

Anno XIX

SPACXZIO

Numero 37

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2020 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Sefteponi, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova





SPACXZIO

ANNO XIX NUMERO 37

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

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

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

Hanno collaborato:
Albertini A.
Bortolussi P.
Tamani G.

Foto:
Baiocchi M.
Beugin P.
Bortolussi P. (coperina)
Imcdb.org
Tamani G.
Siti Internet

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 OTTOBRE 2020

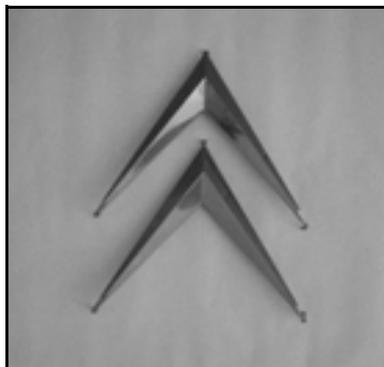
La CX Star del cinema ...3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Il dilemma è: è meglio la Serie 1 o la Serie 2?7
Di Giancarlo Tamani

Cinquanta sfumature di SM: cinquanta anni di SM in cinquanta pillole11
Di Maurizio Baiocchi

I predatori dell'arca perduta21
Di Paolo Bortolussi

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

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.



LA CX STAR DEL CINEMA

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Quando si è appassionati di automobili e si guarda un film, soprattutto se è di qualche anno fa, l'attenzione si concentra spesso più sui modelli usati dai protagonisti, se non addirittura

cola.

Per esempio, chi non ricorda la gialla 2CV di Carole Bouquet e Roger Moore in "Solo per i tuoi occhi" del 1981, con il memo-

Oppure la SM in "Quella sporca ultima meta" del 1974, film nel quale Burt Reynolds lancia in acqua la coupé Maserati della fidanzata lanciandola da un molo?

Indimenticabile anche la folle corsa della XM di Jean Reno in "Ronin" del 1998, probabilmente



sui mezzi che circolano o su quelli parcheggiati, che non sugli attori o sulla trama.

Le Citroën hanno avuto più volte un ruolo non di secondo piano nella storia del cinema, a volte per scelte commerciali, a volte per caso, a volte per necessità della sceneggiatura.

Mi vengono così in mente scene memorabili, inseguimenti celebri, incidenti clamorosi, dove le vetture con il marchio del Double Chevron sono state fondamentali per la riuscita della pelli-

rabile salto perpendicolare sopra la Peugeot 504 dei cattivi?

uno degli inseguimenti più spettacolari di tutta la storia della

APPELLO AI LETTORI:

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

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

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

Grazie.

La Redazione.



SPACXZIO



cinematografia, che tiene lo spettatore con il fiato sospeso e letteralmente inchiodato alla poltrona.

O anche la DS di Angelo Infanti nei panni di Jean Paul Dossena, detto "il nizzardo", in "Poliziotto Sprint" del 1977, tallonata da una Ferrari 250 GTE fino alla spettacolare scena girata nella cava.

Insomma, le citazioni possono essere davvero tante.

Ma la nostra CX che ruoli ha avuto sul grande schermo?

Non moltissimi se li confrontiamo con quelli avuti da altre auto della stessa epoca, ma comunque pur sempre un discreto palmarès.

Vediamolo insieme.

Tra i film italiani segnaliamo la CX 2000 Sable Cendré, con targhe di Milano e appartenente a un industriale, che compare in "Mark il Poliziotto" del 1975 inseguita sulle strade collinari tra Pavia e Piacenza da una Renault 5, dalla quale riesce a sfuggire per una fortunata coincidenza.

Nella pellicola australiana "Tim - Un uomo da odiare" del 1979 i protagonisti usano una CX Pallas targata JVK 976, questa volta in modo assolutamente rilassato.

Nel film di azione e spionaggio "The Bourne identity" del 1988 con Matt Damon, ambientato tra Italia, Francia e Svizzera, compare una CX 22 TRS Phase

2 targata 374 GHV 75 di colore Gris Perle, in questo caso con scene di azione di alto livello.

"Piknik u Topoli" è invece un film drammatico jugoslavo del 1981 dove, in una lunga scena che inizia con la consegna delle chiavi a una giovane coppia e prosegue con un giro per le strade di campagna invernali in un paesaggio piuttosto deprimente,



SPACXZIO



compare una CX 2400 Super targata BG 470 105, molto sporca e trasandata.

Ma, naturalmente, la CX ha avuto ruoli molto più interessanti e adeguati soprattutto nella filmografia francese, ça va sans dire. Cominciamo con il grandissimo Alain Delon, che è sembrato molto interessato alla CX poiché ne ha utilizzate diverse, sia come star sia come semplici coprotagoniste in alcuni dei suoi film più famosi.

Iniziamo con la pellicola cata-

strofica "Airport 80" del 1979, nella quale il Concorde, il famoso aereo superelece, è oggetto di attacchi terroristici, alcuni fortunatamente sventati dalla bravura dei piloti.

In una scena mozzafiato i comandanti riescono a far atterrare miracolosamente il Concorde all'aeroporto Charles De Gaulle di Parigi: ad attendere i piloti, ovvero il capitano Paul Metrand, interpretato da Alain Delon, e il capitano Joe Patroni, interpretato da George Kennedy, c'è sulla pista, accanto al velivolo, nientemeno che u-

na magnifica CX Prestige grigia con tetto in vinile nero, targata 714 BZR 75.

Vi sale l'equipaggio assieme alla hostess e la cinepresa indugia sulla elegante berlina fino a quando non la si vede allontanarsi.

Di qualche anno prima il film "Le Gitan" (1975), in italiano "Lo zingaro", nel quale compare una CX prima serie Bleu Delta metallizzato targata 492 AFS 75 sulla strada di Palavas-Les-Flots, a sud di Montpellier.



Qui, al volante, non compare però Delon.

Il famoso attore francese, classe 1935, guida invece personalmente nel film "Pour la peau d'un flic" del 1975 ("Per la pelle di un poliziotto") una CX Break targata 385 CTJ 75.

