Anno Quarto

SPACCXZIO

Numero Sei

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

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

SPACXZIO
ANNO IV NUMERO SEI
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.
Di Pietro R.
Licata M.
Foto:
Archivio CX Club Italia
Baiocchi M.
Di Pietro R.
Licata M.
Marigo F. (copertina)
Venturino M.

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO APRILE 2005

Citrofilia, pag. 3
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Intervista al proprietario della più anziana CX d'Italia, pag. 6
Di Mario Siccardo, Responsabile Relazioni Esterne del CX Club Italia

Parigi, i luoghi della memoria Citroën, pag. 10
Di Maurizio Baiocchi, Vicepresidente SM Club Italia

CX per sempre, pag. 16
Di Roberto Azzena

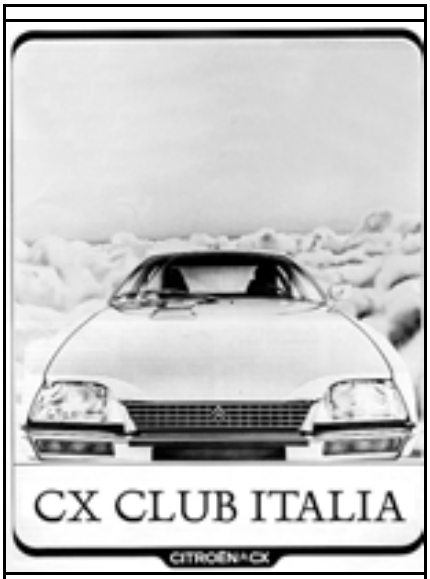
Gli jouet Citroën: oggi un gioco, domani una passione, pag. 17
Di Renzo Di Pietro

Ero Giessista e non lo sapevo, pag. 19
Di Matteo Licata

Riflessioni, pag. 20
Di Francesco Marigo

Vendo e compro, pag. 21
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.

CITROFILIA

Di Maurizio Venturino Medico di Medicina Generale

PREMESSA

L'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità), sta indagando con molta discrezione su uno strano fenomeno che gli studiosi hanno definito "Citrofilia".

Ne sono venuto a conoscenza in modo molto casuale, poiché i primi interessanti studi sull'argomento sono stati pubblicati su una prestigiosa rivista medica che leggo abitualmente.

Da molti anni eminenti luminari della medicina avevano notato lo strano comportamento tenuto da alcune fasce di popolazione, che facevano branco a sé, tenendo a debita distanza i loro simili.

Ricerche più approfondite permisero di appurare che tutte le persone appartenenti a quei gruppi avevano una caratteristica comune: erano possessori o appassionati del Marchio Citroën.

Successivi studi consentirono di analizzare più dettagliatamente il modo e lo stile di vita di codesti soggetti.

Tra tutti coloro che si occuparono dell'argomento le conclusioni furono unanimi: avevano scoperto una oscura patologia che definirono appunto Citrofilia.

Di essa si conoscono molte varianti a carattere sia dominante sia recessivo.

Le più note sono la Déessefilia, la Cxfilia e la Bicilindricofilia.

Tutti i ricercatori, inoltre, concordano sul fatto che quest'ultima si presenti in svariate forme tra le quali la più importante, nonché forse più grave, sia la Duecavallifilia, che generalmente colpisce individui tra i 18 ed i 30 anni (anche se si segnalano ammalati in età più avanzata).

La malattia riguarda entrambi i sessi, con prevalenza di quello maschile nel rapporto di tre a uno.

EPIDEMIOLOGIA

Il morbo è diffuso in tutto il mondo e, anche se interessa prevalentemente i paesi a più elevato tenore di vita, (per la maggior parte quelli europei), ne sono stati segnalati casi in sud America, in Asia (più che altro in Giappone) ed in Africa.

Può colpire a qualsiasi età: a volte si manifesta fin dall'infanzia, quando i pargoli rifiutano qualunque gioco che non abbia il Double Chevron.

Più frequentemente si palesa in età adulta, generalmente con la pretesa che i genitori acquistino al novello patentato una vettura Citroën (molto ambite sono le 2 CV, le DS e le CX).

Al loro rifiuto la malattia può rimanere latente per diversi anni, per riesplodere con prepotenza nel momento in cui il soggetto comincia ad avere maggiori risorse finanziarie.

In questi casi si affanna a consultare giornali specializzati e siti internet per dar libero sfogo alla sua voglia di Citroën e spesso riesce nell'impresa di portare a casa l'oggetto dei suoi sogni.

A quel punto la malattia è irreversibile e tende alla cronicizzazione: nessuno potrà più togliergli dalla testa i baffi Citroën.

La persona ha subito il contagio.

EZIOLOGIA

La causa non è ancora nota: in proposito vi sono tesi contrastanti.

Alcuni ricercatori sostengono si tratti di malattia genetica; portano come prova a supporto della loro posizione il fatto che sia stato appurato come vi siano famiglie ammalate da più generazioni: in rari casi addirittura quattro.

In merito, recentissimi studi sul DNA hanno portato ad una sconvolgente scoperta, ancora tutta da verificare.

Sembra che in tali soggetti le catene del DNA non siano di forma elicoidale collegate da ponti perpendicolari, bensì siano parallele unite tra di loro da ponti costituiti da piccoli chevron come fossero pioli di una scala immaginaria.

Scoperta che, se fosse confermata, porterebbe ad un sovvertimento totale delle teorie della biologia molecolare.

Altri ipotizzano possa trattarsi di una variante del Citomegalovirus che, per cause sconosciute,

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.

si è trasformato in quello che gli studiosi hanno definito "Citroënmegalovirus".
Questo, al momento, non è stato isolato non ostante l'uso dei più potenti microscopi elettronici: la sua esistenza è solo supposta.
In ogni modo tutti affermano che la malattia possa colpire chiunque: esplode improvvisamente a qualsiasi età: individui in pieno benessere possono ammalarsi, con conseguenze raramente letali, ma sicuramente croniche.
Infatti, tutti gli studiosi hanno riscontrato la irreversibilità di tale morbo: chi ne viene attaccato difficilmente può guarire.
Magari può attraversare dei periodi di remissione più o meno lunghi, ma la ricaduta è sempre in agguato.
La letteratura medica riporta casi di persone che, dopo aver giurato ai propri cari di non acquistare più, per nessun motivo, altre Citroën, si presenta a casa, anche a distanza di anni, con un nuovo modello per ampliare la propria collezione.

CLASSIFICAZIONE

Quello che gli illustri ricercatori non sono riusciti a determinare è come classificare tale patologia.
Tutti concordano nel catalogarla tra le malattie psichiatriche, tuttavia non è ben chiaro a quale gruppo appartenga.
Alcuni sostengono si tratti di una dipendenza e la avvicinano all'alcool, al fumo o alla droga.
In effetti, per certi versi, hanno ragione.
Come la droga, infatti, è dose dipendente richiedendo, nel tempo, quantità sempre maggiori di prodotti Citroën.
Nella convinzione di poter facilmente smettere chi comincia inizia sempre con piccole dosi, diciamo una vettura, ma spesso una sola non è sufficiente, quindi questi individui sono costretti ad acquistarne una seconda, poi una terza e così via fino alla completa rovina economica della famiglia.
Tutti coloro che hanno provato a privarsi della dose quotidiana sono stati preda della sindrome da astinenza.
E' dimostrato da recenti studi lo stato di prostrazione e di nervosismo, accompagnato a tremori fino a giungere, nei casi più gravi, a crisi convulsive simili a quelle epilettiche, che colpisce il Citroënofilo privato della propria vettura affidata al meccanico per la normale manutenzione.
Altri la classificano tra i disturbi dell'affettività: più specificatamente la paragonano alla ciclotimia.
Anche questi potrebbero avere ragione.
In effetti chi è affetto da Citrofilia attraversa periodi di euforia, che corrispondono solitamente all'arrivo di un nuovo modello, a periodi di profonda tristezza e pessimismo, soprattutto in prossimità del momento di fare manutenzione, quando il Citroënofilo viene assalito da mille dubbi: si troveranno i ricambi, saranno originali, quale salasso mi farà il meccanico…
Altri studiosi, più radicali, arrivano addirittura ad ipotizzare che la Citrofilia sia una subdola e latente forma di schizofrenia.
Lo schizofrenico, per i non addetti ai lavori, soffre di disturbi mentali, con tendenza alla cronicità, caratterizzati da sintomi psicotici riguardanti alterazioni del pensiero, dell'affettività e del comportamento.
A ben vedere infatti chi è ammalato di Citrofilia, ha sicuramente tutte quelle caratteristiche.
Come abbiamo già detto il male è cronico (non sono stati segnalati al momento casi di remissione completa e duratura della malattia); ed effettivamente sono presenti modificazioni del pensiero, dell'affettività e del comportamento.
Infatti chi è ammalato non fa altro che pensare alla/e Citroën, stressando a tal punto chi lo circonda che la sua vita di relazione ne subisce un danno.
Alla fine è costretto a frequentare solamente i suoi simili, anch'essi affetti dallo stesso morbo.
Inoltre la sua affettività è deviata verso le vetture del Double Chevron fino ad arrivare a casi limite, segnalati in letteratura, di persone che per esse hanno abbandonato la famiglia.
Infine è innegabile che siano sofferenti anche di turbe del comportamento: non è raro vedere un Citroënofilo maschio fischiare per strada ad una vecchia DS piuttosto che alla procace bruna che gli passa accanto.
Una piccola parte di ricercatori afferma che l'ammalato di Citrofilia possa essere sofferente di paranoia.
Poiché chi soffre di paranoia ha uno stato di auto consapevolezza enormemente alto e di conseguenza tende all'eccessiva proiezione delle proprie idee su chi lo circonda, ne deriva che il paranoico si senta costantemente minacciato da chi non condivide il suo pensiero.
Ritengo che i pochi studiosi che sostengono tale tesi non siano nel giusto.
Al limite chi soffre di Citrofilia risente di una eccessiva stima per il Marchio, ma, dall'esperienza che mi sono fatto studiando alcuni casi, non arriva mai al punto di sentirsi minacciato da chi non condivide il suo amore.
Casomai tende ad escludere

