Anno Sesto

# SPACXZIO

Numero Undici

## *Intervista: Aldo Tosetti, quarantuno anni di passione Citroën*

Semestrale del CX Club Italia - Ottobre 2007 - Direttore Responsabile Maurizio Venturino - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD - Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Setteponti, 75/16 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

R.I.A.S.C.
Registro Italiano Auto Storiche Citroen

SPACXZIO
ANNO VI NUMERO UNDICI
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:
Azzena R.
Giovagnini E.
Lucchetta F.

Foto:
Azzena R.
Baiocchi M.
Citroën Communication
Giovagnini E.
Lucchetta F.
Marigo F. (copertina)
Siccardo M.

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2007

L'audace colpo dei soliti noti.....3
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Memoriale CX.....6
Di Enrico Giovagnini

Un utile pertugio.....9
Di Francesco Marigo

Intervista ad Aldo Tosetti titolare della Concessionaria "Automare" di Albenga.....12
Di Mario Siccardo, Responsabile Relazioni Esterne del CX Club Italia

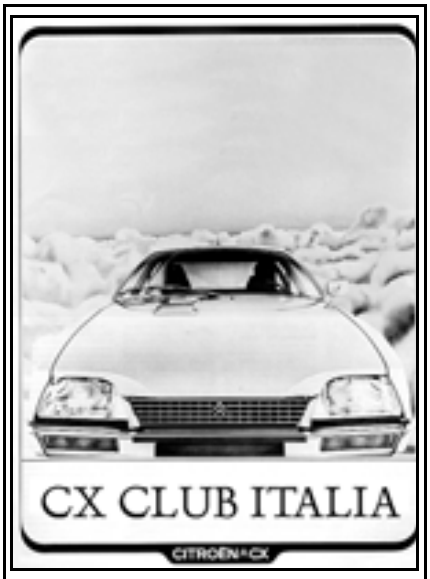
Doriana e le sue evoluzioni.....14
Di Francesco Lucchetta

Le vent de France.....17
Di Roberto Azzena

Ricordi di una CX.....20
Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Vendo e compro.....23
A cura della Redazione

Accessori.....24
A cura della Redazione




CX CLUB ITALIA
Club Aderente R.I.A.S.C.

Consiglio direttivo:
Presidente:
Camillo Cotti
Vicepresidente:
Maurizio Venturino
Segretario:
Silvia Volpe
Consiglieri:
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:
Via Strozzi, 4
35020 Pernumia PD
Tel.:0429-779289
e-mail: info@cxclub.it
Indirizzo Internet:
www.cxclub.it

**AVVISO IMPORTANTE**

**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.**

## L'AUDACE COLPO DEI SOLITI NOTI

Di Maurizio Venturino Vicepresidente CX Club Italia

L'Italia fu.
Fu culla di cultura e civiltà, arte e letteratura.
I Romani conquistarono il mondo ed insegnarono il diritto a tutto l'universo allora conosciuto.
Cicerone, sommo oratore, creò modelli di lingua e di stile che durarono nei secoli.
Ed ancora sono attuali.
Catone fu autore del più antico trattato di economia agricola.
Per centinaia di anni l'organizzazione dello Stato fu encomiabile dal punto di vista sia civile sia militare.
E che dire della Magna Grecia, mirabile sintesi del sapere ellenico e del genio italico?
Dettò legge ancor prima della fondazione di Roma.
La Valle dei Templi è sicuramente una delle meraviglie del mondo, sebbene dimenticata dai sondaggi mediatici.
Poi l'Italia dei Comuni, dei Principati, delle Signorie.
L'Italia di Dante, di Petrarca.
L'Italia del Rinascimento, di Tasso, di Ariosto; di Michelangelo, di Leonardo, di Raffaello.
L'Italia del Barocco, di Marino, di Chiabrera.
L'Italia del Classicismo, di Leopardi, di Manzoni.
L'Italia del Risorgimento…
L'unità.
L'inizio dell'agonia.
L'Italia unita campò in un crescendo di malcostume cui non si vede fine.
Invece di sommare i pregi delle singole realtà locali ne amplificò i difetti.
Divenne l'Italia dei cavilli, degli azzeccagarbugli, della "concertazione" a senso unico.
L'Italia dei sotterfugi, dei soprusi, delle ingiustizie.
L'Italia del "lei non sa chi sono io"…
L'Italia non ha più i suoi poeti ed i suoi navigatori.
La abitano circa sessanta milioni di santi che si ostinano a non abbandonarla.
Martirizzati dai vari Berlusconi, Prodi, Tremonti, Visco, (citati in rigoroso ordine alfabetico per par condicio), subiscono con malcelata rassegnazione le angherie delle amministrazioni comunali, regionali e statali.
E pagano, pagano sempre, in soldi ed in salute.

***

Non ci è concesso vivere con piacere neppure il tempo libero.
La burocrazia, come gramigna, ha invaso i nostri svaghi.
In questa Italia degradata esiste un Ente morale di diritto privato, federazione di 225 Club, che riunisce oltre 100.000 appassionati.
Dovrebbe essere preposto alla conservazione e difesa del patrimonio automobilistico nazionale.
Forse all'epoca della sua costituzione fu così.
Ma tutela realmente il nostro motorismo storico?
La legge del 21 novembre 2000, (numero 342 del collegato fiscale) introdusse l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per tutti gli autoveicoli e motoveicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, a decorrere dal compimento del trentesimo anno dalla loro costruzione.
Estese tale agevolazione, riducendo il termine a venti anni, anche agli autoveicoli e ai motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico (articolo 63, comma 3).
Compito di definire la lista di codesti autoveicoli venne affidato all'Ente in questione.
Mansione che non svolse mai.
Giustificò il suo modus operandi trincerandosi dietro quanto previsto dal quarto comma dell'articolo 60 del Codice della Strada, cioè che:

**"veicoli d'interesse storico e collezionistico"** sono esclusivamente **"quelli per cui risulta l'iscrizione nei Registri A.S.I., FIAT, LANCIA, ALFA ROMEO e FMI".**

La dirigenza dell'Ente all'epoca sostenne, e continua a sostenere:

**"considerato che, l'individuazione dei veicoli di particolare interesse storico e**

## 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.

**collezionistico prevista dal comma 3, dell'art. 63 L.342/2000, di cui alle categorie indicate alle lettere a) e b), non può essere fatta se non mediante esame di ogni singolo veicolo, stante l'inesistenza o l'incompletezza di elenchi presso i costruttori, mentre per quelli di cui alla lettera c), stante la lettura dello stesso, porta a non poter escludere alcun modello, (omissis) DELIBERA di individuare, anno per anno, i veicoli di cui ai commi 2 e 3 dell'art. 63 L.342/2000, stabilendo, per l'anno in corso, che siano di particolare interesse storico e collezionistico i veicoli, costruiti entro il 31.12.1987, in possesso dei requisiti previsti dal proprio Regolamento Tecnico nazionale per il rilascio dell'"attestato di storicità""** (disposizione del 15 dicembre 2006 che ricalca quelle degli anni precedenti).

