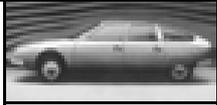


Anno Primo **SPAC XZIO** Numero zero



CX CLUB ITALIA

CITROËN ^ CX



SPACXZIO

Bollettino periodico di informazioni a carattere sociale del CX Club Italia

ANNO I NUMERO 0

Redatto, composto e riprodotto in proprio dal CX Club Italia.

Comitato di Redazione:

Marigo A.
Marigo F.
Venturino
Volpe

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

FINITO DI STAMPARE
NELL'APRILE 2002 PRESSO
HAND GRAPHIC
FRATTA POLESINE
ROVIGO

SOMMARIO

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

Passione patologica?
Sì, grazie! pag. 4
Di Camillo Cotti, Presidente del CX Club Italia

Raduno di Monselice, aprile 2001, pag. 5
Di Maurizio Venturino

CX versus DS pag. 8
Di Maurizio Venturino

Le fandonie sulla benzina rossa, pag. 12
A cura della Redazione

Il Lamier-otto, pag. 13
Di Francesco Marigo

Dicono di noi, pag. 15
A cura della Redazione

Pillole di cianuro pag. 17
A cura della Redazione

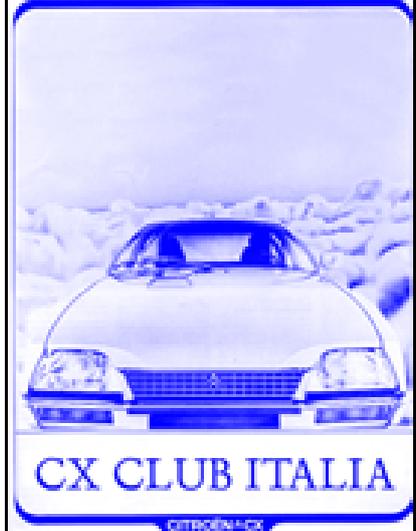
La posta, pag. 18
A cura della Redazione

Pagine R.I.A.S.C., pag. 19
di Maurizio Venturino

Vendo e compro, pag. 21
A cura della redazione

Accessori pag. 23
A cura della Redazione

La Publicité, pag. 24



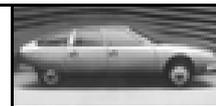
CX CLUB ITALIA

Consiglio direttivo:

Camillo Cotti:
Presidente
Maurizio Venturino:
Vicepresidente
Silvia Volpe:
Segretario

Consiglieri
Aurelio Marigo
Paolo Marigo
Oliviana Penello

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



Presentazione

Di Maurizio Venturino,
Vicepresidente del CX Club Italia

Cari amici, questo giornalino è il frutto di una sfida con noi stessi. Dopo mesi di riflessioni, pungolati da ciò che sono in grado di fare gli omologhi Club in Francia

special modo della composizione grafica, l'altro curerà gli articoli.

Rinnovo fin da ora il concetto che ho già più volte espresso



e soprattutto in Olanda, il Consiglio Direttivo ha deciso che fosse giunto il momento di mettersi alla prova

Ed ha dato il via all'operazione "SpaCXzio" numero zero.

Ciò è motivo di orgoglio per noi fondatori, ma anche di un bisogno, sentito dai nostri Soci di non dipendere dalla stampa dell'IdéeSse Club.

Il tutto ha già comportato un notevole sforzo: innanzitutto finanziario, con il rinnovo della dotazione tecnologica (nuovo computer, monitor finalmente a colori, scanner e masterizzatore), quindi organizzativo ed infine mentale.

Il Comitato di Redazione è costituito, per ora, dagli stessi membri del Consiglio Direttivo, la Redazione si avvale di due "uffici" uno che si occuperà in

sulla stampa IdéeSse: vi è bisogno della collaborazione del maggior numero di persone se si vuol ottenere un prodotto di qualità.

Il riscontro che ci verrà fornito dai Soci, se gradiranno l'iniziativa e se ci appoggeranno, ci fornirà lo stimolo giusto per proseguire su questa strada.

Il numero zero, come nella stampa vera, sarà un numero sperimentale, per saggiare le nostre capacità nel dominare il mezzo informatico e valutare i costi di produzione.

Abbiamo optato per la stampa in tipografia, pur dovendo sostenere oneri superiori rispetto alle fotocopie, per ottenere un prodotto di discreta qualità, anche se non ai livelli, eccellenti, dell'IdéeSse InForma.

Il nostro obiettivo iniziale è quello di una uscita annuale, in occasione del raduno primaverile, se poi le cose dovessero andare veramente bene, e risultare addirittura più semplici del previsto valuteremo la possibilità di due numeri l'anno, uno primaverile, l'altro autunnale.

Essendo un numero pilota, troverete alcuni articoli già pubblicati sull'IdéeSse Informa e sui Fogli Notizie, dal prossimo cercheremo, anche grazie ai vostri suggerimenti, di trattare gli argomenti che più vi stanno a cuore.

Ricordiamo inoltre che dalla metà del mese di ottobre è partito il nuovo sito Internet denominato: www.riasc.it, nel cui interno si troveranno pagine dedicate al CX Club, direttamente gestite dalla Redazione.

APPELLO AI LETTORI:

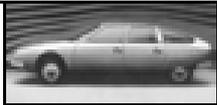
Tutti sono invitati a collaborare alla creazione del nostro periodico: inviate alla Redazione suggerimenti, lettere,, aneddoti, materiale fotografico e quant'altro riteniate possa essere degno di pubblicazione.

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma verrà 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.



Passione patologica?

Si, grazie.

Di Camillo Cotti, Presidente del CX Club Italia

Cari amici, per l'occasione tornerò ad usare la penna, magari solo per questa volta, ma l'avvenimento è di quelli che richiedono l'intervento ufficiale del Presidente.

Chi mi conosce sa che sono persona incapace di starmene con le mani in mano: già tra i Soci fondatori dell'IDéeSse Club, responsabile del R.I.A.S.C., (Registro Italiano Auto Storiche Citroen), fin dal suo riconoscimento ufficiale da parte della Casa, organizzatore dei raduni che si tengono ogni anno sulla pista di Ruoteclassiche a Vairano una volta andato in pensione mi si liberava giusto un poco di tempo da dedicare al mio hobby: quello delle Citroen d'epoca.

Così, quando alcuni amici, che stavano lavorando da tempo al progetto di costituire il CX Club Italia, mi proposero la Presidenza, accettai con entusiasmo, anche se la mia collezione non comprende alcuna vettura di quel modello (per ora, ma non poniamo limiti alla Provvidenza). D'altronde la passione per il mondo dei motori è innata in me come in tutti gli emiliani ed i romagnoli.

Cominciò sul finire degli anni cinquanta, quando, giovanotto, intrapresi assieme a mio fratello l'attività di demolitore di veicoli in genere: auto, moto, camion. Girando per cascine e rivenditori d'auto trovammo un esemplare di Balilla Coppa d'Oro, unico in Italia carrozzato da Zagato, del 1934.

Subito iniziammo il restauro, partendo dalla carrozzeria totalmente in alluminio, quindi ai

pivot rifatti al tornio perché i ricambi non si trovavano più, poi l'impianto elettrico e a poco a poco tutto il resto.

La collezione aumentò in seguito con una Balilla 3 marce, tre porte; una Balilla 4 marce quattro porte; una Fiat 509 giardinetta di legno senza ruote perché il contadino le aveva montate sotto un carro e, introvabili, dovemmo aspettare che passasse... ad altra vita per acquistare anche il carro onde poterle rimontare sotto la vettura...

La raccolta continuò con una Lancia Augusta trasformata camioncino, un'Alfa Romeo 1900 Super, due Lancia; una B 20 ed una B 22.

Tutte marcianti, bollate, assicurate, (franne la 509 perché senza ruote, ma comunque con il motore funzionante).

Tutto questo accumulare di vetture, unitamente a moto di vario tipo e marca: Parilla, Rumi, MV, Guzzi, Laverda, Morini, Iso, durò 10 anni circa, poi, amante della meccanica venni assunto prima dalla FIAT di Torino e successivamente dalla Citroen cominciando a girovagare il mondo a causa del lavoro.

Durante gli ultimi trent'anni fui in Francia, in Spagna, in Africa (Bengasi), in Italia (Milano, Varese, Catania, Bari, Firenze, Bologna).

Per motivi di forza maggiore venni costretto a smembrare la collezione, vendendola un pezzo alla volta: troppo lontano e con una famiglia a cui pensare non mi era più possibile accudirla come avrebbe meritato.

Negli ultimi anni di attività presso Citroen Italia, ed in previsione

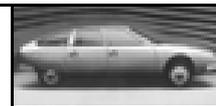
della conquistata pensione, la passione tornò a farsi sentire, ed allora ricominciai a raccogliere ciò che la gente cosiddetta normale giudica rottami. Questa volta, però, attratto dalla produzione, dalla tecnologia, dal comfort e chi più ne ha più ne metta, collezionai solo Citroen: Dyane 6, Ami 8 sia berlina che break, Ami Super berlina, ID 20 Ambulanza, 2CV Cross, Dyane 6 Cross, Visa Crono trasformata per correre sia in pista che nelle gare in salita, AX Sport, Acadiane, oltre alle vetture di normale uso giornaliero per la mia famiglia: cioè: BX 11Calanque, Berlingo, Xantia, Saxo, di moglie, figli, fratelli, nipoti tutti citroenisti di provata fede!

