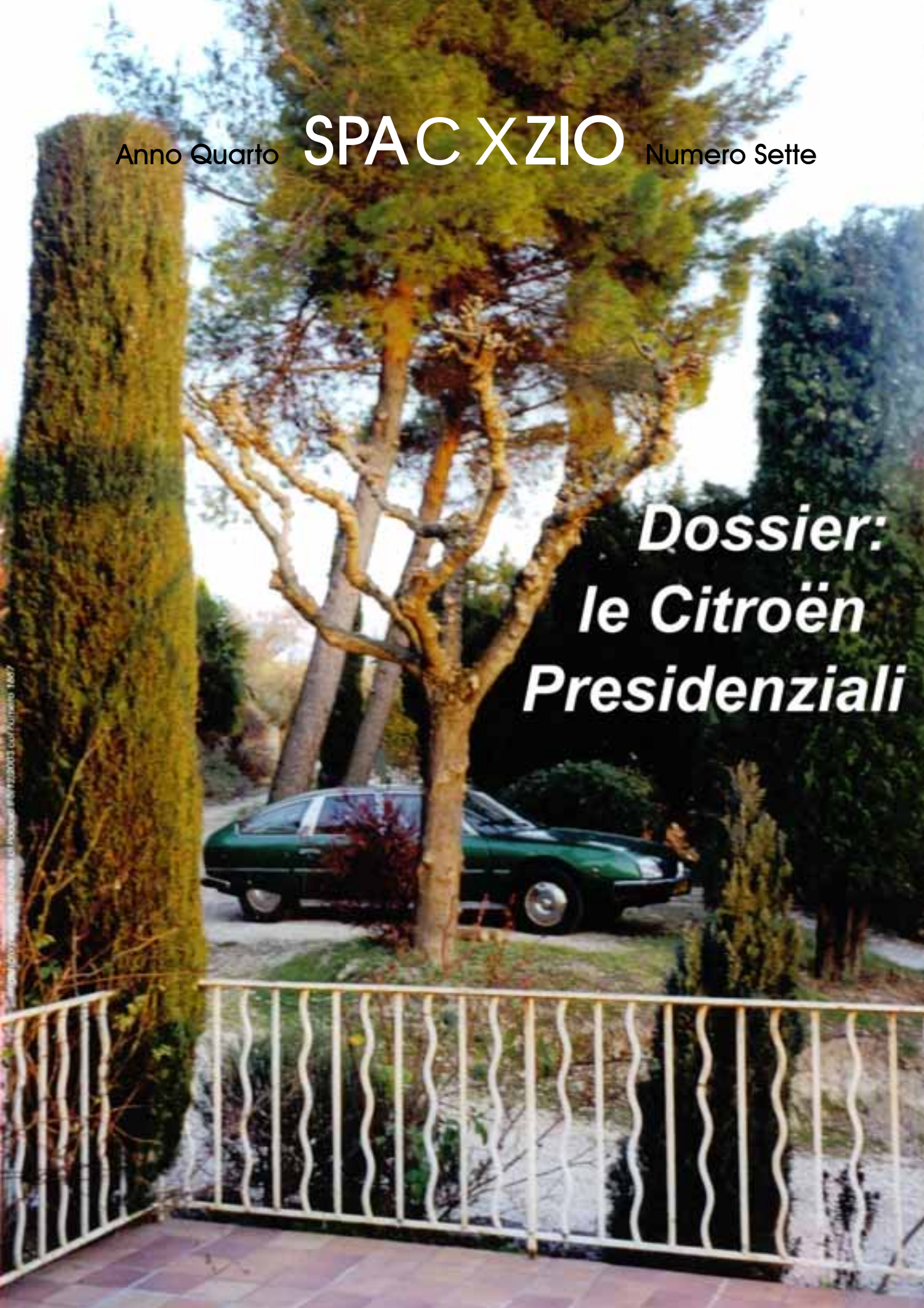
Anno Quarto

SPACCXZIO

Numero Sette



Dossier: le Citroën Presidenziali

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

SPAC XZIO
ANNO IV NUMERO SETTE
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.
Licata M.
Lucchetta F.

Foto:
Azzena R.
Baiocchi M.
Licata M.
Lucchetta F.
Meijsing J.M. (copertina)

Questa rivista non contiene informazioni pubblicitarie.
Eventuali messaggi sono stati scelti dalla Redazione perché rappresentativi della comunicazione dell'epoca.

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo

SOMMARIO OTTOBRE 2005

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

Citrofilia, una testimonianza, pag. 4
Di Roberto Azzena

Pagelline da Monselice, pag. 6
Di Francesco Marigo

Undici CX per due fratelli, pag. 7
Di Mario Siccardo, Responsabile Relazioni Esterne del CX Club Italia

Le Citroën Presidenziali, pag. 10
Di Maurizio Baiocchi, Vicepresidente dell'SM Club Italia

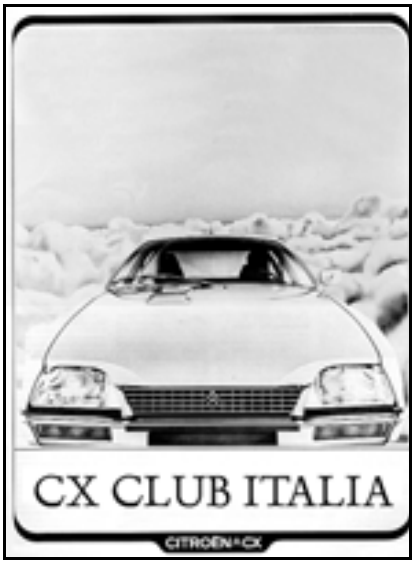
Lisa, pag. 18
Di Francesco Lucchetta

Il paziente francese, pag. 20
Di Matteo Licata

Vendo e compro, pag. 22
A cura della Redazione

Accessori, pag. 24
A cura della Redazione

ADOTTA UNA CX!!!



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.

AGGIUNGI UN POSTO A TAVOLA

Di Maurizio Venturino Vicepresidente del CX Club Italia

Alcune riflessioni sull'anno che sta per concludersi, ricco di eventi per il Marchio del Double Chevron e per i suoi sostenitori.
A Parigi si è svolta proprio in questi giorni la sfilata delle DS, degna conclusione dell'annata ad esse dedicata.
In Italia l'apoteosi si è avuta lo scorso 10 settembre a Cernobbio con la festa che ha accomunato la celebrazione del cinquantesimo anniversario della Dea alla presentazione della nuova ammiraglia C6.
Questa adotta soluzioni stilistiche che ricordano l'antica produzione Citroën. Ne citiamo solamente un paio: l'assenza della cornice dei finestrini ed il cristallo posteriore concavo. Inoltre ritorna l'appellativo Pallas per l'allestimento intermedio. Se avesse avuto la ruota posteriore parzialmente coperta ed il volante monorazza per noi collezionisti sarebbe stata perfetta!

***

Per ciò che ci riguarda più da vicino il 3 ottobre il CX Club Italia ha compiuto i suoi primi cinque anni.
Cerchiamo di trarre un bilancio di quanto avvenuto e di indicare gli obiettivi per il futuro.
Il numero dei Soci effettivi ha superato i 50; sono oltre 70 le CX censite nell'Albo del censimento R.I.A.S.C..
L'obiettivo ambizioso, vista la congiuntura economica negativa, è quello di raddoppiare il numero degli iscritti nei prossimi cinque anni.
Chiediamo a tutti di sostenerci, anche con il semplice passa parola, di pubblicizzare il Club, di rinunciare ad una pizza o a qualche caffè piuttosto che abbandonare il Sodalizio che ci permette di condividere la passione.

***

Purtroppo nell'anno 2006 ci vedremo costretti a ritoccare le quote associative rimaste invariate per un lustro: in tale lasso di tempo le sole tariffe postali sono più che raddoppiate…
L'Assemblea dei Soci tenutasi lo scorso 10 aprile ha preso atto delle quote che già da quest'anno dovremo versare al R.I.A.S.C. (200,00 euro per spese fisse, più 5,00 euro per ogni Socio con vettura censita).
In conseguenza ha deliberato che: i rinnovi per chi è in possesso della sola tessera del CX Club Italia aumenteranno a 55,00 euro, mentre le quote d'ingresso ed i rinnovi per chi si associa scegliendo il nostro come secondo Club saliranno a 30,00 euro.
Quindi tale adeguamento va tutto a beneficio del Registro.
Sperando che esso, finalmente, ci offra in cambio qualche cosa di sostanzioso, oltre a "Le Citroën" (del quale, oltre tutto, siamo i maggiori collaboratori).

***

Noi del CX Club Italia in questi ultimi tempi abbiamo raggiunto traguardi impensabili fino a poco tempo fa.
Abbiamo creato un Sito vario, funzionale e costantemente ampliato ed aggiornato.
L'aspirazione è di migliorarlo continuamente, cosa per altro difficile data la qualità raggiunta. Comunque serbiamo alcune sorprese: speriamo di svelarle nel corso del 2006.
Abbiamo dato vita ad una rivista, regolarmente registrata, che esce con puntualità e che gode la stima dei Soci di altri Club.
Poco per volta stiamo accrescendo il numero dei suoi collaboratori. In merito approfitto dell'occasione per ringraziare pubblicamente costoro e per additarli ad esempio a chi non riesce a vincere la titubanza di inviare un proprio "pezzo" alla Redazione.
I tempi non sono maturi, ma non è da escludere che, se saremo in grado di sostenere i maggiori costi, in futuro si possa aumentarne il numero delle pagine.

***

L'intraprendenza di un Socio veronese ha permesso al Club di organizzare anche quest'anno due Manifestazioni. E' un buon segno: dimostra che vi sono appassionati attivamente partecipi della vita associativa, che met-

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.

tono a disposizione di tutti il loro tempo, la loro esperienza e probabilmente anche il loro denaro…
Il nostro intento è quello di fare in modo che almeno il 10% degli Iscritti collabori in qualsiasi forma o con la Redazione della rivista, o con il curatore del Sito, o nel progettare incontri.

***

Insomma, quel che ci proponiamo è fare un salto di quantità, per essere sempre più visibili sia all'interno del R.I.A.S.C., sia nei confronti dei Club delle altre Marche, con l'intento di tenere alto il nome di Citroën nell'interesse di tutti gli appassionati.
Il 2005 non è da considerare un punto d'arrivo, ma l'inizio di ulteriori sviluppi.

CITROFILIA: UNA TESTIMONIANZA

Di Roberto Azzena

Leggendo nel numero sei dell'anno quarto di questa rivista il mirabile articolo di Venturino sulla Citrofilia, non ho potuto fare a meno di fermarmi a riflettere sulla mia condizione di ammalato grave del suddetto morbo.
L'unica parziale consolazione che posso vantare prima di portarvi la mia umile testimonianza è la certezza che, dopo essere entrato in contatto con altri poveri contagiati dal virus, il mio caso non è assolutamente da considerarsi fra i più gravi, assunto che in seguito cercherò di dimostrare.

