Anno Primo

SPACXZIO

Numero uno

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

SPACXZIO

Bollettino periodico di informazioni a carattere sociale del CX Club Italia

ANNO I NUMERO UNO

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

Comitato di Redazione:
Marigo A.
Marigo F.
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato
Cerreti S.
Siccardo M.

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

FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI OTTOBRE 2002 PRESSO LA TIPOGRAFIA GRAPHICOMP DI AREZZO

SOMMARIO

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

Raduno di Monselice, 14 Aprile 2002, pag. 4
Di Maurizio Venturino

Assemblea Sociale 2002, pag. 8
Di Maurizio Venturino, Vicepresidente del CX Club Italia

Pagelline da Monselice, pag. 9
Di Francesco Marigo

Vera Citroen? Una grande Citroen!! pag. 10
Di Mario Siccardo

Com'è che ereditai una ID, pag. 11
Di Sergio Cerreti, Presidente dell'IDéeSse Club

Bozza di Statuto R.I.A.S.C., pag.12
A cura della Redazione

Modellismo, pag. 15
Di Maurizio Venturino

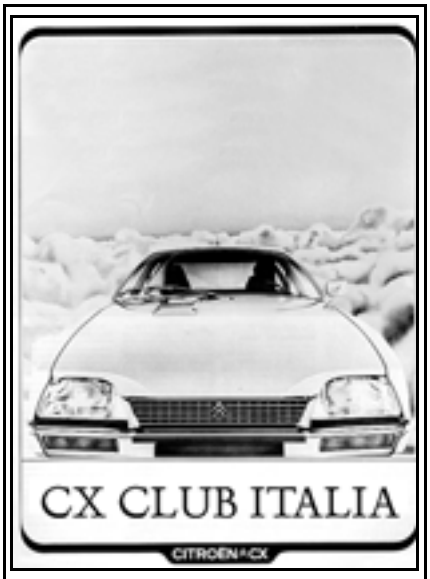
La Dea del '67, pag. 19
Di Maurizio Venturino

La posta, pag. 20
A cura della Redazione

Redazionale, pag. 21
A cura della Redazione

Vendo e compro, pag. 22
A cura della redazione

La publicité, pag. 24
A cura della Redazione



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

AVANTI ADAGIO, QUASI INDIETRO

Di Maurizio Venturino,
Vicepresidente del CX Club Italia

Sono trascorsi ormai due anni da quel tre ottobre 2000, quando, con tanto entusiasmo, iniziò la nostra avventura.
Con il tempo e la paglia si maturano le nespole, dicevano i nostri vecchi.
A Dio piacendo, contiamo di aver tempo a sufficienza per vedere svilupparsi questa nostra creatura, che, comunque, già adesso, è diventata il punto di riferimento degli appassionati CX di tutta Italia.
Sta crescendo la nostra visibilità.
Sia grazie ad internet, campo dove però non siamo diventati sufficientemente pratici per poter fornire tempestivi aggiornamenti, e di questo fatto ci scusiamo pubblicamente; sia grazie alle riviste specializzate ed ai giornali locali, che hanno dato risalto al raduno dell'aprile scorso.
Sono in aumento, lento ma costante, gli associati, ne annoveriamo diversi che sono Soci I-DéeSse.
Ciò ci conforta: vuol dire che il gemellaggio tra i Club, soprattutto tra quelli riferiti a due modelli affini, funziona.
Ancor di più aumenta il numero di persone che ci interpellano da ogni regione per avere ragguagli su finalità dell'associazione e manifestazioni da essa organizzate.
Purtroppo, contattando tanta gente, abbiamo avuto modo di rilevare che esistono oramai poche vetture antecedenti al 1980.
Logicamente i possessori di quelle più recenti beneficiano, al momento, di scarsi vantaggi iscrivendosi al Club, anche se il solo fatto dell' appartenenza dovrebbe spingerli a farlo…
E qui il riferimento al tempo…
Un motivo di orgoglio è questo modesto Bollettino Sociale: crediamo di esserci mossi nella giusta direzione per poter comunicare con i nostri Soci.
Certamente gli oneri economici tipografici non sono pochi, però la soddisfazione di poter avere un organo di stampa tutto nostro ci appaga e non ci fa sentire la fatica del lavoro di composizione.
A proposito della vita associativa due cose mi stanno particolarmente a cuore, già dette, ma che vale la pena di ribadire.
La prima è la vostra collaborazione con la Redazione: con ciò intendo non solo la stesura degli articoli, ma anche, forse ancor di più, i suggerimenti e le richieste sugli argomenti da trattare; cercheremo di fare in modo di esaudirle.
Inoltre, i Soci più volonterosi potrebbero preparare una monografia contenente la storia della loro vettura, corredarla di fotografie, contribuendo fattivamente al lavoro di Redazione.
Invito rivolto a tutti, ma in special modo ai possessori di veicoli particolari: Prestige, Limousine, GTI, omologati ASI, o modelli introvabili, come quelli dei primi anni di produzione.
Tale esortazione si estende ai Soci dell' SM Club Italia e del Club GS Italia, attualmente sprovvisti di proprie pubblicazioni.
Abbiamo comunicato ai loro Consigli Direttivi che, se interessati, metteremo volentieri a loro disposizione alcune pagine.
La seconda è l'organizzazione dei raduni per conto del Club.
Il Comitato di Presidenza, in primavera, riesce a prepararne uno, per motivi logistici sempre nel nord-est. Nessuno di chi legge vuole prendersi l'impegno di organizzarne un altro nella seconda metà dell'anno?
E poi magari un terzo?
Coraggio, il Club vi darà l'appoggio e le dritte necessarie per quel che riguarda le pratiche burocratiche, e farà in modo che venga pubblicizzato come merita.
Quindi avanti adagio.
Ora vediamo il perché del "quasi indietro".
Ci riferiamo alla spinosa questione del R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroen).
Come voi saprete i Soci fondato-

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.

ri del CX Club Italia sono tutti appartenenti all'IDéeSse Club, il nostro Presidente ne è addirittura Vicepresidente.
Inoltre è anche responsabile del Registro, attivato a Siena l'8 ottobre 1995 e ufficialmente riconosciuto da Citroen Italia il 18 novembre 1996.
Noi, a differenza di altri che si sono fossilizzati su un unico modello, amiamo tutta la gamma del Double Chevron, e siamo sempre stati strenui sostenitori del R.I.A.S.C..
Abbiamo cercato di favorirne lo sviluppo con i fatti e non solo a parole (ad esempio predisponendo le schede per il Censimento di dieci modelli).
Il problema nasce dal fatto che, attualmente, il Registro, al quale aderiscono, oltre a noi, anche i Club specifici dell'SM della GS e della 2 CV e derivate, risulta essere una sezione dell'IDéeSse Club.
Ciò ha dei riflessi negativi, principalmente per due motivi.
Il primo perché dal punto di vista legale il Registro non esiste, a differenza di quanto accade per gli omologhi Lancia, Alfa, Fiat, e chi più ne ha più ne metta,
Il secondo è che in questo modo si trova "ostaggio" del Club di cui è sezione.
La soluzione, che andiamo proponendo fin dall'aprile del 1999, allorquando non erano ancora nati ne' il Club GS, ne' il nostro, e quindi vi erano anche minori esigenze di rappresentatività, è quella di renderlo autonomo, con proprio ordinamento e registrazione presso il Tribunale.
Il tutto deve essere studiato in prospettiva di una sua eventuale federazione all'ASI, che potrebbe avvenire pure in un secondo momento.
I benefici derivanti da questo evento sono molteplici: ciò che nell'immediato interessa tutti gli associati è il lato assicurativo.
Non è da escludere che fra non molto le compagnie di assicurazione, pur di negare il diritto di stipulare una polizza "Veicoli Storici", oppure per limitare i risarcimenti in caso di incidente, vogliano, oltre alla tessera di un Club, anche la sua appartenenza ad un Registro.
Per questo motivo è opportuno che il R.I.A.S.C. sia legalmente riconosciuto.
A tale scopo, interpellato un notaio, abbiamo fatto preparare una bozza di Statuto (pubblicata integralmente nelle pagine successive), che fu sottoposta al Consiglio di Amministrazione dell'IDéeSse Club in una accesa discussione avvenuta prima dell'Assemblea Sociale lo scorso 16 marzo (vedi "Le Citroen" n. 3).
Successivamente a tale incontro, ad aprile, si tenne presso Citroen Italia, a Milano, una riunione, alla quale partecipò il nostro Presidente.
Ne scaturì il via libera di Citroen Italia all'operazione di "scorporo".
A quel punto, anche il Consiglio di Amministrazione dell'IDéeSse dovette accettare la decisione della Casa Madre.
L'entusiasmo era alle stelle: si parlò addirittura di ottobre come termine per la costituzione davanti al notaio.
La strada sembrava in discesa.
L'occasione dell'incontro di Vairano l'8 giugno scorso, dedicato alle Citroen scoperte, organizzato dal R.I.A.S.C. con la collaborazione di Ruoteclassiche ed il patrocinio di Citroen Italia, sembrò la migliore cornice per continuare il dibattito.
Infatti vi era la bozza di Statuto sulla quale discutere, ed erano presenti i rappresentanti dei Consigli Direttivi di tutti i Club aderenti.
Tuttavia, vuoi per motivi di tempo, vuoi per la concomitante partita della nazionale, vuoi per alcune incomprensioni, quale ad esempio quella sull'utilità effettiva della istituzione di una "Consulta dei Presidenti", a carattere permanente, con l'obbiettivo di attivare un comune organo di governo del Registro, (proposta dal Presidente dell'IDéeSse Club) che ritengo null'altro che un doppione del Consiglio Direttivo, quella giornata si risolse con un nulla di fatto.
O meglio: si ebbe l'ulteriore conferma da Citroen Italia, per mezzo del Responsabile Pubbliche Relazioni, Dottor Brugnotti, presente alla manifestazione, che quella era la via da percorrere.
Ostinati come muli prendemmo la palla al balzo per stabilire la data di un nuovo incontro, curato dal CX Club Italia, da tenersi nel più breve tempo possibile.
Lo scopo era quello di, Statuto alla mano, leggere articolo per articolo, sottoporlo alle critiche di tutti, modificarlo se necessario, ed ottenerne la stesura definitiva.
Procedendo in tal modo si sarebbe potuto, anzi dovuto, scrivere contemporaneamente il Regolamento del Registro, che avrebbe contenuto tutte le normative necessarie al suo corretto funzionamento, ma non così importanti da far parte dello Statuto.
Fissato il giorno per il 13 luglio, i soliti imprevisti, indipendenti dalla nostra volontà, mandarono nuovamente tutto a monte.
Questo spiega il: quasi indietro: sono trascorsi altri sei mesi, ed il sogno di vedere un Registro legittimamente vivo ed autonomo, è stato riposto nel cassetto.

RADUNO DI MONSELICE, 14 APRILE 2002

Di Maurizio Venturino

Il Consiglio Direttivo aveva deciso già da un anno che Monselice sarebbe stata un'altra volta la sede del secondo Raduno nazionale organizzato al CX Club Italia, con il sostegno del R. I.A.S.C..