dalla sua vita gli altri, che considera anormali, e, nei casi più gravi, li disprezza.
La maggior parte degli specialisti però, ed io mi sento di condividere questa tesi, paragonano e classificano la Citrofilia tra i disturbi del comportamento sessuale.
Questi abbracciano una grande varietà di aspetti: la gerontofilia, il travestitismo, l'omosessualità, l'esibizionismo, il masochismo, il sadismo, la zoofilia, fino alla ben più grave pedofilia.
E comprendono pure il feticismo.
Ecco, a mio modo di vedere, il Citroënofilo è un feticista che usa un oggetto inanimato (sotto forma di qualsiasi prodotto Citroën), come esclusivo metodo per ottenere un eccitamento, sia esso mentale o addirittura sessuale.
La Citrofilia fa sì che chi ne è affetto provi piacere ed appaghi i propri stimoli, generalmente intellettivi, solamente in presenza di oggetti del Double Chevron, sotto qualsiasi forma essi siano rappresentati: libri, depliant, modelli in scala, Citrobilia, ed ovviamente vetture vere.
Questo aspetto feticistico della malattia, qualora molto intenso, può arrivare a creare dei problemi nel rapporto di coppia.
La letteratura riporta casi di mariti che curano in modo maniacale le proprie automobili, dedicando tutto il loro tempo libero alla manutenzione, alla ricerca di pezzi di ricambio, al lavaggio (fatto rigorosamente a mano), all'inceratura, ed altre amenità del genere.
Addirittura, nei casi più gravi, caricano tutta la famiglia per partecipare a manifestazioni distanti a volte anche centinaia di chilometri.
Dove troveranno altri malati con i quali parleranno dell'oggetto del loro feticismo trascurando per tutta la giornata i loro familiari.
Viceversa se entrambi i partner sono affetti da Citrofilia, non è infrequente l'uso di vetture Citroën come gioco erotico. In tal caso la coppia si intrattiene in rapporti di ogni tipo sia all'interno della vettura, sia all'esterno, su di essa.

TERAPIA

Allo stato attuale delle conoscenze, poiché la causa della malattia è sconosciuta, non è stata scoperta ancora nessuna terapia in grado di guarire chi è affetto da Citrofilia.
Si è tentato innanzitutto con rimedi alternativi alla medicina ufficiale, tuttavia coloro che sono stati sottoposti a cure omeopatiche, basate sulla somministrazione mediante zuccherino di piccole dosi sublinguali di LHM e, nei casi più resistenti, di LHS, non hanno riportato alcun beneficio.
Come nessun beneficio si è ottenuto praticando l'agopuntura tramite aghi ottenuti dal rame delle connessioni elettriche.
Alcuni ricercatori hanno proposto l'uso di antidepressivi da impiegare nel momento del distacco dall'oggetto Citroën (per esempio nel caso di lunghe permanenze in officina causa manutenzione).
I risultati sono stati contrastanti: ad un iniziale beneficio ha fatto seguito una violenta crisi di astinenza che neppure i farmaci sono stati in grado di dominare.
Altri hanno proposto un'associazione di antidepressivi e psicoterapia, che inizialmente pareva dare buoni frutti.
Ma successivamente si è scoperto che al beneficio cui andava incontro il paziente si contrapponeva il contagio del terapeuta, spesso costretto ad acquistare Citroën dal suo stesso assistito.
Il futuro della terapia, nel quale si ripone grande speranza, è basato sulla somministrazione di sistemi transdermici (cerotti) a base di LHM.
Tuttavia le prime sperimentazioni, che pur hanno dato discreti risultati sugli ammalati possessori di vetture dotate di impianto idraulico, non hanno sortito alcun effetto sui proprietari di bicilindriche.
Ipotizzando la causa virale è in fase iniziale lo studio di un vaccino, ma passeranno anni perché possa essere commercializzato, ammesso che sia realmente efficace.
Nel frattempo chi è affetto da Citrofilia può comunque stare tranquillo: tutti gli studiosi sono concordi nell'affermare che essa non determina un accorciamento dell'aspettativa di vita, anche se raccomandano agli ammalati di fare una vita ritirata per quanto più possibile, onde evitare di contagiare altre persone.

BIBLIOGRAFIA:

* Manhundred M., Flower S.: "Epidemiological determinants of spread of causal agent of severe acute Citrofilia syndrome". Ed. Goaway 1996.
* Cooked C.: "Pathogenesis of Citrofilia". Ed. Thethird 2000.
* Absents F., Littleseas M. "Citrofilia: sexsual disorder?". Ed. Oikia 2001
* Brass C. Sixbus J.: "Global Syndrome Acute Citrofilia: the 21st century disease?". Ed. House 2002
* Beef T., Philippines E.: "Citrofilia transmission and hospital containment". Ed. Agostines 2004
* AA. VV. "Eziologia, diffusione, sintomatologia e terapia della Citrofilia, studi recenti". Rivista Medica Italiana 2004

INTERVISTA AL PROPRIETARIO DELLA PIU' ANZIANA CX D'ITALIA

Di Mario Siccardo Responabile Relazioni Esterne

Niente di meglio, dopo un lauto pasto, che quattro chiacchiere sulla propria passione. Tra gli ospiti accorsi al trentennale della CX, era presente anche il proprietario della CX più anziana circolante nel nostro paese, almeno fino a prova contraria, l' Avvocato Ezio Nori di Padova.
La vettura venne immatricolata a marzo 1975 e, stando al numero di telaio, fu costruita alla fine del 1974.
Si tratta di una 2000 Confort, colore "sable cendrè" priva di assistenza allo sterzo e di alzacristalli elettrici anteriori.
Perché nel marzo di 30 anni fa il nostro simpatico Avvocato acquistò una CX?
Questo e altri aneddoti nell'intervista che segue.

D: è il proprietario della CX più vecchia in Italia; come è nato il Suo amore per la CX?

R: il mio amore per la CX nacque esattamente nell'ottobre del 1974 anno nel quale visitai il Salone di Torino e la vidi.
Ho infatti una bellissima fotografia con mia moglie e mia figlia allora piccolina.
Era una macchina che mi piacque subito.
Era stellare rispetto al trend della produzione dell'epoca per cui veramente me ne innamorai in quel momento.

D: è stata la Sua prima Citroën oppure ne aveva già possedute delle altre?

R: è stata la mia prima Citroën.

D: ci può raccontare cosa La spinse all'acquisto: la linea, le prestazioni, le leggendarie sospensioni o vi furono altri motivi per acquistare una vettura che era appena entrata in commercio?

R: devo rispondere molto sinceramente: io sono attratto molto dalla linea delle auto, direi che non potrei mai acquistare un'auto priva di una linea non confacente alle mie idee.
Sono anche legato al principio della aerodinamicità in senso tecnico e questo fu uno degli elementi che mi attirarono di più, la CX rappresentava per me quell'ideale teorico di fuso che penetra l'aria.
All'epoca bisogna considerare che erano presenti vetture assolutamente agli antipodi ed assolutamente "squadrate", per così dire, se confrontate con la CX.

D: era l'epoca ancora della 12-4.

R: esatto.

D: nell'arco di quasi trent'anni lei ha guidato una CX senza servosterzo: ha mai avuto il rim-

pianto di non poter utilizzare il DIRAVI?

R: no.
Devo dire che io tuttora ho un pandan alla mancanza di servosterzo che ovviamente si fa sentire in parcheggio o in certe situazioni in città.
Il pandan è rappresentato dal modo di comportarsi della vettura nelle strade extra urbane, libere: ebbene anche un cieco saprebbe uscire da un curva dopo averla impostata con la CX.
Cioè la macchina esce di curva da sola e ciò mi dà una piacevolezza di guida che mi compensa ampiamente delle difficoltà che incontro nel parcheggio.

D: dal punto di vista meccanico, al di là dell'approccio emotivo con la macchina, della sua linea armoniosa, quali sono i pregi e le caratteristiche che preferisce della CX?

R: devo dire che le caratteristiche che sono emerse nel corso del tempo anche grazie a mie esperienze con altre vetture.
Quella che può essere una caratteristica negativa, cioè la lentezza, quell'essere un po' pesante, è in realtà una caratteristica intrinseca della CX di carattere positivo.
La CX viaggia in tutta "souplesse", potrebbe portare una persona ferita, in gravidanza, o in gravi condizioni (adesso facciamo i debiti scongiuri!) nel massimo confort.
Va detto che, avendo una certa massa, essa conferisce continuità nello slancio che prescinde dalla spinta che riceve nelle varie marce e dal numero dei giri; è veramente una macchina singolarmente confortevole, caratteristica che si aggiunge a quella ben conosciuta da tutti delle sospensioni.
Ho avuto vetture con un comportamento agli antipodi: esse dipendevano dall'acceleratore in senso diretto, nel senso che all'atto di accelerare sentivo la spinta immediatamente in tempo reale: bene, queste macchine alla fin fine risultano poco confortevoli, forse adatte alle corse o ad un tipo di guida sportivo, ma senz'altro non confortevoli.

D: dal punto di vista meccanico quali sono stati i suoi punti deboli?
Non necessariamente rotture, però caratteristiche che trova meno gradevoli, comunque diverse, cui magari poi con gli anni i tecnici Citroën hanno messo mano?

