

Anno IX

SPACXZIO

Numero 16

Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2010 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Selveponti, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





SPACXZIO

ANNO IX NUMERO 16
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:
Bravi P.
Flisi A.

Foto:
Marigo F. (copertina)
Flisi A.
Ottone C.
Siccardo M.
Venturino M.

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie. Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.
Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 col numero 1867

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2010

Venti o non più venti3
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Walter Becchia8
Di Alberto Flisi

XM: genio e carattere di un'ammiraglia10
Di Paolo Bravi Segretario dell'Extreme XM Club Italia

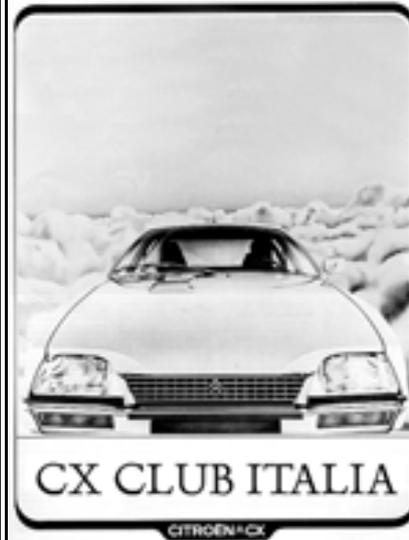
Una visita al C4214
Di Maurizio Baiocchi, Responsabile relazioni Esterne dell'SM Club Italia

La DS del Generale17
Di Maurizio Venturino

R.I.A.S.C. non R.I.A.S.C. ovvero l'unico futuro possibile21
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne del CX Club Italia

Cari amici vi scrivo... ..23
Di Alberto Flisi

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

AVISO IMPORTANTE

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

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



VENTI O NON PIU' VENTI

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

Vasta eco ha suscitato la decisione presa dalla FIVA (Federazione Internazionale Veicoli Anziani) nella riunione tenuta a Torino ad ottobre dello scorso anno.

In tale occasione si è stabilito che l'età minima affinché un veicolo possa definirsi "storico" salga a trenta anni.

O meglio, come vedremo, ritorni a trenta.

Nel contempo la direttiva tenta di sanare un'anomalia italiana.

Anche se l'ASI spinge, ed otterrà, i venticinque...

Infatti, tra le Nazioni aderenti alla FIVA, l'Italia è l'unica a fissare il termine a partire dai venti anni.

In molti dei restanti Stati l'età minima richiesta già ora è di 25, in altri è di 30, in alcuni di 35 ed in uno addirittura di 40!

Non voglio entrare nel merito se la decisione sia giusta o meno.

Penso che ognuno usi metodi soggettivi nell'attribuire valore "storico" ad un oggetto.

Criteri che a volte sono influenzati dall'attaccamento provato verso il bene.

Certuni potrebbero arrivare a sostenere che la FIAT "Nuova 500" non sia degna di essere annoverata tra i veicoli importanti neppure a cinquant'anni dall'uscita di produzione.

Del resto non dobbiamo dimenticare che esistono manufatti definiti "istant classic".

Di conseguenza diventano "d'epoca" fin dal loro apparire.

Nel nostro ambiente, per il fascino particolare, per le soluzioni stilistiche che rammentano il passato, per la limitata produzione (soprattutto nelle versioni con motorizzazioni a benzina), per la scarsa diffusione, la C6 potreb-

be esserne un esempio.

Cercherò di fare chiarezza precisando alcune definizioni e richiamando le leggi e i regolamenti che hanno portato a tutto questo bailamme.

Armatevi di pazienza...

E godetevi il politichese...

La FIVA considera "storico":

"un veicolo stradale a propulsione meccanica avente un'età di almeno trent'anni;

conservato e mantenuto in uno stato storicamente corretto;

non usato come mezzo di trasporto quotidiano;

di conseguenza fa parte del nostro patrimonio tecnico e culturale".

Ritengo che la enunciazione più importante non sia la prima, ossia quella che fissa il limite d'età, bensì le successive due.

L'ultima è il risultato logico delle prime tre.

Sulla seconda e sulla terza cadrebbero in castagna molti "collezionisti" che si scandalizzano per il nuovo limite tempo-

rale.

Quanti conservano realmente il loro mezzo rispettando le condizioni di originalità o con le modifiche effettuate all'epoca?

E, soprattutto, ne fanno un uso limitato?

Sia ben chiaro, non compiono alcun illecito, la attuale legge lo consente.

Ma l'uso quotidiano è in contrasto con la definizione della FIVA. Indipendentemente dall'età.

E' anche opportuno, nonché fondamentale, rammentare la differenza tra "autoveicoli d'epoca" e "autoveicoli di interesse storico e collezionistico" (articolo 60 del Codice della Strada).

"Art. 60.

Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico.

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca, nonché i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico.

2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salva-

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.



guardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione.

Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i Trasporti Terrestri.

3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:

a) la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni.

All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del Dipartimento per i Trasporti Terrestri nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti.

Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;

b) il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato al Dipartimento per i Trasporti Terrestri, per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.

4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI.

5. I veicoli di interesse storico o

collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento.

6. Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3, ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 78 a euro 311 se si tratta di autoveicoli, o da euro 36 a euro 148 se si tratta di motoveicoli".

Ulteriori delucidazioni si trovano nell'articolo 215 del D.P.R. 495/1992 relativo al regolamento del Codice della Strada:

"Art. 215. (Art. 60 Codice della Strada) Motoveicoli ed autoveicoli d'interesse storico o collezionistico.

1. Sono classificati d'interesse storico o collezionistico i motoveicoli e gli autoveicoli iscritti in uno dei registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo e da questo dotati della certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche.

2. La data di costruzione deve risultare precedente di almeno 20 anni a quella di richiesta di riconoscimento nella categoria in questione.

Le caratteristiche tecniche devono comprendere almeno tutte quelle necessarie per la verifica di idoneità alla circolazione del motoveicolo o dell'autoveicolo ai sensi dei commi 5 e 6.

3. I veicoli d'interesse storico o collezionistico devono conservare le caratteristiche originarie di fabbricazione, salvo le even-

tuali modifiche imposte per la circolazione dalle norme stabilite al comma 5.

4. Possono altresì essere riconosciute ammissibili dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione - Direzione generale della M. C.T.C. modifiche o sostituzioni determinate dalla impossibilità di reperire i componenti originari o non realizzabili ad un costo ragionevole, oppure derivanti dall'esigenza di ripristino del veicolo nelle condizioni originarie risultanti all'atto della sua prima immatricolazione.

In ogni caso tali diversità o modifiche devono essere riportate sulla carta di circolazione, unitamente all'anno di fabbricazione del veicolo.

5. La circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico è subordinata alla verifica delle prescrizioni dettate per tali veicoli al punto F, lettera b) dell'appendice V al presente titolo sui sistemi di frenatura, sui dispositivi di segnalazione acustica, silenziatori e tubi di scarico, segnalazione visiva e d'illuminazione nonché sui pneumatici e sistemi equivalenti sulle sospensioni, sui vetri e specchi retrovisori e sul campo di visibilità del conducente.

6. Per i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico sono ammessi sistemi, dispositivi e componenti aventi caratteristiche differenti da quelle prescritte in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli dal presente regolamento, a condizione che detti dispositivi ed organi siano stati riconosciuti ammissibili dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione alla data di fabbricazione dei veicoli interessati e purché siano di efficienza equivalente a quella dei sistemi, dispositivi e componenti prescritti in generale per i motoveicoli e gli autoveicoli.



Sono ammesse le sporgenze fuori sagoma dei galletti dei mozzi delle ruote a raggi.

7. La cancellazione del motoveicolo o dell'autoveicolo da uno dei registri di iscrizione di cui al comma 1 comporta la cessazione della circolazione dello stesso ed è subordinata all'osservanza delle prescrizioni dettate dall'articolo 103 del codice (n.d.r.: restituzione di targhe, libretto e C.d.P.).

8. Le tariffe per l'iscrizione e la cancellazione dai registri di cui al comma 1, nonché le certificazioni rilasciate dagli stessi, sono stabilite periodicamente dal Ministro dei trasporti e della navigazione di concerto con il Ministro del tesoro, sentito il Ministro delle finanze".

E' palese che la situazione attuale fosse consolidata da tempo. Fino al 2000 chi aveva interesse che la sua auto venisse considerata di "interesse storico o collezionistico" la sottoponeva all'esame di una Commissione ASI la quale, dopo controllo, rilasciava la documentazione necessaria ad ottenere le agevolazioni fiscali ed assicurative.

Però non tutti i veicoli potevano ambire all'omologazione: soltanto quelli inseriti in un'apposita lista che l'ASI, all'epoca, aggiornava annualmente.

Se non erro tra le DS erano omologabili soltanto le monofaro.

