

Anno XXIII

SPACXZIO

Numero 45

Semestrale del CX Club Italia - Agosto 2024 - Direttore Responsabile Silvia Volpe - Redazione: Via Strozzi, 4 35020 Pernumia PD Reg. Tribunale di Padova 5/12/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphicomp Via Selfeponi, 75/1 6 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CNS Padova

Fiocca rosa in casa Citroën: 50 Anni fa!



SPACXZIO

ANNO XXIII NUMERO 45
Periodico semestrale edito
dal CX Club Italia. Redatto
e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Silvia Volpe

Comitato di Redazione:
Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M.
Volpe S.

Hanno collaborato:
Albertini A.
Solimeno A.

Foto:
Albertini A. (copertina)
Baiocchi M. (collezione privata)
Marigo F. (collezione privata)
Solimeno A. (collezione privata)
Volpe S. (archivio CX Club Italia)
Siti Internet

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

Stampa:
Tipografia Graphicomp
Via Setteponti, 75/16 Arezzo.

SOMMARIO AGOSTO 2024

Editoriale3
Di Mario Siccardo Presidente

Aulnay-Sous-Bois: la città dell'auto.....5
Di Alfredo Albertini Giornalista e critico dell'automobile

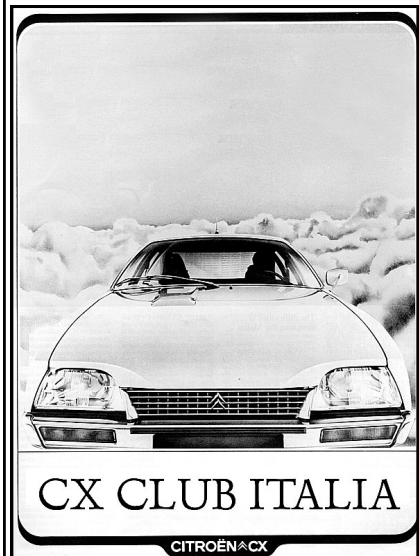
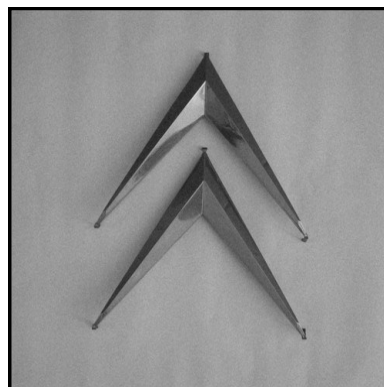
Le "Figure" che mancano.....10
Di Silvia Volpe Segretario CX Club Italia

La DS che salvò De Gaulle: l'attentato di Petit-Clamart del 22 Agosto 196212
Di Maurizio Baiocchi

La Ferté Vidame.....17
Di Antonio Solimeno

La mia Polska Przygoda.....20
Di Francesco Marigo Vicepresidente CX Club Italia

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

Club Aderente R.I.A.S.C.

Consiglio Direttivo:

Presidente:
Mario Siccardo
Vicepresidente:
Francesco Marigo
Segretario:
Silvia Volpe

Consiglieri:
Aurelio Marigo
Flavio Miglio
Carlo Ottone
Olivia Penello

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

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it). Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



EDITORIALE

Di Mario Siccardo Presidente CX Club Italia

Scrivo queste righe all'indomani del raduno di Monselice 2024 che ha visto una partecipazione importante

Non era scontato dopo una perdita di continuità durata 5 anni. Il Covid e poi la dolorosa scomparsa del fondatore e animatore Maurizio Venturino, ci hanno obbligati ad uno stop che sembra

che non certo a favore di una passione antiquariale come quella del motorismo storico. Ciò nonostante, la necessità di ricercare qualche spazio ludico è inalienabile dall'uomo, anche quando le condizioni oggettive fanno il possibile per contrastarla.

Si gioca a carte e si scherza

nelle trincee dei teatri di guerra piene di topi e pulci senza sapere quante ore di vita restano, figuriamoci altrove.

Nella vita ci occupiamo tutti sicuramente di cose più importanti, ma siccome essere persone serie non significa essere persone tristi, ben vengano i momenti di spensierato relax fondamentali per ricaricarci e darci modo di affrontare con maggiore forza e fiducia le sfide ed i grandi impegni che ci attendono.



va mettere una grossa ipoteca sul futuro del nostro sodalizio. Anni pesanti.

Le mutate condizioni economiche che hanno eroso il reddito di molte famiglie, la compromissione di condizioni di vita che sembravano garantite all'infinito, i recenti avvenimenti bellici che non sembrano destinati a restare isolati, hanno condotto verso circostanze materiali e psicologi-

APPELLO AI LETTORI:

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

La Redazione si riserva di pubblicare il materiale pervenuto, che comunque non sarà restituito, ma andrà a far parte dell'archivio del Club.

Anche in virtù del vostro aiuto si potrà mantenere inalterato il numero delle pagine e garantire la corretta cadenza semestrale.

Grazie.

La Redazione.



Con questo spirito, con queste profonde convinzioni il Consiglio Direttivo del CX Club Italia, di cui mi onora l'appartenenza, ha deciso per una linea editoriale orientata esclusivamente alla passione e all'atteggiamento positivo verso tutti.

Una tribuna dedicata alla cultura delle Citroën classiche, alla conoscenza profonda dei modelli, delle versioni, delle loro evoluzioni, degli aspetti artistici e di costume che le hanno viste protagoniste e talvolta addirittura fonte d'ispirazione, rivolta all'analisi del

contesto storico e delle circostanze economiche che ne hanno favorito la diffusione.

Tutto ciò che su queste pagine verrà presentato avrà un unico fine: il sapere e la sua divulgazione condotti in un ambito inclusivo dove tutti gli appassionati possano dare il loro contributo e sentirsi in qualche modo appartenenti ad una sola famiglia di citroënisti-amici fruitori ed artefici di una pubblicazione sulle creazioni del Double Chevron unica in Italia.

Niente di più, niente di meno.

Lo diciamo chiaro a costo di sembrare un po' duri: non pubblicheremo nulla di polemico, di divisivo o di non pertinente a quanto sopra.

Ci saranno sicuramente di tanto in tanto notizie su eventuali novità e sviluppi del Club e del Registro, ma in forma di utili comunicati senza sottrarre troppo spazio al resto.

Siamo qui per rilassarci e divertirci, per le amarezze, ci pensa la vita.



AULNAY-SOUS-BOIS: LA CITTÀ DELL'AUTO

Di Alfredo Albertini Giornalista e critico dell'automobile

Inaugurato nel 1973, il grande stabilimento di Aulnay-sous-Bois, a una quindicina di chilometri da Parigi, si identificava con la produzione della CX, anche se altri modelli vennero prodotti qui, come la Citroën Saxo e la Peugeot 106, con punte di oltre 400.000 vetture l'anno nel 2000.

A questa fabbrica Julius Goldmann, per le edizioni Citrovisie, ha recentemente dedicato un intero libro, nel quale si raccontano la storia e i retroscena di Aulnay, dalle aspettative dell'inizio sino alla chiusura avvenuta nell'ottobre del 2013.

Come sappiamo, le prime CX sono uscite dalla catena di montaggio nel 1974, quando furono 11.759.

