

Anno Secondo **SPACXZIO** Numero tre



SPECIALE:
intervista a
Robert Opron



SPAC XZIO



SPAC XZIO

ANNO II NUMERO TRE

Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M.
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:
Baiocchi M.
Cajello G.

Foto:
Archivio CX Club Italia
Sagitta Productions
Jean-Pierre Delville Editeur

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 col numero 1867 del 5/12/2003.

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO

Editoriale 1, pag. 3
Di Maurizio Venturino, Vice-presidente del CX Club Italia

Editoriale 2, pag. 5
Di Maurizio Baiocchi, Presidente dell'SM Club Italia

Raduno "Le Citroën di Robert Opron", pag. 6
Di Maurizio Venturino

Pagelline da Monselice, pag. 9
Di Maurizio Venturino

Intervista a Robert Opron, pag. 10
A cura della Redazione

La posta, pag. 15
A cura della Redazione

Citroën familiari, commerciali e break, pag. 16
Di Maurizio Venturino

Celeste nostalgia, pag. 18
Di Giancarlo Cajello

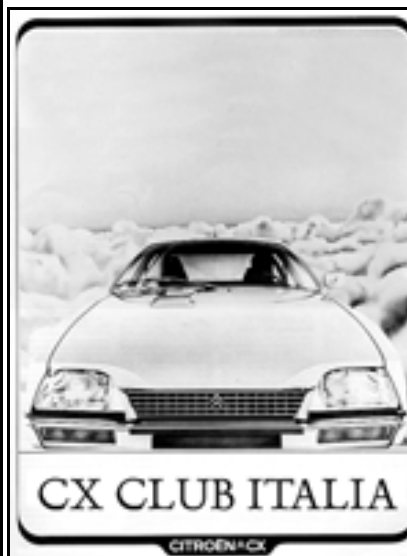
Una Citroën veramente VIP. Intervista a Riccardo Fogli, pag. 19
Di Mario Siccardo

Viaggio a Murcia, pag. 20
Di Francesco Marigo

Redazionale, pag. 22
A cura della Redazione

Vendo e compro, pag. 23
A cura della Redazione

Accessori, pag. 24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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: cxclub@tiscali.it
Indirizzo Internet:
www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Pregliamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (cxclub@tiscali.it). Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



IL REGISTRO E' MORTO, VIVA IL REGISTRO!

OVVERO: A CHI IL REGISTRO? A NOI!

Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Cari amici, al momento dell'associazione al Club vi viene richiesto di compilare, oltre al modulo d'iscrizione, anche quello del censimento al R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën).

Questo dovrebbe essere il massimo organismo riguardante il Citroënismo storico in Italia, paragonabile agli altri vari Registri di Marca esistenti: FIAT, Lancia, Alfa Romeo, per citare i più conosciuti.

In realtà, ad oggi, e non ostante tutto il nostro impegno per vederlo nascere e svilupparsi, legalmente esso non esiste, o meglio è ancora in fase di gestazione.

Dovrete avere un po' di pazienza, ma per essere chiari, siamo obbligati a spiegarvi come stanno le cose partendo dall'inizio.

Venne alla luce ufficialmente nell'ottobre del 1995, a Siena, in occasione dei festeggiamenti per i quarant'anni della DS, come Sezione dell'IDéeSse Club, (a cui va il merito di averlo concepito), e fu riconosciuto a novembre dell'anno successivo da Citroën Italia.

Una volta avuto l'appoggio della Casa, ci si aspettava una sua rapida costituzione legale, con Statuto, atto notarile, registrazione presso il Tribunale, deposizione del Marchio, ed eventuale federazione all'ASI.

Ad esso avrebbero dovuto aderire i vari Club di Modello legalmente riconosciuti in Italia (all'epoca DS, SM e 2 CV).

Si stesero un primo ed un secondo Regolamento per la sua gestione, venne nominato perfino un Responsabile, si portarono avanti varie iniziative, fra le più

importanti ricordiamo l'organizzazione dell'annuale incontro di Vairano e la edizione del calendario, sponsorizzate direttamente da Citroën Italia.

All'inizio del 1999 era stato attivato il solo censimento della Sezione "D" (DS e derivate), ed erano disponibili le schede delle Sezioni "D", "S" (SM e derivate), e quella della C2-C3, facente parte della Sezione "C" (Citroën Classiques).

Nell'aprile del 1999, dopo reiterate insistenze, fu approntata la scheda relativa alla Sezione "M" (CX e derivate).

Quindi il nulla totale fino all'aprile successivo, allorché, finalmente dotato di computer, mi misi d'impegno sfornando in rapida successione i rimanenti moduli della Sezione "C" (tre), tutti quelli riguardanti la Sezione "T" (Traction - tre), tutti quelli riguardanti la Sezione "A" (Bicilindriche - quattro), e, nell'autunno del 2002, i primi due della Sezione "X" (Citroën Modernes - Visa e BX).

Nel frattempo l'amico Bussei del Club GS&GSA aveva approntato quello della Sezione

"G" (GS e derivate).

In sintesi, sulle 17 schede attualmente disponibili, che consentono di veder attivate praticamente tutte le Sezioni, solo quattro erano state predisposte da chi sarebbe stato tenuto a realizzarle.

Passarono gli anni, null'altro veniva fatto, vedevano la luce altri due Club: il nostro ed, in seguito, quello dedicato alle GS&GSA.

Si accresceva perciò l'esigenza che il Registro fosse staccato dall'IDéeSse Club e legittimato legalmente.

Dal gennaio del 2001 ad oggi, si tennero altri incontri ai quali parteciparono rappresentanti di tutti i Club interessati al R.I.A.S.C., il CX Club approntò una Bozza di Statuto, sulla base del secondo Regolamento curato dall'IDéeSse Club per cercare di sveltirne la nascita legale, ma tutto fu vano.

Gli avvenimenti degli ultimi mesi: lettera del Dottor Brugnotti di Citroën Italia al Presidente Cerreti, ed Assemblea sociale dell'IDéeSse Club, non apportarono alcuna novità, anzi, se possibile, allontanarono ancor di più il primo vagito del R.I.A.S.C.. Ci troviamo ora di fronte ad un bivio.

La prima via, in discesa, è la più semplice: lasciare perdere, faccia pure il "concessionario"

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 verrà 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.



quello che vuole, staremo alla finestra e ne riparleremo tra due, tre ...anta anni.

Ne avremmo ben d'onde, considerando che il Consiglio di Amministrazione dell'IDéeSse Club non porta a termine quanto stabilito, dal 1996 fino ad oggi; considerando che non rispetta gli impegni assunti non solo verso i propri Soci, ma, soprattutto, verso i Club che dovrebbero far parte del Registro; considerando che continua a disattendere quanto deciso nelle riunioni tenutesi a Bologna nel gennaio 2001 ed a Vairano nel giugno 2002; considerando che non valuta minimamente il contributo apportato dagli altri Club; considerando che si ostina a non smuovere la situazione di stallo che si è venuta a creare; considerando la sua volontà di gestire da solo il Registro.

Il Registro è morto, viva il Registro!

La seconda via è difficile, tortuosa, in salita e per questo più stimolante.

Con audacia, e proprio per le stesse motivazioni sopra riportate, rivendicare a Citroën Italia la "concessione" del R.I.A.S.C..

Se tali ragioni non fossero sufficienti se ne possono elencare altre.

Il nostro Presidente è attualmente il Responsabile e l'anima del Registro, coordina i rapporti tra i Club e Citroën Italia, organizza gli annuali incontri di Vairano, ne trova le vetture, e conosce profondamente il mondo della Maison essendone stato dipendente per trent'anni.

Inoltre il Consiglio Direttivo del CX Club è quello che ha provveduto ad allestire il maggior numero di schede R.I.A.S.C., ha spinto affinché partecipasse alla Manifestazione Auto di Ogni Epoca, contribuendo a farlo conoscere nel mondo

dell'automobilismo storico italiano, ha organizzato il Convegno "Le Citroën di Robert Opron" invitando ufficialmente i Club SM e GS&GSA dando dimostrazione di come possano riuscire Raduni in comune quando non vi siano rivalità.

Per di più possiamo annoverare con piacere tra i nostri Soci molti iscritti provenienti dai Club DS, SM e 2CV.

E' palese che, da parte nostra, non vi sia preclusione verso alcun modello Citroën.

Ancora: essendo la DS in questi ultimi anni la vettura più celebrata della Casa è inevitabile che il Registro affidato all'IDéeSse Club ne risulterebbe sminuito.

Il CX Club, invece, proprio perché la CX è, allo stato attuale, più in ombra rispetto all'illustre progenitrice, è in grado, curandone la creazione, di fornire a tutti la garanzia di imparzialità.

I Club aderenti devono essere paritari nel superiore interesse della "conservazione del patrimonio della Marca".

Sia ben chiaro: non vogliamo assolutamente rivendicare la gestione del R.I.A.S.C., che dovrà essere collegiale, bensì che ci venga data l'opportunità di completare l'opera, iniziata anni fa e non ancora conclusa.

In due parole: Statuto e notaio. Anzi, siamo dell'opinione che la sua direzione debba spettare direttamente a Citroën Italia, anche perché solo la Casa è in grado di fornire tutti i supporti logistici, tecnici e finanziari necessari alla conduzione.

Il nostro intendimento sarebbe proprio quello di consegnare nelle mani del Dottor Brugnotti il Registro, una volta firmato l'atto notarile.

In questo modo esso avrebbe maggior peso sia di fronte alle assicurazioni, che di fronte

all'ASI.

Ricordiamo i principali argomenti che, secondo noi, a breve investiranno i Registri.

Assicurazioni: sempre più compagnie esigono, oltre alla tessera d'iscrizione ad un Club, che questo sia federato ASI o aderisca ad un Registro di Marca.