Simile assortimento forse per qualcuno è una pazzia, in realtà è solo la dimostrazione di uno strano sentimento che si manifesta quotidianamente: infatti tutte queste vetture vengono regolarmente messe in moto ed adoperate a rotazione, affinché siano mantenute nella migliore condizione di efficienza.

Fino a che ne avrò la forza il mio proposito è quello di proseguire su questa strada, sperando di infondere l'entusiasmo che mi pervade alle giovani generazioni, ed in codesto Club mi pare vi siano le premesse e le promesse (vero Francesco?), affinché ciò possa avvenire.

Saluto cordialmente tutti i Soci, anche coloro che ancora non conosco personalmente, sperando di aver modo di incontrarli presto, in occasione delle prossime manifestazioni.

Semper en avant CX!



Raduno di Monselice 29 Aprile 2001

Di Maurizio Venturino

Finalmente siamo partiti!

Il 29 aprile scorso si è svolto il primo raduno ufficiale organizzato dal CX Club Italia, con il patrocinio del R.I.A.S.C. e del Comune di Monselice.

Secondo lo spirito che da sempre propugniamo, la manifestazione era aperta a tutti i modelli Citroen, ed ha visto la partecipazione protocollare di due dei soci fondatori del Club GS Italia, tra i quali il suo Vicepresidente.

In realtà il tutto cominciò il sabato pomeriggio, all'arrivo presso la sede, del nostro Presidente Cotti, con la sua Ambulanza carica come la slitta di Babbo Natale: stendardo, bandiere, gagliardetti grandi e piccoli, polo, gilet, spillette, targhe commemorative del Club, nonché altra documentazione tecnica che farà parte del nostro archivio.

La giornata entrò nel vivo a metà pomeriggio, allorché il Proboviro Carraro illustrò al Consiglio Direttivo la consulenza ottenuta dal Notaio per la trasformazione del R.I.A.S.C. da sezione dell'IdéeSse Club ad

entità autonoma.

Partendo dal presupposto che ormai, sulla base di ciò che venne deciso nell'incontro tenutosi a Bologna alla fine di gennaio, ed alle conseguenti sollecitazioni del Presidente del Club 2 CV, questa è la direzione da seguire, il Consiglio Direttivo del CX Club Italia, nell'interesse dei suoi associati (tra cui uno già in possesso di Targa Oro ASI e desideroso di appartenere all'Albo Storico Citroen) e del mondo Citroen in generale, si mosse con l'attivismo che lo contraddistingue, ottenendo una prima bozza che sarà sottoposta in visione ai Consigli dei Club collegati.

La discussione, tesa soprattutto a focalizzare gli scopi del Registro ed i suoi rapporti con gli altri Club Citroen ad esso aderenti (che verranno ad essere sue sezioni autonome), e con l'ASI, si protrasse fino a sera.

Da essa si dedusse che un lavoro di messa a punto dovrà essere svolto sugli articoli riguardanti l'istituzione (art. 1); gli organi di gestione (art. 4); gli strumenti operativi (art. 5); la gestione delle sezioni (art. 6).

In sintesi dalla discussione emersero codeste conclusioni: lo Statuto dovrà essere il più semplice possibile, per dotare il Registro di agilità gestionale.

Per quel che riguarda la sua sede, interessante la proposta formulata dal Presidente Cerreti di porla in via Gattamelata a Milano, cosa che rafforzerebbe l'unione con la Casa Madre, ma che potrebbe comportare il rischio di una eccessiva burocratizzazione con conseguente rallentamento dell'attività.

A meno che non si voglia individuare una legale (Milano) ed una operativa che potrebbe essere Parma oppure Sesto Fiorentino.

Il Consiglio dovrà essere composto da un solo rappresentante di ogni Club.

Da definire i ruoli del Presidente e del Segretario, il modo della loro elezione e la durata delle cariche.

Bisognerà ampliare il numero delle persone che, su incarico del Consiglio, si occuperanno del funzionamento della struttura, che attualmente è retta da pochi volontari.

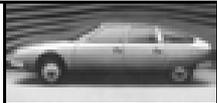
Ricordiamoci che commissari del Registro potranno essere chiamati dall'ASI al momento dell'omologazione delle vetture Citroen.

Servirà del personale disponibile a spostarsi in tutta Italia ed esperto nei singoli modelli (chi si occuperà degli anteguerra?). A tale scopo i vari Club aderenti dovranno reclutare tra i loro Soci chi sia disposto al sacrificio di lavorare solamente per la ... gloria e per il R.I.A.S.C..

Si dovranno prendere ulteriori contatti con l'ASI per sapere esattamente ciò che si aspetta da un Registro federato.

Si dovrà valutare la possibilità di ottenere solamente lo status





SPACXZIO

di "aderente ASI", invece di una federazione.

Quest'ultima ipotesi potrebbe essere percorribile, soprattutto se garantisse ugualmente ai Soci la omologazione delle vetture senza ricorrere all'associazione con altro Club federato.

Un'ultima considerazione sull'importanza dell'autonomia del Registro viene dal fatto che si sta ventilando l'ipotesi di dare incarico ai Registri di marca di individuare i modelli di interesse storico, se l'ASI continuasse a rifiutarsi di farlo (vedi dichiarazione del Senatore Bonavita riportata sul numero di maggio di

mia...

La giornata di domenica prevedeva la sveglia all'alba per gli organizzatori, che dovevano ricevere i partecipanti nella duecentesca Piazza Mazzini a Monselice: l'arrivo era infatti previsto a partire dalle ore nove.

Nonostante alle 8.37 fossimo sul posto con l'Ambulanza presidenziale, una D Super 5, e la Visa Club di servizio, trovammo già ad attenderci l'immane Magagni, che deve soffrire d'insonnia...

La giornata era splendida, così da consentirci d'indossare la

situata in una zona sopraelevata: spiccavano, oltre all'Ambulanza Presidenziale, due CX Prestige, due DS Cabriolet, una 2 CV del 1952 omologata ASI.

Alla fine erano parcheggiate una quarantina di auto, la metà delle quali CX.

Tra queste la più anziana, appartenente ad un Socio, era una 2000 Confort, senza servosterzo, immatricolata nel 1975, una delle prime vendute a Padova.

Una menzione particolare va al nostro Socio venuto da più lontano: 800 chilometri per venirci a conoscere da Canosa di Pu-



Ruoteclassiche).

In tal senso si è già mossa la FMI che ha dato incarico ai suoi esperti di censire i modelli tra i 20 e 30 anni attraverso i Registri di Marca, che potranno anche portare le loro proposte.

Alla luce di tutto ciò, si decise di fornire al Notaio copia dello Statuto ASI affinché lo possa rielaborare rendendolo compatibile alle esigenze del R.I.A.S.C..

La seduta veniva quindi aggiornata per soprappiù giunta ipoglice-

divisa d'ordinanza: polo azzurra con logo del Club e del R.I.A.S.C. e gilet bleu, in modo da essere facilmente riconoscibili da tutti.

Allestita velocemente la segreteria, subito iniziarono ad arrivare i primi equipaggi.

La disposizione della Piazza ci consentì di dividere le vetture per modello: CX, DS, bicilindriche, GS e moderne (una Xantia 3.000).

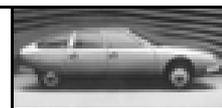
Le più rappresentative erano

glia!

Da segnalare inoltre una Ami 8 del 1978 (si vedono ormai solamente ai raduni), ed una GS Break di uno dei fondatori del Club GS Italia.

La mattinata proseguiva con la visita al Castello e la salita di via del Santuario, comprendente alcuni dei più bei monumenti della Città.

A far da Cicerone alla comitiva l'Assessore alla Cultura, che, da storico del settore, fu esauriente



e chiaro nell'illustrare le bellezze cittadine.

Al termine il previsto trasferimento al ristorante, situato ad Arquà Petrarca, nella cornice dei colli Euganei, dove riposa il grande Poeta.

Strana coincidenza: la sede dell'IdéeSse è vicina alla patria di Dante, quella del CX Club alla patria adottiva del Petrarca (fu costretto a fuggire da Arezzo per non aver nulla a che fare con il Marini!); per fondare un Club Citroen bisogna essere inguaribili romantici...

Al termine del pranzo, protrattosi più a lungo del previsto, vi fu

cessivi.

Pare che questa politica sia stata recepita anche dal Consiglio dell'IdéeSse Club.

Abbiamo avuto il coraggio di credere in noi creando una struttura funzionale: computer e fotocopiatrice (usati) ci consentono di lavorare i giorni festivi ed in notturna, l'indirizzo di posta elettronica ci ha permesso di metterci in contatto con gli appassionati CX in Francia ed in Olanda, (a proposito sia gli uni che gli altri sono dotati di stampa autonoma, ma sono in vita da molti più anni di noi) oltre che di comunicare più rapidamente con la redazione.

grandi e le targhe da usare come ricordo di manifestazioni od in caso di gemellaggi (le prime sono stata donate all'Assessore Ghidotti del Comune di Monselice ed al Vicepresidente del Club GS Italia), e le spillette da giacca che daremo a tutti i nostri Soci.