La rivoluzione o liberalizzazione che dir si voglia avvenne a partire dal 2001 in seguito all'entrata in vigore della legge 342/2000 (collegato alla finanziaria 2000). Per precisione riporto per intero il testo dell'articolo 63.

"Art. 63.

(Tasse automobilistiche per particolari categorie di veicoli)

1 Sono esentati dal pagamento

delle tasse automobilistiche i veicoli ed i motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dall'anno in cui si compie il trentesimo anno dalla loro costruzione.

Salvo prova contraria, i veicoli di cui al primo periodo si considerano costruiti nell'anno di prima immatricolazione in Italia o in altro Stato.

A tal fine viene predisposto, per gli autoveicoli dall'Automobilclub Storico Italiano (ASI), per i motoveicoli anche dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), un apposito elenco indicante i periodi di produzione dei veicoli.

2 L'esenzione di cui al comma 1 è altresì estesa agli autoveicoli e motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico per i quali il termine è ridotto a venti anni.

Si considerano veicoli di particolare interesse storico e collezionistico:

a) i veicoli costruiti specificamente per le competizioni;

b) i veicoli costruiti a scopo di ricerca tecnica o estetica, anche in vista di partecipazione ad esposizioni o mostre;

c) i veicoli i quali, pur non appartenendo alle categorie di cui alle lettere a) e b), rivestano un particolare interesse storico o collezionistico in ragione del loro rilievo industriale, sportivo, estetico o di costume.

3. I veicoli indicati al comma 2 sono individuati, con propria determinazione, dall'ASI e, per i motoveicoli, anche dalla FMI. Tale determinazione è aggiornata annualmente.

4. I veicoli di cui ai commi 1 e 2 sono assoggettati, in caso di utilizzazione sulla pubblica strada, ad una tassa di circolazione forfettaria annua di lire 5-0.000 per gli autoveicoli e di lire 20.000 per i motoveicoli".

Quindi, come si evince dal primo comma non è una novità che gli anni richiesti per ottenere lo status di "veicolo storico" siano trenta.

Le complicazioni derivano dalla opinabile interpretazione del secondo e terzo comma.

Quelli che trattano delle vetture che più direttamente ci interessano.

Secondo la legge non tutte avrebbero avuto diritto ad agevolazioni fiscali ed assicurative a partire dal compimento del ventesimo anno, ma soltanto quelle identificate dall'ASI mediante pubblicazione di apposita lista annuale.

Come avveniva fino al 2000.

Codesta incombenza non fu mai recepita dall'Ente, il cui Consiglio Federale in data 0-9.11.2001 deliberò:

"(comma 3):

considerato che, l'individuazione dei veicoli di particolare interesse storico e collezionistico prevista dal comma 3, dell'art. 63 L.342/2000, di cui alle categorie indicate alle lettere a) e b), non può essere fatta se non mediante esame di ogni singolo veicolo, stante l'inesistenza o l'incompletezza di elenchi presso i costruttori, mentre per quelli di cui alla lettera c), stante la lettura dello stesso, porta a non poter escludere alcun modello - in virtù della casistica indicata - se non con l'applicazione di criteri non omogenei e, pertanto, penalizzanti ingiustamente alcuni contribuenti, visti i fini della conservazione del patrimonio storico motoristico previsti dal Legislatore con l'emanazione del provvedimento legislativo in oggetto, coincidenti con quelli statutari dell'A.S.I.;

(omissis);



L'attestato d'iscrizione (Art. 2.2.1 del Regolamento Tecnico Nazionale) è il documento che consente di ottenere il trattamento previsto dagli artt. 60 del Codice della Strada e 215 del suo regolamento, l'esenzione dal pagamento della tassa di possesso ai sensi dell'art. 5 del D.L. 30/12/82 convertito in Legge 28/2/83 n. 53 e successive modifiche, nonché il particolare trattamento assicurativo (se richiesto dalle Compagnie di Assicurazioni) e per le pratiche di sdoganamento.

Viene rilasciato anche ad probationem ai sensi dell'art. 63 commi 2 e 3 della Legge 342-/2000 a tutti i veicoli costruiti da oltre venti anni purché dotati di:

- carrozzeria e/o telaistica conforme all'originale;
- motore del tipo montato in origine dal costruttore o compatibile;
- interni/selleria decorosi".

Per ulteriore chiarezza richiamo Decreto Legge 30/12/82 (che trasformò il "bollo" da tassa di circolazione in tassa di possesso):

"A decorrere dal 1° gennaio 1983 i veicoli e gli autoscafi sono soggetti alle tasse stabilite dalle tariffe annesse alla L. 21 maggio 1955, n. 463, per effetto della loro iscrizione nei rispettivi pubblici registri.

Le disposizioni del presente comma e dei successivi si applicano anche alla tassa regionale di circolazione ed alla soprattassa istituita con l'art 8 del D.L. 8 ottobre 1976, n.691, convertito in legge, con modificazioni, dalla L. 30 novembre 1976, n.786.

Al pagamento delle tasse di cui al comma precedente sono tenuti coloro che, alla scadenza del termine utile per il pagamento stabilito con decreto del Ministro delle finanze da ema-

narsi ai sensi dell'art. 18 della L. 21 maggio 1955, n. 463, risultano essere proprietari dal pubblico registro automobilistico, per i veicoli in esso iscritti, e dai registri di immatricolazione per i rimanenti veicoli ed autoscafi.

"Gli autoveicoli e i motocicli d'interesse storico, iscritti nei registri: Automotoclub Storico Italiano, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, costruiti da oltre trent'anni sono esenti dalle tasse e dalla soprattassa indicate nel trentunesimo comma".

Questa lunga esposizione di leggi e decreti dimostra che:

1 non vi è nulla di strano nel fatto che la vetustà del veicolo "storico" sia portata a trent'anni.

2 l'ASI con un abile colpo di mano riuscì a legare i benefici fiscali ed assicurativi cui possono giovare i veicoli immatricolati da oltre venti anni al rilascio dell'attestato di iscrizione (attestato di storicità).

Disattendendo ciò che prevedeva la legge e nel contempo allargando a dismisura la base dei possibili associati.

3 la vecchia "tassa di circolazione" fu trasformata in "tassa di possesso", con gravi danni per tutti.

Collezionisti inclusi.

Che fare per mantenere vivo il patrimonio storico senza passare sotto il giogo dell'ASI?

I vari Disegni di Legge attualmente in esame al Senato prevedono la possibilità di "ritirare dalla circolazione" le vetture in attesa del compimento dei fatidici venticinque o trenta anni.

In tale modo il possessore non sarebbe più gravato di parte dei costi di gestione.

Con il rischio, però del deperimento del mezzo, fermato per

molto tempo.

Come si suole dire: piuttosto di niente è meglio piuttosto...

A mio parere, se si intende favorire la conservazione delle vetture vetuste, anche le più umili e bistrattate quali... la FIAT Duna, è necessario che il bollo torni, almeno, ad essere tassa di circolazione.

Potendo frazionare il pagamento si consentirebbe l'uso dell'auto per alcuni mesi all'anno, evitandone il deterioramento.

Allo stesso modo l'assicurazione potrebbe essere sospesa nei periodi di "inattività", (attualmente è consentito) con ulteriori riduzioni sugli esborsi.

Dirò di più.

La soluzione ottimale sarebbe quella di modificare totalmente la tassazione dei veicoli.

Da anni si parla di includere tutte le imposizioni automobilistiche nel prezzo della benzina.

Il che farebbe pagare solo chi realmente circola in rapporto ai chilometri percorsi ed ai consumi.

Equamente.

Ma è bene evidenziare un'altra scandalosa anomalia del sistema.

Oggi noi corrispondiamo un balzello che viene definito "di possesso".

A beneficio delle Regioni.

Per trecentosessantacinque giorni all'anno indipendentemente dai blocchi del traffico.

Ma questa è un'altra storia.

Gli 8103 comuni italiani hanno infatti già preventivamente rivendicato la loro autonomia decisionale in merito, indipendente da qualsiasi normativa nazionale...

Della serie: tu legifera, tanto io faccio il piffero che mi pare.

Infatti me lo consente l'articolo 7, comma 1 punto b) del Codi-



ce della Strada:

"1 Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

(omissis)

b) limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale, conformemente alle direttive impartite dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sentiti, per le rispettive competenze, il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ed il Ministro per i Beni Culturali e Ambientali".

Ricapitolando: abbiamo un bene, l'auto, e per il solo fatto di possederlo paghiamo.

Ma le automobili sono oggetti che si svalutano.

Perché dobbiamo subire un'imposizione costante nel tempo?

Anzi, penalizzante i veicoli anziani bollati come "inquinanti", per i quali i proprietari sborsano di più pur potendo circolare di meno? Logico sarebbe che la gabella diminuisse di un tot percentuale di anno in anno, e fosse annullata al compimento dei venti anni. In tal modo, chi avesse intenzione di conservare il mezzo fino ai fatidici trent'anni dovrebbe sostenere il solo onere dell'assicurazione.

