



SPACXZIO

Anno XXI

Numero 41



SPACXZIO

ANNO XXI NUMERO 41

Periodico semestrale edito dal CX Club Italia. Redatto e composto in proprio.

Direttore Responsabile:
Maurizio Venturino

Comitato di Redazione:
Baiocchi M.
Marigo A.
Marigo F.
Siccardo M. (Resp. Rel. Est.)
Venturino M.
Volpe S.

Hanno collaborato:
Albertini A.
Azzena R.
Baiocchi M.
Marchetti G.
Siccardo M. (Resp. Rel. Est.)
Foto:

Albertini A. (collezione privata)
Baiocchi M. (collezione privata)
Marchetti G.
Marigo F. (copertina)
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 OTTOBRE 2022

CX 20 TRE: Quando la passione va d'accordo con la ragione3
Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

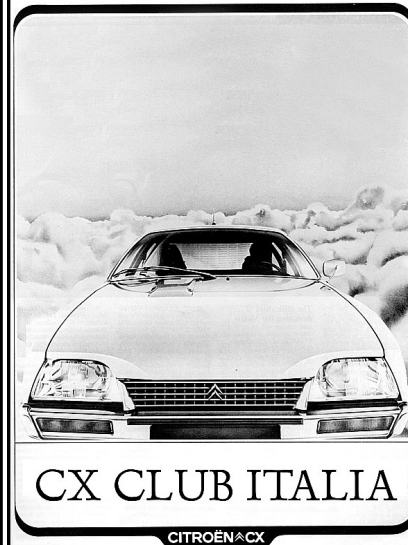
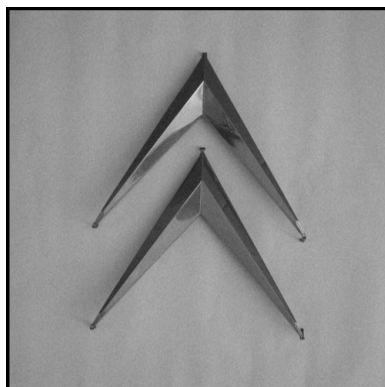
La Rinuncia9
Di Roberto Azzena

Gli "Occhi" delle Citroën.....11
Di Maurizio Baiocchi

INCONTRO INTERNAZIONALE CITROËN DS XXVª EDIZIONE: Quando la passione motoristica si fonde sia con la storia sia con la cultura.....19
Di Gianni Marchetti

Le auto losche non esistono più22
Di Mario Siccardo Responsabile Relazioni Esterne

Accessori24
A cura della Redazione



CX CLUB ITALIA

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

Consiglio Direttivo:

Presidente:

Camillo Cotti

Vicepresidente:

Maurizio Venturino

Segretario:

Silvia Volpe

Consiglieri:

Aurelio Marigo

Paolo Marigo

Oliviana Penello

Sede Sociale e Segreteria:

Via Strozzi, 4

35020 Pernumia PD

Tel.: 0429-779289

e-mail: info@cxclub.it

Indirizzo Internet:

www.cxclub.it

AVVISO IMPORTANTE

Preghiamo tutti i Soci che fossero dotati di posta elettronica di fornire il loro indirizzo alla sede del Club (info@cxclub.it).

Ciò consentirà, in caso di necessità di comunicare più rapidamente, a costi ridotti.



CX 20 TRE: QUANDO LA PASSIONE VA D'ACCORDO CON LA RAGIONE

Di Alfredo Albertini Direttore de "Le Citroën"

Quante volte abbiamo disquisito su quale CX preferire?

anche con l'intercooler (potenza 166 CV) che permet-

E poi ci sono quelle a gasolio, demonizzate oggi come tutte le Diesel ma non per questo prive di interesse.

Non è di nessuna di queste che desidero parlare, bensì di una versione che non solo mi piace



I modelli e le versioni, nonché gli anni di produzione, sono così numerosi che non c'è che l'imbarazzo della scelta.

Per i puristi conta soprattutto la prima serie, quella senza servosterzo né alzacristalli elettrici.

C'è chi preferisce invece le versioni sportive, soprattutto i due estremi, la CX 2400 GTi del maggio 1977 con il suo motore di 2347 cc da 128 CV Din e la CX 25 GTi Turbo 2 ultima versione, quella introdotta nel luglio del 1986 e identica alla GTi Turbo del 1984, ma equipaggiata, oltre che con il motore di 2,5 litri,

teva di raggiungere i 223 km/h. ***

molto, ma che rappresenta la maturità della CX e un ottimo

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.



SPACXZIO



compromesso tra affidabilità, prestazioni, consumi, finiture, confort e prezzo di acquisto sul mercato delle auto da collezione.

Sto parlando della CX 20 TRE, inserita nella gamma 1983 nell'estate dell'anno precedente e che era modificata nel frontale per via di una nuova mascherina completamente nera.

La TRE sostituiva la Athena, che a sua volta aveva preso il posto nel settembre del 1979 della CX Super.

La Athena vantava qualche dettaglio della Pallas, come i copri cerchi grandi e i profili alle fiancate che la rendevano più attraente.

Ma torniamo all'oggetto di questo articolo che fa ancora parte della CX prima maniera per i paraurti in metallo e per il cruscotto "classico".

La TRE aveva le stesse caratteri-

stiche della 20 base, e cioè motore di 1995 cc da 106 CV Din, ma cambio a 5 marce di serie.

I freni erano a disco ventilati davanti e a dischi semplici dietro, le sospensioni idropneumatiche con correttore di altezza, il ser-





batoio da 68 litri.