Lo spezzone di film in cui si vede la CX è piuttosto lungo e nell'abitacolo vi sono Alain Delon al volante insieme alla bellissima Anne Paurillad e all'amico Michel Auclair.

I tre si trattengono a bordo a parlare, un'ottima occasione per ammirare cruscotto e sedili della Break prima serie.





SPACXZIO



Altro film piuttosto noto con Delon nel ruolo di Choucas, ex poliziotto diventato investigatore privato, è "Tres hommes à abattre" del 1981 ("Tre uomini da abbattere") nel quale si può assistere a uno spettacolare inseguimento che ha come coprotagonista una CX 2400 Super color Brun Scarabée targata 4601 LY 78, tallonata per le strade di Parigi e sul périphérique cittadino dalla Lancia Gamma azzurra metallizzata guidata personalmente da Delon (ricordiamo che Delon si è visto altre volte al volante di modelli Lancia degli anni 80, come la Delta e persino la Trevi, e que-

sto grazie alla sua amicizia personale con l'importatore della ex Marca di Chivasso in Francia, André Chardonnet). La CX, dopo salti e carambole impressionanti, riesce a sfuggire alla Gamma, costretta a una brusca frenata perché una bambina sta attraversando la strada con in braccio un pallone.

Chiusa la parentesi Delon, ricordiamo il film polacco "Fermez la porte derrière vous" del 1987 in cui si vede una CX Prestige rossa con targhe tedesche di Berlino B-AR-4838.



Chiudiamo con una pellicola della serie La Pantera rosa, non più però con il compianto Peter Sellers: "The curse of Pink Panther" del 1983 (in italiano il titolo è "La Pantera rosa - Il mistero Clouseau").

Qui compare una CX 2200 targata 5837 SW 06 che insegue a Nizza una Peugeot 504 taxi mentre è tallonata da una Renault 5. A un certo punto, la CX finisce nel bel mezzo di un cantiere stradale e si riempie di polvere: anche se non si vede quasi più nulla e nonostante le ammaccature, la pazzia corsa prosegue.

Si notano curiosamente le fodere azzurre sui sedili, precauzione inutile visto che, dopo il film, la macchina sarà stata da buttarla a causa delle ammaccature riportate.

Cercando su Youtube, con un po' di pazienza, si riescono a trovare le scene nelle quali compare la CX che abbiamo citato in questi film.

Ma c'è chi ha pensato a fare di più, montando assieme alcuni degli spezzoni più interessanti che hanno come protagonista la nostra beniamina: si possono vedere sul seguente link <https://www.youtube.com/watch?v=33tpYnfbqBo>.

Più in generale, consigliamo il sito <https://www.imcdb.org/>, un'immensa fonte di immagini di tutte le auto che nel mondo sono comparse in una pellicola, a prescindere dal ruolo.

Basta cliccare su Citroën e ci sono, divisi per tipo, tutti i modelli, dalla 10 HP fino alla Xantia e alla Xsara.

La CX conta su oltre venti voci, per un totale di quasi un migliaio di immagini.

Provare per credere.



IL DILEMMA: E' MEGLIO LA SERIE 1 O LA SERIE 2 ? Di Giancarlo Tamani

Durante questi mesi, appena trascorsi in isolamento forzato a causa del Covid-19 e nella quasi totale assenza di Raduni ufficiali, abbiamo avuto poche occasioni di incontrarci tra appassionati.

Al momento, il solo Raduno, di questo triste 2020 risale al 23 febbraio quando c'è stata la grigliata al Castello di Bevilacqua. Eravamo agli inizi di questa funesta vicenda e il look down è stato attuato dopo pochi giorni, togliendoci la nostra libertà e limitando la nostra passione.

Il peggio sembrerebbe passato, di Raduni si ricomincia a parlare, ma tra mille difficoltà organizzative e senza certezze di fattibilità.

Per il momento ci siamo dovuti accontentare degli incontri tra piccoli gruppi di amici, che si ritrovano quasi clandestinamente per passare qualche ora in

compagnia.

Sono stati mesi nei quali i contatti con gli altri appassionati sono stati prevalentemente telefonici o tramite i social.

Sentendo un amico o l'altro, spesso e volentieri è capitato di parlare delle proprie preferenze tra la Serie 1 e la Serie 2 della Citroën CX.

Vorrei, in queste righe, affrontare l'annosa discussione, che spesso e volentieri torna.

Lungi da me il voler raggiungere una verità assoluta, che non credo possa esistere avendo ognuno di noi una propria preferenza in merito.

Premetto che ora possiedo una CX Serie 2 a benzina e che ho avuto parecchi anni fa una CX Serie 1 a gasolio.

Sono cosciente che si tratta di due modelli con motorizzazioni differenti e che per una l'esperienza di guida è attuale mentre per l'altra sono trascorsi

almeno 30 anni.

Le considerazioni e le opinioni che andrò a esprimere in seguito sono frutto della mia esperienza personale e delle informazioni raccolte da amici e conoscenti durante le discussioni su tale argomento.

Potremmo discuterne per ore, senza raggiungere una conclusione perché ritengo che i gusti siano molto soggettivi, ma comunque vanno sempre rispettati. Sicuramente dimenticherò di menzionare qualche pregio o difetto e di questo me ne scuso in anticipo.

La CX, durante tutto il periodo di produzione, è stata l'ammiraglia della casa Citroën e sono state realizzate versioni più o meno lussuose in entrambe le Serie 1 e 2.

Nonostante le varianti, più o meno lussuose degli allestimenti, l'elenco delle problematiche più note è pressoché comune a tutte.

Le nostre amate vetture, sono figlie del loro tempo, addirittura





SPACXZIO



oserei dire che sono due filosofie diverse ma in entrambi i casi innovative.

La Serie 1 è una vettura molto anni '70, probabilmente si può considerare la vera erede della DS con la quale ha condiviso parecchie soluzioni tecnologiche e agli inizi, pure la motorizzazione ne era derivata.

I paraurti di metallo cromato hanno un gusto più retrò che è

sicuramente più fascinoso rispetto ai successivi di plastica.

E' stata prodotta in più esemplari rispetto alla Serie 2 e ha subito negli anni diversi aggiornamenti quali l'allargamento dei parafranghi, il nuovo motore PRV e altre leggere modifiche evolutive.