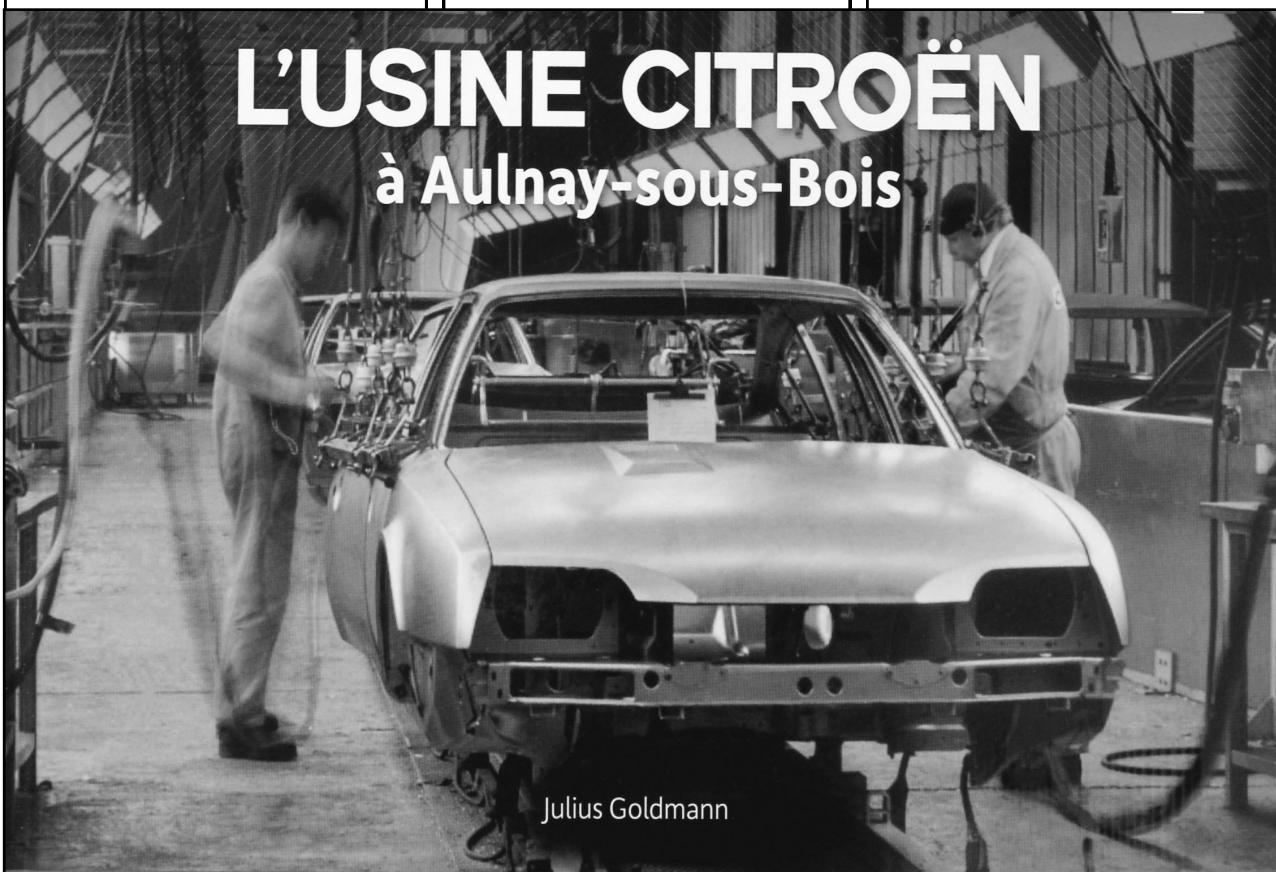
L'anno successivo divennero 96.778 e nel 1976 111.669, fino a toccare l'apice nel 1978 con 124.625 unità.

Il 1989 fu l'ultimo anno con 5.055 vetture prodotte.

Il totale ammonta a 1.012.733 esemplari.

Il volume, di oltre 310 pagine, è molto ben fatto ed estremamente

L'USINE CITROËN à Aulnay-sous-Bois



Julius Goldmann

L'histoire et les secrets du berceau de la Citroën CX





SPACXZIO

te interessante.

Ben si comprende la dedizione degli addetti che vi hanno lavorato, la delusione per alcune scelte aziendali che hanno portato, come abbiamo detto, alla fine di una delle fabbriche automobilistiche più importanti di Francia che contava su una superficie di 1,8 milioni di metri quadrati di cui 360.000 coperti. L'autore ha effettuato ricerche per una decina di anni, andan-

do alla ricerca di aneddoti, segreti e testimonianze inedite grazie alla collaborazione della ex PSA e del gruppo di anziani ed ex dipendenti di Aulnay, senza trascurare gli aspetti sociali che portarono a una lunga serie di scioperi e di fermo dell'attività.

Tutto ebbe inizio nel 1964, quando alla Citroën si cominciò a mettere mano al progetto di un nuovo sito industriale in sostit-

uzione di quello di Javel, nella città di Parigi, non più sostenibile né economicamente né dal punto di vista ambientale essendo nato ai tempi della prima guerra mondiale.

Venne così scelta la località di Aulnay, vicina alla capitale ma abbastanza lontana per non subire il traffico: nacque così una vera e propria città dell'auto con immensi capannoni per i vari reparti (una parte delle componenti arrivava qui da altre fabbri-