R: ho una certa difficoltà a rispondere, non perché sia prevenuto cioè voglia favorire il Marchio Citroën, ma ho difficoltà a trovare difetti, diciamo così, significativi.
E' ovvio che ogni macchina, soprattutto nel corso del tempo, ha dei guai tecnici, meccanici, che noi interpretiamo come tradimenti del Marchio o dell'auto…
Devo dire che i difetti che la CX ha presentato sono stati di routine, inevitabili per ogni mezzo meccanico, per cui io non riesco ad immaginare critiche più marcate.

D: mi dica della normale usura, della normale vita della macchina…

R: certi allestimenti della struttura (io ho una CX Confort, non è uno dei modelli più sviluppati in ordine agli allestimenti più pregiati).
Lì ho trovato qualche manchevolezza strutturale ad esempio per quel che riguarda i pannelli delle portiere.
Però rapportando i difetti al costo della vettura, all'epoca molto appetibile, non mi sento di farne oggetto di grande lagnanza.

D: infatti: a volte parlando di questi difetti di componentistica un po' economica della prime CX, ci si dimentica che il prezzo era molto basso.
Sono d'accordo con lei.
Quando la CX serie 1 uscì di produzione, a dieci anni dal Suo acquisto, nel 1985 ha pensato di cambiarla con una serie 2, oppure nei primi anni novanta con una XM?

R: mi sono avvicinato alle ulteriori creazioni della Citroën che potevano rimpiazzare la CX per posizione e standard, cioè come si dice adesso, classe di auto, ma in effetti ho trovato sempre delle caratteristiche varianti in una direzione a me non gradita.
Per esempio ricordo bene la XM, la guardai con molto interesse, ma trovai che quelle linee tese (ecco la linea che di nuovo assurge alla prima istanza delle mie preferenze) erano un po' troppo…come dire…insomma me ne uscii dicendo: "questa è una Citroën che non è Citroën ma è Peugeot" in quanto priva delle belle rotondità tipiche della DS e della CX.

D: Lei sa che nel 1985 la serie 1 venne sostituita o quanto meno fu oggetto di un restyling: nel luglio 1985 venne presentata la CX serie 2, caratterizzata da paraurti di materiale sintetico e da una revisione completa degli interni.
Come giudica la serie 2 rispetto alla sua serie 1?
Le piace sostanzialmente come

tipo di restyling, voglio dire, lo giudica gradevole?

R: ritengo che il primo disegno di auto sia quello che vale come creazione artistica.
Cioè io privilegio sempre la mia CX, primissimo modello, proprio perché nelle fiancate è pulita senza modanature ed è così che mi piace.

D: Citroën, per il momento, non ha la stessa attenzione per gli appassionati come le case tedesche che offrono i pezzi di ricambio di qualsiasi modello. Citroën dopo i 10 anni legali dalla cessata produzione di un modello, non fornisce più nulla o meglio non produce più pezzi ma si va ad esaurimento scorte. Nonostante ciò Lei usa la Sua CX quotidianamente, oppure comincia a trattarla come una vera auto storica, come un oggetto di culto, un cimelio?

R: bella domanda, sono in grado di rispondere e vorrei anche potermi dilungare perché è una domanda interessante.
Fino a quattro cinque mesi fa la usavo giornalmente come macchina quotidiana.
Avendo certamente determinate attenzioni come, per esempio, nel parcheggiare.
Oggi ho smesso di usarla quotidianamente perché il chilometraggio sta aumentando parecchio e desidero conservarla.
Ho tenuto il contachilometri rotto per qualche tempo per cui non posso essere precisissimo, ma credo abbia ormai mezzo milione di chilometri!
Quindi una percorrenza considerevole.
Le faccio un esempio: recentemente ho avuto una rottura della guarnizione della testa e i meccanici mi hanno detto che è stato per l'età e per l'usura, non perché avesse subito un surriscaldamento, ma proprio perché la compressione e la chiusura dei dadi comportava questo evento, dopo anni.
Da questo episodio ho cominciato a lesinarne l'uso per rispettarla, ma io la userei ancora giornalmente.

D: sappiamo che Lei è appassionato di veicoli d'epoca ed è iscritto anche ad un Club Federato ASI: ci può dire quale è la considerazione dell'ASI, o comunque di questa struttura alla quale Lei fa riferimento, nei confronti della la Sua CX?
Lei viene considerato proprietario di auto storica a tutti gli effetti, oppure c'è un po' di snobismo nei Suoi confronti?

R: se parliamo di ASI, io penso che ci sia un forte snobismo nei confronti della mia CX.

Credo che l'ASI privilegi le vetture italiane in controtendenza culturale ai tempi in cui viviamo che vedono l'Europa, in pratica, un nazione unitaria.

D: le Citroën sono un po' discriminate…

R: io trovo che siano discriminate perché da tanto tempo mi ero interessato all'iscrizione a vari Club e mi ero interessato per l'accesso all'ASI ed ho visto che non c'era molta simpatia.
Devo dire che non mi sono interessato a fondo della faccenda perché ho trovato questo Club molto aperto…

D: ecco in proposito un'ultima domanda è proprio questa: come avvenne il contatto con il CX Club?

R: in un modo molto bello e singolare.
Mi trovavo su un doppio stradone alberato, una bella strada di campagna, molto francese, spaziosa ed aerata, e sono stato affiancato, per non dire quasi abbordato, da Venturino (il nostro vicepresidente n.d.r.) che mi ha fermato e mi ha parlato del CX Club invitandomi a farne parte.
Optai così per questo Club.
Anche se ero già iscritto al Club Auto Storiche Patavine, sono entrato in questo Club più specifico e molto più motivato e determinato…

D: forse perché si tratta di un club di appassionati delle Citroën in generale e della CX in particolare.
Io ho anche una DS, ma il mio cuore è per la CX.

R: guardi, mia moglie, pur avendo altre macchine in famiglia ha ancora preferenza per la CX che le dà quella sicurezza che altre macchine non le danno.
Credo che anche la sua mole dia questa impressione di sicurezza.
Che poi non è solo un'impressione!

D: beh…la grande massa rende il veicolo più stabile…

R: meno incerto, meno guizzante nei comportamenti e meno... motorino.

D: ho fatto questa riflessione e sicuramente Lei sarà d'accordo: la CX è una vettura presentata trent'anni fa che se al giorno d'oggi viene notata ciò non è dovuto al suo aspetto "antico", ma perché è tuttora bellissima,
Lei pensi di quante macchine nate nel 1974 si può dire la stessa cosa.

R: io posso aggiungere che da parte di persone sincere ed aperte i complimenti vengono spontaneamente.
E vengono da bambini e da ragazzi giovani i quali magari vengono trascinati via dai padri perché hanno un'altra vettura moderna e costosissima e non tollerano che i loro figli si possano incantare per quella che per loro è solo una macchina "vecchia".
I bambini, i ragazzini, che sono "puri" invece dicono: "che bella" e si fermano a guardarla.

Bene la ringrazio.
La Sua CX è molto importante nel nostro Club perché è la più antica, quella con l'immatricolazione più lontana nel tempo di cui si abbia notizia.
Ed è inoltre una "unico proprietario", per dirla con la prosa del nostro ambiente.
Ce n'era una simile alla Sua a Savona che ha girato fino al '92 - '93 poi è sparita.
Era con la targa quadrata come la Sua, però aveva i vetri elettrici, quindi meno particolare della Sua.
Ancora grazie e arrivederci ad Aprile per il quinto raduno CX di Monselice!

PARIGI, I LUOGHI DELLA MEMORIA CITROËN

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente SM Club Italia

La storia di Parigi passa attraverso i suoi monumenti.
Ma anche la storia di Citroën ha sempre avuto, ed ha tuttora, uno stretto legame, quasi un cordone ombelicale, che la lega alla capitale francese, città dove la Casa è stata fondata nel 1919.
Infatti, dal Quai de Javel alla Tour Eiffel, da Rue du Théâtre agli Champs-Elysées, sono numerosi i luoghi "mitici" della memoria Citroën a Parigi, che testimoniano lo sviluppo industriale e l'immagine della Marca.
Al turista più attento ed al cultore del Double-Chevron, proponiamo un itinerario alla scoperta di una Parigi-"Citroënista" meno conosciuta, ma che presenta particolari motivi d'interesse e che crediamo possa suscitare anche un pizzico di emozione.

Iniziamo questo *tour* nella capitale francese dalla "*rive gauche*", con un doveroso omaggio alla memoria del fondatore André Citroën (1878-1935), che riposa nel cimitero di Montparnasse, all'ombra del grattacielo omonimo (da dove, tra l'altro, si può ammirare uno splendido panorama).
Scesi alla fermata "*Edgar Quinet*" della linea 6 del Métro, si percorre il boulevard omonimo, per entrare dall'ingresso principale di questo grande cimitero, che ospita numerosi altri personaggi illustri, quali il poeta Baudelaire, lo scrittore Jean Paul Sartre, il capitano Alfred Dreyfus, il cui "*affaire*" politico-spionistico divise la Francia in due, tra colpevolisti e innocentisti tra il 1894 e il 1896.
Dirigendosi verso sinistra, superata la stradina interna di separazione, si giunge quasi a ridosso del muro di cinta, dove si trova la tomba della Famiglia Citroën, di granito grigio dallo stile piuttosto semplice, in cui oltre al capofamiglia riposano la moglie, Giorgina Bingen ed i quattro figli, l'ultimo dei quali, Bernard, è scomparso nel 2002.
Prima di ripartire, un momento di raccoglimento per un ricordo, un pensiero….