Per altro con possibilità di sospendere nei periodi di inutilizzo, purché superiori a tre mesi.

Azzardo un'altra ipotesi, meno favorevole, ma comunque accettabile: tassa di possesso a scalare fino a venti anni, tassa di circolazione frazionabile fino a trenta, poi abolizione totale automatica.

Il tutto regolamentato da una

legge semplice e chiara.

Soprattutto che svincolasse i possessori dall'obbligo di iscriversi ad Associazioni di qualsiasi tipo.

Ad esse aderirebbero soltanto i veri appassionati per il piacere dell'"appartenenza" e non per ricevere un vantaggio.

Ognuna di queste evenienze porterebbe un utile fiscale a tutti, compresi i collezionisti.

Tuttavia verrebbe contrastata sia dall'erario, sia dalle assicurazioni, le quali per stipulare polizze agevolate richiedono non soltanto la tessera di un Club, ma spesso anche l'Attestazione di Storicità, quando non il Certificato di Omologazione ASI.

Obiettivamente bisogna riconoscere che, se le compagnie concedono la riduzione del premio è in virtù del fatto che il veicolo storico o di interesse storico dovrebbe (deve) essere usato limitatamente.

Perciò è soggetto ad un rischio ridotto.

E non perché esso abbia venti o trenta anni.

Qualsiasi Nazione civile che non consideri sudditi i cittadini risolverebbe il problema delle polizze in modo molto semplice.

Obbligando le imprese ad accettare un'autocertificazione nella quale il proprietario riporta, sotto la sua responsabilità, tutti i dati identificativi del veicolo, le condizioni di conservazione, lo stato di originalità e le eventuali modifiche apportate.

In caso di dichiarazioni mendaci, nell'eventualità di un sinistro, la compagnia applicherebbe il diritto di rivalsa.

Qualora si volessero controllare gli effettivi chilometri percorsi per verificare l'uso non quotidiano, al giorno d'oggi esistono

sistemi satellitari in grado di calcolare tragitti di pochi centimetri...

Purtroppo le opinioni dei legislatori sono ben diverse.

Da ciò che si intuisce dalla lettura dei sei (!) D.d.L. uno solo di essi prevede che le vetture diventino "storiche" a venticinque anni.

Gli altri decretano trenta.

Per ciò che riguarda i "veicoli di futuro interesse storico e collezionistico" alcuni manterrebbero il limite dei venti anni, con la possibilità (obbligo per chi desidera evitare il pagamento la tassa di possesso) del loro ritiro dalla circolazione fino al compimento del trentesimo anno.

Oppure, in alternativa (migliore), il frazionamento del bollo in quattro trimestri che, finalmente, tornerebbe ad essere tassa di circolazione.

Peraltro l'uso giornaliero sarebbe permesso, ma senza alcun beneficio fiscale.

Comunque tutti i D.d.L. contemplano il rilascio di un Certificato da parte di una delle Associazioni riconosciute.

Quindi, con ogni probabilità, qualsiasi dei D.d.L. fosse ratificato, per usufruire dei benefici fiscali cui godono oggi automaticamente i veicoli con oltre trenta anni (ed in alcune regioni con venti), si sarebbe per forza obbligati a ricorrere agli Enti che saranno deputati alle certificazioni. In dispregio dei diritti acquisiti e con oneri per il momento imprevedibili.

A tutto vantaggio delle regioni, cui va la tassa di possesso, o dell'erario, cui va la tassa di circolazione.

In attesa dell'approvazione godiamoci il recentissimo Decreto Ministeriale a firma del Ministro



delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli secondo il quale il riconoscimento di "storicità" è successivo al rilascio di un certificato di rilevanza storica e collezionistica redatto da uno dei Registri (ASI, FIAT, Lancia, Alfa Romeo, FMI) riconosciuti dall'articolo 60 del Codice della Strada e dall'articolo 215 del suo Regolamento (articolo 4).

Fin qui non sembrano esservi variazioni rispetto alla situazione odierna.

Tale documento ha titolo oneroso per il richiedente che, tuttavia, sembrerebbe non essere più obbligato ad associarsi.

Previa idonea documentazione servirà a garantire i veicoli di origine sconosciuta per la reimmatricolazione.

Esso, inoltre, dovrà riportare, tutte le caratteristiche originali del veicolo e le eventuali modifiche.

L'accertamento tecnico (articolo 5) dei requisiti di idoneità alla circolazione competerà ai tecnici della motorizzazione sulla base della documentazione di cui al punto precedente, fornita dalle Associazioni dopo aver visionato il veicolo.

Insomma: ci si dovrà rivolgere alla Motorizzazione solo per la reimmatricolazione o anche per la semplice revisione?

Sinceramente: rinuncio a capire. Mi risulta però che all'estero la storicità (non l'omologazione) venga espressa con il semplice rilascio di un Attestato per marca e modello...

In conclusione: chi ne trarrà vantaggio: il cittadino, l'erario, l'ASI, le assicurazioni?

Decidete voi.

Mi sa che si stava meglio quando si stava peggio...

Ma al peggio non v'è mai fine...

WALTER BECCHIA

Di Alberto Flisi

Mica facile.

Mica facile parlare di Walter Becchia: fonti scarse, tranne qualcuna marcata Citroën.

E' soprattutto per questo che mi ci provo io, ora, con questo articolo che sicuramente non sarà granché, ma il fatto è che mi dispiaceva restasse in ombra un simile importante personaggio della storia del Doppio Chevron.

Tra l'altro, italiano (sì, un altro, dopo Flaminio Bertoni!).

E poi dicono che la Citroën è francese!

I motori li ha fatti Becchia, le linee delle carrozzerie e spesso degli interni, Bertoni, e poi dicono che la Citroën è francese...

Chiaro, sto usando un paradosso al limite, così, per divertimento.

Scrivo dunque, dicevo, questo articolo, per "onorare" la sua memoria, secondo me spesso non sufficientemente nota, nemmeno tra noi Citroënisti.

La sua opera in campo motori-

stico, alla Citroën, è semplicemente grandiosa: prima il motore della 2CV, poi gli importanti, continui, miglioramenti a quello, tecnicamente "venerabile" della DS e poi tanti progetti di sei cilindri contrapposti, raffreddati ad acqua od aria, finiti nel dimenticatoio per "colpa" della casa madre, sovente in troppe faccende affaccendata e finanziariamente coinvolta.

Sei cilindri pensati per la DS, è vero, ma se fossero almeno stati presi in considerazione e tirati fuori dai polverosi cassetti al Bureau d'Etudes, anche 10-15 anni dopo, non sarebbe stato male.

Per dire: se la SM avesse avuto un bel sei cilindri "piatto", fatto apposta per lei da Becchia, non sarebbe stato forse meglio?

Ci sarebbe stato più comodo, nel basso cofano della SM, al posto del sei V a 90 gradi del grande Alfieri, che se lo dovette inventare lì per lì in sei settimane. Chissà (continuando con le supposizioni), sarebbe risultato più





semplice, più affidabile, con meno chilometrici giri di catene di distribuzione...

Vabbè, con i se non si fa la storia.

Torniamo al nostro.

Quando Becchia arriva alla Citroën, in piena seconda guerra mondiale, nel 1941, Parigi è occupata dai tedeschi.

Non ci arriva certo con un curriculum da poco : Fiat, poi Sunbeam, poi Talbot, e non con progettazione di motori solo di serie, ma anche da competizione.

Da questo punto di vista possiamo fare questa considerazione.

Dato atto a Boulanger di avere avuto la vista lunga a volerlo alla Citroën, poi però il buon Becchia, a Quai de Javel, è stato un po' "sotto utilizzato", rispetto alle sue capacità.

Ad un tecnico valente come lui è stato chiesto prima di fare un microscopico bicilindrico per la TPV.

E lui lo fa, traendo ispirazione (lo sapevate?) dal bicilindrico BMW della moto dell'amico Bertoni, che glielo magnifica in conti-

nuazione

Lo realizza, alla fine, robustissimo, un vero muletto, assolutamente indistruttibile.

A 50 anni di distanza vediamo infatti tranquillamente in giro, come niente fosse, 2CV e Dyane, in uso quotidiano.

Spartano, questo motore, ma, d'altronde, deve muovere un'auto assolutamente ed esclusivamente economica.

Poi, forza, arriva l'astronave, l'auto spacca mondo, nel 1955, la DS.

Forse è la volta buona per fare un bel motore moderno, addirittura sei cilindri...

Oh, dico, un'auto che nel 1955 si propone solo col cambio semiautomatico senza frizione, tutto a comando idraulico.

Roba dell'altro mondo.

Poi tutto il resto che sapete: sospensioni, freni, sterzo, tutti servo assistiti.

Per non parlare della linea!

E il motore?

Il motore no.

Ci scusi sa, Becchia, abbia pazienza: i suoi sei cilindri saranno belli e moderni finché vuole,

ma qui, noialtri, i soldi li abbiamo finiti, quindi CICCIA.