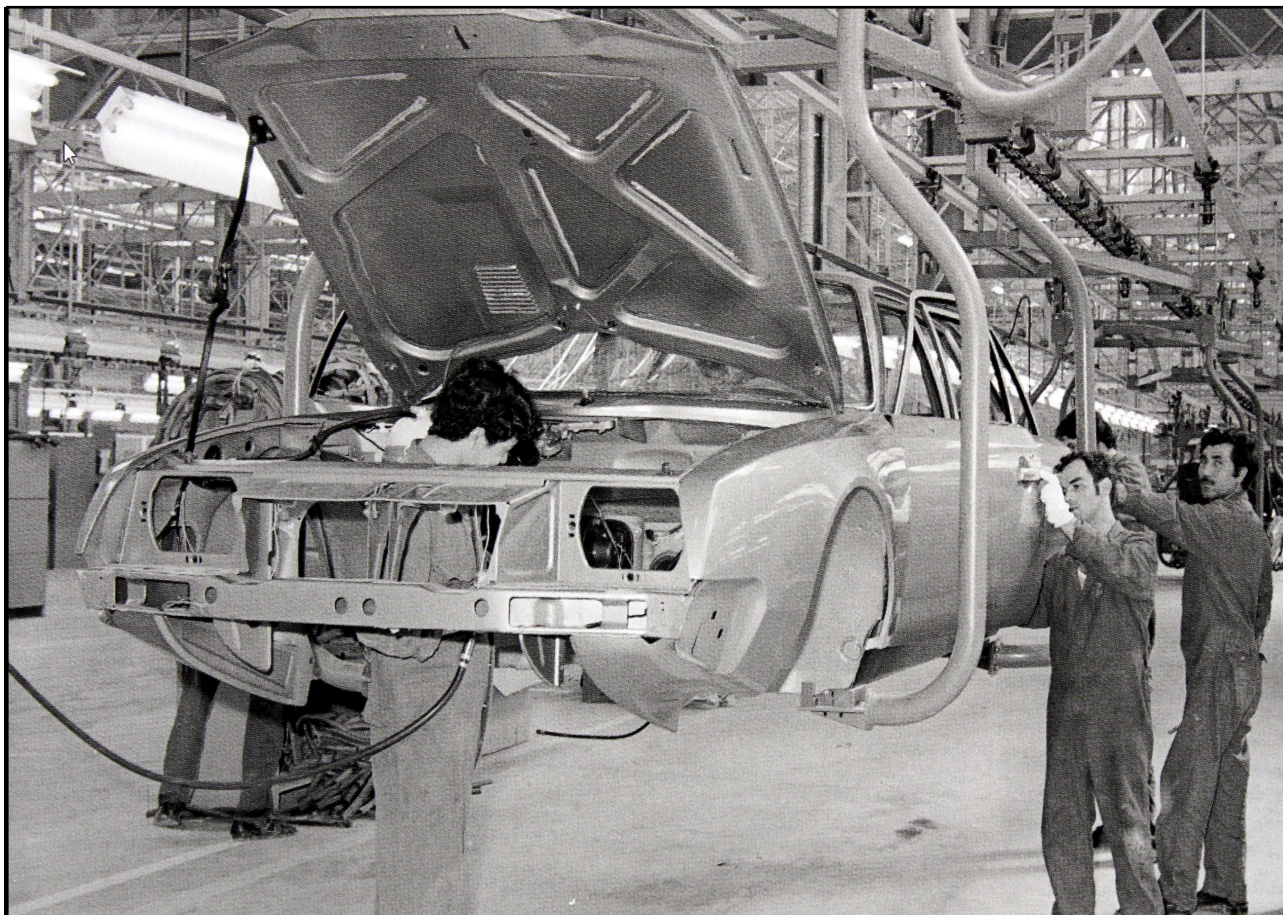
Jusqu'aux années 1960, la plus grande usine Citroën était située dans le centre de Paris. Avec une grande usine si proche du cœur d'une métropole de plus en plus animée, la direction Citroën prévoyait des problèmes logistiques. Un site alternatif a alors été trouvé dans les champs de la banlieue parisienne d'Aulnay-sous-Bois, à deux pas du nouvel aéroport Charles de Gaulle. C'est là qu'a été construit un énorme complexe industriel qui, au moment de son inauguration en 1973, était considéré comme le plus moderne du monde. L'assemblage des dernières DS a été réalisée à Aulnay et, bien sûr, l'usine a également été le lieu de naissance de la légendaire Citroën CX.

ISBN 978-90-832960-5-0



9 789083 296050 >

Dans son livre, l'auteur Julius Goldmann décrit l'usine sous toutes ses facettes : sa construction et son inauguration, les secrets de fabrication et tous les modèles produits, les grèves, ses services, jusqu'à la fermeture et la démolition des bâtiments. Des souvenirs et anecdotes d'anciens employés et de nombreuses photos inédites complètent le récit. Un livre fascinant sur un chapitre peu connu de l'histoire de Citroën.



che) che comprendevano le presse, l'assemblaggio, la verniciatura, il montaggio, la produzione della tappezzeria e il collaudo finale.

La fabbrica di Aulnay iniziò con la produzione della DS, sotto la direzione di Auguste Génovèse, per passare poi dall'aprile del 1974 alle prime CX, destinate alla presentazione per la stampa e ai

concessionari.

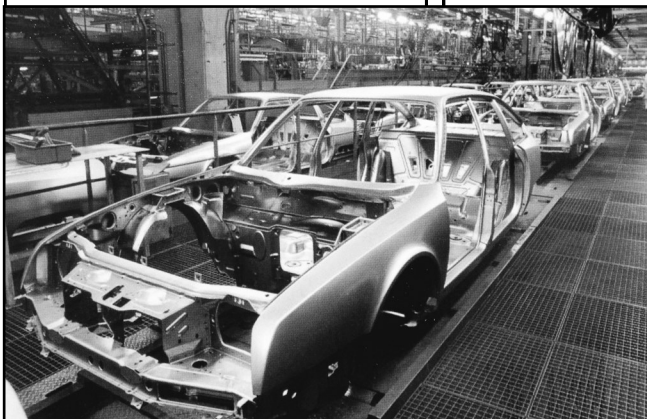
In precedenza, alcune CX vennero premontate al Bureau d'Études di Velizy (si parla di una trentina di esemplari) e poi spedite in gran segreto ad Aulnay in vista dell'industrializzazione.

E, come una perfetta orchestra nella quale ognuno aveva i suoi tempi e i suoi compiti, anche nella grande fabbrica tutto do-

veva funzionare perfettamente: il montaggio di una CX richiedeva 17 ore, di cui 5 solo per la verniciatura.

Nel 1979 si producevano 900 vetture al giorno, di cui 600 erano CX, con l'assemblaggio assicurato da 46 robot per le saldature automatiche.

Una volta dipinte e verificate, le scocche venivano inviate auto-





SPACXZIO



maticamente a un immenso magazzino multipiano e spedite nel reparto di montaggio su tre linee per ricevere gli interni, coordinati con il colore esterno, i cristalli e la meccanica.

Una volta finite, le CX erano sottoposte a vari controlli, tra cui lo sterzo, che veniva provato mediante uno speciale banco a rulli in modo che il volante monorazza fosse nel punto giusto e che la

vettura procedesse perfettamente dritta.

I controlli finali erano molto severi e niente era trascurato perché anche il più piccolo difetto doveva essere evidenziato e sistemato.