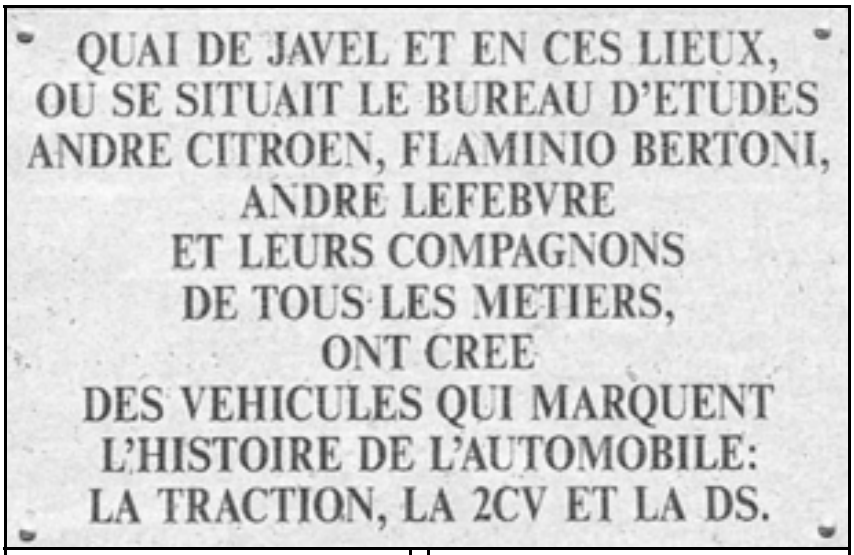
Ripreso il Métro, vale la pena di proseguire, in direzione ovest,

fino alla fermata "*Javel-André Citroën"* della linea 10, le cui pareti sono tappezzate di grandi foto, con immagini della fabbrica e di momenti della storia della Casa.
Usciti in superficie, ci si trova sul Lungo Senna (*Quai* in francese) e proprio al *Quai de Javel,* da tempo denominato *Quai André Citroën,* come testimoniano le numerose targhe stradali blu con scritte bianche, in cui è riportato anche il riferimento all' attività di "*industriel-constructeur d'automobiles".*
Da qui, pochi passi ci conducono all'ingresso nord del *Parc André Citroën,* realizzato nel 1993 sul terreno dove sorgeva la principale fabbrica e la sede sociale della Marca (foto 1).
Qui furono costruiti gran parte dei modelli che hanno segnato la storia della Casa dal 1919 (la Tipo A) al 1975: il 24 aprile di quell' anno dalla catena di montaggio di Javel uscì la DS n. 1.330.755; dietro di lei, il vuoto.
La sede amministrativa rimase a Javel, al n. 133 del Quai André Citroën, fino al 1982, mentre la produzione si era già spostata in diversi altri siti industriali, tra cui lo stabilimento di Aulnay-sous-Bois, a nord-est di Parigi, sorto nel 1973, e che oggi ospita anche il Conservatoire Citroën, con la collezione dei modelli storici della Casa.
Oggi la fabbrica è stata completamente smantellata, ed al posto del rumore delle catene di montaggio e della patina di storia, vi è la quiete di questo vasto e riposante parco, caratterizzato da un grande prato centrale, intorno al quale si sviluppano giardini alberati, corsi d'acqua e, dove sorgeva la grande *hall* di finitura vetture, ci sono due grandi serre, che ospitano un'aranciera e la flora mediterranea.
E' previsto l'ampliamento del parco oltre la ferrovia, fino alla vicina Senna, per realizzare una prospettiva aperta.
Dal Parc Citroën sono in partenza anche escursioni in mongolfiera, con ascensioni fino a 150 metri di altezza.
Uscendo dall'ingresso sud in *Rue Balard o Rue Leblanc,* per un pranzo in un posto "a tema", ci si può recare al vicino ristorante "*Le Bistrot d'André"*, sito al n. 232 di Rue Saint Charles, in un locale appartenuto fino al 1938 proprio ad André Citroën, decorato con foto, targhe e cimeli della Casa (chiuso la domenica).

Dal *Parc Citroën* riprendiamo il Lungo Senna in direzione nord-ovest; dopo poco meno di un chilometro, svoltando a destra

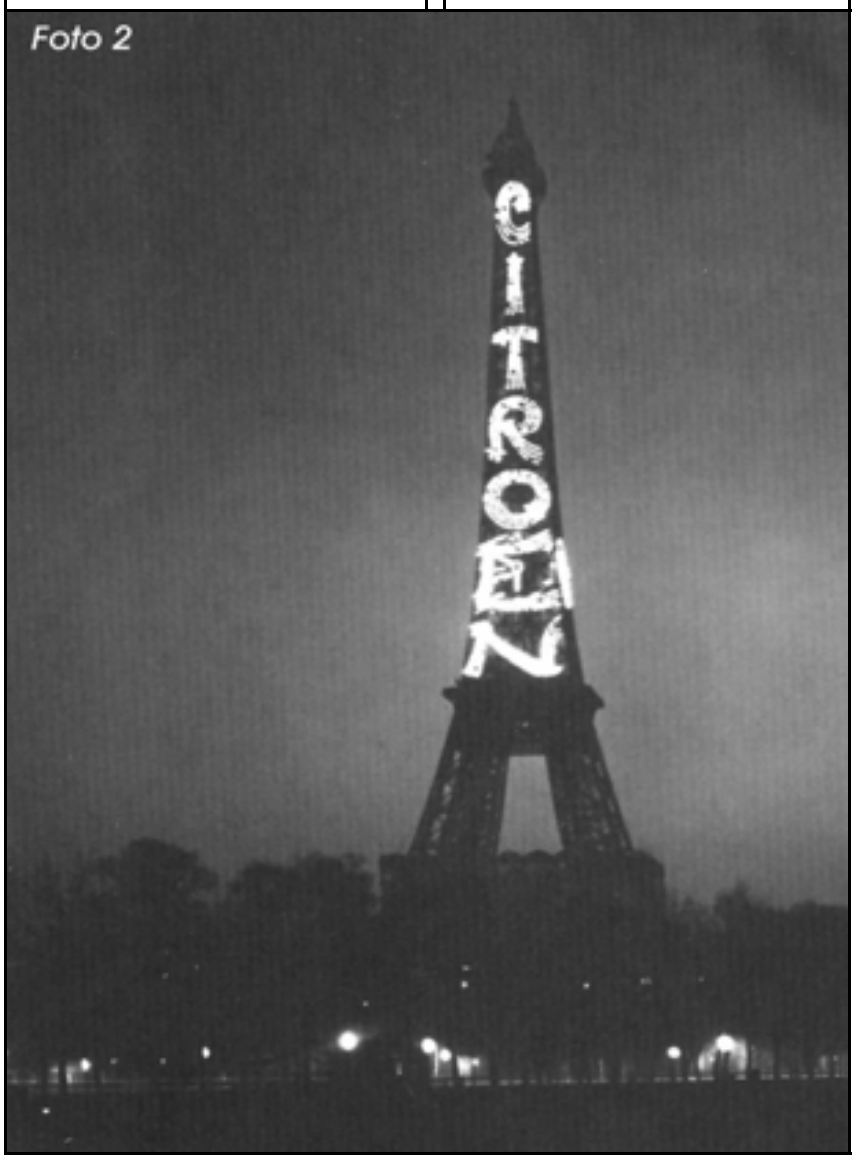
Foto 1

dietro il cosiddetto *"Front de Seine"* (gruppo di grattacieli realizzati negli anni '70) si giunge in *Rue du Théâtre*, dove, al n. 48 aveva sede il mitico "*Bureau d'Etudes*".
Una targa commemorativa ricorda che in questo luogo il patron André Citroën, lo stilista Flaminio Bertoni, il tecnico André Lefebvre e i loro compagni di tutti i mestieri crearono dei veicoli che segnarono la storia dell' automobile: la Traction, la 2 CV, la DS.
Qui furono studiati e realizzati anche innumerevoli prototipi e studi di stile per nuovi modelli,



che poi venivano camuffati o caricati su dei camion per essere trasferiti al centro prove, tuttora in funzione, de La-Ferté-Vidame, che si trova a 130 km a ovest di Parigi.
Il *Bureau d'Etudes* ha rappresentato la quintessenza dello spirito dell'innovazione tecnologica e di stile che ha sempre caratterizzato la Casa del Double-Chevron.
Flaminio Bertoni che lavorò qui per lungo tempo, volle prendere casa nelle vicinanze del Bureau d'Etudes, al n. 42 della stessa Rue du Théâtre.
L'edificio esiste ancora, con un pesante portone in legno, dove il grande stilista visse fino alla sua scomparsa nel 1964.