Tra i particolari caratteristici della Serie 1 ci sono il contagiri e il contachilometri a rullo, defi-

nito anche "tipo bilancia" e l'introduzione dei primi comandi ergonomici, sicuramente particolari e molto belli da vedere.

Un altro segno distintivo è il portacenere a palla che sembra fare un omaggio alle sfere (le bocce) delle sospensioni, che hanno una taratura più "morbida" rispetto alla Serie 2, conferendo un comportamento più simile alla DS.

I difetti non sono poi tantissimi, ma comunque abbastanza fastidiosi, per una vettura di prestigio, tipo i pannelli delle porte che si deformano con estrema facilità e la ruggine che aggredisce le lamiere, poiché all'epoca non erano trattate.

La Serie 2 è una CX certamente più attuale, che nonostante gli anni trascorsi rimane una vettura "moderna."

I "plasticoni" dei nuovi paraurti sono più avvolgenti e le donano un'armonia differente, più finita con una struttura che pare molto omogenea.

Si può paragonare a una navi-





cella spaziale, quasi un simbolo futurista ancor di più della prima Serie.

Un primo difetto sono i fanalini inseriti all'interno dei paraurti anteriori che si rompono facilmente al minimo urto, che ai giorni nostri sono in pratica introvabili e se si trovano, hanno un costo spropositato.

Peccato per la strumentazione, tra le più complete degli anni '80, ma il contachilometri è, a mio parere, troppo convenzionale, seppure funzionale e ben leggibile.

Per molti sarebbe stato meglio se avessero mantenuto quella della Serie 1 o un qualcosa di più futuristico in stile con tutto il resto del corpo vettura.

Magari se ci fosse stata una versione digitale!

Meglio di no!

Direbbe qualcuno, bastano già i problemi che dà l'impianto elettrico.

Se sulla prima Serie, alcuni difetti possono essere perdonati, considerandoli magari come problemi di gioventù, sulla seconda non sarebbero più tollerabili, ma

pur troppo ci sono.

Da ricordare i famosi tre cassettini del cruscotto, che si rompono a guardarli, dalla dubbia utilità e che erano un problema già da nuovi.

Vorrei parlare poi della posizione della radio sul tunnel, in mezzo ai sedili anteriori, dove crea un sacco di problemi di visibilità e regolazione, una sistemazione che è tutto tranne che ergonomica.

La Serie 2 ha una taratura più "rigida", con un minor beccheggio a tutto favore della stabilità e della tenuta di strada.

Anche il motore 1995 PRV a benzina è un po' sottodimensionato per una vettura di questa categoria, c'era da aspettarsi un maggior incremento di prestazioni nel passaggio dal Becchia a questo concettualmente più moderno.

Molto più performante il motore Diesel che grazie anche al Turbo ha una maggior coppia ai bassi regimi dà la sensazione di

maggior potenza.

Discorso diverso va fatto per le altre motorizzazioni tipo la 2.2 TRS o la GTI, dove qualche cavallo in più si apprezza, ma che purtroppo per ragioni fiscali sono poco diffuse in Italia.

La Serie 2 ha indubbiamente sfruttato le esperienze fatte sulla prima Serie, ma è nata in un brutto momento, durante un periodo economico difficile per la Citroën, il che ne ha penalizzato la qualità generale.

In effetti, nel passaggio tra una Serie e l'altra, qualcosa è stato risolto, tipo i famosi pannelli portiere, ma stranamente ne sono comparsi di nuovi e per giunta assurdi, inoltre la scarsa qualità dei materiali plastici utilizzati ha fatto il resto.

Vorrei conoscere, ad esempio, chi è stato a concepire e progettare i famosi tre sportellini sul cruscotto.

Credo che al mondo non esista una CX con tutti sani e comunque quello più a sinistra non si apre del tutto sbattendo sulla lunule.



SPACXZIO



Temo sia stato lo stesso che ha scelto la posizione per l'autoradio.

Viene da chiedersi se queste mancanze e difetti siano il frutto di sviste progettuali o della semplice errata valutazione, quindi

non volontari.

Però, come errori sono troppo grossolani, addirittura si potrebbe immaginare che siano causati volontariamente.

Considerando che la Citroën era, a quei tempi, già impegnata nel concentrare i co-

mandi nei famosi satelliti, i quali permettevano l'azionamento senza staccare le mani dal volante, come potevano dimenticarsi dell'autoradio e metterla in quel posto infelice.

A voler pensare male, a volte ci si azzecca.

Perché non ipotizzare che qualche progettista abbia volutamente creato questi difetti per penalizzare quest'auto e con lei la Citroën stessa.

Non dobbiamo dimenticare che erano gli anni della crisi economica di Citroën e dell'ingresso prepotente del gruppo PSA.

Spero che al più presto riprendano i nostri incontri tra appassionati e allora avremo modo di riprendere la discussione e parlarne di persona, confrontando le varie posizioni.

Nel dubbio tra quale scegliere, meglio avere in garage sia una Serie 1 che una Serie 2, così siamo tutti contenti.





CINQUANTA SFUMATURE DI SM: CINQUANTA ANNI DI SM IN CINQUANTA PILLOLE

Di Maurizio Baiocchi

In questo 2020, funestato dagli effetti dell'emergenza-virus a livello mondiale, non è stato possibile festeggiare adeguatamente i 50 anni della nostra beniamata Citroën SM, essendo stati inevitabilmente annullati gli eventi previsti, come il Raduno Internazionale a Chantilly dove erano iscritte oltre 140 vetture. Come omaggio a questa iconica vettura, ne ripercorriamo alcuni aspetti e curiosità della sua breve carriera attraverso 50 "pillole" informative.

1) La Citroën SM venne presentata in anteprima alla stampa il 10 marzo 1970 alla vigilia del Salone di Ginevra. La vettura era bianca, contornata da modelle in tipico abbigliamento anni '70. La linea inconfondibile è opera

del Centro Stile della Casa, guidato da Robert Opron, che per sottolineare il lavoro d'équipe amava definirsi come un "Direttore d'Orchestra", coordinando il lavoro dei propri collaboratori (tra cui Giret, Charreton, Harmand).