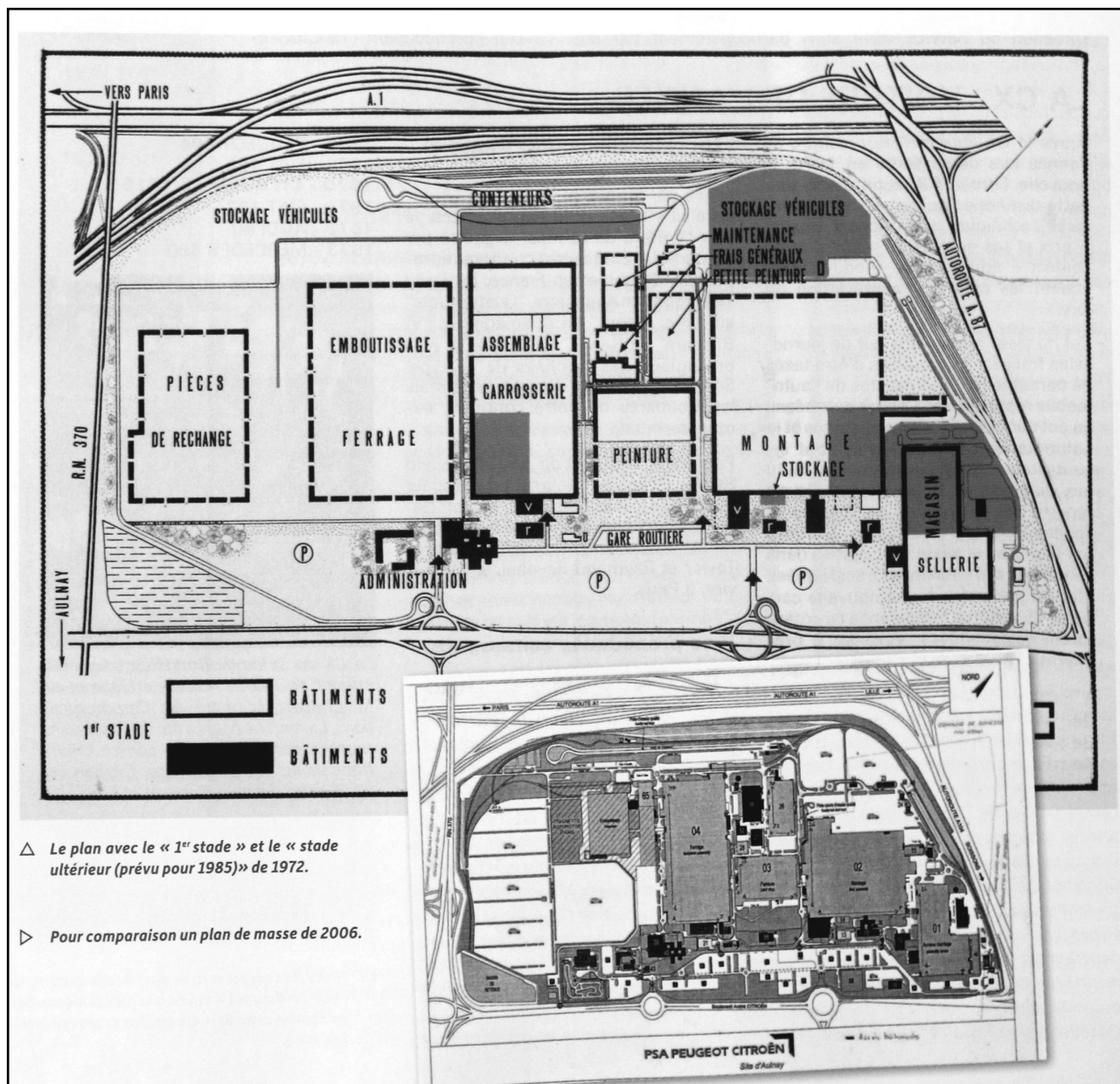
Gli addetti potevano suggerire alla direzione i loro consigli per migliorare l'efficienza del lavoro, consigli che quasi sempre era-

no accettati e benvenuti.

Alla fine del suo percorso, la CX usciva dal capannone per affrontare la prova su strada che avveniva su una pista predisposta appositamente e lunga 1650 metri, compresi 300 metri di fondo sconnesso.

Il test durava 5 chilometri e, se tutto era andato bene, l'auto partiva per la sua destinazione in





- △ Le plan avec le « 1^{er} stade » et le « stade ultérieur (prévu pour 1985) » de 1972.
- ▷ Pour comparaison un plan de masse de 2006.

Francia o all'estero.

Nel 2000 l'allora direttore generale di Citroën, Claude Satinet, posò la prima pietra del futuro Conservatoire della Marca proprio ad Aulnay, dove su 6300 metri quadrati furono collocati più di 300 veicoli storici pronti per essere ammirati dagli appassionati.

Purtroppo, anche questa parte dell' ex fabbrica è stata chiusa alla fine di giugno e la collezione spostata in altra località scon-

sciuta dove il pubblico non potrà più avere accesso.

Da tempo si parlava di questo stop e, in occasione del centenario nel 2019, si vociferava di un nuovo grande museo a Poissy.

Il progetto venne però sospeso e dopo la fusione con Stellantis tutto sembra essersi fermato.

Loïc de La Roche, direttore generale de l'Aventure Peugeot-Citroën-DS ha svelato che per la nuova sede ci vorranno almeno

tre o quattro anni, sempre che tutto vada per il verso giusto.

Un altro segno dei tempi che stiamo vivendo: basti pensare al fatto che le Citroën vengono oggi costruite quasi tutte fuori dalla Francia, dal Marocco (Ami elettrica) alla Slovacchia (C3), dalla Spagna (C3 Aircross e C4) alla Cina (C5X).

Resta solo la C5 Aircross a Rennes.

Già, ma fino a quando?



LE "FIGURE" CHE MANCANO

Di Silvia Volpe Segretario CX Club Italia

Con queste righe voglio ricordare una persona che ha fatto parte del nostro Club fin dal lontano 2001 e che l'anno scorso è andata a percorrere le strade dei cieli.

Il protagonista è Ezio Nori, il simpatico avvocato di Padova, la cui presenza costante alle Assemblee Sociali e ai Raduni organizzati dal CX Club e da Vincenzo Rocchi, e la sua squisita dialettica, hanno arricchito le discussioni e i momenti conviviali delle nostre Manifestazioni.

Sempre in coppia con la moglie Gabriella e gli inseparabili cagnolini, ben addestrati a passeggeri nel comodo salotto della CX.

Ultimamente, con l'incedere degli anni e qualche acciacco, aveva diradato gli incontri, ma non mancavano le interminabili telefonate con Maurizio, con cui scambiava opinioni e condivideva le sue idee e di cui era diventato molto amico.

Spesso pungente, dotato di energia e vitalità, ci spronava e consigliava non solo per quanto

riguardava il Club, ma anche in generale per il quotidiano della vita.

La storia del primo incontro e contatto con il CX Club Italia avvenne citando le sue parole: "in un modo molto bello e singolare. Mi trovavo su un doppio stradone alberato, una bella strada di campagna, molto francese, spaziosa ed aerata, e sono stato affiancato, per non dire quasi abbracciato, da Venturino che mi ha fermato e mi ha parlato del CX Club invitandomi a farne parte.

Optai così per questo Club. Anche se ero già iscritto al Club Auto Storiche Patavine, sono en-





trato in questo Club più specifico e molto più motivato e determinato".

Unico proprietario della CX più anziana circolante nel nostro paese, almeno fino a prova contraria.

La vettura venne immatricolata a marzo 1975 e, stando al numero di telaio, fu costruita alla fine del 1974.

Si tratta di una 2000 Confort, colore "sable cendré" priva di assistenza allo sterzo e di alzacristalli elettrici anteriori.

In una intervista rilasciata in occasione della festa per il trentennale della CX disse: "il mio amore per la CX nacque esattamente nell'ottobre del 1974 anno nel quale visitai il Salone di Torino e la vidi.

Ho infatti una bellissima fotografia con mia moglie e mia figlia allora piccolina.

Era una macchina che mi piaceva subito.

Era stellare rispetto al trend della produzione dell'epoca per cui veramente me ne innamorai in quel momento".

Partecipò assieme alla moglie all'I.C.C.C.R. di Roma il cui dettagliato resoconto, firmato da Gabriella, fu pubblicato su SpacXzio n. 14 di aprile 2009.

Con un pizzico di vanità e di orgoglio ha sempre concesso la sua CX per scatti fotografici utilizzati per calendari e copertine.

Un personaggio importante che ha manifestato attivamente la sua passione e l'ha vissuta fino a che gli è stato concesso.

Vogliamo ricordarti così.





LA DS CHE SALVO' DE GAULLE: L'ATTENTATO DI PETIT-CLAMART DEL 22 AGOSTO 1962 Di Maurizio Baiocchi

Un episodio della storia francese contemporanea che ha come co-protagonista una Citroën DS.

Il contesto storico.

Nel periodo a cavallo tra gli anni cinquanta e sessanta, pur se nel pieno delle "Trente Glorieuses"(1), la Francia attraversa un periodo turbolento a livello politico e istituzionale, acuito dalla crisi sociale nel Paese e dalla progressiva decolonizzazione e indipendenza delle ex-colonie francesi, in particolare con la drammatica questione dell'Algeria (che non era solo una colonia, ma proprio dipartimento del territorio francese).

