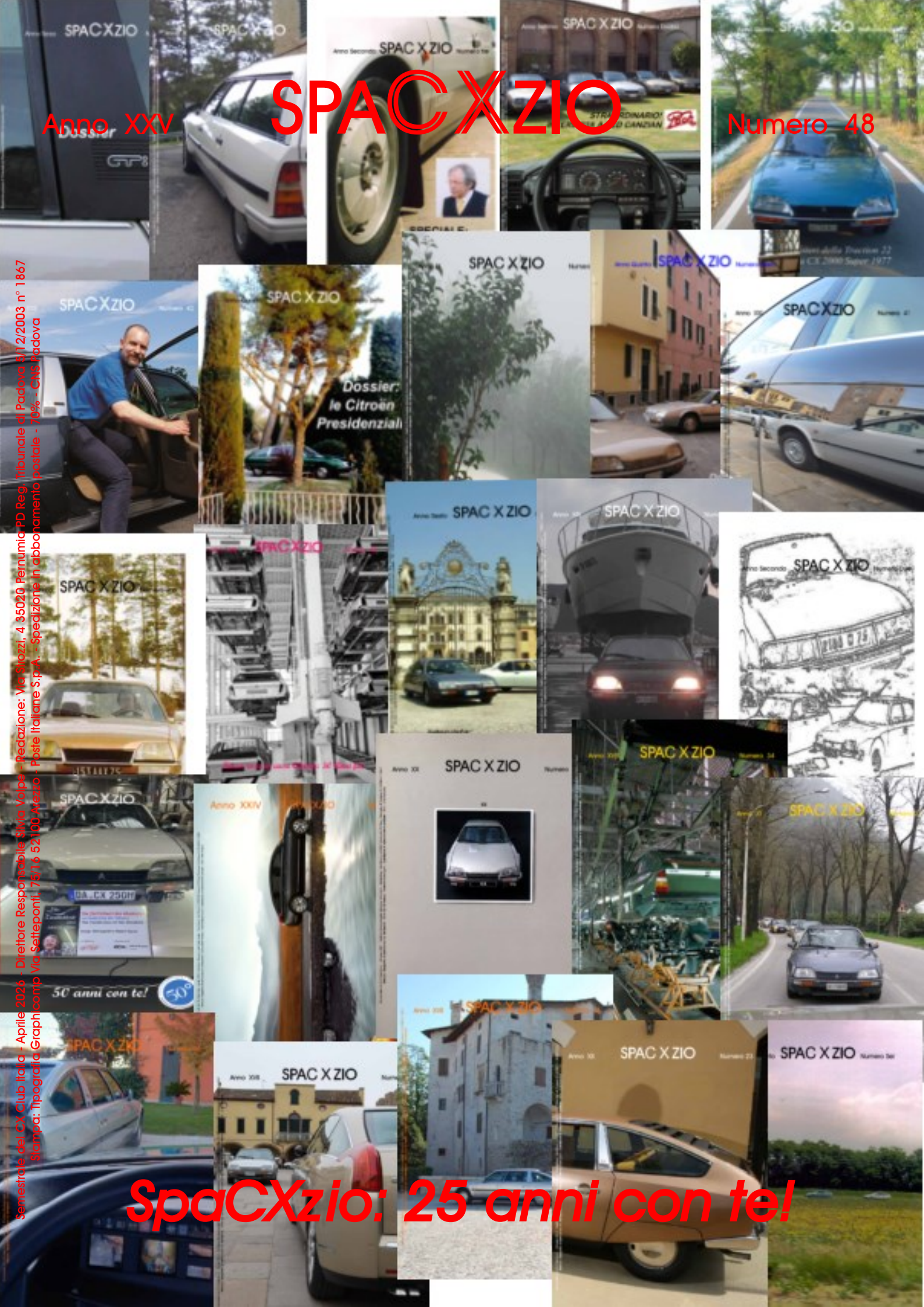


Semestrale del CX Club Italia - Aprile 2026 - Direttore Responsabile Silvio Valpe - Redazione: Via Siozzi, 4 35020 Pernumio (PD) Reg. Tribunale di Padova 517/2/2003 n° 1867
Stampa: Tipografia Graphcomp Via Saffeponti, 75/15 52100 Arezzo - Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - 70% - CUS Padova

Anno XXV

SPACXZIO

Numero 48



SpaCXzio: 25 anni con te!



SPACXZIO

ANNO XXV NUMERO 48

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

Direttore Responsabile:

Silvia Volpe

Comitato di Redazione:

Baiocchi M.

Marigo F.

Siccardo M.

Volpe S.

Hanno collaborato:

Alberitni A.

Solimeno A.

Foto:

Albertini A. (collezione privata)

Baiocchi M. (collezione privata)

Solimeno A. (collezione privata)

Copertina (archivio CX Club Italia)

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 APRILE 2026

Le Citroën dei Presidenti 3

Di Alfredo Albertini Giornalista e Critico dell'automobile

SpaCXzio: un po' di storia in foto.....7

A cura della Redazione

Citroën e fumetti.....9

Di Mario Siccardo Presidente del CX Club Italia

Saloni dell'auto e fiere di settore: successo e decadenza.....12

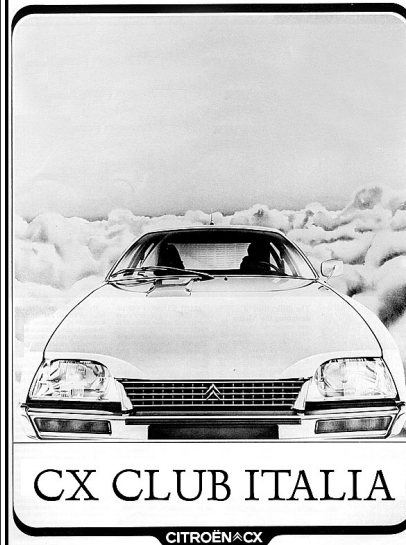
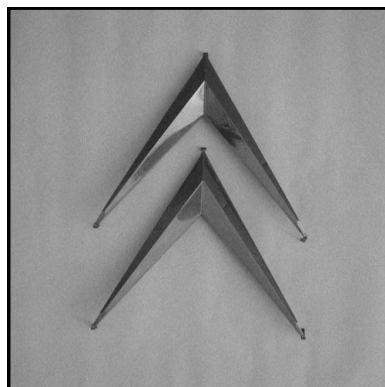
Di Maurizio Baiocchi

Il motore 4 cilindri boxer Citroën.....22

Di Antonio Solimeno

Accessori 24

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

Carlo Ottone

Flavio Miglio

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.