2) Le prime prove su strada da parte dei giornalisti si svolsero in agosto 1970 in Camargue, alla presenza di una squadra di tecnici pronti ad intervenire per eventuali inconvenienti meccanici.

3) La genesi del progetto "DS-Sport" su base DS che poi portò alla SM, iniziò sin dalla metà degli anni sessanta, con diversi prototipi con carrozzeria DS (anche accorciati o a 2 porte),

dotati dal 1968 del motore 6 cilindri Maserati che fu montato anche su un muletto con carrozzeria Panhard 24.

4) Come è noto, il nome del nuovo modello Citroën deriva dall'unione della "S" del progetto "DS-Sport", con la "M" di Maserati, ottenendo così la denominazione definitiva "SM", anche se in seguito per stampa specializzata e grande pubblico quella sigla era spesso e volentieri intesa come "*Sa Majesté*" (Sua Maestà).

5) Nella sua breve carriera, durata dal 1970 al 1975, la SM fu costruita in 12.920 esemplari; l'anno-modello con maggiore produzione fu il 1971 con 4.988 vetture prodotte.

Nel 1975, suo ultimo anno, la produzione (spostata presso Ligier) fu di sole 114 vetture (più una completata al Quai de Javel).





SPACXZIO



6) Dopo la Francia (paese con maggiori vendite con 5.509 SM vendute), il secondo mercato fu l'Italia con 2.070 vetture, davanti agli Stati Uniti con 2.037 esemplari.

7) Proprio negli Stati Uniti, nel 1972 la SM fu insignita del premio "Car of the Year".

8) In Italia, il prezzo della SM a dicembre 1970 era di L.5.200.000 (più del doppio di una DS 21 Pallas), nel 1974 era salito a L. 8.200.000.

9) Nella gamma colori, l'unica tinta sempre disponibile per i 5 anni di produzione era il Blanc Meije (AC 088).

Alcuni colori rimasero presenti per 3 o 4 anni (come il Brun Scarabée o il Vert Argenté), altri solo per un anno-modello (come il Rouge de Rio per il 1971 o il Bleu de Bregançon per il 1973).

In totale, nei 5 anni di produzione per la SM furono previste 18

tinte.

10) Nella sua breve carriera, la SM ebbe ben poche evoluzioni tecniche principali:

- Il motore Maserati a carburatori da 170 CV, dal luglio 1972 fu sostituito dalla versione ad iniezione elettronica Bosch da 178 CV, guadagnando 8 km/h in più di velocità massima (228 km/h);

- Dal 1974 fu disponibile, principalmente per il mercato americano, il cambio automatico Borg-Warner a 3 rapporti, abbinato ad un motore portato a 2.965cc da 180 CV;

- Dal settembre 1971 furono disponibili in opzione le ruote in resina rinforzata, realizzate dalla Michelin, aventi un peso di soli 4,2 kg contro i 9,4 di una ruota normale in lamiera.

11) I numeri di telaio della SM hanno la sigla SB per le versioni a carburatori, SC per le versioni ad iniezione, SD per quelle con cambio automatico.

12) Il carrozziere Henri Chapron, che già realizzava per la Citroën le DS cabriolet "usine" oltre alle proprie fuoriserie su base DS, si dedicò anche alla SM con un tritico di creazioni: la Presidenziale, il Mylord e l'Opéra.

13) La più prestigiosa fu la SM Presidenziale, landaulet decapottabile a 4 porte costruita, sotto la presidenza Pompidou, nel 1972 in due esemplari, immatricolate 2 PR 75 e 3 PR 75 che rimasero in servizio per le cerimonie ufficiali del Capo dello Stato per oltre trent'anni fino ai primi anni 2000.

Oggi sono ospitate una presso il Conservatoire Citroën, l'altra presso il Museo dell'Automobile di Mulhouse, ed esposte spesso a Manifestazioni e Saloni di auto storiche.

14) Le due SM Presidenziali furono inaugurate il 15 maggio 1972 per la visita a Parigi della Regina d'Inghilterra Elisabetta II.



La Regina ritrovò la stessa vettura nelle successive visite del 1992 e del 2004, quando una pioggerella molto british costrinse a tenere chiusa la capote.

15) Una curiosità per tale prima visita reale.

Nella fretta di approntare le vetture Presidenziali, l'addetto alla realizzazione alla coccarda tricolore che ornava il frontale, aveva invertito i colori mettendo all'esterno il blu e all'interno il rosso, mentre per lo stemma francese è il contrario.

Era oramai troppo tardi per rimediare, ma questa disposizione corrispondeva ai colori della coccarda inglese, e quindi fu presa come un riguardo verso il reale ospite britannico.

16) Tra i "Grandi del Mondo" che le SM Presidenziali hanno ospitato a bordo, oltre ai vari Presidenti della Repubblica francese (Pompidou, Giscard d'Estaing, Mitterand, Chirac) vi sono: il Papa Giovanni Paolo II, i Presidenti ed i Reali di vari Paesi europei, il Primo Ministro cinese

Hua- Kuo-Feng, il dittatore romeno Ceausescu, ecc..

17) Il Presidente Georges Pompidou, amante della velocità, nel giugno 1972 percorse il giro d'onore della 24 Ore di Le Mans a bordo della Presidenziale 2 PR 75, scortato da 4 SM bianche di serie.

18) Al Salone di Parigi 1971 Chapron presentò la sua realizzazione di cabriolet su base SM, battezzata *Mylord*. Questo esemplare era color foglia dorata con capote marrone; successivamente venne riverniciato in bianco.

Alcuni esemplari successivi erano dotati a richiesta di un tipico optional Chapron piuttosto costoso (3.400 franchi): i profili cromati nei sottoporta e nei i passaggi delle ruote (con cerchi in resina) che perdevano quindi le carenature posteriori.

19) Il prezzo fuori misura del cabriolet (nel 1973: 130.572 franchi esclusi gli optional, più del doppio di una SM di serie a listi-

no a 61.900 franchi; all'epoca il franco valeva circa 142 lire italiane) ne limitò fortemente le potenzialità di diffusione, che rimase a livello confidenziale, e dai registri Chapron risultano solo 7 esemplari usciti dagli atelier di Rue Aristide Briand a Levallois: quattro venduti nuovi in Francia, due in Spagna ed uno in Gran Bretagna, tutti attualmente conosciuti e recensiti.

