

Anno Quinto **SPAC XZIO** Numero Otto

Registrazione presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 col numero 1867

*Dossier:
il sogno americano di Citroën*



SPACXZIO

ANNO V NUMERO OTTO

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:

Amodei E.
Azzena R.
Licata M.
Lucchetta F.

Foto:

Azzena R. (copertina)
Baiocchi M. (archivio)
Licata M.
Lucchetta F.
Siccardo M.

La foto di copertina è pubblicata su autorizzazione dei genitori della minore.

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.

Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.

Registrato presso il Tribunale di Padova il 5/12/2003 col numero 1867

Stampa:

Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2006

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

Lui, lei e l'altra..., pag. 5
Di Emanuela Amodei

CX horror (ovvero la vita oltre la morte), pag. 7
Di Roberto Azzena

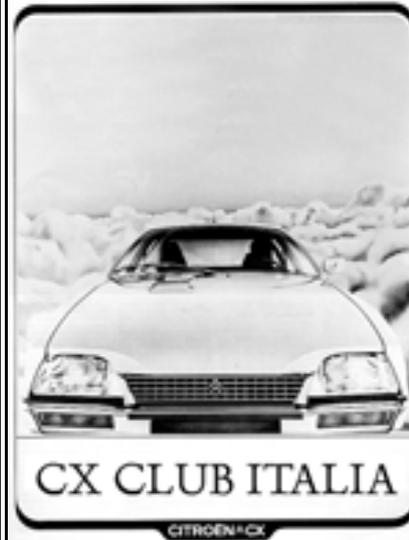
Il sogno americano di Citroën, pag. 10
Di Maurizio Baiocchi, Vice-presidente dell'SM Club Italia

Giubileo DS, pag. 18
Di Francesco Lucchetta

Il paziente francese, pag. 20
Di Matteo Licata

Vendo e compro, pag. 22
A cura della Redazione

Accessori pag. 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.



ABBIAMO FATTO IL REGISTRO...

Di Maurizio Venturino Vicepresidente del CX Club Italia

...ora dobbiamo fare i Citroënisti.

Così si sarebbe espresso Camillo Benso Conte di Cavour, se fosse vissuto ai nostri giorni.

Se tutto sarà andato come previsto e non saremo stati turlupinati, dopo una gestazione durata undici anni, quando leggerete codesto editoriale il R.I.A.S.C. sarà finalmente una realtà.

Nella sede di Citroën Italia, davanti al notaio, al più tardi entro marzo sarà apposto il sigillo del riconoscimento legale con la firma da parte dei Presidenti degli otto Club fondatori.

La gestazione è stata lunga e difficoltosa, a volte molto burrascosa, ed è giunta a compimento grazie al determinante intervento della Casa Madre che ha fatto in modo che i differenti Club di modello dimorassero sotto un unico tetto.

In questa sede rivendichiamo il contributo fornito dal CX Club Italia, non per creare nuove polemiche, ma per ribadire la verità.

Il Registro, che nell'idea iniziale di alcuni integralisti avrebbe dovuto essere dedicato ad un solo Modello, era poi diventato, per decisione del Consiglio di Amministrazione dell'IDéeSse Club, il R.I.A.S.C., ovvero il Registro di tutti i veicoli Citroën.

Il progetto, sottoposto al vaglio di Citroën Italia, venne approvato.

La Casa Madre ne affidò quindi inizialmente (nove anni!) la gestione all'IDéeSse Club (anche perché all'epoca era quello più rappresentativo).

La nascita di nuovi sodalizi, l'aumentare del numero di Soci, la richiesta di una maggiore col-

legalità nel curare gli interessi comuni, hanno fatto sì che Citroën Italia decidesse, alla fine del 2003, di dare al Registro vita propria e propria dignità legale.

Cosa che noi, creando scandalo, sostenevamo da tempo.

In questa lunga fase di transizione abbiamo appoggiato sempre e pienamente l'obiettivo, certi che alla fine il buon senso avrebbe prevalso.

Ci siamo impegnati nella stesura dello Statuto e del Regolamento, abbiamo adoperato tutte le nostre energie per pubblicizzare il Registro all'interno ed all'esterno della nostra Associazione.

Tuttavia proviamo sentore che frange di appassionati non abbiano compreso lo scopo e lo spirito del R.I.A.S.C..

Ve ne sono alcuni che ostinatamente continuano a vivere ai suoi margini, giudicando inutile la sua nascita.

Lasciamo costoro ai loro interessi di bottega (in senso letterale) che contrastano con lo statuto del Registro.

Ed al loro destino.

Altri, pur avendo accettato il R.

I.A.S.C. non riescono a vedere oltre gli spruzzi lava vetro situati sul pur lungo cofano delle loro bellissime vetture e pensano che non ci possa essere promiscuità tra appassionati di vari modelli.

Alcuni addirittura avevano ventilato l'ipotesi di un Registro governato in base alla quantità di tessere su cui ciascun Club potesse fare affidamento.

Ipotesi quanto meno scellerata, che non mi vedrà mai d'accordo: vogliamo forse ridurre il R.I.A.S.C. alla stregua di qualsiasi partito politico, dove a contare sono le correnti?

A conferma di quanto affermo e cioè della scarsa attenzione per l'interesse supremo, cito il numero di firme messo insieme in occasione del ricorso al TAR in merito al provvedimento del Comune di Firenze sul blocco delle auto Euro 0.

Il ricorso, nato nel mondo Citroën soprattutto per volontà del nostro Presidente Cotti, e diffuso ai mezzi d'informazione ed ai Sodalizi di altre Marche dal nostro Responsabile Relazioni Esterne Siccardo, richiedeva la raccolta del maggior numero di firme possibile tra i residenti nel Comune di Firenze, colpiti dal provvedimento.

Il buon Cotti ha effettuato un cospicuo numero di telefonate presso i suoi amici fiorentini, ap-

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.



partenenti a vari Club.

Le firme totali sono state sedici, solo cinque quelle di Citroënisti. Notate: l'apposizione della firma non obbligava nessuno a versare il contributo per le spese della causa.

Cotti era già d'accordo con il sottoscritto che la somma mancante sarebbe stata coperta personalmente da noi.

Tuttavia si presumeva che i sottoscrittori sarebbero stati un numero ben maggiore, considerata la posta in gioco.

Troppi non hanno capito il rischio che corriamo, qualora il provvedimento non fosse stroncato sul nascere: lasciare per sempre languire in garage le nostre vetture.

Voglio dire che, come al solito, la cultura italiana, che ha nei suoi geni tanti pregi: fantasia, ingegno, inventiva, estro, predisposizione per il bello, ha in questo caso mostrato il suo lato peggiore.

Non solo ognuno ha curato l'orticello suo, ma neppure chi è stato colpito dal provvedimento si è preoccupato più di tanto.

Forse confidando nel fatto che, proprio perché viviamo in Italia, tutto sarebbe finito a tarallucci e vino.

Come al solito.

Da sottolineare che chi ha dato il via al ricorso è una persona non residente in Toscana.

Perché, se in quella Regione risiede una buona parte degli appassionati possessori di Citroën storiche?

Dobbiamo riconoscere che da molto tempo uno tra essi cercava di sensibilizzare gli interessati sull'imminente provvedimento regionale.

E, a onore del vero, aveva preso i contatti con parecchi Club locali.

Ma, al momento di passare all'azione, pare abbia preferito

appoggiare l'iniziativa di altri e non quella promossa da persone facenti parte del R.I.A.S.C., che conosceva da tempo.

Tale comportamento va modificato.

Le iniziative intraprese dai componenti del Registro vanno sostenute.

Altrimenti a che è servito lottare per la sua costituzione se poi si preferisce suffragare le iniziative altrui?

Mi si obietterà: perché allora il ricorso non è stato avviato dal Registro?

Ciò non era possibile in quanto esso non aveva allora figura giuridica.

Però anche l'avesse avuta l'avvocato aveva consigliato che venisse intrapreso dalle singole persone danneggiate.

Quindi, il R.I.A.S.C. non sarebbe comunque risultato tra i ricorrenti.

Quanto esposto dimostra la scarsa sensibilità dei Citroënisti italiani.

Forse, facendo un discorso più ampio, è da mettere in relazione con mancanza tra noi di una vera "cultura collezionistica".

Molti "appassionati" si iscrivono ad un Club non per attaccamento al modello o al Marchio, ma solo per il proprio tornaconto: la riduzione della polizza assicurativa.

Il nostro scopo deve essere quello di creare un ambiente di autentici collezionisti, coinvolgendo gli Associati, per fare in modo che i Club e, di conseguenza, il Registro, prosperino.

In quale modo?

Attendiamo innanzi tutto suggerimenti dai lettori.

Se ne riceveremo vorrà dire che un primo piccolo passo sarà stato compiuto.

Secondo me, poi, sarebbe opportuno pubblicizzare le inizia-

tive di tutto il mondo Citroën attraverso la stampa e mediante internet, in maniera di aumentare la nostra visibilità ed attrarre così i possessori di Citroën d'annata verso di noi.