Nel complesso le premesse per la crescita ci sono, possiamo annoverare una nuova Socia che la scelto la giornata del raduno per far parte del nostro gruppo.

Vogliamo ringraziare anche gli amici della Citroen di Russi, ed in particolar modo l'amico Gu-



la relazione del Presidente sull'attività svolta nei primi sei mesi di vita.

A beneficio dei Soci assenti e di coloro che fossero interessati a noi ne riportiamo il succo.

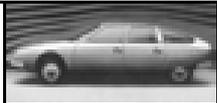
Innanzitutto va ricordato che il Consiglio Direttivo deliberò le quote associative da praticarsi per i Soci dei Club gemellati (DS, SM, 2 CV, GS) che volessero far parte anche del nostro sodalizio: L. 50.000 per il primo anno, L.30.000 per gli anni suc-

Oltre alle tessere ed alle vetrofanie, indispensabili, abbiamo deciso che sarebbe stato opportuno dotarci fin da subito di materiale "pubblicitario" sono così stati approntati lo stendardo e le bandiere da usare nelle manifestazioni, (ricordiamo la nostra presenza alla manifestazione Auto d'Ogni Epoca, a Padova, nel novembre scorso, è prevista la partecipazione anche per quest'anno: si cercano volontari che ci aiutino a gestire lo stand), i gagliardetti

gnoni che ci ha portato ben sei auto, oltre all'elenco dei possessori CX partecipanti al suo raduno (il prossimo sarà il 3 giugno a Russi-RA)

Provvederemo a prendere contatto con loro, sperando di averli in futuro tra i nostri associati.

A tutti i partecipanti va un arrivederci all'anno prossimo, con la speranza di ritrovarci ancor più numerosi.



CX versus DS Di Maurizio Venturino

Se risulta relativamente semplice, per un appassionato di qualsiasi Marchio automobilistico, definire quale sia il modello più rappresentativo della sua Casa preferita, più complesso diventa il discorso qualora si voglia determinare quale sia la vettura migliore in assoluto per ciascuna Marca.

Noi Citroenisti poi, ci riteniamo un'élite, noi non possediamo "macchine", ma automobili, da coccolare, vezzeggiare ed amare più di noi stessi, le nostre consorti lo sanno benissimo e ne subiscono le conseguenze...

Tuttavia penso che su una cosa tutti ci dovremmo trovare d'accordo: i tre modelli della Citroen che hanno fatto la storia dell'automobile sono stati: la Traction, la 2 CV e la DS.

La prima introdusse la trazione anteriore nella produzione di serie, la seconda consentì ai

francesi di viaggiare sotto un ombrello, in mezzo ai campi, con una cesta di uova nel baule senza romperne neppure uno, l'ultima si può definire l'auto del secolo (chechè ne dicano le varie giurie formate da... esperti), per il suo altissimo contenuto tecnologico.

Nessuna altra vettura in seguito concentrò in sé tante innovazioni in una sola volta.

Dopo questa doverosa premessa e poiché le possiedo entrambe, tenterò di fare un'ardito confronto tra DS e CX prodotte fino al 1979 (Citroen-Citroen!) sperando di non alimentare una polemica fra i rispettivi proprietari nonché sostenitori.

A conferma che il confronto è fattibile citerò il numero di novembre 2000 della rivista Quattroruote, che, nell'ambito della prova della nuova Xara break, alla voce comfort, accomuna la DS e la CX quale esempio quasi insuperabile

di comodità di marcia.

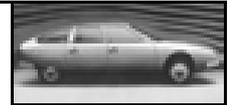
Dal punto di vista estetico il giudizio è sempre molto soggettivo: è comunque fuori dubbio che entrambe siano ancora particolarmente attuali, tanto da non dimostrare assolutamente di essere figlie di progetti ormai datati.

Tutte e due furono auto che ruppero col passato, anche se la prima in modo maggiore rispetto alla seconda (ricordiamo la somiglianza della CX con la GS, la cui progettazione iniziò dopo, e al limite anche con la SM: berlina a due volumi, sei luci, cofano immenso con piccolo rilievo sulla destra che funge da presa d'aria).

Entrambe ebbero un'impronta tipicamente Citroen: ruote posteriori parzialmente coperte, coda rastremata verso il basso in assenza di un vero e proprio terzo volume, volante monorazza, sedili molto morbidi ed accoglienti.

Presumibilmente la DS risultò all'epoca della presentazione molto più avanti per i suoi tempi di quanto non lo sia stata in





seguito la CX: infatti nel numero di dicembre 1956 Quattro ruote ne criticava la linea giudicandola solamente discreta, poiché la coda era ritenuta di audacia eccessiva, inadatta al resto della vettura.

Curiosamente dieci anni dopo, nel maggio 1966, la stessa rivista migliorava il giudizio estetico, considerandolo buono, ed inoltre affermava, quale novello S. Paolo folgorato sulla via di Damasco, che: "passerà molto tempo prima che si possa considerare superata".

Miglior sorte per quel che riguarda l'estetica ebbe la CX presso la stampa all'atto della presentazione: piacque al punto da ottenere il massimo punteggio ed un verdetto molto lusinghiero grazie alla sua foggia "modernissima", solo successivamente appesantita dall'introduzione dei paraurti in plastica, ma del resto il mercato si stava facendo sempre più esigente, punendo i modelli che non presentavano frequenti ristilizzazioni.

Rispetto alla DS, la CX ha dimensioni minori, cosa che le permette di muoversi un poco meglio nel traffico urbano, ed

un coefficiente di penetrazione dichiarato migliore dell'11%.

Una cosa è certa: entrambi i modelli ebbero un impatto molto forte sul pubblico che decretò loro un successo immediato.

Per quel che riguarda l'abitabilità penso che, anche per il fatto che la DS ha dimensioni molto più generose, non vi siano dubbi sia lei a vincere il confronto.

Il posto di guida della DS risulta insuperabile per le persone di statura superiore al metro e novanta, in nessuna vettura moderna ci si trova a proprio agio come al volante della "divina".

Al contrario la CX ha il volante troppo basso e costringe spesso il pilota a guidare a gambe divaricate.

Sembra strano che, con le tecnologie già presenti all'epoca, non fosse possibile ottenere, almeno come optional, il volante regolabile in altezza.

L'abitabilità per i passeggeri, sia anteriormente che posteriormente, è buona su entrambe le vetture.

A voler essere pignoli, una pecca comune è lo scarso spazio a livello delle spalle qualora si viaggi in tre sul sedile posteriore.

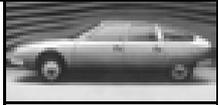
Grosso punto a favore della DS è

la possibilità di caricare sei persone per la mancanza del tunnel centrale che sulla CX alloggia il cambio.

A proposito della sua posizione al volante o sul pavimento, ognuna delle soluzioni ha i suoi pro e contro: migliore manovrabilità e velocità quello sul pavimento, che però comporta la presenza della console centrale; più impreciso quello al volante, che però permette più libertà di movimento ai passeggeri, tanto è vero che sta ritornando di moda.

Per quanto riguarda il suo funzionamento, entrambi (pur essendo quello della CX più moderno, frutto della collaborazione tra la FIAT e la Citroen, montato anche sulle Lancia Beta), soffrono dello stesso difetto: presentano una notevole ruvidità nell'inserimento della seconda marcia, sia nei passaggi dalla prima alla seconda, che nelle scalate dalla terza alla seconda.

Pur mantenendo la stessa meccanica della DS, la CX fu la prima Citroen a montare il motore in posizione trasversale; per poterlo alloggiare nel cofano, molto più basso rispetto a quel-



lo della progenitrice, si provvede ad inclinarlo di 30°, anteriormente.

Il motore di 1985 cc, pur non essendo mai stato un fulmine di guerra, sfrutta il minor peso della CX, che quindi offre migliori prestazioni rispetto alla DS sia come velocità di punta, che in accelerazione ed in ripresa.

I progressi maggiori nei confronti della DS si notano nella silenziosità di marcia: poiché sulla CX il motore è posto praticamente davanti all'assale anteriore, e quindi distante dall'abitacolo, la sua rumorosità è decisamente più ridotta, cosa che si apprezza particolarmente nelle versioni a cinque marce, durante i percorsi autostradali.

I consumi sono pressoché sovrapponibili, e ciò pare strano vista l'identità del motore e la minore massa, che avrebbe dovuto favorire la CX in tale campo.

Notevoli diversità si rilevano tra le due auto per quel che riguarda lo sterzo, non tanto nelle versioni senza servosterzo, che richiedono entrambe muscolatura sviluppata da steroidi anabolizzanti, ma tra quelle fornite di servocomando.

La presenza del Diravi, di derivazione SM, sulla CX si nota e si fa apprezzare in manovra, consentendo anche alle signorine più delicate di girare con un dito il volante pure da fermi. Questo sistema però ha l'inconveniente di non fornire la sufficiente sensibilità al pilota in caso di marcia sulla neve o, peggio, sul ghiaccio: la sua estrema sensibilità richiede particolare attenzione di guida per poter calcolare quando si raggiungano i limiti dell'aderenza.

Inoltre, nei veloci cambi di traiettoria o nei percorsi ricchi

di curve, può dare fastidio il "punto morto" presente in posizione neutra che dà luogo ad un istante di gioco eccessivo.