***

Quindi, secondo tale Ente

**"tutti i cittadini possono possedere un veicolo di particolare interesse storico, però a fronte di precise condizioni minime, riconducibili all'autenticità e all'originalità del veicolo stesso nelle parti essenziali che lo compongono:**

**1 carrozzeria e/o telaistica conforme all'originale;**

**2 motore del tipo montato in origine dal costruttore o compatibile;**

**3 interni/selleria decorosi (intendendosi per tali quelli conservati da un proprietario che ha usato il veicolo per 20 anni con la cura media necessaria nella gestione di un tale bene destinato al trasporto di persone). Ai tesserati, proprietari di tali veicoli, l'A.S.I. rilascia un "attestato di storicità", in quanto il veicolo è iscritto nei propri Registri come veicolo storico degno di beneficiare dei vantaggi che nel tempo si sono sommati: fiscali (tassa di circolazione e doganale), assicurativi e circolatori (certificato delle caratteristiche tecniche)".**

***

Per ciò che concerne l'art. 63 della Legge 342/2000 tale attestato svolge una funzione "ad probationem" (ai fini di prova).
Ovvero: tutti i veicoli tra i venti e trenta anni possono diventare di interesse storico e collezionistico e quindi godere dei benefici fiscali ed assicurativi soltanto ottenendo l'attestato, perciò passando attraverso le forche caudine dell'Ente.
Fatte salve diverse disposizioni assunte da Regioni o compagnie di assicurazione.
Il suo rilascio non comporta la visione della vettura.
E' sufficiente che il richiedente compili l'apposito modulo, firmi lo scarico di responsabilità per il tecnico esaminatore della pratica, invii quattro fotografie e la fotocopia della carta di circolazione.
A differenza di quanto avviene per il "certificato di omologazione" che l'Ente concede in seguito ad esame del veicolo da parte di una sua commissione tecnica.
Esso corrisponde al "Certificato di Rispondenza" già previsto dallo Statuto del R.I.A.S.C. cui avranno diritto, unitamente ad una targa distintiva, solo le vetture che soddisferanno i criteri di originalità, conservazione o qualità di restauro fissati dalla Commissione Tecnica del Registro.
Ma questo è un altro capitolo.

***

Attualmente mi risulta che siano state depositate in Parlamento varie proposte e disegni di legge riguardanti il motorismo storico.
Questi documenti, dal punto di vista teorico, sono assai lodevoli e apparentemente fatti a tutela dei collezionisti.
Il loro scopo: liberalizzare il settore togliendo l'esclusività di certificatore all'Ente in questione.
Citiamo come esempio il testo del Disegno di Legge numero 1122 che ha come primo firmatario il senatore Berselli e che riprende il Disegno di Legge già presentato nella precedente legislatura a firma Magnalbò e Salvi.
Le altre proposte ricalcano con poche differenze quanto previsto da questo testo (vi consiglio di visionarle sul sito: www.parlamento.it).
I primi tre commi dell'articolo 1 lasciavano ben sperare:

**1. La presente legge garantisce la possibilità di costituire libere associazioni amatoriali di collezionisti di veicoli storici, fondate su base volontaria e senza vincolo di esclusiva, per le quali è prevista la registrazione.**

**2. Gli statuti e le clausole associative delle associazioni di cui al comma 1 garantiscono la trasparenza dell'attività e degli assetti associativi, la dialettica democratica tra gli associati e l'osservanza delle finalità associative.**

**3. Sono associazioni riconosciute l'Automotoclub storico italiano (ASI), il Registro storico Lancia, il Registro Fiat italiano, il Registro italiano Alfa Romeo, la Federazione motociclistica italiana (FMI) e l'Automobile club italiano (ACI).**
**Le stesse funzioni attribuite alle associazioni possono essere svolte dalle case costruttrici italiane o da quelle estere che risultino iscritte all'Unione nazionale dei rappresentanti di autoveicoli esteri (UNRAE).**

Quest'ultimo capoverso è capzioso e si presta a varie interpretazioni (oltre tutto non ho trovato nelle altre proposte di legge il suo contenuto, per noi fondamentale).
Più chiaro sarebbe stato enunciare: "le stesse funzioni attribuite alle associazioni possono essere svolte da tutti i Registri riconosciuti da case automobilistiche aventi sede anche in Italia".
Tuttavia pur se formulato in siffatto modo ha allarmato la cupola dell'Ente in questione, timoroso di perdere l'esclusiva di certificatore.
La lobby è quindi corsa ai ripari.
Infatti poche righe più sotto così recita il comma quattro dell'articolo 1:

**4. Per costituire nuove associazioni occorre che esse siano composte da un numero minimo di venti club o scuderie associati, che siano presenti ed operative da almeno tre anni in non meno di sei regioni, che abbiano un numero minimo di soci iscritti, che non deve essere inferiore a trenta per ogni club; che siano riconosciute da parte della Federazione internazionale delle auto storiche (FIVA).**

Inoltre per complicare il tutto il comma 6 del medesimo articolo prevede che:

**6. Presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è istituito un registro al quale i soggetti di cui ai commi 3 e 4 devono essere iscritti.**

***

Sono d'obbligo un paio di considerazioni su questi ultimi enunciati che stravolgono, ovviamente a danno dei collezionisti, quanto espresso in precedenza.
La prima: le nuove "associazioni" che intendano ottenere l'iscrizione presso il Ministero dei Trasporti diventano improvvisamente "associazioni di Club e Scuderie" contraddicendo quanto affermato dal primo comma.
Comunque, fino a questo punto, poco cambierebbe per il Registro che è una associazione di Club Citroën.
La seconda: è veramente assurdo ed inspiegabile il motivo per cui le "nuove associazioni" debbano essere costituite da almeno venti Club operanti in almeno sei Regioni diverse ed aventi almeno trenta Soci ciascuna.
Anzi, con un minimo di malizia, è perfettamente spiegabile e comprensibile: l'Ente ha messo a segno, tramite i suoi emissari, il colpo da maestro.
Il comma quattro fa sì che il Disegno di Legge diventi "ad personam".
Per mantenere lo statu quo.
Infine, ciliegina sulla torta:

**"dette associazioni devono essere riconosciute dalla FIVA".**

Cosa pressoché impossibile da ottenere senza influenti "padrini".

***

E' lecito pensare che in tutto ciò vi sia lo zampino dell'innominabile Ente?
A voi lettori indovinare la risposta.
Ricordo soltanto che a pensar male molto spesso ci si azzecca…
Se le mozioni verranno approvate dal Parlamento senza modifiche nulla cambierà rispetto all'attuale situazione.
Per far valere il nostro diritto ad ottenere agevolazioni fiscali o assicurative, se non addirittura a circolare, si sarà costretti ad aderire non ad un Club di nostro gradimento, bensì ai pochi che soddisferanno tutti quei requisiti.
Cioè dovremo federarci all'"Ente supremo", unico depositario di tutto lo scibile automobilistico.
Purtroppo.
Quindi il R.I.A.S.C., che riunisce almeno 2000 appassionati e 4000 vetture, anche se non tutte ancora censite, verrebbe a contare meno di una associazione con solo 600 soci ma suddivisi secondo il bilancino legale.

***

Altre osservazioni.
E' palese che la battaglia si combatta per quella fascia di veicoli compresi tra i venti ed i trenta anni.
Cioè quelli che, a partire dal 2000, hanno consentito all'Ente in questione di aumentare in maniera cospicua il numero degli associati (e gli introiti).
Vetture che, per usufruire dei vantaggi fiscali ed assicurativi devono possedere l'attestato di storicità.
Fin dalla sua costituzione il R.I.A.S.C. è strutturato per Sezioni specializzate rette da un gruppo di persone che mette a disposizione le proprie conoscenze (volontariamente e gratuitamente) a vantaggio degli appassionati di Citroën storiche.
I Responsabili delle varie Sezioni rilasciano un documento la cui funzione è paragonabile all'attestato dell'Ente certificatore.
La loro competenza in materia di Double Chevron è sicuramente superiore a quella dei commissari dell'Ente ufficialmente abilitato.
Il documento che essi producono viene assegnato dopo visione di fotografie, della carta di circolazione ed in base alle dichiarazioni che i proprietari dei veicoli rilasciano sotto la propria responsabilità.
Ad essere pignoli il R.I.A.S.C. richiede obbligatoriamente una

sola fotografia, quella di tre quarti anteriore, poiché le notizie sullo stato degli interni e del motore sono comprese nella scheda di iscrizione al Censimento.
Se volessimo seguire la procedura di rilascio del documento "ufficiale" nulla costerebbe chiedere anche una foto degli interni, del vano motore e della targhetta identificativa del veicolo.
Anche se la prassi è un poco diversa è illogico ed inammissibile che soltanto l'attestato dell'"Ente supremo" possa avere valore ai fini fiscali ed assicurativi.
Ma ciò conferma che l'Italia è diventata il paese dei sofismi e dei ricatti, infestata da gretti e lestofanti.
Alla faccia delle cosiddette liberalizzazioni e di quanto enunciato all'articolo 1, comma 1 del Disegno di Legge 1122.
Quando Cicerone esclamò "o tempora, o mores" non immaginava certo che saremmo rotolati così in basso.
Vessati da politicanti inetti e da burocrati zelantemente incompetenti, caste di persone che godono di privilegi di ogni tipo.
Una vergogna!

