco la sua lucentezza svanì e comparvero le prime rughe.

Fu costretta a distarsi dei suoi caratteristici filetti rossi allorché un camion assassino la colpì al pannello di custodia posteriore destro.

Massacrandolo.

Era il 28 ottobre del 1987.

Durante l'intervento di ripristino il carrozziere disse che si sarebbe sicuramente salvata, ma avrebbe dovuto rinunciare per sempre a quei bei tratti.

Non più forniti fu l'amaro verdetto.

Un'altra volta un palo della luce le attraversò improvvisamente la strada, colpendola al parafrangente anteriore destro.

In quella occasione fu sufficiente un leggero ritocco per rimettere le cose a posto.

Non come accade a certe starlette del cinema e della televisione...

In tempi più recenti cominciò a manifestarsi una fastidiosa artrosi all'avantreno palesata da sinistri scricchiolii.

Ma anche quella volta, grazie alle sapienti cure del suo fisiatra di fiducia, che il volgo chiama meccanico, tornò a casa

più in forma che mai. Furono sufficienti alcuni giorni di ricovero.

Col passare degli anni e con l'uniformarsi dei modelli l'estetica della Visa appare più bella.

Del resto pure le altre utilitarie Citroën, a partire dalla 2 CV vennero criticate per la loro forma anticonvenzionale.

Ma proprio per questo al loro passaggio ora sono additate.

Specie dai fanciulli che, sconcertati al suo apparire, la mostrano ai genitori.

A conferma che oggi è una splendida trentenne dotata di una seduzione particolare.

Non snob (dal latino sine nobilitate), bensì dandy.

Concilia il fascino con la moda, creando quel giusto miscuglio di originalità e classico che è necessario per non sfiorare nell'eccentricità.

Già ai suoi tempi non passava inosservata, come succedeva, per esempio, alla Saxo, praticamente indistinguibile dalla Peugeot non so che numero.

O come attualmente accade per la C1, essenzialmente identica ai corrispondenti modelli Peugeot e Toyota.

All'epoca non correva il rischio di confondersi con la Peugeot 104, pur avendo il telaio in comune.

Ed indossava con leggiadra eleganza quell'accento alla copertura delle ruote posteriori, elemento che caratterizzò le Citroën fino all'avvento della Xantia.

Che i Citroënofili di antica data rimpiangono.

E' triste ammettere che ben difficilmente avrà un futuro collezionistico.

Solo pochi veri appassionati sono stati disposti a salvarla dalle selvagge campagne di rottamazione promosse dallo Stato per favorire le industrie automobilistiche e lucrare sull'IVA.



Quanti di voi ricordano, ad esempio, la Special, contrassegnata dall'assenza delle luci di retromarcia e retronebbia, ma soprattutto dalla calandra a nido d'ape?

Come imponeva la tradizione del marchio.

E chi ha notizia delle Diesel, parche ed affidabili?

Tutte vittime dell'ingordigia dello Stato che, con il pretesto della lotta all'inquinamento, è stato capace di cancellare ciò che resta del passato automobilistico.

Solo qualche cabriolet venne miracolosamente salvata.

Esibita con orgoglio ai Raduni, è apprezzata da ogni vero appassionato.

Dopo tutto è l'ultima cabrio "pura" prodotta dal Double Chevron, non scordatelo.

Infatti la moderna Pluriel, al momento del lancio, venne pubblicizzata addirittura come... pik-

up!

Per ciò che mi riguarda non ho intenzione di separarmi da lei, troppi ricordi ci legano.

Quando deciderò di sostituirla andrà ad arricchire la collezione di famiglia.

Non finirà sotto una pressa o, nella migliore delle ipotesi, a marcire nel cortile di uno sfascia carrozze.

APPENDICE

Mentre stavo scrivendo queste righe la prepotenza di una vettura teutonica si abbatteva sul parafrangente anteriore destro.

Risultato: oltre ai danni alla carrozzeria, sanabili da un abile battilastra, vennero irrimediabilmente perduti il fanale ed il ripetitore laterale.

Denunciato il sinistro, temevo che il perito la trattasse come una comune auto "vecchia".

Invece l'assicurazione tenne in conto che era censita al Regi-

stro Italiano Auto Storiche Citroën e pagò l'intero ammontare del danno.

A quel punto non restava che decidere.

Accontentarsi della normale riparazione oppure pensare seriamente ad un restauro conservativo?

Dopo un rapido consiglio di famiglia venne emesso il responso.

Per la fedeltà dimostrata in tanti anni meritava il massimo.

Doveva tornare all'originario splendore.

Doveva nuovamente avere i suoi civettuoli filetti rossi.

Dopo oltre vent'anni.

E così fu.

Lavorando alacremente, in un mese l'equipe composta da carrozziere, tappezziere e meccanico fece il miracolo.

Il brutto anatrocchio era diventato cigno.

Che sicuramente non canterà mai...



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.