La frase della dotta analisi che mi colpì come uno schiaffo in pieno volto fu la seguente: "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".
Proprio in quei giorni, infatti, stavo cercando disperatamente di convincere mia moglie dell'assoluta necessità di acquistare una Citro-utilitaria per evitare di impiegare le nostre 2 ammiraglie, nel dettaglio una CX Pallas e una XM Break, nei piccoli spostamenti quotidiani a mio parere dannosissimi e inutilmente usuranti per simili vetture.
Nella realtà, pur sussistendo una certa validità della teoria, il mio scopo principale era quello di lanciarmi in un altro Citro-acquisto, risalendo l'ultimo a ben un anno prima ed essendo quindi arrivato ad un periodo di astinenza fin troppo consistente.
Finché, durante il viaggio che ci stava conducendo al bellissimo Citro-raduno di Casaleone, mia moglie fece un errore incredibile e per lei fatale chiedendomi di motivare fino in fondo la mia proposta, col tono del tipo "Vediamo se riesci a convincermi, ti concedo solo questa opportunità".
Parlai ininterrottamente per 45 minuti, fluente ed inarrestabile (causando come effetto collaterale il crollo in un sonno granitico della mia povera figlioletta sul sedile posteriore), arrivando però al risultato sperato: Marina

aveva ufficialmente ceduto!
La vettura in oggetto era una Visa Cabriolet da restaurare che si trovava a circa 650 Km di distanza, inducendomi perciò ad evitare un viaggio di ricognizione e a procedere direttamente al suo acquisto pur avendone visto solo alcune foto oltretutto di non eccellente qualità.
Il risultato è stato che, dopo un drammatico viaggio di ritorno (nel quale sono ovviamente state coinvolte le due povere donne della famiglia, la più innocente delle quali di soli 7 anni) concluso a forza di spinte e traini, la povera Visa si è rivelata essere buona si e no per una ingloriosa rottamazione.
Arrivato a ciò un essere senziente si sarebbe cosparso il capo di cenere e, dopo aver svolto alcune inutili indagini sulla fattibilità di un sanguinoso restauro, avrebbe chiesto scusa ai familiari riponendo i suoi sogni nel cassetto avendo in ogni caso assestato un bel colpetto a vuoto sul conto corrente.
Ma la Citrofilia non perdona: finché l'obiettivo non è raggiunto ti scava dentro come un tarlo implacabile, mina la capacità di riposo, toglie l'appetito, acuisce stress e cali di concentrazione… un vero inferno.
Così, non essendomi ancora arreso all'evidenza e cercando pezzi di ricambio per riassestare la tapina, mi imbatto in un nuovo annuncio di vendita di un'altra Visa Cabriolet ad un prezzo invitantissimo!
E' un segno del destino, penso immediatamente, un modello così raro non può mostrarsi per ben due volte sotto il mio naso in pochi mesi se un disegno superiore non lo avesse preordinato appositamente.
Mentre sto scrivendo, il nuovo viaggio della speranza (questa volta a "soli" 500 Km di distanza) è già stato pianificato e ho ovviamente concesso alla mia povera metà che l'eventuale acquisto avverrà solo dopo un'opportuna ricognizione sul posto.
A questo punto mi sovviene un'altra citazione del nostro articolo ispiratore: " [per curare la Citrofilia] 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".
Questo perché alla fine il lato più incredibile della faccenda non è il comportamento del Citro-malato, ma quello di chi gli vive accanto.
Solo con la teoria di un alto livello di contagiosità si può infatti spiegare il comportamento di mia moglie disposta, al di là di una burbera facciata di contegno che il suo ruolo le impone di mantenere, a seguirmi e ad assecondarmi nelle mie Citro-follie.
Ma, come vi anticipavo, c'è decisamente di peggio.
Io, in fondo, di clamoroso ho soltanto da aggiungere l'acquisto di ben due rottami di CX recuperati e fatti trasportare da Pianezza (TO) a Casatenovo (LC) per il restauro della mia Pallas e l'assortimento di una buona scorta di ricambi.
Esiste un luogo nel Cyberspazio chiamato Citroforum, ove secondo il mio modesto parere di profano, i luminari dovrebbero concentrare le loro attenzioni dato che, come del resto in ogni altro settore, le potenzialità di Internet svolgono un ruolo di moltiplicatore esponenziale del fenomeno.
Solo alcuni esempi delle tipologie dei soggetti operanti nel sito e anche non:
chi all'età di circa 40 anni ha già avuto 38 Citroën;
chi scova un rottame di CX all'interno di un palazzo in demolizione e chiede informazioni ad avvocati, proprietari e impresa per procedere al "salvataggio";
chi acquista ricambi di un modello Citroën che ancora non possiede perché "non si sa mai";
chi ipotizza vacanze da realizzarsi con un tour presso i rottamai di tutta Europa;
chi impiega il tempo libero smontando pulendo e rimontando auto già assolutamente perfette;
chi, contagiato improvvisamente anche senza contatto diretto, vende auto di altre marche appena acquistate subendo autentici tracolli economici pur di farsi cullare dalle fino ad allora sconosciute sospensioni idropneumatiche;
chi si rifiuta di utilizzare il duplicato della chiave dell'accensione perché "non è originale";
chi crea sculture che poi oltretutto espone trionfalmente nelle proprie case, utilizzando parti delle vetture, quali ad esempio fanali o bocce delle sospensioni.
Questa è solo una piccola testimonianza di alcuni degli effetti devastanti a cui può portare la Citrofilia: a questo punto, visto l'interesse e la sensazione suscitati dal famoso articolo di Venturino, ci auguriamo che lo sforzo congiunto di più luminari arrivi almeno a creare un antidoto che riesca se non altro ad attenuare parzialmente tali deviazioni, dato che per la guarigione totale ogni speranza è già stata dichiarata vana.

PAGELLINE DA MONSELICE

Di Francesco Marigo

VOTO 10
A Giove Pluvio, che, finalmente, ha trovato un modo elegante per togliere dall'imbarazzo tutti coloro che per pigrizia, disinteresse o scarso coinvolgimento non volevano partecipare al Raduno ma che per buon costume, insistenze di parenti e amici o abitudine erano già intenzionati a raggiungere Monselice

VOTO 09
All'organizzazione che, come era già successo lo scorso tre ottobre, ha pensato davvero a qualsiasi evenienza: per le vetture era pronto un moderno carro soccorso e, per i partecipanti, erano pronte all'uso due CX: una Ambulanza nel caso qualcuno avesse avuto dei malori ed un Carro Funebre per i casi più difficili.

VOTO 08
Al Presidente del CX Club che finalmente sembra abbia preso la buona abitudine di partecipare ai raduni del "suo" Club con la vettura adeguata.
E tutti che pensavano avesse contratto la malattia (peraltro ora quiescente) del suo Vice di avere la macchina sbagliata nel posto sbagliato…

VOTO 07
Ai due fratelli presenti al raduno (dei quali uno sono io…), che, in pieno spirito cavalleresco hanno "accompagnato" a tale sfilata di bellezze due splendide sorelle Dyane.
Questione di gusti il fatto che il più grande stesse con una otto anni più giovane di lui, ed il più piccolo con una di quattro più vecchia.
Secondo voi, chi dei due ci ha guadagnato?

VOTO 06
Alla nutrita (e insperata) presenza femminile che ha preso parte al raduno.
Hanno senza dubbio saputo sopperire alla pioggia caduta l'intero giorno dirottando su di sé (almeno in parte) gli sguardi maschili che altrimenti sarebbero stati continuamente rivolti alle grandi amanti di sempre: le Citroën!

VOTO 05
Al ristorante, luogo del desinare e del disquisire, ormai diventato il "Bar Sport" del CX Club; infatti, le assemblee si tengono sempre qui, più o meno dagli stessi amici.
Anche quest'anno ha saputo soddisfare i palati e offrire un adeguato alloggio per l'assemblea che, interminabile, forse si è protratta fino a tardi proprio perché i membri potessero gustare i dolcetti e la grappa a disposizione.

VOTO 04
A colui che ha partecipato alla manifestazione con una splendida CX corredata di targa prova.
D'accordo sfruttare il fatto che tali contrassegni siano totalmente personalizzabili, ma non pensate che una vettura così aristocratica come la Prestige si sia, almeno un po', infastidita ad avere scritto *DS pALLAS* sulle terga?

VOTO 03
Al popolo dei DS che, in controtendenza rispetto agli omonimi personaggi impegnati politicamente, risulta in netto calo nei confronti degli anni passati. Che sia colpa del tempo? Della scarsa affidabilità delle vetture?
Del blocco totale del traffico nella città di Padova?
Oppure delle Poste, che non hanno consegnato in tempo utile l'organo ufficiale del Registro contenente il programma?

VOTO 02
A tutti coloro che hanno notato, dai numeri di targa delle due vetture del 1975, che la "figlia" era nata prima della "madre", ma che non si sono accorti di come proprio in quelle targhe ci sia uno scherzo del destino, il quale ha voluto che, sommando ogni singola cifra, risultasse prima la DS con 28 e poi la CX con 29.
Che anche questa successione numerica sia un caso?

VOTO 01
A tutti coloro che, a viso coperto, criticano la monotonia di questo evento (dal 2001 l'unico raduno del CX Club, sempre nella stessa piazza): pioggia e vento già dalla prima mattina, Presidente con la macchina di "rappresentanza", bottiglia ricordo con vino bianco, niente GP di F1 e domenica non delle Palme dovrebbero essere già delle novità.
No?

VOTO 00
Al "ciclone" marino (si pensa infatti giungesse dal vicino Adriatico) che ha afflitto manifestazione e manifestanti durante l'intera giornata.
Alle situazioni spiacevoli e di impaccio uno è sempre preparato e deve sempre tenerle in conto, ma non è proprio possibile farne a meno?

UNDICI CX PER DUE FRATELLI

Intrvista a Renzo Di Pietro, collezionista Citroën
A cura di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne

D. Ciao Renzo, tu e tuo fratello siete appassionati del Double Chevron, avete posseduto e condotto praticamente tutti i modelli del dopoguerra, ma CX è stato quello più gettonato... ben undici esemplari!
Perché proprio CX?

R. Sicuramente perché la CX è stata una bellissima macchina, moderna e particolare allo stesso tempo, con aggiornamenti dettati dal mercato si, ma mantenendo intatto il fascino dei tempi andati.
La CX era una vettura che negli 80 si acquistava nuova, aveva molti estimatori e noi l'abbiamo vissuta quasi in pieno. Difficile dire perché proprio CX in effetti: l'ammiraglia particolare ed affascinante, non c'erano tedesche che reggessero, l'indubbio fascino veniva proiettato direttamente sia sul conducente che su chi osservava, facendo si che questa vettura fosse quella dei nostri anni più belli, per me in particolare poi. La prima arrivò che avevo appena 19 anni, e a cavallo delle CX ho forse i ricordi più belli. Da notare che io ho demandato alla CX la mia "immagine" dal 1986 al 2004, quando ho deciso di pensionare il modello e relegarlo a vettura d'epoca, proseguendo con modelli più recenti.
E' stata una sorta di droga: un esemplare tirava l'altro, si è arrivati ad 11.....