"Mini bollo": si parla di un protocollo d'intesa tra le Regioni che sposterebbe il limite di età dei veicoli esentabili dagli attuali 20 anni a 25 ed aprirebbe agli altri Registri Storici (oltre a quelli FIAT, Lancia, Alfa), dando loro l'incarico di individuare i veicoli esonerabili, viste le inadempienze dell'ASI nella compilazione della famigerata "lista chiusa".

Misure antinquinamento: in alcune città si possono parzialmente evitare i blocchi solamente se le vetture sono omologate ASI.

Non è da escludere che un domani, visto l'atteggiamento elitario di tale Ente, i Registri di Marca vengano ad esso equiparati consentendo ai loro possessori di superare i divieti.

Con tutti i vantaggi conseguenti. Quindi chi tutelerà gli appassionati Citroën?

Allora a chi il Registro? A noi!

Al momento di andare in tipografia (15 settembre), le ultime novità sono quelle che potrete trovare nella pagina seguente leggendo l'autorevole intervento del Presidente dell'SM Club Italia, cui siamo ben felici di aver dato spazio.

Da esso si evince come vi sia una concordanza pressoché totale sull'argomento da parte dei due Club, tendente in modo tangibile alla "conservazione del patrimonio della Marca".



RIASC: PROPOSTA DEL CLUB SM PER UN INCONTRO E INDICAZIONI DA CITROËN ITALIA

Di Maurizio Baiocchi, Presidente dell' SM Club Italia

Premesso l'interesse dell' SM Club Italia e dei propri Soci circa il RIASC, che vorremmo vedere portato a compimento, per completare le notizie in merito ad esso che trovate nell' Editoriale di questo numero della Rivista, può essere utile informare i lettori interessati del recente tentativo del Club SM di contattare gli altri Club per verificare se il Registro è ancora un argomento di interesse generale da portare avanti insieme.

Poiché dopo l'incontro di Vairano del maggio 2002 non abbiamo ricevuto comunicazioni "ufficiali" dagli altri Club interessati circa i possibili sviluppi del Registro, in data 16 maggio 2003 il Club SM ha inviato ai Presidenti dei Club IDéeSse, CX, GS e 2CV una lettera in cui li invitava a far conoscere il loro pensiero ed il loro orientamento attuale su come portare avanti la costituzione ufficiale del Registro.

Nel contempo in tale lettera lanciavamo ai Club interessati la proposta di un incontro, da tenersi in tempi possibilmente brevi (sarebbe stato opportuno prima della giornata di Vairano del 31 maggio 2003), in cui riprendere l'esame della Bozza di Statuto e programmare i successivi passi da intraprendere per giungere alla costituzione del Registro.

Le conclusioni a cui si sarebbe giunti in tale incontro sarebbero state opportunamente portate a conoscenza di Citroën Italia, in quanto il RIASC rientra certamente nell' ambito della Comunicazione ed Immagine della Marca.

A questa nostra lettera hanno risposto positivamente, confermando la loro disponibilità in merito, il Club CX ed il Club 2CV (che, anzi, ci ha invitato a Vinadio, in occasione del Raduno Mondiale 2CV), mentre fino ad oggi (31 agosto) non abbiamo ricevuto (come educazione vorrebbe n.d.r.), alcuna risposta dal Club IDéeSse, attuale "concessionario" e "gestore" del Registro, il che lascia quantomeno perplessi. Il Club GS ha risposto dicendo solo che esso aderisce ed aderirà alle proposte ed iniziative dell' IDéeSse Club.

Quale fatto nuovo, maturato dopo l'invio di tale lettera, è da considerare che, in occasione della giornata di Vairano del 31 maggio 2003, il dott. Brugnotti di Citroën Italia, parlando, con molta cortesia e disponibilità con il sottoscritto ed alcuni membri del Club CX, ha detto (e poi ribadito pubblicamente in occasione delle premiazioni) che nel prossimo futuro (uno o due anni) potrebbe riuscire ad avere dalla Casa Madre, il via libera e le risorse economiche per la costituzione ufficiale del Registro, gestito direttamente dalla Citroën Italia, pur aperto alla collaborazione (si presume paritetica) degli altri attuali Club di modello interessati, anche al fine del contatto finale e delle iniziative verso i Soci ed i proprietari di veicoli storici.

Egli conferma inoltre che, a regime, vorranno anche che il Registro aderisca all'ASI, come tutti gli altri Registri di Marca (v/

ad es. Peugeot).

Nel frattempo, Brugnotti raccomanda prudenza, auspicando che il mondo dei Club di modello rimanga il più possibile unito e non si frammenti in iniziative singole o portate avanti autonomamente (come *potrebbe essere, oggi, la costituzione del Registro da parte di un solo Club senza coinvolgere gli altri che ne siano ugualmente interessati*).

A mio parere, rimane comunque quanto mai utile un incontro tra i Club, in cui occorrerà tenere in considerazione queste importanti indicazioni di Citroën Italia, e vedere come procedere sulla linea che porti i vari Club ad agire, insieme, sotto l'egida della Casa, facendo nel contempo alla stessa proposte utili e costruttive al fine del funzionamento a regime del Registro.

Nell'auspicabile sviluppo che potrà avere il RIASC, occorrerà però non perdere di vista quelle che sono le utilità, i benefici e gli aspetti pratici che più possono interessare i Soci ed i proprietari di veicoli storici (oltre alla funzione istituzionale di censimento): Raduni e Manifestazioni, agevolazioni per bolli ed assicurazioni ridotti, re-immatricolazioni e omologazioni veicoli (in caso di adesione all' ASI), consigli per il corretto restauro e reperimento ricambi, documentazione, rapporti con i Club esteri che hanno contatti con la Casa Madre (ad es. l'Amicale Citroën, di cui fa parte la maggioranza dei Club di modello francesi), ecc. .

Ciò per evitare che il futuro Registro possa essere visto solo come un'entità burocratica o "politica".



RADUNO "LE CITROËN DI ROBERT OPRON"

Monselice, 13 aprile 2003

Di Maurizio Venturino

Il prologo

In occasione della Fiera padovana "Auto di Ogni Epoca", svoltasi lo scorso novembre, venne ospite dello stand il Presidente dell'SM Club, il quale, tra una chiacchiera e l'altra, ipotizzò di organizzare una Manifestazione dedicata ai modelli Opron: Ami, SM, GS e CX.

L'idea iniziale era quella di un Raduno comune comprendente i quattro modelli, in occasione dell'annuale incontro a Vairano sponsorizzato da Citroën Italia.

La sera stessa, ragionando sull'idea con l'amico Ottone, membro del Consiglio Direttivo del GS Club, ed il Presidente Cotti, si pensò di preparare l'incontro per la primavera del 2003, anche approfittando del fatto che né l'SM Club, né il GS Club avevano stabilito le date dei loro Raduni.

All'opposto del CX Club.

A mano a mano che il tasso alcolico saliva ci si faceva via via più incoscienti ed audaci.

Ad un certo punto la folgorazio-

ne: perché non invitare Opron a Monselice?

Ci rendemmo subito conto dell'assurdità della cosa e preferimmo andare a dormire.

A distanza di una ventina di giorni ci ritrovammo in Sede con il nostro Presidente e ragionammo nuovamente sull'idea: perché non provarci?

Non vi era nulla da perdere, al massimo il costo di una telefonata internazionale (oltretutto a carico del Vicepresidente).

Dopo varie vicissitudini riuscimmo ad avere il recapito telefonico di Opron: eravamo pronti per fare l'invito ufficiale.

La scena si svolse nella Sede del Club: il Presidente, profondo conoscitore della lingua francese, col telefono in mano, sprofondato nella poltrona in pelle umana, io trepidante lì vicino.

Dopo alcuni squilli risponde una signora: la signora Opron.

Le presentazioni di rito ed infine la fatidica domanda: suo marito sarebbe disposto ad intervenire ad un Raduno organizzato

in suo onore in Italia?

Invece di riattaccare, la signora gira la domanda al consorte, che, sorpresa (!), consulta la sua agenda e risponde affermativamente!

Era fatta!

Per l'euforia festeggiammo con mezza bottiglia di grappa, cosa che ci consentì di dormire tranquilli non ostante il "misfatto" compiuto.

L'indomani mattina, all'alba, iniziò la fase due dell'operazione: la preparazione dei comunicati stampa dell'evento.

Innanzitutto informammo Citroën Italia nella persona del Dottor Brugnotti, quindi le riviste di settore: Ruoteclassiche, Auto d'Epoca e La Manovella, ed i Club CX di Francia ed Olanda.

Ora non restava che attendere quattro mesi, che ci sarebbero serviti per studiare tutti i dettagli al fine che tutto si svolgesse per il meglio: coordinamento con gli altri Club, allestimento e spedizione degli inviti, preparazione degli omaggi ed altre amenità più o meno importanti.

Confidando che non vi fossero ripensamenti da parte di Monsieur Opron...

L'ultima settimana.

I preparativi procedevano speditamente, tutto stava andando bene, le prenotazioni erano numerose con un'ottima risposta soprattutto da parte dei Soci SM, con i quali devo complimentarmi per la puntualità nell'eseguire i bonifici.

A questo proposito voglio sottolineare che il pagamento anticipato è dovuto non tanto per sfiducia verso gli iscritti, bensì per sveltire il lavoro della segreteria nella preparazione delle ricevute.

Con l'avvicinarsi del gran giorno, aumentava pure lo stress





“meteorologico”: infatti era bello da troppo tempo perché potesse durare ancora.

Finalmente, il mercoledì precedente iniziò a piovere: non ci crederete, ma ne fui felice: a quel punto ero certo che la domenica sarebbe stato soleggiato.