Ciò per molteplici motivi: la vicinanza della località agli organizzatori, l'ottima disponibilità dimostrata dagli Amministratori locali, che ci hanno fornito nuovamente il loro Patrocinio, inserendo la manifestazione tra quelle in calendario del Comune, l'amenità del luogo e la possibilità di procurare ai partecipanti un sito da visitare diverso un anno dall'altro.

Tutto sembrava procedere nel migliore dei modi: prima della metà di febbraio, e quindi con due mesi di anticipo, eravamo già pronti: autorizzazioni, ristorante, bottiglie, etichette, programma …

Sennonché…

A quindici giorni dalla fatidica data le cose cominciarono a girare storto.

Innanzi tutto la conferma di ciò che temevo da tempo.

L'ultimo acquisto del sottoscritto, pezzo probabilmente più unico che raro, che dovrà diventare l'auto di rappresentanza del Club per… l'eternità, e avrebbe dovuto fare la sua prima uscita ufficiale in occasione del 14 aprile, non sarebbe stato pronto.

Ciò non ostante le reiterate telefonate e preghiere ai carrozzieri affinché non mi rovinassero la giornata di festa.

Spero, a questo punto, possa fare la sua bella mostra nel 2003.

In secondo luogo i sopraggiunti problemi con la tipografia.

Quando il numero zero del Bollettino era in legatoria ci si accorse che la facciata 24 era stata stampata come copertina, modificando tutta l'impaginazione.

Ormai non vi era più il tempo per rimediare: consoliamoci immaginando che sia un francobollo: un domani acquisterà valore proprio per questo refuso.

A questo punto la mia gastrite cronica stava voltandosi in ulcera!

Ma non era ancora finita.

Mi veniva ufficialmente comunicato che il numero 2 del foglio notizie "Le Citroen", contenente il manifesto completo del raduno, che avrebbe dovuto pubblicizzare degnamente la manifestazione tra i Diessisti, ed andare in spedizione il 21 marzo, sarebbe uscito in data sconosciuta.

A ciò si aggiungeva il fatto che il responsabile del sito www.riasc.it, al quale avevo inviato il programma fin dal 12 febbraio, raccomandandolo più volte di inserirlo nelle pagine dedicate al CX Club, oberato dai troppi impegni (!), non ne aveva fatto nulla.

Le malelingue azzardano che si sia trattato di un boicottaggio ai danni del CX Club, qui lo dico e qui lo nego.

Come se ancora non bastasse tutto ciò, da una settimana, o poco o tanto,pioveva tutti i giorni.

La Ranitidina (per i non addetti ai lavori è un antiulcera) scorreva a fiumi.

Per altro non si poteva negare che vi fosse pure qualche timido segnale positivo.

Grazie all'impegno profuso dal nostro Presidente Cotti (un Presidente è pur sempre un Presidente…), che fece diventare incandescente il suo telefono, le prenotazioni cominciavano ad arrivare, come nondimeno le richieste di indicazioni da parte di chi aveva appreso la notizia leggendola su Ruoteclassiche.

Tra questi anche semplici appassionati del Marchio, non possessori di Citroen, dimostrarono il loro interesse chiedendo informazioni per poter intervenire.

Inoltre venimmo interpellati da alcune agenzie fotografiche che ci richiesero ragguagli per

poter essere presenti ad immortalare la Manifestazione.
Il sabato pomeriggio erano previsti gli ultimi ritocchi e l'arrivo del Presidente.
Sotto l'ennesimo temporale si provvide al maquillage delle auto di rappresentanza (nessuna CX), mentre… l'attivo Presidente si gustava le prove del Gran Premio di Imola.
Prima di cena si trovò il tempo per una rapida riunione di Consiglio, per l'occasione quasi al completo, che vide l'approvazione del bilancio, quest'anno chiuso con un disavanzo di… sole 800.000 lire, la messa a fuoco del prossimo numero del Bollettino, la partecipazione del Club alle future Manifestazioni ed infine gli ultimi aggiornamenti sulla spinosa questione del Registro, che troverete trattati nelle pagine R.I.A.S.C..
Alla cena presenziarono graditi ospiti i coniugi Siccardo venuti appositamente da Savona per una rimpatriata tra Cxisti, ora costretti a viaggiare su una FIAT Bravo!

La mattinata della domenica lasciava intendere che la giornata sarebbe finalmente stata metereologicamente buona: lievemente ventilato, cielo sereno, veramente primaverile.
Prima delle 8.30 avevamo già allestito la segretaria, riuscendo quest'anno ad anticipare quel famoso Socio DS di Bologna che partecipa ad ogni raduno con la sua 21 Pallas.
A poco a poco la piazza andava riempiendosi, del resto, nonostante tutti gli imprevisti, le prenotazioni sfioravano i sessanta equipaggi.
Alla fine però una decina di vetture mancarono all'appello: probabilmente i loro proprietari, timorosi per l'indecisione del tempo, preferirono rinunciare all'ultimo minuto.
A tal proposito mi sento in dovere di ringraziare tutti coloro che hanno tempestivamente avvertito del loro mancato arrivo.
Predisporre un raduno richiede molto impegno sia in tempo che in denaro (tutti i sopralluoghi vengono fatti a proprie spese).
Gli organizzatori contattano amministratori e, soprattutto, ristoratori i quali hanno bisogno di sapere in anticipo e con la maggior precisione possibile il numero dei partecipanti.
Di conseguenza una ventina di persone in più o in meno possono creare delle difficoltà.
A buon intenditor…
Tornando a bomba: alla fine furono presenti 17 CX, 14 DS, compresa l'ambulanza del Presidente, ben 3 SM, 2 GS, tra le quali una rarissima "Bandiere", 2 BX (una GTI), 1 Dyane, 1 Ami 8, 1 AX, 1 XM e l'immancabile Visa nera di servizio, che sfoggiava sul cofano la piastra magnetica con il logo del Club.
Più altri 5 equipaggi con vetture non Citroen.
A dimostrazione di come il CX Club Italia viva lo spirito del Registro, di cui siamo accaniti sostenitori, senza nessuna preclusione verso qualsiasi modello, comprese le Citroen "moderne".
Tra le CX da menzionare le tre

Prestige , una in più del 2001, la Comfort del 1975, già vista lo scorso anno e presente in esposizione in occasione della Manifestazione Auto d'Ogni Epoca svoltasi a Padova nel novembre scorso, una Familiale e quella aerografata di un Socio di Bergamo.
Mi preme a questo punto fare un'amara valutazione: erano stati inviati, sia per lettera che per posta elettronica oltre cento inviti a possessori di CX.
Considerando che sette vetture erano di Soci, meno del dieci per cento degli interpellati ha risposto all'appello.
Ciò non ostante la Segreteria riceva almeno un paio di volte a settimana richieste d'informazione sulla attività del Club, compreso se si organizzino raduni.
Forse i tempi non sono ancora maturi per trattare la CX come vera auto d'epoca, anche se quotidianamente sono assai poche quelle che si vedono sulle strade, comunque una cosa è certa: noi non ci tireremo indietro e cercheremo con tutte le nostre forze di diffonderne l'immagine per salvarne il più possibile dalla rottamazione.
Fra qualche anno saranno sicuramente più rare delle DS, ed allora avremo la nostra rivincita, chi l'avrà demolita si mangerà le mani.
Proseguendo con la cronaca della giornata, a metà mattina era programmata la visita al Museo delle Macchine Termiche "Centanin" collezione di apparecchiature adoperate in agricoltura all'inizio del 1900.
Gli interessati sono stati guidati sul posto dall'attivo Aurelio, che, sapendo già da alcuni giorni che avrebbe avuto questo incarico, per farsi facilmente riconoscere da tutti, era l'unico a non aver indossato la divisa.
Al termine del pranzo, e del Gran Premio di Imola, che ha reso il Presidente felice come un bambino davanti ad un barattolo di cioccolata per la vittoria della Ferrari, si è tenuta la prevista Assemblea Sociale.
Oltre ai temi già all'ordine del giorno, ne sono stati trattati altri due che sono molto sentiti dai Soci.
Il primo è il problema del superbollo Diesel che sta spingendo molti possessori a disfarsi dei loro gioielli.
Purtroppo noi non possiamo far nulla affinché la situazione cambi; siamo tenuti però ad invitarli a perseverare perché, se dobbiamo credere ai nostri politicanti, con la finanziaria del 2003 l'iniquo balzello dovrebbe scomparire per sempre.
Coraggio!
Altro argomento è quello assicurativo: anche in questo campo le notizie non sono allegre.
Le Compagnie, che assomigliano sempre più ad associazioni a delinquere anche per gli utenti "normali", pongono continuamente maggiori vincoli per stipulare contratti alle auto storiche.
Inoltre quasi tutte collocano la soglia d'ingresso a 25 anni, escludendo per ora la maggior parte delle CX in circolazione.
Quindi, anche su questa materia non ci resta che attendere che passino gli anni.
Comunque vi posso confermare per esperienza diretta che la tessera del nostro Club viene accettata dalle Assicurazioni.
La giornata aveva termine con il bicchiere della staffa e la consegna della targa del Club alla vettura più anziana e a quella proveniente da più lontano.
Un ringraziamento a tutti, ed un arrivederci all'anno prossimo, quando cercheremo di abbattere il muro dei 50 equipaggi, avversità permettendo.
Noi siamo già al lavoro!