Poche differenze si notano a riguardo di frizione e freni: in entrambe le vetture la prima ha una corsa lunga ed i secondi sono di risposta istantanea: è sufficiente mostrare la suola della scarpa al pedale del freno che già l'auto è ferma!

Per pura civetteria vorrei ricordare che le Citroen a sospensioni oleopneumatiche mi risultano essere le uniche ad avere il pedale del freno più basso di quello dell'acceleratore.

Orbene, si parla tanto di sicurezza, ma immaginate quanti metri si percorrono viaggiando a cento all'ora, nei pochi centesimi di secondo che occorrono per sollevare il piede dall'acceleratore per portarlo sul freno.

E' mai possibile che nessuno abbia pensato che è più naturale, oltre che più veloce, effettuare un unico movimento verso il basso?

La tenuta di strada è sempre stata uno dei punti di forza di tutte le Citroen, dalla antica Traction fino ai giorni nostri.

A mio giudizio, per quello che può contare il parere di un guidatore assai tranquillo, che non sfrutta mai al limite le vetture, ma che se le gode ad una andatura "turistica", il comportamento su strada è molto simile, cioè più che sicuro in tutte le condizioni.

Obiettivamente si rileva che, sia la DS che la CX, hanno la carreggiata posteriore molto più stretta rispetto a quella anteriore: ben 20 centimetri in meno la DS, solo 10 la CX.

Ciò conferisce alle auto, se viste in marcia da dietro l'impressione, che si è persa sulle Citroen moderne, che viaggino "oblique".

Quindi i punti di appoggio sul terreno formavano un trapezio, e ciò sicuramente influenzava l'ottima

tenuta di strada.

Le differenze che si possono rilevare sono due: il più elevato beccheggio e coricamento laterale in curva della DS per la diversa taratura delle sospensioni, indubbiamente più morbide, e la diversità di guida sul ghiaccio, con gomme non invernali, dovuta, come già ricordato, non tanto ad una minor tenuta di strada, ma soprattutto alla superiore sensibilità dello sterzo della CX.

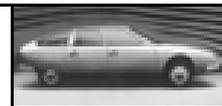
Personalmente ritengo addirittura che si adatti meglio alla guida in condizioni di strada innevata la DS con gomme Michelin X da 165X400 con cerchi monobullone, rispetto sia alle ultime DS che alle CX, in quanto quel modello, con quel tipo di gommatura, dava al guidatore la sensazione di poter controllare in modo migliore la vettura.

Il comfort di entrambe è molto elevato, soprattutto se paragonato a ciò che offriva all'epoca la concorrenza.

Tuttavia sia la DS che la CX soffrono le cunette che attraversano trasversalmente il senso di marcia: in tale caso tendono ad irrigidire il posteriore, creando qualche fastidio ai passeggeri seduti dietro.

Senza dubbio risulta più curato il comfort acustico della CX nei confronti di quello della DS: la posizione del motore lontano dall'abitacolo e la presenza delle cornici dei finestrini che riducono il fruscio aerodinamico presente sulla DS alle alte velocità, rendono la CX più silenziosa della DS, almeno fino a quando le cerniere, sottodimensionate per difetto del progetto, sostengono le portiere nella loro corretta posizione.

Il bagagliaio era capiente in entrambe le vetture, ovviamente quello della CX più piccolo



rispetto a quello, molto grande, della DS, talmente profondo da richiedere la capacità di un contorsionista per disporre i bagagli a ridosso dello schienale posteriore.

Per ciò che riguarda gli allestimenti interni e gli accessori, si devono paragonare tra di loro le versioni Special e Comfort e le versioni Pallas.

La base della gamma, costituita dalle Special e Comfort, era veramente povera con grande abbondanza di materiali plastici, a mio avviso di qualità superiore sulla DS rispetto alla CX; un esempio su tutti: i pannelli delle portiere della CX che, dopo qualche anno, tendevano a staccarsi dalle loro sedi, a seccare miseramente, crepandosi al solo sguardo.

Miglior figura faceva la CX nella sua versione Pallas: poteva almeno sostenere il confronto con la DS, e, grazie ad un progetto più moderno, in alcuni casi, come sulla dotazione degli accessori, riusciva pure a vincerlo.

Tuttavia, a proposito di finiture, la leggenda narra che molti

concessionari sconsigliassero a chi possedeva una DS Pallas la sua sostituzione con la CX, almeno fino a che non fosse entrata in listino la corrispondente versione Pallas, ed è certo che più di uno di questi abbia ricomprato la propria DS dopo aver visto e provato le prime CX!

Naturalmente l'impressione di povertà non poteva colpire chi proveniva da macchine di altre marche (leggi Fiat 132).

Nel complesso possiamo dire che la CX perde il confronto con la DS non per KO, ma ai punti, del resto penso che qualsiasi auto, se paragonata alla DS ne uscirebbe con le ossa rotte.

Nonostante ciò essa fu a suo tempo apprezzata sia in Italia che in Europa, dove ottennero più successo che da noi le versioni con il motore 2400-2500 benzina.

Senza contare poi che al momento della presentazione della versione 2500 GTI turbo anche Citroen poté finalmente contare su una ammiraglia in grado di contrastare le vetture tedesche non solo sul piano del comfort, come ai tempi della DS 23 iniezione, ma anche su quello delle prestazioni.

Grazie ad un turbocompressore Garret riusciva a raggiungere la potenza di 168 CV a 5500 giri, ed una velocità di 220 chilometri all'ora.

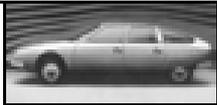
Contribuì pure al successo europeo la presenza sul mercato della versione Diesel.

L'esperienza della Citroen nel campo delle automobili a gasolio prima della CX si limitò al modello 11UD Diesel con cilindrata di 1766 cc, nelle versioni sia commerciale che familiare prodotte nel 1937.

Fu una esperienza fallimentare tanto è vero che in Francia non fu neppure inserita nel listino, mentre invece apparve ufficialmente, nella sola versione familiare a sei luci, nel listino inglese, rimanendovi per un anno.

Quindi possiamo dire che la CX fu la prima vettura Citroen non commerciale ad usufruire di tale tipo di propulsore, ed anche in questo caso lasciò il segno: nel 1983 la versione 25 Turbo Diesel risultò essere il Diesel più veloce al mondo con una velocità massima di 174 chilometri orari.





Le fandonie sulla benzina rossa

A cura della Redazione

Sulle conseguenze della messa al bando della benzina rossa per gli automobilisti è stata fatta molta informazione.

Tuttavia sono anche nate alcune leggende metropolitane su cui è bene fare chiarezza.

Nessun obbligo di rottamazione.

Innanzitutto va detto che con il 1° gennaio scatta soltanto il divieto di vendere benzina con piombo e non entra in vigore alcuna altra disposizione che riguarda i proprietari di auto non catalizzate.

In particolare, non vi è alcuna norma che imponga di rottamare determinate vetture.

Retrofit & altri dispositivi.

Un'altra falsa credenza è che sulle non catalizzate occorra montare catalizzatori, retrofit, dosatori di additivi o altri particolari dispositivi.

Non è assolutamente vero: non vi è alcuna disposizione che lo imponga e in particolare per il catalizzatore non è neppure tecnicamente possibile.

Inquinamento.

E ancora.

Vi sono automobilisti particolarmente sensibili alle problematiche ambientali i quali ritengono che usando benzina verde le auto non catalizzate inquinano di più.

Nulla di più falso: anni fa alcune benzine verdi (non tutte) avevano un contenuto di benzene superiore rispetto a quello della rossa e quindi c'era effettivamente il rischio di un maggiore inquinamento.

Da molto tempo però non è più così: oggi la benzina rossa in commercio è assolutamente identica alla verde con la sola differenza di essere addizionata di piombo.

Una vettura non catalizzata, utilizzando la verde anziché la rossa, inquinerà esattamente come prima (salvo per le emissioni derivanti dal piombo che ovviamente non vi saranno più).

Le "Euro".

Un'ulteriore preoccupazione verte su eventuali oneri imposti dalle normative Euro 1, Euro 2, Euro 3 e seguenti.

Sulla questione vi è molta confusione.

La normativa Euro 1 è entrata in vigore nel 1993 e ha imposto la marmitta catalitica.

Quelle seguenti hanno gradualmente ridotto il livello massimo di emissioni ammesse, ma soltanto per le auto omologate e immatricolate dopo la loro entrata in vigore.

Poiché la normativa Euro 1 ha imposto il catalizzatore, è evidente che le vetture non catalizzate non rispettano questa normativa e tantomeno quelle successive.

Ciò non toglie che possano ugualmente circolare (e sarebbe veramente assurdo che si pensasse di mettere fuori corso 12 milioni di auto).

Le vetture non catalizzate, come già successo in passato, potranno però subire penalizzazioni quando scattano le limitazioni al traffico nei maggiori centri urbani per il superamento dei livelli di inquinamento.

Per risolvere questo problema vi è una sola soluzione, ossia la tra-

sformazione a gas.

Nessuna norma la impone ma in certe circostanze può essere opportuna.

Il parco interessato

Su un milione di vetture possibili interventi radicali

Sono 21.800 milioni le auto che potranno utilizzare benzina verde senza alcun accorgimento, stando allo studio pubblicato nel sito del ministero dei Trasporti.