Foto 2



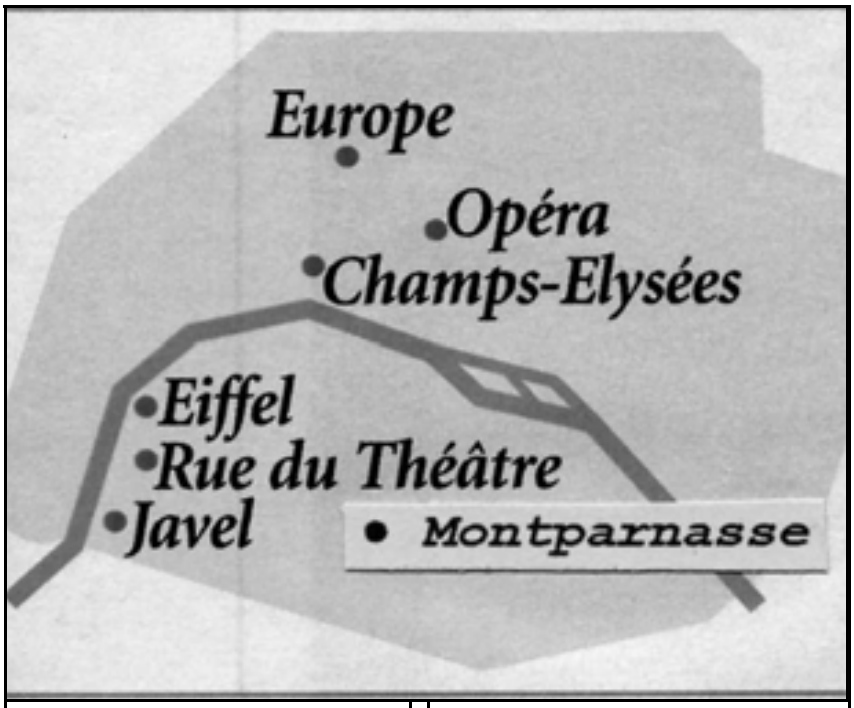
Tornando alla Senna, e continuando la passeggiata, dopo circa un chilometro si arriva alla *Tour Eiffel,* simbolo per antonomasia di Parigi, ma legata anche alla storia ed all'immagine Citroën.
Infatti, il 4 luglio 1925, in occasione della Esposizione Internazionale di Arti Decorative, la Torre fu illuminata da migliaia di lampadine formanti il nome "Citroën" per tutta l'altezza (circa 160 metri) tra il secondo ed il terzo piano, a cui si aggiunse in seguito il logo del Double-

Chevron tra il primo ed il secondo (foto 2).
Si racconta che Citroën inizialmente aveva rifiutato questo progetto perché troppo costoso, ma poi si convinse ed accelerò i tempi quando venne a sapere che Henry Ford era interessato a subentrare nell' iniziativa e, addirittura, ad acquistare la Tour Eiffel!
Pare che André Citroën, a titolo strettamente privato e nel più grande segreto, finanziò anche le prime prove di illuminazione dei monumenti pubblici di Parigi e, in particolare, di Place de la Concorde.
La leggenda vuole che questa illuminazione della Tour Eiffel guidò Charles Lindbergh, primo trasvolatore dell'Atlantico, al suo arrivo a Parigi nel 1927.
Citroën colse l'occasione di questo evento straordinario per l'epoca, per invitare Lindbergh al Quai de Javel in una grandiosa cerimonia a cui parteciparono tutte le migliaia di maestranze della Casa.
L'illuminazione "Citroën" della Tour Eiffel rimase in funzione fino al 1934, quando le traversie economiche della Casa non consentirono più di proseguire nell' operazione.
Questa pubblicità luminosa sulla Torre non fu più ripetuta da nessun altro.

Con il Métro, ci dirigiamo verso gli *Champs-Elysées,* che per i francesi è "*la plus belle avenue du monde".*
Certamente lo fu nella *Belle Époque,* quando si ornò di edifici dalle facciate monumentali nello stile *"fin du siècle".*
Oggi, forse il fascino di un tempo è in parte offuscato dalle vetrine invadenti di catene commerciali internazionali e ristoranti, ma da una decina d'anni si sono creati nuovi arredi urbani, allontanando le auto dai controviali, e restituendo agli *Champs* l'attrattiva per piacevoli passeggiate, percorrendo gli oltre 1.900 metri di lunghezza.
Gli Champs-Elysées restano comunque la "Via Trionfale" per eccellenza, culminante nel maestoso *Arc de Triomphe,* che ha segnato i momenti salienti della storia di Parigi e della Francia; qui si svolge annualmente la parata del 14 luglio, che, tra l'altro, ha spesso visto protagoniste le Citroën presidenziali: dalla Traction Avant alla DS speciale di De Gaulle, fino alle SM decappottabili, ancora oggi in servizio all'Eliseo.
Sugli Champs-Elysées le esposizioni ed i saloni delle case auto-

Foto 3

mobilistiche sono presenti sin dagli anni '20, costituendo uno scenario di incomparabile prestigio.
E Citroën, inaugurò qui nel 1928, al n. 42 (all' uscita della fermata *Franklin Roosevelt* del Métro, linea 1), il proprio salone, non il più vasto (dati i costi degli immobili già molto elevati all' epoca), pur se raggiungeva i 1.200 mq., ma che presentava un'altezza di 25 metri, interamente vetrata, con uno stile lineare, senza fioriture (foto 3).
Questo luogo di prestigio ha così accolto, per decenni, tutti i modelli della Marca, pur se con una funzione più di immagine che strettamente commerciale.
Purtroppo, all'inizio dell'"era Calvet" nel 1983, il locale è stato trasformato nel ristorante Hippo-Citroën della catena "Hippopotamus", che è rimasto in funzione fino al 2004 e dove, comunque, si mangiava abbastanza bene, snaturandone completamente la funzione e lo spirito, e limitando l'esposizione a sole due-tre auto all' ingresso, con gentili signorine adibite alla presentazione dei modelli, ma che ben poco sapevano di tecnica o della storia della Marca e del luogo in cui ci si trova.
Ma, forse, anche in questo Citroën ha precorso i tempi, dato che, in anni più recenti, è stata imitata da Renault, il cui *Atelier*, situato praticamente di fronte sull'altro lato degli Champs-Elysées, è più un elegante bar-ristorante che un salone di auto.
Finché in questi ultimi anni, la nuova dirigenza, guidata da Jean Martin Foltz, Presidente di PSA Peugeot-Citroën e Claude Satinet, Direttore di Automobiles Citroën, ha intrapreso una politica di riscoperta del patrimonio storico della Casa e valorizzazione del proprio passato, che ha portato alla realizzazione del



"Conservatoire" e che prevede –finalmente- anche la ristrutturazione del salone degli Champs-Elysées.
E' stato così lanciato un concorso di architettura, che ha visto vincitore il progetto di Manuelle Gautrand, improntato allo sviluppo in altezza, con una facciata interamente trasparente, in cui si impone il motivo del Double-Chevron.
All'interno, secondo la descrizione dell'autrice "quando il visitatore entrerà, sarà sorpreso dalla forte verticalità del luogo. Ci sarà un grande atrio dal quale si elevano 8 piattaforme fino a 25 metri di altezza, ognuna delle quali ospiterà una vettura della Marca, moderna o storica, che il visitatore potrà raggiungere con passerelle e scale".
I lavori di trasformazione sono attualmente in corso, e dovrebbero essere conclusi nel 2006, quando si potrà finalmente ammirare questa nuova vetrina di prestigio per le vetture Citroën.
Durante i lavori, la struttura metallica dell' impalcatura, che si estende per tutto il marciapiede, è rivestita con tre pannelli che rappresentano: da un lato, i titoli sportivi della Marca, dall'altro la nuova C4, berlina e coupé, ed infine, lungo il Viale, una illustrazione che svela quella che sarà la futura facciata.
Citroën quindi anima sin da oggi il n. 42 degli Champs Elysées.

Già che siamo sugli Champs-Elysées, sull'altro versante, a poca distanza dal salone Citroën, sorge il maestoso *Grand Palais,* costruito in stile *art nouveau* nel 1897, che dal 1901 al 1961 ospitò, sotto le sue volte vetrate, il Salone dell' Automobile di Parigi, in cui spesso Citroën fu la protagonista assoluta con la presentazione dei suoi nuovi modelli, come la Traction Avant nel 1934 e la DS nel 1955.

Oltre alla "vetrina" sugli Champs-Elysées, la Casa disponeva di diversi altri locali più grandi, sparsi nella capitale, in cui svolgere l'attività di vendita vera e propria ed esporre la

gamma, tra i quali il garage a più piani de la *Rue Marbeuf,* il salone all'Opéra e quello in Place de l'Europe.
In *Place de l'Opéra,* angolo *Rue de la Paix (*Métro *Opéra*, linee 3-7-8), nel 1928 venne inaugurato un grande salone della Casa, dallo stile sobrio e senza fronzoli, concepito per esporre le vetture con molto spazio intorno (una novità per l' epoca), e che fu uno dei primi ad utilizzare l'illuminazione notturna per le sue vetrine.
Oggi, l'immobile esiste ancora, però i locali al piano terra sono occupati da una banca.
L'ultima tappa di questo giro, ci porta in *Place de l'Europe* (Métro *Europe,* linea 3), che sovrasta i binari che portano alla *Gare St.-Lazare*, a nord-ovest del centro di Parigi.
Qui, nel 1931, la Casa prese in affitto dalle ferrovie un immenso locale di 15.000 mq., per trasformarlo nel più grande salone da esposizione francese dell' epoca, in cui trovavano posto più di 300 auto e camion, che potevano anche essere provate dai Clienti (foto 4).
All'esterno, il lato lungo la ferrovia aveva grandi vetrate ed una scritta "Citroën" lunga oltre 100 metri ed alta 8.
All'interno, oltre ai veicoli esposti, vi era una sala cinematografica, ed era stata realizzata una mini-catena di montaggio per spiegare la costruzione di una vettura.
Nel 1932, il *Garage de l'Europe* ospitò l'esposizione sulla Crociera Nera e Crociera Gialla, svoltesi in quegli anni con i famosi autocingolati Citroën, con un diorama a grandezza naturale, che affascinò le folle dell'epoca.
Oggi, dopo oltre settantanni, l'edificio che ospitò questo salone è rimasto pressoché intatto e uguale al passato (solo la scritta Citroën è scomparsa).
Secondo voci sempre più insistenti, il locale di Place de l'Europe potrebbe divenire la sede definitiva del futuro Museo Citroën, per esporre al grande pubblico i veicoli storici ora custoditi al Conservatoire di Aulnay.
Infatti, in occasione dell'inaugurazione del Conservatoire, il direttore di Citroën, Claude Satinet, dichiarò: "Abbiamo un desiderio molto caro: quello di riacquistare l' edificio di Place de l' Europe.
Se Citroën potesse ritornarne proprietaria e restituirgli la sua bellezza passata, sarebbe un luogo perfettamente adatto per divenire il museo della Marca.
Bisognerebbe convincere gli attuali proprietari.
Per questo, contiamo molto anche sul sostegno dei Citroënisti.
Ci sono comunque altri luoghi storici, sempre a Parigi, che per noi sono di grande importanza".
E chissà che questo progetto non possa concretizzarsi in un futuro non troppo lontano, per il piacere di tutti gli appassionati del Double-Chevron.