Personalmente non sono un frequentatore del mezzo informatico, ma da quel che mi si dice vi sono moltissimi appassionati che lo utilizzano assiduamente partecipando ai vari forum.

Orbene sarei curioso di sapere la percentuale di questi che non sono iscritti a nessun Club.

Se tutti lo fossero sarebbe meraviglioso.

Siccome sono certo che non sia così, come possiamo coinvolgerli affinché diventino parte effettiva del nostro mondo e non si limitino a vivere la loro "passione" dall'esterno?

Un'interessante proposta viene dal Consigliere dell'IDéeSse Club Marco Vaccaro.

Suggerisce di aprire il censimento anche alle vetture appartenenti a persone non associate.

Io preferirei parlare di schedatura: permettiamo a coloro che, al momento, non hanno vantaggio, voglia o possibilità di iscriversi ad un Club, ma dimostrano comunque attenzione verso il nostro ambiente, di fornirci i dati delle loro vetture.

A norma di statuto ciò dovrebbe essere consentito solo per i veicoli usciti di produzione da almeno dieci anni, ma nulla vieterebbe di "schedare" anche modelli più recenti (come per esempio l'XM) in modo da cominciare a creare tra costoro uno spirito di gruppo, per ottenere un ricambio generazionale tra i collezionisti.

A costo zero per loro e per il R.I.A.S.C. che non dovrebbe assegnare né attestato né adesiva.

Si avrebbero però due vantaggi: da parte nostra avremmo un quadro più esteso e completo



delle Citroën ancora in vita e terremmo agganciati a noi i possessori.

Questi ultimi comincerebbero a rendersi conto di guidare un veicolo facente parte di un patrimonio storico (attuale o futuro), e quindi sarebbero invogliati a trattarlo con maggior cura, ad apprezzarlo e magari un domani ad entrare a tutti gli effetti in un Club facente parte del Registro.

Per ciò che ci riguarda quest'anno abbiamo voluto coinvolgere nel Raduno primaverile a Monselice i possessori delle AX, vetture uscite di produzione giusto dieci anni fa.

Quindi censibili.

A dimostrare che la storia continua, non ostante i nostri governanti e le campagne di rottamazione (passate e future)...

LUI, LEI E L'ALTRA ... Di Emanuela Amodei

Vi è mai capitato di avere un forte dubbio ma di allontanare e volontariamente ignorare ogni segnale che altro non fa che confermare la vostra paura?

Ebbene a me è successo e non è stato affatto facile accettare la realtà dei fatti!

Sino all'estate del 2002, per la precisione giugno 2002, le cose andavano bene... sì in passato c'era stato un "episodio" durato qualche mese... ma chi non ha sbagliato almeno una volta nella vita?

Sembrava tutto risolto: avevamo superato insieme quel periodo e aveva giurato "non succederà più....non è stato

nulla di importante!".

Ma ecco che a fine giugno inizio a notare strani comportamenti.

Lui che è sempre stato (abbastanza) attento e partecipa alla vita familiare, improvvisamente è distratto, assente, distaccato.

Più di una volta durante un discorso capisco che sto parlando da sola!

E le notti? Trascorse in bianco o quasi, il sonno agitato, la difficoltà ad addormentarsi.

I repentini cambi di umore : ora ilare e con una luce speciale negli occhi (sì proprio quella luce) ora nervoso e inappetente,





triste con lo sguardo perso nel vuoto.

Tutti comportamenti che inizialmente attribuisco ad un bisogno di ferie "siamo alla fine dell'anno lavorativo... è solo un po' di stress" continuo a ripetermi.

Voglio convincermi!

Ma il tarlo del dubbio giorno dopo giorno si fa strada nella mia mente.

Noto che la situazione è in continuo peggioramento!

E allora eccomi a fare ciò che non avrei mai voluto fare!

Lo osservo, lo studio, cerco di capire ma in realtà è già tutto molto chiaro.... la ragione dice di non illudermi... ma il cuore si rifiuta di accettare!

Ci vogliono le prove per incolpare qualcuno, non ci si può basare solo su delle sensazioni!

E per fortuna le prove mi mancano.

Ma una sera lavorando al computer apro per errore un file "jpg" in una cartella dallo strano nome: "DoubleChevron"...

Non riesco a credere ai miei occhi!

Il cuore inizia a battermi all'impazzata nel petto, le tempie pulsano, una sensazione di gelo mi attraversa il corpo e gli occhi si riempiono di lacrime impedendomi quasi di vedere ciò che non avrei mai più voluto vedere!

Eccola lì davanti a me con quello sguardo altero, sicuro, sembra quasi lanciarmi una sfida!

Cosa fare?

Faccio finta di niente e cerco di fare in modo che lui si tradisca... o lo affronto e lo metto davanti alle prove schiaccianti e sentiamo un po' cosa ha da dire in sua difesa?

Non lo so... non so più niente!

Sono confusa, arrabbiata... delusa!

Ma non mi do per vinta nella vita nulla ti viene regalato... bisogna lottare!

E io ho deciso... lotterò!

Attendo il suo rientro dall'annuale cena d'ufficio (ma sarà davvero andato con i colleghi oppure è... con LEI (?), è sereno... stranamente sereno e di buon umore.

Ok, è il momento giusto...

Eccomi seduta di fronte a lui non ho la forza di parlare riesco solo a guardarlo... a guardare un uomo abbandonato su una sedia con il capo chino che non ha il coraggio di guardarmi negli occhi e che continua a ripetermi "mi dispiace non volevo tradire la tua fiducia... credevo non mi avresti capito... ho provato a dimenticarla ma non ci sono riuscito! Scusami!"

L'unica cosa che veramente capisco e che non voglio perderlo, voglio lottare... stargli accanto... come si dice?..

Nella buona e nella cattiva sorte.

E allora propongo un incontro!

Si avete capito bene voglio conoscerla, voglio incrociare il mio sguardo con il suo... e capire... capire cosa ha di diverso da me... perché è riuscita a entrare nel suo cuore e non abbandonarlo più!

Lui non crede alle mie parole mi guarda stupito e con un pizzico di timore "ma sei sicura di volerla vedere?"...

Il momento tanto atteso e arrivato.

Finalmente conoscerò la mia rivale.

Mi porta nel luogo dell'incontro: una autorimessa fuori mano.

Dietro ad una colonna ecco comparire nella penombra il

suo profilo.

E' perfetto maledettamente perfetto... armonioso ... slanciato... sexy!

In silenzio mi avvicino e la osservo, mi porto di fronte a lei voglio guardarla negli occhi i suoi occhi grandi, con un che di felino... non riesco a distogliere lo sguardo.

E' tutto chiaro... fin troppo chiaro!

E' semplicemente bella, vistosa ma non volgare, sinuosa, elegante... persino il suo incedere è affascinante fasciata in una livrea color champagne con gli accessori in pelle perfettamente in nuance... e la carrozzeria?

Perfetta!

Non mi resta che accettare la sconfitta!

Non potrò mai competere con tutto questo.

Lui mi fissa lo sento, per la prima volta sono io al centro della sua attenzione e percepisco anche la sua paura.

Ma ora capisco tutto e lo giustifico, non capita tutti i giorni di incontrare sul proprio cammino una bellezza simile, mi volto... "allora cosa aspetti?..."

Dai mettila in moto e andiamo a fare una passeggiata in riviera, una CX così bella non merita di rimanere chiusa in un garage!"

Da allora siamo ottime amiche!

Grazie a lei abbiamo conosciuto persone veramente speciali con le quali condividere tante gioie e qualche dolore.

Abbiamo ripreso a viaggiare attraversando l'Italia in lungo e in largo... e superando anche i confini sotto lo sguardo ammirato di molti!

Solo una cosa non riesco ancora ad accettare e a perdonare, il fatto che non mi è stato ancora permesso di guidarla!!



CX HORROR (OVERO LA VITA OLTRE LA MORTE)

Di Roberto Azzena

E' comune credenza di noi appassionati del Double Chevron che le nostre vetture, in particolar modo quelle dotate di impianto idropneumatico, siano realmente delle creature viventi. Seppur bizzarra in apparenza e addirittura folle in sostanza per chi non abbia dimestichezza con bocce e liquido verde, questa convinzione ha in realtà delle basi di effettiva credibilità.

Quali altri ammassi di viti, bulloni e lamiera possono infatti dirsi forniti di apparato sanguigno e di apparato respiratorio?

Ci sono forse altri veicoli in grado di addormentarsi e di risvegliarsi?

O forse di elevare la propria altezza così come di regolarsela a seconda dell'assunzione di un certa quantità di carico?

Posso affermare con un certa sicurezza di no, ma vorrei spiegare ai profani quanto appena asserito, dato che le loro idee saranno ancora più confuse e il loro sospetto nei confronti della nostra sanità mentale ancora più acuito.

APPARATO SANGUIGNO - è costituito da una POMPA (assimilabile al cuore) che, coadiuvata da una boccia regolatrice di flusso detta CONGIUNTORE, irroro il

nobile sangue verde denominato LHM in tutti gli organi della vettura, dai freni, allo sterzo, per finire alle sospensioni ove si trovano le altre 4 BOCCE che garantiscono importanti funzioni vitali.