Le Citroën dei Presidenti

Di Alfredo Albertini Giornalista e Critico dell'automobile

L'edizione del cinquantenario di Rétromobile, il più importante evento di Francia dedicato alle auto classiche, si è svolto come di consueto negli spazi della fiera di Parigi a Port de Versailles e ha visto il ritorno di due marchi del Gruppo Stellantis, Citroën e DS, ufficialmente assenti lo scorso anno. Il primo ha puntato sull'innovazione portando al salone alcuni prototipi tra cui la C10 aerodinamica del 1956, la Karin coupé a forma trapezoidale del 1980 e la berlina Activa V6 del 1988.

Più interessante lo spazio, un po' limitato e ben separato da quello dedicato al Double Chevron, come vuole la strategia di marketing aziendale, riservato alle DS della Presidenza della Repubblica francese, compresa la nuovissima Numero 8 (prodotta in Italia) che entrerà prossimamente a far parte del parco auto dell'Eliseo.

Naturalmente, la distinzione tra Citroën e DS qui è molto labile, per non dire inesistente in quanto nel passato queste auto avevano il marchio della prima seguito dalla denominazione del modello, senza questo sdoppiamento verso il mercato premium voluto dal marketing e che oltretutto, almeno fino ad oggi, non ha dato i risultati sperati.

Ma tant'è, noi ci occupiamo delle DS di ieri, che sono dei veri e propri gioielli perfettamente conservati e/o restaura-

ti.

La storia della Repubblica ci racconta che il primo presidente a bordo di una Citroën fu René Coty che, dal 1955,

utilizzò una Traction Avant Six carrozzata da Franay e, dal 1956, una Traction Convertibile di Chapron.

Con la presidenza di Charles De Gaulle, a partire dal 1959, venne preferita la DS, presentata come è noto nel 1955 e in produzione dal 1956.

Non solo il presidente in persona



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.



l'avrà in dotazione, ma anche i membri del Governo, gli addetti ai Ministeri, il personale di alto rango: ci sono diverse immagini del cortile dell'Eliseo con decine di nere DS parcheggiate una a fianco dell'altra.

Ben noto è l'attentato a De Gaulle dell'agosto del 1962 quando sfuggì agli aggressori che spararono alla sua vettura che, nonostante le gomme forate, riuscì a dileguarsi grazie all'eccezionale stabilità della DS e all'abilità dell'autista Francis Marroux.

Georges Pompidou (1969), volle, oltre alla DS di serie, due modelli da costruire appositamente, la



DS Presidenziale e la SM decapottabile.

Dal 1974 Valéry Giscard d'Estaing utilizzò anche la CX Prestige per gli spostamenti quotidiani.

Il suo successore, François Mitterrand, chiuse il mandato nel 1995 salendo invece su una XM, nonostante le sue preferenze fossero per le Renault.

Fu quindi la volta di Jacques Chirac che passò alla nuova C6, usata anche da Nicolas Sarkozy (che tuttavia, quando per le note vicende giudiziarie fu portato in carcere a ottobre del 2025, salì a bordo di una Renault Espace).

Con l'avvento del marchio DS fu





la volta della DS5, ma fu Renault, azienda a partecipazione statale, a prendere il posto delle vetture rivali, spesso passate in secondo piano.

Ma torniamo alle vetture esposte a Rétromobile oltre alla già citata DS Numero 8.

Esse erano tre: la DS 21 Pallas del 1965, la DS 21 Présidentielle del 1968 e la SM decappottabile del 1972.

Partiamo dalla prima, rigorosamente di colore nero pastello, uscita dalla linea di montaggio di Javel (Parigi) il 29 settembre del 1965 per essere destinata al Generale.

Immatricolata 1737 RX 75 è dotata di un allestimento speciale che comprende doppi parasole ai posti posteriori, portabandiera esterni anteriori integrati nei paraurti e un portacoccarda dietro al parabrezza.

Questo esemplare, oggi perfettamente restaurato, veniva usato all'epoca da De Gaulle per gli spostamenti dal palazzo dell'Eliseo nel centro di Parigi alla sua residenza di Coombeyles-Deux-Eglises (Alta Marna).

La DS fu poi venduta nel settembre del 1967 al titolare della

Cooperativa del latte di quella località, che la conservò fino al 2021: messa all'asta nel 2023 fu rivenduta e riportata alle condizioni originali dal nuovo proprietario.

La DS 21 Présidentielle, nota anche come 1 PR 75 per la sua targa, fu invece consegnata all'Eliseo il 14 novembre 1968 e ha motore della DS 21 abbinato a un cambio dai rapporti diversi per potere adattare la marcia alle basse velocità in occasione delle sfilate.

La sua costruzione venne concordata tra Citroën, Chapron e

la Presidenza della Repubblica in modo tale che avesse caratteristiche eccezionali.

Lunga 6,53 metri e larga 2,13 metri è verniciata in Gris Alizé con tetto color argento e ha quattro fari allo iodio come la DS di serie.

All'interno i sedili sono rivestiti di pelle, un cristallo separa i posti posteriori da quelli anteriori, ci sono alzacvetri elettrici, aria condizionata, interfono e minibar oltre a uno strapuntino per l'eventuale interprete.

La SM cabriolet ha invece targa



2 PR 75, è di colore Gris Foncé ed è lunga 5,60 metri.

Questa vettura venne inaugurata nel settembre del 1972 in occasione della visita della regina Elisabetta, che si sedette ai posti posteriori accanto al presidente Mitterrand.

Chapron ne allestì due esemplari su richiesta del presidente Pompidou (l'altro era targato 3 PR 75) lunghi 5,60 metri e pesanti oltre 1,8 tonnellate.

Il motore è quello della SM di serie, 2,7 litri a sei cilindri a V di



SPACXZIO



origine Maserati, con cambio modificato per poter viaggiare a bassa velocità senza strappi e, ovviamente, sospensioni idropneumatiche.

Gli interni sono raffinati e di pelle, il tetto in tela è apribile elettricamente grazie a un sofisticato sistema idraulico.

Vi è un seggiolino estraibile in più per l'eventuale interprete.