Veda che può fare col suo collega Sainturat, veda un po' di "rivitaminizzare" il vecchio 1900 ad aste e bilancieri ed albero a camme laterale della Traction.

E Becchia, docile, si dà da fare e si dà da fare bene, perché il motore, pian piano, cresce di prestazioni senza perdere di affidabilità.

Da tre a cinque supporti, testata nuova, poi, addirittura l'iniezione elettronica, seconda in Europa solo alla Mercedes.

La velocità massima aumenta da 140 a 190 all'ora.

Becchia, la pagnotta, alla Citroën, se l'è guadagnata tutta, non vi pare?

Se ne va nel 1968, dopo oltre quarant'anni di lavoro, in merita-pensione.

A ben vedere, la sua preziosissima opera ha silenziosamente e nascostamente, contribuito in modo sostanziale all'affermazione delle straordinarie auto che tutti noi conosciamo.

Onore al merito!





XM: GENIO E CARATTERE DI UN'AMMIRAGLIA

Di Paolo Bravi Segretario Extreme XM Club Italia

Era un piovoso pomeriggio di tanti anni fa quando, sfogliando "Quattroruote", mi sono imbattuto quasi per caso in un servizio dedicato alla Citroën DX, l'ammiraglia tutta vetri che la casa di Neuilly stava per lanciare sul mercato.

La misteriosa berlina infagottata era irriconoscibile; una spessa coltre di cellophane e nastro adesivo la proteggeva dagli sguardi indiscreti, ma la sua silhouette già si delineava chiara ed indelebile nella mia fantasia ancora bambina di diciottenne neo-patentato.

Quasi 2 anni sarebbero dovuti passare prima che i miei occhi potessero vedere senza veli quella che per tutti, oggi, è la XM.

Il progetto V8 nacque nel 1984 quando la casa francese decise di mettere in cantiere la costruzione di una berlina d'alta gamma che si sarebbe dovuta chiamare V80.

Successivamente, anche a causa di indiscrezioni filtrate all'esterno, il suo nome (che conserva tuttora) venne mutato in Y30 e prevedeva una serie di

soluzioni innovative che avrebbero dovuto rappresentare una svolta epocale nel mondo dell'automobile.

Accanto alle finiture di lusso e ad un telaio superbamente progettato, la maggiore novità che caratterizzò XM fu quella di essere stata la prima Citroën ad abbinare l'elettronica al già collaudato sistema di sospensioni idropneumatiche, caratteristico delle vetture di classe medio-alta della casa francese.

Su come funziona una sospensione idropneumatica, il lettore di queste pagine non ha sicuramente bisogno di essere iniziato, ma nel 1989 vide la luce qualcosa di nuovo, un progetto nato da un'idea concepita probabilmente già nella prima metà de-



SPACXZIO



gli anni 80 e che venne battezzato sospensione Idrattiva.

Nonostante siano passati più di vent'anni, ancora oggi moltissimi ignorano come funzioni ed operi una sospensione idrattiva.

In sostanza viene introdotto un terzo accumulatore di pressione, la cosiddetta sfera, uno su ciascuno dei 2 assi della vettura; fra le ruote anteriori, come fra quelle posteriori, vi è dunque una terza sfera che contribuisce ad ammorbidire maggiormente l'assetto ed il comfort su XM che, al contrario, ha un comportamento più rigido ed incollato al suolo quando la sfera supplementare viene esclusa dal sistema.

Il compito di giudicare i tempi e i modi di intervento dell'accumulatore supplementare nel circuito delle sospensioni venne affidato all'elettronica.

Era il matrimonio tra il passato ed il futuro quello che Citroën voleva offrire ai suoi estimatori: un calcolatore appositamente preposto a questa funzione interpretava numerosi parametri co-

municati da svariati "captatori" e questi gli fornivano tutte le informazioni necessarie ad ottenere sempre il migliore assetto della vettura, in qualsiasi condizione questa si fosse trovata.

Veniva così letta la velocità del veicolo, la corsa del pedale dell'acceleratore e la velocità con cui questo fosse premuto o rilasciato, l'angolo di sterzata con relativa velocità di manovra, l'intervento del conducente sul pedale del freno, i movimenti più o meno repentini della scocca.

Il risultato fu sorprendente.

La possente ammiraglia era in grado di viaggiare ed interpretare la strada nel migliore dei modi, adattandosi a qualsiasi circostanza le si presentasse davanti, anche improvvisa; il calcolatore dell'idrattiva è infatti in grado di rispondere modificando l'assetto in soli 5 centesimi di secondo!

Ben presto tali e tante innovazioni presentarono il conto da

pagare ed il prezzo fu ovviamente molto elevato.

XM si trovò ad essere un'auto creata con concetti allora sconosciuti; la stragrande maggioranza delle officine non era ancora pronta a fornire assistenza ad un'autovettura così complessa e questo fu senza dubbio il più grande problema che l'ammiraglia della casa francese si trovò a dover affrontare nella sua poco felice carriera.

Problemi che oggi sarebbero risolti in pochi minuti costrinsero i meccanici di allora ad impiegare ore ed ore di manodopera per intervenire sui nuovi e sconosciuti sistemi che equipaggiavano XM; banali ossidazioni delle prese di massa si tradussero in gravi inefficienze dell'elettronica troppo spesso non diagnosticate correttamente.

Una notevole mole di note tecniche del costruttore venne messa a disposizione delle officine, l'introduzione dell'elettronica sulle vetture successive fece in modo che i meccanici cominciasero a familiarizzare con capta-



tori e centraline; i componenti scadenti furono sostituiti.

Anche il primitivo sistema dell'idrattiva venne modificato con uno più evoluto denominato Idroattiva II e tutti i difetti vennero via via individuati e risolti.

Il declino però era iniziato ed ormai divenuto irreversibile.

Le ultime prodotte erano praticamente perfette ma rimanevano tristemente invendute dietro le vetrine dei concessionari; l'ultimo anno offerte promozionali ne ridussero il costo fino a portarlo a livelli inferiori alla Xantia.

Alla fine del 2000 lo stabilimento di Rennes licenziò l'XM numero 329.388 e si convertì definitivamente alla produzione della nuova C5.

Balene tristemente abbandonate si spiaggiavano nelle aree scoperte dei concessionari, dimenticate, forse volutamente, da coloro che avrebbero dovuto venderle in garanzia; anche gli sbiaditi cartelli "occasione" scomparvero dai loro tetti polverosi e le fauci sempre affamate delle presse iniziarono ad inghiottirne sempre di più.

Ogni tanto qualche incuriosito cliente chiedeva di vederne una: soggignanti meccanici armati di batteria portatile la mettevano in moto e lei, puntuale, iniziava ad alzarsi, come in un ultimo gesto di orgoglio.

Ma ciò nonostante, una volta appagata la curiosità, il quadro veniva nuovamente spento e l'ammiraglia si accasciava di nuovo in attesa; attesa che per parecchie di loro divenne poi il sonno da cui non si svegliarono più.

Perché la mia personale storia su XM avesse inizio occorre aspettare il 2003.

La circostanza non fu delle più comuni ma evidentemente il de-

stino aveva già pianificato il suo disegno.

Accadde che un caro amico, trovandosi alla guida della mia autovettura, pensò bene di avere un incidente; lui fortunatamente non riportò un minimo graffio ma la mia macchina ebbe la peggio e non fu possibile in alcun modo recuperarla.

L'urgenza di avere un mezzo di trasporto mi portò ad acquistare una vettura d'occasione che si trovava già da tempo spiaggiata nel cortile del meccanico del mio paese.

Era una Citroën XM, una 2.0 injection del 1991, colore Vert Triton che possiedo tuttora.

E da lì, per quanto mi riguarda, tutto ebbe inizio.

Cominciai ad apprezzare le sue doti di grande divoratrice della strada, la superba stabilità, il sublime confort che solo chi viaggia a bordo di una delle grandi Citroën può conoscere.

La vettura era sempre pronta e sincera in ogni tipo di situazione, ogni giorno restavo meravigliato nello scoprire lati della sua personalità che ancora non conoscevo.

L'iniziale fase di innamoramento andava via via trasformandosi in un sentimento più maturo e complesso, una passione che mi avrebbe portato nel giro di pochi anni a possederne altre 2, fra cui l'ambita sei cilindri da tre litri automatica che mi sa regalare soddisfazioni o sarei dire uniche.

E non solo.

Se ora dovessi, a distanza di anni, stilare un bilancio dei miei chilometri percorsi su XM, non posso che trarne dei dati positivi.

Ripartiti su tre vetture, ho percorso oltre 200.000 chilometri sulla berlinona francese, ma

mai una volta sono rimasto appiedato!

Oggi le prime XM hanno già più di vent'anni!

La fase che il modello sta attraversando è quella classica in cui le vetture vengono considerate "ferri vecchi"!