Buone le prestazioni: 176 km/h di velocità massima, 17,8 secondi per i 400 metri da fermo, 11,7 secondi da 0 a 100 km/h e 33,2 secondi per percorrere il km, sempre da fermo.

Abbastanza buoni i consumi dichiarati dalla casa: 7,2 litri/100 km a 90 km/h, 9,2 litri/100 km a

120 km/h, 12,2 litri/100 km in percorso urbano.

La TRE, come allestimento, era di fatto molto vicina alla Pallas, con calotte in metallo che coprivano l'intero cerchio, "baguette" laterali, cornici cromate dei finestrini e profilo lucido inox sottoporta.

Novità, le protezioni in gomma agli angoli dei paraurti e, nell'abitacolo, il cielo del padiglione termoformato con una grande plafoniera doppia dotata di faretto orientabili.

Rispetto alla CX 20 di base, la TRE aveva in più il clacson con compressore, le tasche dietro ai





SPACXZIO



sedili anteriori, l'indicatore livello dell'olio.

A richiesta si potevano ottenere i sedili rivestiti in pelle, il famoso rivestimento Isother (isolamento sotto al sedile posteriore, parabrezza colorato con fascia superiore più scura, vetri colorati, tendine parasole posteriori, paraso-

le laterali alle porte dietro), il condizionatore d'aria, le ruote in lega, la vernice metallizzata (o la "peinture noire vernier"), il tetto apribile elettrico.

Ricchissima la dotazione di serie, che comprendeva tra l'altro: cassettino portaoggetti illu-

minato e con serratura, servosterzo Diravi, illuminazione della zona attorno alla chiave per l'avviamento, tergicristallo a tre velocità di cui una a intermittenza, orologio al quarzo, presa diagnostica, regolatore intensità luce strumentazione, sedile guida regolabile in altezza, mo-





quette di qualità, retrovisore regolabile manualmente dall'interno, econometro mediante una serie di spie luminose che si accendevano in sequenza a seconda di quanto carburante si stava consumando.

Gamma di 12 colori per il 1983: beige Colorado, blanc Meije, bleu Argenté, bleu Nuit, gris Espadon, gris Perlé, gris Squalo, Noir, rouge de Garance, sable Doré, vert Amazonie, vert Chartreuse.

Il dépliant originale francese dell'epoca la descriveva così: "1983... Les 2 litres par Citroën s'appellent dorénavant CX 20 et CX 20 TRE. Ces nouvelles, CX 20 et 20 TRE sont, de série, encore mieux équipées et mieux finies. Pour Citroën l'idée de grand confort est l'aboutissement de cette recherche constante d'une meilleure finition.

Ainsi, les CX renforcent, d'année en année, leur image de grandes routières aptes à satisfaire toutes les exigences en matière automobile".

Una comunicazione che non ha neanche necessità di essere tradotta e che ci riporta ai gloriosi anni del Double Chevron.





SPACXZIO



Con l'anno-modello 1986, e



cioè della gamma introdotta a luglio del 1985 e l'arrivo della CX Serie 2, la 20 TRE venne tolta di produzione e finì così anche l'era dei paraurti in metallo, come ben sappiamo.

Citroën rilanciava la sua ammiraglia, che tuttavia aveva ormai più di dieci anni ed era in attesa della sua erede, la XM, che arriverà però tre anni dopo.

La "vecchia" CX riuscì ancora a difendere bene la sua posizione nel mercato e a conoscere una nuova anche se breve giovinezza prima del suo pensionamento, avvenuto nel marzo del 1989 quando ebbe termine il montaggio sulla linea

di produzione dello stabilimento di Aulnay, dopo 1.041.560 esemplari (contando solo le berline, fonte *Dates, de 1919 à nos jours*, edizioni Citroën).

Quell'anno nel listino di Quattro ruote compaiono assieme ancora per qualche tempo la CX 25 turbo 2 GTi al prezzo di 45.221.000 lire e la nuova XM in due versioni, la 2.0i a 32.817.000 lire (allestimento Pack 38.119.000 lire) e la 3.0i V6 cat a 50.872.000 lire.

Difficile scegliere tra la gloriosa CX nella sua versione più entusiasmante e la nuova berlina di alta gamma del Double Chevron...



LA RINUNCIA

Di Roberto Azzena

Ci sono a volte delle fasi della vita che non sono prevedibili e preventivabili, con le quali ci si trova improvvisamente a fare i conti e che costringono a ribaltare improvvisamente gli schemi abituali.

Forse per i più impermeabili e imperturbabili, questi ultimi due anni e mezzo, caratterizzati da una serie di follie che ancora pare incredibile aver vissuto, non hanno significato granché per quanto riguarda gli sconvolgimenti ai quali prima si accennava.

Non è il mio caso.

Sono infatti cambiati tantissimi fattori nella mia vita.

Dalle amicizie, alla scansione del tempo, al lavoro, allo sport e, per finire, al parco auto.

Sapevo che questo momento sarebbe arrivato e me ne sono testimoni i miei cari, ma questo non toglie che il percorso per arrivare ad imprimere svolte così

radicali sia stato irto di difficoltà.

La maggiore delle quali, parrà strano, ha riguardato proprio l'argomento inerente a questa rivista.

Se mi avessero detto che un giorno avrei volontariamente rinunciato alla mia Prestige ed alla mia C6 nel giro di un mese, non ci avrei mai creduto, eppure è esattamente quello che è successo recentemente. A Bree ero legato da un legame quindicennale, sancito da uno dei momenti più intensi della mia vita, che fu il suo ritiro in Francia.