## MEMORIALE CX

Di Enrico Giovagnini

Avremmo trascorso la giornata a casa di amici di famiglia.
Una domenica come tantissime altre.
L'arrivo, i saluti, il pranzo interminabile e l'infinito parlare.
Non c'era da sbagliarsi.
E così andò.
Almeno sino a quando uscimmo per una passeggiata.
Fu allora che La vidi: immobile, statuaria, definitiva.
Mi prese un turbamento ignoto.
Non che fosse la prima volta: ne avevo viste altre, forse tante.
Del resto era una reazione inevitabile, con gli ormoni in regola e l'età giustissima dalla mia.
Ma una della sua razza no, non l'avevo mai incontrata.
Nessuna curva mi aveva mai promesso un viaggio così avventuroso e interminabile.
Eccolo, il mio oggetto del desiderio.
Come tale, avrebbe dovuto rimanere irraggiungibile.
Ma Lei no, volevo che fosse mia.
Ne parlai con i miei genitori.
Non ricordo con quali parole, perché fu la passione a dire tutto al mio posto.
Dovetti risultare convincente: dopo un "E' troppo grande per te", mio padre comprese infatti che nessuna ragione avrebbe vinto la mia frenetica ebbrezza.
Del resto, come egli ben sapeva, quando l'animo viene rapito l'età conta meno di niente.
Ebbi il suo consenso, e mi dedicai soltanto a Lei.
Era una "CX Pallas" del '79, argento con interni azzurri, ancora bellissima nonostante la sua innegabile esperienza.
A Lei sacrificai gran parte del mio tempo, rinunciando a tanti svaghi e compagnie che sono la vita di un giovanissimo.
Per averla accettai di lavorare con chi, pur dicendosi suo possessore, era disposto a liberarsene per 1.700.000 lire, che scalò di volta in volta dal mio com-

penso mensile.
Presto fummo l'uno per l'altra.
Due anni dopo iniziarono i primi problemi.
Fu la differenza d'età ad acuire la distanza tra voler e poter fare.
Ma la passione, quella, non s'era estinta.
Lo seppi allontanandomi da Lei per un'altra più giovane, una "CX Pallas" dell''82 d'un beige bruttino, ma bella come il giorno di notte quando la ribalta della strada, smorzandosi, la mostrava splendente nell'ombra.
Ed anzi convincemmo la vecchia CX, ormai collocata nel tempio della Memoria, a migliorare il nostro rapporto.
Io mi sentivo vivere in Lei, Lei viveva per me solo.
Il suo sorriso mi colmava di una beatitudine infinita.
Aveva ai miei occhi tutte le perfezioni.
Ancora oggi con la memoria rivado spesso a quegli anni felici, quando Lei sembrava appagare ogni mio entusiasmo, ogni mio capriccio.
Intimità autentica, relazione sincera, il nostro amore seppe tuttavia far posto agli altri, nutrirsi della loro presenza, dell'amicizia e dell'altrui compagnia.
Dimora esclusiva, la CX fu generosa di paziente ospitalità, al punto d'accettare il rock, anche il più duro, nella sua anima soave e cedevole.
Un lungo viaggio insieme il nostro, sempre più intenso.
Dall'Abruzzo, dove avevo iniziato a lavorare, ogni week-end raggiungevamo la mia terra d'origine, l'Umbria; 500/600 chilometri: io e il suo respiro soltanto.
Finché la colpevole imperizia altrui venne a rompere l'incanto.
"Una banale operazione", l'aveva definita quel ciarlatano.
"E' come se foste nelle mani di un tecnico autorizzato che deve

sostituire la guarnizione di una testata – aveva poi aggiunto –.
Una carteggiatina ed è fatta.
Al massimo può rompersi qualche pistone e il motore fondere!"
Fu l'unico a ridere della sua penosa immagine.
Oggi mi dico che di un individuo capace di usare così il linguaggio occorre immediatamente diffidare.
Ma allora non me lo dissi.
Mi fidai e basta.
Non rividi più la mia compagna.
Pur sostenendomi in quello sconosciuto dolore, parenti e amici mi esortarono a farla finita con la CX.
Dovevo smetterla di sognare e trovarmi una compagna che facesse per me.
Seguii il loro consiglio.
Dopo qualche tempo, cominciai a frequentare un'altra.
Un bel Tipo, adorata dai miei vecchi: affidabile, protettiva, materna.
Noiosa.
Per questo, quando dopo tre anni lunghissimi e interminabili vidi Lei fu come cancellare il tempo.
Una CX dell''81 riverniciata di nero, completamente modificata in stile Turbo 2.
Lasciai la Tipo a casa, per la gioia dei familiari, e ripresi a vivere.
Era il febbraio 1992.
Sarebbe durata in eterno.
Ma la sorte aveva piani diversi: finimmo insieme sotto un carico di legna.
A me andò bene, ma lei non ce la fece.
Neanche sapere che altre CX sarebbero vissute grazie alla sua generosità (e alla professionalità d'un chirurgo di Jesi) valse a

consolarmi.
Ci furono altre storie, delle quali è bene tacere (leggi Renault 1-9).
Come quella dell'eroe delle fiabe, la mia missione era tuttavia decisa: qualsiasi incontro precedente allo scontro col drago e alla sanzione finale del re non era che strumento per la congiunzione con Lei.
Chi mi conosceva lo sapeva benissimo.
Così, quando il mio animo venne ancora rapito, il coro degli aiutanti, più o meno magici, salì come un grido: "Prendila!".
"CX GTi Turbo serie 1": mi bastò una parte per dedurre il tutto.
Era il 1996.
Non mi sbagliavo.
Da allora, la CX è rimasta con me.
Certo non è stato facile stare vicino ad una del suo livello.
Ed anzi ho pensato a lungo di lasciarla libera.
Addirittura cedendo all'immacolata livrea di una giovane CX 20 TRE (dell''87, con 80.000 km), incontrata per caso dal fornaio di un paese vicino al mio.
Presto però compresi che era proprio il contrasto con l'eterea perfezione della GTi ad indurmi a prendermi cura di quell'ingenua creatura; sarebbero bastati qualche ritocco alla carrozzeria, la sostituzione dello specchietto sinistro, l'impianto GPL.
Fui felice di vederla rifiorire e trovare la sua strada (oggi si trova a Caserta).
Anche perché, nel frattempo, la CX GTi aveva fatto breccia nel cuore degli amanti della bellezza: Maurizio Marini e Ilaria la vollero ad Arezzo per un set fotografico.
Fu Lei ad aprire il calendario 2004 del trentennale della CX.
Il resto è storia recente: io, il manager, e lei, la diva.
Tutti a colmarsi gli occhi della sua ineffabile presenza.
E io che faccio?
Cerco di accontentare chi sa godere del suo incanto.
Come il signor Cotti, che nel marzo 2004 l'ha voluta a Vairano per il raduno d'auto d'epoca di Ruoteclassiche.
Non sono geloso: mi inorgoglisce.
Mentre lei posa per le foto di rito, il signor Albertini intervista anche me.
E poi, quando compari con la tua CX nel numero di agosto del 2004 di Ruoteclassiche, ti senti