D. Quanti chilometri hai percorso in CX?

R. Tra tutte circa 300.000 km di città, autostrade, misto.

D. Quale delle CX da te possedute ricordi più volentieri?

R. Altra domanda di non facile risposta. Molto alla vettura lego il periodo, lo stato d'animo, gli eventi che potrebbero riguardare la vettura stessa. Di sicuro per me la 20 Pallas dell'83 Gris Espadon, una vettura per la quale ho provato un amore talmente forte da non riuscire più ad avere lo stesso coinvolgimento emotivo per altre vetture.
Forse perché era particolarmente bella e nuova, e forse perché è stata la macchina della mia libertà, dei miei primi viaggi, delle prime vacanze serie, delle prime uscite con la mia attuale moglie. Per mio fratello so che la vecchia 2200D gli ha lasciato un segno nel cuore incancellabile. Magari per cose diverse (abbiamo ben 15 anni di differenza d'età quindi i vissuti sono diversi).

D. Quale è stata secondo te la CX più riuscita?

R. Secondo me la 20 TRE è la più equilibrata e godibile, la TRD Turbo 2 ha prestazioni ed economia. Attenzione perché se mi sbilancio dico.... tutte!!!

D. La CX ha sostituito degnamente la DS o è condannata ad essere "eterna seconda" nel

cuore dei Citroënisti?

R. Questa cosa mi ha fatto arrabbiare fin troppo nel passato, ed ora rispondo che ognuno "cuocesse nel suo brodo".
Sai cosa ho notato in tutti questi anni? Che molta gente parla per partito preso, o senza conoscere. Il mondo va avanti, e la DS prima o poi andava sostituita. E qualunque vettura sarebbe succeduta alla DS non sarebbe stata all'altezza, secondo taluni.
La DS è stata più di una semplice macchina o status symbol: è stata un fenomeno di costume, un movimento. Sostituirla non era facile. Ho sempre sostenuto che la CX e la DS sono vetture complementari, ma una non può sostituire l'altra. Anch'io ho la DS e ne ho possedute in tutto 4. Non saranno tante ma non sono nemmeno poche.
Poi chissà perché, spesso e volentieri la gente se ne accorge dopo che anche la CX ha delle peculiarità ben precise.

D. Viaggi ancora in CX?

R. Ormai non più, ho smesso esattamente a luglio del 2004 quando acquistai una Xantia che poi ho rivenduto pochi mesi dopo per una XM, sai il fascino dell'ammiraglia io lo subisco sempre in maniera marcata! L'ultimo viaggio che ho fatto in CX è stato con la vecchia Confort in quel di Vairano per il raduno del trentennale: un viaggio perfetto. Poi contemporaneamente ho pensionato definitivamente anche la 25 TRI break, ormai le considero auto d'epoca, il loro tempo, almeno per me ovviamente, l'hanno fatto. Oggi preferisco cose più moderne e più pratiche.

D. So di un episodio doloroso legato ad una CX Break che avevi ricondizionato con cura maniacale. Ti va di parlarne?

R. Certamente, anche se la ferita fa ancora molto male, benché ormai siano passati ben 10 anni ho ancora gli incubi.
L'impresa più pazza e disperata dei fratelli Di Pietro: una Familiale 7 posti ma serie 2, possibilmente a benzina. Un'utopia all'epoca, quando le importazioni erano difficili, c'era lo sdoganamento e tante altre rogne che consigliavano di lasciar perdere. Così vendemmo la perfetta TRD dell'86 per racimolare soldi, comprammo un rottame dell'81 con circa un milione di km, comprammo un'altra TRD dell'85 serie 2 per pezzi e tanti, tanti ricambi nuovi. Monta e smonta facemmo tutto da soli tranne la meccanica, ma su tutto il resto nessuno ci mise mano. Un anno e mezzo di lavoro, sedili cuciti a mano da mia madre col tessuto originale, tutto l'impianto elettrico ritravasato senza trascurare nemmeno un filo, insomma alla fine era uscito uno spettacolo di macchina che ci costò la bellezza di 25.000.000 di lire dell'epoca. Che durò poco per andare completamente distrutta in un incidente sulla E45 Perugia Cesena all'altezza di Città di Castello sotto Perugia in direzione Roma. Venni tamponato da un camion impazzito. Una tragedia senza limiti che mi ha portato anche alla depressione. Meno male che sono ancora vivo, e forse è stata proprio lei, la CX per sdebitarsi di averla rimessa al mondo, come dire "il mio compito l'ho assolto, ti ho salvato".
Con quella macchina ci partecipammo all'ICCCR del 95 a Clermont-Ferrand sulla pista Michelin. Tornavamo da Parigi e ci fermammo lì al raduno. E pensare che mio fratello non la guidò mai, nemmeno una volta.....

D. Preferisci la Serie 2 o la Serie 1?

R. Mi piacciono entrambe però ho una spiccata propensione per la serie 2, anche se criticata da molti per la plasticosità.
E' più moderna e forse oggi come oggi più godibile per tutti i giorni. Ma si tratta sempre di un'opinione personale, ovvio.

D. Molti Citroënisti, considerano le Citroën degli anni '90 stilisticamente un po' sottotono rispetto alle precedenti.
Parlo soprattutto di ZX, Saxo, Xantia....tu che ne pensi?

R. Beh, gli anni 90 hanno rappresentato forse il periodo più buio a livello di styling, anche se non dimentichiamo che c'era la XM, auto tutt'altro che banale e stilisticamente molto particolare, in linea con i tempi migliori.
La Xantia all'inizio mi piacque poco, ero ancora preso da CX & Co. quindi la giudicai un po' troppo "confondibile", salvo rivalutarla in questi ultimi anni, anche in virtù del fatto di averla posseduta, guidata, studiata, vissuta, anche se non per molto.
Oggi come oggi, soprattutto l'ultima serie la giudico una bella Citroën, comoda, facile da guidare e soprattutto idropneumatica! Poi non dimentichiamo che la prima serie possiede ancora il "vezzo" di abbassarsi da spenta, una di quelle cose che più mi piace. Ma guidandola ti accorgi che è una vera Citroën in tutto e per tutto!
ZX, una vettura media "di comodo", cioè atta a vendere e portare soldi nelle magre casse della Casa.
Anche lei è molto comoda, an-

che se lì stilisticamente parlando dice poco, a parte l'invenzione del retrotreno sterzante passivo che sa di sale in una pietanza un po' insipida. Però la versione corsaiola coupè è molto bella, a dispetto della tranquillità della berlina. Da notare che è una delle poche Citroën che non abbiamo posseduto.
Saxo invece l'abbiamo avuta, ed una in famiglia c'è ancora.
E' vero che è l'equivalente della 106, la cosa è innegabile però la trovo molto graziosa, economica e comoda. Soprattutto l'ultima serie con lo Chevron grande è molto carina. Insomma promossa. Anche qui molto appetibili le versioni sportive.

D. Cosa pensi dell'attuale "rinascimento Citroëniano", della nuova "C-era"?

R. L'adoro! Non a caso abbiamo comprato una Pluriel 1600 con cambio sensodrive, un tributo dovuto ai vari semiautomatici e C-Matic. La creatività sembra essere ritornata in casa, il tutto ad iniziare dalla Picasso, la più anziana del nuovo ciclo, un monovolume sì, ma non dall'aspetto di un furgone.
Senza dimenticare la Berlingo che risale addirittura al 96, una vettura secondo me audace. Finalmente una vettura scoperta, che mancava dai tempi della Visa, anch'essa con soluzioni assolutamente all'avanguardia e particolari.
E poi le C2 e le C3, vetture che nella loro categoria sono un must, dalle linee nuove e fresche, la nuova C4 zeppa di tecnologia con il coupè dalle forme accattivanti.
Forse la meno appariscente è la C5, l'unica idropneumatica che "abbiamo" in casa ormai, C6 a parte. Ma anche lì ritorna il discorso della Xantia.
Tempo al tempo....

D. La XM, controversa sostituta della CX, in cosa ti soddisfa di più?
Cosa si è invece perso rispetto alla CX?

R. Anche per la XM vale un po' il discorso della CX, e cioè che solo ultimamente gli appassionati si stanno accorgendo di lei. E' insito nel genere umano di rimpiangere quello appena passato, anche se solo fino a ieri veniva snobbato, magari perché ancora in produzione.
Così quando fu della CX mi sentivo dire che "la DS era la DS", e quando fu della XM che "la CX era la CX", proprio da quelli che magari tempo prima l'avevano detratta aspramente. Per me invece, e da subito, la XM fu una degna sostituta della CX. Tralascio tutti i problemi di affidabilità che la XM ha avuto, parlo della vettura in sé.
La XM mi soddisfa appieno come la CX, quello che secondo me si è perso è il fantastico diravi, riservato solo ai modelli di punta a 6 cilindri, anche se più demoltiplicato, e poi tolto definitivamente dalle scene dal 96. Quello è stato un vero peccato, in quanto con quel sistema molta gente ha capito "cosa voleva dire guidare una Citroën di alta gamma". Per il resto per me è solo semplice evoluzione.

D. Citroën, questa volta, ci ha fatto sospirare una nuova ammiraglia per ben 5 anni.
Ora ci siamo: presto la nuova C6 sarà in vendita...sarai uno dei primi utenti?

R. Magari!! E' vero stavolta ci ha fatto penare non poco, lasciando il campo libero agli altri in un settore dove Citroën aveva sempre avuto comunque, voce in capitolo. E i concorrenti hanno sguazzato alla grande. Forse i fantasmi del passato hanno indotto i vertici della Casa ad essere prudenti: oggi il mercato ti brucia presto e non hai scampo, la gente una volta disposta a perdonare, oggi è spietata.
La C6 è per me un perfetto continuos delle glorie Citroën.
Una cosa però è certa: visto che gli esemplari aziendali pulluleranno, appena il prezzo diviene "terreno" la C6 non me la leva nessuno!

