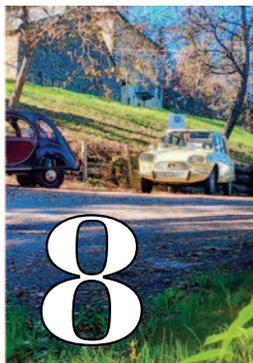


visioniÄrimento 84

notiziario del Club Italia Bicilindriche Citroën, dicembre 2024





- 04 Gattamelata 41 > Un ingegnere alla corte di Citroën
- 08 Grandi eventi > Il cuore Ami batte dalla Sardegna
- 14 Raduni > Doppio incontro in Svizzera
- 16 Raduni > Con i Monorazza nel cuore del Veneto
- 18 Grandi eventi > Quando l'ingorgo è una grande festa
- 24 Storie bicilindriche > Sogni d'oro in Acadiane

- 28 Corse in salita > La montagna (quasi) irraggiungibile
- 32 Attualità > All'inseguimento del raduno perfetto
- 34 Tecnica > E cambiare sarà un piacere
- 36 Eventi > Con Marco Ferrari trent'anni dopo
- 38 Info & news > Editoriale, C.I.B.C., colophon

Un ingegnere alla corte di Citroën

André Lefèbvre, classe 1894, entra nella Casa del Double Chevron dopo una serie di esperienze in campo aeronautico. Porta la sua capacità e il suo genio in campo automobilistico e crea una squadra formidabile che porterà alla nascita della Traction, della 2CV e della DS



di Walter Brugnotti, foto Archivio Storico Citroën, foto pag. 6 ©Thesupermat



Bertoni, Magés, Becchia, Sainturat e altri ancora: insomma il gruppo che “fece l'impresa” di assicurare la progettazione tecnica e stilistica della Citroën dalla metà degli anni 30 all'inizio dei 60. Mi è sempre piaciuto pensarli come membri di una bottega rinascimentale catapultata nella Parigi di quei tempi, con in più una particolarità non da poco. Erano tutti “maestri” e non dico dirigerli, ma anche solo coordinarli, non poteva essere una faccenda semplice. Toccò ad un ingegnere aeronautico, André Lefèbvre, non a caso della loro stessa razza geniale, ma a sua volta con in più quello che fa di un maestro “il maestro”, ovvero la visione creativa. E la capacità di gestire non solo quel gruppo, ma anche i rapporti con i committenti della “bottega” dopo la morte di Citroën, i direttori generali, anch'essi spesso bizzarri, dispotici ma a loro modo geniali come signori rinascimentali, per l'appunto. Tutti quanti, comunque, a lungo sconosciuti, Lefèbvre compreso, che, in una delle rare fotografie disponibili, guarda intensamente l'obiettivo, aggrottando le ciglia mentre si infila i guanti avvolto in un trench dal bavero alzato: pare uscito dal set di un film di Marcel Carné che girava alcuni dei suoi capolavori negli stessi anni nei quali Lefèbvre entrava a Javel. All'incontro con Citroën era arrivato nel pieno della maturità: era il 1933 e Lefèbvre era nato a Louvres nel 1894. Liceo a Nantes, e poi École supérieure d'aeronautique a Parigi.

A Montmartre, per l'esattezza, perchè l'École stava lì, nel quartiere degli artisti (e che artisti) che Lefèbvre frequentò derivandone una sensibilità forse non estranea alla futura intesa professionale con Flaminio Bertoni. D'altronde, il suo primo lavoro lo trovò presso un architetto, Gabriel Voisin, che progettava... aerei da guerra e, a partire dal 1919, automobili. In questo passaggio, Lefèbvre, di cui il vulcanico Voisin, già socio di Bleriot, apprezzava la creatività fluviale ed il carattere esplosivo ma generoso, partecipò attivamente ad una progettazione automobilistica che applicava idee ed esperienze provenienti dagli studi di aerodinamica. Un esempio, fra tanti fu la creazione negli anni 20 del prototipo Voisin Laboratoire nel quale Lefèbvre poté sperimentare concetti come il rapporto peso-potenza, la riduzione dei pesi attraverso l'utilizzo di nuovi materiali (l'alluminio in particolare), la ripartizione delle masse, il baricentro abbassato e il concetto stesso di aerodinamica per così dire “trasportato a terra”. Lefèbvre non fu solo un teorico: portò in pista le Voisin, dotate grazie a quegli studi di una tenuta di strada eccezionale e nel 1924 vinse il Gran premio di Tours, mentre nel 1929 batté il record mondiale di velocità delle 48 ore. Tra l'altro in coppia con César Marchand, sul circuito di Montlhéry, dove si sarebbero rivisti, ma ancora non lo sapevano, pochi anni dopo, all'epoca delle imprese delle Citroën “Rosalie”.