ripagato di ogni piccola rinuncia.
Da allora è stato un crescendo.
Certo, ripenso spesso alla "bella di notte", la mia prima vera compagna.
Mi dico: "ecco dov'era la felicità, l'unico abbaglio che non mi costrinse a chiudere le palpebre".
E in quei momenti mi pare di riconoscerla in ogni tenebrosa CX.
Ma so di illudermi.
Mi rimane allora un senso di nostalgia, un retrogusto come d'imperfezione.
Al punto che, quando qualcuno mi contatta per acquistare la mia CX, il panico m'assale (anche perché nel frattempo capita che arrivi "SpaCXzio", col dossier "Gti").
Lascio la "GTi" per tentare di rivivere quell'antica esperienza?
La voce al telefono del signor Valentini rimette le cose al loro posto: "Non venderla – mi dice con voce ferma – tienila con te e comprane una nera".
Sicuro che la tengo con me, e un giorno forse…
Ma poi penso che nessun'auto del colore della notte mi ridarebbe ciò che cerco, e che l'unico modo di non seppellire vivo il ricordo di Lei è accettare il fatto che non tornerà.
Non cerco nulla che non sia già qui.
L'amore – diceva qualcuno – non è anelito all'infinito, ma sacro godimento d'un presente splendido.
Lo so da sempre.
Salendo per le scale e incontrando le grida gioiose di mia figlia lo so ancor meglio.
Il sorriso di mia moglie s'illumina.
Creature di carne, e poi creature d'acciaio, gomme e circuiti elettrici.
E' qui la felicità.

## UN UTILE PERTUGIO

Di Francesco Marigo

All'inizio dell'estate appena trascorsa Citroën ha deciso di venire ancora più incontro alla frizzante popolazione che sceglie in tutto il mondo il marchio transalpino, offrendo una versione fresca fresca di C3 e C3 Pluriel denominata Sundek (uno dei marchi di riferimento della moda estiva).
Tale versione, oltre a offrire chicche tecnologiche e gradite ai giovani come il lettore MP3 o iPod, si presenta in una livrea "rinfrescante" dal colore bianco mandorla.
C3 Pluriel è la cabriolet più venduta in Italia, avendo collezionato più di 26000 immatricolazioni dal 2003 a primavera 2007, e il segreto del suo successo, oltre che nel prezzo, sta nell'aria sbarazzina di quest'auto che ricorda, anche se da lontano, le sue antenate 2CV e Dyane.
Chi volesse godersi il sole in maniera originale e francese può quindi recarsi in uno dei tanti concessionari Citroën e firmare un assegno di 14900 euro per fare sua una Pluriel Sundek.
Ma chi volesse aggiungere ai pregi di questa vettura l'appeal non indifferente di un'auto d'annata e il risparmio di un usato cosa dovrebbe fare?
Il massimo è cercare una buona Mehari o 2CV, oppure una Dyane.
Tuttavia l'inverno ormai alle porte non consiglia un tale acqui-

sto, specie se si intende utilizzare la vettura anche nella stagione fredda (senza parlare della stagione delle piogge) e se le candeline della torta di compleanno dell'acquirente non vengono spente tutte con un solo soffio.
Meglio ripiegare su scelte magari meno economiche, specie nella manutenzione, e meno "goderecce" ma più pratiche e comode.
Non si parla di DS Cabriolet, un (bel) sogno per pochi.
E non si parla della eccentrica quanto rara CX Orphèe, l'introvabile CX cabriolet realizzata dal carrozziere francese Deslandes, forse poco attraente alla vista, ma molto originale e diversa dal solito, ottima in un ambiente collezionistico.
Si parla di semplice CX.

Ma con un accessorio poco diffuso, indispensabile per riscaldare ed illuminare il capello dell'appassionato: il tetto apribile.
Per la CX si è trattato, in parole molto povere, di un pezzo di tetto che scompariva in direzione antero – posteriore.
E sempre fu così, dal momento che non vi furono aggiornamenti nel tempo come l'apertura a compasso o l'adozione di materiali diversi.
Ciò permise di mantenere, a tetto chiuso, l'ombra e la rigidità (in caso di grandine) che rivestimenti in cristallo o tela non garantiscono, consentendo però l'abbronzatura anche ad alta velocità.
Infatti, i fruscii aerodinamici non sono eccessivamente fastidiosi, specie se all'acquisto il proprietario saggiamente scelse un accessorio plastico originale che li riducesse.
Tale dispositivo venne introdotto con l'anno modello 1978.
All'epoca poteva essere richiesto su tutta la gamma come dotazione opzionale.
Le uniche versioni che non lo prevedevano nemmeno in nessun caso erano le break (probabilmente perché la conformazione estetica e funzionale del tetto, rialzato a partire dal montante centrale, non ne permetteva un arretramento agevole) e le Prestige, dotate già di serie di un efficace condizionatore d'aria e spesso abbellite anche da un rivestimento in vinile.
Inoltre, dal punto di vista tecnico, il pertugio necessario per il

tettuccio avrebbe indebolito la struttura che già presentava una saldatura trasversale per allungare la scocca.
Per portare un po' di aria fresca nell'abitacolo, riconosciuto universalmente dai possessori della vettura come veloce a trasformarsi in sauna, ben spese erano le circa trecentomila lire, diventate 825 mila nel caldo luglio 1987.
Comunque, niente a che vedere con gli oltre due milioni di lire necessari per equipaggiare dell'utile impianto di climatizzazione dell'aria la CX 25 TRD Turbo 2, oggetto della prova di Quattroruote dell'estate '87.
Tuttavia nemmeno una spesa eccessiva, se si considera che, a causa dell'inflazione sempre spacciata come sotto controllo e dell'aiuto della moneta unica, dopo venti anni tondi tondi con i 31 milioni e 850 mila lire dell'auto in prova la medesima Casa automobilistica ci propone oggi una "semplice" Puriel 1.4 a benzina; e nemmeno full – optional!
È da tenere presente che il dispositivo di apertura del tettuccio è stato sempre ad azionamento elettrico, fin dalla sua comparsa sulla lista degli accessori.
Con gli anni solo i comandi dell'azionamento elettrico del dispositivo cambiarono: mutarono la loro forma (diventando Peugeot style nella Serie 2) ed il loro alloggiamento, prima dietro la consolle centrale, successivamente in alto, al livello del margine superiore del parabrezza.
Inoltre, rispetto alle versioni "normali", la sede della plafoniera di illuminazione dell'abitacolo era necessariamente arretrata, pur rimanendo in posizione centrale.
Nota stonata è la preoccupante riduzione in altezza dello spazio interno all'abitacolo.
Infatti, se con la versione Prestige la CX aveva permesso un "alloggiamento" per la testa più accettabile (specie per gli occupanti di alta statura seduti sulle poltrone posteriori), con il tetto apribile della versione normale si è intrapresa la strada opposta, abbassando di pochi ma preziosi centimetri il padiglione interno.
Ma si può sempre fare come Pippo (della Walt Disney) guidando con la testa fuori dal tetto…
Scherzi a parte, si consiglia vivamente di scegliere una CX con il tetto apribile, specie se, mossi a compassione dalla età dell'auto che si guida non la si vuole strapazzare usando pure il condizionatore d'aria.
Attenzione però al più classico dei problemi, che fece dannare, e non poco, anche i possessori della nuovissima Pluriel per alcuni anni!!!
Non ditemi che non ci avevate pensato…
Le infiltrazioni d'acqua!
Prima insignificanti poi sempre più minacciose e dannose, rischiano di rovinare il rivestimento interno del tetto: il cielo.
Il guaio sta nella guarnizione, ma non è di facile risoluzione; e se poi bisogna sistemare anche il cielo, è obbligatorio mettere in conto una ancora più complicata, e soprattutto costosa, riparazione.
Oltre a questo problema, nell'appassionato di auto d'epoca può sorgere un dubbio: sarà consigliabile fare da cavia a un altro sistema elettronico, che potrebbe causare noie o pericoli ai quali la Scienza e la Ricerca non sanno ancora porre rimedio con efficacia?
E' possibile che dopo tanti anni le connessioni elettriche lascino a desiderare, bloccando il meccanismo di comando di apertura (e chiusura).
Non ostante ciò, la praticità di questa soluzione per portare sole e aria nell'abitacolo è innegabile, anche d'inverno; non si tratta di certo di una guida "en plen air", ma un po' d'aria che scompiglia i capelli (di chi li ha) si riesce a trovare.
E con essa un sacco di voglia d'estate.
Anche d'inverno.