Il percorso del liquido lungo l'estensione della vettura è ovviamente garantito da una selva di TUBI, CANALINI e TUBICINI così come vene, arterie e capillari svolgono questo importante compito negli appartenenti al mondo animale.

APPARATO RESPIRATORIO - meno analizzabile del precedente in termini di identificazione degli organi preposti (a parte prese e filtri d'aria) è in realtà strettamente collegato alle funzioni dell'apparato sanguigno.

Tuttavia evidentissimo nelle sue





manifestazioni sonore che si manifestano sotto forma di SBUFFI, FISCHI, SOFFI E ANSIMI che accompagnano immancabilmente l'attività motoria e che sono determinati dai vari ELEMENTI LIQUIDI E GASSOSI che interagiscono andando in pressione.

Un caso a parte è rappresentato dall'impregiabile IDROGUIDA montata sulle CX denominata DIRAVI, che ad ogni movimento rotatorio emette un SIBILO paragonabile al canto delle sirene di omerica memoria o ad una soffiata nell'orecchio da parte della persona amata. L'ESTASI del guidatore che ne deriva è in realtà assai pericolosa per il mantenimento di una guida attenta e razionalmente indirizzata.

STATI DI VEGLIA E DI SONNO - forse maggiormente noto anche ai meno attenti il fenomeno del "CORICAMENTO" delle auto idropneumatiche, che una volta accertata la volontà del guidatore di non ripartire in tempi brevi, si adagiano dolcemente verso il terreno scaricando i propri organi dalla TENSIONE MUSCOLARE e assumendo un aspetto estremamente rilassato.

Voci non verificate ipotizzano esperimenti in grado di individuare durante questo riposo le classiche fasi di sonno profondo (NREM) e di sonno desincronizzato (REM).

Di contro è a questo punto ovvio che non appena il fortunato possessore di tali creature meravigliose gira la chiavetta nel QUADRO DI ACCENSIONE, si può assistere con meraviglia al processo inverso: l'auto riattiva le sue funzioni vitali e fra uno sbuffo e un sospiro si rimette in POSIZIONE ERETTA (diciamo così anche se in realtà parliamo di quadrupedi) cominciando dalla parte posteriore per poi alzare trionfal-

mente anche il muso verso la strada dichiarandosi pronta a riprendere la marcia.

MODIFICA DELL'ALTEZZA - In questo paragrafo esaminiamo in verità una funzione che agli altri esseri viventi è negata (almeno verso l'alto), ovvero la capacità di modificare la propria altezza dal suolo.

Probabilmente qualcuno costretto a girare perennemente con la testolina all'insù si starà rodendo dall'invidia, ma le idropneumatiche sono realmente in grado di passare dalla posizione di strisciamento a quella di osservazione panoramica con il semplice spostamento di un'apposita LEVETTA. Molti ostacoli vengono così elegantemente aggirati o sorpassati ove altri mezzi di locomozione devono tristemente arrestarsi.

Non bastasse ciò le nostre beniamine non conoscono mal di schiena o spalle curve in quanto qualsiasi carico adagiato su di esse non ne modifica il PORTAMENTO, che rimane sempre FIERO e DISTINTO come fossero ancora completamente vuote e scariche, grazie ad un perfetto AUTOLIVELLAMENTO gestito dalle sospensioni.

Spero di avervi dimostrato che parlare di vita nelle Citroën non è delirio, ma la conferma definitiva che queste auto hanno un'anima è data da recenti episodi successimi con una CX che in teoria doveva essere già MORTA!

Tutto cominciò quando decisi di acquistare due CX radiate (non ancora tumulate ma a tutti gli effetti cadaveri) per restaurare la mia Pallas che avevo ridotto in uno stato pietoso. Una venne immediatamente smontata e sepolta, mentre l'al-

tra, essendo di identico modello e allestimento venne preservata per un po' nel mio cortile.

Per circa un anno e mezzo Beigina (la chiameremo così) se ne è rimasta tranquilla tranquilla coperta da un bel telone impermeabile, beandosi (o almeno così a me sembrava) di ogni visitina con relative asportazioni di organi che le facevo periodicamente.

L'acquisto di una terza Citroën, però, decretò la fine definitiva dell'esistenza di Beigina a causa della necessità di liberare lo spazio per la nuova arrivata.

E qui, appena apprese le mie future intenzioni, cominciò la sua vendetta!

Giusto per capirci, avete mai sentito di una macchina IMMOBILE, SENZA TARGHE E NON CIRCOLANTE PER LE STRADE che rimanesse coinvolta in due incidenti?!

Bene, Beigina è quell'auto.

La famosa macchina infernale di Stephen King, Christine, almeno si muoveva, rombava, sfrecciava.

INCIDENTE N. 1 - Una sera d'inverno misi in moto sotto il portico Mina, la mia XM Break, per scaldarla un po' prima di andare al lavoro.

Rientrai poi in casa per finire di vedere gli ultimi minuti di un Inter-Roma quando sentii un tonfo sordo e il sangue mi si gelò immediatamente nelle vene.

Mina era scivolata lungo il portico (che fino ad allora avevo creduto in piano) verso il rialzino che aveva funto da discesa accelerante proiettandola al centro del cortile, anche grazie alle varie idromovimentazioni spiegate in precedenza (cazzarola, il freno a mano !!!).

Beigina era lì, maligna e ghignante, proprio nel punto in cui



Mina aveva arrestato la sua corsa, danneggiando il paraurti posteriore della XM e negandomi nel contempo i suoi due fanali posteriori, che non avevo ancora smontato, andati in frantumi nell'urto.

INCIDENTE N. 2 - Siamo all'apoteosi.

Era infatti arrivato il fatidico giorno della rimozione di Beigina, che sarebbe stata portata dal meccanico per gli ultimi definitivi smontaggi prima di imboccare la strada per il cimitero.

All'arrivo del carro attrezzi mi sembrò che Beigina si schiacciasse ancora di più verso il suolo, ma forse si trattava solo di un'impressione.

Fatto sta che fra le bestemmie di fuoco del trasportatore la creatura si trascinò sul pianale del carro una straordinaria quantità di ghiaia rigandolo or-

rendamente.

Non era finita!

Arrivati dal meccanico e individuata l'area che avrebbe dovuto accoglierla, in mezzo ad altre carcasse pronte per la demolizione, Beigina ebbe il suo ultimo (?) colpo di coda.

Qualcosa non funzionò nello sganciamento dal martoriato pianale e la vecchia feroce CX piombò con tutto il suo peso e la sua forza su una povera Mini Clubman riducendola a fisarmonica!

Ovviamente la poverina era l'unica auto ancora targata fra le presenti nello spiazzo e per settimane ho vissuto con l'angoscia di dover pagare i danni ad un'auto da demolire, cosa che fortunatamente non è poi avvenuta grazie ai buoni uffici del mio fidato meccanico.

Infine, per un malinteso con lo stesso, Beigina è stata avviata

alla demolizione senza che potessi darle un ultimo rassegnato e, nonostante tutto, affettuoso saluto, ulteriore grave affronto inferito seppur involontariamente alla misteriosa e inquietante carcassa.

Così ora vivo nel TERRORE che lei possa tornare per completare la sua vendetta.

Ho perfino rinchiuso ermeticamente i pezzi di ricambio da ella prelevati per timore che, anche rimossi dal suo corpo, possano eseguire in qualche modo vendicative volontà.

Mi raccomando, se avete una Citroën trattatela come se fosse vostra figlia e curatevi di non recarle alcuno sgarbo.

Infine, se non avrete più notizie del sottoscritto, saprete che Beigina sarà tornata per l'ultima volta... dall'aldilà...





SPACXZIO

IL SOGNO AMERICANO DI CITROËN

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Il Double-Chevron negli Stati Uniti: una storia con alterne vicende, durata quarant'anni.

Le DS e le SM per il mercato americano.

L'avventura della CX Auto.

Già negli anni Venti e Trenta, André Citroën tentò di vendere i suoi prodotti oltre Atlantico, e nel 1931 pensò anche di costruire una grande fabbrica di assemblaggio. Poco prima della guerra, alcuni rivenditori locali, importarono qualche rara Traction Avant.

Al termine della guerra, diverse decine di Traction furono portate negli U.S.A. dal personale militare che le avevano conosciute ed apprezzate durante la loro permanenza in Francia.

Per alcune di esse, rimaste inutilizzate a causa dell'assenza di strutture in loco e bloccate in dogana, si tentò di farle rientrare in Francia, ma i costi dell'operazione erano superiori al valore delle vetture, e fu abbandonata.

All'inizio degli anni Cinquanta, la Casa costituì la Citroën Car Corporation, il cui ruolo era quello di vendere ai turisti americani la vettura di cui avevano bisogno per i loro spostamenti in Francia. L'ordine di tali vetture comportava una garanzia di riacquisto, l'immatricolazione con la targa "TT", la consegna all'arrivo dell'acquirente nel territorio francese, ed il ritiro alla ripartenza.