Anche in questo caso la vettura monta due portabandiera anteriori, quello di sinistra è riservato alla bandiera francese, quello di destra alla nazione ospitata.

Anche questa edizione di Rétro-mobile è stata un grande successo di pubblico, con 180.000 visitatori (+24%) che hanno visitato i tre piani del salone: una vetrina eccezionale quindi per Stellantis che ha avuto un ritorno di immagine altrettanto eccezionale.



Un numero così elevato di persone ha tuttavia creato problemi di accessibilità a molti stand davanti ai quali si è affollato un

vero e proprio muro di persone, soprattutto nel corso del weekend.

La scorsa edizione, che si era tenuta in altri padiglioni della fiera, beneficiava di una migliore distribuzione degli spazi.

Per concludere, segnaliamo che nel corso dell'asta del 27 gennaio di Artcurial, ma fuorisalone, è stata aggiudicata una CX 25 GTi Turbo2 di seconda mano del 1987 a 30.992 euro.

Davvero una bella cifra che mostra una certa crescita, pur in questo caso particolare, delle quotazioni delle CX più performanti.





SpaCXzio: un po' di storia in foto

A cura della Redazione

Pagine da ricordare che hanno trovato spazio nella nostra rivista nel corso di questi 25 anni e sono per noi motivo di orgoglio e soddisfazione.

In calce alle foto sono riportati l'anno e i numeri di SpaCXzio contenenti le interviste al padre della CX e ad alcuni personaggi famosi che hanno posseduto la CX.



Aprile 2003 numero 3: intervista a **Robert Opron**.



Raduno 13 aprile 2003: una giornata con **Robert Opron**.



2003 numero 3:
intervista a **Riccardo Fogli**



2008 numero
12: intervista
a **Red Can-
zian**



2020 numero 36: intervista a **Mauro Sabbione dei Matia**

2018 numero 33: intervista a **Marlene
Cotton**, capo del Servizio Competizio-
ne della Marca





Citroën e fumetti

Di Mario Siccardo Presidente del CX Club Italia

La passione per le Citroën classiche molto spesso deriva da un passato dell'infanzia in cui, com'è noto, il sense of wonder si trova al top.

Un'età dorata laddove meraviglia e curiosità per ciò che si scosta da quanto già codificato come ordinario e abituale assume toni parossistici, gli stessi toni di incantata e totalizzante meraviglia che caratterizzeranno, qualche anno più tardi, l'ingresso nella magica stagione degli amori.

Ai tempi di chi oggi, come me, si trova nell'autunno della vita le proposte in grado di catalizzare l'attenzione di un bambino erano molto diverse da quelle odierne.

Divertirsi all'aperto con gli amici, chiacchierare inventando magari storie improbabili per stupirli, osservare le "macchine" in strada, giocare con le "macchinine" in casa o in cortile e, non ultimo, i fumetti che all'epoca però si chiamavano "giornalini".

Poi, è vero, c'erano anche i "soldatini", ma come per gli sport e le bambole(*), non attiravano la mia attenzione.

In un caldo pomeriggio della tarda estate del 1971, con la fida Ami 8, ci recammo ad Albissola in visita da certi amici dei miei genitori.

Lei, una donnetta insignificante oggi defunta, era una vecchia amica di mia madre lui, il marito, noto tombeur de femmes oggi defunto, la fotocopia di

Marcello Mastroianni invero venuta un po' male, d'altronde le fotocopiatrici all'epoca erano quel che erano.

Ricordo che mentre il marito e mio padre cercavano una fuga di gas (con l'accendino!) lei e mia madre, con me al seguito, si appartarono in una saletta piena di libri e fumetti.

Posto che dei racconti di corna subite che la poverina propinava in dosi industriali a mia madre non me ne poteva fregar di meno, guardandomi intorno intercettai una pila di albi a fumetti della serie "Ardimento" pubblicate negli anni immediatamente precedenti.

Michel Vaillant, Dan Cooper, Marc Franval, ma soprattutto Ric Roland(**), catturarono la mia attenzione.

Non si trattava di pallosi realistici tascabili in b/n come tanti ne avevo visti e che mai mi indussero ad abbandonare "Topolino",





bensi intriganti e grandi albi a colori caratterizzati da disegni dettagliatissimi e precisissimi.

E com'erano disegnate bene le auto!

I boulevard di Parigi, reali e non inventati, erano disseminati di Peugeot, Simca, Renault, qualche Mercedes, ma soprattutto tante, tantissime, Citroën.

Ami 6, 2CV, HY, qualche rara Traction e naturalmente ID e DS in tutte le configurazioni esistenti.

Non lo sapevo e l'avrei scoperto solo a fine anni ottanta: si trattava di pubblicazioni italiane di fumetti francesi o, meglio, di scuola franco-belga caratterizzati oltre che dal formato edito-

Mi ero già imbattuto nella DS dell'ispettore Ginko sulle pagine di Diabolik, ma quanto era brutta!

Tracciata in modo approssimativo e deformante, già all'epoca la ritenevo un'offesa alle magnifiche forme delle DS reali che quotidianamente incontravo sulle strade savonesi e non solo.

Le automobili disegnate su quegli albi, invece, erano rese splendidamente.

Addirittura i loghi identificativi, "DS 21 injection électronique", come "ID 20" o "2cv", erano perfetti.

Gli interni privi di ogni pur lieve dimenticanza erano lì, reali, ad aggiungere un quid di veridicità

lante colore blu Francia, era sì un prodotto fantastico, ma ispirato con ogni evidenza dalla "nostra" Citroën SM.

Era solo un po' più aggressiva e leggermente più squadrata, ma le forme erano quelle compreso il superbo frontale a sei fari.

Ecco le DS mezze sepolte sotto la neve nella bellissima avventura "Gli spettri della notte" di Ric Roland, mute spettatrici di una vicenda terrorizzante ambientata nel rigido inverno della località montana di Malamorte (Mal-mort nell'originale) che all'epoca pensavo fosse un nome inventato invece, savant sans dire, esiste davvero.

DÉSEMPARÉE, LA D.S. SE MET À ZIGZAGUER FOLLEMENT, RATE SON VIRAGE, FAIT UN TÊTE-À-QUEUE ...