## INTERVISTA AD ALDO TOSETTI TITOLARE DELLA CONCESSIONARIA "AUTOMARE" DI ALBENGA

Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

In un bel pomeriggio estivo, non ho trovato niente di meglio da fare che andare a disturbare il concessionario Citroën di Albenga in provincia di Savona.
Petulante e puntiglioso come sempre, ho bersagliato di domande il titolare.
Aldo Tosetti con estrema disponibilità e gentilezza ci racconta la sua storia.
Come direbbero i giornalisti (poco) seri: "In esclusiva per SpaCXzio".

**D. Signor Tosetti, in che anno ha iniziato a vendere Citroën e dove?**
R. Nel 1966 a Savona in via Nizza.
Ero venditore della commissionaria di Savona che allora aveva ragione sociale "Giribone-Valle".
Di lì a qualche anno la commissionaria di Savona cessò per qualche tempo l'attività ed io mi ritrovai a vendere Citroën per la Concessionaria Romano Piacenza di Cuneo.
In quel periodo ebbi proposte di lavoro anche dalla BMW, ma rifiutai convinto com'ero in modo appassionato della bontà delle vetture Citroën.
Poi, intorno al 1970, il signor Valle riprese l'attività a Savona e fu allora che mi richiamò.

**D. Come fu che aprì una concessionaria in proprio?**
R. Non ero particolarmente contento delle provvigioni come venditore ed ero convinto di fare un ottimo lavoro per Citroën.
Sicché un bel giorno la Casa Madre da Milano mi propose di mettermi in proprio con una concessionaria nella zona dell'estremo ponente della provincia di Savona.
Trovai il posto, le banche mi diedero fiducia e nel 1976 iniziai un'attività ricca di soddisfazioni che prosegue ancora oggi.

**D. Fu il primo punto vendita Citroën nel ponente ligure?**
R. No.
Il "Garage Riviera" ad Alassio fu il primo punto vendita Citroën della Liguria alla fine degli anni '50.
Precedette anche Genova e si trovava proprio nei pressi del fa-

moso "Muretto".

**D. Quale era il cliente "tipo" della DS?**
R. Una categoria di persone sicuramente a reddito superiore, ma con un'istruzione di tipo ingegneristico.
Per lo più.

**D. Parliamo di CX.**
**Come andarono le vendite qui ad Albenga?**
R. La CX l'abbiamo venduta bene dal '76 all''84 circa.
Poi il modello fu messo un po' in ombra dalle nuove uscite di metà anni '80, come Volvo ad esempio, che abbinavano ad una linea meno filante e più "seriosa" una seduta più eretta.
E in quel momento la clientela che poteva spendere cercava una vettura con un aspetto più formale ed "importante", in grado di sottolineare meglio un certo status sociale.

**D. Torniamo ai modelli tipo "D". Verso quali versioni si orientava la clientela?**
R. Mediamente gli utenti D si dividevano in due categorie: gli aficionados del semi-automatico, che prediligevano gli allestimenti Pallas e gli utenti delle ID/D in versioni comunque meglio rifinite.
Le DLuxe/DSpécial si vendevano poco.

**D. Furono in molti a passare dalla DS alla CX?**
**E quali furono i commenti?**
R. La DS non è mai stata dimenticata facilmente dai vecchi clienti.
Comunque un buon 70% passò a CX con soddisfazione.

**D. Domanda simile.**
**La clientela CX, passò poi a XM?**
R. No.
Abbiamo recuperato davvero pochi clienti.
I tempi non erano più quelli della DS.
La CX durò troppo in un momento in cui la gente iniziò a desiderare modelli nuovi con maggiore frequenza.
Dall''85 al '90 l'utente CX che cambiava vettura molto spesso si orientava verso le nuove appetibili automobili tipo Volvo, Lancia Thema, Alfa 164 oppure Croma e Saab.
Questo causò inevitabilmente una disaffezione al marchio.
I pochi che ai primi degli anni '90 passarono da CX a XM, non furono in seguito molto contenti per i noti problemi di affidabilità di quest'ultima.
E fu la mazzata finale.
Nonostante ciò nell'ultimo anno di XM, il 2000 mi pare, ne ven-

detti 18 pezzi contro i 4 di Genova ad esempio!
Con un certo orgoglio dico che le mie percentuali di penetrazione sul mercato comunque vanno dall' 8 al 12% contro i 5-6% della media nazionale.

**D. Domanda specifica sulle CX. Negli anni quante Prestige ha venduto e quante GTi?**
R. Due Prestige e due GTi.
Ma su quattro, tre di esse andarono fuori dalla Liguria.
Il mare mi portava (e mi porta) tanta clientela dalla Lombardia.

**D. Come andarono le vendite di SM?**
R. Beh...sono ricordi un po' lontani, ma almeno una dozzina sono certo che riuscii a venderle.

**D. La CX più venduta nei vari anni di produzione?**
R. Negli anni '70 la Super.
Poi iniziò il boom delle Diesel, prima aspirate e poi turbo.
Da lì in avanti le CX a benzina morirono.
Almeno da queste parti.

**D. Domanda di rito: l'ultima DS a chi l'ha venduta?**
R. L' ho venduta ad un noto produttore ligure di frutta secca e canditi ed era una 23 Pallas i.e. nera.

**D. E l'ultima CX?**
R. L'ultima era sicuramente una CX 20 TRE, ma non riesco a ricordare a chi andò.

Ringrazio Aldo Tosetti per la preziosa testimonianza, mi accompagna alla CX non senza spendere parole di ammirazione per lo stato di conservazione e mi dirigo verso casa.
Un nuovo tassello della storia Citroën in Liguria è andato al suo posto.

## DORIANA E LE SUE EVOLUZIONI

Di Francesco Lucchetta

Sono passati ormai alcuni mesi da quando Doriana, la Pallas Sable dorè dell''83, è entrata a far parte del parco auto di famiglia.
Sono stati mesi vissuti molto intensamente, sempre alla caccia del pezzo mancante, del particolare da perfezionare, del dettaglio migliorabile, sempre alla ricerca del lavoretto pignolo che potesse meglio completare un lavoro di ripristino che ha sfiorato il restauro.
Perché di restauro non s'è trattato: qui la base era talmente buona che andare a modificarla avrebbe significato solamente deturpare la storicità di un veicolo che porta i segni del suo tempo con vanità, orgoglioso di mostrare come si possa arrivare alla soglia del 25° anno su strada senza mostrarli mai, né in apparenza né in sostanza.
Se inizialmente avevo quindi parlato di "restauro conservativo", mi rettifico immediatamente: quella che sto per descrivere è la storia di un miglioramento.
Abbiamo posato i pesanti ferri della chirurgia plastica e ci siamo dedicati a un più sobrio maquillage.

Il risultato?
Una CX che coniuga i pregi dell'utilizzabile quotidianamente a quelli del conservato da brivido.
Quando lo scorso 26 gennaio la vettura arrivò dalla sua terra d'origine, il Torinese, ero compiaciuto del fatto di aver trovato una ottima CX; io stesso, dopo gli interventi che le abbiamo prestato, ho faticato a riconoscere la stessa auto nelle foto scattate quasi sei mesi prima (e che corredano l'articolo –ndr).
Veniamo ai dettagli.