D. Ti rubo ancora un po' del tuo tempo: ci racconti qualcosa della tua celebre collezione di modellini?

R. Certamente. La passione per i modellini ha sempre camminato di pari passo con quella delle vetture vere. Sono molti anni che collezioniamo Citroën anche in scala ridotta, ad oggi la collezione è piuttosto importante e vanta circa 1500 pezzi, è in costante aggiornamento e c'è di tutto: dalla Tipo A del 1919 alla neonata C1. Ci sono pezzi di tutti i tipi e scale e di ogni grado di rarità; dall'introvabile al trovabilissimo, senza distinzione alcuna. Ci sono i bellissimi camion che Citroën fece fino alla fine dei 60, più ogni sorta di Tissier, comprati direttamente presso il Club Amicale Tissier.
Più alcune realizzazioni artigianali realizzate direttamente da mio fratello, modificando modelli esistenti utilizzando foto riprese direttamente dalla nostra biblioteca personale, anch'essa molto fornita.
Anche i modellini per noi un po' uno stile di vita, tant'è vero che li abbiamo utilizzati anche come oggetti di arredamento per la nostra casa.

LE CITROËN PRESIDENZIALI

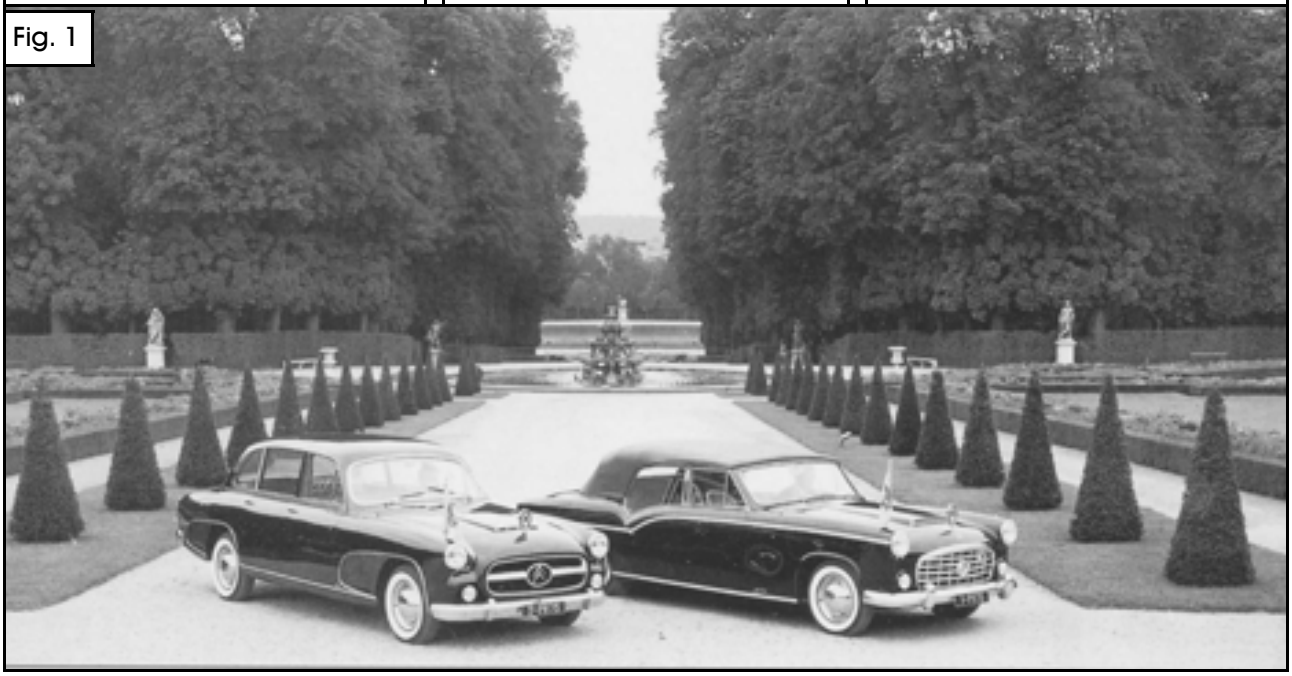
Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Da 50 anni, le vetture di rappresentanza della Presidenza della Repubblica francese, sono Citroën, costituendo motivo di grande prestigio per la Casa del Double-Chevron.
Dalle Traction Avant alle DS, fino alle SM ancora oggi in servizio, ripercorriamo la loro epopea, tra storia, curiosità e mito.

All'inizio del Novecento, la Francia era il primo costruttore mondiale di automobili.
Era quindi logico che il Capo dello Stato disponesse di una vettura che rappresentasse adeguatamente il prestigio della produzione nazionale.
L'automobile fu definitivamente accettata come "Char de l'Etat" solo nel 1913 quando una Berliet divenne la prima auto ufficiale della Terza Repubblica, sostituendo le carrozze a cavalli, a cui si aggiunsero in seguito altre vetture di produzione nazionale dell'epoca, tra cui Delaunay-Belleville, Panhard, Voisin.
A partire dagli anni '30, furono le Renault (modelli Reinastella e Reinasport) che assicurarono gli spostamenti presidenziali in tutta discrezione, non essendo il caso, all'epoca, di ostentare modelli lussuosi (Hispano-Suiza, Delahaye e ancor meno Bugatti), le cui marche d'altra parte sparirono l'una dopo l'altra.
All'indomani della seconda guerra mondiale, l'auto più diffusa nelle alte sfere dell'amministrazione statale, fu evidentemente la Traction Avant, 11 o 15 CV.
Era la vettura alto di gamma per eccellenza e la preferita dai politici della Quarta Repubblica.
Nel nuovo mondo degli anni '50, che aveva superato le difficoltà della ricostruzione postbellica, l'immagine ed il ruolo della Francia acquisirono sempre maggiore importanza.

E così, il Presidente René Coty volle che l'Eliseo (l'Eliseo è la sede della Presidenza della Repubblica) disponesse di una nuova vettura di rappresentanza adeguata ai tempi, che sostituisse l'oramai superata Talbot decappottabile, realizzata dal carrozziere Saoutchik nel 1953 su un modello anteguerra.
E da qui ha inizio la lunga storia delle Citroën Presidenziali, dopo che il Presidente Coty rimase impressionato dalla nuova tecnologia della sospensione idraulica posteriore, montata sulla 15H.
Dato che il Presidente soffriva di varici, il medico gli consigliò di utilizzare vetture dotate di questo nuovo sistema, che consentiva di superare confortevolmente le asperità stradali dell'epoca.
E così fu.
Oltre che utilizzare una 15 H Familiare a titolo privato, Coty decise di fare realizzare non una, ma ben due nuove vetture ufficiali sulla base della Citroën Traction Avant 15-Six H (Fig. 1).
Il primo ordine era per una limousine chiusa e fu affidato al carrozziere Marius Franay, che

Fig. 1



aveva già realizzato per l'Eliseo un landaulet su telaio Renault Suprastella, utilizzato dal 1943, prima dal Maresciallo Pétain, poi, alla Liberazione, anche dal Generale De Gaulle.
Lo stile, opera di Philippe Charbonneaux (autore di numerosi modelli, tra cui la Renault 16), portò ad una imponente limousine di oltre 5 metri, con sei luci, in cui solo la calandra con il Double-Chevron ricordava che la base meccanica era una Traction Avant.
L'equipaggiamento era lussuoso: rivestimenti in cuoio avana, inserti in legni preziosi, vetro di separazione amovibile, mobiletto-bar, dittafono con microfono, radio con antenna elettrica.
L'auto fu esposta al Salone dell'Auto del 1955 (guarda caso lo stesso in cui fu presentata la DS19….), dove ottenne un notevole successo di immagine.
Fu poi consegnata ufficialmente all'Eliseo il 10 novembre 1955, con immatricolazione 1 FK 75.
Per il suo primo viaggio, la nuova Citroën Presidenziale portò Coty in Val d'Isère per le vacanze invernali.
E in questa regione montuosa, emersero subito i limiti della vettura nell'uso stradale, dove i freni ed i pneumatici soffrivano il peso elevato (2 tonnellate) dell'auto.
In seguito, quindi, l'auto fu usata solo per gli spostamenti ufficiali nella regione parigina.
Successivamente, la vettura ebbe delle modifiche nel settembre 1959 e nel novembre 1968.
La 15-Franay fu protagonista di una desolante panne nel 1957, in occasione della visita della Regina d'Inghilterra.
In occasione di un ricevimento in suo onore all'Opéra, al momento di ripartire, la piccola batteria in nickel-cadmio (che i militari responsabili del parco auto dell'Eliseo avevano avuto la buona idea di montare, perché usata all'epoca su mezzi da guerra) fu a terra…
Gli agenti di scorta furono obbligati a spingere la limousine e far salire la Regina in un'altra vettura del seguito.
Immaginate la magra figura per l'immagine della Francia.
Questa vettura fu l'ultima realizzazione del Carrozziere Franay, e condensava tutto il savoir-faire di un mestiere che già allora stava estinguendosi.
Egli fu poi insignito nel 1954 della Legion d'Onore, ma scomparve poco dopo.
Poco tempo dopo la consegna della 15-Franay, venne pronta anche la seconda vettura su base Traction-15 H, una decappottabile 4 porte, la cui realizzazione venne affidata al celebre Henri Chapron (Fig. 1).
Anche in questo caso la linea era piuttosto voluminosa e massiccia, con solo un elemento stilistico originale: una profonda scalfatura della linea di cintura, all'altezza del sedile posteriore "affinché il pubblico potesse vedere i grandi del mondo", come spiegò Chapron e come in effetti fu apprezzata in occasione di cerimonie e sfilate.
Il frontale era caratterizzato da fari tondi ed una calandra cromata a sviluppo orizzontale; rimasero dei piccoli chevron alla base del cofano, che sfoggiava anche una vistosa coccarda tricolore luminosa.
Il rivestimento dei sedili, in cuoio avana, era, come tradizione Chapron, molto curato, mentre la vasta capote in tela nera fu dotata di azionamento elettrico solo nel 1963.
Prima l'azionamento era manuale, con l'autista che doveva fermare il corteo, scendere e chiudere la capote dietro gli illustri passeggeri; un'operazione certamente poco opportuna, anche per ragioni di sicurezza.
Pur essendo lunga 5,50 metri, questa decappottabile Chapron era più leggera di circa 300 kg, rispetto alla limousine Franay, e quindi più facile da guidare.
Questa vettura entrò in servizio il 3 ottobre 1956, con l'immatricolazione 1 EN 75.
Dal 1959, cambiò il sistema di immatricolazione delle vetture della Presidenza della Repubblica, che si riservò la serie PR 75; così la 15-Chapron divenne la 1 PR 75, la 15-Franay 2 PR 75.
Entrambe le 15 dell'era Coty rimasero in servizio per lungo tempo (la berlina Franay fino al 3 febbraio 1971, la decappottabile Chapron fino al 3 luglio 1974), partecipando a tutte le cerimonie della Quinta Repubblica, nonostante i nuovi modelli di cui l'Eliseo dispose in seguito.
Poi furono vendute, quasi di nascosto, direttamente dall'Eliseo (e non dal Demanio) ad un collezionista privato, amico dell'allora Presidente Pompidou, che le custodisce gelosamente senza mai mostrarle a nessuno.