Questa convinzione si accrebbe vedendo la pioggia del giovedì, del venerdì e soprattutto del sabato: lo stesso Opron guardò dubbioso il cielo, quando gli espressi la mia opinione sotto il diluvio del sabato mattina.

L'ospite, accompagnato dalla moglie e dal giovane nipote era giunto in aereo a Venezia il giovedì.

Grazie alla cortese disponibilità del Socio Pavan, il Presidente Cotti poté andarlo a prendere con una CX Prestige automatica il venerdì pomeriggio.

Era iniziato il “tour de force” a base di pranzi, spuntini, cene, interviste, firme di litografie ed ultimi ritocchi.

Monsieur Opron manifestò il suo gradimento nell'essere trattato, come disse: “alla buona” ed espresse la richiesta di essere portato a pranzo in locali dove potesse gustare piatti caratteristici del luogo, dopo una dieta ferrea durata due mesi... Ovviamente ci adoperammo per esaudire la sua richiesta sia il venerdì sera, che il sabato pomeriggio, quando lo portammo a fare uno spuntino a base di formaggi, affettati e sottaceti in una nota enoteca della zona.

L'apprezzamento fu così grande che fece provvista di vini tipici, non ostante la Francia in fatto di vini di qualità non scherzi.

Il sabato mattina venne occupato da un intenso lavoro.

Innanzitutto l'intervista, concessa al nostro Presidente, che ci impegnò per oltre un'ora e che potrete leggere nelle pagine successive.

Ci piace sottolineare l'estrema

disponibilità con la quale Opron si sottopose al fuoco di fila di domande, alcune imbarazzanti, parte delle quali ci giunsero e-mail dal Dottor Vanetti, socio dell'SM Club e giornalista del Corriere della Sera.

Quindi la firma delle litografie preparate per l'occasione da un artista della zona che furono donate, come ricordo della giornata, a tutti i capo equipaggio.

Dopo lo spuntino del pomeriggio, terminato verso le 17 (!) ci ritrovammo in albergo per ricongiungerci con coloro che, provenendo da molto lontano, avevano scelto di anticipare l'arrivo al sabato.

Tra questi gli altri ospiti stranieri.

Peter Pijlman, olandese attualmente residente nel sud della Francia, autore di due libri riguardanti la SM, con la sua ultima fatica: “Robert Opron. L'automobile et l'art”, edito nel 2002.

Patrik André, corrispondente della rivista francese Citro Passion,



ultima nata tra le pubblicazioni riguardanti l'universo Citroën.

Alle 21 nuovamente a tavola: un allegro convivio a base di cucina locale che impegnò 19 mandibole.

Al rientro in Sede, gli ultimi controlli per accertarsi che tutto fosse a posto per l'indomani, poi a nanna.

Ci attendeva un gran giorno.

Il gran giorno.

Finalmente ci siamo.

La sveglia suona alle 6, vi sono ancora alcune cosette da sistemare per poter rendere al massimo.

Verso le 8 finalmente arriva Paolo con il mio oggetto del desiderio: il carro, pronto dopo un lungo, impegnativo e costoso (molto costoso) restauro, durato quindici mesi.

Splendido, nella sua livrea originale gris Largentière (AC 082), gomme XVS (quante ricerche!), piano bara lucidato, lumini funzionanti, insomma pronto all'uso. L'unico problema è riuscire a sistemarmi al posto di guida, costretto dal fatto che i sedili non possono arretrare per via della separazione tra abitacolo e piano di... carico.

Dopo pochi minuti la carovana formata da CX, Ami Super del Presidente, BX, Dyane e Visa di servizio parte dalla Sede alla volta di Monselice.

Allestita la segreteria comincia la faticosa giornata: prevediamo l'arrivo di una sessantina di vetture, alla fine saranno ben quindici in più. Tra le 75 giunte la parte del leone spetta alle CX: 28.

Da rimarcare la comparsa di una seconda anno modello 1975, senza servosterzo, oltre a quella ormai ben nota del nostro Socio

patavino.

A seguire 4 GTI, due delle quali molto rare: una prima serie del 1977 con sedili originali bicolori (e gommata XVS, complimenti!) ed una Turbo su serie 1 prodotta per soli sei mesi.

Quindi 3 Prestige, due serie 1 con tetto alto ed una serie 2; una ormai rarissima Leader perfettamente conservata, la Athena del francese André e 4 break di cui uno a benzina.

Inoltre moltissime 20 TRE.

Poi le SM, ben 17, che per ammissione del Presidente Baiocchi non si vedono tutte assieme neppure alle loro Manifestazioni.

Nota di colore: l'estroso Tesoriere del Club di tali vetture non ha resistito alla tentazione di testare la proverbiale comodità della CX, usando come set fotografico il "piano bara" della "carro funebre".

La rappresentanza della GS poteva contare su 4 veicoli: 3 GS e la GSA X3 di Pijlman.

Due le Ami: la Super 1015 del Presidente Cotti, per una volta senza la sua inseparabile ambulanza, ed una 8 Break.

Infine, ma non meno importanti, tutte le altre.

Tra queste ben 16 DS, molte delle quali di proprietà di membri dell'IDéeSse Club (da menzionare una ID del 1961 e due break), due BX nell'allestimento Leader, una Dyane fresca di restauro, fiammante come uscita di fabbri-

ca, una Acadiane, del proprietario di un ristorante affacciato sulla piazza, che, pur non partecipando al raduno per motivi di lavoro, colto da nostalgia, ha voluto esporre la propria vettura, una 2 CV, la Visa nera sempre presente ai raduni in Veneto, e le recenti ZX, XM e Xsara.

A metà mattinata, iniziava la visita al Mastio Federiciano.

Gli interessati ad altre forme d'arte, oltre a quella automobilistica, vennero accompagnati sul cocuzzolo del colle della Rocca, a 152 metri di altitudine, dal monumentale Aurelio, quest'anno un gradevole mix tra Obelix (quando non ha bevuto la pozione magica) e puffo Quattrocchi, per via della sua... inseparabile divisa blu del Club.

Il torrione, recentemente restaurato, raccoglie reperti archeologici di notevole interesse storico, e consente la vista di un magnifico panorama, compresa la veduta della sottostante piazza Mazzini brulicante di Citroën.

Finalmente, verso le 13 il "corteo funebre", con in testa la CX di rappresentanza, si avviò verso il ristorante.

Qui giunti il gran cerimoniere Cotti fece gli onori di casa e presentò l'illustre ospite, accolto da un'ovazione generale.

I partecipanti dovevano attendere ancora qualche minuto prima di iniziare a lavorare di coltello e forchetta.

Infatti era il momento della consegna ad Opron, da parte dei





Presidenti dei Club SM e GS&GSA, dei ricordi della Manifestazione.

Si poteva ora dare inizio alle danze manducatorie, che si protrassero per oltre due ore, ed il cui piatto forte, per la gioia dei vegetariani, fu una porchetta tagliata direttamente in sala.

Verso le 17 la giornata volgeva al termine, ma ci fu ancora il tempo di sorvegliare alcuni bicchieri della staffa nella Sede del Club in compagnia di Opron e degli altri ospiti.

Conclusione.

Un doveroso ringraziamento va innanzi tutto alla affabilità di Monsieur Opron e della sua gentile signora, che hanno accettato cortesemente il nostro invito rimanendo piacevolmente stupiti dal calore con cui sono stati accolti dai numerosissimi appassionati citroenisti italiani; quindi a tutti i partecipanti, che hanno onorato lo sforzo degli organizzatori, poi al nostro Socio di Catania, premiato con una targa del Club per il coraggio dimostrato nel percorrere tutta la penisola con la sua Break del 1982, infine alla coppia di simpaticissimi giapponesi provenienti dalla Toscana, corrispondenti di un bimestrale automobilistico nipponico.

Anche in Giappone verranno informati del nostro incontro! Ora torniamo con i piedi per terra.

Appuntamento all'anno prossimo, trentennale della CX, con un Raduno "normale".

La vera festa, se tutto procederà secondo i piani, si terrà a Vairano, sulla pista di Quattroruote, a fine maggio, primi di giugno, alla presenza del Dottor Brugnotti di Citroën Italia, con la successiva pubblicazione del servizio su Ruoteclassiche.

PAGELLINE DA MONSELICE

Di Maurizio Venturino

VOTO 10

Ai Consigli Direttivi dei tre club che hanno collaborato in perfetta sintonia perché la Manifestazione riuscisse nel migliore dei modi, dimostrando come sia possibile convivere quando non sussistano rivalità.

VOTO 9

Ai Soci dell'SM Club Italia, che sono stati (tutti tranne uno), puntualissimi ad inviare la loro quota di partecipazione, facilitando moltissimo il lavoro della Segreteria nella preparazione delle ricevute.

VOTO 8

Al giornalista giapponese Akio Lorenzo Oya, che ha scattato una innumerevole serie di fotografie, che hanno fatto da cornice al suo articolo apparso sul numero di agosto della rivista Old Timer, contribuendo a farci conoscere anche in estremo oriente!

VOTO 7

Al gruppo di ragazzi partiti dalla Sicilia, che, caparbiamente non ostante gli inconvenienti meccanici avuti durante il lungo tragitto, hanno fatto di tutto per essere puntuali in piazza alla domenica mattina.

VOTO 6

Al "Primario" che, per la prima volta, è riuscito a vincere la sua allergia alla divisa sociale ed ha affrontato la faticosa salita del Torrione per accompagnare gli ospiti, diminuendo il suo peso di alcuni grammi.

VOTO 5

Al personale addetto alla Se-

greteria, che non ostante avesse più della metà delle ricevute già pronte, è riuscito a rallentare l'affluenza dei partecipanti.

VOTO 4

A chi, avendo avuto il nobile incarico di portare l'illustre Ospite dall'albergo alla sede del Raduno, ha lasciato a casa la piantina di Monselice allegata all'invito, vagando come uno zombi per la "ridente cittadina".