**ESTERNI**

Ho già spiegato di come la CXona abbia risentito di una "sindrome da spigolo" quando, al termine di una copiosa nevicata, il vecchio proprietario ebbe qualche "problema" in manovra e finì per lasciarsela scappare di traverso proprio sulla soglia del cancello.
Ammaccature lievi ma in posizioni decisive, che fecero saltare la vernice lasciando scoperto il metallo vivo, e una portiera piuttosto malconcia furono le "cicatrici" di quella poco felice esperienza.
Sappiamo quanto conti l'estetica nel gradimento di una vettura: quelle trascuratezze, sebbene marginali, a noi non piacevano affatto e decidemmo immediatamente di consegnare la vettura nelle mani di un carrozziere di fiducia.
Inizialmente avevamo preso in considerazione l'ipotesi di una riverniciatura completa, in modo da non lasciare tracce; ci siamo invece convinti alla riparazione delle sole parti effettivamente danneggiate dopo una prova di lucidatura che aveva mostrato come, campionando correttamente il colore, non vi sarebbe stata traccia di differenza tra la parte rinnovata e quella conservata.
Con delicatezza estrema siamo riusciti a levare le tracce di alcune decalcomanie poco gradevoli applicate su portellone e targa nel corso degli anni.

Il risultato è stato quello sperato e forse meglio, se consideriamo che l'unico elemento che ha effettivamente necessitato di sostituzione è stato lo spigolo sinistro del paraurti anteriore.
Esclusivamente per scrupolo abbiamo poi provveduto a cambiare anche frecce e indicatori di posizione anteriori, che iniziavano a cumulare umidità all'interno della plastica trasparente, sostituendoli con ricambi originali da me fortunosamente recuperati tempo fa.
Il resto è ancora tutto come mamma Citroën predispose in catena di montaggio nel lontano marzo 1983.

**INTERNI**

Qui la situazione di base era veramente ottima: i problemi erano concentrati su due pannelli, trovati particolarmente gustosi dalle fauci di un cane, sui sedili completamente da ripulire dal pelo dello stesso cane e su un cielo praticamente a baldacchino.
La rarità dei pannelli di una CX è risaputa; in un primo momento ho tentato di recuperarne di originali, trovandone un kit non in perfette condizioni ma entro la soglia dell'accettabilità.
Successivamente mi sono convinto a non procedere con un lavoro comunque insoddisfacente che si rivelasse anche mutilante nei confronti della conservazione, rassegnandomi così a tentare la riparazione degli esistenti.
Devo sinceramente ammettere che la scelta è stata ripagata da un'ottima resa del lavoro di riparazione, che ha consentito ancora una volta il mantenimento dei componenti originariamente montati sulla vettura.
Il cielo è stato forse il lavoro più delicato: ore ed ore passate a smontare, grattare, trattare le superfici, tagliare a misura e reincollare i tessuti sui loro supporti.
Abbiamo svolto tutto in casa, con un costo relativamente basso di materiali (colle, carte vetrate, lame ecc.), mentre si è rivelato proporzionalmente piuttosto dispendioso l'acquisto delle stoffe originali.
Per reperirle mi sono rivolto a CX Basis che, ancora una volta, se ce ne fosse stato bisogno, ha dimostrato la sua competenza e precisione.
La qualità del prodotto non si discute ma credo che avremmo potuto risparmiare discreti denari se avessimo tentato una ricerca, campione alla mano, nelle varie tappezzerie della zona.
Anche in questo caso mi reputo decisamente soddisfatto, soprattutto in considerazione del fatto che si trattava del mio primo cielo: lavoro completato nel giro di una settimana e risultato pregevole.
Per quanto riguarda la pulizia dei sedili e di tutti gli interni, ci siamo rivolti a un professionista del settore che ha provveduto a trattare tutte le parti a vista degli interni con un prodotto detergente e igienizzante.
La ciliegina sulla torta è consistita nel fortunoso ritrovamento di una serie di coppe ruota in acciaio originali, nuove e imballate: su un'auto perfettamente lucida, un cerchio curato e dotato di gomme lucide e pulite completa la sensazione di ordine e freschezza come un collier di zaffiri s'accompagna a un'elegante signora in abito da

sera blu.

**MOTORE**

Qui purtroppo non sono mancate le sorprese.
E, altrettanto purtroppo, sono tutte derivate dal lungo fermo cui la macchina è stata sottoposta per i lavori di carrozzeria.
Alla rimessa in moto la CX presentava la spia della batteria accesa in modo evidente e preoccupante sul cruscotto: non c'è voluto molto per capire che le spazzole dell'alternatore s'erano ossidate.
Non solo: la carburazione a benzina era completamente sfasata mentre a gas non esisteva proprio traccia di un corretto rapporto stechiometrico.
Ironia della sorte, appena uscita dalla carrozzeria Doriana ha traslocato all'interno dell'officina del meccanico Citroën cui affidiamo le cure delle nostre ruggenti storiche.
I lavori cui è stata sottoposta sono stati pochi ma decisivi: revisione del carburatore e dell'alternatore, sostituzione della membrana del polmone GPL.
Abbiamo poi aggiunto un tocco di buon gusto profittando del nuovo fermo per un lavaggio accurato del vano motore e per la riverniciatura in tinta corretta del coperchio valvole.

**E FINALMENTE...**

All'alba di sabato 14 luglio, quasi 6 mesi esatti dopo il suo arrivo ufficiale, la CX ha riposato per la prima volta nel box che la ospiterà nei prossimi anni.
Nonostante la prima completamente "steccata", il suo arrivo è stato trionfale come mai avvenuto prima per una vettura in casa nostra: credo di aver definitivamente sdoganato il marchio Citroën agli occhi di una famiglia d'ispirazione italiofila come quella di cui Doriana è entrata a far parte.

## LE VENT DE FRANCE

Di Roberto Azzena

Non si può certo ragionevolmente affermare che il mercato delle Citroën storiche, negli ultimi anni, non abbia subito una notevole accelerazione.
Vuoi per l'avvento di Internet che, con i suoi potentissimi strumenti, ha reso più semplici ed efficaci i contatti fra appassionati e vuoi soprattutto per la riscoperta di alcuni modelli del marchio francese che, fino a non molto tempo fa, erano considerati solo "vecchi" ed ora sono invece entrati di prepotenza nelle mire dei collezionisti.
La nostra CX è senza dubbio il caso più clamoroso in questo senso.
Ricordo che quando nell'ormai lontanuccio 1999 mi misi in cerca della mia prima filante berlina oproniana, le CX erano praticamente scomparse oltrechè dalle strade, anche dagli annunci del settore.
Per fortuna negli ultimi due/tre anni sono rispuntate come funghi, quasi fossero state nascoste accuratamente in attesa di tempi migliori, che sono puntualmente arrivati.
Con la maggiore richiesta, chiaramente, sono risalite anche le quotazioni e nonostante la rinascita della disponibilità, alcuni modelli particolari continuano a rimanere assai rari nei patri confini.
Essendomi irrimediabilmente invaghito, dopo una prova galeotta su una GTi, della magia del cambio automatico abbinato alle sospensioni idropneumatiche e al Diravi (effetto "tappeto volante"!) e volendo coronare l'atavica attrazione per il modello a passo lungo "Prestige", lo scorso autunno decisi di mettermi seriamente in cerca della vettura che incorporasse questi due sogni, a costo di sacrificare sull'altare la mia amatissima Pallas del '78.
Ma, come anticipato, il mercato nostrano offriva poco o nulla e quel poco era ad un prezzo che