20) Di questi cabriolet *Mylord*, l'esemplare con telaio 00SC278-9 (targa originale 1220XG 68), colore fuoriserie *or de bysance*, è stato protagonista della sensazionale vendita all'asta di Artcurial a Rétromobile 2014 dove è stato aggiudicato alla cifra-record di € 548.320,00, la più alta mai realizzata in un'asta da un'auto Citroën.

21) Chapron realizzò anche una berlina a 4 porte su base SM: l'*Opéra*.

Presentato al Salone di Parigi 1972, il primo esemplare era bianco con tetto apribile.

Questa imponente vettura di





SPACXZIO



5,18 metri (aveva lo stesso passo di 3,47 della Presidenziale) aveva una linea a tre volumi, che differiva in coda dal coupé di serie per un bagagliaio a cofano piatto anziché il portellone con lunotto.

Tutte le berline *Opéra* sono ad iniezione.

22) Anche l'*Opéra* aveva un prezzo proibitivo (nel 1964: 16-5.000 franchi, ancora più alto del già costoso cabriolet) e la produzione rimase molto limitata: solo 8 esemplari realizzati, di cui quattro venduti in Spagna (grazie alla detassazione per le vetture esposte e vendute al Salone di Barcellona), due in Francia, una in Italia (la prima realizzata) ed una addirittura ad Haiti. Curiosamente, le quattro vendute in Spagna mantenevano le ruote posteriori carenate, mentre le altre avevano il costoso optional dei profili cromati nei passaruota, tanto cari a Chapron, facendo perdere tali coperture. Alcune avevano la verniciatura

bicolore beige tholonet/brun scarabée o in due toni di grigio.

Oggi di queste, sette sono ben conosciute (numero di targa e telaio, nome proprietario) e viste spesso nei Raduni ed eventi internazionali.

23) Una delle *Opéra* vendute in Spagna appartenne a Juan Carlos di Borbone, futuro Re di Spagna, ed aveva il motore portato a 3.000cc con 200 CV, e pare utilizzata per viaggi con la sua favorita dell'epoca.

24) Anche la Carrozzeria Heuliez (che già aveva collaborato con Citroën per la realizzazione della M35 a motore rotativo e successivamente realizzerà le versioni Break di BX, Xantia, XM e Visa decapottabile) presentò al Salone di Parigi 1971 la propria interpretazione su tema SM aperta: la *Espace* con tetto apribile lateralmente mediante un sistema brevettato di 6 lamelle retrattili (anche separata-

mente) da un montante centrale fisso ("T-Rooft").

25) Tale primo esemplare di SM *Espace* aveva una presentazione molto vistosa, dovuto allo stilista interno Yves Dubernard: carrozzeria color malva, grandi copri cerchi cromati, tubi di scarico rettangolari e lunotto posteriore ricoperto da 9 lamelle (fisse) di plastica nera che richiamavano quelle del tetto.

Anche l'interno non era da meno, con plancia, volante e sedili (ridisegnati) ricoperti da una pelle scamosciata verde.

26) Successivamente, nel 1972 la vettura fu ripresentata in veste più sobria, verniciata in brun scarabée, interni in pelle di serie e lunotto normale, poi cambiò nuovamente colore in blu delta. Attualmente, l'attuale proprietario ha in corso un restauro con il ripristino della stravagante livrea originale con cui la vettura fu presentata nel 1971.

Della SM *Espace* ne fu realizzato



un secondo esemplare, con carrozzeria bianca e nera, interni in pelle nera e ruote in resina, regolarmente funzionante, di proprietà di un noto collezionista del nord della Francia.

27) Dopo il lancio della SM, il Bureau d'Études ne continuò lo sviluppo per versioni più prestazionali, con motori Maserati sempre più potenti e carrozzerie SM accorciate ed alleggerite a coda tronca, stile "bread-van" dette "Camionette".

Tra i prototipi SM il più conosciuto (ed anche l'unico sopravvissuto) è certamente il cosiddetto "Proto-Michelin", per il fatto di essere stato a lungo utilizzato presso le piste Michelin a Clermond Ferrand per prove di pneumatici ad alta velocità.

28) Questa SM presenta numerose caratteristiche specifiche: passo corto per una lunghezza di 4,35 m peso ridotto da 1.450 a 1.270 kg parabrezza più inclinato e padiglione più basso (7 cm in meno di un modello di se-

rie), carreggiate e passa ruota allargati per ospitare pneumatici 255/45 VR15.

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

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

Il "Proto-Michelin" è fortunatamente sopravvissuto alle fatiche delle prove al limite, e si trova oggi presso il Conservatoire Citroën.

29) Del "Proto-Michelin" ne è stata realizzata nel 2005, dopo 5 anni di lavoro, una perfetta replica da parte di Frédéric Daunat, già autore di una splendida riproduzione di un cabriolet Mylord.

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

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

30) La carriera sportiva della SM fu breve e poco fortunata date anche le sue dimensioni e peso, ma con la peculiarità, quasi unica, di aver vinto la sua unica gara importante alla prima uscita.

Infatti, al Rally del Marocco 1971, dopo una gara molto dura (solo 9 vetture all'arrivo su 59), si impose la SM ufficiale n. 16 guidata da Jean Deschaseaux/Jean Plassard.

La Casa festeggiò il successo con un cortometraggio (oggi visionabile anche su You Tube), dal titolo evocativo. "Première Sortie, Première Victoire" (Prima Uscita, Prima Vittoria).

Peccato che sia stata anche l'ultima.

31) Quella SM vittoriosa, dipinta in Bleu Camargue, era omologata in "Gruppo 4" (Gran Turi-





simo preparato), ma in realtà differivano poco dalla versione di produzione: il motore sviluppava solo 5 CV in più rispetto ai 170 di serie grazie ad uno scarico alleggerito, vi era una protezione sotto il motore ed il cambio, serbatoio maggiorato a 120 litri, ed in particolare vi fu il primo impiego delle famose "Ruote in Resina Rinforzata", realizzate appositamente da Michelin.