Il piano di finanziamento per tali vetture è rimasto a lungo operativo e diede in seguito origine alla compagnia Europcar.

L'affare aveva un suo fondamento economico, perché all'epoca le vetture usate (e la

2CV in particolare) si rivendevano ad un prezzo più alto che le auto nuove, dati anche i lunghi tempi di consegna.

La struttura della Citroën Car Co. divenne lo strumento per il vero lancio della Marca negli States, divenendo presto Citroën U.S.A. e fu affidata, nel 1954, a Charles Buchet.

Egli si spostava a New York a bordo di una 15-Six (una di

quelle che si tentò di far rientrare), per poi utilizzare anche una 2CV, inizialmente di uno sconcertante colore rosato, finché riuscì ad ottenerne una verde chiaro, tinta particolarmente diffusa tra le auto americane dell'epoca.

Il destino di questo esemplare di 2CV fu particolare.

Si racconta che quando Beaudot e Séguéla, durante il loro giro del mondo in 2CV, ebbero una panne negli Stati Uniti, avvisarono la Casa che incaricò Buchet di assisterli. Egli offrì la sua 2CV verde per permettergli di

NATIONALLY ADVERTISED IN LEADING MAGAZINES

Drive a Sports Car...

When a "Sports Car" man becomes a "family man" he inevitably turns to the car that best combines the precision performance he cherishes with the extra-space, safety, and comfort he now demands. The Citroën is made for such a man!



and take the family along too...

You too will quickly recognize all of the unique engineering advances that distinguish CITROËN... as the first production automobile to feature as standard equipment:

The Servo-Steered Control of Front-Wheel Drive: The Citroën's maneuverability is legendary for its, but steering around the sharpest turns!

The new, sensational self-leveling ride of AIR-BID Suspension: "On every kind of surface... rideable by four wheels. It absorbs shock and maintains stability to a degree never achieved before." (Steel & Truck) A whole new world of comfort and safety!

The extra margin of safety provided by self-ventilating, completely fade-free powerful Disc-Brakes... road tested over a million miles from the Alps to the Rockies!

With the quick reflexes of the CITROËN'S hydro-pneumatic system ready to do your bidding... Automatic Clutch and Gear Shift, Automatic Jack, you and your family ride with relaxed comfort in the "World's Safest Production Car." Economically European, Automatically American, the most exhaustively proven and widely acclaimed car in CITROËN'S distinguished automotive history.

there's room for everybody in a CITROËN!



CITROËN

CITROËN CARS CORPORATION

300 PARK AVENUE, NEW YORK, GEORGE 3-2872



continuare la traversata; dell'esemplare originale rimase solo le parti mobili della carrozzeria con le scritte pubblicitarie.

Ma il vero debutto dell'importazione di veicoli Citroën organizzato ufficialmente dalla Casa, avvenne con la DS.

Dopo la trionfale presentazione al Salone di Parigi del 1955, Charles Buchet valutò che bisognava approfittare di questo lancio per presentare il nuovo modello anche negli Stati Uniti.

Javel diede la sua approvazione ed inviò un esemplare di DS per la presentazione al Salone di Chicago del gennaio 1956.

Questa DS ha il numero di telaio 129, ed è di colore gris rosé, tetto verde chiaro ed interni blu, soprannominata "The Frog" (la rana), per il suo colore.

La vettura sbarca a New York, ed il trasferimento a Chicago (1.700 km.), viene fatto su strada, sotto tempeste di neve e temperature di -16° .

Insieme alla vettura, la Casa ha inviato il tecnico Claude Braux (che inseguito assunse la responsabilità del servizio tecnico e commerciale della Costa Ovest), il solo che era "al corrente della cosa" dato che non esisteva alcun manuale di riparazione che potesse permettere alle officine locali di comprendere com'era fatta una DS.

Per accompagnare Braux nel lungo viaggio, Charles Buchet chiamò il suo amico Luigi Chinetti, già importatore della Ferrari negli Stati Uniti e, accessoriamente, tre volte vincitore della 24 Ore di Le Mans.

Lo Stand al Salone di Chicago era piuttosto piccolo, e la DS era esposta insieme ad una 2CV.

L'accoglienza fu buona, pur senza raggiungere gli entusiasmi del precedente Salone di Parigi.

Per gli americani, piuttosto tradizionalisti in fatto di auto, una vettura che non assomiglia a nessun'altra, senza calandra e che sale e scende, doveva essere piuttosto sconcertante, e la linea troppo d'avanguardia.

Dopo il Salone, Monsieur Braux e la sua DS furono invitati a Dearborn, presso il Museo Ford, per una esposizione temporanea.

Al ritorno a New York, la DS fu ospitata nel Salone Ferrari di Luigi Chinetti, ed esposta in una vetrina su Park Avenue.

In effetti, la Citroën Car Co., disponeva al momento solo di un ufficio, nella stessa strada.

In seguito, nell'aprile 1956 fu inaugurato, con la partecipazione dell'attrice Jane Mansfield, un vero e proprio Salone Citroën, situato all'angolo tra Park Avenue e la 50a Strada Est, di fronte al lussuoso albergo Waldorf Astoria.

Nel 1966, il Salone fu trasferito nella 53a Strada, tra la Lexington e la 3a Avenue; il servizio di assistenza era invece a ovest di Manhattan.

Nel frattempo, si crea la rete commerciale ed il servizio post-vendita, ed entra in scena un altro importante personaggio nella storia di Citroën negli Stati Uniti, René France.

Nato a Parigi, si trasferì in seguito negli U.S.A., dove iniziò una carriera di venditore di auto, acquisendo agenzie di vendita Peugeot, Renault, ed in seguito anche le marche italiane, Fiat, Alfa Romeo e Lancia.

Visitando il Salone di Chicago del 1956, egli rimase colpito dalla DS, e presto si accordò con Citroën U.S.A. per aprire un'Agenzia della Casa.

All'inizio le cose non andarono molto bene.

C'era solo un modello, la DS, da proporre ai clienti, e la sua

affidabilità era ancora quella di una vettura sperimentale, e la lista degli inconvenienti era lunga: motore fiacco, batteria 6 volts, ruggine, pneumatici speciali introvabili in America, niente condizionatore e riscaldamento debole, verniciatura delicata, problemi idraulici ed elettrici, ecc.

Per far fronte a questi problemi ed adattare la DS alle necessità del mercato americano, furono introdotte diverse migliorie: parabrezza Securit, riscaldamento potenziato, protezione lamiera migliorata, insonorizzazione più curata. Inoltre furono necessari adeguamenti all'illuminazione (fari bianchi anziché gialli), lampeggiatori posteriori modificati, ecc.

Un altro problema era che i venditori di René France non osavano guidare la DS, terrorizzati dal champignon del freno e non capendo come si cambiavano le marce, era lui ad incaricarsi delle dimostrazioni.

Le vendite all'inizio ammontarono a circa 1.500 auto all'anno, con un prezzo di circa 3.200 dollari, per poi declinare drasticamente, con molte vetture che rimanevano negli stock, anche per le difficoltà per ripararle da parte della rete commerciale.

Nel 1960, René France divenne direttore della sede di New York. Qui, a differenza di quanto avveniva nelle filiali di provincia, gli ordini affluivano regolarmente, soprattutto da una clientela di professionisti: medici, avvocati, intellettuali.

Tra i clienti famosi, si ricorda il dottor Salk, inventore del vaccino contro la poliomielite, e l'attore Cary Grant, che richiese due DS decappottabili per girare un film, che poi tenne per utilizzo personale.

Furono infatti importate anche le altre versioni della gamma, dal-



D Special DS21 DS21 Pallas



la ID (dal funzionamento più rassicurante agli occhi degli americani), alla Break fino al Cabriolet (che non aveva i lampeggiatori angolari alla base della capote, ma accoppiati alle luci posteriori) che acquisì una grande considerazione.

Ad esempio, nel 1966 il catalogo comprendeva: ID 19 Luxe e Super, Station-Wagon De Luxe e Comfort disponibili con motore 19 e 21, DS 19 e 21 nelle versioni Grand Route (cambio meccanico) e Aero Super (cambio idraulico), anche con allestimento opzionale Pallas.

I prezzi andavano dai 2.668 \$ della ID 19 Luxe, ai 3.680 \$ della

DS 21 Aero Super; il Cabriolet Chapron costava oltre 5.000 \$ (più di una Cadillac), fatto che ne limitò la possibilità di vendita.

Se fino a quel momento le DS americane differivano poco dalle versioni europee, non fu invece possibile adottare il nuovo frontale con i fari carenati che furono introdotti nel settembre 1967, in quanto le norme americane non ammettevano i fari sotto vetro, e richiesero altre modifiche ai sistemi di illuminazione.

Per le versioni U.S.A., furono pertanto adottati dei fari fissi e senza vetro, catadiottri laterali,

luci posteriori tonde, lampeggiatori anteriori tonde sotto il paraurti (con griglia che copriva l'alloggiamento d'origine) e posteriori più prominenti.

Dal 1972, fu disponibile come optional della Casa il condizionatore; in precedenza era un adattamento di dispositivi locali, proposti dai concessionari per far fronte alle richieste della clientela.