Tutte ci sono passate; la DS e la CX hanno già vissuto i loro momenti bui ed hanno iniziato a rivedere uno spiraglio di luce solo dopo anni ed anni di ombra; è questo il momento in cui l'XM deve saper aspettare pazientemente che il tempo passi e le restituisca ciò che le compete: quello di essere stata una vettura estremamente innovativa e coraggiosa, unica nel suo genere.

Ma non è finita qui.

Gli esemplari prodotti sono stati veramente pochissimi se raffrontati ai numeri raggiunti da DS e CX e, come se ciò non bastasse, le recenti campagne che incentivano la rottamazione dei veicoli hanno finito per ridurre il parco di XM circolanti a poche migliaia di unità nel mondo.

Il rischio dell'estinzione della specie è tutt'altro che uno spettro irrealistico.

L'uscita di produzione dei ricambi, prevista per la fine di quest'anno, darà probabilmente il colpo di grazia alle poche rimaste; non dobbiamo infatti dimenticare che il vero e grande problema di queste vetture è dato dalla necessità che hanno di sostituire periodicamente i tamponi di supporto delle sospensioni anteriori.

Una volta non più forniti, si concretizzerà la definitiva uscita di scena della sfortunata vettura.

Tutte queste circostanze sfavorevoli non hanno però minimamente scalfito la passione (dovrei forse dire dedizione) di un manipolo di coraggiosi che nel 2006 ha fondato il Club ita-



liano di modello.

A San Giorgio di Lomellina, sperduto paese in provincia di Pavia, un ormai lontano pomeriggio fa, alcuni personaggi si ritrovarono in un salottino ottocentesco per quella riunione "carbonara" che avrebbe portato alla fondazione di Extreme - XM Club Italia.

Il gruppetto, capitanato da Marco Vaccaro, noto nell'ambiente DS e per anni responsabile della omonima sezione di censimento al R.I.A.S.C., ha dato vita ad un sodalizio che, sprezzante delle innumerevoli difficoltà, si regge ancora oggi.

Evidentemente le fondamenta gettate erano sane e robuste: una nave che resiste a tante tempeste è una buona nave.

Nel 2009 anche per XM è arrivato il momento di festeggiare il ventennale dalla presentazione del modello.

Extreme ha organizzato a Senigallia un raduno nazionale che, contro ogni aspettativa, ha portato quasi 30 XM provenienti dalle località più disparate (persino dalla Svizzera) a Senigallia, a novembre!

Questo non può che renderci felici e fa ben sperare per un importante futuro di XM come auto storica; sulla piazza della rotonda a mare è stata una grande festa, uno spettacolo unico nel suo genere; sotto lo sguardo quasi meravigliato degli incuriositi passanti: tutti si fermavano ad ammirare ora, come 20 anni fa, questa dimenti-

cata ammiraglia-cenerentola, che, come la cenerentola della favola, è figlia di una delle penne più nobili di tutti i tempi, quella di Bertone.

Chiunque volesse vedere le splendide foto ed i filmati del raduno di Senigallia può trovarle on line sul nostro sito internet www.xmclub.it.

Il cammino verso la luce della storia è ancora lungo ed XM ha appena iniziato a muovere i suoi primi passi.

Il nostro primo obiettivo ci vedrà impegnati per raggiungere i requisiti necessari ad aderire al Registro Italiano Auto Storiche Citroën, organismo che deve essere la casa comune di tutti gli appassionati del Double Chevron.



UNA VISITA AL C42

Di Maurizio Baiocchi Resp. Rel. Esterne SM Club Italia

Come alcuni dei lettori più attenti sanno, l'Autore di queste righe ama Parigi, anzi si può dire ne sia un "cultore".

E per tornare a vedere o riscoprire luoghi, musei e monumenti, anche meno conosciuti, ogni occasione è buona, specie se abbinata ad eventi dell'automobilismo storico, come *Rétromobile* o il recente *EuroCitro 2009*, svoltosi all'autodromo di Le Mans nel week-end di Ferragosto.

Dato che la città della celebre 24 Ore è facilmente raggiungibile dalla capitale in un'ora di TGV, l'occasione ben si prestava per qualche giorno di vacanza estiva nella *Ville Lumière*.

E durante un soggiorno a Parigi, l'appassionato Citroënista non può mancare di andare a rivedere alcuni di quei "luoghi della memoria" della storia della Mar-

ca, già descritti nell'articolo apparso su SpacXzio n. 6 del 2005, di cui diversi lettori hanno manifestato il loro apprezzamento, per la soddisfazione del Vostro Autore.

In particolare, non vi era stata ancora l'occasione di visitare il Salone espositivo Citroën sugli Champs-Élysées, denominato "C42" (come il suo indirizzo), riaperto a fine 2007 dopo la sua radicale ristrutturazione.

Ripercorriamo brevemente la storia del luogo.

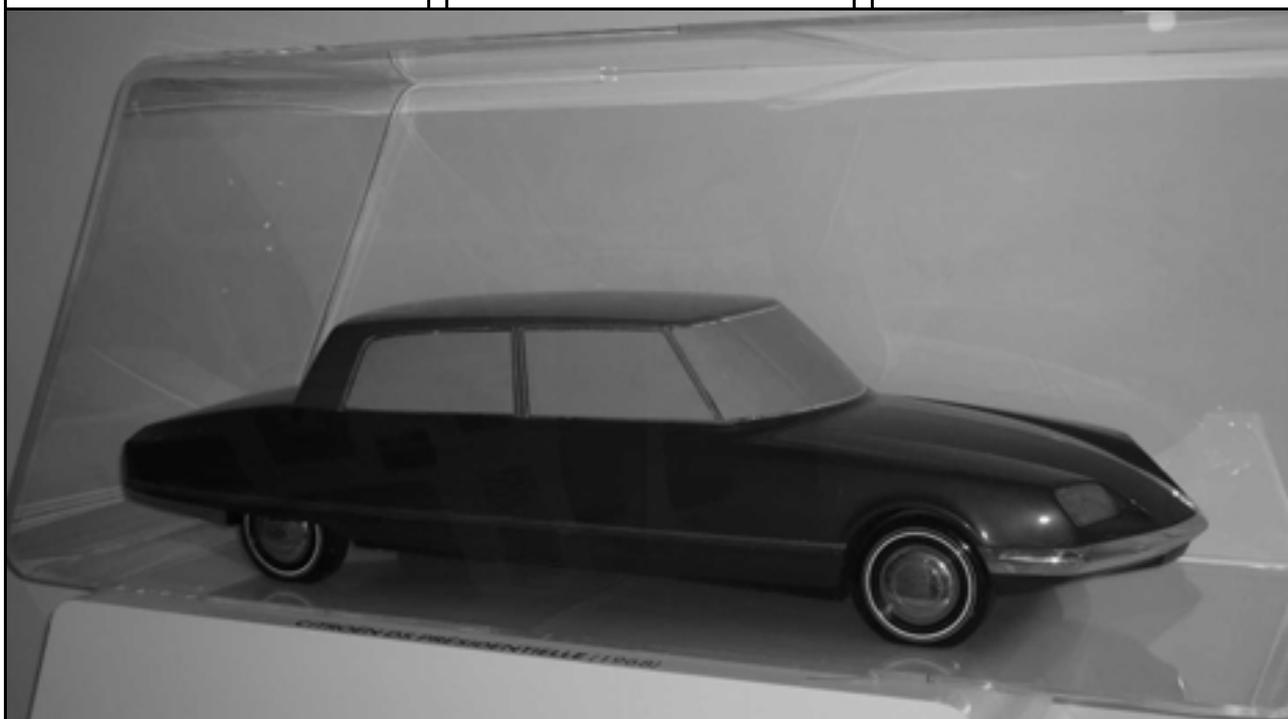
Dopo una prima esposizione temporanea nel 1926, presso l'Hotel Claridge, al n. 74, la presenza Citroën al n. 42 della "plus belle Avenue du monde" avviene già nel 1927 al posto di un precedente garage della Marca Delaunay-Belleville.

Dopo un rifacimento nel 1932, l'edificio assunse l'aspetto che



mantenne per 75 anni, con una grande facciata vetrata surmontata dall'insegna illuminata con il nome della Marca, ed accoglierà tutti i grandi avvenimenti ed i modelli della sua storia, dalla Traction Avant alla milionesima DS, fino alla CX, mantenendo un carattere più prettamente espositivo e d'immagine che di salone di vendita.

Poi, nel 1984, durante l'era Calvet, quando la gloriosa storia della Marca era considerata poco importante se non da nascondere, nello storico locale venne installato il ristorante Hyppo-Citroën, con lo scopo di avere una maggiore attrattiva a fronte del mutato comportamen-





to della clientela e delle migliaia di visitatori che ogni giorno passano sugli Champs-Élysées.

Le poche vetture esposte erano confinate in uno spazio ridotto, perdendosi così l'identità storica e di immagine del luogo, pur mantenendo un'alta frequentazione (fino a 2.800 persone al giorno).