Il personaggio.

Charles de Gaulle (1890-1970) fu militare, statista e figura peculiare della politica francese per tre decenni.

Generale di brigata durante la II guerra mondiale divenne "padre della patria" quando dopo la capitolazione si oppose all'umiliante armistizio e al governo collaborazionista di Vichy con a capo il Maresciallo Pétain, e il 18 giugno 1940 lanciò da Radio Londra il famoso "Appello" (inciso su una placca commemorativa ai piedi dell'Arco di Trionfo) esortando i francesi a continuare la lotta contro l'invasore germanico, diventando capo del governo provvisorio in esilio.

Alla liberazione di Parigi il 25 agosto 1944 fu celebre la sua allocuzione all'Hotel de Ville: «*Paris! Paris outragé! Paris brisé! Paris martyrisé! mais Paris libéré!*» (2), scolpita anche sulla statua a lui dedicata sugli Champs Elysées.

Fautore di un potere esecutivo

forte, si oppose a ogni compromesso con il "regime dei partiti" e si dimise nel 1946, isolandosi temporaneamente dalla politica nel suo *buen retiro* di Colombay-les-Deux Églises per una lunga "traversata del deserto".

Poi, il ritorno sulla scena del generale Charles de Gaulle come Primo Ministro il 1° giugno 1958, segna la transizione tra la IV e la V Repubblica, istituita con l'approvazione attraverso il referendum del 28 settembre 1958 della nuova Costituzione che rinforza il potere presidenziale e con lo stesso de Gaulle eletto nuovo Presidente della Repubblica, carica che mantenne fino al 1969.

La questione algerina e l'OAS.

Durante il suo incarico di Primo Ministro, de Gaulle affrontò la questione algerina, in piena guerra civile, con progressive aperture per l'autodeterminazione di quel popolo, a cui rivolse il "Je vous ai compris" nel discorso di Algeri del 4 giugno 1958, calmando provvisoriamente le tensioni che però ripresero violente con le rivolte dei "pieds noirs" (i francesi d'Algeria, oltre un milione, che con l'indipendenza avrebbero perso tutto) fino al cosiddetto "putsch" del 1961 dei generali ribelli che volevano mantenere l'Algeria francese e con le azioni terroristiche dell'OAS (*Organisation de l'Armée Secrète*), organizzazione clandestina creata da alcuni ultranazionalisti ed ex-militari, contrari alla politica gollista di "abbandono" dell'Algeria.

De Gaulle ristabilisce l'ordine in modo autoritario, finché nel





1962, dopo gli accordi di Évian con il Fronte di Liberazione Nazionale algerino (FLN), fu sancita l'indipendenza dell'Algeria a seguito del referendum del 1° luglio 1962.

In questo clima di tensione, di odio sociale e di attentati terroristici contro le politiche presidenziali, tra i fanatici difensori dell'Algeria francese l'OAS puntava a un rovesciamento della V Repubblica e del suo Presidente, visto come un traditore dei suoi doveri istituzionali e dell'onore della Francia.

Così, il tenente colonnello Jean Bastien-Thiry e altri membri dell'OAS studiarono un'azione mirante ad assassinare il generale de Gaulle, l'operazione con nome in codice "*Charlotte Corday*" che avvenne il 22 agosto 1962.

De Gaulle citroënista.

Prima di entrare nel dettaglio dell'evento criminoso, vediamo com'era il rapporto di de Gaulle con le auto.

Sin dal dopoguerra, il generale era un fedele cliente della Marca del Double Chevron.

Tra il 1946 e il 1958 ebbe come vetture personali due Traction 11 CV e due 15 CV, tra cui una 15H idraulica, con le quali si trovava molto bene, anche perché potevano ospitarlo comodamente in tutta la sua imponente altezza di 1,96 m., anche con il *képi* militare in testa.

Le vetture, acquistate presso un concessionario della Marca, gli appartenevano e la carte-grise era a suo nome.

Poi, uscita di produzione la Traction, passò come naturale evoluzione alla DS che ben presto divenne la vettura ufficiale della V Repubblica ed emblema della Francia delle *Trente Glorieuses*.

Quando divenne Presidente nel 1958, come auto di rappresentanza dell'Eliseo de Gaulle aveva a disposizione le due vetture su base-Traction ordinate dal precedente Presidente Coty (la

decapottabile Chapron targata 1 PR 75 e la berlina chiusa Franay 2 PR 75), oltre alla Simca Chambord scoperta 5 PR 75.

Le DS presidenziali, ovviamente nere, divennero la 3 PR 75 (con tetto apribile, da cui il generale poteva salutare la folla) e la 4 PR 75.

Poi nel 1968 seguirà la "*Super DS*" carrozzata Chapron, che acquisì la targa 1 PR 75, ma usata pochissimo a causa del vetro di separazione fisso che impediva al generale di conversare con l'autista, il fedele Paul Fontenil, e l'aiutante di campo (3).

Inoltre, per i suoi viaggi privati, de Gaulle utilizzava anche una DS personale, sulla quale avvenne l'attentato, così come la moglie Yvonne (detta "*Tante Yvonne*" dal popolo) possedeva un'Ami 6.

La vettura era una DS19 del 1959, ali "*cendrie*" con motore di 1.911 cc da 75 cavalli, tar-





gata 5243HU75.

Era un normale modello di serie, non una versione Prestige di Charpron.

Carrozzeria e tetto nero, interno in tessuto grigio/blu, l'auto aveva ben pochi equipaggiamenti particolari; un termometro acqua aggiuntivo sulla plancia, doppi retrovisori esterni, fari di profondità, due parasoli interni per i passeggeri posteriori e una tendina a lamelle sul lunotto posteriore.

L'attentato.

La sera del 22 agosto 1962, al termine del Consiglio dei Ministri, un piccolo corteo esce dal cancello del Palazzo dell'Eliseo: la suddetta DS nera con a bordo il generale, la moglie, l'aiutante di campo nonché genero colonnello Alain de Boissieu e guidata dall'autista Francis Marroux, che in quell'occasione sostituiva il fido Fontenil; a seguire due motociclisti e una seconda DS con il personale della scorta.

Uscito da Parigi dalla Porte de Chatillon in direzione sud attraverso la route nationale 306 (ora

D906), il corteo era diretto all'aeroporto militare di Villacoublay, dove lo attendeva un aereo che avrebbe portato la coppia presidenziale alla loro residenza de *La Boiserie* nel piccolo paese di Colombay-les-Deux-Églises, nel dipartimento dell'Alta Marna.

Ma il comando dell'OAS guidato dal colonnello Thiry e composto da una dozzina di uomini e dotato di armi automatiche, esplosivi e quattro vetture era pronto ad entrare in azione.

All'altezza dell'incrocio tra la RN306, Rue Debry e Rue du Bois, poco prima della rotatoria del paese di **Petit-Clamart** (Dipartimento 92, Hauts-de-Seine), vedendo arrivare la vettura con a bordo de Gaulle, Thiry, in attesa su una Simca 1000, dà il segnale agitando un giornale.

Il comando apre il fuoco con i fucili mitragliatori; il colonnello de Boissieu, alla vista degli uomini armati, grida ai suoceri di abbassarsi e ordina all'autista di

accelerare.