Esperienze che restano dentro fino alla fine dei tuoi giorni.

Meno avventurosa la storia di Cécile, ma non per questo meno rappresentativa di una passione che ha finito per toccare il vertice proprio grazie a lei, per tornare alla chiusura del cerchio, dove tutto ciò iniziò quarantasette anni fa, quando

salii a bordo di una DS per la prima volta.

La passione Citroënista ha significato anche viaggi, Raduni, esperienze e amicizie, ma, sinceramente, di queste ultime è rimasto praticamente quasi nulla.

Inutile procedere per analisi o ricordi, rancori o rimpianti.

Semplicemente, per una certa fase della vita andava bene così, poi è subentrato altro, anche se si sapeva benissimo, che ha posto in evidenza limiti insormontabili.

Forse questi limiti si pensava fossero leggermente meno angusti, ma tant'è.

Anche quando l'ultimo tentativo di legare questa passione con concetti e contenuti esistenziali più vasti ed interessanti è naufragato, il segnale è stato di una chiarezza disarmante. Molte linee sono giunte contemporaneamente ad intersecarsi per determinare delle svolte.

Non è mia intenzione ammorbarvi con eccessivi particolari, dico soltanto che certe scelte vanno portate fino in fondo e





spesso si pagano in termini di disponibilità economica, si giunga per cui solo al fatto che interessa in questa sede, ovvero la rinuncia a due pezzi che per me hanno rappresentato una concezione dell'automobile inarrivabile.

A rappresentare questa concezione, è rimasta la DS, col supporto di un'altra idro, ottima e a suo modo ormai preziosa come la C5 II serie, però per sostituire le due ammiraglie dimissionarie, è stato necessario guardare in casa d'altri.

Già, perché ormai il parco Citroën non aveva più nulla da offrire in merito alle mie particolari esigenze di reperire una youngtimer con determinate caratteristiche di affidabilità e fruibilità a costi praticamente nulli, che rimpiazzasse in un sol colpo le due idro ammiraglie.

Da sempre ero stato attirato dal Marchio Jaguar, che credevo sarebbe rimasto un mistero nel campo della fruizione diretta, invece proprio il Marchio britannico mi ha servito su un piatto d'argento quello di cui necessitavo, fascino e prestigio inclusi.

Sia ben chiaro, continuo e continuerò sempre a considerare il vecchio mondo delle idro come

inarrivabile, un autentico mondo a parte e infatti di quel mondo mi tengo stretta stretta la regina indiscussa, però nel mio caso particolare posso affermare che si è letteralmente chiusa un'epoca.

Non ho più nulla da chiedere al mondo Citroën, l'unica finestra che lascio aperta, sarà per una eventuale altra C6 quando il modello raggiungerà il traguardo dei 20 anni, ma non ci giurerei troppo.

In questi 35 anni ho avuto praticamente tutte le idro medie e alto di gamma tranne la SM, non ho più nulla che mi stimoli ad intraprendere un'altra avventura e la situazione umana a cui accennavo prima, di sicuro non contribuisce all'uopo. Dimenticavo di specificare che mi sono curato di sistemare le mie ex presso due veri appassionati che non faranno mancare loro cure e attenzioni.

La Prestige, in particolare, è andata ad impreziosire una magnifica collezione alla quale mancava davvero solo lei per essere perfetta.

Avrete probabilmente capito che questo articolo rappresenta anche il mio congedo definitivo da questa rivista, alla

quale mi onoro di aver contribuito durante un lunghissimo periodo, soprattutto per aver aiutato nel progetto una persona vera come Maurizio Venturino.

Va da sé che ogni altro legame sociale col mondo del R.I.A.S.C. e del Citroënismo in generale, si chiude qui.

Si chiude una parte importantissima della mia vita e ringrazio indistintamente tutti coloro che l'hanno resa possibile, perché è stato comunque molto bello viverla.

Spero nel contempo di aver lasciato qualcosa di mio, avendo sempre cercato di mettere tutto me stesso con la massima sincerità e spontaneità, nonché con le relative spigolosità, in ogni ruolo e rapporto che mi sono trovato a svolgere e a sviluppare.

Un ultimo saluto, per finire, alle mie meravigliose CX e C6, che ho amato veramente in modo viscerale e la cui rinuncia, seppur avvenuta con grande serenità e decisione, è una piccola ferita che mi porterò sempre dietro.

L'ultimo articolo per SpaCXzio, non poteva che essere dedicato a loro.



GLI "OCCHI" DELLE CITROËN

Di Maurizio Baiocchi

Quando un bambino disegna un'automobile, spesso e volentieri rappresenta i fari anteriori come degli occhi, che danno un'espressione antropomorfa al veicolo, la quale poi si ritrova sovente nelle auto umanizzate dei cartoni animati e dei fumetti.

Traslando la similitudine, in questo articolo senza pretese, faremo un breve excursus sull'evoluzione degli "occhi" delle nostre beniamine Citroën (che nel 2009 era stata presentata anche in una piccola ma piacevole esposizione all'allora C42 sugli Champs-Élysées, storica vetrina parigina della Marca,

pur troppo chiusa da qualche anno), più dal punto di vista estetico e stilistico che tecnico e funzionale, che insieme alla calandra ed alla forma del radiatore (qui trattata solo marginalmente) determinano l'aspetto del frontale di ogni vettura e ne costituiscono motivo di richiamo e di differenziazione.

Agli albori dell'automobile, gli apparati luminosi erano per lo più semplici lanterne, ancora ad acetilene, mutate dalla carrozza a cavalli.