...ET CULBUTANT AU PASS CLÔTURE DU PARC ET



riale cosiddetto "alla francese" (appunto) da disegni pulitissimi con un livello di dettaglio delle cose, delle strade e delle persone di un nitore quasi fotografico.

Insomma la cosiddetta "linea chiara"...e qui chi ha un po' di frequentazione con la nona arte capirà molto bene di cosa sto parlando.

a racconti sempre appassionanti da lasciare senza fiato.

Da divorare.

Su quelle pagine ci fu solo un'auto frutto della fantasia per ragioni narrative: la Vaillante da rally di Michel Vaillant, pilota e figlio di un costruttore di granturismo evidentemente ricalcato sulla figura di Enzo Ferrari. Ebbene, quella bellissima Vail-

"Ah! com'è lontana Parigi con il suo traffico!" sospira Nadine l'eterna fidanzata di Ric scesa dalla Porsche 911 dell'amato in arrivo all'amena e gelida destinazione.

Una Parigi piena di Citroën come vediamo altrove ed in particolare in un'altra storia indimenticabile, "La setta dei diavoli", in cui una DS viene investita dal crollo di un palazzo mi-



nato e fatto saltare in aria da una setta di folli per non ricordo quale sinistro fine, si era negli anni di Piazza Fontana, purtroppo, e forse gli autori (Tibet e Du-

volto" e ne "Il rally della paura". Lucien saluta calorosamente Michel in compagnia dell'amico Steve Warson della stessa scuderia Vaillante e si intrattiene

(*) Non è un refuso: avevo un cugino coetaneo etero ma possessore di diverse Barbie, se le procurava dismesse dalle nostre



chateau) presero spunto da quella brutta stagione italiana per definire una delle vicende chiave della serie.

Ma se le pubblicazioni di Ric Roland in Italia si fermarono intorno al 1972, in Francia la produzione continuò totalizzando 75 storie fino alla morte di Tibet nel 2010.

L'altro autore, Duchateau, morì nel 2020 all'età invidiabile di 95 anni.

Avremo quindi più avanti, da noi pubblicate solo in differita e molti anni dopo, storie con bellissime CX di entrambe le serie (una gioia per me!) spesso protagoniste di rocamboleschi inseguimenti, GS e GSA, Visa, AX, XM, Xantia ecc. ecc. ovviamente in tutte le versioni.

Tornando a Michel Vaillant, indimenticabile la fangosissima DS da rally dello sfortunato pilota Lucien Bianchi ne "Il pilota senza



con loro in convivio.

Purtroppo il "vero" Bianchi morirà a 35 anni nel 1969 in un incidente sulla pista di Le Mans.

Se vi capita di girare su eBay, provate a procurarvi almeno le storie che ho citato, sono state tutte ripubblicate una quindicina di anni fa nel circuito delle edicole e sono facilmente reperibili a prezzi da saldo.

Non dovrete restare delusi.

cugine per consolare la solitudine dei suoi Big Jim.

(**) Ric Roland, in originale Ric Hochet, è un classico giornalista-investigatore con una eterna fidanzata, Nadine, nipote del commissario Burdon della polizia di Parigi modellato sulle fattezze del Maigret nell'interpretazione di Gino Cervi.



Saloni dell'auto e fiere di settore: successo e decadenza.

Di Maurizio Baiocchi

Con l'avvento dell'automobile sin da fine Ottocento furono organizzati i primi Saloni e Fiere in cui venivano esposte al pubblico le creazioni delle Case costruttrici (grandi industrie o piccole aziende artigianali) che si erano lanciate nello sviluppo di questa nuova tipologia di mezzi di trasporto che poi si diffuse a livello mondiale, segnando per sempre il panorama industriale e lo sviluppo economico oltre che la vita quotidiana, fino ai giorni nostri.

Tra i tanti eventi espositivi, col tempo ogni Paese con un'industria automobilistica promosse un proprio Salone nazionale dell'Auto principale.

Ad esempio, in Italia dopo un'alternanza tra Milano e Torino fu la città sabauda ad affermarsi nel dopoguerra come capitale dell'automobile e sede del Salo-

anni ottanta e novanta.

In Francia, la prima "Esposizione Universale dell'Automobile" si tenne nel 1898, su iniziativa del marchese Jules-Albert De Dion (che poi divenne anche costruttore di auto, ed a cui si deve il famoso "ponte posteriore De Dion") nei giardini delle Tuileries (tra il Louvre e

tenere la gamma sempre più ampia di vetture esposte e il numero pubblico, cosicché nel 1962 l'evento si trasferì definitivamente al più ampio Parco delle Esposizioni della Porte de Versailles, cambiando denominazione nel tempo e divenendo infine "Mondial de l'Automobile" nel 1988.

Anche altri Paesi avevano il loro Salone nazionale, come Berlino prima e Francoforte poi in Germania, New York, Los Angeles e Detroit negli Stati Uniti, Tokyo in



ne dell'Auto che si svolse in vari luoghi dalla Palazzina delle Belle Arti nel Parco del Valentino agli albori, poi ai padiglioni di Torino Esposizioni per approdare all'ex-fabbrica Fiat del Lingotto negli

Place de la Concorde) per poi trasferirsi già dal 1901 sotto la volta vetrata del Grand Palais. Poi col tempo gli spazi del monumentale palazzo storico divennero troppo ristretti per con-

Giappone e Ginevra in Svizzera che, essendo in un paese senza costruttori locali, per molto tempo fu il Salone che raccoglieva la crème de la crème della produzione automobilistica mondiale.

Le date dei Saloni internazionali più importanti venivano coordinate dall'OICA (Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles), stabilendo anche l'alternanza biennale tra alcuni eventi, come Parigi negli anni pari e Francoforte negli anni dispari.

Questi grandi Saloni internazionali per molto tempo sono stati la vetrina ideale per le Case costruttrici per il lancio al grande



pubblico dei loro nuovi prodotti; innumerevoli i modelli e i prototipi presentati che hanno fatto epoca.

Ricordiamo per devozione verso il Double Chevron alcune delle Citroën la cui presentazione ha fatto storia, avvenuta per la maggior parte al Salone di Parigi di ottobre, come: la DS19 nel 1955 con il sensazionale successo di pubblico ben noto, la Traction Avant 11cv e 22cv nel 1934, la 2CV nel 1948, la GS nel 1970, la CX nel 1974; mentre il Salone di Ginevra fu il trampolino di lancio della SM nel 1970 e della XM nel 1989.