Allo scadere dell'accordo ventennale con la catena di ristoranti Hyppopotamus che ne aveva la gestione, Citroën decise di reinvestire pienamente sulla sua vetrina degli Champs-Élysées, per dare al n. 42 un ruolo di trait-d'union tra la sua storia ed il suo avvenire.

Venne così lanciato un concorso di architettura, vinto dal progetto di Manuelle Gautrand, che prevede la demolizione ed il rifacimento totale dell'edificio, improntato alla verticalità ed alla trasparenza, con una con sfaccettature piramidali, in cui campeggiano gli Chevron stilizzati, ed all'interno 8 piattaforme circolari girevoli ove sono esposti i vari modelli (spostati con montacarichi esterni).

I lavori iniziarono nel marzo 2004 e si completarono nel settembre 2007, con l'inaugurazione del locale, per la quale fu allestita anche una sfilata di 50 modelli storici.

Ma veniamo alle impressioni da visitatore.

La grande vetrata di 650 mq. colpisce per il suo stile moderno, forse anche troppo rispetto agli edifici vicini, più classici.

Certo di notte l'illuminazione esterna è d'effetto, e si nota che i grandi Chevron sono quelli "storici" a punta, e non quelli arrotondati, del recente restyling del marchio.

L'interno vede superfici a specchio e l'abbinamento tra il bianco delle pareti ed il rosso delle



piattaforme verticali, che sono la principale originalità ed attrattiva della struttura.

I modelli esposti variano secondo le stagioni, e comprendono vetture della gamma attuale, prototipi e veicoli storici.

Per la stagione estiva 2009, erano previste: C3 Picasso e C5 Tourer, la concept-car Hypnos, sorta di imponente SUV che troncheggiava all'ingresso, e, dal

Conservatoire, una Tipo A Torpedo del 1919, una bella DS monofaro cabriolet, e la 2CV gialla utilizzata per il film "007- Solo per i tuoi occhi" del 1981.

Chiudeva la rassegna, nel seminterrato, un prototipo di C4 WRC da rally, con motorizzazione ibrida.

Il visitatore non può però avvicinarsi alle vetture, ma solo ammirarle mentre girano sulle piatta-



SPAC XZIO



forme.

In occasione dei 90 anni della Casa, nel locale erano esposte anche alcune "maquette" di stile di grandi dimensioni di alcuni modelli, moderni (come la C-Cactus) e storici (tra cui la SM e



la DS Presidenziale del 1968), nonché un esemplare di "Citroënnette" C4 elettrica del 1928.

Inoltre, vi era anche un mobile-espositore contenente una serie di 9 fari di alcuni modelli storici (Traction, 2CV, DS, CX, ecc.), che si accendevano alternativamente, con un simpatico effetto.

Completavano l'addobbo per il nonagenario anniversario, una serie di "cubi" sospesi con le immagini dei più significativi modelli della storia della Casa.

Al piano terra, non manca una fornita boutique, con un'ampia serie di modellini, libri ed oggettistica varia, a cui il visitatore occasionale o il collezionista esperto non possono certo rinunciare.

Quindi, un "luogo della memoria" che torna ad essere la nuova vetrina dell'immagine di

marca comunque interessante da vedere, magari più per la sua architettura originale che per il suo contenuto (limitato a poche vetture), ma che non è e non vuole essere né un museo né un salone di vendita, bensì nelle intenzioni del suo architetto, Manuelle Gautrand: "Il C42 è il luogo di esposizione della cultura Citroën, dove la Marca si mette in scena.

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

Non lo shopping".

Ed ad ogni successivo viaggio a Parigi, una passeggiata sugli Champs-Élysées sarà l'occasione per tornare a vedere il C42 e le sue proposte per la "stagione" in corso.

Per altre notizie sul luogo, si può consultare il sito dedicato: www.c42.fr.



LA DS DEL GENERALE

Di Maurizio Venturino

La DS voluta dal Generale De Gaulle, realizzata negli ateliers di Henri Chapron, su disegni del centro studi Citroën, misurava 6,53 metri, solamente 13 centimetri di più della tradizionale Lincoln Continental del Presidente americano; era larga 2,13 metri ed aveva un passo di 3,78 metri, con un peso complessivo a vuoto di 2,260 chili.

Da notare che il più grande garage dell'Eliseo misura 6,87 metri.

Le forme ricordano la DS, ma qui si fermano i paragoni.

Esteticamente le vettura non aveva niente dell'originale, anzi sembrava la sua caricatura.

Mal equilibrata, con il tetto rialzato ed il posteriore immenso, resta un fenomeno senza grazia.

Non verrà praticamente mai usata, rimpiazzata da due superbli SM decapottabili in servizio fino a pochi anni fa.

La carrozzeria aveva colore gris alizé mentre il tetto era gris argenté.

Terminava il tempo delle vetture nere di rappresentanza.

L'interno era dei più raffinati: presentava molte opzioni, più o meno utili: illuminazione sia diretta che indiretta, scrittoio pieghevole, vetri elettrici, interfono, condizionatore, accendisi-

gari, radio, ecc..

Il sistema elettrico era sdoppiato al fine di ovviare a tutte le eventuali avarie: doppi alternatori, batterie, cavi elettrici, ecc..

Per muovere queste 2,66 tonnellate in ordine di marcia, venne montato il motore della DS 21 da 106 ch, associato ad un cambio a 4 marce.

L'interno era in cuoio color crema.

Il cruscotto, immenso, disponeva di elementi rotondi che erano praticamente quelli montati dalla Simca 1501 dell'epoca...

Uno spesso vetro bombato e fisso (cosa questa che crucciò non poco il generale De Gaulle che amava conversare con i suoi chauffeur), separava il conducente dai passeggeri.

Un interfono permetteva a questi ultimi di dare le indicazioni





SPACXZIO

all'autista, al quale non era consentito comunicare se non su ordine specifico.

Gli occupanti avevano a loro disposizione un largo sedile con una seduta sovradimensionata di 1.60 metri di larghezza.

Vi era uno strapuntino centrale, di fronte ai passeggeri, per l'eventuale interprete o l'aiutante di campo; abitualmente stava ripiegato nella parte inferiore della paratia che separa l'abitacolo dal posto di guida.

All'esterno: dotata di doppi fari; i lampeggiatori incassati nel paraurti; due piccoli proiettori supplementari a illuminare le bandierine ufficiali le cui aste, asportabili all'occorrenza, si incastrano in due fori posti all'estremità del paraurti.

Due fari di retromarcia sono incorporati nella fanaleria posteriore.

Lo sterzo è ovviamente assistito.

Il diametro di sterzata fu calcolato perché la vettura potesse entrare nel cortile dell'Eliseo attraverso via Faubourg-Saint Honoré

e parcheggiare davanti alla scalinata con una sola manovra.

L'impianto frenante, per far fronte al notevole peso della vettura, venne modificato, mantenendo però i dischi solo anteriormente.

Velocità massima: 130 km/h effettivi, (anche se quella ufficialmente dichiarata era di 200 km/h) ma, grazie all'impianto di raffreddamento modificato, possibilità di marciare a 6 o 7 km/h a temperature esterne elevate senza conseguenze nefaste per il motore.

La vettura fu costruita nel 1968 e venne consegnata all'Eliseo il 14 novembre di quell'anno.

Durante gli avvenimenti del maggio 1968, fu nascosta nella Concessionaria di rue de la Tour, a Parigi, aneddoto questo raccontato dal signor André Morisot direttore di questa agenzia Citroën, riservata in particolare alle vetture ufficiali e diplomatiche.

La prima uscita della 1PR 75

ebbe luogo il 13 febbraio 1969, per trasportare il Generale e la signora De Gaulle al castello de Champs dove erano stati invitati da Bokassa, allora Presidente della repubblica di Centrafrica.

La vettura presidenziale fu adoperata anche per la visita di Nixon a Parigi.

In seguito il presidente Pompidou la utilizzerà fino a quando sarà venduta, quasi di nascosto, per 200.000 franchi dell'epoca ad un collezionista della regione parigina, che aveva già acquistato le due precedenti 15 CV speciali dell'Eliseo.

La sua ultima apparizione pubblica risale al 1984 al salone Retromobile.

Dopo questa breve storia del modello reale, passiamo ad analizzare i due modellini in scala, entrambi 1:43, costruiti l'uno alla fine del 1970 e l'altro negli anni 90.

Il primo è il famoso Dinky Toys, ormai introvabile anche alle mo-





stre scambio, che costava all'epoca poche migliaia di lire e la cui quotazione, se in perfetto stato di conservazione, con l'originale scatola di cartone completamente chiusa tipo cofanetto, raggiunge i 400 euro. Il modello ha il codice di catalogo n° 1435.

La scatola, veramente ben fatta, è di cartone robusto, la parte superiore ha disegnata la vettura, sui quattro lati vi sono descritte le sue caratteristiche in varie lingue.