Poi, quando le vetture cominciarono ad essere dotate di un

impianto elettrico vero e proprio, pur se solo a 6 volts, si svilupparono i primi fari veri e propri ad uso automobilistico, che in pratica servivano solo per farsi (intra) vedere più che illuminare a distanza la strada dinnanzi alla vettura, data la modesta portata e potenza elettrica.

Dagli inizi del XX secolo fino ai primi anni sessanta, i fari della grande maggioranza delle automobili erano pressoché tutti... rotondi, magari differenti per diametro, forma della carenatura esterna (semisferica, oblunga, a obice, ecc.), verniciati o cromati, ma comunque sempre rotondi e alloggiati sopra i parafranghi anteriori o ai lati della calandra.

Poche vetture sfuggivano a questa regola, magari solo creazioni stravaganti di carrozzieri fanta-





siosi o modelli d'avanguardia, come ad esempio l'americana Cord 812 Phaeton del 1936 con fari retrattili.

A parte le auto da corsa su pista prive di luci e fanali, ci sono anche esempi di vetture stradali senza fanali anteriori, come la famosa Bugatti Royale "Esders" del 1932, in origine roadster poi ricarrozata in coupé de ville, quindi ricostruita come replica con la carrozzeria originale (oggi conservata al Museo di Mulhouse), il cui proprietario, appunto il ricchissimo Armand Esders, la richiese senza fanali perché tanto non la usava mai di notte...

Anche le Citroën seguivano queste regole sui fari, peraltro imposte dalla tecnologia dell'epoca che non consentiva alternative di forma e sostanza.

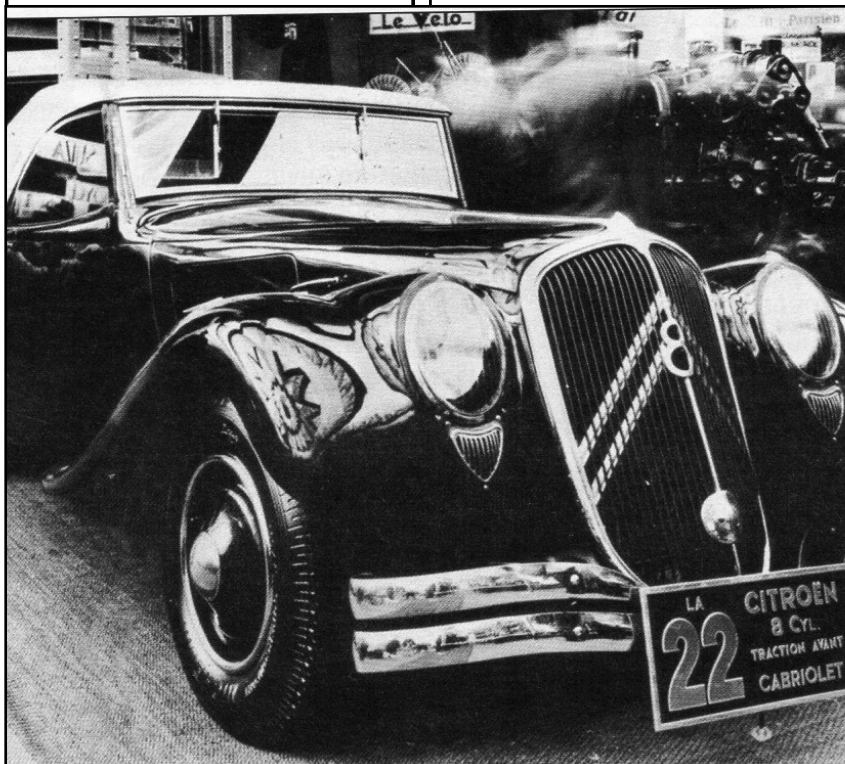
Così, dalla prima 10HP (poi ribattezzata Type A) del 1919 in poi, per decenni i modelli della Casa (C4, C6, Rosalie, ecc.) sfoggiavano i loro grandi occhi rotondi ai lati della calandra, alle volte uniti da un'asta orizzontale.

Come variante sul tema la Traction Avant li aveva inseriti sulle

grandi ali anteriori, con al centro il grande radiatore con il Double Chevron cromato, che conferiva l'inconfondibile aspetto a questo modello rimasto in produzione per vent'anni. Alcune versioni più lussuose, come le cabriolet e le 15 Six, avevano l'intero corpo della carenatura esterna del faro

cromato, mentre nei modelli "normali" erano verniciati color carrozzeria con la sola ghiera frontale cromata, e alle volte fari aggiuntivi sul paraurti.

Una eccezione di posizionamento e forma è costituita dalla effimera Traction 22 CV, con motore V8, presentata al Salone di Parigi del 1934, insieme alle al-





tre Traction 7 e 11, ma mai entrata in produzione.

Pur se la linea complessiva riprendeva quella delle altre Traction, la 22 si discostava nel frontale vagamente aerodinamico con la novità dei fari integrati nei parafranghi anteriori, dalla forma allungata verso il basso, quasi ovali e con sotto le griglie per il clacson.

Dei fari rotondi alle volte ne bastava... uno solo, come nei primi prototipi anteguerra della TPV (Toute Petite Voiture) che poi divenne la 2 CV, che aveva un unico faro sul lato sinistro, perché il codice della strada dell'epoca lo consentiva.

Poi alla presentazione del modello di serie del 1948, i fari tornarono ad essere due sulle ali anteriori, uniti da una barra di collegamento, contribuendo alla simpatica espressione del modello.