VOTO 3

Agli organizzatori che non sono stati capaci di far rispettare gli orari previsti, costringendo tutti a incominciare il meritato pranzo con oltre un'ora di ritardo.

VOTO 2

Ancora agli organizzatori che, forse per pigrizia mentale, si ostinano a scegliere Monselice (peraltro bellissima città) come sede della Manifestazione, ed hanno già deciso di ripetere l'esperienza anche il prossimo anno.

VOTO 1

A chi si era preso l'incarico di stilare queste pagelline e, dopo aver mostrato alla Redazione il lavoro svolto per metà, non ha completato l'impegno, costringendo il sottoscritto a supplire alla sua defezione.

VOTO 0

A chi con il proprio incivile comportamento al ristorante ha rischiato di rovinare la festa a tutti, facendoci fare brutta figura sia nei confronti degli ospiti che del ristoratore.



INTERVISTA A ROBERT OPRON

A cura della Redazione

Dobbiamo, ancora una volta, pubblicamente ringraziare Monsieur Opron per la sua squisita disponibilità nel concedere al nostro Presidente Cotti l'intervista che pubblichiamo integralmente.

Il "misfatto" è avvenuto il 12 aprile 2002 nella sede del Club.

La traduzione ha richiesto l'impegno mentale dell'unico neurone utile di Aurelio Marigo.

Caro Signor Opron, siamo felici di averla qui con noi. Il CX Club è una realtà giovane; è sorto circa due anni fa ed attualmente conta oltre 30 soci; in Italia si stima che ci siano circa 200 possessori di CX.

Ora vorremmo prendere l'occasione per porle alcune domande.

Cominciamo dall'inizio:

D. Quanti anni aveva quando è entrato a far parte della Citroën?

R. Non mi chieda i numeri perché non me li ricordo mai.

D. Ci parli di Flaminio Bertoni; qual è stato il suo rapporto con lui? Cosa le ha trasmesso? E quando è venuto a mancare, quanto è stato importante per lei continuare l'opera di Bertoni in casa Citroën?

R. È difficile rispondere a questa domanda.

Una cosa è sicura: ero molto giovane ed allora non mi rendevo completamente conto dell'importanza della situazione.

Bertoni è stato per me un maestro ed io nutrivo molto rispetto nei suoi confronti; ammiravo

molto la sua forza e la sua enorme cultura; dalla prima volta ho trovato in lui un tecnico, un artista, un filosofo, una persona capace di servirsi della complessità del sapere umano per costruire cose semplici e belle; questo era un elemento nuovo.

Non sono mai stato completamente d'accordo con Bertoni e per questo siamo diventati, per così dire, complementari e lui, dal canto suo, ha rispettato molto il mio lavoro.

Bertoni, come tutti i grandi artisti, era una persona molto difficile nelle relazioni con gli altri; aveva una personalità molto forte, che cancellava tutto ciò che gli stava intorno. Il suo carattere era molto difficile, spesso collerico.



Ma fondamentalmente era una persona dotata di grande umanità e bontà; bontà intesa come generosità.

Nella parte conclusiva della sua vita è divenuto molto barocco: la sua vettura preferita era l'Ami 6; l'Ami 6 è stata sicuramente un'auto straordinaria e molto importante per lui ma non si colloca sulla stessa linea della DS.

Bertoni diventa "barocco" mentre io sono "classico".

Non bisogna contrapporre "classico" a "barocco" e non si tratta di un giudizio di valore; ci sono, infatti, delle opere d'arte classiche e delle opere d'arte barocche.

Con Bertoni ci si divertiva nel cercare una definizione adatta a queste due parole; un giorno mi ha detto: "caro Opron, il classico può dirsi perfetto quando non è più possibile togliervi nulla; viceversa, il barocco può dirsi perfetto quando non è più possibile aggiungervi nulla."

In base a questo senso della complementarietà ho potuto comprendere bene Bertoni ed assimilare il suo metodo di lavoro che era molto spontaneo e diretto.

Gli bastava anche solo un pezzetto di carbone trovato per terra per fare uno schizzo su un pezzo di carta o su una parete quando aveva l'ispirazione.

Ma i suoi disegni erano sempre improntati alla ricerca del movimento.

Il soggetto "automobile" all'inizio della sua ricerca era solo la DS; rappresentava la ricerca del movimento e dell'espressione automobilistica.

Non è certo facile spiegare questo concetto ma è fondamentale per dimostrare chiaramente la differenza tra Bertoni, che secondo me è stato il più grande creatore di automobili, e gli altri.

Chi può essere assimilato a Ber-



toni?

È difficile.

Ci sono stati in tutto il mondo grandi creatori d'automobili: per esempio negli Stati Uniti c'è stato Earle che ha lavorato per la General Motors ed era una persona eccezionale; poi c'è stato Mitchell ed i grandi ingegneri americani come Stevens; poi abbiamo avuto i grandi italiani come Bertone padre, Pininfarina, Fulera ed altri che non sto ad elencare.

Ma tutti costoro si sono applicati solo alle automobili; disegnavano bene, con precisione, ma non avevano questo approccio artistico.

D. L'epoca di Bertoni è stata ben descritta nei libri di storia; successivamente sembra che in Citroën sia calato il silenzio; cosa succedeva allora in Citroën? Perché non è mai stato ben chiaro al grande pubblico che era lei il successore di Bertoni?

R. Perché non faceva parte della filosofia Citroën; nemmeno all'epoca di Bertoni non si parla-

va di Bertoni.

Quando la DS è stata esposta alla Biennale di Milano, in posizione verticale, Bertoni in persona ha scritto agli organizzatori per comunicare loro che si trattava di una sua opera perché non ne erano al corrente.

Alla Citroën si lavorava in gruppo; infatti Bertoni ha realizzato la DS in collaborazione con Lefèvre; infatti Lefèvre disse a Bertoni che avrebbe voluto un'auto che avesse il muso spiovente.

Non c'era solo Lefèvre ma anche grandi progettisti come Muratet, Estaque, Magès, il grande inventore del sistema idraulico Citroën, e tutti lavoravano in gruppo; non c'erano compartimenti.

Ma Bertoni apportava al gruppo di lavoro la dimensione spirituale, che era fondamentale; senza Bertoni, le Citroën non sarebbero state delle Citroën.

Bisogna riconoscergli questo, ma all'epoca non se ne parlava.

Alla Michelin c'era la stessa situazione: tutti lavoravano

nell'ombra, mai alla luce del sole.

Era necessaria molta umiltà e Bertoni era senza dubbio una persona molto semplice, non era certo una "prima donna".

D. Durante il suo periodo alla Citroën è riuscito a mettere in pratica tutto ciò che aveva nella sua immaginazione o le rimane qualcosa di incompiuto o non ben riuscito?

R. Per esempio non mi piaceva il cruscotto della DS, che era stato progettato dal gruppo di Robert Michel; secondo me fu un capolavoro il primo cruscotto della DS, quello di forma allungata. Inoltre non ero d'accordo sulla Dyane.

D. Ci racconta la storia della Dyane?

R. La Dyane è stata un'idea di Bercot, che con essa voleva sostituire la 2CV o creare un modello intermedio tra la 2CV e l'Ami 6, il tutto senza nuovi investimenti.



SPACXZIO

Doveva servirsi, quindi, delle catene di montaggio di Levallois, che avevano una larghezza contenuta, basata sulle dimensioni della 2CV; non si poteva, quindi, costruire a Levallois una vettura più larga della 2CV.

Si voleva, inoltre, abbandonare la fabbricazione dei pannelli di rivestimento interno delle porte della 2CV, che non erano imbottiti ma erano deboli e diventavano spesso ondulati per le tensioni cui erano sottoposti.

Si è deciso, quindi, di usare l'imbottitura.

Ma se non si poteva fare un'auto più larga, con fiancata convessa verso l'esterno visto che la catena di montaggio aveva delle dimensioni strette e predefinite, si è pensato di sviluppare una fiancata concava verso l'esterno.

È stata una buona idea dal punto di vista tecnico.

Ma trovo che non sia stata un'auto che abbia dato l'impressione di godere di buona salute!

D. Ci racconta di altre cose che all'epoca non le sono piaciute, per esempio su GS, SM e CX?

R. Su GS, SM e CX non ho nulla da rimpiangere; inoltre, abbiamo realizzato tali modelli molto rapidamente, tanto che non abbiamo avuto il tempo per porci delle domande.

In quel periodo c'era in ballo anche il famoso progetto "F", che è stato abbandonato; tale progetto è costato molto a Citroën, che aveva già pagato dall'inizio un responsabile americano; è stato abbandonato anche perché il procedimento di costruzione dei pannelli delle porte era un brevetto Renault; anche Bertoni aveva chiesto il brevetto, ma tre settimane dopo

Renault.

La storia insegna che le grandi idee giungono nello stesso momento per tutti; infatti Renault aveva avuto l'idea di fissare il padiglione al tetto; la stessa idea era venuta anche a Bertoni ma, sfortunatamente, dopo. Dreyfus, il Presidente della Renault, non ha voluto cedere il brevetto a Citroën, se non in cambio di una congrua quantità di denaro; su questo la Citroën non era d'accordo per cui

Su GS, SM e CX non ho nulla da rimpiangere; inoltre, abbiamo realizzato tali modelli molto rapidamente, tanto che non abbiamo avuto il tempo per porci delle domande.

pensò di abbandonare il progetto.

La "F" doveva essere una berlina a due volumi, molto semplice, e, secondo me, non ben riuscita; ero contento di abbandonare il progetto.

Ci si è concentrati, quindi, sulla GS, sulla quale ho lavorato da solo.