ASSEMBLEA SOCIALE 2002

Di Maurizio Venturino,
Vicepresidente del CX Club Italia

ASSEMBLEA SOCIALE 2002
Trattoria Antico Molino, Via Palù Superiore, Pernumia (PD),14 aprile 2002.
Alle ore 15.30, con grave ritardo sull'orario previsto, ma con la pancia abbondantemente piena e la mente obnubilata dai fumi dell'alcool ed euforica per la vittoria della Ferrari al Gran Premio di Imola, il Presidente apre ufficialmente i lavori della seconda Assemblea Sociale del CX Club Italia.
Sono presenti: il Consiglio Direttivo al completo ed i Soci Ferraretto, Filippini, Leoni, Miloni, Nori, Puglisi, di persona; Marchioro con delega a Filippini.
Segretario verbalizzante il Segretario Volpe.
Punto 1 all'o.d.g.
Il Presidente illustra la relazione del Consiglio Direttivo sull'attività sociale 2001.
In particolare: le Manifestazioni che hanno avuto la partecipazione ufficiale di rappresentanti del Club, l'impegno nel continuare a diffonderne l'immagine, che ha portato a contattare oltre 100 possessori, l'acquisizione dei nuovi iscritti.
Lo sforzo svolto per creare un Bollettino Sociale, e le difficoltà previste per poterne mantenere la corretta cadenza semestrale, quindi l'esigenza di coinvolgere i Soci nella redazione dei testi.
Viene inoltre sollevata la questione dell'aggiornamento della sezione CX nel sito internet www.riasc.it, che al momento langue non per carenze tecnologiche, bensì per la scarsa collaborazione del redattore Marini dell'IDéeSse Club che continua a non fornire le informazioni richieste dal Vicepresidente fin dal novembre scorso.
Si decide che si provvederà autonomamente interpellando specialisti del settore.
Punto 2 all'o.d.g.
Il Presidente illustra il bilancio consuntivo dell'anno 2001, che chiude con un saldo negativo di lire 834.508.
A fronte di uscite per 12.152.800, vi sono state entrate per 6.100.892.
Il materiale inventariato al 31 dicembre (vetrofanie, bandiere, tessere, targhe, gagliardetti, spillette, polo, gilet, cappellini, felpe) ha un controvalore di lire 5.217.400.
La voce più significativa in uscita è quindi quella riferita a materiale inventariato, che si ammortizzerà nel corso degli anni.
Alcuni Soci propongono, per ripianare il bilancio, di aumentare le quote associative; il Consiglio preferisce, per il momento, cercare di pubblicizzare al massimo l'esistenza del Club, al fine di ottenere la crescita del numero degli iscritti.
Punto 3 all'o.d.g.
Il Presidente illustra le spese previste per l'anno 2002, che ammontano a 1.220,00 euro.
Le uscite che incideranno maggiormente saranno quelle per le tipografie (SpaCXzio 520,00 euro, IDéeSse InForma e Le Citroen 130,00 euro) e quelle postali: 250,00 euro.
Vengono approvate le quote associative in euro che saranno: nuova iscrizione al CX Club Italia € 80 (compreso il censimento di una vettura al R.I. A.S.C.), rinnovo € 50.
Per ogni altro veicolo censito al Registro: € 16.
Prima iscrizione per i Soci effettivi dei Club IDéeSse, GS, SM, 2 CV: € 25.
Rinnovi annuali per gli stessi Soci: € 15.
Punto 4 all'o.d.g.
Il Presidente illustra ai presenti l'agenda raduni per l'anno in

corso, già pubblicata sul numero uno de "Le Citroen".
Inoltre invita i Soci presenti ad organizzare delle Manifestazioni per conto del Club, sottoponendo il programma al Consiglio Direttivo per l'approvazione ed il Patrocinio.
Punto 5 all'o.d.g.
Il Presidente illustra la bozza di Statuto R.I.A.S.C. redatta a cura del Club e già sottoposta, dal nostro Vicepresidente, alla visione del Presidente dell'IDéeSse, in una animata discussione, lo scorso 16 marzo, prima dell'Assemblea dei "cugini".
Si ribadisce per l'ennesima volta la necessità dell'autonomia del Registro, che non dovrà più essere sezione dell'IDéeSse Club, ma entità indipendente; si attendono segnali positivi in tal senso da un'ulteriore Consiglio di Amministrazione IDéeSse, previsto per il 21 aprile.
Copia di tale documento viene fornita al Socio Filippini, che la sottoporrà al Consiglio dell'SM Club Italia annunciato anch'esso per il 21 aprile.
Punto 6 all'o.d.g.
Varie ed eventuali.
Vengono discussi i chiarimenti richiesti dai Soci Puglisi e Nori rispettivamente riguardanti il superbollo diesel e le assicurazioni storiche.
Sul primo argomento non vi sono purtroppo soluzioni: il balzello va pagato finché lo stato non deciderà di abolirlo.
Sulla seconda questione si prende atto del fatto che alcune compagnie richiedano, oltre alla tessera del Club, anche l'attestato del Registro.
Conseguentemente si conferma la necessità di avere il R.I.A.S.C. dotato di autonomia legale, come già enunciato al punto 5.
L'Assemblea si chiude alle ore 17,30 con l'approvazione di tutti i punti all'ordine del giorno.

PAGELLINE DA MONSELICE

Di Francesco Marigo

VOTO 10
Al "dottor" Aurelio, che, fedele al proprio ruolo di "factotum" all'interno del club, ha avuto la geniale idea di rimanere in borghese per tutta la domenica, al fine di muoversi più celermente tra auto, giornalini e visitatori di museo.

VOTO 9
Al vice presidente del CX Club Italia, nonché capo redattore dello "SpaCXzio", che dopo aver partecipato ai raduni dell'IDéeSse Club con la propria CX, partecipa in DS ai raduni CX che organizza.

VOTO 8
Alla modella e mascotte del raduno Elisa, che al termine della manifestazione era talmente abbagliata dai flash delle macchine fotografiche da pensare di essere un puffo, visto l'abbigliamento azzurro

VOTO 7
Al tempo: nemmeno se gli organizzatori si fossero messi d'accordo con il Padre Eterno avrebbero ottenuto un diluvio universale durante le settimane precedenti e successive al raduno, ed un sole splendente il giorno della manifestazione.

VOTO 6
Alla tigre di Monselice, che ha saputo ammaliare il presidente del CX Club Italia grazie ad un'attillatissima t-shirt del suddetto Club

VOTO 5
Ad un non meglio identificato partecipante al raduno, che ha costretto il proprio cane ad assistere alla parata di odori presenti nel ristorante ed a non mangiare neppure una briciola.

VOTO 4
Al presidente del CX Club Italia, che, per riprendersi dal lauto pranzo, è dovuto salire sulla propria ambulanza e farsi una flebo di "Ceres" alla faccia di tutti.

VOTO 3
A coloro che hanno stilato il calendario dei gran premi di Formula 1: il pranzo sociale dei 2 raduni del CX Club Italia non è mai stato indenne da una fuga generale dei partecipanti per assistere alla partenza di Schumacher e soci.

VOTO 2
A coloro che avevano il compito di disporre le vetture nel parcheggio del ristorante, ma che non hanno saputo far fronte alla totale anarchia dei guidatori affamati.

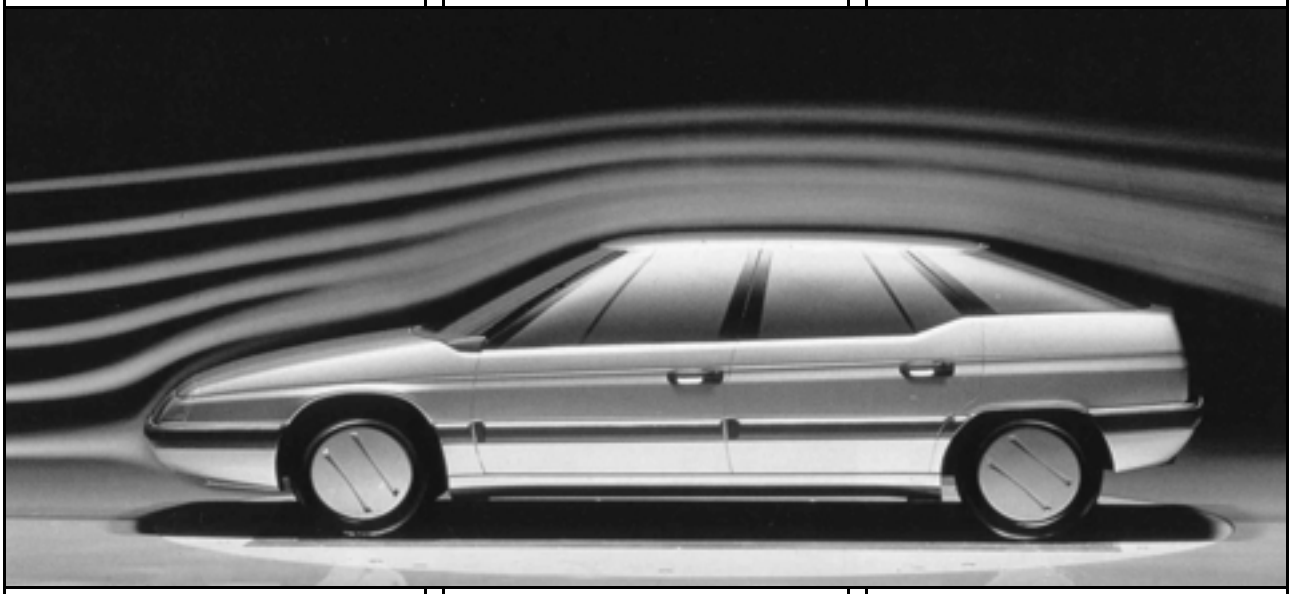
VOTO 1
Alla comitiva di anziani provenienti da Parma che hanno confuso più volte una SM per una Lancia Gamma coupè.

VOTO 0
Al succitato Aurelio, che non ha scritto alcun articolo per lo SpaCXzio, non ha partecipato all'organizzazione del raduno, non si è vestito in divisa ufficiale, ma è riuscito lo stesso a sedere al tavolo d'onore degli organizzatori. Complimenti!

VERA CITROEN? UNA GRANDE CITROEN!!

Di Mario Siccardo

Spesso sento definire la CX come "ultima vera Citroen".
Questa affermazione non mi trova del tutto d'accordo.
Mi spiego: la prima XM 3.0 V6 con il mitico servosterzo "DiRaVi" credo che abbia tutte le carte in regola per essere definita (l' ultima ?) "vera" Citroen ed è un peccato che ciò non venga mai ricordato.
Come ben sa chi legge, altrove, le mie recensioni discografiche, sono bastian contrario e critico di natura: nel momento in cui prendo atto dell'esistenza di una tesi, mi do subito un gran daffare nel cercare di smontarla.
Forse sono poco simpatico, ma credo che il dubbio sia uno dei motori propulsivi della storia dell'umanità e sono pertanto lieto di esserne foriero e diffusore.
Non credo, quindi che la CX sia l'ultima Citroen, ma di una cosa sono certo: la CX è stata (e continua ad essere) una "grande" Citroen, ovvero una vettura che presenta, concentrate in sé, quell'insieme di deliziose e (ahimè) forse irripetibili caratteristiche stilistiche e meccaniche che tanto abbiamo amato e continuiamo ad amare.
C'è una fotografia in una delle prime pagine del bel libro "La CX de mon pere" che presenta un prototipo pressoché definitivo del modello; l'anno è il 1972.
Avete presente il listino della gamma medio-alta del 1972?
Eccolo: GS, DS, SM.
Si, capisco benissimo l'attimo di commozione e ne sono lieto, ma andiamo avanti.
Cosa si può prendere da questi tre modelli, il particolare che li accomuna e li rende unici nel parco automobilistico dell'epoca?
Le sospensioni idropneumatiche, troppo ovvio.
Pensate adesso alla linea della GS….morbida, filante, moderna, elegante…e pensare che l'immenso Opron ha ottenuto questo risultato in poco più di quattro metri!
Ovvero su dimensioni da utilitaria o poco più.
Bene, utilizzando lo stesso canovaccio, ma con a disposizione 4,66 metri il capolavoro è compiuto.
E quel cofanone sontuoso non è stato forse ispirato dalla Deesse di mastro Bertoni?
A questo punto esaminiamo lo splendido coupè SM, bellissimo siluro, con un acuto stilistico delizioso e poco ricordato: la porzione di parafango posteriore asportabile; mi riferisco a quella parte di parafango che ricopre la ruota, come un ciuffo di capelli sugli occhi di una fanciulla, un particolare estremamente elegante, direi sensuale.
Viene mutuato qui per la CX, rendendo oltretutto più agevole il cambio ruota.
Così come dalla SM viene l'ispirazione per la sfiziosa presa d'aria sul cofano motore.
E poi c'è il servosterzo, l'incomparabile e già ricordato DiRaVi.
Acronimo che sta per "DIrection (a) Rappel asserVI".
Questo prodigioso dispositivo, ben oltre trent'anni or sono per-