Ma fu con il ritorno di Charles De Gaulle, nel 1959, e l'avvento della Quinta Repubblica, che Citroën acquisì un rilievo particolare all'Eliseo ed in tutta l'amministrazione statale francese.
Come è noto, il Generale ha sempre amato la produzione del Double-Chevron, avendo avuto come vetture personali una B14 e poi diverse Traction, di cui apprezzava grandemente l'abitabilità posteriore ed il confort.
Una volta rieletto Presidente, apprezzò le due 15-Six della presidenza Coty, che utilizzò spesso nelle occasioni ufficiali (Fig. 2).

Fig. 2

Ad esse si affiancarono nel 1960 due Simca Présidence (targate 4 PR 75 e 5 PR 75), derivate dal modello Chambord, anch'esse decappottabili, che De Gaulle non amò dato il motore V8 americano, ma che rimasero comunque in servizio fino al 1972.
Già da qualche tempo, la DS, prima 19 poi 21, quasi sempre rigorosamente nere, cominciò a sostituire la Traction come vetture in uso nei Ministeri e nelle Amministrazioni Statali.
La DS ben corrispondeva all'immagine dinamica che il Generale voleva dare alla Francia, e durante tutta la sua presidenza (1959-1969), essa sarà il simbolo dello Stato su quattro ruote.
Ben presto sulle 820 auto che contavano le prefetture francesi all'epoca, 702 erano Citroën (più dell'85%).
Presso la Citroën, fu creato un apposito Servizio per la vendita alle Amministrazioni e per coordinare l'organizzazione dei cortei ufficiali con l'Eliseo.
Il responsabile di questo Servizio dal 1959 al 1983 fu André Morizot, che vide succedersi cinque Presidenti della Repubblica.
Citroën doveva garantire la disponibilità di almeno 20 DS per i cortei ufficiali (anche una cinquantina all'anno), che poi salirono a 40, con tutto quello che comportava per l'assistenza e la manutenzione delle vetture.

La visita di Capi di Stato esteri comportava spesso anche la necessità di avere vetture equipaggiate o modificate in modo particolare.
Come in occasione della visita del Presidente degli Stati Uniti Kennedy nel 1961, quando la Casa mise a disposizione della First Lady Jackie Kennedy una DS speciale con un tetto interamente trasparente in plexiglass, affinché potesse ammirare Parigi in tutta la sua bellezza.
Nei suoi numerosi viaggi nella Francia profonda, De Gaulle viaggiava abitualmente in DS, condotta dal fido chauffer Paul Fontenil.
Dal 1962 al 1969 utilizzò spesso una DS 19, immatricolata 3 PR 75, con grigliatura "a portacenere" nei parafanghi anteriori, fari lunga portata, tetto rialzato con capote elettrica (realizzata da Chapron), che si ripiegava orizzontalmente, e cassetti porta-armi (Fig. 3).
E fu proprio con una DS che il Generale scampò al famoso attentato di Petit-Clamart (vicino Parigi) del 22 agosto 1962, rievocato nel celebre film di Fred Zinnemann "Il Giorno dello Sciacallo".
Furono sparati 140 colpi di fucile mitragliatore, di cui 13 centrarono l'auto presidenziale, ma De Gaulle rimase miracolosamente incolume.
Nonostante una gomma forata, grazie alle sospensioni idrauliche, la DS riuscì a proseguire verso la salvezza.
De Gaulle rifiutò comunque ogni proposta di vettura blindata, perché da buon tattico militare, sapeva che potè sfuggire all'attentato grazie all'agilità ed alla tenuta di strada dell'auto, che una vettura blindata, lenta e pesante, non avrebbe potuto assicurargli.
Ma all'inizio degli anni '60, venne il momento di pensare ad una nuova grande vettura di Stato, che rappresentasse adeguatamente la grandeur francese agli occhi del mondo.
E così l'Eliseo chiese a Citroën uno studio, che nelle intenzioni originarie doveva essere basato ancora sulla Traction 15-Six.
I primi schizzi furono di Flaminio Bertoni e del suo assistente Henri Dargent, che immaginarono una vettura con padiglione apribile e ripiegabile nel cofano, pensando ad una produzione in piccola serie anche per altri governi, in particolare le ex-colonie; per il frontale Bertoni si era ispirato alla Lincoln di Kennedy.
In seguito, dato che la base costituita dalla Traction 6 cilindri era da tempo fuori produzione ed anche i vari componenti meccanici non erano più disponibili, il progetto fu sospeso.
Solo dopo la scomparsa di Bertoni, e l'arrivo di Robert Opron al Bureau d'Etudes, il progetto di una limousine presidenziale riprese nel 1967, ora su base DS.

La vettura fu quindi disegnata da Opron, con la collaborazione di Jacques Charreton e di Henri Dargent, a cui si aggiunse Michel Armand per gli interni.
La realizzazione della vettura fu affidata ad Henri Chapron, in virtù della capacità di realizzare un veicolo fuori-serie, sotto la stretta supervisione di Dargent.
Opron ricorda che sul modello in legno ebbe l'idea del vetro di separazione concavo (o convesso, dipende dal lato da cui lo si guarda), che permetteva di avere uno strapuntino centrale per l'interprete, pur sapendo che il Generale non amava una separazione fissa (anche se questo aspetto non faceva parte del cahier des charges).
Il modello in legno per l'abitabilità fu poi mostrato, in tutta segretezza presso la Corte della Magistratura del Quai Brandly a Parigi, allo stesso De Gaulle, che fu anche disponibile a salire all'interno del modello, al fine di realizzare i sedili adatti alla sua taglia.
In tale occasione, non furono sollevate questioni ostative circa il vetro fisso, se non che era troppo curvo, e di prevedere uno scomparto apribile per il passaggio di documenti con l'attendente sul sedile anteriore.
Dato che al momento, non vi era ancora certezza per la Citroën di avere l'ordine per la vettura, su cui avrebbe deciso solo De Gaulle, Monsieur Duclos, della Direzione Generale della Casa ebbe l'idea di stimolare il Presidente facendogli osservare che avrebbe avuto la vettura di rappresentanza più lunga tra tutti i Capi di Stato.
In effetti, questa DS così speciale, avrebbe avuto misure impressionanti: 6,53 m di lunghezza, 3,78 m di passo, 2,13 m di larghezza, e ben 2,6 tonnellate di peso.

Era effettivamente la limousine presidenziale più lunga del mondo, superando per dimensioni le Lincoln americane, le Rolls-Royce e le Bentley britanniche e le Zil sovietiche.
Questo argomento fu evidentemente decisivo, perché 48 ore dopo, l'Eliseo inviò a Javel l'ordine definitivo, che comunque pagò solo il prezzo equivalente a una Mercedes 600 dell'epoca, mentre il costo per la Casa superò i 7 milioni di franchi.
Anche la scelta del colore della carrozzeria fu curiosa.
Tutte le precedenti vetture dell'Eliseo erano nere, colore che sarebbe stato troppo lugubre per questa nuova imponente limousine.
Madame De Gaulle, su consiglio del creatore del sistema televisivo a colori Secam, l'avrebbe voluta verde, colore che riusciva meglio sullo schermo.
Opron vedeva male questa enorme vettura in verde, e fece riferire all'aiutante di campo del Presidente che l'unico verde adatto sarebbe stato il … verde inglese, cosa evidentemente fuori questione per l'auto di stato francese.
E così si arrivò alla scelta definitiva in due tonalità di grigio: grigio alizé per la carrozzeria, e grigio argenté, più chiaro, per il padiglione, con una punta di verde nel campione della tinta per accontentare Mme De Gaulle.
Lo stile esterno rimane evidentemente ispirato alla DS, pur nelle dimensioni impressionanti e con linee tese e squadrate, con fari doppi carenati, ma non girevoli.
Anche il posteriore squadrato, è lontano dalla fluidità del disegno della DS originale, ma ispirerà Henri Chapron nelle sue ultime realizzazioni su base DS, come la berlina Lorraine o il coach Le Léman (Fig. 4 e 5).
Sul cofano troneggia la coccarda tricolore luminosa, e sui parafanghi laterali sono previsti due attacchi per le bandiere di rappresentanza.
Le regole dell'Eliseo prevedevano che ogni Presidente potesse personalizzare la propria bandiera: René Coty con le iniziali RC, De Gaulle preferì la celebre Croce di Lorena, Georges Pompidou tornò alle iniziali, e Giscard d'Estaing adottò una fiamma con foglie di quercia.

Fig. 3

Inoltre il protocollo prevedeva che la bandiera presidenziale si trovasse sul lato anteriore destro; se però sulla vettura il Presidente si trovava con un Capo di Stato estero, lasciava questo posto d'onore alla bandiera dell'ospite.
L'equipaggiamento interno della DS era molto completo e lussuoso.
I Double-Chevron sul montante posteriore sono placcati d'oro, ed il fregio della presidenza sul lato sinistro fu realizzato da un gioielliere.
Il rivestimento è in cuoio beige e velluto, con inserti in radica, il divano è molto profondo, quasi anomalo, date le dimensioni del personaggio che doveva ospitare; il compartimento posteriore è climatizzato e dotato di mini-bar con servizio di cristallo; nei braccioli delle portiere sono installati i comandi degli alzacristalli elettrici, l'accendi-sigari, i comandi dell'interfono ed una bocchetta di aerazione orientabile.
Rimane il grande vetro di separazione fisso, e la "cassetta delle lettere" per passare i messaggi all'anteriore.
Anche l'anteriore è molto curato, con rivestimenti in cuoio e plancia abbondamente cromata, volante monorazza, strumentazione a 4 quadranti e tachimetro graduato fino a 140 km/h.
La posizione di guida è molto avanzata, per lasciare il massimo spazio al compartimento posteriore.
Al contrario della carrozzeria imponente e della dotazione impressionante, la meccanica rimaneva quasi quella di serie, con il semplice 4 cilindri della DS21, cambio a 4 marce modificato per poter mantenere, come richiesto nel capitolato, una velocità di 6 km/h nei cortei, anche con temperature elevate, pur potendo raggiungere una velocità massima di circa 130 km/h, come verificato nelle prove segrete sulla pista di prova Citroën de La Ferté Vidame.
L'impianto elettrico dispone di due alternatori da 35 A, con ciascuno una batteria; un gruppo alimenta la climatizzazione e l'altro i servizi della vettura.
Lo sterzo idraulico è ovviamente servoassistito ed il raggio di sterzata è stato calcolato affinché la vettura potesse entrare nel cortile dell'Eliseo dall'ingresso di Rue Fauburg Saint-Honoré e fermarsi davanti alla scalinata in una sola manovra.