Stranamente la descrizione in francese appare su tre lati, vi è poi quella in italiano, in tedesco ed in olandese.

Una volta tanto mancano le scritte in inglese!

Sono riportati inoltre i numeri di riferimento dei pneumatici e della plafoniera di ricambio.

Sollevato il coperchio, la vettura appare sotto una protezione di plastica trasparente che ha anche la funzione di tenerla ferma durante il trasporto.

La confezione comprendeva inoltre un foglio contenente le istruzioni per la sostituzione della lampadina della plafoniera e della batteria che la alimenta, (7 le marche compatibili), corredato di cinque esaurienti disegni esplicativi.

La riproduzione, che è completamente in metallo, è dotata di porte posteriori e cofano baule apribili.

La verniciatura è conforme all'originale, di due tonalità di grigio, più chiara per il tetto, più scura il resto della carrozzeria.

Vi sono tuttavia delle pecche non da poco, vista la particolarità dell'oggetto: per esempio i ripetitori laterali e le maniglie sono verniciati dello stesso colore della carrozzeria, i lampeggiatori anteriori, anche se correttamente inseriti nel paraurti, non sono verniciati, ed è poco riusci-



to lo sportellino del bocchettone per il rifornimento di carburante.

Entrambi i paraurti sono cromati, quello anteriore è dotato alle sue estremità dei fori dove vanno inserite le aste che sorreggono le bandierine di rappresentanza.

Quest'ultime, di carta, riproducono ovviamente il tricolore francese che si trova anche nell'ovale posto sul cofano motore.

Sono presenti le due targhe con il classico numero 1PR 75, a mio avviso però un poco troppo piccole.

I quattro fari anteriori sono provvisti di lampade gialle.

Lateralmente si notano i profili di protezione che percorrono le fiancate a partire dalle porte anteriori fino all'estremità della coda.

Sono rilevati e di due tonalità di grigio, tutto sommato ben fatti.

Le gomme sono in gomma, si possono togliere dai cerchi, ma non hanno il battistrada originale.

E' presente il molleggio su entrambi gli assali.

I coprimozzi, di tipo Pallas, rendono abbastanza bene l'idea, anche se si sarebbe potuto ot-

tenere un miglior risultato.

La fanaleria posteriore è rappresentata da un unico blocco di colore rosso, non sono quindi evidenti i lampeggiatori.

Il cristallo anteriore ha il tergicristallo, in posizione di riposo a sinistra, molto poco visibile in quanto semplicemente stampato, ma non cromato.

Il lunotto posteriore simula la presenza delle resistenze termiche.

Non è rappresentata la griglia di fuoriuscita dell'aria alla base del lunotto.

Sono invece ben visibili i due Chevron dorati sui padiglioni posteriori e sul cofano del baule.

Analizziamo ora gli interni: si nota innanzi tutto la presenza dello chauffeur in giacca e cravatta (ma senza berretto!).

Il volante è monorazza di colore bianco, il quadro porta strumenti è piccolo e poco visibile, di colore marrone in quanto vuole riprodurre il mogano; la parte superiore del cruscotto è di color panna, in "velluto"!

Dello stesso "tessuto" è la selleria sia anteriore che posteriore, mentre i pannelli delle portiere sono in plastica di un unico color panna.

Si nota la presenza dello spesso



SPACXZIO

vetro di separazione dell'abitacolo, correttamente bombato.

Il sedile posteriore ha il bracciolo centrale fisso nella posizione aperta, mentre è mobile con la possibilità di essere ripiegato verso l'alto, lo strapuntino riservato all'interprete.

Sono presenti due mensole in "mogano" richiuse nel pannello di separazione dell'abitacolo.

L'imperiale, riprodotto in maniera assai grossolana, è dotato di una grande plafoniera funzionante, che si accende tramite un interruttore posizionato nella parte posteriore del pianale.

Il fondo del modellino riporta la scala, la marca, il modello e la data di produzione (11/70), inoltre, anteriormente l'alloggiamento della batteria, posteriormente, come già ricordato, l'interruttore per l'accensione della plafoniera interna.

Nel complesso si può affermare che la riproduzione sia abbastanza ben riuscita, e ad un perfezionista basterebbero pochi ritocchi per renderla superba.

La seconda casa che produsse questo particolare modello fu, nei primi anni 90 la francese Automany che mise sul mercato un

interessante modellino in scatola di montaggio completamente in resina.

Le istruzioni allegate erano chiare, illustrando i vari passaggi per portare a termine il montaggio, ma soprattutto veniva curata la parte dedicata ai colori, consentendo all'appassionato di verniciare correttamente tutti i particolari.

La riproduzione è molto simile a quella della Dinky, sembra provenire dallo stesso stampo, la differenza essenziale sta nel peso molto più ridotto per il diverso materiale usato, e nel fatto che codesta non è dotata di aperture.

Esternamente si notano gli stessi particolari già evidenziati in precedenza, ma la cura nell'assemblaggio ne esclude i difetti.

Pertanto i lampeggiatori anteriori sono arancione, la fanaleria posteriore è bicolore rossa nella parte superiore ed arancione in quella inferiore, sono ben visibili le luci di retromarcia ed anche i ripetitori laterali sono di color arancio.

Anteriormente si notano molto bene le griglie di aerazione poste ai lati della targa (anch'essa un po' piccola co-

me nel modello Dinky), l'ovale tricolore sul cofano motore, e le bandierine di rappresentanza, anche in questo caso di carta.

Nulla cambia nella fanaleria anteriore comprendente quattro proiettori gialli.

Lateralmente sono molto ben fatti i fascioni in gomma di protezione, bicolori.

Le maniglie delle porte, di tipo a pulsante, sono cromate e spiccano sul grigio delle fiancate.

Posteriormente, alla base del lunotto, si nota la griglia, cromata, per il ricircolo dell'aria e, all'estremità del cofano del baule, anch'essa cromata, fa bella mostra la scritta Citroën che nel modello originale è posta sopra il gruppo ottico posteriore sinistro, essendovi invece in quella sede due Chevron dorati.

Il lunotto posteriore è sprovvisto di impianto di sbrinamento.

Le gomme sono un tutt'uno con i cerchi, non girano, consentendo di ammirare la riproduzione solo staticamente.

Del resto a cinquant'anni suonati nessuno mai si sognerebbe di rotolarsi per terra facendo: brum, brum (spero).

L'unico vero errore di questa modellino, clamoroso, è dato dal tergicristallo, che, pur essendo cromato e non stampato sul vetro, ha la posizione di riposo centrale, come nei vecchi monofaro!

Gli interni per quel che ci è consentito di vedere attraverso i finestrini chiusi, sono ben ricostruiti.

Manca l'autista, ma ciò permette una migliore visione del cruscotto color crema, dove si notano chiaramente i cinque orologi circolari a fondo scuro della strumentazione.

Il volante in questa versione è nero.

I sedili, sia anteriori che posteriori, sono riprodotti meglio del mo-





dello Dinky, in quanto non in "velluto", ma con disegni e pieghe che imitano la pelle.

Il bracciolo del divano posteriore è esteso, mentre sono ripiegati tanto lo strapuntino quanto le mensole poste di fronte ai passeggeri.

I pannelli delle portiere sono color crema, mentre i braccioli sono marroni, simulando il mogano.

Non è visibile alcuna plafoniera sull'imperiale.

Il fondo è completamente piatto porta la scritta della marca, del modello e del paese di produzione, ma non l'anno di fabbricazione.

E' appena accennata la marmitta il cui terminale, che si vede sbucare alla sinistra del paraurti posteriore, è cromato.

Nel complesso una riproduzione molto ben riuscita, anche se risulta determinante per il risultato finale l'abilità dell'assemblatore.

Le attuali quotazioni del modello, essendo ormai anch'esso fuori produzione, sono prossime a quello della Dinky Toys.

R.I.A.S.C. NON R.I.A.S.C.

OVVERO L'UNICO FUTURO POSSIBILE

Di Mario Siccardi Resp. Rel. Esterne CX Club Italia

Ho deciso di mettere nero su bianco qualche riflessione sui destini del nostro Registro dopo averla comunicata in forma privata a tutti i Presidenti del Club, al nostro Responsabile Relazioni Esterne e soprattutto al nostro Direttore.

Ebbene, talvolta, da canali in qualche modo legati alla maison, giungono a noi esemplari indicazioni sulla conduzione di un soggetto come potrebbe essere il nostro Registro e, di primo acchito, la mia reazione è sempre: "già, tutto corretto, tutto vero e brillantemente esposto, ma noi non siamo un'azienda bensì siamo (almeno in linea teorica) un gruppo di appassionati".

E qui mi sono sbagliato.

Non lo siamo più.

O meglio, non siamo più solo quello.

Paradossalmente e come occasionalmente ho già detto in confidenza anche a qualcuno di voi, il Citroënismo storico per sua natura è qualcosa di troppo grosso per poter essere gestito da un semplice sodalizio di radunaioli della domenica.