metteva al pilota, probabilmente in camicia a fiori e pantaloni a zampa d'elefante, di parcheggiare con un dito e di affrontare curve a 170 Km/h in tutta sicurezza.
Infatti l'azione del servo era inversamente proporzionale alla velocità del veicolo: da fermo massima assistenza, a velocità elevate pieno e diretto controllo dello sforzo.
Per non dire del prodigioso ed emozionante ritorno nella posizione "0" (ovvero ruote diritte) anche a vettura ferma, il tutto accompagnato da un delizioso sospiro idraulico, musica per le orecchie di ogni essere umano facente parte del "popolo della CX".
Allora tutto un capolavoro? L'insieme perfetto di elementi Citroen che fanno della CX una sorta di "iper-Citroen"?
No. Purtroppo no.
A rovinare la festa c'è la crisi petrolifera del 1973, con tutto quello che ne consegue, pertanto la CX al momento dell'uscita ha un aspetto più economico, più dimesso rispetto alla serie "D" che va a sostituire.
Materiali plastici, pannelli delle porte e rivestimenti vari non si fanno certo ricordare per la loro robustezza o per il loro pregio… a questo proposito: ricordate le finte cuciture sul bordo dei pannelli delle portiere in vera plasticaccia?
Con gli anni si farà…i peccati di gioventù verranno progressivamente attenuati, ed oggi, con mia grande gioia, la CX sta entrando meritatamente nel gotha delle automobili di interesse storico.
Ah….giova ricordarlo, nel mio cuore, come in quello di altri amici Citroenisti, c'è sempre stata.

Mario Siccardo

COM'E' CHE EREDITAI UNA ID

Di Sergio Cerreti,
Presidente dell'IDéeSse Club

Alla sua uscita, la CX fu considerata dagli esperti la naturale evoluzione della DS (ormai sulla soglia dei vent'anni), vettura anch'essa all'avanguardia per tecnologia e per linea anche se impoverita per finiture, a sua volta avveniristica con quel CX studiato alla galleria del vento, così basso da fare invidia ad un siluro.
Insomma, la CX fu vista come la rigenerazione della "Dea" e delle sue innovazioni, molte ancora proiettate nel futuro dell'auto.
Anche la CX destò il suo bravo scalpore, appassionò i citroënisti, ne creò di nuovi; e furono non pochi i possessori di una DS o di una ID che abbandonarono la Dea per sposare la sua discendente: come passare dalla madre alla figlia guadagnando in gioventù fisica, freschezza di linee, prestazioni brillanti e sensazioni nuove non meno accattivanti (a parte lo sterzo durissimo in manovra per la mancanza del servo: ma era come domare una puledra di razza ...)
Lo stesso mio padre - soddisfatto possessore della ID 19 Confort 1963 - non fu indenne dalle tentazioni emanate dal fascino della CX (nemmeno da quello della SM: ricordo il colpo di fulmine che ci investì ambedue quando vedemmo la prima parcheggiata in prossimità delle terme di Montecatini, una rivelazione assoluta ma Sa Majestè non era vettura da famiglia).
Più volte ne avevamo parlato assieme: lui si era ripromesso di provare la nuova ammiraglia Double-Chevron in vista di un possibile cambio, la nostra ID aveva ormai più di dieci anni ed oltre centomila chilometri già percorsi.
L'occasione, del tutto fortuita, capitò a Bologna dove lo avevo accompagnato per una riunione di lavoro.
Colà un collaboratore ci invitò a salire sulla sua macchina per andare insieme a pranzo: o guarda il caso, si trattava di una CX nuova fiammante!
Si fu emozionati di poter viaggiare sulla nuova Citroën, io a lato del conducente, il genitore sull'ampia poltrona posteriore (nulla in più della DS, però!).
Ma ecco, in quel preciso istante, che il volere imperscrutabile del Fato mosse i suoi fili e volle che all'entrare nell'abitacolo, certamente filante ma più basso di quello della ID, il bel Borsalino che mio padre aveva in testa finisse per terra, in una pozza della strada bagnata di pioggia!
Vi risparmio i suoi commenti (di persona comunque civile e beneducata), gelosissimo com'era dei suoi cappelli ...
Nel pomeriggio, rientrando a Firenze, commentò:
«Bella sì, ma non ci sto dentro con il cappello ... Ci teniamo la nostra!»
Cosicché nell''85, alla scomparsa del babbo, ereditai la mia bella ID 19 Confort anziché una CX prima serie: ci avrò guadagnato?

Sergio Cerreti

BOZZA DI STATUTO R.I.A.S.C.

A cura della Redazione

Come anticipato nelle pagine precedenti, pubblichiamo il testo integrale della bozza di Statuto di quello che sarà il Registro finalmente autonomo, con la speranza di vederlo al più presto sottoscritto davanti ad un notaio.

Art. 1 - Istituzione

Viene istituita una Associazione senza scopo di lucro né fini politici o religiosi denominata R.I.A.S.C. allo scopo di gestire il Registro Italiano Auto Storiche Citroen, attivato a Siena l'8 ottobre 1995 ed ufficialmente riconosciuto da Citroen Italia, Milano 18 novembre 1996.
La sede di tale associazione è fissata in .....

Art. 2 - Finalità

Finalità dell'associazione sono:

- censire i veicoli storici, o di interesse storico, di fabbricazione Citroen esistenti in Italia e non più in produzione, costruiti fino a 20 anni prima dei giorno d'inizio dell'anno corrente, qualsiasi sia il loro stato di conservazione (sono ammessi al solo Censimento anche i veicoli non più prodotti da almeno dieci anni);
- registrare, riconoscere e valorizzare, fra i suddetti, i veicoli che presentino condizioni di conservazione, originalità o di restauro corrispondenti alle condizioni originarie di fabbrica del singolo modello, favorendone la conservazione al fine di tutelare il patrimonio culturale, tecnico e documentario che essi rappresentano nella storia dell'automobilismo mondiale;
- raccogliere, conservare e diffondere fra gli interessati la documentazione storica, tecnica, iconografica concernente i veicoli storici, o di interesse storico, di produzione Citroen;
- attivare con l'Automotoclub Storico Italiano (A.S.I.) e con i corrispondenti Registri Citroen (di marca o modello) presenti in altre nazioni, rapporti di collaborazione, gemellaggio,adesione o federazione;
- fornire consulenza tecnica per il restauro delle automobili;
- fornire consulenza burocratica per l'omologazione ASI.

Art. 3 - Classificazione delle auto Citroen

Per le finalità di cui al precedente art. 2 ed entro i limiti temporali indicati, le vetture Citroen sono classificate secondo le seguenti Sezioni:
C – Citroen Classiques – tutti i modelli dal 1919 presentati precedentemente alla T.A.
T – Traction Avant
A – 2 CV e Bicilindriche Citroen
D – DS e Derivate
S – SM
G – GS
M – CX
X – Citroen Modernes – tutti gli altri modelli successivi
H – Commerciali
O – Veicoli Citroen speciali.

Art. 4 – Consiglio Direttivo del R.I.A.S.C.

L'organo preposto alla conduzione del R.I.A.S.C. è il Consiglio Direttivo.

Il Consiglio Direttivo è composto da 1 membro in rappresentanza di ogni Club aderente, nominato con voto palese dai vari Consigli Direttivi delle Sezioni.

In sede di nomina del Consiglio Direttivo viene attribuita la carica di Presidente ad uno dei suoi componenti.

Nella stessa seduta il Consiglio Direttivo provvede alla nomina del Vicepresidente e del Segretario.

Non necessariamente questi ultimi devono essere membri del Consiglio Direttivo.

Il Consiglio Direttivo è investito di tutti i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione, formula i regolamenti interni, elabora il bilancio preventivo ed il bilancio economico finanziario consuntivo. E' responsabile verso i Club aderenti del regolare funzionamento dell'Associazione, nonché del corretto impiego dei fondi e della custodia dei beni.

Il Presidente rappresenta l'Associazione stessa sia per gli adempimenti connessi alle sue finalità istitutive sia nella rappresentatività istituzionale, è responsabile del suo funzionamento, degli atti amministrativi compiuti in nome e per conto di essa, rende operative le decisioni del Consiglio Direttivo, registra i verbali delle sedute, firma la corrispondenza che impegna moralmente e finanziariamente il R.I.A.S.C..

Il Vicepresidente sostituisce il Presidente in caso di dimissioni, assenza o impedimento.

Il Segretario tiene cura dell'Albo del Censimento e dell' Albo Storico Citroen, coordina il lavoro dei Responsa-

bili delle Sezioni, ai quali fornisce i nominativi delle persone che richiedano l'Attestato pur non iscritte ai Club, ne archivia le copie, prepara gli Attestati per i veicoli delle Sezioni C-T-X-H-O, fino a che non saranno rappresentate da Club specifici. In base al parere espresso dalla Commissione Tecnica fornisce alle vetture aventi diritto il Certificato di Rispondenza.

Il Consiglio viene convocato dal Presidente ogni qualvolta si renda necessario per una buona conduzione dell'Associazione e, di norma, almeno una volta ogni tre mesi.
Per la validità delle riunioni è necessaria la presenza di almeno 3 membri compreso il Presidente.
Il Consiglio, al fine di coadiuvare l'azione del Presidente, attribuisce funzioni specifiche ad altri membri anche in rapporto alle finalità di cui al precedente art. 2
Il Consiglio può essere convocato anche su richiesta motivata da parte di uno dei Comitati di Presidenza dei Club delle Sezioni.
Il Consiglio può essere consultato dal Presidente e/o dal Comitato di Presidenza dei vari Club delle Sezioni su temi d'interesse comune e può essere invitato a partecipare, senza diritto di voto, ai lavori dei Consigli delle Sezioni.
Il Consiglio o il Presidente possono richiedere di presenziare ai lavori dei Consigli delle varie Sezioni ove siano da questi trattati argomenti inerenti finalità, obiettivi e funzionamento dell'Associazione stessa.
Rappresentanti delle varie Sezioni possono partecipare alle riunioni del Consiglio, senza diritto di voto.

Il Consiglio resta in carica per tre anni, fino al termine dell'anno solare, è fatta salva la conduzione del Registro fino alla nomina del nuovo Consiglio.
Il Consiglio in carica può essere riconfermato per un secondo mandato consecutivo.