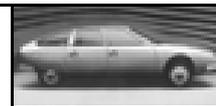
Tenendo conto che il documento è del 28 febbraio 2001 e che nella cifra sono comprese anche le vetture dotate di catalizzatore, le auto non catalizzate che possono utilizzare senza problemi la benzina verde dovrebbero essere circa nove milioni, cioè le vetture attualmente circolanti immatricolate tra il 1988 e il 1992.

Le auto che avranno bisogno della regolazione dell'anticipo ed eventualmente dell'aggiunta di un additivo dovrebbero essere circa 2 milioni, cioè quelle tuttora circolanti immatricolate tra il 1984 e il 1987.

Infine le vetture per le quali occorrerà regolare l'anticipo, aggiungere un additivo e fare anche interventi più radicali (come la sostituzione della sede delle valvole o altro) dovrebbero essere circa un milione, cioè le superstiti tra quelle immatricolate prima del 1984.

L'anno di immatricolazione può tuttavia offrire solo un'indicazione di massima:.

L'esclusivo riferimento alla data di immatricolazione, soprattutto per gli anni di confine tra una categoria e l'altra, non consente di stabilire con certezza a quale categoria la vettura appartenga nella classificazione



riportata nel sito del ministero (A, B o C).

Per essere certi e quindi per sapere esattamente quale comportamento tenere, è necessario fare riferimento al sito o alle tabelle pubblicate nelle pagine seguenti, dove le auto sono classificate per marca, modello e numero di codice del motore.

Lubrificazione

Le valvole private del piombo vogliono gli additivi

La scomparsa della benzina rossa comporta la necessità per alcuni motori di ricorrere all'uso di specifici additivi ogni volta che si fa il pieno.

Si tratta di prodotti per lo più a base di potassio (preferito ad altre sostanze come fosforo

O sodio), un elemento chimico che svolge un'azione protettiva nei confronti delle valvole del motore, azione attualmente svolta dal piombo contenuto nella benzina super.

Il ricorso all'additivo è reso necessario dal fatto che i motori più vecchi hanno le sedi delle valvole costruite con metalli "teneri", come la ghisa, che, senza la lubrificazione garantita dal piombo, con il tempo finiscono per deteriorarsi.

L'utilizzo dell'additivo è semplice: al momento del rifornimento si deve aggiungere alla benzina verde una quantità di prodotto pari a un millilitro per ogni litro di carburante. Quindi per un pieno di 50 litri servono 50 millilitri di additivo.

Con questo semplice accorgimento la vecchia auto può continuare ad essere utilizzata (dopo aver effettuato eventuali altri

interventi, in base al modello) per molte migliaia di chilometri. Gli additivi infatti hanno già dimostrato la loro efficacia in altri Paesi dove sono utilizzati da anni.

Gli automobilisti potranno acquistarli presso i distributori, dato che tutte le case petrolifere si stanno preparando a distribuirli o l'hanno già fatto.

La Shell, per esempio, ha lanciato sul mercato Millennium nelle due confezioni da 50 e 250 ml, che costano rispettivamente 2.850 e 11 mila lire.

Instead of Lead, distribuito da Tamoil, in confezione da 150 ml costa 9.900 lire.

Addiplus della Esso, in confezione da 250 ml è venduto a 10 mila lire. Sul mercato è disponibile anche Spb+ presso la rete Total Fina Elf.

IL LAMIER-OTTO

Di Francesco Marigo

ATTENZIONE: la lettura degli articoli contenuti in questa rubrica è destinata ad un pubblico maturo e responsabile.

Se ti senti offeso dagli scritti riguardanti vetture d'epoca che non siano CX, gira subito pagina.

Se invece ti senti incuriosito dal resto del mondo Citroën e hai deciso di continuare la lettura, allora sei pronto per partecipare alle fantastiche avventure di un'auto da sogno: il "LAMIER-OTTO".

Il racconto che sto per proporre inizia parecchio tempo fa,

quando io non ero ancora nato e la casa parigina da noi prediletta sfornava veicoli che non potevano essere definiti "macchine", ma "automobili".

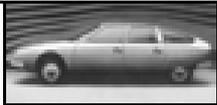
Poiché non ho assistito ai fatti per cause di forza maggiore, questa prima puntata de "IL LAMIER-OTTO" sarà basata esclusivamente sulla testimonianza diretta di mio padre Paolo, consulente tecnico del CX Club e suo socio fondatore, mia madre Oliviana, altra socia fondatrice, e mio fratello Aurelio, altro socio fondatore dello stesso club, nonché, quando in buona vena, redattore degli arti-

coli di tecnica del giornalino "SpaCXzio".

Era il lontano 1980 quando, in un freddo giorno di dicembre, giunse a casa mia una vettura di appena due anni, ma già fuori produzione (mio padre deve ancora perdere il pallino per le "fuoriserie"). Era strana: aveva un colore che assomigliava tanto a quello dei cassonetti per il secco non riciclabile, una mascherina sul muso e una coda "sorridente".

Come non riconoscerla! Era una splendida Ami 8 break!

Il primo giorno fu trattata da regina: dopo essere stata lavata, asciugata e ingrassata, passò la notte in un accogliente garage. Risultò addirittura simpatica ai suoi nuovi proprietari, tanto che, colpiti dalle forme strane e a volte goffe della



sua carrozzeria, la denominarono "IL LAMIER-OTTO".

Ma la bella vita per lei finì subito.

Infatti, già il lunedì successivo era diventata l'auto da lavoro della famiglia.

Da allora l'Ami 8 dovette affrontare la stancante routine quotidiana: dovette imparare a trasportare motori e cambi sulla propria groppa, a trainare vetture e furgoni, ma soprattutto a resistere alla guida di una donna, e questa era l'impresa più ardua.

Nel giro di pochi giorni, il Natale si fece improvvisamente alle porte, e la tradizione voleva che lo si festeggiasse nello chalet di montagna. Quale motivo migliore per collaudare la nuova vettura, tra l'altro munita per l'occasione anche di un treno di gomme chiodate? La situazione era irripetibile, e per questo fu preferita l'Ami 8 alla "Fiat 132 prima serie" che continuò a rimanere in garage. La meta era piuttosto lontana: si trattava di Corvara, un paese della Val Badia situato, in linea d'aria, dopo Cortina d'Ampezzo.

I km da effettuare erano oltre 180, le persone da trasportare tre, e i bagagli tanti, ma tanti davvero.

Così, armati di pazienza, di

tempo e di un incredibile spirito d'avventura, tre strani personaggi (per la precisione mio padre, mia madre e mio fratello di 15 anni), si misero in marcia.

Le testimonianze dei miei familiari s'interrompono bruscamente al momento del viaggio: era la prima volta che si intraprendeva un tragitto così impegnativo, e il ricordo di tale avventura non può essere descritto con parole; le emozioni sono troppo forti.

Quell'anno il mercurio del termometro si alzava timidamente di qualche tacca, ma restava sempre sotto la soglia dei -20°C .

Di fronte ad una situazione tale, per i nostri tre amici il punch e la grappa si dimostrarono provvidenziali; ma per la loro vettura non ci fu nessun rimedio.

Dopo non molto tempo, anche il vecchio caro "bidone" riassaporò i tiepidi tepori invernali, e quando il ghiaccio presente sul tetto si sciolse, erano già passati alcuni giorni.

La prima fatica del Lamier-otto era stata compiuta.

I tre anni e mezzo che separavano codesta avventura dalla mia nascita, sarebbero passati senza particolari emozioni, se non fosse stato per un cataclisma meteorologico che si abbatté sul nostro macinino, il quale ne riporta i segni a tutt'oggi. Correva l'estate del 1982 quando i "tre moschet-

tieri", ormai affezionati alla propria vettura e al luogo di villeggiatura, si godevano il fresco della Val Badia alla faccia di coloro che erano ancora costretti a lavorare sotto il sole cocente.

Era naturale che tale privilegio venisse punito dal buon Dio, il quale pensò bene di mandare una bella tempesta sulla loro testa.

Stando alle testimonianze, la grandinata non durò più di un pomeriggio, ma la sua entità fu tale da "segnare" in modo indelebile la loro esperienza. A dire la verità, l'unica a restare profondamente segnata fu l'Ami 8, che, esposta a chicchi di grandine delle dimensioni di una noce, fu costretta ad incassare i ripetuti colpi provenienti dal cielo.

Dopo la tempesta non ci fu proprio quella quiete di cui parla il Leopardi: l'auto era straziata, la sua carrozzeria semidistrutta e le bestemmie del proprietario volarono a grappoli; ma nonostante tutto, il catorcio riuscì a far rincasare i tre superstiti.

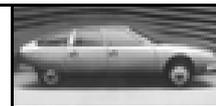
Questa fu la seconda fatica del Lamier-otto.

Io nacqui il terzo giorno dopo le calende di Giugno del 1984; dopo soli due mesi ero già a bordo del "muletto" (così veniva affettuosamente chiamata la nostra carriola), alla volta di Corvara.

Niente male, vero?

Finisce qui la prima puntata di questa miniserie.

Appuntamento alla prossima avventura de..."IL LAMIER-OTTO".