Una raffica di proiettili colpisce la DS.

Malgrado due pneumatici (anteriore sinistra e posteriore destra) esplosi a seguito dei colpi ricevuti, Marroux riesce a sterzare evitando l'auto degli attentatori che gli si para davanti (guarda caso una Citroën ID blu) e dà gas per allontanarsi dal pericolo, seguita dai motociclisti e dall'altra DS della scorta.

La DS grazie alle sospensioni idrauliche riesce a mantenere l'assetto e direzionalità e a fuggir via, salvando così de Gaulle da peggiori conseguenze di un tiro incrociato.

Dall'inizio alla fine degli spari erano passati solo 7 secondi e degli oltre 140 proiettili sparati solo 14 colpirono la DS, in particolare il montante e il finestrino posteriore (che andò in frantumi) a pochi centimetri dalla testa del generale, il lunotto, il baule lo schienale del sedile anteriore; altri spari raggiunsero la DS di scorta, ma miracolosamente né la coppia presidenziale né nessun altro a bor-



do rimase colpito dai proiettili.

Le fasi salienti dell'attentato sono state ricostruite in modo realistico nella sequenza iniziale del famoso film "Il giorno dello sciacallo" (1973, regia di Fred Zinnemann), tratto da un romanzo di Frederick Forsyth, che narra proprio di un successivo tentativo di assassinare de Gaulle da parte di un killer professionista ingaggiato dall'OAS, visibile su You Tube al link: <https://www.youtube.com/watch?v=YUKZmTkKwVU>.

Giunto all'aeroporto di Villacoublay de Gaulle passò in rassegna il picchetto d'onore.

Poi, imperturbabile, osservando la sua auto crivellata commentò: "Questa volta era tangente! Fortunatamente quelli là sparano come dei porci!".

Sua moglie Yvonne ancora scossa per lo scampato pericolo esclamò: "Spero che i polli non si siano fatti nulla!".

Infatti, la Première Dame prima di lasciare l'Eliseo aveva fatto sistemare nel baule un paio di polli acquistati in previsione del soggiorno alla *Boisserie*.

Quello di **Petit-Clamart** non fu l'unico attentato contro il generale de Gaulle, il quale in totale subì 31 tentativi di attentato, di cui 5 veramente conosciuti e 26 non confermati.

Il primo fu l'8 settembre 1961 quando sulla strada per Colombay-les-Deux-Églises, una carica di esplosivo al plastico nascosta in un sacco di sabbia esplose al passaggio della DS del generale, che attraversò le fiamme senza danni rilevanti.

Nonostante gli attentati subiti, de Gaulle rifiutò sempre sdegnosamente di utilizzare vetture ufficiali blindate, in quanto riteneva che se il Capo dello Stato fosse costretto a circolare su un'auto blindata, sarebbe la

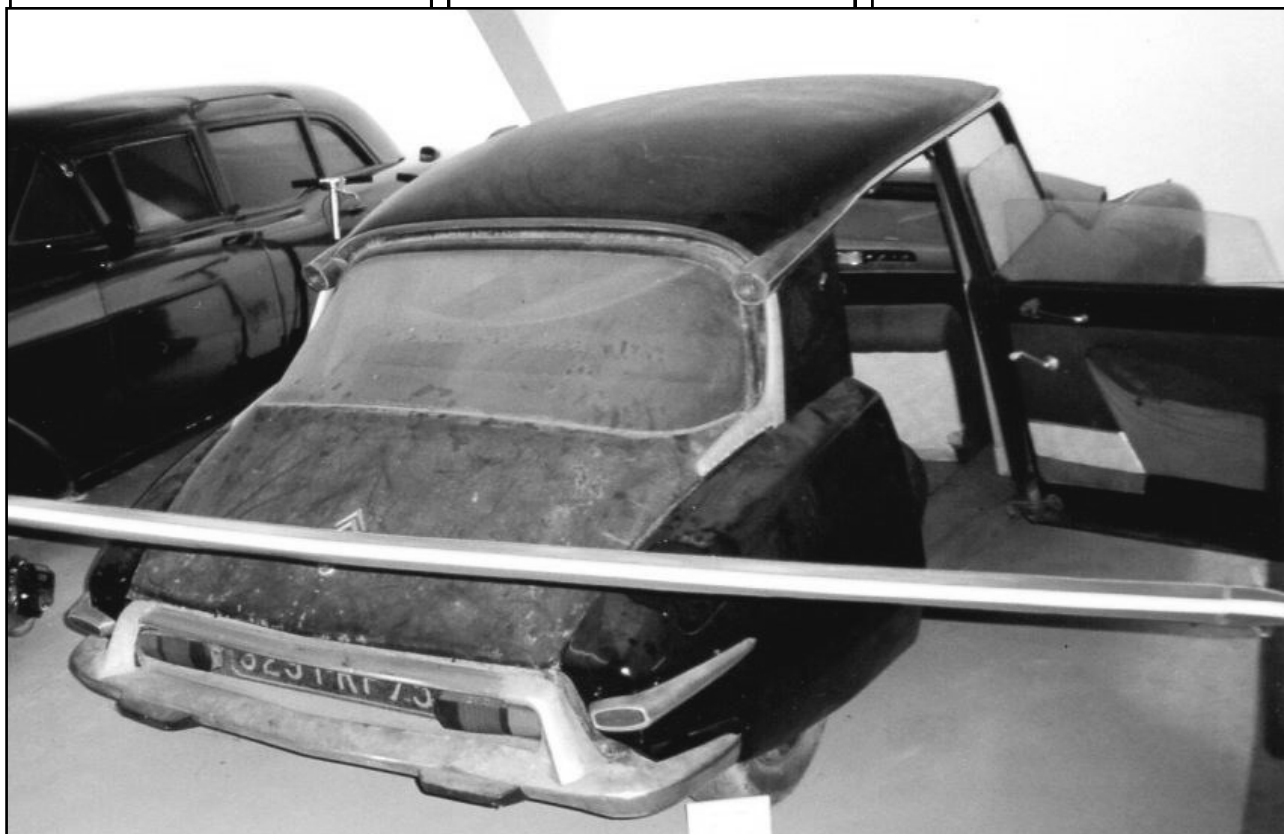
prova dell'esistenza di un problema maggiore tra l'opinione pubblica verso lui, che invece stimava a suo favore.

Inoltre, un'auto blindata più pesante avrebbe perso brillantezza di marcia e da buon militare, di fronte al pericolo non si doveva subirlo, ma farvi fronte.

La sera stessa del 22 agosto iniziò una grande caccia all'uomo per rintracciare i colpevoli dell'attentato.

A seguito delle indagini e dei controlli ai posti di blocco, vennero ben presto rintracciati dei sospetti e anche un "pentito" dell'OAS che consentì di arrestare in breve tempo tutti i membri del commando e l'organizzatore e mandante il colonnello Jean Bastien-Thiry.

Mentre gli esecutori materiali vennero condannati a pene variabili e poi beneficiarono nel 1968 della grazia presidenziale, il





colonnello Thiry fu condannato alla pena di morte (che all'epoca era ancora in vigore in Francia, abolita formalmente solo nel 1981 con la ghigliottina che fu usata fino al 1977) e l'unico a cui non venne concessa la grazia. Essendo un militare, la sentenza fu eseguita mediante fucilazione l'11 marzo 1963 all'alba presso il Fort d'Ivry; egli fu l'ultimo condannato a morte fucilato in Francia.