Nel frattempo, René France divenne direttore della filiale della costa ovest (installata prima a Beverly Hills poi a Marina del Rey, sempre presso Los Angeles), al posto di Claude Braux che rientrò in Francia.

Tale filiale seguiva 11 Stati, dall'Alaska alle Hawaii, ed aveva una estesa rete di agenzie, molte delle quali vendevano anche auto americane, data la ristrettezza iniziale della gamma Citroën.

La rete commerciale e distributiva cominciava comunque ad essere ben strutturata.

I pezzi di ricambio arrivavano in aereo a New York o a Los Angeles, e dei tecnici della casa giravano abitualmente le agenzie della rete per assistere i meccanici locali.

Le vetture invece arrivavano via nave a New York, e spesso subivano danni nelle operazioni di sbarco e stoccaggio, dato che gli "scaricatori" locali non aspettavano che l'auto si alzasse alla posizione normale, prima di spostarle, né erano abituati al pedale del freno.

Conseguenza: urti del fondo scocca e danni ai paraurti ed alla carrozzeria.

Con l'arrivo di René France in California, si svilupparono le vendite anche della 2CV (oltre 800 esemplari), e furono importate anche l'AMI6 e la GS, che conobbero un successo limitato, in quanto troppo piccole e sot-

SPACXZIO



tomotorizzate per le aspettative del mercato americano.

Furono inoltre vendute anche un migliaio di Mehari, come "fun car" per le spiagge della California e della Hawaii.

Nel 1972 iniziò la commercializzazione negli Stati Uniti del nuovo fleuron della gamma, la SM, che incontra un notevole successo di immagine ed anche di vendite, dato che ne furono vendute 2.037 negli Stati Uniti (terzo mercato di questa vettura, dopo Francia e Italia) e 396 in Canada, nonostante il prezzo di oltre 10.000 \$.

La SM fu insignita del titolo di "Car of the Year 1972" dalla rivista Motor Trend, ed anche il magazine Playboy gli dedicò un ampio servizio, con tanto di conigliette.

Proprio con la commercializza-

zione della SM, le norme di omologazione americane si fecero più restrittive: proibita - come per la DS - la fanaleria sotto vetro (che secondo l'amministrazione U.S.A. provocava rifrazione del raggio luminoso), la SM dovette rinunciare al suo caratteristico frontale e adottare due doppi fari tondi e fissi "sealed beam", ed al posteriore gli indicatori di direzione erano rossi anziché arancio, oltre agli immancabili catadiottri laterali.

E' curioso rilevare che attualmente in America quando la vettura diventa una "historical car" può tornare alla configurazione di origine, e così nei raduni internazionali si vedono oggi SM americane con i fari tondi ricoperti da vetri!

Inoltre, cominciarono ad essere introdotte norme antinquinamento più restrittive, che richie-

sero il montaggio di una apposita pompa dell'aria per il sistema di post-combustione (fonte anche di rischi di incendio).

Inizialmente, era disponibile solo la versione con motore a carburatori e cambio manuale, ma per poter avere successo negli Stati Uniti nel settore delle vetture di alta gamma era indispensabile il cambio automatico.

E così fu adottato il cambio automatico Borg-Warner a 3 marce, prima sulla versione da 2,7 litri e poi con il motore portato a 3 litri (serie SD), sempre a carburatori, con potenza di 180 CV.

Per il mercato americano furono realizzati alcuni cataloghi specifici della SM, tra cui il più bello e completo è senz'altro quello denominato "A Harmony of Opposites", di ben 16 pagine e copertina in rilievo, in cui viene sot-



SPACXZIO

tolineato il connubio tra Citroën e Maserati per realizzare una grande vettura.

Nel periodo 1972-74 la SM si venderà bene specialmente nel sud della California e nella costa est.

Oggi le vetture rimaste in quelle zone hanno caratteristiche opposte: quelle californiane sono, grazie al clima caldo, sane di scocca ma spesso con rivestimenti rovinati dal sole; quelle dell'est hanno spesso scocche e carrozzerie più toccate dalla corrosione.

Oggi rimangono in America numerose SM, seguite da alcune officine specializzate, come "SM World" di Valencia, California, del famoso Jerry Hathaway, che realizzò anche la SM da record di velocità (323 km/h nel 1987 sul lago salato di Bonneville) e la SM pick-up.

Le SM americane furono protagoniste, in quegli anni, anche

nel grande e piccolo schermo, come nel film "Quella sporca ultima meta" con Burt Reynolds, dove dopo un inseguimento la macchina finisce in mare, e nell'episodio "Doppio Gioco" (Identity Crisis) della famosa serie TV "Tenente Colombo", con Peter Falk e Patrick McGowan.

A metà anni Settanta, con la cessazione della produzione di DS e SM, fu valutata la possibilità di importare la CX, ma presto si rinunciò a causa delle norme di omologazione sempre più restrittive, ma probabilmente anche perché Peugeot, che da poco aveva assunto il controllo di Citroën, intendeva lanciare le sue nuove 505 e 604 negli States, e temeva che la CX divenisse un concorrente in casa.

E così nell'ottobre 1977 René France fu convocato a Parigi,

dove gli fu annunciato che Citroën U.S.A. avrebbe cessato l'attività a fine anno, ponendo così fine all'avventura americana del Double-Chevron, almeno nella sua veste ufficiale.

Charles Buchet, che fu il primo responsabile della struttura americana, racconta così l'esperienza di Citroën negli Stati Uniti: "Fu soprattutto un insuccesso finanziario.

La Casa non ha mai avuto i mezzi per la sua politica negli Stati Uniti dove il prezzo per l'ingresso nel mercato è molto alto, quando si tratta della loro prima industria nazionale.

Il rischio è all'altezza della posta. La mancanza di preparazione e di mezzi ci è costato molto caro. Ci auguriamo che l'avvenire riservi a Citroën un successo negli Stati Uniti all'altezza del suo genio creativo".

Dopo la cessazione dell'attività

Any car will get you there. Very few will move you.



Introducing the CX.
Conventional automotive thinking has produced a profusion of "high-performance luxury cars" with rather conventional appeal.

The CX dares to be different... as distinctively different as those individualistic enough to drive one.

Derived from the highly advanced Citroën CX, the CX has

been refined beyond mere mechanical perfection to the point of pure poetry.

No other automobile -- at any price -- can match its uncanny combination of comfort, performance, and relentless reliability.

The CX moves you like no other car. Because no other car is like the CX.

CxAuto
Cars that move you

1-800-CXA-4448



ufficiale della Casa del Double-Chevron negli Stati Uniti, c'era comunque ancora qualcuno convinto che esisteva un mercato di nicchia per vetture particolari, capaci di differenziarsi dalla produzione corrente americana. I protagonisti di questa nuova iniziativa commerciale sono Malcom Langman, che aveva fatto fortuna nel settore del materiale medicale e che possedeva DS e SM, e André Pol, titolare della società Citroën-André, con sede in Olanda, che aveva come principale attività il commercio e l'esportazione di auto, ricambi e accessori.

Citroënista convinto, Langman ritiene che la nuova CX abbia le qualità per sfondare nel mercato americano ed invia una richiesta in tal senso alla Casa madre, che rifiuta in modo cortese ma fermo.

Nel perseguire il suo intento, egli va ad approfittare delle norme europee che consentono di acquistare vetture nazionali in altri paesi, e di rivenderle ovunque.

I primi ostacoli nascono, com'era prevedibile, dalle norme americane di sicurezza e antinquinamento, che diventano ancora più stringenti.

Il problema fu superato, acquistando delle CX diesel in Svizzera, già equipaggiate degli stessi dispositivi antinquinamento richiesti negli U.S.A., meno vincolanti per il diesel che per i motori a benzina.

L'ulteriore problema era come vendere le vetture.

Furono fatte dimostrazioni della macchina in car-shows e pubblicati annunci sulla stampa specializzata per la ricerca di dealers.

In breve, trovarono diversi interessati, specie agenti Peugeot e Saab del nord-est.

Inizialmente la rete era composta da una ventina di dealers,

con l'obiettivo di diventare prima un centinaio e poi duecento entro tre anni.

Ai concessionari era richiesto di acquistare da tre a sei vetture ognuno.

Nel 1981 furono unite le attività di Langman e Pol e creata la società CX Automobiles Europe S.A., il cui direttore fu André Pol, che diede il via all'importazione regolare delle vetture CX, comprese quelle a benzina, che avevano bisogno di modifiche più rilevanti di quelle a gasolio.

Queste CX, non erano ovviamente acquistate presso il Costruttore, ma da concessionari belgi o olandesi, e trasferite a Oisterwijk, in Olanda, presso la società Green Automotive (che faceva capo sempre ad André Pol).

Le auto arrivavano prive di fanaleria, impianto di scarico, paraurti, e di alcuni equipaggiamenti interni; venivano quindi riverniciate, modificata e rafforzata la struttura della scocca con barre di rinforzo alle portiere, montato un nuovo sistema di scarico catalizzato e una nuova fanaleria a norme U.S.A. e doppi fari tondi sealed-beam.