In seguito, negli ultimi due decenni del XX secolo, oltre a questi Saloni nazionali si svilupparono eventi con una diversa impostazione, in cui all'esposizione tradizionale di auto e moto si affiancavano esibizioni in movi-



mento, competizioni indoor, spettacoli di vario genere rivolti a un pubblico più giovanilistico, come il Motor Show di Bologna che dalla prima edizione del 1976 per tutti gli anni ottanta e novanta fino ai primi anni 2000 ebbe un successo notevole, con oltre 1.200.000 visitatori annui.

Per molti decenni questi Saloni ebbero un format vincente, in cui le Case automobilistiche facevano a gara per presentare, in stand di grande sfarzo e investendo risorse ingenti, le proprie novità di vetture di serie nonché prototipi e concept-car, attirando l'attenzione di

pubblico, potenziali acquirenti e addetti ai lavori.

Poi, già dai primi anni 2000, ma ancor di più dalla crisi economica dagli anni dieci del nuovo secolo in poi, questo modello espositivo di successo entrò in crisi per molteplici fattori che si ricollegano alle difficoltà specifiche del settore automotive, tra cui: aumento crescente per le Case dei costi generali e per una presenza adeguata a questi Saloni in cui tra l'altro dovevano contendere l'attenzione del pubblico per un nuovo modello da lanciare di fronte agli altri partecipanti, cosicché sempre più spesso le novità di prodotto





venivano lanciate con eventi specifici ad hoc con tutta l'attenzione per sé: riduzione della domanda di automobili per diminuzione del potere d'acquisto di una parte crescente della popolazione; cambiamento delle abitudini di acquisto verso l'auto e calo d'interesse per questo genere di esposizioni; crescente presenza di nuovi costruttori cinesi che con vetture low-cost ed elettriche hanno progressivamente conquistato fette di mercato lasciate libere dalle marche storiche.

Oltre a questi, hanno inciso molti altri fattori che richiederebbero un'analisi economica più approfondita delle difficoltà dell'industria dell'automobile che si trascina tuttora.

Tutto ciò determinò frequenti forfait delle Case che non partecipavano più a tutti gli eventi internazionali, ma magari solo a quello del proprio Paese, quindi con una riduzione del parterre espositivo e conseguentemente del livello qualitativo e del numero di visitatori.

Infine, la pandemia COVID del

2020-2022 diede il colpo di grazia a molti eventi del settore che, dopo alcune edizioni annullate, non si risollevarono più e in alcuni casi portarono a un cambiamento drastico nel format da proporre al pubblico.

Così lo storico Salone di Ginevra, dopo alcune deludenti edizioni, è stato definitivamente cancellato dal calendario internazionale nel 2025, trasferendo il marchio a un evento in Qatar; in Germania lo storico IAA-Internationale Automobil-Ausstellung di Francoforte dal 2021 è stato trasferito a Monaco di Baviera con una diversa impostazione suddivisa in varie location urbane; negli Stati Uniti il CES (Consumer Electronics Show) di Las Vegas, la più grande fiera mondiale dedicata all'elettronica di consumo e alle tecnologie emergenti, per il settore automotive ha soppiantato per importanza e interesse delle Case gli altri Saloni americani; in Italia il classico Salone di Torino si era già estinto nel 2000 e il Motor Show di Bologna era già defunto nel



2017 dopo fallimentari tentativi di rilancio.

Resiste, in forma e durata ridotta, il Salone di Parigi, ma la grandeur di un tempo è lontana.

Ma è da rilevare che recentemente si sono sviluppati nuovi format di eventi espositivi automobilistici, diversi dal salone classico confinato nei padiglioni di una fiera, volti ad attirare il grande pubblico e le nuove ge-





nerazioni.

In particolare, è da segnalare il ritorno del Salone dell'Auto di Torino, che dopo alcune edizioni tenutesi dal 2015 al 2019 nel Parco del Valentino, è tornato alla ribalta con nuove edizioni svoltesi a settembre 2024 e 2025 con le auto esposte all'aperto nel maestoso centro storico di Torino (Via Roma, Piazza San Carlo, Piazza Castello, Giardini Reali), con stand minimalisti ed esposizione semplificata (e quindi a costi ridotti), con il contorno di sfilate, test-drive e altri eventi, suscitando l'interesse e il grande successo di pubblico (oltre 500.000 visitatori stimati), dato l'accesso libero e gratuito e la splendida cornice monumentale che faceva da sfondo alle vetture.

In queste prime due edizioni erano presenti gran parte delle marche più note, alcune con presenza ridotta (come Stellantis che pur giocando in casa aveva un solo modello per ogni suo marchio, tra cui alcuni che non si vedranno pressoché mai su strada come la DS n. 8 o l'Abarth 600e, entrambe solo elettriche), altre che espongono anteprese di rilievo, come avveniva un

tempo nei Saloni classici.

Ma soprattutto è da registrare la massiccia presenza di nuovi marchi cinesi, che oltre ad alcuni che cominciano ad essere già noti e diffusi anche in Italia, ve ne erano diversi altri pressoché sconosciuti o appena creati dal nulla dai grandi gruppi industriali del Celeste Impero per cavalcare l'onda della presunta transizione ecologica e dell'elettrificazione.



ne (di cui essi controllano la tecnologia e la produzione di batterie), approfittando della vetrina di un simile evento per iniziare a farsi conoscere anche dal grande pubblico, puntando sull'effetto



to "wow" e sui prezzi convenienti.

Senza dilungarci qui, si rimanda all'interessante rapporto "Un dragone senza freni" pubblicato su Quattroruote di dicembre 2025, per orientarsi nella galassia dei 24 marchi che vendono in Italia auto "made in China" (cinesi pure, eurocinesi, italocinesi) e che hanno complessivamente rag-

giunto il 10% del mercato.

L'appassionato duro e puro di automobili rimane un po' sconcertato di fronte a tale invasione orientale, ma a Torino può rifarsi con gli stand delle sportive italiane (Ferrari, Maserati, Lamborghini) che abbinano modelli storici a quelli attuali, e per alcune esposizioni dedicate a collezioni private e ai carrozzieri storici torinesi (Pininfarina, Italdesign, Giugiaro) con esemplari e prototipi che hanno fatto la storia del design automobilistico (come ad es. la Cisitalia 202 del 1947 o la Chevrolet Corvair Testudo del 1963), a cui si aggiunge la collezione ASI-Bertone con di-



verse vetture e concept-car (tra cui la GS Camargue del 1972, quale unica Citroën storica presente) contribuendo a rendere la visita a questo nuovo Salone di Torino piacevole e interessante, abbinandola alla scoperta o riscoperta delle tante mete turistiche, musei e monumenti di rilievo del capoluogo piemontese (prossima edizione: 11-13 settembre 2026).