Ma il 6 ottobre 1955 il panorama automobilistico fu rivoluzionato dall'apparire al Salone di Parigi della DS19, la Déesse, il cui stile, per il quale il suo creatore Flaminio Bertoni si era ispirato alla natura e alle forme dei pesci, ed il contenuto tec-

nico d'avanguardia, basato sull'idraulica per sterzo-sospensioni-freni, la discostava da ogni altra vettura dell'epoca e la rendevano una specie di disco volante sceso sulla Terra.

I fari erano sempre rotondi ma inseriti armoniosamente, insieme ai sottostanti indicatori di direzione, nei parafranghi anteriori, bassi e arrotondati, ai lati del lungo cofano spiovente, contribuendo all'aerodinamica (all'epoca assai avanzata) della vettura.

Per una dozzina di anni, la DS rimase con tale apparato visivo, con al più l'aggiunta di una coppia di altri fari tondi di profondità, più sotto e all'interno di quelli di serie, che equipaggiavano le versioni top di gamma, come la Pallas e la Prestige oltre che le cabriolet e le fuori-serie Chapron, arricchendo ulteriormente il frontale e rendendolo anche più grintoso.

Un interludio: per colmare il vuoto tra la "basica" 2CV e l'alto di gamma DS, nel 1961 fu presentata l' Ami6 che pur montando un bicilindrico derivato da quello della sorella minore, presentava una linea innovativa e con-





troversa con influenze barocche, con il lunotto invertito, opera di Flaminio Bertoni.

Per quanto riguarda l'argomento di questo articolo, è da rilevare che l'Ami6 presentava per la prima volta dei fari rettangolari, racchiusi in una cornice cromata ovale incastonati ai lati della profonda svasatura del cofano motore.

Da quel periodo fari di forma non più solo rotonda cominciarono ad apparire su alcuni modelli di varie Marche e nelle creazioni di carrozzieri, come Zagato su basi Alfa Romeo e Lancia.

Anche nella Dyane del 1967, che nelle intenzioni doveva sostituire la 2CV ma si estinse prima della sua progenitrice, i fari pur tondi, erano inseriti in una cornice quadrata sul bordo inferiore dei parafranghi arrotondati.

Poi al Salone di Parigi del 1967



apparve la seconda serie della DS con il frontale più affilato ridisegnato da Robert Opron, in cui i fari tondi singoli erano sostituiti con due coppie di proiettori carenati sottovetro (da cui l'abituale differenziazione nel linguaggio comune tra appassionati tra le "monofaro" e le "doppiofaro") con l'innovazione dei fari abbaglianti interni orientabili, collegati allo sterzo

per migliorare l'illuminazione della strada in curva.

Questo riuscito restyling, accompagnato dall'introduzione di motori via via più potenti, dona alla DS un aspetto ancor più moderno e dinamico, in linea con la "grandeur" francese della V Repubblica di cui divenne auto ufficiale.

Per l'uso della vettura nei rally, in cui si distinse per la sua affidabi-

CITROËN 1982





lità e tenuta di strada, vennero spesso aggiunte batterie di fari aggiuntivi sui paraurti. Tale impianto di illuminazione riportavano la DS all'avanguardia anche per questo aspetto tecnologico che non rimase fine a sé stesso.

Infatti, gli anni Settanta per Citroën si aprirono con la presentazione al Salone di Ginevra del 1970 della SM, coupé gran turismo con motore Maserati, la cui linea inconfondibile e suggestiva è la massima espressione dello "stile-Opron", caratterizzato dal frontale con carenatura integrale di vetro che racchiude la batteria di sei fari allo jodio, di cui quelli interni di profondità girevoli con lo sterzo.

ncora oggi è impressionante vedere una SM nello specchietto retrovisore con i fari illuminati, anche se poi la tecnologia luminosa innovativa dell'epoca

nell'uso attuale mostra i suoi limiti, specie per gli anabbaglianti dall'efficacia ridotta. Tra l'altro, i fari della SM segna-

no un cambiamento nella forma: non erano più tondi come all'epoca della DS ma rettangolari (gli anabbaglianti) e quadra-





SPACXZIO



ti (abbaglianti e profondità), pur se le SM per il mercato americano dovettero rinunciare a tale caratteristico frontale per una doppia coppia di fari tondi sealed-beam senza copertura in vetro, come richiesto dalle normative locali, snaturandone l'aspetto.

I successivi modelli degli anni Settanta, la GS del 1970 e la CX del 1970, sempre nel tipico "stile -Opron" presentavano entrambi cofani lunghi e spioventi con la novità di fari trapezoidali, con sotto gli indicatori di direzione (sulla CX nei paraurti, com'erano anche sulla SM), che marcavano bene il frontale e che mantennero la stessa fisionomia anche nei successivi restyling, rimanendo in produzione rispettivamente fino al 1986 e 1989 (addirittura fino al 1992 le CX

Break).

Nelle utilitarie Visa e AX i fari

divennero rettangolari, più squadrati sulla prima e più arrotonda-





ti sulla seconda, conferendole un'aria più "sorridente", mentre la piccola LN, derivata dalla Peugeot 104, si differenziava da essa non solo per il motore bicilindrico ma anche per i fari rimasti tondi con cornice cromata quadrata, simili a quelli della Dyane.

I modelli di gamma media e alta presentati negli anni Ottanta, la BX del 1982 e l'ammiraglia XM del 1989, devono il loro stile al carrozziere Bertone, che riprende da alcuni suoi prototipi il motivo dei fari ancora rettangolari, ma bassi e allungati, con ai lati gli indicatori di direzione, contribuendo così ad abbassare il frontale e migliorare l'aerodinamica.