Questa SM vittoriosa in Marocco, targata 3450 XB 75, esiste ancora al Conservatoire Citroën.

32) In seguito due dei prototipi sviluppati da Jacques Né del Bureau d'Études, potenziati ed alleggeriti nella configurazione "Camionette a coda tronca", passarono al Servizio Competizioni per l'impiego sportivo nei Rally.

Il primo, targato 1351 YC 75, con lunotto verticale con griglia a maglie orizzontali che richiamava la calandra della GS, aveva le ruote in resina ed il motore era potenziato a 250 CV,

per un peso di 1.200 kg e lunghezza ridotta a 4,35 m.

Esso fu impiegato come prototipo in "Gruppo 5" nel Rally TAP del Portogallo 1972, guidato da Bjorn Waldegaard con numero di gara 72, e concluse in terza posizione dopo un incidente alla sospensione.

33) L'altro esemplare, targato 560 YW 75, fu impiegato nel Rally del Bandama (Costa d'Avorio) nel 1973, che era uno dei più duri in calendario. Guidato da Guy Verrier, dopo problemi elettrici, concluse al 6° posto su 8 vetture all'arrivo. Questo esemplare, con il n. di gara 15 è anch'esso ospitato presso il Conservatoire, ed esposto più volte a varie Manifestazioni.

Anche del *Proto-Rally* a coda tronca è stata recentemente realizzata una superba replica, opera sempre di Frédéric Dautnat, che è utilizzata regolarmente in competizioni per auto storiche.

34) La SM più veloce del mondo fu quella realizzata nei primi anni ottanta, dall'americano Jerry Hathaway (titolare con la moglie Sylvia del garage specializzato denominato "SM World") per il record di velocità sul lago salato di Bonneville (Utah) situato a 1.500 metri di altitudine, con piste che si estendono per oltre 11 km su un terreno perfettamente piatto.

Nel 1985 Hathaway al volante della sua SM con motore sovralimentato, superò la soglia delle 200 miglia all'ora (321,8 km/h), aggiudicandosi il record di velocità nella categoria "Coupé 4 posti, motore 3 litri turbocompresso".

35) Ma i coniugi Hathaway non erano ancora contenti. Nel 1987, al volante fu Sylvia che superò ancora il record, raggiungendo la velocità media di 202,3 mph, pari a 325,5 km/h (la punta massima fu di 206 miglia).

Ciò vale ai coniugi Hathaway il



diritto di figurare a vita nel ristretto "Bonneville 200 mph Club".

36) La vettura da record, targata "Race SM" mantiene l'aspetto della vettura di serie, ma con diverse particolarità: colore personalizzato "Cherry Red", vetri oscurati, grandi copriuota piatti "moon discs" con funzione aerodinamica, numero di iscrizione 63, fari tondi americani, ma ricoperti dal vetro d'origine.

Il motore Maserati 6 cilindri è nella versione di 3 litri, elaborato con sostituzione di pistoni, bielle, carburatore Holley 750 al posto dei Weber e due turbocompressori Air Research T 04, uno per bancata, per una potenza di 450 cavalli a 7.500 giri utilizzando una benzina di tipo racing, da 108 ottani.

37) Per frenare la vettura lanciata verso il record, oltre l'impianto frenante di serie, vi era un para-

cadute di sicurezza: installato sulla coda, è perfettamente efficace per frenare la vettura da 320 a 60 km/h in meno di 500 metri. Poteva essere azionato anche per riportare la vettura in linea in caso di difficoltà.

38) La *Gendarmerie Nationale* (Corpo militare di polizia corrispondente ai nostri Carabinieri) nel 1972-73 acquistò (a condizioni di favore) 5 SM ad iniezione, affidandole ad alcune Brigate di Intervento Rapido (BRI) per il pattugliamento veloce delle autostrade.

Queste SM mantenevano la dotazione di serie ed il colore era il bleu de Brégançon metallizzato di serie (AC637). Avevano delle grandi scritte bianche "GENDARMERIE" sulle portiere, ed un faro lampeggiante blu sul tetto (ma solo dal 1974). L'unica dotazione particolare

era un apparecchio radio a 12 volts con relativa antenna, che aveva la particolarità di trasmettere su una frequenza e ricevere su un'altra.

39) Pur essendo veloci e sicure, dato l'uso intensivo queste SM furono soggette a diversi guasti meccanici, e ciò influì negativamente sulla possibilità di ulteriori ordini da parte della Gendarmerie.

Le cinque SM furono riformate dalla Gendarmerie tra il marzo 1977 ed il novembre 1978, quando il loro chilometraggio era compreso tra i 220.000 ed i 250.000 km e vendute dal Demanio, oramai in cattive condizioni.

Due furono recuperate e restaurate, ed oggi esposte in varie Manifestazioni.

40) Nel 1974 l'ingegner Alfieri della Maserati realizzò (unendo





due V6) uno specifico motore V8 che doveva equipaggiare una versione più potente della Quattroporte II, ammiraglia del Tridente nata-morta.

Questo motore (di 4 litri con una potenza di 260 CV) fu montato su una SM-muletto rossa ed usato, anche dallo stesso Alfieri, per prove stradali e in pista prima di essere rottamata.

Il motore però sopravvisse e dopo alterne vicende arrivò ai giorni nostri.

41) Nel 2010, il restauratore Frédéric Daunat recuperò quel motore e lo impiantò in una SM Rouge de Rio, dotata di un cofano trasparente per consentire di ammirare il lavoro eseguito.

Con un tale motore, la velocità massima è stimata a 250 km/h.

La vettura, perfettamente funzionante, è oggi esposta in Raduni ed eventi citroënistici.

Da rilevare che questa SM V8 è

stata la prima e unica Citroën del dopoguerra realmente funzionante ad essere dotata di un motore 8 cilindri, dopo l'effimera Traction 22 del 1934.

42) Il designer e carrozziere torinese Pietro Frua, al Salone di Ginevra del marzo 1972 presentò un prototipo, denominato "Citroën SM Frua" o "Citroën-Maserati Coupé S".