D. In Italia, nello stesso periodo, veniva lanciata l'Alfasud, che aveva una linea del tutto simile; la Gs è stata presentata qualche mese prima...

R. All'epoca ero giovane e non godevo ancora della piena fiducia di tutti; ho saputo successivamente che Citroën aveva chiesto un disegno a Giugiaro, il quale aveva proposto il progetto dell'Alfasud. Giugiaro è stato pagato per il suo lavoro, io ho disegnato la GS ed, infine, i vertici della Citroën

hanno scelto il mio progetto; Giugiaro ha poi venduto il suo all'Alfa Romeo.

D. Per quanto riguarda la SM, auto magnifica, essa non ha goduto di molta fortuna all'epoca; forse per la crisi petrolifera di quegli anni?

O era troppo avanzata per l'epoca?

R. Non c'era una rete commerciale adatta a questo genere di automobili.

La rete Porsche non ha sofferto per la crisi petrolifera anche se vendeva una coupé veloce; lo stesso vale per la Ferrari.

D. Ma si trattava di un fenomeno limitato.

Mi sembra che Citroën e Maserati volessero costruire un'ammiraglia, anche se di fatto si trattava di una coupé;

le vendite sono state buone in Italia ed in Francia.

Era una vettura meravigliosa ma il suo periodo di costruzione è stato breve. Perché questo?

R. Secondo me Citroën non aveva una rete commerciale in grado di vendere auto d'alta gamma.

D. Noi riteniamo che la CX sia stata l'ultima auto ad incarnare lo spirito Citroën.

È d'accordo?

R. Non è mio compito quello di giudicare; tutti coloro che amano la Citroën potranno dare la loro opinione sulla questione. Non ho niente da aggiungere.

D. Ha lasciato Citroën proprio alla fine della CX?

R. Per la precisione, è stato all'inizio della CX: è stata pre-



sentata nel 1974 mentre io me ne sono andato nel 1973...

D. Per approdare alla Renault, dove ha disegnato la Fuego e la "25", entrambe molto belle.

R. Non ho voluto lavorare per Peugeot.

Non ero d'accordo con la direzione di Peugeot.

Ho sempre detto: non lascio Citroën, lascio Peugeot.

Taylor, che è stato il primo Presidente di Citroën dopo l'acquisto da parte di Peugeot, è venuto a Vélizy per conoscere i responsabili dei vari studi; noi lo abbiamo invitato al ristorante.

Era un tipo molto simpatico; aveva una Peugeot 504 che ha parcheggiato dove c'era un cordolo in cemento; era andato indietro, in retromarcia, fin sopra il cordolo.

Era arrivato da solo; all'uscita ha chiesto a quattro persone di salire sulla sua auto (Magès, Estaque, un altro che non ricordo, ed io); saliti sulla vettura, il nostro peso l'ha fatta abbassare e, quando è partito, ha raschiato sul cordolo.

Ho detto a Taylor: "se avesse avuto una Citroën, non avrebbe avuto problemi!".

Questo è stato il mio primo contatto con lui.

Taylor era una persona dotata di uno spiccato senso dell'umorismo; mi ha detto:

"penso che sarà difficile lavorare insieme"; a mia volta gli ho risposto: "non sarà affatto difficile; basta che lei faccia come noi le diremo".

Ben presto Taylor è diventato molto "citroënista", anche troppo; per questo Peugeot lo ha ben presto allontanato.

Ed è stato un danno, perché, fosse stato per Taylor, la Citroën avrebbe potuto mantenere la sua filosofia.

L'attuale Presidente gli somiglia; ma purtroppo fra i due c'è stato Calvet, un finanziere.

I grandi capi delle industrie non devono essere finanziari; i finanziari hanno un altro ruolo.

D. Da cosa bisogna partire e cosa bisogna poi seguire per disegnare un'auto?

R. Innanzi tutto bisogna avere delle convinzioni.

Ho già parlato del movimento per Bertoni, convinzione che ho seguito e sviluppato anch'io. Bertoni si ispirava molto anche agli animali; spesso si metteva a disegnare le auto con davanti a sé libri che raffiguravano insetti e pesci: ricercava l'ispirazione nella natura.

Se non c'è una riflessione filosofica di base non si costruisce qualcosa d'importante.

Gli stilisti disegnano ma non sanno perché; se si chiede loro per quale motivo stanno facen-

do un certo disegno, sono convinto che spesso non sono in grado di rispondere.

D. Fra gli stilisti moderni, ce n'è uno in cui si riconosce?

R. Da Silva, che è uno dei migliori dell'ultima generazione; ha lavorato all'Alfa Romeo ed ora è alla Seat, in Spagna; io credo che ben presto dirigerà tutto l'insieme stilistico della Volkswagen; è un tipo straordinario.

D. Le ultime Citroën (C3, Pluriel, Picasso) sono, secondo lei, in linea con la tradizione Citroën o se ne discostano?

R. Qualcosa ritorna, anche se non tutto è ancora affermato; ma sono state lanciate tematiche interessanti.

Al primo approccio con la Picasso non si capisce bene quale sia la parte anteriore e quale quella posteriore.

D. Qualcosa di simile si può dire per la Renault!

R. Infatti!

Si sacrificano un po' troppo alla moda.

D. Pensavo che fosse un risultato delle ricerche svolte nella galleria del vento.

R. Non credo perché non ha





SPAC XZIO

l'aria di una ballerina!

D. Per disegnare un'auto, secondo lei, bisogna cercare di realizzare un'opera d'arte o, più semplicemente, qualcosa di pratico, adatto all'uso quotidiano?

Sicuramente bisogna pensare alla praticità.

Bercot, a questo proposito, ripeteva una frase che rendeva bene questo concetto: "quando disegnate qualcosa, chiedetevi sempre quale vantaggio potrà trarne il cliente".

D. Una caratteristica dei tre costruttori francesi è quella di costruire auto utili tutti i giorni, da usare per il lavoro, la famiglia, il tempo libero. Gli italiani, invece, aspirano al bello in sé.....

R. Non sempre ciò è vero.

La Multipla non è bella, anche se la bellezza è molto soggettiva; non si riferisce solo all'arte greca!

È un'idea intelligente e pratica, bisogna riconoscerlo.

Sembra un po' antipatica per quella zona e quei fari posti sotto il parabrezza; ma sono elementi molto importanti per la forma del parabrezza, che è stato posto più in alto.

Bisognerebbe spiegare in anticipo al pubblico perché la vettura è fatta in un certo modo.

L'auto diventa un'opera d'arte successivamente ma la volontà non è quella di costruire un'opera d'arte; solo in seguito potrà essere considerata un'opera d'arte.

D. Torniamo a parlare della CX. La forma concava del lunotto posteriore è stata compresa dal pubblico oppure no?

R. Forse qualcuno l'ha compresa

ma francamente, secondo me, il grande pubblico non l'ha capita.

Non era un'idea di uno stilista per realizzare qualcosa di simpatico o per fare il contrario di ciò che viene fatto dagli altri.

È la combinazione di tre parametri: uno relativo alla retrovisione, uno all'apertura del cofano del bagagliaio (e Bercot non voleva un'auto a cinque porte), ed uno estetico; infatti, io non volevo modificare il pro-

Non ho voluto lavorare per Peugeot.

Non ero d'accordo con la direzione di Peugeot.

Ho sempre detto: non lascio Citroën, lascio Peugeot.

filo della vettura.

Basta uno schizzo su di un pezzo di carta per capire la combinazione di questi tre parametri.

D. Con l'ultimo restyling, seppur molto gradito dalla clientela, la CX ha perso la purezza della sua linea?

R. Non si è capito in quale direzione si sia mossa l'evoluzione della vettura.

Infatti l'evoluzione di una vettura è l'integrazione dei parametri della forma.

Se avessero voluto fare un completamento, perfettamente fluido, in linea con lo spirito della vettura ed in tinta, avrebbero fatto qualcosa d'interessante.

Ma aggiungere una specie di trave spigolosa è un errore di coerenza.

Ed io dico che un errore di gusto è un errore di coerenza.

D. La copertura della ruota posteriore (amovibile in caso di rimozione del cerchione) all'epoca era stata pensata in funzione dell'estetica o dell'aerodinamica?

R. Né dell'una, né dell'altra.

Faceva parte della filosofia Citroën.

Un giorno Cadiou, che dirigeva il reparto studi, e per me era come un padre, mi ha detto che il simbolo della Traction Avant era la ruota anteriore; tutto il resto doveva essere nascosto.

Ed io sono rimasto fedele a questa filosofia di base della Citroën.

D. È corretto affermare che si ritrova qualcosa della CX sulla XM?

E cosa, eventualmente?

Assolutamente nulla.

Ero in compagnia di un amico italiano al salone di Torino quando la XM è stata presentata; l'abbiamo scrutata a lungo ed il mio amico mi ha detto: "Opron, con tutte le linee che ci sono si sarebbero potute disegnare due vetture."

D. Al giorno d'oggi, qual è il ruolo del computer nella progettazione delle vetture?

R. Il computer ha portato ad una semplificazione per taluni stilisti.

Sembra, infatti, che la Peugeot abbia preso le forme di una Honda, le abbia inserite nel computer, ne abbia modificato le dimensioni in base alle necessità e, con qualche aggiustamento, il nuovo modello è servito!

Certo che si perde molto in qualità!

Ma non è sempre così.



Con Bertoni si faceva un'auto in scala, la si posizionava su di un piano di marmo, ben fissata; poi due o tre disegnatori per un periodo di due o tre mesi andavano a rilevare tutti i punti della vettura calcolandone le coordinate secondo una formula matematica.

Oggi si mette una forma sulla macchina e si aspetta un'ora per ottenere 50.000 punti; un tempo, con tre disegnatori impegnati per tre mesi, si ottenevano 10.000 punti, per di più non tutti giusti perché si deve considerare l'errore umano. Il computer consente di fare molte cose interessanti e molte ricerche.