La DS dopo l'attentato.

Dopo l'attentato, la Préfecture de Police di Parigi fece riparare l'auto dai danni dei proiettili; per de Gaulle ciò fu un errore perché così l'opinione pubblica avrebbe pensato che si fosse trattato di un falso attentato.

Poi, secondo alcune fonti, qualche anno più tardi (verso il 1965) la Préfecture mise in vendita la DS 5249HU75, che fu acquistata dal comandante della Gendarmeria del Palazzo dell'Eliseo, il colonnello Laurent, consapevole del carattere speciale della vettura.

Ma all'inizio degli anni '70 egli ebbe un incidente con gravi danni alla vettura, che venne abbandonata in una discarica. Appresa la triste fine dell'auto, lo stesso Laurent la riprese per poi essere restaurata (intorno al 1975) proprio dalla Casa-Madre Citroën e donata nel 1983 alla Fondazione e Istituto de Gaulle per essere infine esposta al museo de Gaulle di Lille, presso la casa natale del generale.

Ma su questa ricostruzione storica e sull'originalità della vettura esposta a Lille (n. di serie 4005314) permangono alcuni dubbi, dato che non vi sono documenti amministrativi né certificati di proprietà a supporto.

Una replica della DS dell'attentato, fu esposta anche presso l'ex-

museo delle auto presidenziali a Montjalin in Borgogna, ora chiuso.

Così in questo accadimento storico, la DS, vettura ufficiale della V Repubblica, contribuì a salvare il fondatore e Presidente della stessa.

Note:

(1): L' espressione francese **"Trente Glorieuses"** designa il periodo trentennale di sviluppo e crescita economica in Francia e nella maggior parte dei paesi occidentali, che si è avuto dalla fine della 2° guerra mondiale nel 1945 alla prima crisi petrolifera del 1973.

Tale definizione richiama le **"Trois Glorieuses"**, le tre giornate rivoluzionarie del 27, 28, 29 luglio 1830 che portarono alla

caduta del re Carlo X, l'ultimo della dinastia dei Borboni.

(2): *"Parigi! Parigi oltraggiata! Parigi spezzata! Parigi martirizzata! ma Parigi liberata!*

Liberata da sola, liberata dal suo popolo con la collaborazione degli eserciti di Francia e il supporto e la cooperazione dell'intera Nazione, di una Francia che combatte, dell'unica Francia, della vera Francia, dalla Francia eterna!"

(3): La storia delle Citroën presidenziali è stata raccontata nel n. 7-ottobre 2005 di SpacXzio; alcune di esse sono visibili al Conservatoire Citroën di Aulnay-sous-Bois, a cui è stato dedicato un recente articolo sul n. 43-ottobre 2023.





LA FERTÉ-VIDAME Di Antonio Solimeno

A molti questo nome non dice niente, ma agli appassionati esperti citroënisti ricorda quella che è stata la pista di prova delle auto Citroën da 86 anni.

Ora che il Marchio è quasi del tutto scomparso, anche la pista sarà definitivamente venduta entro il 2024 dal gruppo Stellantis per essere destinata ad altre funzioni.

Eppure nel maggio 1984 fu teatro di prova di un prototipo di Citroën Axel 12 TRS, poco prima della presentazione del modello ai francesi in data 26 giugno 1984 e della presentazione al grande pubblico internazionale al 71° salone dell'automobile di Parigi, avvenuta in data 4 ottobre 1984.

Nello stand erano esposte alcu-

ne Axel, ma furono oscurate dalla presentazione contemporanea della Visa GTI, della BX 29 GT, della CX GTI Turbo e del prototipo BX 4 TC.

Da rilevare, comunque, l'ottimo coefficiente aerodinamico della Axel con un valore CX di 0,35, a confronto con uno 0,37 di una CX 20 RE e di uno 0,33 di una BX RE.

La stampa francese ha caratterizzato l'Axel con questi titoli: "la 2 CV rumena", "il nuovo con vecchio", "la Visa a 3 porte", "la AMI 8 del 1980", "buona tecnica, cattiva coscienza", "la piccola





rumena", "a l'est, niente di particolarmente nuovo".

Arriviamo al 2019, anno del centenario Citroën, che si svolge proprio a la Ferté-Vidame, sobborgo a circa 100 km da Parigi.

A febbraio, nel leggere il forum dell'IDéeSse Club, vengo a conoscenza di una carovana, organizzata dal compianto Marini, di alcuni modelli storici Citroën, in partenza da Milano alla volta del

raduno.

Mi chiedo, perché non partire anch'io, è l'ultima occasione della vita, solo escludo la possibilità di aggregarmi al gruppo.

La loro partenza è programmata troppi giorni prima, troppe tappe intermedie, costi elevati, soste in vari hotel, visite a musei.

No, non fa per me, non voglio essere di peso per loro, ho i miei ritmi, i miei orari, la mia velocità.

Certo, rinuncierei all'assistenza lungo il tragitto, ma pazienza, mi affiderei alla robustezza dell'Axel.

Così, il 14 febbraio acquisto il biglietto n. 2063 sul sito online francese e organizzo il viaggio da solo, che prevede una sola sosta a Nevers, presso l'Espace Bernadette, gestito dalle suore, con la possibilità di visitare anche la tomba di Bernadette.

Alla Madonna, cui Bernadette



era molto devota, affiderò il mio viaggio.

Il giovedì mattina del 18 luglio all'alba parto, attraverso il valico del monte Bianco, sotto a Nevers il giovedì sera, il venerdì mattina arrivo a la Ferté-Vidame, finalmente.

Vedo modelli Citroën di tutti i tipi, sbucare come funghi da tutte le direzioni, soave vista ai miei occhi da appassionato di Citroën da sempre.

Tutte per concentrarsi lì, attorno alla pista di prova.

Sono assegnato dalla direzione del raduno alla zona B, riservata alla GS e, finalmente, dopo 35 anni potrò provare la famosa pista di prova, teatro della prova su menzionata.

Alla fine si potranno contare circa 5000 auto, ma di Axel presenti,

oltre la mia, ci saranno altre 2 dall'Olanda, oltre una Olcit francese, la gemella dell'est dell'Axel.

D'altronde, si tratta di un modello estremamente raro ormai, tra l'altro sconosciuto dalla stessa Citroën, che tra tutti i modelli descritti dalla direzione del raduno non ha dedicato nessuna citazione, niente di niente, una grave mancanza per l'occasione così importante.

Pazienza, non ho fatto tutti quei km per niente, alla fine si conterranno circa 3000 km. in 4 giorni, con ritorno la domenica.

Mi resta sempre la felicità di aver suscitato a molti dei presenti la curiosità e l'ammirazione della mia Axel, sconosciuta ai più, francesi inclusi, e per essere fra i pochi venuti dall'Italia, circa

100.

Ricordo che quest'anno ricorrono i 40 anni della presentazione dell'Axel e la storia continua...





LA MIA POLSKA PRZYGODA

Di Francesco Marigo Vicepresidente CX Club Italia

Eccoci qui, dopo vent'anni, a varcare di nuovo i confini internazionali.

Insieme.

Come prima, più di prima.