Art. 5 – Strumenti Operativi dell'Associazione.
Sono strumenti operativi con i quali l'Associazione consegue le finalità del presente Statuto:

- L'"Albo del Censimento" formato dall'insieme delle schede tecniche di registrazione dei singoli veicoli storici Citroen così come indicato all'art. 2, comma 1, e all'art. 3 del presente Statuto. Il costo della costituzione dell'Albo sarà a carico delle varie Sezioni per quanto concerne le loro auto.
- L'"Albo Storico Citroen", formato dall'insieme delle schede tecniche dei veicoli storici della Casa già censiti, ai quali sia riconosciuto lo stato di origlnalità, il grado di conservazione, la qualità del restauro rispondenti alle caratteristiche d'origine del modello all'uscita di fabbrica, valutate a cura della Commissione Tecnica indicata al successivo comma.
- La Commissione Tecnica del Registro, formata da 5 membri altamente qualificati ed esperti nel campo delle vetture storiche Citroen, con il compito di valutare i veicoli da iscrivere nell'"Albo Storico Citroen" e di svolgere opera di consulenza per il restauro dei veicoli storici Citroen nei confronti degli iscritti al R.I.A.S.C. e/o degli iscritti alle varie Sezioni.
- Il Centro di Documentazione storico, tecnico, iconografico.

Ai veicoli iscritti nell' "Albo del Censimento" è rilasciato un Attestato di Censimento unitamente ad uno speciale contrassegno numerato recante l'indicazione della Sezione di censimento ed il numero progressivo della relativa scheda, da apporre sui veicoli stessi, costituendone parte inseparabile.
L'iscrizione dei veicoli al "Albo Storico Citroen" avviene su domanda degli interessati ed ha carattere oneroso a titolo di rimborso delle relative spese. Ai veicoli registrati verrà attribuito, a tempo illimitato ma condizionato il Certificato di Rispondenza (per originalità, stato di conservazione, qualità di restauro) unitamente ad una targa distintiva da apporre sui veicoli stessi. Il certificato e la targa restano di proprietà dell'Associazione e potranno essere ritirati ad insindacabile giudizio della Commissione Tecnica ove risultino modificate o alterate le condizioni che avevano consentito il loro rilascio.
Per la validità del suo operato, alle riunioni della Commissione Tecnica devono partecipare almeno 3 membri tra i quali l'esperto del modello oggetto d'esame. La Commissione Tecnica fissa le condizioni e le caratteristiche tecniche di ammissibilità per l'iscrizione all'Albo Storico Citroen" dei singoli modelli storici. I veicoli storici Citroen omologati A.S.I. sono iscrivibili all'"Albo Storico Citroen" qualora essi soddisfino le caratteristiche e le condizioni indicate dalla Commissione Tecnica. Le spese di finanziamento della Commissione Tecnica sono a carico degli interessati.

Art. 6 – Gestione delle Sezioni
La Gestione delle Sezioni di cui al precedente art. 3 è attualmente garantita:

- La Sezione D con l'esclusivo concorso dell'IDéeSse Club;
- La Sezione S con l'esclusivo concorso dell'SM Club Italia;
- La Sezione M con l'esclusivo concorso del CX Club Italia;
- La Sezione G con l'esclusivo concorso del Club GS Italia;
- La Sezione A con l'esclusivo concorso del Club 2 CV e derivate.

Il R.I.A.S.C. potrà stipulare protocolli d'intesa e collaborazione con altri sodalizi ed organismi riconosciuti legalmente, riferiti a modelli di Auto Storiche Citroen diversi dai sopramenzionati, onde attivare, per loro specifica competenza, la gestione delle altre Sezioni.

Sono esclusi da tali protocolli i sodalizi e gli organismi che a insindacabile giudizio del Consiglio Direttivo perseguano o favoriscano, negli scopi o nei fatti, fini di lucro, politici o religiosi, o risultino connessi anche indirettamente ad attività aventi comunque carattere commerciale e/o pubblicitario (fatta esclusione per lo promozione dell'immagine Citroen), o che in ogni caso operino con intenti, azioni e comportamenti in contrasto con le finalità del presente Statuto.

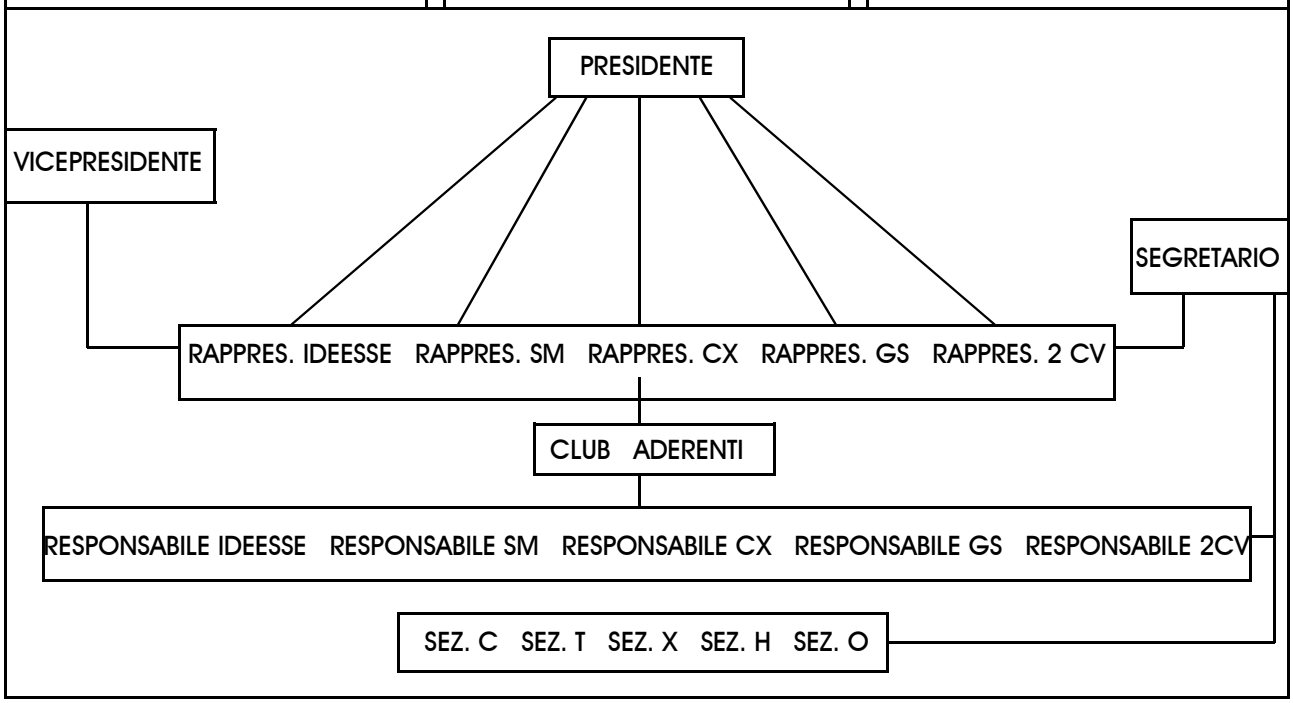
Ogni Sezione provvede autonomamente a nominare un Responsabile R.I.A.S.C. che curi i rapporti fra i propri Iscritti e l'Associazione, censisca e fornisca l'Attestato alle vetture di propria competenza, di cui trasmetterà copia al Segretario, conservi i Registri di Sezione.

Art. 7 – Iscrizione delle vetture
Il numero degli aderenti all'Associazione è illimitato.
Si intende iscritto come persona fisica il proprietario dell'auto censita.
Al R.I.A.S.C. possono essere iscritte le vetture di fabbricazione Citroen contemplate agli art. 2, comma 1, e art. 3 dei presente Statuto, indipendentemente dal fatto che il suo proprietario sia o meno iscritto ad un Club aderente.

L'iscrizione al R.I.A.S.C. delle proprie vetture comprese fra i modelli contemplati dal presente Statuto costituisce un diritto-dovere per i Soci dei vari sodalizi indicati al precedente art.6.

L'iscrizione delle singole vetture al R.I.A.S.C. si concretizza con la formale registrazione al "Censimento Citroen", mediante la compilazione dell'apposita scheda tecnica, secondo modalità, procedure e oneri fissati dal Consiglio Direttivo.
La scheda dovrà contenere tutti i dati tecnici distintivi della vettura, desumibili dallo stato di fatto della stessa e dalle caratteristiche tecniche originarie Citroen riferite al Modello di appartenenza, nonché le generalità e l'indirizzo del proprietario/possessore.

Art. 8 – Decadenza
L'iscrizione al R.I.A.S.C., sia al "Censimento Citroen", sia all'"Albo Storico Citroen", cessa in caso di perdita del veicolo per distruzione fisica irreversibile del-

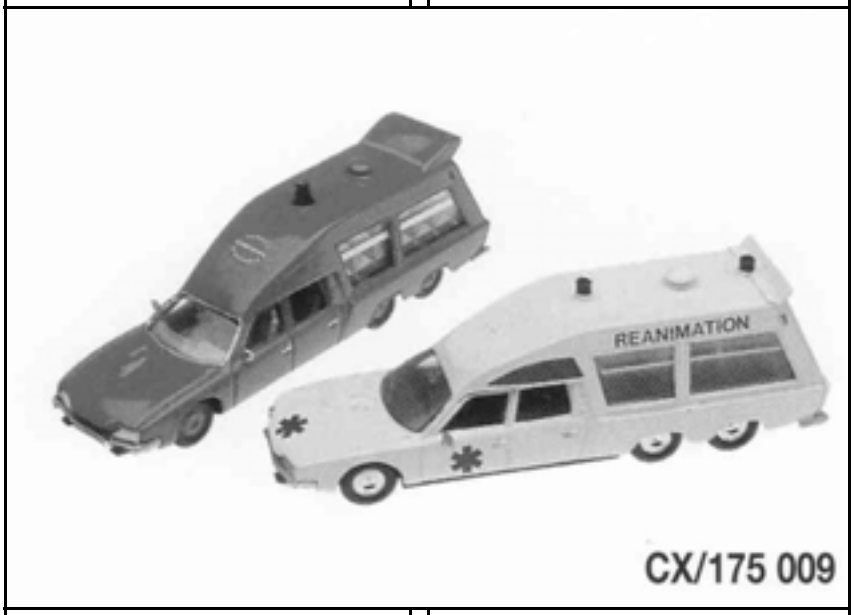


lo stesso.
Del fatto deve essere data immediata comunicazione al Registro. Il proprietario/possessore di un veicolo iscritto ai R.I.A.S.C. è tenuto, nel suo primario interesse e al fine di favorire la funzionalità del Registro stesso, a comunicare con tempestività, modifiche a vario titolo delle condizioni e delle caratteristiche tecniche del veicolo stesso rispetto a quelle già descritte nell'apposita scheda (specificandone il dettaglio ed i motivi), cambi di indirizzo, eventuali passaggi di proprietà.