Bertoni avrebbe di sicuro apprezzato questa facilità; avrebbe aggiunto o tolto molte linee con grande rapidità.

Tutto dipende da come ci si serve di questi mezzi; si tratta di opportunità moderne, che dobbiamo rispettare.

A nome di tutti gli amici che amano le sue creature la ringraziamo per la gentilezza e la pazienza con cui ha risposto alle nostre domande.

ROBERT OPRON
L'AUTOMOBILE ET L'ART



PETER - PULSAR

LA POSTA

A cura della Redazione

E' fuori di dubbio che i mezzi moderni di comunicazione, quali la posta elettronica ed internet, abbiano contribuito, sebbene in modo a volte impersonale, ad avvicinare gli individui anche distanti migliaia di chilometri.

A riprova di ciò divulghiamo volentieri una lettera ricevuta addirittura dall'Argentina, ed il commento alla notizia che sarebbe stata pubblicata.

CARI AMICI:

voglio raccontarvi la mia storia con la Citroën.

Mio padre arrivò in Argentina, a Mendoza, quando aveva solo 4 anni: fu un emigrato italiano della prima Guerra Mondiale.

E' per questo che mi piacerebbe potervi raccontare la mia piccola storia di come nasce la mia grande passione per un'auto che mi ha fatto vivere grandi momenti con mio padre siciliano e mia madre di Milano.

Tutto ebbe inizio quando mio padre a 18 anni cominciò a lavorare in un garage di Chaperia, luogo dove nel 1959, arrivarono le prime Citroën di Mendoza, mio padre aveva un pezzo di tre quarti della concessionaria; all'arrivo della prima partita di Citroën una di queste cadde dal camion, e per un caso la portarono a riparare da mio padre; e da qui cominciò l'amore di mio padre per la Citroën.

La storia continua: quando io andavo alla scuola elementare, avendo 12 anni, smisi di studiare per questioni

economiche e cominciai a lavorare nell'officina e da qui in avanti iniziò questa passione che mi lega ad una meravigliosa auto, la Citroën.

Oggi a 46 anni, sono fiero di avere ancora quello stesso amore che cominciò quando ero appena un bambino.

E' per questa stretta relazione che mi lego a queste auto, che mi porta ad essere al giorno d'oggi l'unico a Mendoza specializzato in riparazioni di Citroën 2CV, 3CV, AMI 8, Mehari, etc.

Vi dico, credevo che questi veicoli venissero utilizzati, nella maggior parte dei casi, da gente di limitato potere economico; però, anche se il mio lavoro non è molto remunerativo (e ciò mi comporta dei problemi economici), sopporto con fierezza le spese per tutti i contrattempi che sono legati a questo mio primo amore.

E' per questo che spero di potermi legare con gente che condivida la mia stessa passione. Aspetto sperando in una risposta rapida.

CARI AMICI:

oggi vi scrivo per dirvi che sono molto felice per come mi avete trattato: non solo avete letto la mia piccola storia, ma avete perfino deciso di pubblicarla in un giornale.

Questo fatto è stato la causa di grande allegria per la mia famiglia che ha sangue ITALIANO; è per questo che vi chiedo se potete mandarmi una copia del giornale perché questa felicità che sento oggi sia completa.

Francisco Perrotta.



CITROËN FAMILIALI, COMMERCIALI E BREAK

Di Maurizio Venturino
(seconda parte)

importanti modifiche.

La principale avvenne nel 1935 con l'introduzione, sulla carrozzeria della 10 e della 11, del

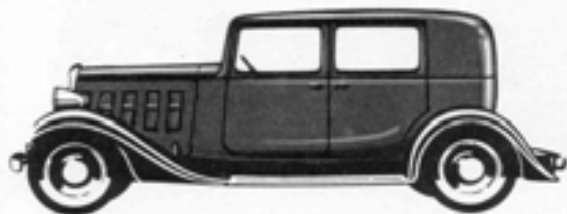


FIG. 1



FIG. 2

1934-1955

Il 18 aprile 1934 resterà, assieme al 6 ottobre 1955, una delle più memorabili date nelle vicende della Casa del Double Chevron: la presentazione della Traction Avant, che, in vari modelli e versioni, rimarrà in produzione fino al 1957, quindi sovrapponendosi, per un periodo, alla DS.

Se ne parlava già da molto tempo, ma nessuno ancora l'aveva vista, tranne i principali concessionari, durante una presentazione ufficiale avvenuta il 23 marzo.

L'innovazione tecnica fondamentale, per un veicolo da prodursi in grande serie, era la trazione anteriore: si era intuito, con moltissimi anni di anticipo, che non è opportuno mettere il carro davanti ai buoi...

Poi vi era la linea, straordinaria all'epoca, che faceva invecchiare in un attimo tutte le altre automobili; il motore, nuovo, a

valvole in testa e camicie umide; la struttura monoscocca; la tenuta di strada mai raggiunta fino ad allora.

Soffrì certamente di alcuni difetti di gioventù, come ad esempio una fragilità dei giunti omocinetiche delle prime serie, ma fu in grado di reggere la concorrenza per oltre 20 anni. Prima di addentrarci sui vari tipi commerciali della Traction, che, per praticità, enunceremo per modello e non per anno, ricordiamo altri due eventi che avvennero in quel periodo.

Nell'ottobre del 1934, per i più tradizionalisti, che non si fidavano della trazione anteriore, la Citroën fu costretta a rimettere in listino le 10 ed 11 nelle sole versioni Berline Commerciale a quattro luci, la prima (fig. 1) e Conduite Interieure Commerciale, a sei luci, la seconda (fig. 2).

Tale gamma fu in listino fino all'ottobre del 1938, pur con

motore della Traction, montato invertito, con trazione rimasta sull'asse posteriore.

Tali modelli, chiamati 7UA ed 11UA, proponevano le solite versioni commerciali e familiari, quest'ultima a sette posti, sei luci e bauletto (fig. 3).

In listino, ma praticamente mai commercializzata in Francia, anche una 11UD Diesel sia Commerciale che Familiare, dotate della medesima carrozzeria.

Faceva parte del catalogo dell'anno 1935 anche un modello che in realtà apparve solo nello stand Citroën al salone del 1934.

In tre esemplari, uno era una Familiare a sei luci e 7/9 posti: la misteriosa 22.

La vettura, se fosse entrata in produzione avrebbe potuto avere successo: motore di 3822 cc, 8 cilindri a V, la familiare aveva una lunghezza di cinque metri, con un passo di 327 centimetri! Torniamo ora alle Traction: per



FIG. 3



FIG. 4

SPAC XZIO



FIG. 5



FIG. 6

semplicità le denomineremo solamente 7, 11 e 15.

La 7 non fu mai commercializzata né in versione familiare né commerciale.

Il primo modello che ci interessa fu una 11 prodotta a partire dall'ottobre 1934 in versione Fa-

lorché venne dotata di un cofano posteriore incernierato in basso (fig. 5).

Nel 1937 la stessa versione poteva ricevere in opzione due o tre strapuntini, inoltre apparve il modello Conduite Interieure Commerciale, con cofano po-

ed una Conduite Interieure Commerciale, (fig. 8) la prima proposta con un bauletto, la seconda con un ampio portellone posteriore, con bauletto integrato, paragonabile a quello delle vetture attuali, incernierato in alto.

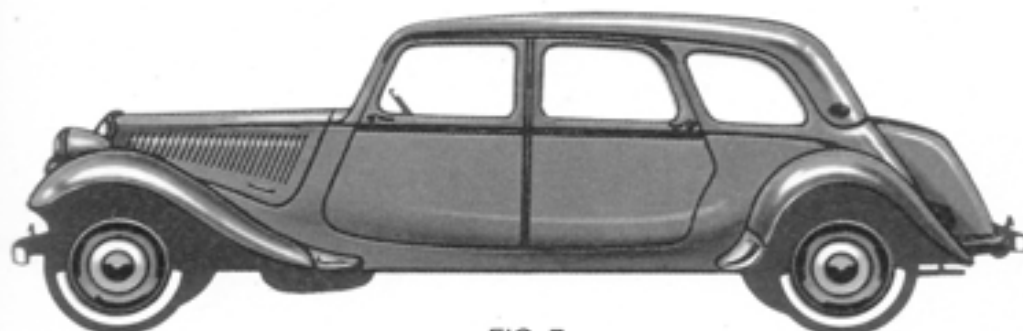


FIG. 7

Queste versioni furono in listino fino alla fine della produzione.

Per ciò che riguarda la 15, le prime Familiare a 8/9 posti e sei luci vennero alla luce nell'ottobre del 1938, con dimensioni prossime a quelle dell'abortita 22: lunghezza di 496 centimetri abbinata ad

miliale 7/9 posti, sei luci, con una lunghezza di 20 centimetri ed un passo di 22 superiore rispetto alla berlina (fig. 4).

Tale modello subì la sua prima modifica estetica nel 1936, al-

steriore diviso in due, incernierato in alto ed in basso (fig. 6). Per trovare delle novità dobbiamo attendere il salone del 1953, con la presentazione di una Familiare ad 8 posti (fig. 7)

un passo di 327 (fig. 9). Tali caratteristiche rimasero invariate fino alla fine della produzione.

Fine della seconda parte.



FIG. 8



FIG. 9



SPAC XZIO

CELESTE NOSTALGIA

Di Giancarlo Cajello

Nel lontano 1972 acquistammo la DS, attratti dalla linea, dalla stabilità, dalla possibilità di adattarla a percorsi anche impervi, dalle luci dei fari che accarezzavano le curve, dall'estrema comodità dei suoi sedili e dal suo fluire sulla strada che consentivano di affrontare confortevolmente lunghi viaggi.