L'abitacolo riceveva una selleria in cuoio, il tetto apribile, nuovi rivestimenti per le porte, strumentazione in miglia, e veniva montato l'indispensabile condizionatore, con una presentazione dell'abitacolo certo più lussuosa dei modelli europei.

Tutti questi lavori di adattamento richiedevano non meno di 180 ore di lavoro per ogni esemplare.

Così equipaggiati, i veicoli venivano provati su strada e spediti via mare negli Stati Uniti, dove venivano ricontrrollati e consegnati ai vari concessionari.

nari.

L'obiettivo di vendita della CX Automobiles era di importare dalle 1.300 alle 1.500 vetture all'anno, con la possibilità di arrivare a 1.800, dato che la capacità del centro di preparazione olandese era di 2.000 auto all'anno.

In realtà, queste previsioni furono piuttosto ottimistiche, perché il primo anno furono vendute solo 25 CX, e successivamente la media raggiunse le 75 vetture annue, con una punta di 250 nell'anno migliore.

La Citroën venne in seguito a conoscenza di questa attività commerciale, che cercò di fermare considerandola una importazione parallela.

Ma Langman rispose alla Casa che "non può trattarsi di importazione parallela dato che Citroën non importa più vetture negli Stati Uniti!".

Anzi, dato il lavoro di modifica effettuato sulle vetture, nel 1985 Langman riuscì ad ottenere dal Dipartimento americano dei trasporti, lo status di "costruttore di automobili di piccoli volumi".

Nello stesso anno, la CX Automobiles Europe S.A. fu trasformata in CXA International S.A., con sede a Middlesex, nel New Jersey, di cui Malcom Langman era presidente e principale azionista, e André Pol il direttore.

Dal 1985 al 1992 tutte le vetture vendute da CXA portarono dei numeri di telaio e la placca di costruttore di questa società e non più quelle originali di Citroën, com'era fino a quel momento.

In quel periodo, erano disponibili le CX con motore da 2,5 litri, sia in versione aspirata da 150 CV che turbo da 168 CV, nei modelli GTI, Prestige e Break (denominata Estate Wagon).

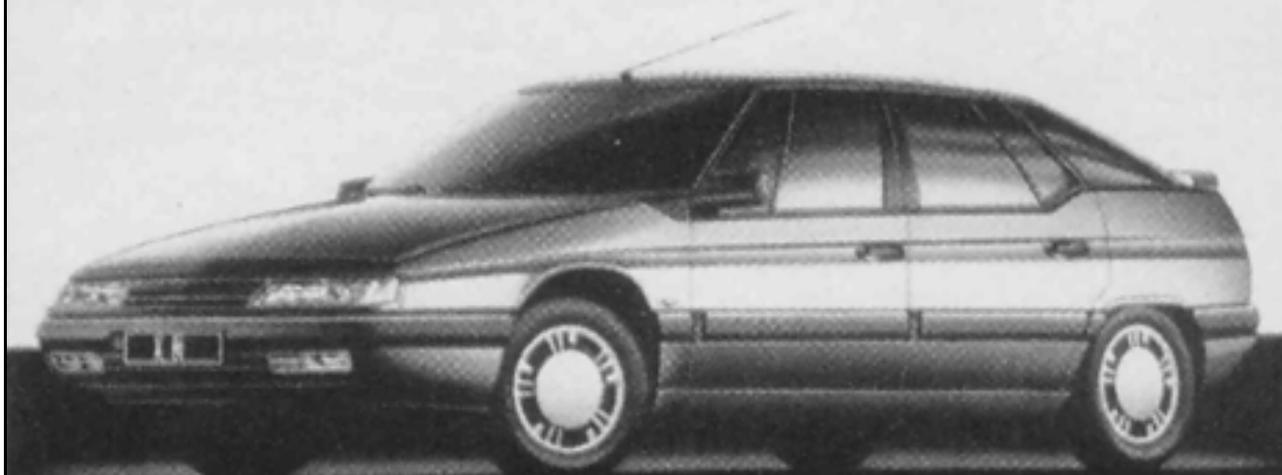
Continuarono anche le dispute con Citroën, che comunque non



SPACXZIO

EUROPEAN CAR OF THE YEAR

1990



XM VITESSE

CxAuto

arrivarono mai in una corte di giustizia, e che riguardarono anche il marchio.

Infatti, la CXA utilizzò un logo con due chevron stilizzati, molto simili a quelli originali della Casa, la quale però non poteva agire per tutelarsi in merito, in quanto negli Stati Uniti la legge prevede che una società perde il diritto all'uso esclusivo del nome e del marchio se non li utilizza.

Ci fu anzi anche un'altra società, denominata C.I.N.A. (Citroën Importers of North America), che aveva intrapreso l'attività di importazione in proprio di vetture del Double Chevron.

Questa volta la Casa riuscì a bloccare l'attività, ricorrendo al tribunale di Atlanta, e le vetture in giacenza, furono riacquistate da... CXA!

Nel 1989 viene presentata la XM che va a sostituire la CX, e subito Langman inizia a pensare alla sua importazione negli Stati Uniti, dato anche che il suo adatta-

mento alle norme americane si rileva meno complicato, data la progettazione più moderna in tema di sicurezza e inquinamento.

E così al Salone di New York del 1991, CXA espone due XM modificate secondo le norme locali.

Forse non casualmente, nello stesso Salone, Citroën (che cercava sempre di fermare l'attività della CXA) presenta ugualmente la XM nel proprio stand, più come presenza di immagine tecnologica che come ipotesi per un ritorno ufficiale della Casa nel mercato americano.

Il seguito degli eventi dimostrerà che non se ne fece niente, né allora né mai, e che, a tutt'oggi, il ritorno della Casa negli States non è pensabile.

Le XM commercializzate in quell'anno da CXA sono denominate Pallas, con motore 2 litri 4 cilindri, e Vitesse con il motore 3 litri V6, a cui in seguito si

aggiunse anche una versione Exclusive.

Mentre le CX erano preparate in Olanda, le XM lo saranno direttamente negli Stati Uniti, presso la società Automotive Research and Design (ARD), che faceva capo sempre a Malcom Langman.

Le XM ricevono dunque uno scarico catalizzato, barre di rinforzo alle portiere, e nuovi fari (presi da una Pontiac!) e la terza luce di stop.

Ovviamente, anche l'importazione di questo modello non ha l'approvazione della Citroën, che anzi fa chiaramente sapere agli acquirenti che non assume alcuna responsabilità per eventuali guasti e che non vi è alcun concessionario ufficiale della Casa negli Stati Uniti.

La CXA rispose semplicemente che la vettura non è garantita da Citroën, ma dalla stessa CXA (per 5 anni o 50.000 miglia), che in quel momento disponeva di una sessantina di centri di assi-

SPACXZIO



stenza.

E' da rilevare che per i modelli successivi (dalla Xantia alla C5), le vetture Citroën hanno una targhetta nel vano motore che specifica che il modello non è conforme alle norme U.S.A. e che non è concessa alcuna licenza di importazione per Stati Uniti e Canada.

La stampa americana elogia le qualità della XM (a cui in seguito si aggiunse anche la break), ma i volumi di vendita rimasero ridotti (150 vetture all'anno), anche a causa del prezzo che lievitò a 52.000 \$, mentre la precedente CX ne costava solo 2-5.000.

Come all'epoca delle prime DS americane, i clienti delle vetture proposte dalla CXA erano artisti e professionisti, che avevano il ricordo dell'immagine di avanguardia delle prime Citroën viste in America.

Tra di essi, si ricorda il musicista Carlos Santana e l'attore Michael Douglas, che volle la sua XM equipaggiata di una selleria in cuoio bianco.

La CXA portò avanti anche ambiziosi progetti per versioni particolari.

Prima fu studiata una CX allungata a 6 ruote, che si ponesse in alternativa alle limousine americane.

Lo studio era ad un livello avanzato, quando la fine della produzione della CX in Francia portò alla fine del progetto.

Poi si pensò di resuscitare il mito della DS Cabriolet, per una CX decapottabile, per la quale furono presi contatti con Mme Chapron, al fine di poter dare il nome del prestigioso carrozziere. Ma la cessazione dell'attività della Maison Chapron e poi la l'uscita di produzione della CX fermarono anche questo tentativo.

Più tardi, furono intrapresi studi

anche per una versione cabriolet della XM, di cui presto ci si accorse della funzione determinante del tetto per la rigidità della scocca, che avrebbe comportato notevoli lavori di rinforzo della struttura.

I problemi di realizzazione ed i costi per la produzione di una piccola serie, non resero possibile portare a buon fine questo progetto che sarebbe stato certamente interessante per quegli anni.