Dicono di noi
A cura della Redazione

Articoli apparsi sulla stampa, riguardanti il CX Club Italia.
Il numero 52 del giornalino del CX Club olandese La CX en Route da la notizia della nostra nascita, oltre a pubblicare il nostro indirizzo sul proprio sito internet:

Italiaanse CX-adepten verenigd

Zij die in Italié wonen en in het gelukkige bezit van een CX zijn Contactpersoon: hebben elkaar gevonden: sinds 3 oktober 2000 bestaat de Citroën CX Club Italia. Het betreft een nieuwe vereniging binnen de overkoepelende organisatie R.I.A.S.C., wat staat voor Registro Italiano Auto Storiche Citroen ofwel Italiaans Register van Historische Citroëns. Bijna vanzelfsprekend heeft de nieuwe CX Club zich ten doel gesteld haar en onze favoriete automobiel rijdende te houden. Het klimaat werkt alvast mee.....E-mail: cxclub@tiscalinet.it

Tesoriere Maurizio Venturino
via Strozzi, 4
35020 Pernumia (Pd)
Italió
Telefoon: 0(039)429 77 92 89
Internet: <http://www.trentino.com/ideesse>

Per quel che riguarda le riviste di settore, tanto Ruoteclassiche sul numero di novembre, quanto Auto d'Epoca su quello di dicembre del 2000 ricordarono il ...lieto evento

FLASH

Un club per le "CX" A 26 anni dalla presentazione al Salone di Parigi dell'ammiraglia francese, si è costituito il CX Club Italia (tel. 0429779289, E-mail cxclub@tiscalinet.it)_ Il sodalizio sarà gemellato con l'Ideesse Club e l'Sm Club Italia e aderirà al Registro Italiano Auto Storiche Citroën. La sede è in via Strozzi 4 a Pernumia (PD), presso Maurizio_Venturino.

CX Club Italia

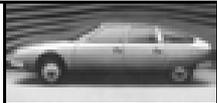
il 3 ottobre, in occasione del 26° anniversario della presentazione al pubblico, avvenuta al Salone di Parigi nel 1974, si è ufficialmente costituito con atto notarile il CX Club Italia che si prefigge di riunire i possessori e gli appassionati del modello della Casa francese, prodotto dal 1974 al 1989. Il sodalizio sarà gemellato con l'Ideesse Club e PSM Club Italia; aderirà al Registro Italiano Auto Storiche Citroen (riconosciuto da Citroen Italia il 18 novembre 1996), per il cui conto gestirà la raccolta delle schede Riase per i modelli della sezione M (CX e derivate). La quota associativa è di Lit. 150.000 per il primo anno e di Lit. 100.000 per gli anni successivi. Ai soci saranno inviati: la tessera del club, un tagliando, due vetrofanie, lo statuto, l'attestato Riase, un adesivo di riconoscimento dal quale risulterà che quella CX è stata censita nel Registro Citroen, e le pubblicazioni dell'Ideesse Club: Ideesse Informa, rivista a cadenza semestrale e Le Citroen, un foglio notizie con gli aggiornamenti sulle manifestazioni. **Per informazioni: Maurizio Venturino, via Strozzi 4, 35020 Pernumia (PD), tel. 0429/779289 (dopo le ore 20), e-mail: cxclub@tiscalinet.it.**

Il Gazzettino , in occasione del nostro primo raduno, il 29 aprile 2001 ci dedica un trafiletto; resoconti della manifestazione apparvero anche sui numeri di giugno sia di Ruoteclassiche, che di Auto d'Epoca , nonché sul numero 55 de La CX en Route

MONSELICE

Primo raduno del CX Club Italia"

E (B.V.). Si svolge oggi il primo raduno nazionale del "CX Club Italia". Il sodalizio raduna i possessori e gli appassionati della Citroen Cx, la sinuosa berlina prodotta dalla casa francese, a partire dal 1974, per sostituire la D S. Gli equipaggi partecipanti si radunano fra le 9 e le 10 nel centro della Rocca, in piazza Mazzini. Effettueranno una visita guidata al Castello. Dopo il pranzo, l'assemblea sociale del sodalizio



CX CLUB ITALIA

Il primo raduno fa quaranta

Quaranta Citroen, metà delle quali «CX», hanno dato vita, il 29 aprile a Monselice (PD), al primo raduno organizzato dal CX Club Italia con il patrocinio del Registro Italiano Auto Storiche Citroen e dei comune di

Monselice in collaborazione con l'IDéeSse Club. Tra le vetture presenti, due «Prestige» molto ben conservate, una ormai rara «2000 Confort», due «DS Cabriolet» e una «DS» ambulanza.

Club & Scuderie

Felice inaugurazione di un club a Monselice

Il 29 aprile si è tenuto il primo raduno dei neonato CX Club Italia, con il patrocinio del Registro Italiano Auto Storiche Citroen e la collaborazione dell'IDéeSse Club

Presenti alla manifestazione quaranta vetture, la metà delle quali erano CX, provenienti da tutte le regioni italiane, la più distante addirittura da Canosa di Puglia. Tra esse due Prestige ottimamente conservate, ed una ormai rara 2000 Confort, tra le prime immatricolate in Italia. Inoltre spiccavano due DS Cabriolet, una DS ambulanza ed una 2 CV dei 1952 omologata Asi con Targa d'Oro. L'occasione del raduno ha visto la prima uscita ufficiale del neonato club GS Italia, rappresentato da due dei suoi soci fondatori, a dimostrazione del fermento che attualmente muove gli appassionati Citroen (due associazioni legalmente costituite nel giro di sei mesi!), ed indice dello spirito di collaborazione che anima i vari

sodalizi aderenti al Registro.

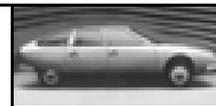
Complice la splendida giornata primaverile, i partecipanti hanno potuto ammirare le bellezze monumentali della città, sapientemente illustrate dallo studioso di storia Ghidotti.

Al termine del pranzo si è svolta l'assemblea sociale durante la quale il presidente ha edotto

iscritti e simpatizzanti sulle finalità del sodalizio e su ciò che è stato compiuto in questi primi sei mesi: il bilancio in questo senso non può che dirsi positivo: sono già state consegnate oltre 20 tessere e sono stati presi contatti con gli omologhi club sia in Francia che in Olanda.

Per informazioni: Maurizio Venturino, via Bernardo

Stozzi 4, 35020 Pernumia (PD), tel. fax.:0429/779289 (dopo le ore 20), e-mail: cxclub@tiscalinet.it.



Ontgroening

In La CX en Route 52 maakten we gewag van de per 3 oktober 2000 opgerichte

Het festijn voltrok zich in Padova, op 29 april. Recent pas bereikte ons een foto waarop een moment van Cxmania vastligt. Pal op de voorgrond staart een glorieuze Super uit vermoedelijk 1977, met een nog volledig mechanische stuurinrichting, ons aan. Zo op het oog in sublieme staat, maar van ons clublid Jos van den Bergh hadden we al wel eens vernomen dat zulke goed geconserveerde

Citroën CX Club Italia. Inmiddels is deze ve-



oudjes hier en daar nog opduiken in De Laars. Kennelijk hebben de deelnemers de ontgroening ferm doorstaan, want wat betreft de organisatie staat een dergelijk evenement voor komend jaar wederom op de planning. Wij verkeren in de hoop dan eens een uitgebreid verslag te ontvangen, inclusief een reeks foto's van fraaie hoogtepunten uit de Italiaanse CX-carrière.

reniging in het diepe gesprongen

en heeft zij haar eerste evenement georganiseerd.

PILLOLE DI CIANURO

A cura della Redazione

Gli Illuminati Amministratori pensano di risolvere i problemi dell'inquinamento atmosferico togliendo dalla circolazione le nostre care auto non catalizzate.

Iniziarono con la campagna a favore della rottamazione, ed a favore di zio Gianni, continuarono con il terrorismo contro la benzina super, ed ora non ci permettono più di circolare.

Secondo lor Signori è ovvio che il 10% del parco circolante possa inquinare di più del rimanente 90%.

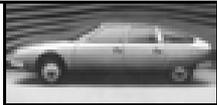
Non considerano che le catalitiche, per essere efficaci, abbisognano di elevate temperature, non raggiungibili nei brevi percorsi urbani.

Amnesso e non concesso che tutto ciò sia vero, per quale motivo siamo obbligati a pagare bollo ed assicurazione a tariffa piena?

E perché dobbiamo essere sequestrati in casa nei giorni di blocco della circolazione?

Forse per compiacere i nostri Governanti dovremmo acquistare una vettura nuova, versando il 20% della spesa nelle casse dello Stato come I.V.A.?

Come risposta mi sento di citare una frase da Oscar: "Io non ci sto!"



LA POSTA

A cura della Redazione.

Riceviamo e pubblichiamo dal signor Mario Siccardo di Savona.

Questa che vi scrivo è una storia... d'amore.

Mi perdonerete, spero, se sarò un po' lunghetto.

Mi chiamo Mario Siccardo, sono nato e abito a Savona, ho 37 anni, sono sposato ed ho un bambino.

All'età di 15 anni m'innamorai non di una inaccessibile coetanea, ma di una bellezza allora irraggiungibile: la Citroen CX.

Me la ricordo ancora e d'altronde come dimenticare la cotta dei 15 anni?

CX 2000 Athena si chiamava ed era di un bel verdone metallizzato; il proprietario era un mio vicino di casa ... quando sentivo aprire la porta del garage del condominio correvo alla finestra ad ammirare l'incedere elegante e discreto del mio amore: niente rombi, niente schiamazzi. Lei non aveva bisogno di queste cose per farsi notare.