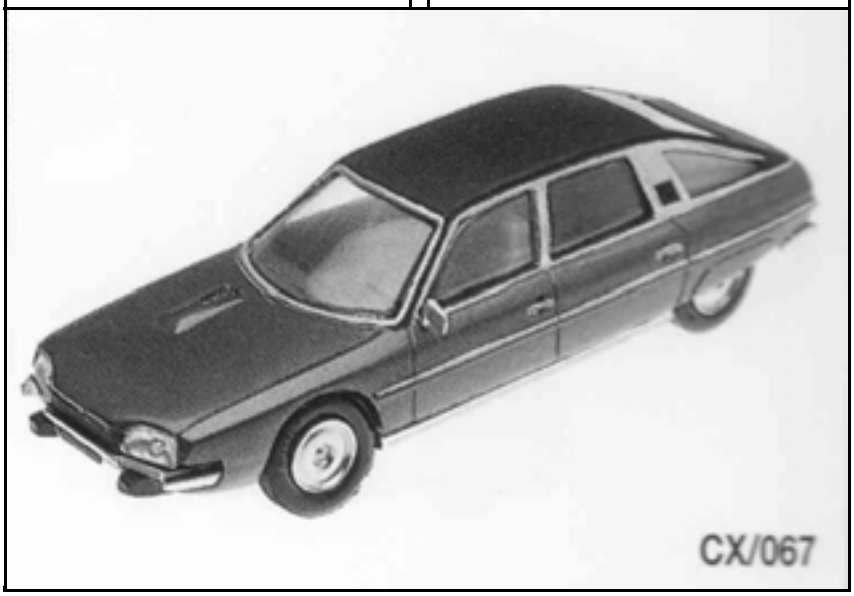
Art. 9 – Disposizioni generali
La risoluzione di eventuali controversie fra i proprietari/possessori di veicoli registrati e il R.I.A.S.C., è demandata al Collegio dei Probiviri del…
Per quanto non previsto dal presente Statuto valgono le norme del Codice Civile. Il foro competente è quello di ….

Ricordiamo che è gia attivo il censimento delle seguenti Sezioni: C (Classiques), con le quattro schede dei modelli fino alla Tracion; T (Traction Avant) con le tre schede riguardanti la Traction (7-11-15); A (2CV e bicilindriche), con le quattro schede dei modelli: 2CV, Ami, Dyane e Mehari; D (ID, D, DS e derivate); S (SM e derivate); G (GS e GSA); M (CX e derivate); X (Citroen Modernes) con le due schede dei modelli Visa e BX.
Invitiamo tutti coloro che non avessero ancora provveduto, a restituire al più presto la scheda compilata corredata da due foto al fine di ottenere il certificato di iscrizione al R.I.A.S.C. e la relative vetrofanie.
Se possessori di altri modelli oltre la CX, fate richiesta alla Redazione delle relative schede.

MODELLISMO
Di Maurizio Venturino



L'interesse dei produttori verso la CX è stato, fino ad ora, decisamente inferiore rispetto a quello dimostrato per la DS.
E' ovvio che sia così, visto che, non essendo la prima, ad oggi, considerata una vettura da collezione, ci dobbiamo riferire, al momento, solamente a riproduzioni in commercio fino ai primi anni novanta, quando ancora le CX circolanti erano molte.
In sintesi, ammontano approssimativamente a un terzo i modelli di CX prodotti, rispetto a quelli della DS: circa 200 contro oltre 600.
Da tenere presente comunque che la riproduzione in scala della DS riprese vigore a cominciare dalla fine degli anni ottanta,



CX/068

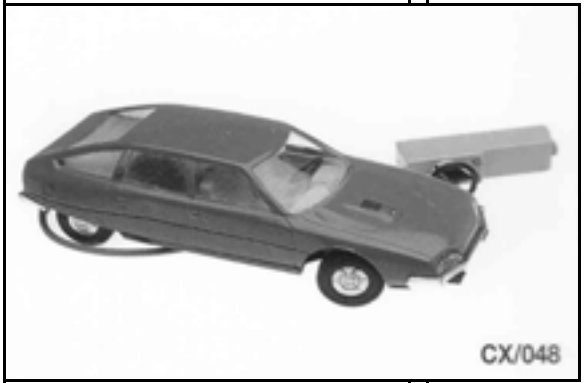
allorchè entrò, a pieno diritto, nella storia nel collezionismo delle auto d'epoca.
Non si può escludere che fra qualche anno anche la CX tornerà a fare bella mostra di se nelle vetrine dei negozi specializzati.
Per il momento gli appassionati si devono accontentare di esemplari obsoleti, faticosamente reperiti alle mostre scambio ed ai mercatini.
In queste brevi note faremo un rapido excursus su ciò che era possibile trovare all'epoca nei negozi di modellismo, per dare un'indicazione all'appassionato di ciò cui andare alla ricerca.
La quasi totalità dei modelli prodotti provenivano dalla Francia, un discreto numero dalla Spagna, alcuni dall'oriente (Hong Kong), pochissimi dall'Inghilterra e dalla Germania.
L'unica ditta italiana che riprodusse la CX fu la Polistil nell'ormai lontano 1976, ma di codesto modello parleremo in uno dei prossimi articoli.
La maggior parte degli esemplari sono in scala 1/43, solitamente la più apprezzata dal collezionista, ma si possono trovare anche oggetti a partire dalla scala 1/11, sia filoguidati, che a frizione, fino alla scala 1/87, tipica dei plastici ferroviari.
Almeno l'ottanta per cento delle riproduzioni si riferiscono alla berlina, anche in versioni "speciali", circa il quindici sono break, il restante sono le vere e proprie "chicche" da ricercare con cura e con pazienza.
Eccone alcuni esempi.
Nel 1991 la francese Automany riprodusse in kit 1/43, in resina, la CX "Leader" seconda serie berlina, che poteva essere personalizzata a piacimento, ovviamente nel rispetto dei dettagli originali.
Altra versione della "Leader" 1/43, è opera della francese Heco/Nostalgie, risalente al 1989, in resina, nel classico colore grigio metallizzato.
La francese Esdo fornì ai collezionisti, nel 1981 e nel 1990, quattro serie, in resina, sempre 1/43, di ambulanze a sei ruote Tissier, due della prima e due della seconda serie (paraurti in acciaio oppure in plastica) con due tipi di decalcomanie.
Uno portava la scritta Réanima-

CX/176 177

CX/107

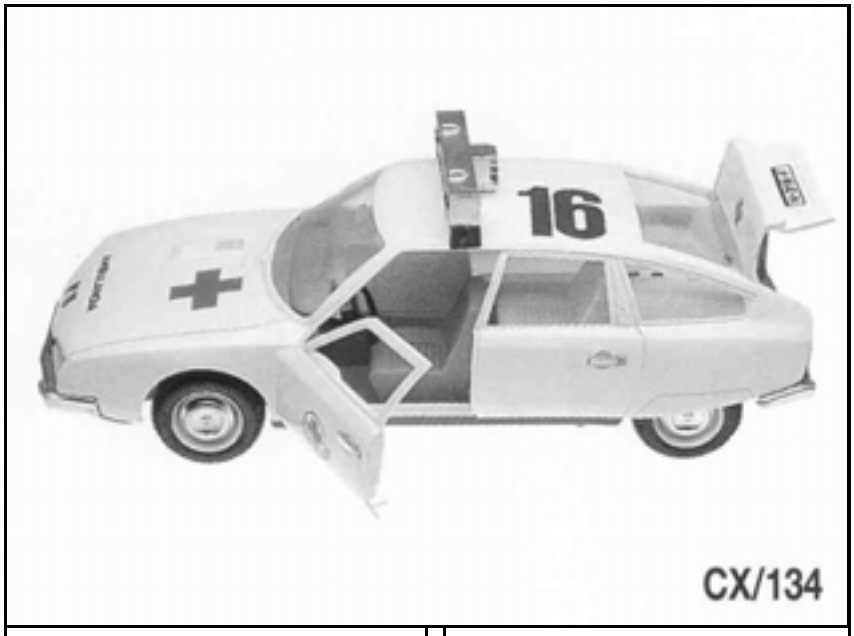
CX/051

tion (009), su vettura bianca, l'altro la scritta SAMU, su vettura gialla.
La medesima ditta produsse anche il celebre veicolo Tissier adibito al servizio stampa.
Quest'ultimo, riportante la insegna: "Hollander SA Hollander service de presse" fu espressamente ordinato dai magazzini Calandre di Parigi.
Ricordiamo che di codesta riproduzione esiste anche la versione DS.
Pressoché introvabile la realizzazione di colore bianco, in scala 1/43, della francese Jemmpy, in resina, della CX seconda serie furgone a 16 ruote, modello pubblicitario fabbricato in Belgio dal carrozziere Pijpops.
Fu costruito in soli cento esemplari numerati con placca di identificazione uguale a quella del modello vero.
Altra ditta francese, la Minotaure, riprodusse in kit 1/43, nel 1982 e nel 1983, una CX Prestige a tetto basso, (067) ma soprattutto una Orphée cabriolet del carrozziere Deslandes utilizzando gli stampi della Solido opportunamente modificati (068).


CX/048

Anche la francese STL si cimentò, nel 1980 con il modello a 6 ruote Tissier, 1/43, in resina, in due versioni ambulanza: la prima: "Service départemental d'incende": a quattro porte di colore rosso con un solo lampeggiante (175); la seconda: a due porte di colore bianco/bleu e due lampeggianti appaiati (176); ed infine il veicolo pubblicitario Michelin nei colori giallo/bleu scuro con il famoso Bibendum sul tetto (177).
Per la precisione dobbiamo dire che tale azienda utilizzò gli stampi della Esdo, lievemente modificati.
Passando alle riproduzioni di maggiori dimensioni non può mancare nella bacheca di un amatore almeno uno dei quattro modelli berlina prodotti, in data sconosciuta, ma presumibilmente tra la fine degli anni settanta ed i primi anni ottanta, dalla spagnola Paya in metallo e plastica, scala 1/11.
Erano disponibili in varie colorazioni, alcune erano a frizione, altre filoguidate.

CX/133



CX/134

Per tutte citiamo quella bleu scuro/bianco, "Policia Patrulla Movil", filoguidata a motore elettrico, con lampeggiante funzionante sul tetto e ruote sterzanti (107).
Degne di nota sono anche le riproduzioni che la francese Joustra commercializzò, in scala 1-/15, in metallo e plastica, presumibilmente nei primi anni ottanta.
Si tratta di tre modelli con motore a frizione, nelle versioni ambulanza, con lampeggiante sul tetto; polizia con lampeggiante e tre altoparlanti (051) e raid trans-America New York-San Francisco.
Inoltre due modelli filoguidati: una berlina Pallas che avremo modo di trattare più diffusamente in una delle prossime puntate (048), ed una adibita a servizi aeroportuali con due altoparlanti sul tetto.
Un'ultima citazione va alla spagnola Sanchis, che tra il 1976 ed il 1978 commercializzò cinque interessanti modelli, tutti in plastica, in scala 1/12.
Quattro di questi erano dotati di motore a frizione: due in versione civile, color bronzo e verde metallizzato, il primo dotato di vetri, interni, cofano e porta anteriore sinistra apribili, maniglie, paraurti e coprimozzi cromati, mascherina, fanali, gomme in gomma (133); il secondo "economico", senza gli interni e con cofano e porta fissi.
Gli altri due erano: un'ambulanza, di colore bianco con una scritta "Ambulance" cromata sul tetto, quattro fari rossi funzionanti, interni provvisti di due sedili e posto per il barelliere (134); l'altro dei pompieri di colore rosso/bianco con scritta "Bomberos" in plastica bianca sul tetto, con quattro fari rossi funzionanti ma sprovvisto di aperture e degli interni (137).
La versione filoguidata, bleu scuro, portava la dicitura "Policia 21 Brigada", aveva sul tetto la scritta in plastica bianca "Policia", quattro fari rossi non funzionanti, ed interni diversi (135).
A questo punto: buona ricerca a tutti!