Con questo auspicio, concludiamo il nostro *tour* dei luoghi che hanno segnato la storia della Citroën, invitando gli appassionati che avranno l'occasione di recarsi a Parigi a visitarli, magari a bordo della propria Citroën d' epoca, per approfondire la conoscenza di quella "memoria del passato" che la Casa sta finalmente riscoprendo e valorizzando.

Foto 4

CX PER SEMPRE

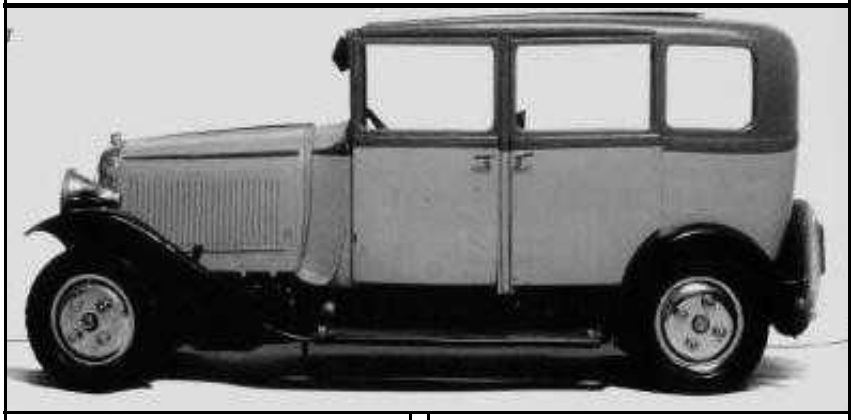
Di Roberto Azzena

Era una serata del dicembre di tre anni fa e io stavo cambiando l'ennesimo lavoro di quel periodo un po' strano.
Lavoro notturno ovviamente, così come ero abituato a fare da quando con la sua nascita, nostra figlia Iris aveva reso splendida ma anche un po' più complicata la vita quotidiana.
Verso le diciannove cominciò a nevicare e pensai bene che fosse meglio mettermi in strada prima del solito, in modo da non arrivare in ritardo proprio nei primi giorni di prova all'Hotel dove avevo trovato impiego.
Così alle venti misi in moto la mia CX Pallas del 1978 e cominciai a solcare le prime leggere tracce di neve che stavano già imbiancando l'asfalto, fiducioso che, pur considerando un certo rallentamento del traffico, avrei tranquillamente potuto essere in servizio ben prima delle ventitré .
Normalmente il tragitto Casatenovo (casa) Lissone (Hotel) si percorre in una ventina di minuti, ma decisi di prendermi un margine molto ampio per scongiurare un eventuale peggioramento delle condizioni atmosferiche.
Infatti, come il rag. Fantozzi tragicamente insegna, una volta arrivato a Monza e dunque a non più di cinque minuti dal posto di lavoro, si scatenò un'autentica bufera di neve ghiacciata che trasformò in pochi minuti la zona del milanese in una sorta di sterminato palazzo del ghiaccio all'aperto.
Mai visto niente di simile !!
Ovviamente le conseguenze sul traffico furono pesantissime e decine di luci lampeggianti che segnalavano vetture in panne o uscite di strada, si riflettevano nell'irreale biancore dipingendo uno scenario da incubo.
Feci appena in tempo ad avvisare mia moglie Marina della situazione, prima che fosse impossibile utilizzare i cellulari.
A quel punto, essendo completamente bloccata la strada che portava a Lissone, l'unico obiettivo realistico diventò quello di riuscire a rientrare a casa senza troppi danni.
Iniziai così una lentissima marcia sulla via del ritorno, durante la quale cominciò lo strano CX-incantesimo: tutti sbandavano paurosamente e moltissimi erano costretti a fermarsi pur procedendo a passo d'uomo, mentre la mia Pallas, senza catene né gomme particolari per la bisogna, si concedeva al massimo qualche leggera deviazione di rotta, continuando a produrre il rassicurante borbottio del mitico 1985 cc di diessitica memoria.
Inoltre il riscaldamento, spesso fonte di improperi vari per la sua mostruosa capacità di elevare la temperatura nell'abitacolo a livelli da fornace, in quel contesto diventò lo strumento perfetto per contrastare la terrificante gelata, tanto che decisi di mettermi in pieno relax togliendomi giacca e maglione.
Dopo lo sconcerto iniziale stavo cominciando a divertirmi, osservando con malcelata aria di superiorità le varie modernissime BMW, Mercedes, Fiat e Wolkswagen che alzavano bandiera... bianca.
Arrivò però il fatidico momento che tanto temevo: la salita finale!
Essendo Casatenovo situato ad una maggiore alti-

tudine rispetto alla zona monzese, non avevo scelta: per rientrare a casa, qualunque strada decidessi di fare, avrei dovuto affrontare una pendenza molto insidiosa.
Scelsi quella di Usmate e inizialmente me ne pentii: nel versante opposto c'era una Fiesta messa di traverso che non riusciva a ripartire.
Assieme ad altri automobilisti, riuscimmo con delle coperte sistemate sotto le ruote della Fordina a compiere il miracolo e la strada fu libera.
"Certo che se quello si era girato così,facendo la discesa", pensai, "voglio vedere adesso a fare la salita !!"
Come se non bastasse la mia CX era già nel primissimo tratto della pendenza con una lunga coda di veicoli che nel frattempo si era formata alle sue spalle: avrei quindi dovuto cimentarmi in una bella partenza da fermo su strada ghiacciata in salita!
Io non sono un tecnico, adoro le Citroën per la loro comodità, per il fascino, per l'estetica, ma non chiedetemi di metterci le mani o di spiegarvi una qualsiasi questione meccanica o fisica, dunque non so perché la mia CX ce la fece senza nessun problema e vidi invece nello specchietto retrovisore le altre auto (ricordo bene una Volvo e una BMW) girarsi in testacoda.
Non lo so e forse non è nemmeno spiegabile scientificamente, so solo che è successo e quando ormai alle due di notte varcai trionfante il portone di casa mia abbracciando mia moglie feci un solenne giuramento : CX PER SEMPRE !!
P.S. La casa, l'albergo, la moglie, la figlia e ovviamente la CX sono ancora adesso attivamente al loro posto.
Un caro saluto,a risentirci

GLI JOUET CITROËN: OGGI UN GIOCO, DOMANI UNA PASSIONE

Di Renzo Di Pietro



Citroën è stato un uomo che ha creduto molto nella pubblicità, il dopo vendita e tante altre cose dove ha dimostrato di saperci veramente fare.
L'idea dei Jouets è di quanto più pubblicitario si possa avere, un progetto a lungo termine di sicuro impatto sui bambini, futuri automobilisti.
Il famoso detto Mamma, Papà e Citroën la dice lunga sull'imprinting psicologico sui futuri automobilisti dove la scelta futura

subirà sicuramente una svolta verso la marca di automobili che da bambini faceva giocare i grandi.
I primi jouets Citroën apparvero sul finire del 1922, una splendida riproduzione in scala 1/10 delle torpedo B2 e 5CV.
Una bellissima realizzazione (per l'epoca!!), con il telaio metallico e carrozzeria in cartone pressato, senza nessuna unità motrice ma con un gancio che consentiva di passare una corda per essere trainata.
Ma la produzione iniziò massiva nel 1923 con gli stessi modelli tutti in acciaio (come le vetture vere), dotate di motore meccanico e successivamente con 2 tipi di ruote metalliche che ricordavano i pneumatici di quelle vere in toto.
Seguiranno poi i Taxi parisien con il distintivo della Compagnia sulle porte, la furgonetta per le consegne a domicilio....
Insomma c'era abbastanza da far girar la testa ai bambini (a questo punto non solo..) dell'epoca!
Ovvio che poi anche questi preziosi giocattoli seguirono le migliorie delle vetture vere, diventando successivamente da B2 a B12, per le modifiche allo chassis e ai parafanghi.
Nel 1927 la gamma si allarga, ed appare la B14 sempre in scala 1/10 e poi successivamente, una in scala 1/7: è una cosa fantastica, pneumatici in gomma, tutto l'interno riprodotto fedelmente, impianto elettrico funzionante, marciante avanti e indietro..... insomma quasi una macchina vera!
Di questo incredibile giocattolo ne verranno fabbricati anche la versione taxi torpedo con la livrea gialla e nera.
In scala 1/10 venne poi proposta la C6 in versione stradale (berlina, cabriolet e decappottabile), e una versione commerciale (pompieri, benna basculante, porta attrezzi....).
All'epoca il bellissimo gioco del Meccano (con cui anche il sottoscritto ha avuto la fortuna e la gioia di giocare), stimolava alla grande la fantasia dei bambini, ed ecco che la mente vulcanica di Andrè Citroën escogitò gli chassis smontabili, una grande idea atta a voler mostrare i segreti più reconditi delle auto, dove però per contro, le proporzioni non erano rispettate un granché.
Nel 1933/34 le C6 berlina e faux-cabriolet 1/15 furono rimpiazzate da delle riproduzioni meno fedeli delle 15 e dalla Rosalie dei record Yacco.
Poi è la volta di una bellissima riproduzione della 11 in zamac (metallo di pressofusione utilizzato tutt'ora per la produzione dei modellini), ovviamente a trazione anteriore!!
Le ruote sono in gomma nera, ma meno fedeli dei modelli B14 e C6 del passato.
Facendo un salto indietro con la cronologia, Citroën non si accontenta di produrre questi bellissimi (e costosi...) modelli in grande scala, ma tenta già la strada dell'1/43 nel 1928/29, con le C4 e B14 in piombo, poi le Rosalie II, le Petite Rosalie, poi in metallo la coach 15 e, in scala 1/20 la berlina 15.
In maniera poco fedele abbiamo la Traction e 2 camion.
Di gran valore invece le Citroënettes, la 5CV 1/2 e la cabriolet C6 1/3, pezzi veramente inestimabili, semplicemente stupendi.
Poi da non trascurare la realizzazione di splendidi garage in va-