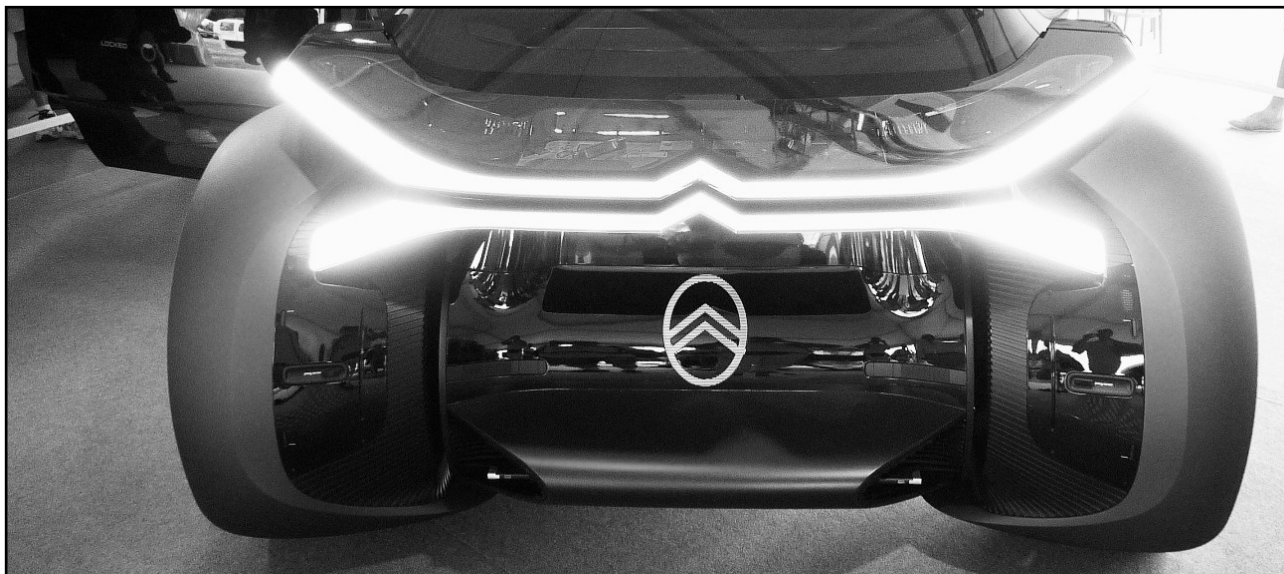
Tale caratterizzazione dei fari si ritrova nella successiva Xantia presentata nel quartiere parigino della Défense nel dicembre 1992, al cui stile ancora una volta ha contribuito Bertone, nella piccola Saxo del 1996 e poi nella successiva 1a serie della Xsara del 1997, frutto invece del

Centro Stile di Vélizy, nella quale i proiettori rettangolari cominciano ad essere un po' più mossi.

Un cambiamento rilevante lo si

avrà con la monovolume Xsara Picasso del 1998 (che riprende il prototipo Xanae del 1994) e con la 2a serie della Xsara del 2000 che hanno un frontale caratteriz-





zato da fari di forma oblunga, più stretti e sviluppati verso l'alto, con la calandra marcata da un Double Chevron più grande con barra orizzontale cromata.

Questa identità visiva è ripresa dalla coeva C5 1a serie, presentata al Salone di Parigi del 2000, nella quale, oltre a introdurre l'evoluzione delle sospensioni idrauliche con l'Idrattiva 3, i fari ingranditi e tendenti verso l'alto, offrono per la prima volta su alcune versioni la tecnologia dei proiettori allo xeno, che migliora notevolmente la resa luminosa.

Eccezione rilevante a questa identità visiva è costituita dalla prima C3, presentata al Salone di Francoforte del 2001 e commercializzata nel corso del 2002, diventando ben presto il best-seller della Marca, grazie anche all'aspetto simpatico e alla gamma articolata.

Questa vettura presentava fari più grandi e vagamente trapezoidali a sviluppo orizzontale, ai lati della grande calandra con gli Chevron.

Poi, qualche anno dopo, con il restyling della 1a serie della C5 del 2004 e la successiva 2a serie del 2008, i fari cambiarono

nuovamente, divenendo più orizzontali e allungati e, su alcune versioni anche girevoli allo xeno, come sull'ammiraglia C6 del 2005.

Tra l'altro questi modelli introdussero la nuova calandra con doppie barrette orizzontali allungate a tutta larghezza che partono dalle punte degli Chevron, che divenne il family-feeling per molti altri modelli successivi con ulteriori divagazioni sui proiettori, a partire dalla C4 del 2004, il monovolume C4 Picasso del 2006, il restyling C3 2a serie del 2013 ecc., fino ai giorni nostri.

Ma con la C3 3a serie di fine 2016, si introduce un nuovo corso stilistico per il frontale e la fanaleria, con i caratteristici fari sottili anteriori con profilo sdoppiato: le luci diurne con tre led per parte incastonate tra le barrette cromate orizzontali partenti dagli Chevron (qui arrotondati) e sotto, ben separati, i proiettori principali.

Tale nuovo motivo di stile sarà ripreso, con parziali varianti, anche da altri modelli come la C4 Picasso 2a serie, le Aircross C3 e C5, nella quale le luci tra le barrette degli Chevron han-

no da ultimo assunto un aspetto "sdoppiato".