non potevo permettermi.
Finché sul Forum R.I.A.S.C. (inesauribile fonte di tentazioni), il buon Karl pubblicizzò con entusiasmo l'acquisto di una 22 TRS, anch'essa assai rara in Italia, effettuato nella terra dei cugini d'oltralpe.
Allargai così il raggio di esplorazione più a nord e, grazie all'impagabile aiuto di Roald, lecchese "trapiantato" in Francia, riuscii poco dopo a realizzare la mia chimera: la patria di Monsieur Chauvin mi aveva offerto l'occasione giusta che non potevo farmi scappare.
Una bellissima CX Prestige Automatique era finalmente nelle mie mani!
Poco tempo dopo Carmelo, un altro pazzoide del "giro", seguiva anch'egli l'ormai collaudato esempio e, partendo addirittura dalla Calabria, si è esibito in un incredibile salvataggio di una malandata Prestige Automatica nei pressi di Parigi, che sotto le sue cure sta già tornando all'antico splendore.
Il canale si può ormai considerare definitivamente aperto, anche se di certo altri avevano già felicemente sperimentato la via estera, anche se magari più in campo DS.
Ma, alla fine, è davvero conveniente sobbarcarsi l'avventura in un Paese straniero?
Ecco di seguito alcuni consigli in proposito e una piccola anticipazione di ciò che è necessario mettere in conto prima di buttarsi con troppa leggerezza nell'impresa (parleremo solo della Francia).

***

Le quotazioni sono indubbiamente più basse in Francia che in Italia, su questo non ci piove. Attenzione, però, che la differenza non sia minima perché bisogna considerare i seguenti costi aggiuntivi rispetto ad un tradizionale acquisto italiano:
1 immatricolazione, che su vetture "importanti" può essere quantificato in circa 400 euro in più rispetto ad un normale passaggio di proprietà, se utilizzate i servizi di un'agenzia pratiche auto;
2 viaggio: va pianificato con cura e, per i più scrupolosi, può essere anche doppio (presa visione e successivo ritiro);
3 trasporto con carro attrezzi o, meglio, viaggetto di rimpatrio col mezzo acquistato al seguito;
4 assicurazione temporanea: un centinaio di euro sono il minimo che dobbiate considerare;
5 benzina e costi autostradali per provare subito la vettura su strada.

***

E' vero che i costi dei viaggi spesso sono sostenuti anche da chi compra in Italia in regioni lontane dalla propria, ma diciamo che, normalmente, sono da mettere in conto con media certezza distanze considerevoli.
Quindi, quando leggete la quo-

tazione francese, aggiungete almeno 800 euro e sarete maggiormente vicini alla realtà.

***

I francesi sono meno pignoli e maniacali di noi italiani, quindi non fidatevi troppo dei loro "en très bon ètat", che sono concettualmente assai distanti dalle nostre concezioni.
Se riuscite, fatevi mandare tonnellate di foto recenti e, se vi ispirano, pianificate un viaggetto per toccare con mano.
Non perché i cugini siano disonesti, ma proprio perché i parametri di giudizio sono differenti dai nostri.

***

Se non conoscete bene la lingua, fatevi aiutare da qualcuno che la parli bene.
In fase di trattativa i malintesi possono essere fatali !

***

Preparatevi a subire qualche travaso di bile durante la pratica di immatricolazione, dato che come al solito, la burocrazia italiana è un concentrato esplosivo di ottusità e incompetenza.
Certo, potete anche capitare con l'ingegnere competente o in un'agenzia valida che è in grado di fare scivolare nei giusti ingranaggi la vostra pratica, e questo è il mio più sincero augurio…
Però, così come è successo a me, ho visto altri sventurati incappare con rabbia e sconcerto nei meandri della motorizzazione.
Alla fine si arriva al dunque, però i tempi e i modi sono spesso un po' diversi da quelli che dovrebbero essere…

***

Non vi siete fatti spaventare? BENE!
Allora, per concludere, ecco i documenti necessari per portare a buon fine l'acquisto francese:

**PASSAGGIO DI PROPRIETA'**

Contratto di vendita francese in triplice copia (venditore-prefettura-acquirente).
Barrare la carta grigia con la scritta "vendu le XX/XX/XX" e tagliare l'angolo superiore destro per la prefettura francese da aggiungere a una copia del contratto di vendita, che il venditore si premurerà di consegnare presso gli uffici competenti.
L'acquirente ritira carta grigia e controllo tecnico (come definito più avanti, fatevi dare anche copia di un documento di identità del venditore).
Il tutto, in quel civilissimo Paese è GRATUITO!
La carta grigia corrisponde al nostro libretto di circolazione.
Il Control Technique (CT nelle inserzioni), che è una sorta di revisione francese, è fondamentale per non dover affrontare il collaudo in Italia.
Ricordate sempre che per leg-

ge, ciò che circola regolarmente in un Paese CEE deve obbligatoriamente essere immatricolato in un altro Paese membro (ma in motorizzazione c'è chi non lo sa!!!).

**DOCUMENTI: ASSICURAZIONE TEMPORANEA (AUTOTEMPO)**

Carta di identità;
patente;
carta grigia del veicolo acquistato.

***

Se avete scelto di tornare in Italia a bordo della nuova fiamma, insistete col venditore perché trovi un'agenzia assicurativa sul posto che si appoggi all'AUTOTEMPO.
Se vi sono problemi, contattateli direttamente prima di recarvi in Francia: www.autotempo.com.
Sul sito trovate anche i piani tariffari.
In Italia nessuna compagnia, alla faccia della Comunità Europea, vi farà questo tipo di servizio!
Solo la Direct Line vi assicurerà il veicolo con targa francese, ma per un anno intero, quindi niente assicurazione d'epoca.

**DOCUMENTI: IMMATRICOLAZIONE**

Copia del contratto di vendita con firme originali;
carta grigia;
controllo tecnico;
copia carta di identità venditore;
certificato caratteristiche tecniche.

***

Il certificato delle caratteristiche tecniche si può richiedere all'ASI (si paga) o direttamente a Citroën Italia (più competenti senza dubbio!) gratuitamente.
Bon Voyage !!

(Nota: per ulteriori informazioni consultare la sezione Burocrazia del Sito www.cxclub.it)

## RICORDI DI UNA CX

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente SM Club Italia

Correva l'anno 1982.
Quanti ricordi e quanti eventi in quell'anno, che segnarono un periodo importante della vita.
I diciott'anni, i "tre giorni" della visita militare, l'esame di maturità, i Mondiali di calcio in Spagna, l'inizio degli studi universitari, e… la nuova macchina di famiglia, una Citroën CX.
Già appassionato di automobilismo e Formula 1, mi avvicinai presto anche alle auto di serie, acquistando il mio primo numero di Quattroruote nel marzo 1981, rimanendo poi colpito dalla prova su strada, nel numero successivo, proprio di una CX Pallas.
Approfondii quindi la conoscenza della storia del Double-Chevron, attraverso gli articoli sulle riviste dell'epoca, ed il libretto della serie "Tutta la Storia" di Automobilia.

Quando venne il momento di sostituire l'onesta ma poco brillante Opel Rekord Diesel, riuscii ad orientare la scelta di mio padre (già Citroënista dagli anni Settanta, avendo avuto due DS ed una GS) verso la CX, che all'epoca aveva un buon successo di mercato, pur essendo uscita già da otto anni.
Così, dopo aver studiato i depliant dell'epoca (lo slogan pubblicitario era: "CX. Il volo del gabbiano"), il 16 dicembre 1981, dopo una breve prova su strada della vettura dimostrativa del concessionario, fu passato ordine per una CX 2500 Diesel Pallas, con ruote in lega, tetto apribile, equipaggiamento Isother, e vernice metallizzata, al prezzo complessivo di lire 18.900.000 (equivalenti a circa 29.000 euro odierni).
Probabilmente, l'optional del tet-

to apribile allungò notevolmente i tempi di consegna, in quanto l'auto fu consegnata dopo ben quattro mesi, il 22 aprile 1982.
Quel giorno fu davvero memorabile, anche per una particolare combinazione di eventi.
Al mattino, effettuai l'esame di guida per la patente, superandolo regolarmente; al pomeriggio ci recammo a ritirare la nuova CX, pur se non mi azzardai a guidarla il primo giorno, per il giro inaugurale.