rie scale, piccoli diorami come quello della Crociera Nera per esempio, una sorta di gioco di società/diorama dove c'era la riproduzione in piombo di vetture, personaggi e scene.
Senza contare poi il gioco dei cubi, e i libri pubblicati con l'etichetta "les Editions enfantines André Citroën".
La produzione dei Jouets cessa nel 1933 con ben 576.000 esemplari.
Veramente una grande serie!
La storia dei modelli Citroën continua poi negli anni con le stupende riproduzioni di CJJ, Dinky Toys francese, Corgi Toys, Norev, Solido, Politoys, Cofradis, Eligor, Quiralu e tante tante altre, fino ai giorni nostri, pressofusi, plastica, kit e montati...

ERO GIESSISTA E NON LO SAPEVO

Di Matteo Licata

"Un giorno o l'altro mi comprerò una DS..."
Era più o meno questo che pensavo, visitando l'edizione 2004 di Automotoretrò.
Finché allo stand dell'officina Vertuani non mi imbattei in Carlo Ottone, che avrei poi scoperto essere l'Amministratore del GS Club.
Si parla un bel po' di DS, finché nel discorso non salta fuori una sconosciuta, la GS.
Sapevo a malapena che era esistita e ne ricordavo la forma, ma non l'avevo mai considerata una possibilità, anche perché l'avevo vista solo in fotografia.

Proprio la particolarità del modello, e la sua infima quotazione di mercato che facilitava molto l'acquisto, mi convinsero a dar retta al buon Carlo, che salutai oramai nella ferma intenzione di procurarmi questa ancora piuttosto misteriosa vettura.
In circa mezz'ora ero diventato un appassionato di una macchina che non solo non avevo, ma che addirittura non conoscevo.
Già il giorno dopo iniziai la ricerca, che, tra molte difficoltà, si protrasse per qualche mese.
Galeotta fu un'inserzione su Ruoteclassiche (dove non avrei mai pensato di trovarla) piuttosto nebulosa, che recitava: *"GS, 1980,*

arancio, GSA" seguiti dal numero.
Telefonando scoprii che in realtà si trattava di una GS X3 del 1979, e che era a circa 500 Km di distanza, a Ravenna.
Avvertii Carlo, anche per sapere di cosa si trattasse esattamente...
Scoprii così che si trattava di una rarità assoluta, e mi convinsi ad andarla a vedere (ma non ci misi molto!).
Appena la vidi ebbi la forte sensazione di aver perso tempo, mi sembrava pronta per la pressa, ed in effetti non ero lontano dalla verità!
Invece, incredibile ma vero, messa la batteria e girata la chiave, partì al primo colpo rombando (era praticamente senza marmitta) e si alzò come se fosse stata parcheggiata il giorno prima.
"Allora qualcosa che funziona c'è…", pensai…
La sua ingenua caratterizzazione sportiva (paraurti e cornici finestrini neri, fasce paracolpi e spoiler in gomma sulla coda, sedili con poggiatesta integrato) e, non lo nascondo, proprio il suo colore arancione (che poi scoprii essere in realtà il Rouge Gèranium AC 435) me la resero subito simpatica, così decisi che avevo finalmente trovato la "mia" GS.
La settimana successiva ripartii alla volta di Ravenna per caricarla sul camion, sul quale stava praticamente "giusta", le ruote posteriori toccavano praticamente sul bordo del cassone.
Durante le operazioni di carico ebbi occasione di dare un'occhiata meglio al fondo della vettura, scoprendo che era piuttosto diverso dal resto!
Impressione confermata ad un attento esame effettuato all'arrivo, la ruggine era molta più di quella che sembrava.
Tutto ciò perché feci l'errore di esaminarla nell'angusto spazio dove si trovava, ci si poteva a malapena girare intorno, stretta tra quello che restava di un Daily e di una Range Rover.
Così passai i giorni successivi a cercare il modo in cui gestire questo acquisto fatto con troppa leggerezza sull'onda della passione.
Paradossalmente furono proprio i miei genitori a darmi la fiducia che stavo perdendo, invece di dirmi cose del tipo "così impari a giocare con i rottami…"
Andavo a trovarlo in garage, il mio catorcio, che mi aspettava acquattato nella penombra, sembrava quasi addormentato, e tutte le sue ammaccature viste così facevano quasi tenerezza.
Mi sedevo sul suo sedile sfondato, impugnavo il suo volante distrutto (in certi punti affiorava il ferro!) per ritrovare le sensazioni che mi avevano convinto a tirarla fuori dal pantano in cui giaceva da troppo tempo.
Intanto si era fatta la fine del mese, e decisi di presenziare comunque, anche se da spettatore, al raduno del GS Club a Pietra Ligure, per conoscere finalmente l'ambiente e le persone, oltre che per vedere che effetto fa una GS ben conservata e lucida!
Al ritorno le mie convinzioni ne uscirono rafforzate, l'unica cosa giusta da fare era un restauro integrale, stando attenti a non spendere follie ma ricercando il miglior risultato: la difficile arte del compromesso!

RIFLESSIONI
Di Francesco Marigo

Immaginate per un attimo di essere i passeggeri di un taxi.
Ma non di una Multipla a metano o di una Marea diesel: di una Peugeot 406 3.0 V6 (che dovrebbe avere lo stesso motore della XM).
Cerchi in lega, assetto ribassato, spoiler e minigonne ovunque.
Immaginate che l'autista, un simpatico extracomunitario, si metta a correre per le strade cittadine sfiorando i 190 km/h.
Voi che cosa fareste?
Naturalmente sareste, come il sottoscritto, colti da attacchi di panico, smaniosi di scendere la prima volta che il tachimetro ritorna a quota zero.
Ed è proprio ciò che accade ai malcapitati che, nel film del 2000 "TAXXI" di Luc Besson, si trovano in codesta situazione.
Tuttavia, un passeggero riesce ad intraprendere una discussione con il pilota, la quale, nella sua fase saliente, si articola nelle seguenti battute:

- Ma c'è il limite di 50
- Ah, si riferisce a quei cartelli dove c'è scritto 50? Io credevo fossero per gli skateboard.
- E invece no. Credo siano per tutti i veicoli.
- Sì, ma c'è veicolo e veicolo. Per esempio, io ora vado a 100. Macchina buona, buon pilota. Che problema c'è? Nessun rischio. E poi (indicando una 2 CV che avanza nella direzione opposta) sono meno pericoloso io a 100 di quel catorcio che arriva a 20 all'ora

Non volendo polemizzare sul dubbio gusto delle affermazioni offensive nei confronti della 2 CV, ho voluto riportare queste

poche righe per introdurre il tema delle Citroën in tv.
Tralasciando tutte le comparsate di DS e TA in varie pellicole d'annata (sono davvero tante!), vorrei citare solo alcune delle vetture che hanno fatto capolino nei pochi minuti di video musicali di artisti, italiani o stranieri.
Infatti, in particolari reti come "Mtv", "Allmusic" o "Video Italia", capita relativamente spesso di imbattersi in video musicali che come attrice co-protagonista vedono una esponente della vecchia guardia della casa del Doppio Chevron.
Sto parlando degli Almmegretta che utilizzavano una DS quattro fari su una strada di montagna; di Eros Ramazzotti, simbolo della musica italiana all'estero, che scorrazzava in una lucente DS taxi scura in "Cose della vita" e che si sdraiava sotto una Mehari in "Un'emozione per sempre"; di Luca Carboni, che per non copiare il collega utilizzava un DS taxi con gli interni in pelle, ma di un colore un po' più chiaro (almeno sembra); dei "Cramberries" che mostravano prima una 2CV bianca e rossa, poi una SM grigia; dei Gabin, un gruppo italiano che canta in francese, i quali in due video girati per l'ultimo disco utilizzavano ben due DS, prima una quattro fari berlina, poi una monofaro ad LHM cabriolet; di Francesco Renga, che nel video "Meravigliosa" entrava in scena con una criticatissima DS quattro porte cabrio; infine della mitica Elisa, che dopo aver annunciato, non ancora famosa, di amare la sua Dyane, guidava con destrezza una 2 CV arancione.
Morale della favola: grazie per aver omaggiato così tanti e vari modelli di Citroën d'epoca, cari registi, ma a quando una CX in bella mostra in un video musicale?