La vettura si presentava come una berlina sportiva 2+2, dalla linea tipicamente italiana in livrea arancio metallizzato *very seventies*, con frontale, avente fari retrattili e prese d'aria, che richiama la Maserati Khamsin ed il posteriore, con i montanti ad arco, i fari orizzontali sottili ed il piccolo lunotto verticale, simile alla Merak.

In realtà, di SM questo esemplare ha solo il motore Maserati V6 di 2.670, montato anteriormente in uno spazio piuttosto

sacrificato, il cambio (mantenendo ovviamente la trazione anteriore), i terminali di scarico cromati e le ruote in resina RR.

Il telaio a piattaforma, l'idraulica e lo sterzo sono invece presi dalla DS.

43) Successivamente la SM-Frua fu venduta e immatricolata in Spagna con la targa M-2523-CJ, e dal 1988 divenne di proprietà di un collezionista di Roma, che la conservò per 25 anni senza mai usarla su strada, non essendo immatricolata in Italia.

Nel 2014 è stata acquistata dallo stesso collezionista francese di cui al punto 26), che l'ha riportata a nuova vita, ora targata DT-376-AE restaurando meccanica e carrozzeria (ora rossa), ed usabile su strada con la peculiarità di un esemplare unico.

44) Come raccontato in queste



"pillole informative" la Citroën SM è stata vettura di Capi di Stato, delle Forze dell'Ordine, da competizione, e anche da record di velocità.

Si tratta probabilmente di un *unicum* a livello automobilistico mondiale ad avere tale poliedricità di impieghi.

Forse solo un'altra Citroën, la DS, ebbe prima di lei tale molteplicità di impieghi.

45) Della SM furono realizzate anche versioni Diesel.

Negli anni '70-'80, Georges Regembeau, titolare di un'officina Citroën realizzò un motore Diesel quattro cilindri, di 2.650 cmc concepito in origine per la DS sulla base di quello che equipaggiava il furgone C35, ad iniezione semi-diretta con pom-

pa Bosch, basamento in ghisa e testata il lega, un solo albero a cammes e due valvole per cilindro.

Questa prima versione sviluppava circa 88 cavalli, permettendo alla SM che ne era equipaggiata di raggiungere comunque i 170 km/h.

Ben presto a questo motore Diesel fu aggiunto un turbocompressore Garrett ed uno scambiatore aria-aria, che apportarono un considerevole aumento di potenza prima a 135 CV e poi ai 165 delle ultime versioni, che spingevano la vettura ai 210 km/h, grazie anche ad un nuovo cambio a sei marce.

Si stima che Regembeau trasformò circa 250 SM in versione Diesel, che raggiungevano an-

che percorrenze di 300.000 o 400.000 km.

46) Ma Georges Regembeau si dedicò anche al motore Maserati, aumentandone prestazioni e longevità.

Il V6 d'origine era interamente smontato e rielaborato, ottenendo diversi livelli di potenza, fino a 240 cavalli, a cui poteva essere abbinato un cambio a 6 marce realizzato in proprio.

Le SM realizzate dall'Atelier Regembeau presentavano anche alcune caratterizzazioni estetiche, a richiesta del cliente: calandra cromata a barre orizzontali con il Marchio RG al posto della "vetrina" centrale, per migliorare l'aspirazione ed il raffreddamento, con spostamento della targa sotto il paraurti, ver-





niciatura sovente bicolore, retrovisori aerodinamici tipo CX 2a serie e loghi specifici.

47) Per la gioia degli appassionati di modellismo, la SM fu ampiamente riprodotta sia all'epoca (a partire dalle marche storiche francesi come Solido e Norev) sia al giorno d'oggi, anche in scala grande 1:18 con parti apribili o 1:12 come il recente modello Ottomobile.

Numerose anche le riproduzioni delle versioni speciali (cabriolet, berlina, da rally, ecc.).

48) All'epoca, ai primi acquirenti della vettura vera veniva omaggiata la riproduzione in scala 1:12 realizzata in plastica dalla Montblanc, poi disponibile alla vendita in diversi colori anche filoguidata e con radio a transistor.

Tale modello oggi raggiunge quotazioni ragguardevoli tra i collezionisti.

49) Tra i Club di appassionati della Citroën SM, l'SM Club Italia è stato il secondo ad essere fondato (il 10 aprile 1988 a Milano), dopo l'SM Club de France istituito nel 1983.

Il Club SM è anche il Club di modello con maggiore anzianità di servizio tra quelli aderenti al R.I.A.S.C..

50) Tra i Club SM dei vari paesi europei, è tradizione svolgere ogni anno tra maggio e giugno un Raduno internazionale a rotazione tra i vari paesi.

Di solito, gli anni 0 e 5 sono riservati alla Francia per gli anniversari "tondi" del modello.

In Italia il primo Raduno di questo tipo si svolse nel 1992 a Parma (con oltre 80 vetture presenti), l'ultimo nel 2018 a Torino.

Décrire la SM, c'est faire l'inventaire d'inventions portées l'une après l'autre à un degré

absolu de perfection.

*Décrire la SM c'est aussi la voir passer et vivre, silencieusement habitée, infiniment raffinée, inspirée **

(Brochure "Citroën SM" ed. gennaio 1972).





I PREDATORI DELL'ARCA PERDUTA

Di Paolo Bortolussi

Inutile nascondere, una delle cose legate alla passione per le auto che più mi è mancata in questo sfortunato anno, sono le scorribande con gli amici alla ricerca di tesori dimenticati a quattro ruote.

Il titolo che ho voluto dare all'articolo, richiama proprio per questo uno dei film d'avventura "vintage" più famosi.

Naturalmente le ricerche di un'automobile non sono minimamente paragonabili a quello che succede ai malcapitati protagonisti del primo capitolo della saga di Indiana Jones, di sicuro, però, in tutti questi anni di cieca passione per le Citroën, di "audaci azioni" ne abbiamo compiute parecchie.

Nessun individuo dotato di raziocinio e con la testa sulle spalle, si cimenterebbe mai in avventure prive di logica, come quelle che si trovano a compiere quasi tutti gli appassionati di auto stori-

che.