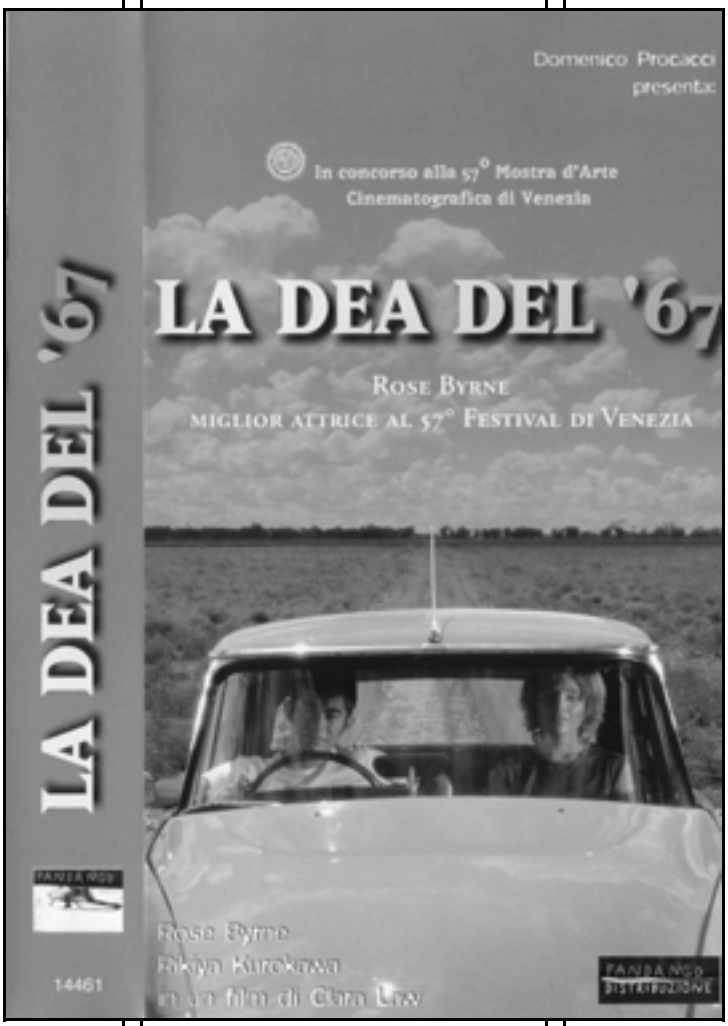
CX/137

CX/135

LA DEA DEL 1967

Di Maurizio Venturino

È finalmente disponibile in video cassetta, dopo il debutto nelle sale cinematografiche avvenuto nel 1999, un film che non dovrebbe mancare nelle videoteche di tutti i citroenofili.
" La dea del 1967", della regista australiana Clara Law, in concorso alla 57^ Mostra d'Arte Cinematografica di Venezia, vide la sua interprete premiata quale miglior attrice, anche se, in realtà, la vera prima donna è lei: una DS 21 Pallas del 1967, di uno strano colore red squired.
La storia narra le peripezie di un giapponese un po' filibustiere, divenuto facoltoso dopo aver svaligiato una banca con l'aiuto dell'elettronica, che si reca in Australia per acquistare il suo mito: la Dea, che ha imparato ad apprezzare nei film noir francesi.
La bizzarra protagonista, cieca ma con la pistola, proprietaria della vettura ereditata dal nonno, che è al tempo stesso suo padre (che bella famiglia!), lo guida in un viaggio a ritroso verso le sue origini.
Si ripercorrono così, attraverso tre lunghi flash-back, trent'anni di vita della famiglia e della DS, che alla fine risulta essere il vero personaggio principale e filo conduttore di tutto il film.
Apprezzabili le musiche e squisita la fotografia che rende ottimamente l'idea delle sterminate pianure australiane.
Curioso l'inserimento di un paio di citazioni pubblicitarie d'epoca che esaltano i pregi della vettura sia dal punto di vista tecnico in generale, sia più specificatamente quel che riguarda il sistema idraulico di sospensione.
Viene infatti ricordato come il generale De Gaulle riuscì a sfuggire ad un attentato grazie alla possibilità di marciare anche senza una ruota.
Alcune scene possono essere comprese solamente dai citroenisti: ad esempio quella della prima messa in moto, quando la berlina, col sottofondo del rombo di un aereo, si solleva fino all'altezza più alta e forse anche oltre, oppure quelle, e sono molte, in cui viene inquadrata anteriormente, che danno a vedere una coda spropositatamente sollevata, quasi l'auto volasse.
Infatti vengono riportate in sovra impressione anche le parole di Roland Barthes : "è la suprema creazione di un'era, è una vettura caduta dal cielo".
Ed il protagonista ad un certo punto esclama : "questa Dea non ti fa solo guidare, ma ti fa volare".
Il film ci offre il pretesto per dare un rapido sguardo al mercato australiano, dove le Casa debuttò nel 1925 con la B2.
Inizialmente le Citroen venivano guardate con diffidenza: la piazza preferiva le sei cilindri americane. L'arrivo della DS portò un'immagine anticonformista che giovò alla Marca.
Le due prime DS giunsero in Australia nel 1956, una di queste pare sia ancora in vita.
Nel 1959 venne presentata la ID.
Nel 1960 iniziò l'assemblaggio in loco, nei pressi di Melbourne della versione ID chiamata "Parisienne".
Tale produzione cessò nel 1966, con l'arrivo della DS 21.
Le break vennero importate di-



rettamente dalla Gran Bretagna, sia nelle versioni 19 che 21.
Nel 1966 fece il suo debutto la DS 21, venduta nel solo allestimento Pallas con cambio manuale, in grado di concorrere con le V 8 americane.
Viceversa la DS 23 fu per lo più importata equipaggiata con il cambio automatico Borg-Warner.
Furono introdotte pochissime cabriolet, sembra ve ne siano ancora cinque.
La produzione della ID Parisienne si differenziò per alcuni dettagli rispetto a quella europea.
Il tetto non fu in fibra di vetro bensì in alluminio, la selleria bicolore, simile all'originale, ma montata su telai prodotti localmente, le maniglie interne delle porte erano cromate.
Per quel che riguarda l'esterno la gommatura prevalente era Dunlop, i copri mozzi erano un po' più grandi, i coni dei lampeggiatori posteriori in acciaio cromato, sui montanti posteriori appariva la scritta ID.
Le carrozzerie erano rinforzate, con il consenso della Citroen francese.
Dal punto di vista meccanico i freni erano assistiti come quelli della DS; dopo il 1963 venne proposto in opzione un carburatore doppio corpo invece di quello Solex della ID.
Infine il numero di identificazione corrispondeva a quello del motore.
La Parisienne fu prodotta ad un ritmo di 200/300 vetture l'anno per un totale di 1400 dal 1961 al 1966.
Da notare, infine, che le vetture prodotte in Australia vennero proposte in sette colori originali che non avevano nulla a che vedere con quelli Citroen, ma provenivano da fornitori locali.

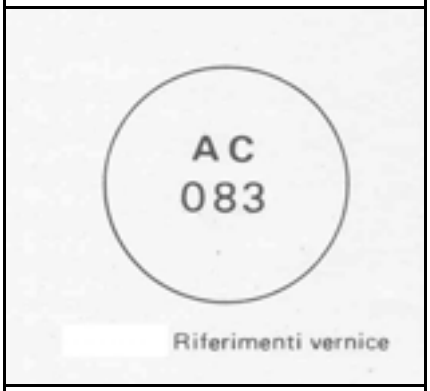
LA POSTA
A cura della Redazione

Riceviamo e pubblichiamo volentieri dal nostro Socio Davide Ferraretto.

Vorrei anzitutto ringraziarla per il foglio notizie e per l'Idéesse informa; fortunatamente li ho ricevuti nonostante i problemi che ho avuto con le Poste Italiane negli ultimi tempi: ben sette raccomandate inviate a me e mai recapitate al mio indirizzo!
Tra cui anche una delle sue.
Noto con piacere che in una delle tre foto pubblicate sul foglio notizie all'interno dell'articolo dedicato al Raduno di Monselice del 29 Aprile scorso c'è in primo piano la mia CX Pallas.
Coltivo fin da bambino una passione irrefrenabile per le automobili e per tutto ciò che circonda questo mondo.
Acquisto puntualmente alcune riviste dedicate.
Credo sia proprio una mania di famiglia: mio padre ha avuto quattro auto, mio fratello ben 27, tra cui anche una Dyane 6. Io ne ho avute cinque, tra cui una 2 CV che ricordo con una certa nostalgia.
Attualmente ne possiedo tre (compresa la CX), ed ho giurato a me stesso che questa volta le terrò.
Le tratto con una cura maniacale esagerata, come fossero dei figli, tanto da scendere in garage anche a mezzanotte per spolverare il cruscotto, pulire i tappeti, controllare il livello dell'olio... mi scuso per questo mio piccolo sfogo.
Volevo informarla che dal Dicembre 2000 ho attivato un sito internet ideato e costruito da me, dedicato al mondo delle automobili.
Il sito è inserito in vari motori di ricerca anche all'estero, in particolare in Francia, Germania e Inghilterra.
Conta circa 150/200 visite nell'arco di un mese; non è molto, ma, considerato che è un sito "fatto in casa" e puramente per passione .....
All'interno di esso, da Febbraio, ho dedicato una pagina ai club e sodalizi e naturalmente mi sono permesso di mettere l'indirizzo dei CX Club ed ho anche pubblicato le foto del primo raduno Veneto a Monselice del 29 Aprile scorso.
Spero nel mio piccolo di avere dato un contributo per far conoscere il CX Club Italia.
L'indirizzo dei sito è:
http:11web.tiscali.it/cars2000.
Vorrei inoltre rispondere in merito ad alcune sue considerazioni apparse nell'articolo "Questione di gusti/2" dell'Idéesse informa 23: personalmente attendo sempre con ansia l'uscita dei "giornalini", tanto da gioire al loro arrivo e, non mi vergogno a dirlo, mi commuovo quando al loro interno leggo qualcosa che mi tocca il cuore, oppure vedo la foto di una CX o di una DS in condizioni impeccabili.
Personalmente mi sono iscritto al Club non per ricevere il gagliardetto, l'adesivo o la spilla, ma perché sono orgoglioso di possedere una CX da 19 anni, e perchè la mia passione per le auto non è un hobby o una moda, ma qualcosa che viene dal cuore e

va oltre ogni limite.
Spesso mi ritornano alla mente le parole che ho sentito pronunciare da un passante mentre ammirava le auto nella piazza a Monselice il giorno del raduno CX: "Chi ha la passione non bada a spese e se le tiene da conto".
Non è forse così?