***

La CX era grigio metallizzato (probabilmente AC073R), interni in tessuto blu, targata PS 252648, numero di telaio 15MM6766.
Ricordo che nei primi giorni, passavo parte del tempo che doveva essere dedicato allo studio, a leggere il libretto di uso e manutenzione, ed a familiarizzare con il posto guida ed i comandi "a satellite".
La CX divenne quindi l'auto con cui "imparai a guidare" (preferendola ovviamente all'altra auto di casa, una Peugeot 104 ZL), abituandomi presto alle particolarità dello sterzo e del pedale del freno, che ritrovai anni dopo, su altri modelli della Casa.
Nei mesi successivi l'esame di maturità ed anche dopo aver iniziato l'Università, accompagnavo spesso mio padre nei giri di lavoro tra Marche e Umbria, affinando la conoscenza del comportamento della macchina nelle diverse condizioni, e sviluppando gradualmente

l'esperienza alla guida.
Non sono mancati piccoli inconvenienti iniziali da neopatentato, come una "toccatina" al posteriore, durante una cena di fine anno scolastico, ma con danni limitati e senza neanche troppe "ramanzine" al rientro a casa.
Le impressioni che riscontravo alla guida, confermavano le qualità e le caratteristiche della vettura riportate sulle riviste dell'epoca: ampia abitabilità, tenuta di strada notevole, ottimo confort (grazie anche alle sospensioni idrauliche), prestazioni all'epoca molto buone per un diesel aspirato di 75 CV e migliori anche di alcuni turbo (ricordo che si potevano agevolmente raggiungere ed anche superare i 156 km/h dichiarati), consumo contenuto (12-14 km/l).
A tal proposito, si ricorda che Quattroruote, nel numero di agosto 1980, fece una prova di consumo, in cui la CX diesel raggiunse i 1.000 km. con un pieno (che all'epoca richiedeva 23.000 lire).
Tra i difetti, ricordo una certa "ruvidità" del motore in 2a e 3a (del resto era un quattro cilindri di elevata cilindrata unitaria; all'epoca non c'erano controalberi di equilibratura), una posizione di guida "raccolta" con volante di ampio diametro un po' ingombrante, visibilità in manovra che richiese molta pratica, ed il caldo che si accumulava all'interno, data l'ampia vetratura (il tetto apribile serviva solo fino a medie velocità, oltre i 100 km/h la rumorosità del flusso d'aria era tale che occorreva richiuderlo).
La finitura interna, seppur con ampio uso di plastiche, non mi pareva così male, e gli accessori di bordo erano funzionali, tra cui i vetri elettrici e l'autoradio Pioneer KE5000, all'epoca una delle prime con sintonia digitale.

***

In breve tempo, approfondii la conoscenza tecnica della vettura, in particolare il funzionamento dell'impianto idraulico, e rimasi colpito dall'apprendere che la distribuzione del motore era ad ingranaggi (come solo in alcune sportive).
Quando serviva, portavo spesso la macchina in officina, per i vari interventi di manutenzione, che erano piuttosto frequenti in quanto all'epoca il "tagliando" era ogni 5.000 km. (contro i 20-30.000 di oggi).
Ricordo un inconveniente curioso, che si era verificato più volte: si bloccavano le paratie interne dell'impianto di climatizzazione

che regolavano i flussi d'aria, cosicché d'inverno non usciva aria calda, con conseguente appannamento continuo del parabrezza.
La CX veniva usata prevalentemente per lavoro da mio padre (circa 30.000 km. all'anno), e, nei primi tempi, anche per qualche vacanza in famiglia.
Con gli anni il chilometraggio totale aumentava, con una maggiore incidenza dei costi di manutenzione, e cominciava ad apparire qualche traccia di ruggine nei sottoporta.
Nel frattempo, era uscita la CX turbodiesel, che surclassava la precedente in prestazioni, ma le nostre necessità erano in parte cambiate, con una minor percorrenza annua, che non giustificava più una macchina diesel, gravata all'epoca dal superbollo e dal costo del gasolio crescente.
E così, quando nel 1988 fu ora di pensare ad una nuova vettura, la CX, dopo una lunga e onorata carriera ed oltre 160.000 chilometri percorsi, fu data in permuta per una Lancia Thema 2.0 I.E. benzina, che all'epoca era la berlina più diffusa del mercato, ancora a costi ragionevoli, e che costituiva un richiamo notevole.
La Thema fu comunque l'unica parentesi non Citroënistica tra le auto di famiglia, e la CX ebbe in seguito la sua discendenza di Marca, con una lunga serie di modelli del Double-Chevron: AX, Xantia, Saxo, C5 e la "storica" SM.

***

Venticinque anni dopo, della CX del 1982 rimane tuttora vivo un bel ricordo, anche perché legato agli anni giovanili, che perdurerà nel tempo come memoria di un'epoca così diversa da quella di oggi…

## 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 degli stessi, che restano 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: info@cxclub.it oppure al webmaster del sito www.cxclub.it.
RACCOMANDIAMO GLI INSERZIONISTI DI COMUNICARCI AL PIU' PRESTO L'AVVENUTA TRANSIZIONE. GRAZIE.

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 25 Turbo 2, anno 1988, colore bianco, carrozzeria perfetta, ruote con cerchi in lega, motore rifatto completo, 4 ruote nuove e 4 ruote di scorta nuove, 4 cerchi in lega di scorta.
15.000 euro trattabili.
Per informazioni: Giorgio.
Tel.: 055-4218465 orario ufficio.
E-mail: cast.silvia@virgilio.it (02/07)

**VENDO**

CX 2000 Pallas, anno 1977, colore grigio metallizzato, interni azzurri, funzionante, revisionata, iscritta ASI.
Carrozzeria da lucidare e interni da riprendere.
Targhe e libretto originali. 2.500 euro trattabili.
Tel.: 328-7367488.
E-mail: globboslobbo@libero.it (04/07)

**VENDO**

CX anno 1982, colore sable doré metallizzato, 61.000 chilometri originali documentabili, condizioni prossime al nuovo, revisionata nel luglio 2006, sostituite sfere, batteria, cinghie. Prezzo fermo 4.500 euro.
Coordinate: khyton@hotmail.com (04/07)

**VENDO**

CX 22 RS break benzina, anno 1989 colore grigio chiaro metallizzato, 150.000 chilometri originali, targhe francesi, perfettamente funzionante, carrozzeria da riverniciare ma sana, telaio e pianale perfetti.
2.500 euro trattabili.
Luca. Tel.: 349-4740495. (06/07)

**CERCO**

Per CX 25 GTi Turbo ricambi come: strumentazione a cristalli liquidi, temperatura olio, acqua, orologio, computer, modanature alluminio, pannelli porte, coperchi portaoggetti plancia.
E-mail: nightluca@gmail.com (02/07)

# SPACXZIO

BUONO D'ORDINE
Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

| CODICE ARTICOLO | QUANTITA' (MASSIMO 3) | TAGLIA | PREZZO COMPLESSIVO |
|---|---|---|---|
| Cappellino € 5,00 | | | |
| Polo € 12,00 | | | |
| Felpa € 16,00 | | | |
| Gilet € 16,00 | | | |
| Targa € 8,00 | | | |
| Gagliardetto € 5,00 | | | |
| | | TOTALE | |

Inviare all'indirizzo:
Nome e cognome _____
Indirizzo _____
Città e C.A.P. _____ Tel.: _____
Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD).
Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.