L'ultima evoluzione sul tema che segna il nuovo corso stilistico attualmente in atto è stata indicata dal prototipo *19_19 Concept*, di aspetto aggressivo e imponente, presentato in occasione del Raduno del Centenario a La Ferté-Vidame nel luglio 2019, in cui i sottili fari sono ormai un tutt'uno luminoso con le barre della calandra superiori e inferiori, divergenti tra loro.

Tali elementi propri del prototipo segnano il nuovo stile Citroën per il frontale e i fari, sempre più affilati, ripresi anche dagli ultimi modelli della Casa, come la C4 del 2021 e la C5 X del 2022.

Come si è sinteticamente qui raccontato, la storia centenaria della Citroën è segnata da tante stagioni diverse in cui i corsi e ricorsi stilistici si sono susseguiti, sempre alla ricerca dell'innovazione e di nuovi family-feeling per i fari e per il frontale, in cui ciclicamente tutto passa, tutto cambia, compreso l'aspetto degli "occhi" delle Citroën, tra loro molto diversi ma sempre accomunati dal simbolo del Double Chevron.



INCONTRO INTERNAZIONALE CITROËN DS XXV^a EDIZIONE: QUANDO LA PASSIONE MOTORISTICA SI FONDE SIA CON LA STORIA SIA CON LA CULTURA.

Di Gianni Marchetti

E sì, siamo ancora qua, parafrasando una strofa famosissima di un brano musicale, per festeggiare 25esimo Déesse Time l'incontro di Citroën DS più longevo e permettetemi più famoso d'Italia.

Era il tredici maggio 1998 quando intrapresi questa avventura non avrei mai pensato di proseguire per così tanti anni, sostanzialmente per un quarto di secolo.

L'ho fatto sia per passione sia per amore per questa auto straordinaria, ma pure perché la mia città e la mia regione "terra di motori" avessero una manifestazione di spessore in questo

settore.

Negli anni precedenti all'inizio del mio incontro c'erano due avvenimenti a livello nazionale dedicati alla DS che si svolgevano a Verona, organizzato da Emanuele Filippini e Marco Centomo, e di seguito a Brescia organizzato da Gian Lorenzo Beretta e fu lui che mi convinse e mi mise in condizione di iniziare.

Io mi ispirai a questi due incontri dove sia il numero dei partecipanti sia la qualità delle DS era eccelsa con un'ottima organizzazione, quindi ho riproposto lo stesso livello tenendo

in considerazione che fosse accessibile a tutti i possessori della Déesse cercando di dare dei palcoscenici adeguati alla eleganza della vettura.

Però ho cercato di andare oltre con la qualità e nei primi quindici anni ho proposto a scadenza quinquennale tre libri fotografici di grande successo dell'amico e appassionato Cesare Di Liborio. Il primo è stato poi esposto a Parigi in occasione del Cinquantenario della DS nel salotto della Citroën alla F.I.A.C. Fiera Internazionale di Arte Contemporanea nel 2005.

L'incontro reggiano negli anni ha avuto dei mutamenti ed è stato per diverso tempo il più numeroso d'Italia sfiorando le centocinquanta DS, poi è diventato il più glamour e importante, ha cambiato sedi: Reggio Emi-





lia, Albinea, Villa Arno, Montecchio.

E' l'unico ad avere un suo Sito internet indipendente, ma soprattutto è stato il più elegante, curato e organizzato con professionalità.

È stato un cammino fortunato, alla prima edizione parteciparono sessantadue "Déesse" esposte nel cuore di Reggio Emilia nella centralissima piazza racchiusa tra uno dei più bei teatri d'Italia, il "Municipale intitolato a Romolo Valli" e il Teatro Ariosto.

Il percorso fortunato è continuato negli anni successivi con un crescendo rossiniano si sfiorarono di un soffio le centocinquanta vetture.

Poi nel 2003 ci si trasferì ad Albinea, ospitale e bella cittadina

della nostra collina, nella piazza centrale, palcoscenico fino al 2011.

L'anno seguente, il 2012, si festeggiò il quindicesimo incontro a Reggio Emilia nella millenaria

e centralissima Via Emilia.

Nel duemila tredici la svolta, alla sedicesima edizione il rinnovamento e la trasformazione in DÉESSE TIME, TEMPO DI DÉESSE, con una moderna grafica e





nuova seconda giovinezza, e il ritorno nella piazza di Albinea.

Poi sono seguite tre edizioni nel bellissimo parco di ventiduemila metri dell'ottocentesca Villa Arnò ad Albinea, una delle più belle dimore signorili di campagna della provincia di Reggio Emilia.

Infine in Piazza della Repubblica nel cuore di Montecchio Emilia. Nella Piazza si affacciano il Municipio e la Chiesa della Madonna del Popolo, e anche il Castello con i suoi trentacinque metri di altezza del mastio con orologio che è collegato a una campana del 1577, che fa sentire ancora oggi la sua voce ogni mezz'ora su quasi tutto il paese.

In conclusione ci sono due aspetti che vorrei sottolineare: il primo l'aspetto culturale motori-

stico storico che è sempre stato messo in risalto, il secondo l'aspetto umano, durante questi anni si sono incontrati tanti appassionati che si sono conosciuti e spesso hanno stretto amicizie, e questo mi rende molto soddisfatto e felice di avere raggiunto tutti gli obiettivi.

Quindi vi ringrazio di avere partecipato anche quest'anno a questo speciale compleanno perché come ho sottolineato altre volte il potersi incontrare diventa sempre una giornata speciale sia per noi e sia per la nostre belle DS.