Davide Ferraretto



Riferimenti vernice

Targhetta costruttore

REDAZIONALE
A cura della Redazione

Per facilitare il riconoscimento della vettura e la compilazione della scheda R.I.A.S.C. del censimento, pubblichiamo l'immagine che consente di localizzare le varie placche di identificazione.

TARGHETTA DEL COSTRUTTORE (4):
si trova sul passaruota destro e comprende:

- Identificazione del tipo (MA) e della serie (M…)
- Numero nella serie del tipo (telaio)
- Il valore del PTC (peso massimo ammesso) e del PTR (peso totale rimorchiabile)
- Il millesimo dell'anno di costruzione (es.: 78 per 1978).

TARGHETTA DEL MOTORE (5):
si trova sulla estremità anteriore destra del motore, riporta la marca, il tipo del motore ed il numero di fabbricazione.

TARGHETTA DEL CAMBIO (6):
si trova sulla parte superiore del carter del cambio, riporta anche il tipo di cambio.

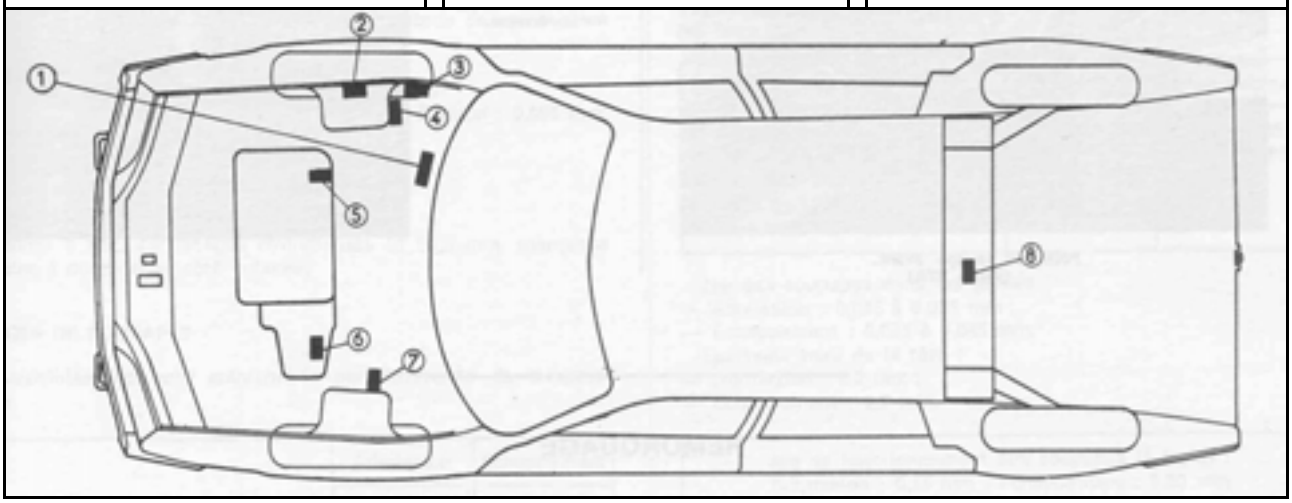
RIFERIMENTO DEL COLORE (1):
si trova dietro alla vaschetta d'espansione (fino all'anno modello 1980. Successivamente fu stampato sul passaruota anteriore destro. Ricordiamo che sulla seconda serie, paraurti in plastica, i riferimenti che iniziano co la "E" identificano il colore della carrozzeria, quelli con la "F" i colori dei paraurti).

RIFERIMENTO DEL NUMERO D'ORDINE (2):
si trova sul passaruota anteriore destro (numero PR).

NUMERO DI SCOCCA (3):
si trova sul parafango anteriore destro.

NUMERI DI FABBRICA D'UNIT ANTERIORE (7) E POSTERIORE (8).

Targhetta motore



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, che resta 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: 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".

VENDO
CX turbo diesel immatricolato autocarro, grigio, ante 1985.
CX turbo diesel immatricolato autocarro, bianco, motore da rivedere.
CX turbo diesel immatricolato autocarro, antracite, post 1985.
Paolo. Tel.: 347-4129498.

VENDO
CX 2500 benzina aspirato anno 1986, interno in cuoio, cambio automatico, € 800.
Marchini Carlo. Tel.: 0523-820865.

VENDO
CX 25 TRD break anno 1985, azzurro metallizzato, tetto in vinile, full optional, gancio traino motore turbo 2 intercooler 8-9.000 chilometri, ottime condizioni, tenuta con cura maniacale, € 2065 trattabili.
Rebuffa Davide. Tel.: 0152-26370/339-6117354.

VENDO
CX 2400 GTI, anno 1978, 16-7.000 chilometri, € 5.160 trattabili.
Tullio Raffaele. Tel.: 091-405339 (ore pasti).

VENDO

CX 2500 GTI turbo anno 1986, azzurro, 170.000 chilometri, impianto GPL, € 4.130.
Guglielmi Giuseppe. Tel.: 0541-671816. Foto Aurea

VENDO
CX 20 TRE anno 1986, celeste metallizzato, aria condizionata, impianto GPL, 275.000 chilometri.
Tel.:071-82783/330-275607.

VENDO
CX 20 TRE anno 1987, grigia metallizzata, buone condizioni.
Tel.: 039-2002239.

VENDO
CX 2000 anno 1976, argento metallizzato, revisionata, unico proprietario, 95.000 chilometri.
Ennio Morelli, via Pavirani, 46 Ravenna. Tel.: 0544-500134/339-8523156

VENDO

CX 25 Limousine Turbo, anno 1986, grigio metallizzato, chiusura centralizzata, vetri elettrici posteriori, fendinebbia, aria condizionata, iscritta all'albo del Censimento R.I.A.S.C. col numero M 015.
Fiorucci Paola. Tel.: 075-9220405.

VENDO
CX 2000 anno 1975, azzurro tutta originale.
Tel.: 339-3518968 (dopo le 18).

VENDO
CX 20 TRE dicembre 1987, vetri elettrici, chiusura centralizzata, 123.000 chilometri, impianto GPL, petrolio, sempre in garage, manutenzione documentabile.
Borroni Marco. Tel.: 0171-97116/333-7951874.

VENDO
BX GTI 1600 anno 1989, rosso, climatizzata, sospensioni nuove, cerchi in lega, revisionata.
Rosa Matteo, via Castello 6050, Venezia. Tel.: 041-5209565.

VENDO
CX 2000 Athena, anno 1982, verde bottiglia metallizzato. con interno in velluto marrone, 10-0.000 chilometri, gancio di traino, revisione novembre 2001, € 1.033,00 trattabili.
GianCarlo Grazini via Bel Riguardo, 133 Siena Tel.: 0577 - 318161

SPACXZIO

VENDO
CX 2000, anno 1979, oro metallizzato, € 1810 trattabili. Concessionaria: Pianeta Auto via Massarenti, 460 Bologna Tel.: 051 - 535340.

VENDO
CX 2000 Pallas, verde metallizzato, anno 1977, 128.000 chilometri, aria condizionata, 4 marce, motore DS, € 2.583, non trattabili.
Concessionaria: Autosalone delle Viole via Nicolò dell'Arca 19/3 Bologna Tel.: 051 - 36096-3.

VENDO
CX 2500 GTI Turbo 2 anno 1986, grigio metallizzato, 150.000 chilometri, € 2840.
Concessionario Corauto. Tel.:02-51621625

VENDO
CX 20 TRE, anno 1987, 80.000 chilometri, grigio scuro metallizzato, impianto GPL, aria condizionata, € 1290.
Concessionaria Autovacanze, Terni. Tel.: 0744-300127.

VENDO
CX 20 TRE anno 1986, grigio metallizzato, gancio traino. € 516 Auto in conto vendita presso Concessionaria SEA. Tel.: 0125-57585.

VENDO
CX 20 TRE, anno 1987, azzurro metallizzato, 215.000 chilometri, impianto GPL, € 1032.
Concessionaria Panini. Tel.: 053-6-802221.

VENDO
CX 20 TRE, anno 1987, azzurro metallizzato, interni grigi, 27-0.000 chilometri.
Tel.: 338-6738263.

VENDO
CX 20 TRE, anno 1986, azzurro metallizzato, 275.000 chilometri, impianto GPL, aria condizionata, cerchi in lega, carrozzeria da sistemare. € 775.
Berto. Tel.: 071-82783/330-275607/338-9937284.

VENDO
CX 20 TRE Vip, anno 1987, bianca, 180.000 chilometri, cerchi in lega, cristallo anteriore rotto. € 516.
Manuel Tel.: 035-310426/ 34-7 - 9926697

VENDO
CX 20 TRE, azzurro petrolio, interni melanzana-grigio, 99.000 chilometri, revisione aprile 200-2, molto bella, per veri amatori. € 2324.
Marco Tel.: 0171-214667/ 03-33-7951874

VENDO
CX 2500 GTI cambio automatico, 250.000 chilometri, bleu metallizzato, interni in pelle nera, alettone del turbo benzina, gomme al 70%, targato Milano. € 1300.
CX 25 TRD Turbo 2 Familiare, grigio metallizzato, buone condizioni generali. Con questa macchina ne viene data una radiata, bianca, completa, stesse caratteristiche, con vari pezzi di ricambio in aggiunta. € 1.800
Ricambi per CX seconda serie.
Lugli Stefano. Tel.: 338-4525808

VENDO
Ricambi per CX, 2 CV Dyane.
Maggiolini Cesare. Tel.: 06-70495207/335-5684491. cesarbm@tin.it.

VENDO
Ricambi per CX Turbo 2 benzina. Lucio. Tel.: 340-7025778/329-2671148

VENDO
CX 20 TRE, anno 1988, canna di fucile, 145.000 chilometri, ottime condizioni generali, secondo proprietario, € 2.000.
Organai Carlo. Tel.: 347-6746594, e-mail: organaicarlo@libero.it.

VENDO

From 1979. Imported from the South of France in 2000. 115.500 km. Engine and 5 gearbox are very, very good. Balls are okay, pipe is very good, battery is new. Doors, wings (in the left front wing there is a little dent) and chassis are in a perfect shape: no rust, the first sable metallic lack is good. The roof is black vinyl. The inox bumpers are like new. The interieur is yellowish cloth and in a good shape (there´s a little sigarethole in the drivers chair). This perfect CX Prestige was from the first owner.....Standard: audio-installatie, powersteering, central doorlocks, 4 electric windows, tinted glass, airco, metallic lak. Taxationreport available (fl. 22.500,-).We have all the instuction- and maintenancebooks for the CX and also a book about the Blaupunkt radio. Price now only 4250,- euro!!!!!! You can call us on 00-31-653 1 9 1 0 2 0 This is a opportunity for the real Citroën CX fan! Take also a look on www.iddstechnique.nl

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			
Felpa € 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.