Se per le auto moderne i Saloni espositivi classici hanno avuto le dinamiche sopraesposte, il settore di nicchia delle autostoriche, che costituisce l'altra faccia della stessa medaglia ma rivolto a un pubblico più mirato, sembra avere una buona salute.

Sin dai primi anni ottanta in Italia ebbero luogo fiere, mostre-scambio e mercatini con esposizione e vendita di auto e mo-

to, ricambi, oggettistica, modellismo, editoria specializzata, ecc.

Esse per lungo tempo sono state assai frequentate da appassionati di auto e moto storiche, collezionisti, addetti ai lavori, ecc., alla ricerca del pezzo di ricambio raro o dell'occasione da non perdere di auto e moto in vendita, o anche solo come luogo di incontro e scambio di opinioni e chiacchiere appunto tra appassionati.

Tra le mostre-scambio storiche ricordiamo quella di Imola, giunta alla 48a edizione, che si svolge a settembre nel circuito "Enzo e Dino Ferrari" che negli anni d'oro (con il record di presenze del 2006 con 50.000 visitatori) era interamente occupato da espositori e bancarelle, piacevole da percorrere nella sua interezza in bicicletta o con il trenino, e in cui vi era di tutto, dal pezzo raro al "ciarpame". Poi, dopo il fermo forzato degli anni COVID, un graduale declino, con riduzione dei visitatori e degli spazi, non più su tutto il circuito, ma prevalentemente nel paddock, box e rettilineo principale.

L'altra grande mostra-scambio era quella di aprile del CAMER presso la fiera di Reggio Emilia, iniziata nel 1981, che raggiunse l'apice a cavallo degli anni dieci con 30.000 visitatori sotto la presidenza di Gianni Marchetti il quale arricchì l'evento con esposizioni a tema nel "Punto Incontro", esibizioni in movimento, dai kart alle moto d'epoca, fino all'ultima del 2015 dedicata ai veicoli dei "figli dei fiori" con pulmino Volkswagen e figuranti in costume sulle note di canzoni dell'epoca.

Era una fiera veramente piace-





vole da visitare, ben organizzata e dove, tra l'altro, si mangiava bene a prezzi contenuti (cosa assai rara in questi eventi ed oggi non più riscontrabile altrove).

Poi, con il cambio di dirigenza del CAMER, il fermo COVID, la dismissione dei padiglioni della fiera di Reggio Emilia, iniziò il declino e la mostra-scambio dal 2022 fu trasferita a Gonzaga (MN), ma di dimensioni e contenuti ridotti a fiera di campagna.

Pur se sono cambiati i tempi e per la ricerca di ricambi non occorre più andare nei mercatini, trovando di tutto su internet, oltre a Imola e Gonzaga ex-Reggio Emilia anche alcune altre mostre-scambio hanno mantenuto la continuità nel tempo tra alti e bassi con una rilevanza quanto meno a livello locale e sono tuttora a calendario, come: Arezzo, Bastia Umbra (PG), Cesena, Forlì, Sora (FR) e Novegro (che ospita più eventi durante l'anno); invece altre non hanno retto alle difficoltà, specie

dopo il fermo del periodo COVID e non sono state più riproposte come Ferrara, Piacenza, ecc.

Ma in ogni caso l'evento espositivo più importante in Italia del settore autostoriche è senza dubbio "Auto e Moto d'Epoca", giunto alla 42a edizione.

Nato a Padova, come fiera per i Club e per gli appassionati del settore, già dagli anni novanta raggiunse un'importanza sempre maggiore, fino ad attirare anche alcune Case automobilistiche, che potevano coniugare i propri modelli storici con le anteprime di nuove auto, e commercianti di vetture storiche e di prestigio che acquisirono sempre maggiori spazi.

Giunta alla saturazione la fiera di Padova, ormai con padiglioni insufficienti per far fronte alle richieste, l'evento organizzato da Intermeeting fu trasferito, a suon di milioni di euro, nel 2023 nei più ampi spazi della fiera di

Bologna, segnando il "trionfo" del gran patron Mario Carlo Baccaglini: 13 padiglioni occupati per 235.000 mq dichiarati, visitatori in costante aumento (ben oltre i 100.000 nei 4 giorni), oltre 7.000 auto e moto in esposizione e vendita.

Numeri e dimensioni da evento a livello internazionale (come Rétromobile a Parigi o Essen in Germania), come in effetti lo è, con presenza crescente di stranieri sia come visitatori che come espositori.

Peraltro i padiglioni per Club e Registri, compresi ASI e ACI Storico, musei della Motor Valley, ecc. che costituiscono il nucleo originario di questo evento, sono solo 3, comunque con stand curati, spazi adeguati, vetture interessanti e alle volte rare da vedersi o inedite, costituendo il motivo principale di richiamo per i veri appassionati.

Dato il livello elevato dell'evento, l'impegno richiesto e i relativi costi, ormai la presenza di un





Club ha senso se è in grado di realizzare uno stand adeguato come vetture esposte, scenografie e allestimento, mentre sono poco significative le presenze improvvisate o solo "tanto per esserci", considerando anche che mentre agli albori la

Shadow degli anni '70. Invece, la maggior parte dei padiglioni ospita commercianti, restauratori e venditori, con alta concentrazione di vetture negli stand, specie sportive di ogni epoca e youngtimer, che risultano così "accatastate" e

unque funziona ed è prope-
deutica ai propri affari, con
prezzi, quando esposti, quasi
sempre maggiori rispetto alle
quotazioni di riferimento di Ruoteclassiche, e c'è da chiedersi se i numerosi cartelli "venduto" siano realistici o specchietti per



partecipazione a fiere come quella di Padova poteva essere utile per farsi conoscere ai potenziali nuovi soci, oggi con internet e i social ci sono altri mezzi per raggiungere più facilmente e con costi minimi gli interessati.