Ringrazio il mio staff di quest'anno e degli anni precedenti perché senza di loro non si sarebbe potuto realizzare questo evento.

Nell'arco di questo quarto di secolo siamo stati in buona compagnia con oltre 4350 iscritti e 2200 autovetture intervenute, e passando gli anni vorrei ricordare alcune persone salutate per sempre in questi ultimi tempi molto legate al nostro mondo: il Presidente storico dell'IDéeSse Club Sergio Cerreti, ma anche il suo successore Maurizio Marini, come non posso dimenticare un grande appassionato romagnolo: Otello Tosi.

Concludo parlando del futuro come vedete i miei capelli sono diventati bianchi e dato che non riesco a ipotizzare altri 25 anni per il prossimo futuro vedremo se tra le varie difficoltà si potrà proseguire...

Ci ho riflettuto: ci vediamo il prossimo anno a maggio...





LE AUTO LOSCHE NON ESISTONO PIÙ

Di Mario Siccardi Responsabile Relazioni Esterne CX Club Italia

Mi perdonerete se questa volta non tratterò strettamente di Citroën, ma dell'humus automobilistico e iconografico di un tempo in cui comunque le nostre Citroën classiche la facevano da padrone.

Era il tempo del noir italiano degli anni settanta, quei film un po' truculenti e un po' sempliciotti che oggi vengono definiti "poliziotteschi" per distinguerli dal genere "poliziesco" vero e proprio considerato, a ragione,

più nobile e complesso.

Titoli che spesso includevano alcune delle principali città italiane (Milano su tutte) aggettivate in vario modo ma molto spesso "violente" o "nere", cittadini indifesi in vena di ribellione e forze dell'ordine dall'azione strozzata da un impianto giuridico troppo indulgente verso i malviventi o per meglio dire "troppo democratico" per usare le parole d'accusa di quei tempi.

Pellicole forse in coerenza ideologica con la celebre "strategia della tensione", ma con l'occhio attento anche a certa *intelligenza* critica di quegli anni, giacché il poliziotto protagonista di turno poteva capitare essere figlio o nipote di partigiani o personaggi affini di provata fede "progressista".

Bene, in quell'orda di cittadini al di sopra di ogni sospetto, poliziotti dal grilletto facile, questurini ammazzati ad una settimana dalla pensione, dirigenti d'azienda gambizzati, rampolli rapiti e via sparacchiando, la coprotagonista di questo crudo narrare era proprio l'automobile o meglio certe automobili indimenticabili ed indimenticate, il rombo dei loro motori, lo stridio lacerante dei loro pneumatici, il loro aspetto assai poco rassicurante. Torbido, losco, sensuale.

Eccole le arroganti Alfa 2000 ferme con il motore acceso davanti ad istituto bancario, le Citroën DS sornione e ronfanti agli angoli delle strade, le Mercedes austere e misteriose con i loro tetri passeggeri (faccendieri e gangster dalle ore contate), le scalciate 124 Sport da balera di periferia sempre pronte a scarrozzare papponi e spacciatori in gare molto spesso fatali con le Giulia Super di Stato nella loro classica livrea verde oliva e disco telefonico con scritta "113" sui parafranghi anteriori.

Ho provato ad immaginare quel cinema come sarebbe automobilisticamente se fosse prodotto oggi, ma le conclusioni non sono state confortanti... e che pena i cineasti!

Cosa fai tu, povero regista? Un film del genere (e di genere) con un florilegio di bi-fuel *green*





rispettose dell'ambiente?
Per fare che?
Rapine eco-sostenibili per spet-

tatori fanaticizzati dalla conce-
zione *gretiana* convinti che i
peggiori criminali siano coloro

che tengono nel box una euro
zero?

E pensate che fascino i banditi
servoassistiti da mille elettroniche
inutili quando non ridicole ed
incomprensibili da usare, alme-
no senza perdere prima mezza
giornata per capire come si fa a
partire senza che quel bip bip ti
rompa gli zebedei all'infinito per
qualche motivo ignoto.

E dov'è la torbida e sensuale
bellezza di quelle antiche auto?
La ritroviamo forse nelle anoni-
me, mute e algide Tesla?
Nelle Audi grigiastre da famiglia
a medio reddito?

Nelle Kia?

Nelle Toyota?

E che titolo dare al film? "Milano
odia, la polizia ha il cruise-
control sempre attivo"?

Che palle.

La prossima storica, non voglia-
temene, credo sarà un'Alfa 1750
berlina, se ne trovano di abbor-
dabili su Autoscout e ci sto fa-
cendo un pensierino.

Nel caso mi decidessi, mai rinun-
cerò ad un accessorio *cult*
dell'epoca: un set di quattro
passamontagna nel portaogget-
ti.





SPACXZIO



BUONO D'ORDINE

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

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

Inviare all'indirizzo:

Nome e cognome _____

Indirizzo _____

Città e C.A.P. _____ Tel.: _____

Firma _____

Spedire il modulo correttamente compilato a mezzo telefax allo 0429-779289, oppure per via postale al CX Club Italia presso Maurizio Venturino via Strozzi, 4 35020 Pernumia (PD).

Per ogni eventuale chiarimento, tel.: 0429-779289.

N.B.: ai sensi della vigente normativa sul trattamento dei dati personali, si informa che le generalità trasmesse con questo ordine non saranno divulgate a terzi in nessuna forma. Si comunica inoltre che i dati sono conservati presso la tesoreria del CX Club Italia, ed è possibile in qualsiasi momento chiederne la cancellazione.