Oltre ad avere queste caratteristiche "serie", essa sapeva anche scherzare.

Infatti, da gran signora, non tollerava di essere lasciata, nelle

concessionario ci comunicò che la Casa aveva cessato la produzione e ci sottopose la CX.

Quando si è ancora giovani, la dimensione è solo il futuro e non si indulgia sui ricordi e, proprio per questo, non fummo capaci di cogliere quanto la vecchia DS aveva assorbito della nostra vita, dei nostri momenti di gioia e delle nostre piccole contrarietà.

Vendemmo così l'anziana signora ed acquistammo la nuo-

portò alla luce della coscienza i sentimenti che avevano fluttuato nel profondo delle nostre anime e che, proprio per essere rimasti occulti, non ci avevano consentito di "difendere" la cara, vecchia DS e, nelle nostre menti, prese corpo la sensazione di aver perduto irrimediabilmente quei frammenti di vita che avevamo vissuto con la macchina e che si erano consolidati in essa. Anche se tradimmo la Citroën per una Renault Safrane, decidemmo allora di non ripetere l'errore e tenemmo con noi la sempre bella CX.

Avendo mantenuto pressoché inalterate la verniciatura e la tappezzeria originali, essa, no-

nostante gli anni, ha conservato quasi intatto il suo fascino e, proprio per questo, l'ASI le ha aperto le porte, riconoscendole la più alta qualificazione.

Oggi, a distanza di ventisei anni, quando "usciamo" con essa, i ricordi affiorano dolcemente intatti e, quando ammiriamo la sua linea filante e la raffrontiamo con quella delle vetture moderne, sentiamo che la sua inconfondibile e precorritrice personalità è ancora capace di "sfiorare", con prepotente sicurezza, il coro circostante.

I custodi di IM 138927

notte di pioggia, all'aperto e, per manifestare, con superiore bonomia, la sua stizza, accumulava, in una parte imprecisata del tetto e all'altezza della portiera anteriore sinistra, una piccola quantità d'acqua che, alla prima curva, scaricava immanabilmente sul guidatore, responsabile dell'affronto.

Non pensammo mai di disfarcela fino a quando, nel 1977, il

va vettura.

I molti viaggi non fecero rimpiangere ciò che non avevamo più, anche se, talvolta, una piccola vibrazione di inconsapevole malinconia increspava le nostre anime.

Il tempo trascorre inesorabilmente e giunse anche per la CX il momento del pensionamento.

La prospettiva del distacco





UNA CITROËN VERAMENTE VIP

Intervista a Riccardo Fogli
Di Mario Siccardò

Il percorso artistico di Riccardo Fogli è lungo e interessante: dopo aver militato nel gruppo degli Slenders, entra nei Pooh e vi permane per ben sette anni ovvero dal 1966 al 1973.

Anni in cui il mitico combo produsse, tra le altre cose, quello che è considerato dalla critica il più grande album del beat italiano, cioè lo splendido "Per quelli come noi" (Vedette 1966) costituito da cover particolarmente riuscite, tra le quali mi sento di citare almeno "Quello che non sai" (ovvero la "Rag doll" dei Four Season) e "Vieni fuori" (in origine "Keep on running" dello Spencer Davis Group), ma soprattutto da alcuni brani originali incredibilmente potenti e di grande impatto emotivo, su tutte quella "Brennero '66" censurata dalla RAI a causa del testo di denuncia sul problema del terrorismo altoatesino.

Seguiranno altre gemme pop che anche i sassi conoscono, ovvero gli album "Opera Prima" (CGD 1971) e "Alessandra" (CGD 1972) con hit indimenticabili del calibro di "Tanta voglia di lei", "Pensiero" e "Noi due nel mondo e nell'anima".

Poi nel febbraio del 1973 lascia i Pooh e inizia la sua carriera solista di raffinato chansonnier, elegante interprete di brani entrati nella storia del pop italiano...."Che ne sai", "Malinconia", "Storie di tutti i giorni" con cui fu primo a Sanremo nel 1982.

C'è però un aspetto di Fogli che non tutti conoscono.

E' dei nostri.

E' un convinto e appassionato Citroënista.

Ho scoperto questo dal suo sito

internet e da allora mi sono messo sulle sue tracce.

Alla fine sono riuscito a contattarlo: è stato gentilissimo e mi ha concesso questa intervista. Leggete un po' cosa mi ha raccontato...

D. Cosa l'ha spinto a preferire le ammiraglie Citroën alle tedesche?

R. Io faccio più di 100 concerti l'anno e nello stesso tempo con un'automobile percorro circa 100.000 Km, le Citroën mi offrono un livello di comodità, silenziosità e sicurezza che non trovo su altre vetture.

Questo, sia chiaro, vale sia per il passato che per il presente.

D. Mi parli un po' delle sue Citroën...

R. La mia prima Citroën è stata un D Special ben oltre 20 anni fa, poi ho avuto alcune CX, diverse XM e sono oggi felicissimo possessore di una C5 SW automatica che mi dona grande sicurezza, stabilità e un piacere di guida favoloso.

All'XM e alla sua potente e precisa frenatura devo la vita... accadde alcuni anni fa...non credo che con un'altra macchina me la sarei cavata!

D. La XM nei primi anni di produzione fu funestata da una serie di problemi, lei ha avuto noie?

R. Mah...forse qualcosina a livello d'impianto elettrico, i fari soprattutto. Credo che tutti e quattro insieme non abbiano mai funzionato...ma le volevo

bene lo stesso!

D. Come ha trattato le sue XM?

R. Come ho detto percorrevo 100.000 Km l'anno con ben pochi riguardi ed ogni due anni cambiavo macchina, per lo più vetture semestrali.

D. E' contento dell'assistenza tecnica fornita dalla rete Citroën?

R. Sì, sono molto contento. Mi sento come in famiglia! Si fanno in quattro per me!

D. Ha intenzione in futuro di continuare ad avere Citroën?

R. Sì, certamente. Sono fedele a chi mi stima e mi vuole bene, ed in Citroën ho amici ed affetti.

Ho chi mi aiuta con passione e disinteresse a scegliere la macchina giusta, ho assistenza puntuale...cosa potrei volere di più?

D. Ho saputo che lei è anche un appassionato "Porscheista"... all'epoca prese in considerazione il coupé SM?

R. Amo le Porsche, ne ho avute parecchie.

Il coupé SM era bellissimo, ma troppo costoso!

Sia all'acquisto che la manutenzione.

Le Porsche sono molto robuste, la SM sapevo essere un po' delicata; per questo non la presi in considerazione.

D. Che cosa pensa delle Citroën anni '90 e 2000 ?

R. Sono un po' le sorellastre delle Citroën del passato, ma, vede, io ho in famiglia due bambini: uno porta il mio cognome, l'altro è figlio della mia compagna,



R. No, non lo rimpiango perché il servo della C5 è particolarmente performante, leggero ma anche molto preciso.

D. Voglio chiudere questa intervista andando un po' "fuori tema", almeno per quel che riguarda questa rivista: quali sono stati i suoi anni artisticamente più belli e importanti?

R. Sicuramente il periodo con i Pooh dal 1966 al 1972, poi il periodo dal 1978-79 all'82-83, cioè quello nel quale ho avuto le maggiori

gratificazioni in termini di vendite e popolarità; poi un altro buon periodo è stato quello a cavallo tra gli anni '80 e '90... una fase di ricerca e divertimento.

D. Quali sono oggi i suoi impegni artistici?

R. Io e la mia band facciamo più di 100 concerti in un anno in ogni angolo del mondo: siamo stati recentemente a Kiev, saremo presto in Israele e Australia.

Ovviamente in estate saremo in Italia.

Un sentito ringraziamento all'uomo, all'artista e al Citroënista Riccardo Fogli.

Con l'augurio di averlo presto tra noi in uno dei prossimi raduni.

VIAGGIO A MURCIA

Di Francesco Marigo

Nei vostri ricordi di scuola è rimasta qualche nozione legata al nome di Galileo Galilei?

Bene, proprio quel grandissimo fisico e astronomo vissuto a cavallo tra il '500 ed il '600 è stato l'oggetto di uno scambio culturale che ha visti coinvolti quattro istituti europei.

Lo scambio era denominato Comenius, dal nome di un altro illustre personaggio, per la precisione un pedagogista ceco che propose una riforma generale dell'educazione, secondo cui ogni uomo deve tendere alla formazione più completa e integrale possibile.

Le scuole che hanno dato vita a tale progetto sono state tre: la "RSG Steenwijk" olandese, la "Askim V. Skole" norvegese, la "Licenciado F. Cascales" spagnola, e, ultima, ma non per importanza, il "collegio Barbarigo", che io frequento.

Sebbene ancora molte persone vogliano credere nostalgicamente all'obsoleto luogo comune secondo cui il liceo classico non è in grado di evolversi e di allargare le proprie prospettive al mondo odierno, la classe II A di tale corso, che conta ben 5 studenti, me compreso, ha dato il via alle danze il 20 aprile 2002, ospitando studenti da tutte le succitate scuole.

Fino al 26 aprile, molte sono state le attività svolte dal gruppo: per prima cosa sono stati presentati i vari approfondimenti sul personaggio; quindi è stato realizzato l'esperimento sulla velocità della luce nel laboratorio della scuola, utilizzando il procedimento deduttivo introdotto da Galileo; infine, gli studenti se ne sono dipartiti dopo aver visitato

ma li considero entrambi miei e voglio loro bene in ugual misura. Insomma, anche le Citroën di oggi hanno pur sempre il Doppio Chevron sulla mascherina!

D. A bruciapelo: la XM le ha fatto mai rimpiangere la CX?

R. No, direi di no; anzi, la XM era più elastica, aveva più coppia in basso rispetto alla CX.

Soprattutto in terza marcia il motore difficilmente si imballava, riprendeva bene quasi in ogni condizione.