Fig. 4

La vettura fu pronta nel maggio 1968, proprio durante il periodo delle manifestazioni studentesche del famoso "maggio francese".
Era fuori questione consegnare questo lussuoso veicolo di Stato in quel contesto.
E così la vettura fu tenuta nascosta presso il Concessionario Citroën di Rue de la Tour, nel 16° arrondissement, non lontano dal Trocadéro e dal Quai de Javel, guardata a vista giorno e notte dal personale della Casa.
Infine, la nuova DS Presidenziale fu consegnata all'Eliseo, in tutta discrezione, il 15 dicembre 1968 da Pierre Bercot, Presidente e Direttore Generale Citroën, ed assunse la prestigiosa targa 1 PR 75 (la 15-Chapron che la deteneva, divenne 7 PR 75).
La prima uscita ufficiale avvenne solamente il 13 febbraio 1969, per portare il Generale al castello di Champs sur Marne, per un ricevimento ufficiale dove era invitato il famigerato Bokassa, allora Presidente della Repubblica Centroafricana.
Si racconta che, accortosi che il vetro divisorio era fisso, al ritorno, la sera stessa, utilizzò la 15-Franay.
In seguito De Gaulle utilizzò la 1 PR 75 solo nel marzo 1969, in occasione della visita del Presidente americano Nixon, con il quale discese gli Champs-Élysées, sovrastando per dimensioni le limousine americane del seguito.
De Gaulle si dimise nel corso dell'anno, e così la DS Presidenziale passò al suo successore Georges Pompidou, che comunque utilizzò raramente la vettura.

E così questa superba limousine, la più favolosa delle vetture presidenziali francesi e che avrebbe meritato maggiore gloria, ebbe invece vita breve e fu pre-

sto messa in vendita.
Ma il prezzo di riacquisto proposto da Citroën, fu ritenuto inadeguato, e così essa fu ceduta, sempre senza passare per procedure pubbliche, per soli 250.000 franchi allo stesso collezionista amico di Pompidou che acquistò le due 15 dell'era Coty ed una delle due Simca Présidence.
Fu esposta al pubblico solo in tre occasioni: l'esposizione per i 40 anni della DS nel 1996 al Museo di Pantin, ed a Rétromobile nel 1984 e nel 1999.

Fig. 5

Agli inizi degli anni Settanta, dismessa la DS 1 PR 75 e con la 15-Chapron che era oramai datata, venne il momento di pensare ad una nuova grande vettura d'apparato, che rappresentasse adeguatamente il modernismo di quel periodo, il cui simbolo era il supersonico Concorde.
Inoltre, Georges Pompidou fu l'unico Presidente francese effettivamente appassionato di automobili e della velocità (tra l'altro possedeva anche una Porsche 356).
Citroën aveva appena lanciato il suo modello più prestigioso e tecnologico, la SM, vero alto di gamma francese dell'epoca, e quindi fu quasi una scelta obbligata pensare ancora una volta ad una vettura del Double-Chevron come base per la nuova vettura presidenziale.
E così, nel corso del 1971, il Bureau d'Etudes Citroën ricevette l'ordine di due nuove vetture d'apparato per l'Eliseo.
Furono realizzati degli studi per una berlina quattro porte con tetto apribile scorrevole, strettamente derivata dal coupé, di cui conservava il lunotto, e ci fu anche un progetto della Carrozzeria Heuliez per una berlina SM 4 porte, che non ebbe seguito.
Alla fine, fu approvato il progetto di Opron, sulla base di disegni di Charreton, che prevedeva un elegante landaulet decappottabile a quattro porte su base SM, la cui costruzione fu affidata a Chapron.
Vennero così realizzate, in tre mesi, due vetture identiche (che ispirarono le successive berline Opéra di Chapron), con una lunghezza di 5,60 m, passo di 3,47 m e peso di 1.780 kg. (Fig. 6)
La linea rimane filante e slanciata come il coupé da cui derivano, di cui mantengono il frontale, la fanaleria anteriore e posteriore, e lo stile della fiancata, con un rialzo sulla portiera posteriore che si collega elegantemente con il profilo del bagagliaio.
Il parabrezza è stato rialzato ed allargato per permettere ai prestigiosi occupanti di tenere il cappello in testa; al centro una barra di sostegno trasversale consente ai passeggeri di stare in piedi per salutare la folla, ma ciò comporta che la capote resti un pochino alta e gonfia, pur se la vettura mantiene la sua eleganza anche chiusa.
La necessità di installare uno strapuntino posteriore per l'interprete (che accede dal davanti, basculando il sedile destro) rese necessario spostare i due sedili anteriori verso l'esterno, decentrare il volante di 6 cm a sinistra e sistemare la leva del freno a mano a sinistra, anziché sul tunnel centrale.
Per facilitare l'accesso e l'abitabilità posteriore, oltre che prevedere le due larghe portiere con adeguato angolo di apertura, furono abbassati in altezza i longheroni laterali del telaio; il divano posteriore aveva quindi una larghezza adeguata (1,20 m).
Le due vetture non hanno alcuna blindatura, né equipaggiamenti particolari (non hanno né telefono né interfono), tranne la capote, in cuoio nero, equilibrata con due martinetti idraulici a comando elettrico.
La plancia e la console centrale sono pressoché uguali a quelle di serie; i sedili sono rivestiti in cuoio naturale beige, con la finitura di gran lusso propria delle realizzazioni di Chapron.
La verniciatura è grigio antracite metallizzato "Black Tudor", sul cofano è inserita l'immancabile coccarda tricolore luminosa, sui paraurti gli attacchi per le due bandiere; i copricerchi sono quelli cromati di serie, senza il

Fig. 6

profilo di vernice nera e con una coccarda tricolore centrale.
A livello meccanico, il motore resta il Maserati sei cilindri di 2,7 litri, i cui carburatori ed il filtro aria sono ventilati per evitare il "vapor lock" ed i problemi di avvio a caldo; l'accensione è elettronica senza ruttore e l'alternatore è di maggiore capacità con regolatore di tensione incorporato.
Il cambio a 5 marce è stato modificato nei rapporti per poter mantenere una andatura ridotta nelle sfilate, mentre la velocità massima è stimata a 180 km/h.
Le sospensioni idrauliche ed i freni a disco sono adeguati al maggior peso.
Le due SM Presidenziali, immatricolate secondo tradizione 2 PR 75 e 3 PR 75, furono consegnate all'Eliseo, rispettivamente a fine aprile ed a metà maggio del 1972, giusto in tempo per l'inaugurazione ufficiale il 15 maggio, in occasione della visita della Regina d'Inghilterra Elisabetta II.
Il Presidente Pompidou e la Regina salirono sulla 2 PR, Mme Pompidou ed il Principe consorte, Duca d'Edimburgo sulla 3 PR, inaugurando la tradizione, in occasione delle visite di Stato, di una vettura a disposizione pour Monsieur, e l'altra pour Madame.
Un piccolo aneddoto su questa prima uscita delle SM.
Venute pronte solo all'ultimo minuto, non ci si accorse che l'addetto alla realizzazione della coccarda tricolore del cofano, aveva invertito i colori, mettendo all'esterno il blu ed all'interno il rosso, mentre per la Francia è il contrario.
Era troppo tardi per cambiare, ma guarda caso questa disposizione corrispondeva alla disposizione dei colori nella coccarda inglese, e la Regina l'ha considerata una delicata attenzione dei francesi nei riguardi di Sua Graziosa Maestà britannica.
La Regina Elisabetta, in occasione di successive visite, ritrovò la SM, vent'anni dopo nel 1992, ed ancora nell'aprile 2004, in occasione del centenario dell'Entente Cordiale tra i due Paesi, quando una pioggerella molto british costrinse a tenere la vettura chiusa.
Nel giugno 1972, Pompidou, che come detto era amante della velocità, percorse il giro d'onore della 24 Ore di Le Mans, a bordo della SM Presidenziale 2 PR 75, scortato da quattro SM bianche di serie, dando un bel contributo all'immagine della Double-Chevron.
Sotto le Presidenze Pompidou e Giscard d'Estaing, le SM vennero regolarmente utilizzate per gli spostamenti ufficiali del Capo dello Stato e soprattutto per accogliere gli ospiti stranieri (Fig. 7).
L'elenco delle personalità che salirono sulle SM è molto nutrito: il Papa Giovanni Paolo II, in occasione della sua visita a Parigi nel maggio 1980; i Reali di Svezia e Danimarca, la Regina d'Olanda, i Presidenti di vari Paesi europei, lo Scià di Persia, il primo ministro cinese Hua-Guo-Feng, il dittatore romeno Ceausescu, in occasione della visita della fabbrica Citroën di Aulnay, e tanti altri.
Il Presidente Mitterand, eletto nel 1981, percorse gli Champs-Élysées in SM in occasione della sua investitura, ed utilizzò la vettura in alcune occasioni parti-

Fig. 6

colari, ad esempio per la Parata del 14 luglio 1983 nella base aerea di Orange in Provenza, e per l'inaugurazione dell'Eurotunnel sotto la Manica nel 1994.
Poi, dato che le vetture non sono blindate, le ragioni di sicurezza hanno sempre più ridotto le occasioni di poter utilizzare le SM, limitandole solo alle occasioni più importanti, lasciando spazio a più discrete Renault o Peugeot blindate per gli spostamenti ordinari.

Nel maggio 1995, Jacques Chirac, già Sindaco di Parigi, in occasione della sua elezione alla Presidenza, discese a sua volta gli Champs-Elysées a bordo della SM 2 PR, preceduto da un superbo Double-Chevron formato dai motociclisti della Guardia Repubblicana.
Nei giorni precedenti, la Francia aveva già scoperto la passione Citroënista del nuovo Presidente, quando, la sera delle elezioni, festeggiò in una "folle" notte per le strade di Parigi, a bordo della sua CX Prestige Turbo2, targata 19 FLX 75, di età e chilometraggio rispettabile, che utilizzava già da dieci anni, e che non voleva cambiare.
Chirac riutilizzò la SM Presidenziale ancora nel 2002, in occasione dell'elezione al suo secondo mandato.
E nel 1995, è a bordo di una XM che François Mitterand lascia l'Eliseo a Jacques Chirac.
Citroën utilizzerà pubblicitariamente questa bella immagine, con lo slogan: "Au moment des grands départs, il est bon de savoir que l'on peut compter sur la voiture" (Al momento delle grandi partenze, è bene sapere che si può contare sulla propria vettura).

Queste due splendide SM, sono ancora oggi in servizio, custodite nei garages dell'Eliseo, giunte al 33° anno di carriera; raramente una vettura presidenziale è stata così longeva.
Esse sono divenute oramai una istituzione della Quinta Repubblica.
I Presidenti passano, le SM restano.
Dopo un restauro nel 1993 (presso la Carrozzeria Lecoq), sono ancora in perfetta forma, con poco più di 30.000 km percorsi dalla 2 PR, mentre la 3 PR ha raggiunto i 70.000 km.

L'Eliseo ha concesso all'SM Club de France di esporre la 2 PR a Rétromobile nel 1990 ed ancora nel 2000; la prossima esposizione è prevista per il 2010, per i 40 anni della SM.
Al momento, non è annunciata alcuna sostituzione delle due SM, ancora oggi attualissime.
A meno che la nuova Citroën C6 non possa diventare la base per un nuovo Char de l'Etat dell'Eliseo.