Un cigolio sommesso, la porta del garage che si richiudeva e il mio amore spariva silenzioso e misterioso nella notte lasciandomi pieno di malinconia e

desiderio.

"Un giorno sarà mia" pensavo. "Sono intelligente, studierò lavorerò ... e la farò mia".

Poi ho capito che non basta essere intelligenti, studiare, lavorare per avere denaro. ma questa è altra storia.

Comunque gli anni passano, bene o male studio. bene o male ho un lavoro neppure dei più fetenti ... ma gli anni passano.

Il mio papà per ventesimo compleanno mi regala una LNA del 1980 proprio dello stesso colore del mio amore adolescenziale e siamo nel 1985.

Nel 1990 mi sposo con una ragazza di 20 anni ... bello vero? Ci vuole una macchina per fare qualche viaggetto, una AX 10 TRE del 1988 ad esempio!!!

Poi nel 1992 vedo da un concessionario Citroen una CX 25 TRE TURBO dei 1985 l'ultimissimo tipo con i paraurti in metallo... Vado dal mister: "La mia AX in cambio della CX".

Al responsabile vendite si allarga il sorriso. La mia AX è un assegno circolare e la CX seppur perfetta (e con 73000 Km reali) è un dieselone invendibile.

Con la CX passo gli anni più belli e spensierati della mia vita

quelli dal 1992 al 1996, siamo giovanissimi, certo non ricchi, ma non ci manca nulla.

Viaggiamo in tutta Europa: Francia, Olanda, Germania, Spagna ... e quando usciamo dalla macchina ci viene voglia di ripartire via verso nuovi orizzonti.

Viaggiare con le mie due gioie ... la mia giovane compagna e la mia vecchia CX è stata un'esperienza fantastica: avere a portata di mano la morbidezza della mia prosperosa moglie e la morbidezza del DIRAVI è stata una delizia che non ho mai più provato.

Poi arriva il 1996, ed è in arrivo un bimbo che oggi ha 6 anni. La CX ha 200000 Km e comincia a dare segni di cedimento ... no, non il motore per carità quello mi sarebbe sicuramente sopravvissuto!

Ma giunti, impianto idraulico ed altre quisquille da 1 milione l'una non mi danno pace ... purtroppo devo ascoltare la ragione ... e addio CX.

"Non ne ho mai vista una così bella" mi dice il concessionario FIAT di Savona e mi da ancora 5 milioni se prendo una Bravo GT nuova.

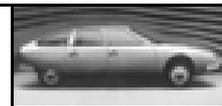
Decido. Perché non hai preso una Citroen direte voi!

La mia risposta è: perché non vendono Citroen nuove ... a meno che qualcuno non creda che lo ZX sia una Citroen ... io no...non ci credo...

Epilogo. Dopo 6 anni sono contento della Bravo GT: è carina e brillante e si guida con piacere. Ma nel cassetto dei comodini tengo le foto di Lei.

Fatemi del male ditemi qualcosa del Club, iniziative, raduni, verrò con il fazzoletto in mano.





PAGINE R.I.A.S.C.

Riceviamo e pubblichiamo dall'orchitritore padano

Cari amici, mi accingo a scrivervi nuovamente, per cercare di approfondire gli argomenti trattati dal Presidente nell'editoriale apparso sul n. 21 dell'IdéeSse InForma.

Questa volta vorrei esporre il mio punto di vista non solo quale umile socio orchitritore padano con funzione di pungolo nell'IdéeSse Club, ma anche in qualità di Vicepresidente del neonato CX Club.

Cercherò di essere il più chiaro possibile nell'esposizione, anche se gli argomenti da trattare sono molti e possono essere visti da molteplici angolature.

Spero vivamente che si possa giungere ad una conclusione di questo spinoso

problema prima dell'Assemblea annuale del 2001, dato che già da almeno due anni l'Assemblea diede mandato al Consiglio di procedere al fine di ottenere la federazione all'ASI. Probabilmente il tutto si è bloccato per la cronica incertezza se federare il Club o il Registro. Anche in conseguenza di ciò che verrà esposto in seguito è opportuno che la scelta cada sul Registro.

A mio parere, la prima cosa che andrebbe fatta, sarebbe la registrazione del R.I.A.S.C., in quanto solo successivamente a tale atto si potrà procedere o al suo

riconoscimento da parte dello Stato, o, in subordine, ad una sua federazione all'ASI. Problema: è ammissibile la registrazione di una entità che per statuto è una "costola" di un'altra associazione? Se la risposta fosse negativa l'unica via percorribile sarebbe quella di rendere il Registro autonomo, scorporandolo dal Club. Del resto il Registro è già dotato di un suo Regola-



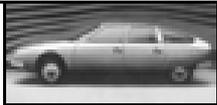
mento Generale che gli consentirebbe di essere completamente autonomo, con proprio Statuto.

Il passo successivo ripropone l'antico dilemma: equiparazione agli altri Registri di Marca, federazione all'ASI, o entrambe le soluzioni? Sono del parere che la miglior soluzione possibile, anche se di estrema difficoltà, sarebbe la prima che tuttavia richiederebbe molto tempo, il pieno appoggio della Casa Madre, e molti santi in ...Paradiso. Allora non ci resterebbe che puntare sulla federazione all'ASI. Si potrebbe obietta-

re: perché federare il Registro e non il Club? Perché in questo modo risulterebbe poi molto più semplice gestire il rapporto con i Soci degli altri Club Citroen. Infatti: immaginiamo che un Socio del Club 2 CV voglia omologare ASI la sua vettura. Dovrebbe innanzi tutto associarsi ad un Club federato. Penso che preferirebbe scegliere un Club vicino alla sua zona di residenza piuttosto che iscriversi ad uno, come l'IdéeSse, che, seppur federato, resterebbe fondamentalmente monomodello. Inoltre, **a n c h e** "politicamente", nei confronti dell'ASI, avrebbe più peso un Registro, che deve per forza di cose rappresentare tutti i modelli, e di conseguenza un maggior numero di persone, piuttosto di un singolo Club.

Rapporti con Citroen Italia: la Casa Madre, preferendo dialogare con un'unica entità tra i vari Club Citroen, ha già ufficialmente riconosciuto l'IdéeSse Club quale controparte, benissimo, il Registro è costituito dagli stessi membri del Club, ne è una sua derivazione, ed anche se dovesse diventare autonomo cambierebbe solo il nome giuridico dell'interlocutore, non certamente i fini e neanche, presumibilmente, le persone.

Rapporti con i vari Club: l'argomento è molto stimolante ed ora vi esporrò co-



me lo vedo dal mio punto di vista, forse utopistico ma non per questo irrealizzabile. Premessa : non si vuole escludere nessun Club del mondo Citroen, tuttavia per realizzare questo progetto servono delle garanzie e dei riconoscimenti legali. Conseguentemente prenderò in considerazione solo i Club che , al momento, hanno lo Statuto registrato, cioè l'IdéeSse, l'SM, il CX, il GS ed il 2 CV. Ovviamente se altre associazioni volessero aderire a questo progetto saranno le benvenute. L'ideale sarebbe gemellare o federare tra di loro i 5 Club, che, pur restando autonomi, eleggerebbero quale referente sia verso la Citroen , sia verso l'ASI, il R.I.A.S.C. (federato). In questo modo i soci dei singoli Club che volessero godere dei benefici derivanti dall'associazione all'ASI non dovrebbero più iscriversi ad un altro Club, ma semplicemente versare al Registro quanto destinato all'ASI. Per le spese di gestione del Registro i 5 Club dovrebbero impegnarsi a versare una quota in percentuale su quanto percepito da tutti i loro iscritti.

Per dare luogo a quanto esposto nel punto precedente bisognerà innanzi tutto gemellare o confederare tra loro i vari singoli Club. Si può ipotizzare la seguente bozza di accordo che dovrà essere valutata dalle singole Associazioni, e potrà essere attuata anche in tempi diversi iniziando con il gemellaggio dei vari Club tra loro, mentre nel frattempo il R.I.A.S.C. seguirà l'iter per ottenere la federazione all'ASI

I Club IdéeSse, SM, CX, GS e

2CV risulteranno gemellati tra di loro;

Le quattro Associazioni riconoscono il R.I.A.S.C. quale unico depositario del collezionismo Citroen in Italia, vi aderiscono e si impegnano a pubblicizzarne la diffusione;

L'IdéeSse Club, l'SM Club Italia, il CX Club Italia il Club GS Italia ed il 2 CV Club distribuiranno ai loro soci le schede R.I.A.S.C. delle proprie sezioni (D-S-M-G-A) e si premureranno di farle pervenire compilate all'ufficio R.I.A.S.C. competente;

L'IdéeSse Club, quale editore dell'IdéeSse InForma e del Foglio Notizie "Le Citroen", offrirà uno spazio sulla propria stampa che verrà gestito autonomamente dall'SM Club Italia, dal CX Club Italia e dal Club GS Italia;

Sudette riviste verranno recapitate ai responsabili dell'SM Club Italia, del CX Club Italia e del Clu GS Italia che provvederanno a spedirle ai loro Soci. Il 2 CV Club, che ha già edita La Lumaca di Latta, suo organo di stampa, continuerà ad inviarlo solo ai propri iscritti;

Quale rimborso spese tipografiche l'SM Club Italia, il CX Club Italia ed il Club GS Italia corrisponderanno all'IdéeSse Club la cifra di lire ***** per ogni copia ricevuta;

I singoli Club verseranno al R.I.A.S.C. quale contributo spese di gestione una cifra pari al 10% di quanto percepito dai propri Soci regolarmente iscritti;

Qualora un Socio dei cinque Club voglia usufruire dei van-

taggi derivanti dall'associazione all'ASI dovrà integrare la sua quota di Socio ordinario con quella spettante all'ASI o versandola direttamente al R.I.A.S.C. oppure al proprio Club di appartenenza che provvederà a girarla al Registro;

Ciascun Club dovrà gestire in proprio le liste degli iscritti, suddividendo i soci tra ordinari ed ASI;

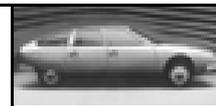
Ciascun Club fornirà quindi al R.I.A.S.C. l'elenco dei propri iscritti ASI;

Il R.I.A.S.C., su richiesta dei Soci interessati, potrà fornire sia la consulenza tecnica per il restauro delle vetture, sia quella burocratica per l'omologazione ASI , nonché la documentazione storica, tecnica, iconografica concernente le auto di produzione Citroen.