Sia detto senza disprezzo alcuno per questi ultimi, anzi, forse con un pizzico di invidia.

Incontri mondiali, kermesse a base di spettacoli teatrali e concerti con ovvi impieghi di capitali anche ingenti nonché responsabilità giuridiche e quant'altro, impongono ad una struttura che ha l'ambizione di gestire operazioni del genere un piglio ed una disciplina aziendale. Ovvero, come diceva il Direttore già qualche anno fa, questo non è più un gioco.

Non sono contrario ad un "R.I.A.S.C.-Azienda", in qualche modo divisione di Citroën Italia (non





nascondiamoci dietro a un dito), per il semplice fatto che sarebbe come essere contrari alla forza di gravità.

Questa è la direzione unica, se si vuole andare dove va il Citroënismo mondiale, ovvero verso un bizantinismo espressivo peraltro già ben presente e radicatissimo nell'ambiente internazionale ben prima di quel fatidico 1995, anno della nostra, sia pure informale, costituzione.

Quindi anche se non ci si volesse andare, verso ciò si va lo stesso.

Piaccia o meno.

Quindi?

Quindi sia.

Inoltre, come dissi già ennemila anni fa forse su uno dei nostri forum telematici, forse *de visu* a qualcuno di voi, la dimensione di ciò ci impone rapporti interpersonali il più possibile corretti.

In soldoni: chi non riesce ad essere amico, sia "collega".

Non siamo obbligati ad essere 2500 amici.

Dieci amici e 2490 colleghi e c'è già di che essere contenti e pure molto.

Veniamo a Citroën.

Non Citroën Italia, Citroën tutta voglio dire.

Talvolta non si comprende se essa consideri la propria storia come una risorsa o come una zavorra.

Ecco

Questo è un nodo che l'azienda deve risolvere al suo interno.

Il rapporto che ha con la proprio passato mi ricorda la faccenda di quella tal Medea che, non avendo io studi classici alle spalle (ahimè quanto me ne dolgo), conosco solo per sommi capi.

Insomma, io vedo che mentre le altre case automobilistiche (Renault ad esempio) usano i propri modelli del passato in modo ampio e pertinente, Citroën pare quasi vergognarsene.

I pochi fotogrammi con alcune DS in movimento all'inizio di un recentissimo spot, sembrano quasi un esempio di comunicazione subliminale.

Sapete, quella cosa che ogni per 50 fotogrammi di una bibita...tac!

Ce ne sbattono uno con su un paio di tette giusto per acuire l'attenzione dell'osservatore in modo incosciente.

Per non parlare dell'unica Citroën in listino con chiari riferimenti alle Citroën che furono: la C6.

I concessionari se ne vergognano e non ne vogliono parlare.

Giuro.

Ho fatto un esperimento qualche tempo fa (non ero dalle mie parti ero fuori per lavoro e tanto vi basti): ho chiesto della C6 in un salone Citroën e mi hanno guardato come si guarda un povero coglione invitandomi a lasciare perdere.

Sì, lo so, vesto male direte voi e mia moglie mi dice che sembro un clochard sistemato alla meno peggio dalla Caritas, ma qui vi frego perché dovete sapere che per l'occasione mi sono vestito che manco il giorno del mio matrimonio ero così lustro e ingessato.

Sembravo Perry Como.

Ma niente da fare!

Caro signore si prenda una C5 "Station Wagon" che spende meno ed è meglio.

Così mi risposero.

E a proposito di "giardinette":

avete notato che la dicitura storica "Break" è sparita per far posto al più comune "Station Wagon"?

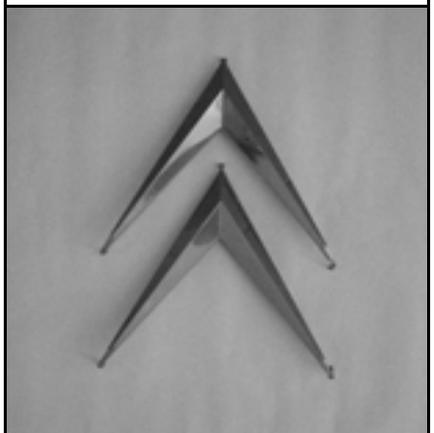
Ci si vergogna anche di quella?

Quindi Citroën risolve questo problema psicologico direi prima di tutto con se stessa, poi, dopo averci ringraziato calorosamente per la fatica, i denari ed il tempo che impieghiamo per salvaguardare e mantenere il suo patrimonio storico, si faccia avanti in modo deciso e dica pure quello che va e quello che non va.

Noi saremo felici di ciò che ascolteremo, perché se la caratura degli uomini che vi lavorano vale solo la metà di quella del Dott. Brugnotti, che ho avuto il piacere di conoscere di persona, avremo solo da imparare e seguiremo l'insegnamento.

Da parte nostra sarà lecito però pretendere di avere panino e viaggio rimborsati quando affronteremo (su gentile richiesta) spostamenti per presenziare ad occasioni quali presentazioni di nuovi modelli, "porte aperte", esposizioni pubbliche e affini, ovvero per iniziative volute da Citroën appunto.

Come si dice "do ut des" e chi ha fatto il Classico mi corregga ancora se ho sbagliato.





CARI AMICI VI SCRIVO...

Di Alberto Flisi

Cari amici buongiorno.

Mi è venuta voglia di scrivervi questa e-mail perché ho notato, leggendo i vostri ottimi e verissimi articoli sull'ultimo numero del nostro giornale, che le considerazioni finali si assomigliano.

Mi riferisco cioè al fatto che entrambi manifestate un po' di delusione e di scetticismo sul futuro del marchio Citroën, almeno per quanto riguarda originalità e innovazione.

Come darvi torto!

Anch'io sono del vostro avviso e, come sapete, avendo io dei trascorsi nel marchio Rolls-Royce, già in esso ho trovato, con la nuova Phantom, i segni ineluttabili della decadenza, non sul piano della qualità del prodotto (che resta eccellente, per carità!) ma appunto su quello della tradizione (della innovazione e originalità, alla Rolls-Royce, non si è, per la verità, mai fatto gran conto, in tutta la sua storia!).

Il nuovissimo modello che sta per uscire, la Ghost, ottima sul piano estetico e per qualità complessiva, avrà il pianale e i motori della BMW serie 7, e, come questa, verrà sostanzialmente concepita e realizzata in Germania e poi assemblata nella fabbrica-civetta di Goodwood.

Questi i fatti.

Ma anche in altri nobili marchi la cosa, come sapete, si è già riproposta.

L'ultima notizia sull'Alfa Romeo (già abbondantemente appiattita da tempo su meccaniche Fiat) è che, udite udite, la sua nuova ammiraglia sarà, molto probabilmente, mossa da un bel V6 Chrysler!

Ringraziamo sentitamente Marchionne per questo bel risultato

della sua presa in carico del decotto marchio yankee.

E potrei continuare con altri marchi, ma ci siamo già capiti.

A casa "nostra", in Citroën, le cose non possono essere molto diverse.

C'è l'aggravante che, al giorno d'oggi, essere davvero originali, SENZA CADERE NELLA BIZZARRIA, è molto, molto difficile e sicuramente molto costoso e arrischiato (risposta del mercato?).

Per dirvela tutta, la mia opinione è la seguente.

Per quanto riguarda la produzione attuale Citroën, trovo che il marchio abbia un buon successo commerciale che coinvolge tutta la gamma (ad esclusione, forse, della C6, che è BIZZARRA) a causa del fatto che è riuscito a proporre un buon mix di qualità e affidabilità complessiva delle vetture unito a un RAGIONEVOLE grado di originalità.

Vedete ben anche voi, in giro, di Citroën ce n'è davvero parecchie: anche la C5, partita un po' in sordina, sta venendo fuori bene.

Buona anche la diffusione di C3 e C4 Picasso e anche delle altre.

Adesso, però, sempre a mio parere, la si sta per fare "fuori dal vasino": l'idea di usare il logo DS (different spirit!) per dare origine ad un nuovo sottomarchio, la trovo semplicemente abominevole.

Moriremo leoni?

No, Maurizio dottore: moriremo coglioni.

Nessun revival della DS, caro Maurizio professor Baiocchi.

In realtà sono convinto che il logo DS lo si sarebbe dovuto lasciar stare lì, dov'è ora, nel firmamento della straordinaria storia del marchio.

Le stelle, a volerle tirar giù su questa povera Terra, si rischia di infangarle...

Beh, ragazzi, ma a noi, tutto sommato, che ci frega?

Essere cultori di un marchio d'epoca mica vuol dire che apprezziamo tutto quello che fa poi il marchio successivamente.

Teniamoci le nostre belle Citroën VERE e curiamo quelle, e di quelle andiamo orgogliosi.

Un certo mondo non tornerà più, questo è certo.

E' per questo che ci piacciono le nostre!

Buon weekend e un salutone a entrambi,
Alberto





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 Strozzì, 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.