Devo dire però che sia di CX che di XM ho avuto solo le versioni a gasolio.

D. Rimpiange il servosterzo della CX, il DIRAVI, purtroppo abbandonato sui modelli attuali?



luoghi di carattere prettamente scientifico qui a Padova, quali il CNR di Legnaro, l'osservatorio astronomico della Specola e la prestigiosa università del "Bo".

E dopo aver ospitato, toccava a noi essere ospitati.

Siccome tale progetto era inizialmente sorto con il solo istituto spagnolo, una grandissima gioia ci colse quando ci venne riferito che ci saremmo recati a Murcia, una cittadina a sud della penisola iberica, nel periodo tra il 7 ed il 13 giugno.

Il viaggio in aereo è stato eccitante, e la vista degli aeroporti di Barcellona prima e di Alicante poi, mi aveva già fatto capire che quella sarebbe stata una permanenza più che piacevole: attorno ai velivoli, infatti, era presente una miriade di C15, gli straordinari veicoli commerciali creati su base Visa.

Le strade percorse in quei giorni e le vie della città erano letteralmente "infestate" da quei "C quince", dalla forma tipicamente Citroën e dal motore indistruttibile.

Sinceramente non pensavo che tale veicolo, tanto snobbato in Italia negli ultimi anni, potesse riscuotere ancora vivo successo in nazioni a noi limitrofe: dalla compagnia telefonica nazionale agli idraulici ed ai meccanici, quasi tutti preferiscono tale mezzo a Seat Inca, o a Fiat Fiorino e Doblò, oppure a Renault Kangoo.

All'incirca l'80% dei lavoratori autoctoni utilizza il bel C15, e continua ad acquistarlo non tenendo quasi in considerazione nemmeno il fratello Berlingo.

Si possono scorgere tutte le versioni di tale furgone: dalla prima serie con ancora i cerchi a tre bulloni, stile Visa, all'ultimo tipo ancora in produzione, munito di copricerchi in plastica stile AX; con mia grande sorpresa ho no-

tato che molto diffusa è la versione munita di panchetta posteriore, ma non sono riuscito a fotografarla.

Tuttavia questo non è il solo esponente della casa francese ad essere presente nelle calde distese dell'Andalusia: Jumpy, C25 ed Evasion, sostituivano del tutto la presenza di Ducato ed Ulysse, ed anche quella di Boxer e 806.

Per non parlare poi della miriade di Xsara nuovo modello e di BX ultima serie.

A dire la verità ho incrociato anche una CX con paraurti in plastica, parcheggiata di fronte al campus universitario, ma non ho potuto fotografarla.

Infine ho anche fatto conoscenza con un eccentrico esemplare di uomo alla guida di una fantastica Dyane gialla, che racchiudeva nei suoi 3.78 m, particolari di tutte le serie di Dyane, dal 1968 al 1983.

Ora la domanda sorge spontanea: perché i nostri cugini calienti scelgono ancora in molti di utilizzare una vettura della casa francese, mentre in Italia tali tempi d'oro si sono fermati non dico con 2CV e DS, ma almeno con AX e BX?

Perché oggi molti lavoratori

comprano Doblò o Kangoo?

Perché la Picasso non può essere più affascinante di una anonima Zafira o Scenic?

Perché l'ère des X è stata del tutto cancellata dalle pagine del libro della strada nel "belpaese"?

Riflettiamo bene cari dirigenti, cari concessionari e cari acquirenti.

Cerchiamo di rinnovare nel cliente italiano quel senso di sicurezza, piacere e appagamento nel guidare un'auto con il Doppio Chevron!

Perché non si sentano più frasi come quella che ho sentito dal padre di una ragazza spagnola, possessore di una Mercedes E3-00 turbodiesel automatica:

"... anch'io qualche anno fa possedevo una CX; era una 25 TRD Turbo2, ma me ne sono disfatto presto: aveva solo 120 cv, e questa (la Mercedes) ne ha 170, e mi dà tanta più soddisfazione..."

(Nota della Redazione.

Assurdo paragonare una vettura del 1988 con una del 2002.

Inoltre i 120 cv di allora facevano sì che la CX fosse una delle migliori, anzi la migliore, auto a gasolio.)





SPACXZIO

REDAZIONALE

A cura della Redazione

A quasi tre anni dalla costituzione, possiamo finalmente con orgoglio presentare ai nostri Soci

che non avessero già avuto l'occasione di vederla, la home page del nostro sito in-

ternet: www.cxclub.it (di cui abbiamo acquistato il dominio) creato e curato dal Socio Mario Siccardò.

Attendiamo commenti e suggerimenti.

Buona navigazione a tutti.
La Redazione.



CX CLUB ITALIA



PREMESSA
(Leggerla!!!)

STORIA CX

[Il progetto "L."](#)
[CX Serie 1](#)
[CX Serie 2](#)

DS o CX?

[Quale CX scegliere?](#)

IL CLUB

[Scopo del club](#)
[Personaggi e interpreti](#)
[L'organo](#)
[SpaCXzio](#)
[Modulistica](#)

GALLERIA

[CX di soci](#)
[CX di amici](#)

GLOSSARIO CX

LOGHI CX

LIBRI E

PUBBLICISTICA

MERCATO

MANIFESTAZIONI

LINKS

Contatti:
cxclub@iscali.it

Webmaster:
mario.siccardò@tin.it

[Chi è il Webmaster](#)

[Last Update:](#)
26/08/2003

Benvenuti nel sito del club italiano degli amatori della Citroën CX



[Monselice 2003](#)
[Una giornata con Robert Opron](#)



1974-2004 [Trentennale!](#)



[La XM, figlia sfortunata](#)
[Bella, ma rovinata da troppi problemi...](#)



[Spazio SM](#)



VENDO E COMPRO

A cura della Redazione

IMPORTANTE:

Questo spazio è gratuitamente a disposizione di quanti intendano vendere, scambiare o acquistare vetture o ricambi.

La Redazione pubblica gli annunci pervenuti non assumendosi alcuna responsabilità sul contenuto e sulla veridicità delle inserzioni stesse, che resta a totale carico dell'inserzionista.

Chi desiderasse inserire il proprio annuncio è pregato di inviarlo a: Maurizio Venturino, Redazione SpacXzio, via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD) Tel.-Fax.: 0429-779289 e-mail: cxclub@tiscalinet.it, oppure al webmaster del nostro sito www.cxclub.it.

ATTENZIONE: si pregano gli utenti e-mail di indicare anche un recapito postale o telefonico onde facilitare il contatto con chi non ancora "informatizzato".

VENDO

CX 20 TRE, anno 1987, colore grigio metallizzato, impianto GPL, 156.000 chilometri, revisionata nel 2002.

Rossoni Giacomo. Tel.: 0721-863260 (dopo le 18,30). (03/03)

VENDO

CX 2500 GTI Turbo, anno 1986, impianto GPL, 170.000 chilometri, ABS, radio cerchi da 15", ottimo stato.

€ 3.500,00 trattabili.

4 pneumatici Michelin: 190/65 HR 390 due da 5 mm e due da 8 mm con cerchi Citroën CX a € 600,00.

Guglielmi Giuseppe. Tel.: 0541-671816 ora cena. (04/03)



VENDO

CX 20 TRE Vip, anno 1986, colore scuro, 250.000 chilometri, impianto GPL, buone condizioni,

causa inutilizzo. Richiede la sostituzione della frizione, del motorino d'avviamento e forse delle gomme. € 700.

Charly. Tel.: 338-7448268. (04/03)

VENDO

CX 2500 TRD Turbo 2, anno 1988, colore bianco, revisione ottobre 2002.

Stivanello Dino. Tel.: 347-9683008. (05/03)

VENDO

CX 20 TRE, anno 1985, colore grigio metallizzato, 330.000 chilometri, tetto apribile, aria condizionata, revisionata nel 2002.

Briz Alessandro. Udine. Tel.: 338-3307584/0432-667274 (ore pasti) (06/03)

VENDO

CX Prestige anno 1976, in cattivo stato di carrozzeria, ma in buono stato di motore ed interni, 600 €. La vettura è a Lione.

Laurent lululapois@yahoo.fr

VENDO

CX 25 TRI Break, anno 1984 colore grigio/bleu, 163.000 chilometri, in ottime condizioni generali, tetto apribile, aria condizionata, cambio automatico. €

3.300.

Malaguti Gabriele. Tel.: 06-674645 (pomeriggio orario ufficio) 347-1914845 (08/03)

VENDO

XM 2.1 TD Break (Eco Diesel, bolino verde) colore verde, 95.000 chilometri, motore completamente rifatto da meccanici specializzati, stereo con CD, buona tappezzeria interna, radica interna copri plastica, foto disponibili.

Antonio Giannattasio. Tel.: 3487271605 via F. Mancusi, 12 84095 Giffoni V.P. (SA) (08/03)



VENDO

CX 20 TRE anno 1988, colore carta da zucchero metallizzato con interno celeste, 170.000 chilometri, e in blocco molti pezzi di ricambio compresa altra CX 20 RE bianca senza targhe, ottima per ricambi.

Stefano Lugli. Tel.: 338 4525808 stefano.lugli4@tin.it (09/03)

VENDO

Per CX Turbo: coppia di fari versione tipo "america", nuovi, ancora imballati.

La coppia € 400.

Charly. Tel.: 338-7448268 (05/03)

VENDO

Per CX sei cerchioni in lega per gomme TRX HR 390.

Cotti Camillo. Tel.: 0521-623000 (08/03)

CERCO

Gomme Michelin TRX 190x65 HR 390.

Alberto. Tel.: 333-1020112 (05/03)



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. Inviare all'indirizzo:

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	

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.