A suivre…

Fig. 7

LISA

Di Francesco Lucchetta

Lisa è una bella CX Super del 1977 di colore blu delta che ha trascorso una vita serena in val Bormida, nel savonese.
Ha avuto un unico proprietario, che l'ha utilizzata con moderazione e ha provveduto ad accudirla con tutte le attenzioni del caso, s'è presentata così alla soglia dei trent'anni in condizioni di forma molto interessanti: i fondi sono ottimi e, laddove anche gli interni abbiano risentito della scarsa qualità dei materiali Citroën anni '70, carrozzeria e meccanica risultano ancora notevoli.
Tutto ciò non è stato comunque sufficiente a garantire un futuro alla bella signora, che sul finire dell'anno 2003 ha seriamente rischiato di conoscere il freddo abbraccio della pressa…
E' necessario fare un passo indietro.
La mia passione per le grandi ammiraglie Citroën trae origine dalla DS, vettura che ho apprezzato fin da piccolo per le sue incredibili linee.
Nel 2002 grazie ad alcuni siti internet riesco a entrare in contatto con molti appassionati, attraverso i quali ottengo tutta una serie di informazioni sulla mia vettura d'elezione; contemporaneamente ho modo di conoscere altre vetture del marchio francese che fino a quel momento mi erano estranee: tra queste, la CX fin da subito attrae la mia attenzione con parecchia forza.
A inizio 2003, appena dopo aver coronato il sogno di una DS, decido infatti di sostituire anche la mia prima auto con una Citroën e mi indirizzo verso una CX II serie, vettura che ritengo in grado di supportarmi in buono stile nell'utilizzo quotidiano: la caccia inizia a rilento perché la disponibilità di CX nella mia zona non è affatto ampia, contemporaneamente incontro parecchie difficoltà nel vendere la mia vettura e la combinazione di questi due fattori mi portano alla decisione di desistere, almeno momentaneamente.
Passano i mesi e a inizio ottobre ricevo una telefonata da Marco, webmaster del sito www.citroends.it, che ben conosce le mie malriposte ambizioni citroniche: pur sapendo che miro a un "plasticone" vuole segnalarmi una CX prima serie particolarmente intrigante appena inserzionata sul sito del CX Club, che potrebbe non godere di buona sorte se non si interviene tempestivamente.
La persona cui fare riferimento è Mario, lo chiamo e vengo a sapere che le condizioni della vettura sono davvero buone ma il rischio rottamazione è cosa seria in quanto una CX gemella, in pari condizioni e appartenente al cugino del proprietario di questa, è stata pressata solo qualche mese prima senza alcun riguardo.
Una volta osservate le foto l'interesse cresce e con esso la preoccupazione: non è affatto la vettura conciliabile con

l'utilizzo quotidiano che sto cercando ma m'affascina davvero tanto, finisco per fissare una prova e a fine ottobre una bella masnada di citrosconvolti m'accompagna alla volta di Savona.
Non potrò mai scordare il momento in cui il proprietario ha sollevato il basculante del box e dietro di esso è comparsa la CX tutta blu: mi si mozza il fiato in gola, basta un solo sguardo per accorgersi di essere di fronte a uno di quegli oggetti che, per qualche inspiegabile ragione, non ha seguito il normale scorrere del tempo.
Salgo per una breve prova e l'auto si dimostra brillante e morbidissima, le gomme hanno pochissimi chilometri e le fatture dei tagliandi lasciano pochi misteri sulla manutenzione, targa e documenti sono quelli originali: non credo ai miei occhi, pur non riuscendo a smettere di pensare che non sia l'auto per me…
Nel mentre s'affaccia un'altra buona occasione, compare infatti a Roma una interessante CX TRE con 60.000 km originali che forse si presterebbe meglio alle mie esigenze: il mio ingresso nella trattativa è però intempestivo e nonostante il prezioso aiuto del caro amico Renzo, Citroënista dall'incredibile storia, l'auto finisce per accasarsi nuovamente alle porte dell'Urbe.
Quest'episodio rompe i miei indugi, decido così di tentare l'acquisto della splendida Super savonese: l'affare non si chiude in tempi brevissimi poiché, oltre a un oggettivo problema di spazio (a questo punto mi tocca tenere anche la mia prima auto…), il prezzo comincia ad alzarsi in modo preoccupante.
Ma come, penso, non la dovevano buttare?
Alla fine riesco a trovare un accomodamento ragionevole: il

tempo di definire alcuni dettagli e, meno di un anno dopo l'arrivo della DS, la mia famiglia si prepara ad accogliere un'altra splendida ammiraglia francese.
Particolare non trascurabile: mentre la ricerca della Dea era avvenuta alla luce del sole, la CX è stata nascosta fino all'ultimo giorno!
In famiglia nessuno ne sa nulla: l'annuncio dell'acquisto, confermato a tavola la sera prima del ritiro, non manca di scatenare inevitabili polemiche…
Il 23 dicembre 2003 la mia ragazza, Cristiana, adiratissima per essere stata tenuta all'oscuro di tutto, colta da parziale clemenza decide di non lasciarmi solo nel ritiro dell'auto e m'accompagna in treno a Savona, dove Mario e Carlo vengono ad attenderci in stazione per condurci subito in val Bormida a completare l'acquisto.
Nonostante il suo umore mi sento particolarmente tranquillo e i fatti dimostrano che ho ragione: alla vista della CX Cristiana non riesce a trattenere lo stupore, di fronte alle condizioni della vettura la sua ira si scioglie in un'espressione incantata e, dopo aver fatto un giro completo intorno alla vettura e averne sfiorato il profilo con la mano, prende possesso del "suo" posto senza proferire ulteriori parole.
Lo stesso effetto si produce il giorno successivo sugli altri familiari e la bella CX, forse anche per la sua storia a lieto fine, si accattiva subito quelle simpatie che mi aiutano passare anche questa bravata indenne…
Per la cronaca, da dicembre '03 a oggi Lisa ha percorso assieme al sottoscritto poco più di 4000 km in tutta serenità, necessitando di pochissimi interventi di manutenzione programmata.
Il mio obiettivo è quello di mantenerla in ottime condizioni di forma, evitando di sfruttarla eccessivamente o in modo sgarbato: è un'auto che riesce a darmi enormi soddisfazioni, ai raduni non passa inosservata ma non nascondo che il mio piacere più grande consiste nel condurla ad andature da passeggio per le viuzze che si insinuano tra i campi della bassa novarese.
Lisa ormai m'è entrata nel cuore: l'arzilla vecchietta è salva!

IL PAZIENTE FRANCESE

Di Matteo Licata

Approfitto di questo spazio per ringraziare (o per tirare qualche accidenti, fate voi…) coloro che mi hanno aiutato ad adottare Lisa: Mario, per l'enorme partecipazione profusa in tutta la vicenda; Marco, diavoletto tentatore, per la segnalazione che altrimenti sarebbe passata quasi inosservata; Carlo, che ha voluto partecipare alla prima spedizione e al ritiro della vettura; e Renzo, che ha visionato per mio conto la CX romana sopportando poi a lungo i miei lamenti d'indecisione.

La decisione di fare completamente a pezzi la mia "nuova" GS non fu immediata.
All'inizio ero ancora convinto di cavarmela con una messa a punto ed una ripassata dal carrozziere.

Feci dunque un primo giro "illegale" (nel senso che la macchina non avrebbe mai superato alcun tipo di revisione), per farla vedere a qualcuno in grado di darmi un parere e farmi uno straccio di preventivo.
La prima tappa è dall'officina autorizzata Citroën più vicino a casa, di cui conosco la serietà e la competenza.
Il titolare la esamina rapidamente, per lui l'unica soluzione è un restauro completo senza limiti di tempo e dai costi "conseguenti".
Il problema è che lui dice subito di non potersi sobbarcare un lavoro così impegnativo in termini di tempo, che è già poco per le auto "normali".
Non fu l'unico a rispondermi così, e la cosa cominciava a preoccuparmi.
Ho infine trovato un'insperata comprensione dal meccanico generico di fronte casa, che, avendo aperto nel lontano '71, si ricordava bene di quanti alberi a camme aveva sostituito ai motori GS, elencandomi i ben noti pregi di queste vetture e dimostrando una conoscenza delle stesse molto rassicurante.
Infine, cosa molto importante, era disposto a seguirmi in quella che stava diventando una vera avventura, quindi l'accordo fu presto raggiunto: lui avrebbe provveduto a tirare giù l'intera meccanica (cosa facilitata dalla costruzione molto razionale della GS, dato che motore, cambio e sospensioni sono montati su due telaietti separati dalla scocca) mentre io mi sarei occupato di "alleggerire" il più possibile la carrozzeria per limitare le ore di manodopera del carrozziere, riportandone i costi a livelli accettabili.
Tutto ciò è stato naturalmente

facilitato dall'avere a disposizione gli attrezzi ed un angolo del capannone di mio padre.
A questo punto però si impone che io apra una parentesi nel discorso per spiegare a voi lettori in che razza di guaio mi sono ficcato, ovvero descrivere le condizioni iniziali della vettura per permettervi di capire la situazione.

CARROZZERIA
Ammaccature varie e multiple che interessano praticamente tutti i pannelli di carrozzeria ad esclusione di tetto, cofano motore e cofano bagagli.
C'è però da dire che la scocca per fortuna non ha mai subito dei "veri" incidenti, e quindi è perfettamente allineata.
Il paraurti anteriore è martoriato dall'incapacità del precedente guidatore, mentre mascherina, parafango sinistro ed entrambi i gruppi luce posizione/frecce provengono da una GSA ed andranno sostituiti.
La ruggine ha squarciato il brancardo destro sotto la portiera posteriore ed entrambi i bordi del vano bagagli, oltre naturalmente ad aver aperto i soliti buchi nel vano batteria.
Da ultimo si segnala anche una avanzata corrosione dei fondi anteriori sotto i piedi di guidatore e passeggero.

INTERNI
A parte il sudiciume e le varie specie animali che lo avevano eletto a loro habitat, l'interno si segnala per le buone condizioni dei pannelli e dei sedili eccetto quello del guidatore, praticamente distrutto e difficilmente recuperabile anche per l'indisponibilità dei materiali originali.
Per installare uno stereo di cui non vi è più traccia e che, peraltro, era pure senza antenna (!), qualche mente fina ha pensato non solo di bucare la cappelliera per installare due casse i cui fili vagano nell'abitacolo, ma si è spinta oltre, forando la plancia vicino agli strumenti per installarci dietro un altro altoparlante, ricoprendo poi il tutto con un tappo appositamente creato e fissato con tre belle viti a vista.
A ciò si aggiunge un volante in stato di decomposizione molto avanzato.
Dulcis in fundo, qualcuno è riuscito a spaccare persino il posacenere e la plafoniera.