Tutto comincia con la "soffiata" che qualche voce amica e malandrina diffonde tra i contatti del gruppo di compagni di avventure; spesso la soffiata viene fatta perché l'auto interessa in primo luogo all'autore della soffiata stessa, il quale cerca di coinvolgere i complici per non dover affrontare da solo la disperata impresa che gli si pone d'innanzi e perché spera (in modo vano) che fino all'ultimo ci sia qualcuno pronto a dissuaderlo da un nuovo, sciagurato acquisto.

Altre volte, il procacciatore di notizie diffonde la dritta ricevuta per il puro piacere di condividere una nuova avventura con gli amici, consapevole del fatto che sicuramente qualche folle interessato ci sarà.

Quindi ci si ragiona su (molto poco a dire il vero), si sogna e

si fantastica un po' insieme e si telefona al venditore per fissare l'appuntamento; se l'auto da vedere non è lontana da casa il contatto con il venditore è praticamente immediato.

Negli ultimi tempi, con gli amici più stretti, abbiamo preso la consuetudine di lasciare un biglietto sul parabrezza delle storiche interessanti che incontriamo, così da poter rendere anche "attiva" la nostra caccia al tesoro nascosto, nel caso il proprietario fosse interessato alla vendita.

Non è assolutamente cosa rara essere ricontattati, anche solo perché si desta la curiosità di chi l'auto la possiede.

A prescindere da quale sia il modo utilizzato per "adescare" il venditore, giova ricordare che le nostre finanze non sono infinite, ma la nostra rete di contatti si è talmente ampliata da far sì che molte autovetture siano state acquistate anche da nostre conoscenze molto distanti dal Triveneto, territorio entro il quale opera la nostra squinternata





SPACXZIO



banda di pazzi per le vecchie Citroën.

Tornando alle nostre missioni, la parte più intrigante è ovviamente la visita in loco; premesso che la tipologia di auto che desta le nostre attenzioni, non è solamente focalizzata su veicoli in buona efficienza meccanica ed eccellenti condizioni estetiche, ma risulta molto importante capire in maniera chiara lo stato di quello che abbiamo davanti, spesso non fermandosi alle apparenze, ma richiedendo una vera e propria storia dell'auto. Ecco che il range di vetture con-

siderate si amplia di molto; questo implica anche rocamboleschi ritiri di Citroën spesso non proprio vicinissime da casa e in grado di far serenamente diversi chilometri e qualche inevitabile intervento del carro attrezzi.

Nonostante gli imprevisti, sovente il primo impatto non proprio positivo a livello estetico, ha nascosto dei veri e propri tesori valorizzati da restauri nemmeno così impegnativi. Tralasciando le considerazioni più tecniche, riservate a chi l'acquisto lo dovrà ponderare

scontrandosi anche con i meri calcoli economici, il fascino "romantico" di questi incontri, si cela nelle storie che queste vecchie Citroën hanno da raccontare.

Di certo attraverso i racconti dei loro proprietari, ma al pari leggendo i segni che il tempo ha lasciato, rendendo le auto quasi un libro in movimento che parla di luoghi, di viaggi, di persone e di quotidianità.

È bello pensare di non disperdere ed aiutare a preservare questi ricordi, tramandandoli con l'auto stessa.

Tre anni fa, ad esempio, ho acquistato una Dyane 6 grazie alla dritta e soprattutto all'intercessione di un caro amico che purtroppo non c'è più.

Un anziano di un paese vicino al mio, l'acquisto' nuova per fare ogni settimana Pordenone - Milano per lavoro (faceva il cameraman in Rai).

Una volta conclusasi la sua carriera lavorativa la diede al figlio, che si fece la gioventù alla guida e riuscì persino ad andare con lei in viaggio di nozze in Grecia (attraversando l'allora Jugoslavia).

Gli ultimi anni la Dyane li passò con il vecchio proprietario, accompagnandolo nelle faccende quotidiane, fino a quando non gli fu più rinnovata la patente.

Questi, pur ricevendo varie offerte, volle sincerarsi che l'auto andasse a chi avrebbe saputo conservarne il carattere e tramandarne la storia; grazie anche a questo comune amico ed alla sua "raccomandazione" mi portai a casa una Citroën non certo perfetta, da restaurare, ma una signora targa nera con una storia ed un vissuto davvero importanti.



Sono queste le cose che, per ciò che mi riguarda, fanno la differenza nell'acquisto di una Citroën; non sarebbe onesto negare che l'aspetto tecnico e lo stato del veicolo siano i primi parametri che colpiscono e determinano il buon esito di una trattativa, ma al pari conta il pedigree che la macchina porta con sé.

Ciascuna delle auto che ho in garage ha una sua storia, magari qualche particolarità o peripezie attraverso le quali è dovuta passare e molto spesso vengono da molto lontano.

Talvolta, però, capita (è il caso del mio ultimo acquisto) che le auto siano a 500 metri da casa e che non sia necessaria alcuna scorribanda per "stagnarle".

Parliamo di una Xantia del 1995, uniproprietario conservata benissimo e con "soli" 130.000 km all'attivo.

Semplicemente, a lock down appena terminato, il proprietario impossibilitato a tenere ancora l'auto e sapendo che sono un appassionato di Citroën storiche me l'ha proposta al solo costo del passaggio di proprietà, a patto che la vettura fosse conservata e valorizzata da un vero appassionato.

Quel giorno, mi ha parlato di tutte le vicende familiari legate alla Xantia e me ne sono innamorato da subito, grazie anche ad una livrea davvero particolare.

Nonostante non fosse previsto alcun nuovo acquisto, la Xan-

tia è entrata a far parte della mia piccola scuderia; non ho voluto oppormi al destino che l'ha condotta fin da me.

Purtroppo questa vicenda è anche l'unico momento regalato quest'anno a questa grande passione ed alla voglia di conoscere nuove storie, nuove persone e di conseguenza nuove auto, senza dimenticare il grande piacere di trascorrere ore serene e divertenti con gli amici.

Attenderemo tutti i tanto auspicati tempi migliori, nel frattempo sfoglierò l'album dei miei ricordi, anche semplicemente andando in garage e sedendomi su una delle mie Citroën.

Mai come ora...

En Avant



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.