Ai Club e Registri più importanti si aggiungono esposizioni a tema, come quella sulla storia della Formula 1 nell'edizione di ottobre 2025, con una trentina di monoposto, dagli anni '50 ad oggi, alcune ben conosciute (come le Ferrari anni '50 provenienti dal MAUTO di Torino, la 312T4 di Villeneuve o la F2007 di Räikkönen, ultimo campione del mondo del Cavallino), altre quasi mai viste come F.1 Lotus e Cooper degli anni '60, o BRM e

poco valorizzate per quanto belle, a cui alla fine si finisce per non prestare particolare attenzione. Evidentemente questa vetrina per gli operatori del settore co-

le allodole.

Ma non è tutto oro quel che luccica, dato che il numero di Case ufficiali presenti negli anni è andato diminuendo: nelle varie





edizioni a Padova erano state presenti, abitualmente o saltuariamente, con stand anche importanti da "salone" ufficiale: Mercedes, Porsche, BMW, Maserati, Fiat-Alfa-Lancia (non ancora Stellantis), Bentley e McLaren tramite l'importatore Fassina, e alcune altre.

Nell'ultima edizione a Bologna c'era solo uno "standino" dell'Heritage Stellantis con 3 esemplari delle proprie collezioni storiche, per quanto interessanti e nient'altro.

Anche Mercedes e Porsche hanno demandato la presenza del marchio ai club dei propri modelli.

Quindi, un passo indietro delle Case a fronte dei costi crescenti richiesti dagli organizzatori?

Ma il "gigantismo" della fiera e i costi elevati incidono anche per i visitatori: per vedere più o meno tutti i 13 padiglioni, in alcuni soffermandosi negli stand, in altri

solo "en passant", occorre una giornata intera di buon passo e senza ripassare due volte nello stesso posto, con la visita già impegnativa resa ancor più difficoltosa dall'affollamento nelle corsie e tra gli stand.

Inoltre, i costi di una semplice visita, anche senza comprare nulla, sono sempre più elevati,

tra biglietto d'ingresso (dai 27 ai 35 €, tralasciando l'assurda anteprima del giovedì a 58 €), parcheggio (comodissimo all'uscita di Bologna Fiere, ma costosissimo: 24 €), ristorazione, ugualmente a caro prezzo e di scarsa qualità.

Se l'appassionato duro e puro o chi è intenzionato a cercare





l'auto dei propri sogni e fare acquisti, continua a frequentare questo evento, i costi scoraggiano il visitatore occasionale o le famiglie per l'uscita domenicale, ormai scomparse. Vedremo col tempo se l'attuale successo della Fiera di Bologna continuerà senza limiti (prossima

edizione: 22-25 ottobre 2026). Ma oltre alla gigantesca Fiera di Bologna, ci sono in Italia altre importanti Fiere di autostoriche di dimensioni più contenute ma non per questo meno interessanti, tra le quali meritano la citazione: "Automotoretrò", storica Fiera

nata a Torino nel 1983 e che dal 2023 si è trasferita a Parma, in abbinamento a "Mercante in Fiera" (esposizione dedicata a antiquariato, modernariato, collezionismo), perdendo però rilievo rispetto a un tempo (edizione 2026: 7-8 marzo); "Vicenza Classic Car Show",





nuova Fiera iniziata nel 2024: 3 padiglioni, esposizione curata, piacevole da visitare, costi contenuti (edizione 2026: 27-29 marzo);

"Milano Autoclassica", secondo evento nazionale per importanza, si svolge alla Fiera di Rho (raggiungibile facilmente anche con i treni alta velocità): 3 grandi padiglioni contigui (per oltre 50.000 mq), con club importanti ed esposizioni a tema (come quella con una decina di Rolls-Royce storiche nell'edizione 2025, rare da vedersi in Italia). Come al solito, la maggior parte degli spazi è occupata da commercianti e venditori di auto storiche e di prestigio, molti già presenti a Bologna con una riproposizione della propria offerta.

Anch'essa riscuote un notevole successo di pubblico raggiungendo le 100.000 presenze (data la vicinanza alla metropoli lombarda), ma creando un notevole affollamento negli spazi e rendendo piuttosto difficoltosa la visita (prossima edizione: 20-22 novembre 2026).

Comunque, le fiere di auto storiche più importanti rimangono una visita che un vero cultore dell'automobile non può mancare, per ritrovarsi nel proprio ambiente e tenere viva la propria passione.

Buona visita ai prossimi eventi.





Il motore 4 cilindri boxer Citroën

Di Antonio Solimeno

La presenza di una AMI 8 Super all'ultimo raduno annuale Citroën di Camposampiero (PD), mi ha dato lo spunto di parlare in estrema sintesi del famoso motore boxer a 4 cilindri raffreddato ad aria, sviluppato dalla Citroën nella metà degli anni 60, a me molto caro, perché utilizzato anche sulla mia Citroën Axel.

L'ingegnere Jean Dupin, nonché presidente dell'Aluminium Français, proveniente dalla Panhard, nota casa automobilistica, acquisita nel 1965 dalla Citroën, ebbe l'idea di raddoppiare il famoso bicilindrico boxer della 2CV per poterlo utilizzare su un modello di categoria superiore, che all'epoca mancava nel listino Citroën.

Così portò la cilindrata iniziale

raggiunta di 950 cc a 1015 cc. Questo motore fu utilizzato sulla prima GS nel 1970 e proprio sulla AMI 8 Super nel 1973, allo scopo di migliorare le prestazioni un po' déficitaire del bicilindrico in dotazione a quest'ultima.

Siccome, questo primo motore aveva mostrato alcune criticità, legate alla precoce usura degli alberi a camme e al sistema di riscaldamento, la cilindrata fu portata, prima a 1220 cc nel 1972, poi a 1129 cc nel 1977, infine a 1299 cc nel 1978 e a 1301 cc, solo per il mercato italiano.

Questi motori hanno equipaggiato vari modelli di GS/GSA, sulla GSA fino al 1986. Poi, questo motore ebbe un particolare epilogo. Nel 1976, infatti, fu siglato un

accordo tra la Citroën e la Romania di Ceausescu per la costruzione di una moderna fabbrica a Craiova, capoluogo della regione Oltenia in Romania, allo scopo di produrre una nuova auto per il mercato dell'est, la Oltcit, acronimo di Oltenia + Citroën.