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 2000 Pallas, anno 1979 iscritto ASI, bollo e assicurazione ridotte, impianto gpl, € 2.500.
Ferdinando. Tel.: 320-058678 (Perugia). (08/04)

VENDO
CX 20 benzina, anno 1988, colore grigio metallizzato, 87.000 chilometri originali, custodito sempre in garage, € 5000.
Andrea. citroenlove@hotmail.com (09/04)

VENDO
CX 25 GTI Turbo, anno 1986, colore antracite metallizzato, 80.000 chilometri, gommata, unico proprietario, perfetta, come nuova.
Claudio. Tel.: 328-3689460/06-79340821. (09/04)

VENDO
CX 25 RD Turbo 2, anno 1986, colore azzurro metallizzato, motore Turbo 2 con circa 500.000 chilometri, carrozzeria buona, al cambio manca la terza.
Ottimo per chi la volesse come pezzi di ricambio.
Tenuto in garage da circa 2 anni. € 500.
Giuseppe. Tel.: 348-7265235.
info@form-plast.com (09/04)

VENDO
CX 20 TRE, anno 1988, 145.000 chilometri, motore J6RA 500, in buone condizioni e da sempre marciante, gommata, bollata fino ad aprile 2005.
Prezzo di vendita: € 600.
Fiorello. Tel.: 335-6448347. (09/04)

VENDO
CX 2000 Super, anno 1977, con un motore di scorta e vari ricambi.
Potete telefonare anche senza impegno per qualsiasi informazione.
Diego. Tel.: 0423-910293. (10/04)

VENDO
CX 25 TRD Tubo 2, anno 1989, colore bianco, 165.000 chilometri full optional ABS, climatizzatore.
Testata rotta, per il resto ottimamente tenuta e funzionante.
Se a qualcuno interessa lo ven-

do in queste condizioni a € 800. Massimo. motxia@tin.it (10/04)

VENDO
CX 25 TD Turbo 2, ABS e full optional, vetro anteriore azzurrato, in ottime condizioni (come nuova), a prezzo umano.
Tel.: 320-4561012. salcri1@aliceposta.it (10/04)

VENDO
CX 22 break, anno 1991, colore bianco, di immatricolazione estera.
La vendo senza targhe a € 350.
Olejan. Tel.: 06-94315488, ore serali. (10/04)

VENDO
CX 2000 Pallas, anno 1978, colore azzurro metallizzato, cambio 4 marce, revisionata e in buone condizioni più numerosi pezzi di ricambio a € 1.500.
Claudio. Tel.: 328-4871291. merlinocx@libero.it (10/04)

VENDO
CX 20 TRE, anno 1986, in ottime condizioni, sempre tagliandata, tenuta sempre in garage, appena revisionata, bollata fino ad aprile 2005.
Per informazioni: Paolo tel.: 349-4704029. (11/04)

VENDO
CX 2000 Athena, anno 1980, colore verde metallizzato originale (riverniciata nel 2002 dal Centro Restauro di Bologna, su base sanissima), 145.000 chilometri originali, due proprietari, interni marroni come nuovi, perfettamente funzionante (vari lavori di manutenzione recenti: rifatti carburatore, accensione, cambio olio idraulica, filtri, ecc;). La macchina era originariamente immatricolata a Bolzano, attualmente immatricolata a Parigi, sempre box e lunghi viaggi.
E' bellissima davvero, vendo per mancanza di spazio, prezzo € 4500. Per ulteriori informazioni e altre foto rimango a vostra piena disposizione. zelgerst@free.fr (11/04)

VENDO
CX TRD Turbo 2, anno 1987, colore bianco, 60.000 chilometri dal rifacimento della testata, con aria condizionata, autoradio e gancio traino
Manutenzione effettuata regolarmente, documentabile.
Ultima revisione 2004.
Visibile nella zona di Verona.
Renato. Tel.: 347-1405808. (01/05)

VENDO
CX 25 Turbo 2 benzina, anno 1987, colore bianco, introvabile.
Da ricondizionare con restauro avviato.
Inoltre CX 2400 GTI radiata, anno 1982, colore nero, con interni TRD.
Molto bella, completa funzionante e priva di ruggine.
Visibili a Bologna.
Per informazioni tel.: 338-9392774. (01/05)

VENDO
CX 20 TRE, anno 1987, colore petrolio, 140.000 chilometri originali garantiti anche per scritto se occorre, optional di serie, impianto GPL, completa documentazione degli interventi meccanici e manutenzione degli ultimi 10 anni presso Citroën ufficiale.
Molto buona d' interni e carrozzeria, gommata, revisionata, dispongo foto per interessati.
Vendo a € 2.500.
Marco. Tel.: 0171-97116/333-7951874. marcoborroni@libero.it (01/05)

VENDO
CX 2400 GTI, anno 1980, colore grigio metallizzato con interni in velluto azzurro, 146.000 chilometri originali, unico proprietario, sempre tagliandata con pignoleria.
Nuovi: batteria, due sfere di sospensione, pompa dell'acqua, collettore e marmitta.
Dotata di: cerchi in lega, gomme quasi nuove, spoiler posteriore, fari antinebbia, tetto apribile elettrico, vetri azzurrati, chiusura centralizzata, radio stereo, condizionatore.
Visibile a Foggia
Gianfranco. Tel.: 0881-749482 gian.schena@tiscalinet.it (02/05)

VENDO
CX 20 TRE, anno 1985, colore grigio canna di fucile, 155.000 chilometri, climatizzatore originale, impianto a metano, revisionata, come nuova.
Interni perfetti, impianto elettrico nuovo, motore appena revisionato.
Tutta originale, disponibile per qualsiasi prova, vendo per inutilizzo.
Davide. Tel.: 338-4477520. (02/05)

VENDO
CX 2500 REFLEX Diesel, anno 1982, bollata fino dicembre 2005, (no superbollo per recente legge), servofreno, servosterzo, aria condizionata, tutt'ora marciante.
I pannelli interni sono rovinati ma si possono ricoprire con modica spesa come ho già fatto io con un'altra Citroën.

SPACXZIO

L'auto è visibile ad Ancona. Chiedo € 800,00.
Giorgio, Tel.: 338-4958283, oppure e.mail: paolobarchiesi1@tin.it (02/05)

VENDO
GX GTI Turbo, anno 1988, 200.000 chilometri, full optional, gancio traino.
€ 3.500,00 trattabili.
Valentina. Tel.: 339-4534329 (dopo le ore 20,30). (02/05)

VENDO
Xantia 16V VSX (152CV), anno 1993, colore nero, 330.000 chilometri, climatizzatore automatico, autoradio Philips.
Unico proprietario, in eccellenti condizioni: nuovi o di recente sostituzione frizione, freni (dischi e pastiglie), radiatore motore, sfere (tutte e 7), congiuntore/disgiuntore, batteria, motorino avviamento, cuscinetti bracci sospensione posteriori, mai incidentata.
Vendesi solamente ad amatore che possa proseguire a tenerla in vita.
Prezzo da concordare. Umberto: Tel.: 335-8098333. (12/04)

VENDO
XM injection colore grigio scuro metallizzato, 100.000 chilometri, motore revisionato, impianto a gas omologato, il tutto in buonissimo stato a € 1.500,00 non trattabili.
Luca. Tel.: 393-8804535 (02/05)

VENDO
CX GTI, anno 1979, ferma da anni, buona per ricambi, prezzo simbolico.
Visibile zona Treviso. Dott. A. Pellegrini. Tel.: 333-4853178 (02/05)

CERCO
CX 2000 Pallas benzina o 2500 Diesel possibilmente nera con interni panno blu. Massimo. Tel.: 328-2016210. www.massimoberna@hotmail.com (09/04)

CERCO
CX TRE oppure TRD Turbo 2 (possibilmente esente superbollo), preferibilmente anno 1989.
Antonio. Tel.: 0761-872374/339-3232389. (09/04)

CERCO
Per CX anno 1989, cristallo anteriore azzurrato.
Sandro. Tel.: 328-1684735. (09/04)

CERCO
CX di colore nero, qualsiasi cilindrata, anche solo per sapere dove trovarlo. Tel.: 338-4915373. luciano.fugnanesi@libero.it (10/04)

CERCO
Per CX Pallas volante azzurro in condizioni accettabili, eventualmente anche interni completi.
Ivan. Tel.: 335-7322590. (10/04)

CERCO
Per CX 25 TRD Tubo Break anno 1990, parti di carrozzeria.
In particolare: parafango posteriore SX con fanalino posteriore SX e paraurti posteriore.
Sono anche interessato all'eventuale acquisto di tutta la vettura purché siano discrete le parti che mi interessano.
Luigi. Tel.: 0523-579641 Fax.: 0523-570715. cremonal@cremonaluigi (12/04)

CERCO
VISA 1.100 oppure 1.200 cinque marce in condizioni da amatore.
Massimo. massimoberna@hotmail.com (10/04)

VENDO
Accessori per BX solo in blocco a € 80: N.6 fanali posteriori (3d e 3s) N.3 fanali anteriori (1d e 2s) N.2 coppie di deflettori antivento N.1 set completo di barre portatutto (nuove) per berlina N.8 copricerchi in plastica grigia con borchiette nere N.2 pulsanti per finestrini elettrici N.2 poggiatesta posteriori neri
N.1 specchietto retrovisore.
Roberto. (Casatenovo-Lc) Tel.: 039-9207032 dopo le 18.00 (09/04)

VENDO
Per CX TT Break coppia dischi freni ventilati posteriori. Il materiale non è originale ma della ditta PILENGA FRENI ed il riferimento all'originale è il seguente: 54624244 Tel.: 0721-413274 ore 20,00. (12/04)

VENDO
Ricambi nuovi originali per CX prime serie (parti meccaniche, elettriche, lamierati, profili, appoggiatesta....). Dispongo inoltre di analoghi ricambi per GS, AMI, 2CV, Dyane. Lista codici via mail, a richiesta. Piero. ppiero@tele2.it (12/04)

ADOTTA UNA CX !!!

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.