Galeotto è stato, ancora una volta, l'ICCCR, la manifestazione internazionale che ogni Citroënista che si rispetti deve aver sperimentato almeno una volta nella vita.

Una "Mecca" per Citroënisti praticamente.

La meta da raggiungere, questa volta, era lontana.

Molto più lontana di vent'anni fa. E questo, in fin dei conti, non è stato che un piacere per la possi-

bilità di passare parecchio tempo tranquilli insieme.

Durante la preparazione per il viaggio mi sono mancate le raccomandazioni del mio meccanico di fiducia che mi preparava a ipotetici scenari apocalittici (in termini automobilistici, s'intende), pur avendo reso, con le proprie cure, un mezzo già di per sé tra i più affidabili della Marca praticamente inarrestabile.

Comunque, una bobina e un paio di fascette le ho portate, per scaramanzia.

Sono rimasti invariati, al contrario, gli sguardi di quelli a cui di-

cevo dove saremmo andati.

E se ieri erano sguardi preoccupati per il migliaio di chilometri che avrebbero affrontato tre ventenni, oggi lo erano per i tremila che aspettavano i due quarantenni.

Due splendidi quarantenni, se mi è concesso.

Alla Nanni Moretti.

E, seppure con qualche dubbio silenzioso sulla mia resilienza e resistenza, ci siamo incamminati alla volta di Torun, città che diede i natali a Niccolò Copernico.

I chilometri sono scivolati via senza pensieri, attraverso Italia, Austria, Repubblica Ceca e Polonia. Che impressione trovarsi davanti distese di pale eoliche dopo aver passato delle centrali nucleari!

Se questo è un segnale del futu-





ro che ci attende...

Un totale di sei giorni di viaggio, tra andata e ritorno, che rimarranno impressi indelebilmente nella memoria.

Tra torte Sacher, zuppe acide e involtini di carne della Slesia.

Il raduno a Torun da subito è sembrato sensibilmente più contenuto rispetto ai passati eventi, in termini di partecipazione sia di collezionisti sia di espositori, ed il totale degli iscritti non ha superato il migliaio.

Sarà che la Polonia non è attrattiva come altre mete più conosciute, sarà che siamo ancora immersi in un periodo di follia collettiva che dura ininterrottamente (per motivazioni varie) da più di quattro anni, sarà perché in questi decenni è molto cambiato il pubblico che partecipa

attivamente alle manifestazioni delle auto d'epoca, nello specifico in ambito Citroën.

Fatto sta che di facce giovani e piene di entusiasmo non se ne contano quante si dovrebbe; e tante facce di chi negli anni si è speso (e ha speso) per la causa sono solo un ricordo nel cuore dei molti appassionati.

Tra i partecipanti una buona fetta proveniva proprio dalla Polonia, a testimoniare il fresco e genuino interesse di una popolazione giovane nei confronti di quelle "opere d'arte su ruote" della Casa francese che al tempo in cui erano distribuite dalle concessionarie ai polacchi non era consentito nemmeno sognarle.

E pensare che gli iconici ingragnaggi del Double Chevron An-

drè Citroën li vide proprio in Polonia, terra natia della moglie.

Poche le chicche introvabili, che per molti si possono vedere solo ad un ICCCR.

Facevano bella mostra di sé una SM cabriolet "Mylord" ed una SM modello USA, diversi Type H a passo lungo e tetto alto camperizzati, oltre ad una C4 del 1930, solo per citarne alcune.

Inoltre, al di fuori di un ICCCR difficilmente si può ammirare una C5 con i fari di profondità supplementari usati in Svezia, o una CX del primo anno di produzione con le spazzole per i fari anteriori di un'epoca pregomma.

Niente Tissier, niente XXM, niente cingolati.

Peccato.

Ma l'ICCCR non è solo auto; è



anche convivialità e intrattenimento, confronto e festosità tra appassionati Citroën.

In questo ambito gli eventi non sono mancati, anche se, tra cancellazioni all'ultimo minuto e qualche intoppo organizzativo, a qualcuno è venuta un po' di nostalgia di raduni passati.

E se alla cena di gala e alla visita al Toruń Fortress Museum non ho presenziato per non sentirmi in imbarazzo in mezzo a tanta classe e nobiltà, non mi sono fatto mancare la Promenade che dall'Autoarena ha visto un lunghissimo serpentone di splendide Citroën passeggiare lungo le vie di Torun per raggiungere il viale del centro città che si affaccia sulla Vistola, il fiume più lungo della Polonia, dove le vecchie glorie sono state accolte da un festoso ed incuriosito bagno di folla.

Emozionante!

Assistere agli sguardi incuriositi di

bambini e genitori che mai hanno visto dal vivo in vita loro oggetti di questo tipo ha riempito il cuore di gioia.

E di orgoglio.

Passare quattro giorni tra le amate Citroën d'epoca è sempre un piacere.

Sentire a tutte le ore del giorno i bicilindrici e i Becchia delle Dee risuonare liberi mi faceva tornare a quei magnifici anni della gioventù quando le più svariate Citroën da me erano di casa.

Immerso in questi suoni, ogni volta che chiudevo gli occhi rivedevo il mio babbo che arrivava con la Ami 8 di famiglia o con una delle tante Dyane che richiedevano le sue cure.

E ogni volta che li riaprivo speravo di ritrovarmelo di nuovo davanti!

Ma nemmeno stavolta...

Pare non ci sarà un prossimo ICCCR; nessuno si è candidato.



Forse era destino che la saga degli ICCCR si fermasse al numero 17.

Un numero a caso.

Se così sarà, se nessuna Nazione e nemmeno la "galassia" Stellantis si prenderà l'onere di organizzare il 18mo ICCCR, almeno po-





trò sfoggiare una maglietta con il logo "ICCCR 2020" e potrò dire di essere stato presente all'ultimo evento davvero internazionale per gli appassionati di questo geniale Marchio.

Al momento di lasciare Torun è scesa una lacrimuccia.

Una città così mi ha lasciato il segno.

Bella, curata, sicura, viva.

Una splendida sorpresa.

Sicuramente ritornerò, se non altro per visitare anche altri luoghi in Polonia o in nazioni limitrofe,

per assaporare quella voglia di vivere e quella pragmatica operosità che nei nostri Paesi "occidentali" si è del tutto persa, in nome di un benessere che ci ha del tutto desensibilizzato, depravato, rimbambito.

Prima che anche a loro succeda inevitabilmente, vista la china che hanno molto rapidamente preso.

Sulla via del ritorno, "a marce ingranate dalla prima alla quarta" come diceva la famosa canzone, io e te, mia fidata compagna di viaggio, erava-

mo pronti a berci i chilometri che ci separavano dall'Italia.

Senza radio, senza aria condizionata, senza turbo.

Io e te a goderci di nuovo gli infiniti viali alberati della Polonia, le bellezze che popolano le strade della Repubblica Ceca, gli straordinari paesaggi dell'Austria. Io e te in un unico abbraccio di anime.

A goderci un rilascio di dopamina lungo altri tre intensi, magnifici, bizzarri giorni.



BUONO D'ORDINE

Per le vostre commesse fotocopiate o ritagliate questa scheda
Pagherò al postino l'importo totale dell'ordine più le spese di spedizione.

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

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, per via postale al CX Club Italia via Strozzì, 4 35020 Pernumia (PD), oppure per mail: info@cxclub.it.

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.