Nel 1997 entrarono in vigore nuove norme antinquinamento, che imponevano a tutti i costruttori di commercializzare un certa percentuale di veicoli a

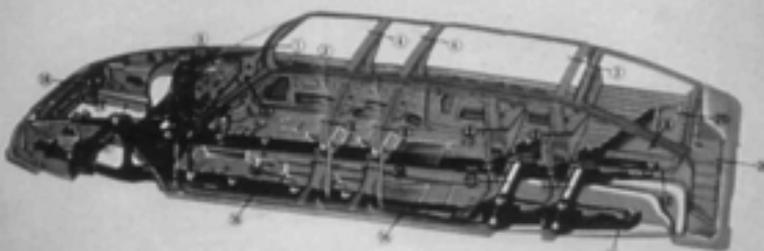
"emissione zero", cosa che per una piccola impresa come CXA non era evidentemente possibile, e che ne impedì la continuazione dell'attività.

E così Malcom Langman e André Pol dovettero cessare l'importazione delle Citroën, con buona pace della Casa, per dedicarsi ad altre attività nel settore auto.

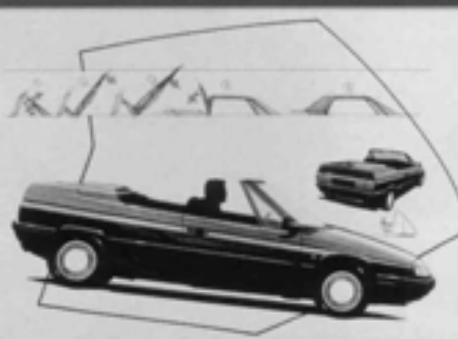
Con la fine dell'avventura della CXA, si conclude, per ora definitivamente, anche il sogno americano di Citroën.



CXA



CXA



Projet fou, cette CXA 6-roues très rallongée (comme ces Lincoln interminables qu'on voit souvent dans les films) ne vit le jour que sur ordinateur. Le projet était très avancé comme le montre la photo du bas mais l'arrêt de la CX par Citroën au profit de la XM fit capoter l'idée. Mais, dans le cas contraire, quel monstre cela aurait été !

Le projet d'une XM cabriolet fut un rêve qui faillit pourtant aboutir



GIUBILEO DS

Di Francesco Lucchetta

Tra il 6 e il 9 ottobre 2005 nei pressi di Parigi s'è svolta un'enorme manifestazione per commemorare il 50° anniversario dalla presentazione al pubblico dell'auto più mitica ed incredibile del secolo scorso, la Citroën DS. Un intero parco è stato messo a disposizione dei cultori di questa vettura: al "solito" raduno, eccellentemente organizzato, hanno preso parte 1600 vetture più molte altre non iscritte e quindi non ammesse al recinto principale ma posteggiate appena fuori. Sono stati programmati alcuni eventi che hanno contribuito a rendere indimenticabile questo lungo fine settimana francese: tra essi diverse esposizioni a tema e una cena di "gala" per 4000 persone.

Il clou è stata la sfilata di domenica 9 ottobre mattina, dove tutte le vetture iscritte alla manifestazione hanno sfilato per la città: un corteo di qualche decina di chilometri passato lungo tutto il suo percorso tra due ali ininterrotte di folla festante, che non ha smesso per un solo istante di battere le mani.

Anch'io vi ho preso parte, a bordo della mia Dea.

Preferisco rimandare ad altri resoconti la mera descrizione degli eventi di quei giorni, io vi parlerò solo di sensazioni: quelle che ho vissuto e quelle che ho percepito intorno a me.

Ebbene: la mia emozione più grande.

Con la sfilata di domenica 9 ottobre credo che la Dea sia riuscita a ripagare l'enorme affetto e l'entusiasmo che i suoi appassionati le riservano ogni giorno, da 50 anni, con costanza certo-

sina.

E' stato toccato il vertice: i parigini incontrati al Trocadero ci dicevano di aver visto tante parate per tante vetture ma mai nessuna ha avuto queste dimensioni, mai nessuna è stata così sentita, mai nessuna così attesa, desiderata, partecipata come questa.

Ho visto persone di 60 anni commuoversi al volante della loro DS, ho visto una città in fermento, ho sentito nell'aria quel

"profumo di evento" che si respira solo quando sta per succedere qualcosa di importante.

Nella nostalgia che già mi separa dai giorni appena trascorsi, si fa largo in me la presa di coscienza di aver assistito a qualcosa di unico: molto probabilmente non vi sarà mai più un evento del genere.

L'unica auto che potesse creare tanto mito attorno a sé è proprio la DS ma la prossima scadenza importante sarà il secolo, a cui la Dea si avvicinerà non più da auto storica ma da auto d'epoca, perdendo ogni giorno di più l'immagine del "vissuto" che molti





di noi portano nel cuore ricordando i suoi anni ruggenti, e rimanendo come icona assoluta dell'automobilismo.

Ma un'icona è qualcosa di inavvicinabile: e proprio in quanto mito, mantiene un distacco dall'uso comune che la rende un po' fredda e lontana.

Me le vedo già: arriveranno soltanto le sopravvissute, perfettamente restaurate, e saranno guidate da persone che non avranno mai un'esatta idea di ciò che la Dea abbia davvero rappresentato durante le sue tante, diverse vite trascorse da protagonista delle nostre strade.

Io mi presenterò a quella scadenza con 78 anni sulle spalle e, ve lo posso giurare, proverò ad esserci in qualsiasi modo; ma

forse non avrò più la forza di condurre la mia DS in un viaggio tanto lungo, o forse non vi sarà più benzina in commercio per spingerla fino a Parigi; o più semplicemente non avrò più la mia DS...

Tutto questo lo lascio decidere al destino; nel frattempo terrò ben riposti tutti i ricordi di questi magnifici 4 giorni per poterli usare nei momenti di sconforto che ogni tanto attanagliano quelli come noi, di fronte a manutenzioni in apparenza impossibili o a disguidi fastidiosi.

Ho trascorso questi attimi con persone stupende che senza questa passione non avrei mai incontrato; ho visto Parigi inchinarsi e rendere onore a un'epoca intera, a un simbolo, a

una mentalità, a un'anima marchiata a fuoco nella storia della città e della Francia; il tutto racchiuso tra le lamiere di un'automobile.

Poi ho visto la Dea portare a spasso i suoi passeggeri con umiltà, come ha sempre fatto per 50 anni, e guardarsi intorno un po' stupita di tanto entusiasmo, per poi comprendere che era solo per lei ed ergersi un'ultima volta di fronte a tutti a prendersi il meritato trionfo.

Ora non è più sulla terra con noi: non ce ne siamo nemmeno accorti ma proprio mentre la guidavamo sull'Etoile stava entrando nel mito, accanto ad Ercole, Apollo e Giove Pluvio.

Ora è davvero una Dea.



IL PAZIENTE FRANCESE

Di Matteo Licata

Nella puntata precedente ho cercato di raccontarvi per sommi capi la trasformazione della mia "carricola" (per definirla non uso quasi mai il termine "automobile", dato che per il momento di muoversi proprio non se ne parla...) in un puzzle Ravensburger da qualche migliaio di pezzi.

Con una piccola ma significativa differenza: mentre il vero puzzle Ravensburger quando lo compri ha già tutti i pezzi che ti consentono di terminarlo, il "puzzle Citroën" generalmente presenta diverse parti mancanti

o comunque da sostituire. Nel mio caso questa situazione è particolarmente grave.

Non avrei comunque mai potuto decidere di non restaurare la mia GS per farne pezzi di ricambio, per la semplice ragione che non c'era praticamente nessun pezzo sano!

Diciamo che in questa fase del ripristino io non ho avuto molta parte, dato che una volta smontata la macchina e portato il telaio "a lamiera" mediante sabbiatura, la palla è passata al carrozziere.

Ma anche qui il percorso non è stato lineare, perché non tutti i carrozzieri sono disposti a prendersi in carico un ammasso di ruggine che richiede svariate ore di manodopera non tutte recuperabili, e destinato ad ingombrare l'officina per settimane o, alla peggio, mesi. Questo perché le macchine moderne incidentate avranno sempre la precedenza...

Alla fine ho trovato nella Carrozzeria Franco di Caluso (visto che hanno fatto il lavoro, mi sembra giusto citarli, se non altro per correttezza) l'interlocutore giusto: erano disposti a prendere il lavoro, il preventivo era conveniente, la qualità del lavoro molto buona, come ebbi modo di constatare visionando una Alfa





Romeo GT Junior da loro ristrutturata.

Per tagliare i tempi carico lo scheletro della GS sul mio camioncino e la porto personalmente fino in carrozzeria, avendo cura di scegliere una giornata secca, dato che la scocca sabbiata è completamente indifesa dagli agenti atmosferici, e di ruggine ce n'era già a sufficienza...

Nei mesi successivi mi sono limitato a recarmi ogni due settimane al capezzale della mia Citroën per fotografarne i progressi, ed a proseguire la ricerca di ricambi, fase in cui mi sono spesso avvalso dell'esperienza di

Carlo Ottone del GS Club, che puntualmente informavo degli sviluppi.

La prima fase è stata quella di chiusura dei vari squarci che la ruggine aveva aperto nella zona dei fondi anteriori, completamente rifatti, del vano bagagli e sul brancardo destro, di cui la metà posteriore è stata praticamente ricostruita con lamiera nuova.