MECCANICA
Motore ben funzionante nonostante la totale incuria, testimoniata da pesanti incrostazioni derivanti da anni di perdite d'olio e da un filtro dell'aria improvvisato mediante della gommapiuma arrotolata ed intrisa d'olio sporco (sic!).
Manca la ventola di raffreddamento (!), di cui si vedono soltanto i poveri resti.
Il cambio funziona molto bene e la frizione (stranamente) c'è ancora.

IDRAULICA
Le sospensioni non hanno problemi di sorta, niente perdite di LHM, che ovviamente è ancora quello originale.
Anche le sfere sono naturalmente quelle originali di fabbrica del 1979, anche se la ruggine che hanno potrebbe avvalorare l'ipotesi che siano state in realtà recuperate dalla stiva del Titanic.
I freni hanno solo bisogno di una bella revisione.

Cari miei lettori, a questo punto credo che vi siate fatti un'idea piuttosto precisa del caso, ed abbiate nel frattempo iniziato a dubitare della mia sanità mentale.

Riprendendo il discorso da dove l'avevo lasciato, la GS mi viene riportata a casa un mattino "formato scultura", posizionata sul piedistallo dove rimarrà per tutto il corso delle operazioni.
Il riferimento all'arte non è casuale, osservando la GS nella sua nuova condizione di immobilità forzata, privata di tutto ciò che la rendeva automobile, la sua forma si è rivelata in tutte le sue sfaccettature, ho potuto cogliere la raffinatezza dei dettagli che rivelano la ricerca aerodinamica che produsse un Cx di 0.30, che si commenta da solo nella sua attualità.
Queste suggestioni lasciarono presto spazio a dei problemi molto più pratici, ovvero trovare qualcuno in grado di darmi una mano nello smontaggio, dato che non posseggo molta manualità ed ho il terrore di fare "disastri" difficilmente rimediabili vista la difficoltà tuttora presente nel trovare parti di ricambio per le GSA.
Il pensiero corse subito a Carlo Ottone del GS Club, che ha una grandissima esperienza su queste vetture e che non ringrazierò mai abbastanza per la sua disponibilità, ma anche al mio amico Federico, conosciuto proprio al raduno 2004 del GS Club.
Entrambi hanno accettato con entusiasmo (molto, dato che non fu facile star loro dietro per l'indispensabile catalogazione di viti e bulloneria) di dedicare una giornata alla mia macchina.
Che in poche ore trasformammo quasi in uno scheletro, grazie anche al successivo intervento degli altri miei amici Roberto, Fabrizio e Mauro, a cui mi rivolsi per il delicato distacco dei vetri e dell'imperiale.
Devo dire che le uniche parti che hanno richiesto un po' più di

tempo ed attenzione sono state le serrature e le maniglie delle porte, oltre naturalmente al meccanismo alzavetro (proprio per la difficoltà ad andare ad operare all'interno della portiera, con poco spazio a disposizione e non potendo sempre vedere bene quel che si fa), mentre quasi tutti gli arredi erano fissati ancora alla vecchia maniera con viti e bulloni a vista, senza l'uso di quegli odiosissimi gancetti di plastica ad incastro che si sono diffusi successivamente.
Ora che tutto (o quasi) lo smontabile era stato smontato, bisognava portare a lamiera la scocca per facilitare i successivi interventi e localizzare bene le zone marce.
Non fu un problema, fu sufficiente un sabato mattina, dato che mio padre lavora nel settore della sabbiatura dei metalli, sono bastate un paio d'ore di un sabato mattina per ripulire tutta la scocca.
Il passo successivo era trovare un carrozziere che si facesse carico di ripristinare le parti corrose, raddrizzare quasi tutti i lamierati e riverniciare tutto in Rouge Geranium AC435, il colore originale della vettura.
Anche qui non fu immediato trovare un professionista capace, serio e che non costasse una fortuna.
Col senno di poi avrei sicuramente potuto trovare una macchina in ordine e risparmiare tempo e soldi, nonché avere la soddisfazione di guidarla subito.
Ma sono contento ugualmente, mi sto divertendo, ed una volta finita conoscerò molto bene la mia auto, avendone visto tutti i componenti e sapendo di tutti i lavori fatti, quindi avendo anche una maggiore consapevolezza di cosa sto effettivamente guidando.

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

BX 14 TGE Vip, anno 1992, colore grigio scuro metallizzato, 150.000 chilometri, vetri elettrici, sfere nuove, pastiglie freni nuove, frizione nuova, appena eseguiti cambi di olio e filtri, gomme 60%, più coppia di fanali anteriori e posteriori.
Prezzo da concordare.
Cristian. Tel.: 328-9454126.
c.barbieri@custom.it (03/05)

VENDO

CX 20 TRE VIP, anno 1988, colore nero, 37.000 chilometri, tetto apribile, unico proprietario.
Prezzo da concordare.
Pier Luigi. Tel.: 348-9034178.
E-mail: varesipierluigiautocarrozzeria@virgilio.it (04/05)

VENDO

CX TRD Turbo 2 berlina con motore e sfere nuovi, in buone condizioni.
Prezzo da concordare.
Roma. Mario. Tel.: 338-8630081. (04/05)

VENDO

CX 20 TRE, anno 1988, colore grigio metallizzato, 64.000 chilometri originali, unico proprietario, climatizzato, con radio, impianto GPL, gommato.
€ 3.000 trattabili.
Tel.: 333-3439864. (04/05)

VENDO

CX 2000 Pallas, anno 1979, colore bordeaux, in buone condizioni generali, uso quotidiano, 2 proprietari, libretto e targa (BO) originali, impianto GPL da un anno, gomme appena montate.
Visibile a Bologna, qualsiasi prova, € 2.000 non trattabili.
Tiberio. Tel.: 335-492565. tiberio_boldini@virgilio.it (04/05)

VENDO

Per CX Serie 2: cristalli azzurrati porte anteriori destro e sinistro; motorini alza cristalli anteriori destro e sinistro; modanature per porte anteriori per Turbo 2; fanaleria anteriore; specchietti retrovisori elettrici per Turbo 2.
Cristian. Tel.: 335-6937282. (05/05)

VENDO

CX 2000 Pallas, anno 1977, 104.000 chilometri originali, iscritta ASI, in ottime condizioni di meccanica e interni.
Non ha ruggine ma la carrozze-

ria ha perso il lucido.
Passaggio di proprietà ridotto, € 1.300.
baiardoo@libero.it (08/05)

VENDO

Per CX 25 Turbo 1 e 2 pezzi di carrozzeria e meccanica.
Per informazioni telefonare al numero 328-6291754 o all'e-mail red_devil125@hotmail.com (06/05)

VENDO

Per CX tessuto sintetico a doppia lisca di pesce, colore verde, metri 2,5 a € 10,00 al metro.
Il tessuto è originale pertanto si può utilizzare per riparazione di sedili con lo stesso tessuto.
Per informazioni Mery.
Tel.: 320-2122264 oppure maba96@tiscali.it (08/05)

VENDO

Per XM parti di meccanica e carrozzeria.
Sandro. Tel.: 347-6112766. (05/05)

VENDO

XM TD 2.500 EXCLUSIVE, anno 1995, colore blu metallizzato, 180.000 chilometri originali documentati, due proprietari, sempre in garage, mai incidentata, interno in pelle nera come nuovo, esternamente perfetta.
Manutenzione in tutti i dettagli: tamponi, cinghie alternatore, cinghie distribuzione, cuscinetti tendicinghia, freni anteriori e posteriori, sfere, sostituzione liquido LHM.
Perfetta, da amatori.
Soltanto se veramente interessati all'acquisto di una XM, praticamente quasi nuova.
Vendo perché inutilizzata.
Tel.: 347-5728310
flashds@libero.it (06/05)

VENDO

XM 20IE, anno 1992, full optionals, 180.000 chilometri originali, impianto gpl ancora in garanzia (600 km con 35 euro), perfetta, da amatore, migliaia di euro di spese di manutenzione dimostrabili con fatture (gomme termiche nuove, freni, sfere, cinghie distribuzione, radiatore, scarichi e molto altro...)
Vendo per passaggio a modello turbo benzina.
€ 3.200 trattabili.
Località: Ascoli Piceno. Paolo. Tel.: 349-1559906.
paolodisi@libero.it (07/05)

CERCO

CX Prestige.
Pier Paolo Bottin. Tel.: 049-812127. (06/05)

CERCO

CX Prestige Turbo 2, in buone condizioni, con al massimo 150.000 chilometri.
Mandare offerte a: info@act-specialcar.ch (08/05)

CERCO

Per CX 25 GTI Turbo 2, anno 1987, debimetro n° 0 280 202 099.
Antonio. Tel.: 0761-872374/ 339-3232389. (03/05)

CERCO

Per CX TRE quattro borchie in plastica complete di anello di sostegno.
Massimo. Tel.: 338-9819346. (04/05)

CERCO

Per CX Pallas Serie 1 le seguenti parti: modanature laterali Pallas anno modello 1983 complete; calandra anteriore Pallas cromata; poggiatesta posteriori in tessuto grigio a spina di pesce; portaoggetti cruscotto colore grigio lato passeggero.
Cristian. Tel.: 335-6937282. (05/05)

CERCO

Per CX Pallas volante di colore azzurro in condizioni accettabili.
Ivan. Tel.: 335-7322590.
E-mail: rastyparma@virgilio.it (05/05)

CERCO

Per CX 2000 Athena, anno 1980, supporto motore destro.
In più mi offro per riparazioni su qualsiasi Citroën.
Esperienza quarantennale in Piemonte.
Eventuale trasferta da definirsi. Chiedere di Antonio.
Tel.: 338-3233508. Yaky1964@libero.it (05/05)

CERCO

Per CX 2000 Pallas anno 1982 di colore azzurro, pannelli porte anteriori e posteriori in tessuto azzurro a spina di pesce, maniglie porte cromate, eventualmente anche le porte complete, per restauro interno.
Roberto. Tel.: 329-2355050. sabriber1@tin.it (07/05)

CERCO

Per CX Athena anno modello 1980 tessuto azzurro a coste piccole.
Vincenzo. Tel.: 0442-365210/335-7815960. (08/05)

CERCO

Per CX anno 1979 modanature parte destra (lato passeggero) posteriore e terminale paraurti destro posteriore con modanatura compresa.
Ferdinando. Tel.: 320-0582678. ferflo@tin.it (08/05)

CERCO

XM 2.1 TD o XM 2.5 break marciante a prezzo modico.
XM 2.1 TD anche senza targa a prezzo modico.
Elettro magnete a 24 volt per motorino avviamento Nissan Patrol 3.3 TD del 1986.
Telefonare al numero 328-6291754 o all'e-mail red_devil125@hotmail.com (06/05)

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.