Per il momento mi sembra di poter concludere, spero di essere stato sufficientemente chiaro nell'esposizione e nelle finalità di quanto proposto, e di aver dato un contributo per la crescita tanto del Registro , quanto dei singoli Club che ad esso vorranno aderire.

La più viva speranza è che non debbano trascorrere anni per veder realizzato questo sogno, invito tutti, me compreso, a "rimboccarci le maniche" per raggiungere lo scopo.

A voi valutare se la presente sia degna di essere pubblicata sul prossimo numero dell'IdéeSse, al fine di stimolare ulteriormente il dibattito fra i Soci che ci potrebbero fornire nuovi suggerimenti.



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 delle inserzioni stesse.

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: cxclub@tiscalinet.it

ATTENZIONE: si pregano gli utenti e-mail di indicare anche un recapito postale o telefonico onde facilitare il contatto con chi non ancora "informatizzato".

Terzariol Federico, via Maroncelli, 1 31021 Mogliano Veneto TV
Tel.: 340-2585011.

VENDO

CX 20 Pallas anno 1984 bollata fino a dicembre 2001, ultima revisione maggio 1999, motore fuso.

CX Athena radiato
Zerbetto Andrea, via Stortoletta, 18 Tribano PD.
Tel.: 049-5342767.

VENDO

2 CV anno 1982, rossa, secondo proprietario, ultima revisione maggio 2000.

Adriana. Tel.: 348-7250588

VENDO

CX Prestige
City Motor Torino Tel.: 360-674767

VENDO

2 CX anno 1989 immatricolati autocarro.

CX anno 1990 immatricolato promiscuo.

SM anno 1972 beige metallizzato, motore e cambio smontati.

Assieme a vari ricambi sia di CX che di SM.

Tomacini Saverio, via Malle, 2 Orte VT.
Tel.: 348-7048125.

VENDO

CX 2000 Athena anno 1980, verde metallizzato, bollata fino a dicembre 2001, ultima revisione marzo 2000.

D'Angelo Carlo, via Cristianizza, 9 34072 Moraro GO. Tel.: 339-2973327.

VENDO

CX GTI turbo 2 colore nero, full optional, anno 1989, 102.000 chilometri, da amatore.

Zampicini Antonio, tel.: 045-

VENDO

A collezionista magnifica CX Athena, del 15-12-1981, unico proprietario, 60.000 chilometri originali, grigio metallizzato, vetri e tetto apribili elettricamente, perfetto stato di conservazione.
15.000 FF gtiers@fnac.net.

VENDO

CX TRE 1983 140.000 chilometri, verde alga frizione e batteria nuovi, ancora molto bella e sana per la sua età, sempre ben tenuta.

6.000 FF Grenoble
MonBonBlas@aol.com.

VENDO

CX 20 TRE Vip anno 1989 in buone condizioni.

Duilio.
duiori@katamail.com.

VENDO

CX 2000 Pallas 1979.
Mottino Massimo via Castiglione, 66 10010, Candia Canadese TO
Tel.: 011-9834719.

VENDO

2CV 4 unico proprietario anno

1977. Giantin Enrica, via Giacomelli, 8 35100 Padova
Tel.: 049-750872.

VENDO

CX TRD Turbo 2 anno 1989.
CX TRD Turbo 2 radiato.
Cassinari Tel.: 0521-285631.

VENDO

CX 20 TRE anno 1987, impianto GPL, 265.000 chilometri.
1.500.000, trattabili.
Pedrazzini Dario, via Boccadoro, 2 26851 Borgo San Giovanni LO
Tel.: 338-6738263/0371-227520.

VENDO

CX 20 TRE benzina anno 1989, 150.000 chilometri, azzurro metallizzato.
Castellarin Giansanto, tel.: 0432-904619.

VENDO

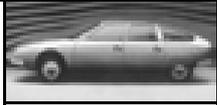
CX 2.5 Turbo benzina. VR
Tel.: 368-3030344.

VENDO

CX anno 1982 funzionante, ma senza targhe, ottimo per ricambi.

CX anno 1980

CX 25 GTI



SPAC XZIO

7681040

VENDO



CX 20 TRE anno 1987, colore grigio scuro metallizzato, Km 14-3.000 originali (cinghia distribuzione cambiata a 113.000 Km), interni in tessuto originali assolutamente perfetti colore rosso bordeaux, cerchi in lega e pneumatici TRX al 70%, aria condizionata, freni, frizione, pompa dell'acqua, marmitta, batteria nuovi. Collaudata fino al 05/2003.

£ 2.600.000 trattabili.



CX 25 GTI Turbo 2 anno 1987, colore grigio chiaro metallizzato, tettuccio in vinile nero, Km 19-4.000, interni in velluto in condizioni impeccabili, cerchi in lega, ABS, aria condizionata, impianto a metano. Vettura da collaudare.

£ 3.800.000 Non trattabili.



BX 1.9 Sport anno 1985, colore canna da zucchero, Km 31-6.000 (Testata e cinghie rifatte a 280.000 Km), interni in velluto in perfette condizioni, cerchi in lega, servosterzo, gommata e collaudata fino 07/2002.

£ 1.200.000 Non trattabili.

Granieri Marcello, via Cavallotti, 14/D 33080 Roveredo in Piano
Tel.:339-2169660.

VENDO

CX 25 GTI anno 1987, Spano Mauro, s.v. Prunedda Serrasecca, 14 07100 Sassari
Tel.: 349-3112938

VENDO

Due CX Pallas radiate primi anni ottanta, ottime per ricambi.
Maiola Francesco Tel.:0522-676752.

VENDO

CX 20 TRE anno 1988 colore canna di fucile £ 6.800.000.
Organai Carlo Tel.: 347-6746594

VENDO

CX 2000 Pallas benzina, anno 1977, colore bianco, interni beige. Completamente revisionata nella meccanica, idraulica e carrozzeria nell'anno 2000 da officina Citroen. Impianto GPL, gomme 80%, 156.000 chilometri, iscritta al R.I.A.S.C. col numero M 004. € 3.600,00 non trattabili.

Tel.: 347-6733336 mattino.

FOR SALE : CX 2500 BERLINE

My name is Claude Carocci, I reach you to propose to sale a CX 2500 berline.

Please find enclosed all the infos regarding this CX.

Feel free to contact me if you have any questions to the following tel #

Mobile : 00.31.6.483.475.05 or 00.31.20616.43.88 or by fax.

Gas: Diesel

Year : 1981

of Kilometers : 250.000 kilometers

Technical control : OK , realized in Novembre 2001

Color of the car : red carmin

Intérieur : Leather seats color light brown, electrical windows at the front, head rest front and back, hook.

Réparations done : starter, injection control, oil draining done each 5000 kilomètres

Safe car and in good state

You can see this vehicle in France, in Limoges (dpt 87)

Price: 4200,00 Euros to negotiate.

VENDO

CX 2000 Pallas anno 1983, meccanica perfetta, tettuccio elettrico, gancio traino, gomme seminuove, tutta originale, unico proprietario, pezzi di ricambio. Prezzo trattabile. Tel.: 0442-21064

VENDO

CX 25 GTI anno 1986 beige metallizzato, tetto apribile elettrico, cambio automatico, interni in pelle, aria condizionata, gancio traino, 80.000 chilometri originali. Tel.: 339-1983907

VENDO

CX anno 1987, grigio chiaro, perfette condizioni generali, visibile a Monza. Tel.: 349-3731076

COMPRO

CX Break benzina.

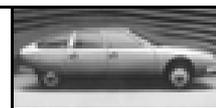
Mele Roberto Cascina Casa Eugenia, 15057 Casalnoceto AL

Tel.: 0131-806442.

COMPRO

Dyane o 2 CV

Vendemini Lilli. Tel.: 0545-27077, ore ufficio.



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. Inviare all'indirizzo:

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

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.

EXCLUSIVITÉ MONDIALE

l'auto-journal

HOMME  N°13 1^{er} AOÛT 1974 - PRIX 450 F

LA CX

LA NOUVELLE CITROËN