Dopodiché si è potuti passare al paziente lavoro di raddrizzatura delle fiancate martorate dall'imperizia (o forse è meglio dire incuria) del precedente proprietario, lavoro che è stato non meno lungo ed impegnativo del precedente, ne appro-

fitto ancora per ringraziare i ragazzi della carrozzeria per la professionalità (e la pazienza...) che hanno dimostrato.

Nel frattempo non mi è rimasto che armarmi di detergente ed idropulitrice per far ritornare alla luce il motore ed i telaietti anteriori e posteriori, completamente ricoperti da una spessa coltre di fango e sporco calcificatisi grazie a cospicue perdite di lubrificante. Questo per facilitare la vita al mio meccanico e per dare effettivamente un'occhiata come si deve, per poter fare una stima dei lavori effettivamente necessari.



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 TRANSAZIONE. 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 GTI Turbo 2, anno 1988 a € 3.000.

Mario. Tel.: 055-8315461. (09/05)

VENDO

CX 2500 D Pallas anno 1981, colore verde metallizzato, 200.000 chilometri, unico proprietario, cerchi in lega, tappezzeria ottima, carrozzeria discreta.

Bruno. Tel.: 055-4237473.

E-mail: brunob@ds.unifi.it (09/05)

VENDO

CX Limousine, anno 1987, colore grigio, motore e meccanica revisionati, interni discreti, carrozzeria discreta ma con zone di ruggine.

CX GTI 2400, anno 1982, colore grigio, motore e meccanica revisionati, carrozzeria e interni da restaurare.

CX 2000 Pallas, anno 1979, colore bianco, motore e meccanica revisionati, carrozzeria da restaurare, interno buono con cielo da rifare.

CX 2000, anno 1976, colore beige, da restaurare o per ricambi.

Zona Pavia, foto e prezzi su richiesta.

Info: 0382-483158, oppure info@vertuanienrico.com (10/05)

VENDO

CX 2400 GTI immatricolata nell'ottobre 1978, colore bianco, 170.000 chilometri, unico proprietario, interni Pallas, cerchi in lega, autoradio, stato generale in perfette condizioni. Richiesti € 4.500.

Antonio. Tel.: 091-405339 ore serali; 339-6536434 cellulare. (10/05)

VENDO

CX 2400 GTI, anno 1977, condizioni perfette, tutta originale con documenti in perfetta regola, prezzo da concordare.

E-mail: gianvitale@tiscali.it (10/05)

VENDO

CX TRE allestimento VIP, anno 1988, colore grigio metallizzato, 164.000 chilometri, aria condizionata, fanali tipo americana.

Charly. Tel.: 338-7448268. (11/05)

VENDO

Due CX per utilizzo ricambi, fornite di regolare radiazione al

PRA. Una e' una Diesel normale, l'altra e' una Turbo 2 con gomme quasi nuove, interni buoni, 8 cerchi in lega. Sono ferme da anni quindi le meccaniche non funzionano (sono state spente funzionanti), però si può recuperare parecchio. Se vi possono interessare chiedo € 600 di tutte e due. Sono da ritirare a Cervignano del Friuli (UD) a dieci chilometri dal casello autostradale di Palmanova.

Moreno. Tel.: 0432-671898 ufficio 0432- 671726 fax. (11/05)

VENDO

CX Break benzina in allestimento ambulanza a € 1.300.

Marc. Tel.: 335-2747290 (01/06)

VENDO

CX 20 TRE, anno 1986, impianto GPL a € 600

Paolo. Tel.:333-5226858 (01/06)

VENDO

CX TRD Turbo 2, anno 1988, colore bianco, revisionata fino al 2007 spesi oltre 5.000 euro da precedente proprietario fra interni e meccanica io ne ho spesi altri 1.500 ho messo motore nuovo, ma vendo per motivi di spazio. La macchina è visibile a Pisa, la richiesta è € 4.000 non trattabili. Tel.: 328-8327543 no perdi tempo. (01/06)

VENDO

CX Pallas 2000 benzina, anno 1984, 4.000 chilometri, targata Roma, in ottime condizioni, sempre tenuta in garage, necessita revisione impianto idraulico, sospensioni e sostituzione della batteria.

Telefonare ore serali 368-585156. (01/06)

VENDO

CX Pallas 2000, anno 1979, iscritta ASI, impianto GPL valido sino al 2011, revisione valida sino a tutto il 2008, motore e meccanica perfetti. Da sistemare carrozzeria ed interni.

Prezzo € 2.000 trattabili.

Per contatti: feflo@tin.it (02/06)



VENDO

CX 2000 benzina, anno 1982, in ottime condizioni, con aria condizionata e tetto apribile elettrico. Tenuta sempre in box, assenza assoluta di ruggine.

Fabio. Tel.: 339-1606076 (02/06)

VENDO

CX 25 GTI, anno 1986, colore azzurro metallizzato, 75.000 chilometri, interno in tessuto azzurro come nuovo, climatizzata a € 3.500.

Giuseppe. Tel.: 0721-783000 (02/06)

VENDO

CX 25 TRD Turbo 2, anno 1988, perfetto, 180.000 chilometri circa, revisionato, interni belli, carrozzeria ottima solo piccoli ritocchi, climatizzatore, pronta all'uso. € 2400.

Ferdinando. Tel.: 320-0582678 (02/06)

VENDO

Per CX interni completi in velluto spinato grigio/nero in buono stato € 160 più eventuale montaggio. Zona Ancona.

Alberto. Tel.: 338-5843825 (11/05)

VENDO

XM 2000 CT Exclusive, anno 1993, colore verde scuro metallizzato, 128.000 chilometri originali e tagliandati regolarmente, climatizzatore, stereo, cerchi in lega, interni in pelle nera a € 2.000 (eventuali permutate con vetture dello stesso marchio pari condizioni).

Emanuele. Tel.: 349-8706885.

E-mail: manug75@tiscali.it (09/05)

VENDO

XM 2000, anno 1990, colore grigio, 160.000 chilometri, impianto metano, sedili in pelle nera, interni ottimi, carrozzeria buona, motore da rivedere. Prezzo modico, ottima anche per ricambi (intendo a pezzi).

Enrico. Tel.: 338-4915373.

E-mail: luciano.

fugnanesi@libero.it (09/05)

VENDO

XM Turbo CT IV serie, anno 1993, colore verde metallizzato. interni in pelle, sedili, vetri anteriori e posteriori, specchietti e bracciolo anteriore elettrici, clima automatico, ABS, cerchi in lega, spoiler, comandi al volante, computer di bordo. Visibile a Verona. € 3.000 trattabili.

Tel 349-5901284 lasciare sms. (11/05)

VENDO

Xantia Activa turbo CT 2.000 cc, anno 1996, colore rosso, 56.000 chilometri, in buono stato, per € 3.000.

Gianluca. Tel.: 035-731162, ore ufficio.

E-mail: martinelligianluca@yahoo.it (01/06)

VENDO

BX Sport, anno 1986, colore argento, 270.000 chilometri, fendinebbia, mantenuta perfettamente da capoofficina Citroën a Varese, Fra 9.000 chilometri sarà da cambiare la cinghia di distribuzione e forse rifare i freni posteriori. € 1500 trattabili.

Roberto. Tel.: 347-9474887. (10/05)

VENDO

VISA Club 650, anno 1986, colore bianco, 40.000 chilometri circa, in perfette condizioni originali, unico proprietario, tagliandi Citroën ufficiali. Visibile a Busto Arsizio (Varese).

Franco. Tel.: 335-1206830. (11/05)

VENDO

Dyane 6, anno 1980, colore azzurro, revisionata fino a novembre 2005, gomme nuove.

Carlo. Tel.: 347-7130479. (12/05)

CERCO

CX TRD Turbo 2 in buone condizioni.

Luca. Tel.: 393-9717829.

E-mail: blueservice@lampedusa (09/05)

CERCO

CX, meglio se serie 1, solo in ottime condizioni, con aria condizionata, preferibilmente benzina, ma se e' una buona macchina va bene anche la serie 2 e/o diesel.

Tiziano. Tel.: 328-2862855.

E-mail: tizianogiampaoli@virgilio.it (10/05)

CERCO

CX Pallas 2 litri benzina, serie 1, dal 1983 in poi, accessoriata (vetri elettrici, diravi, condizionatore), in buone condizioni di interni ed esterni, con pochi chilometri. Zona Piemonte/Lombardia. Nicola.

nik_al77@yahoo.it, sydbarrett_46@hotmail.com

(10/05)

CERCO

CX 2 litri berlina serie 2, a benzina, climatizzata, con meccanica ed interni in ordine.

Marco. Tel.: 0861-711858/339-1675966. (11/05)

CERCO

CX prima serie a benzina, in ottime condizioni, meglio se in allestimento Pallas/Prestige e con aria condizionata. Eventuali proposte e foto a vgentilozzi@hotmail.com o telefonare ore serali allo 071-7573447 (Vittorio). (01/06)

CERCO

Gocciolatoio destro e sinistro per CX TRD Turbo 2 berlina, modello cromato.

Massimo. Tel.: 338-9819346. (09/05)

ADOTTA UNA CX !!!





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.