L'accordo prevedeva di importare un 30% della produzione nel mercato dell'ovest.

Quest'auto, la gemella della Oltcit, fu chiamata Citroën Axel e si può considerare una delle prime joint venture automobilistiche.

Proprio su queste auto fu deciso di utilizzare il motore in questione.

Per la precisione equipaggiò la Oltcit nelle cilindrata 1129 cc e 1299 cc dal 1981, anno di presentazione in Romania, al 1991, dopo la cessazione dell'accordo con la Citroën.



Boxer GS 1220 cc



Il motore, però, continuò ad essere utilizzato sulla Oltena, nuova denominazione della Olcit fino al 1994 ed infine sulla Rodae, acronimo di Romania +

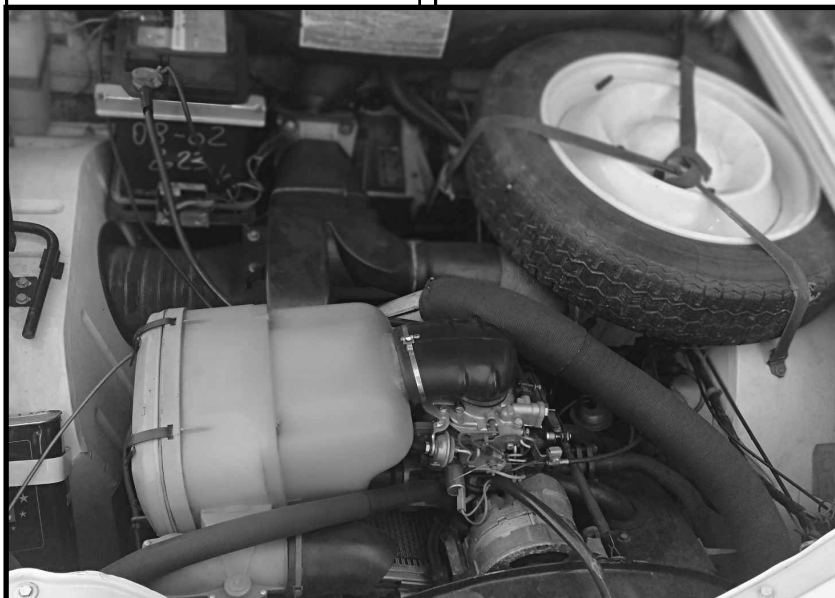
Daewoo, a seguito dell'acquisizione della fabbrica dalla Daewoo, fino al 1996, anno del definitivo pensionamento di questo motore.

Sulla Citroën Axel, invece, è stato utilizzato nelle cilindrata 1129 cc e 1299 cc dal 1984, anno di presentazione in Francia, fino al 1990.

In Italia dal 1985 anno di presentazione, fino al 1989, solo nella cilindrata di 1129 cc.

Su queste ultime auto si può considerare l'ultimo motore in ordine di tempo ad aver avuto la possibilità di accensione manuale, tramite apposita manovella a triplice funzione svitaggio del bullone ruota, sollevamento auto, accensione a mano nell'apposito foro all'uopo predisposto.

Sempre en avant Citroën.



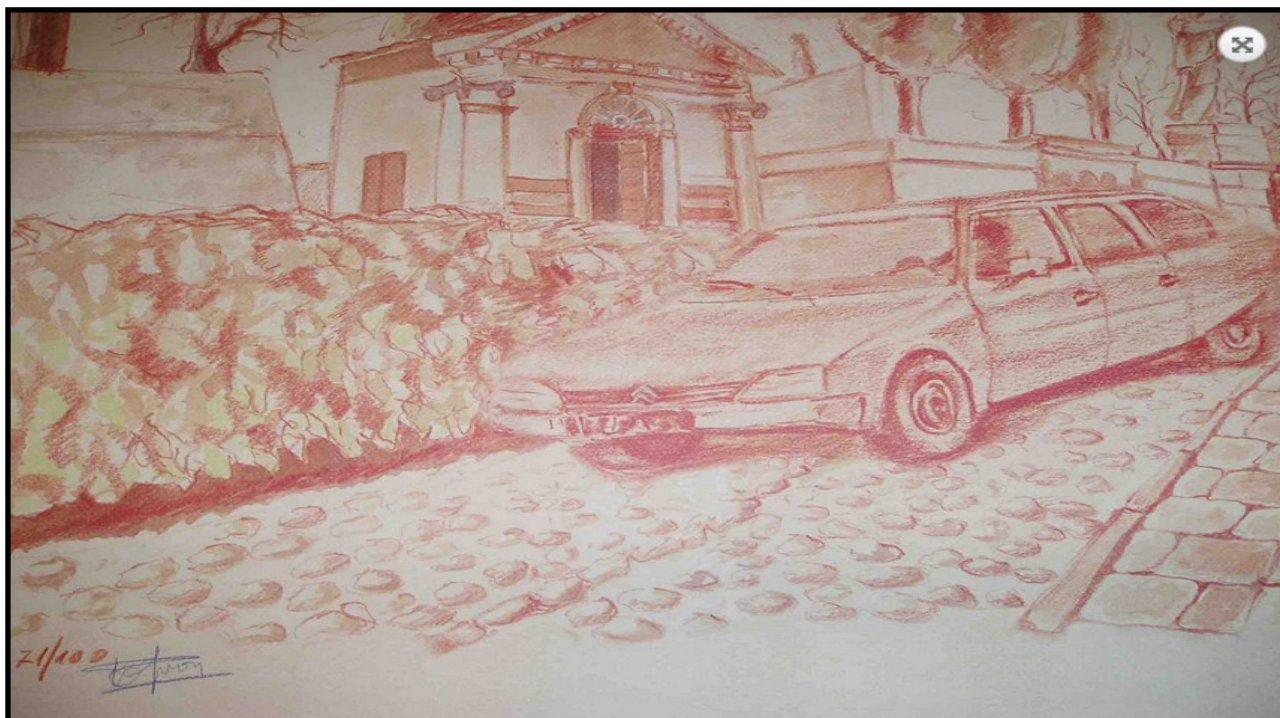
Boxer Axel 1129
CC



SPACXZIO

ANDREA BERTIN

L'artista veneto ha pensato di ambientare una CX fuori dal tempo.
Omaggio agli equipaggi del raduno CX 2003, ogni disegno è firmato da Opron.



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 Silvia Volpe 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.