Le difficoltà di Voisin, connesse anche alla crisi del 1929 indussero Lefèbvre, con la benedizione del "patron" stesso, a tentare la fortuna, nel 1931, da Renault, ma in capo a due anni il rapporto, mai veramente decollato, si ruppe. L'effervescenza creativa di Lefèbvre si scontrò con la gerarchia dell'ufficio studi e, alla fine, con Renault stesso che rifiutò il progetto di auto a trazione anteriore che Lefèbvre aveva elaborato: il carattere esplosivo di entrambi a quanto pare fece il resto. Ed è a questo punto che Voisin indirizza Lefèbvre a Javel: ed è un altro dei colpi di fulmine di Citroën alla ricerca della soluzione tecnica anticipatrice che darà vita ad un'auto d'avanguardia. Convinto dall'uomo e dal suo progetto, André Citroën colloca Lefèbvre alle proprie dirette dipendenze - quindi al di fuori dalla gerarchia, per non correre rischi - e gli dà sostanzialmente la più ampia facoltà d'azione. Ne nascerà - a tempi di record - l'automobile più moderna dell'epoca, un concentrato di novità che aveva al centro la trazione anteriore, per la prima volta su una vettura di serie. Ma attorno ad essa ruotavano la carrozzeria in acciaio, la scocca autoportante, la linea aerodinamica, le sospensioni con barre di torsione su ruote indipendenti, gli ammortizzatori idraulici, l'avantreno su silent-bloc e ci fermiamo qui. Ma l'elenco proseguiva, per la delizia degli appassionati e non solo. Un risultato reso possibile dalla nascita contemporanea di quel gruppo di tecnici e di

stilisti scelti da Lefèbvre stesso che, arricchendosi nel corso degli anni di nuovi membri, tragherà la progettazione dell'azienda dall'epoca di Citroën a quella di Michelin: dalla Traction, passando per la 2CV e la DS, contribuendo largamente a portare l'automobile nell'età moderna. Ed eccoli là Julien, Muratet, Sainturat, Forceau, e poi Becchia, e Magès, e tanti altri: e, naturalmente, Flaminio Bertoni, interprete nelle forme e nei volumi delle concezioni tecniche e aerodinamiche di Lefèbvre. Grande motivatore dei propri collaboratori, che divenivano i responsabili unici della parte di progetto che sceglievano di sviluppare, Lefèbvre ne ottenne il massimo in realizzazioni molto diverse tra loro. Tutte però, dalla Traction in poi, ebbero in comune, appunto, la trazione anteriore e la sperimentazione di quanto di più innovativo la tecnica automobilistica offriva. O era possibile inventare. A dire il vero, anche di ciò che poteva sembrare impossibile: "per lui le parole 'non si è mai fatto così' erano ragione necessaria e sufficiente per tentare di farlo" (J. Wolgensinger). Di Pierre Boulanger, il primo direttore generale dell'era Michelin, si tramanda, tra le tante, una raccomandazione ad un altro collaboratore: "devi fare attenzione con Lefèbvre: ha duecento terrificanti idee al giorno, ma solo una di esse potrebbe essere quella buona, tutte le altre devi scartarle. Con quelle 199 io andrei in rovina in tre mesi".

Ma una buona idea al giorno è perlomeno già segnale di genialità, e Boulanger lo sapeva, tanto che affidò proprio a lui ed alla sua équipe i progetti TPV (la futura 2CV) e VGD (la DS). Gli studi aerodinamici e le esperienze aeronautiche costituiranno sempre l'orizzonte intellettuale del suo lavoro: la sperimentazione di nuovi materiali ed il contenimento dei pesi giocarono in modo centrale nell'austero progetto della 2CV come in quello fantascientifico della DS.

I lunghi studi che presiedettero alla nascita di quest'ultima lo videro progettare in prima persona soluzioni per il telaio, per i pannelli smontabili della carrozzeria, in parallelo con il lavoro stupefacente di Flaminio Bertoni. Alla sua équipe chiese di battere le strade più avanzate in tutti i campi, ottenendo undici brevetti esclusivi: su tutti, quello della sospensione idropneumatica. L'eccezionalità della figura e del lavoro di Lefèbvre (che si occupò anche dei veicoli commerciali TUB e HY), il valore dei suoi collaboratori e l'importanza delle realizzazioni attuate per la storia dell'automobile e della Marca lasciò in eredità a Citroën un (a tratti ingombrante...) ruolo di rilievo assoluto per tecnici e stilisti che sarebbe durato a lungo.

Lefèbvre stesso, che sarà costretto da gravi motivi di salute a lasciare l'azienda nel 1957, continuerà a collaborare fino alla morte, nel 1964, anche se disegnando con la sola mano sinistra...



André Lefèbvre in visita alla Citroën italiana, si suppone accanto a Pesenti



I cuore Ami batte dalla Sardegna

Anche per l'edizione 2024 dell'ormai classico evento dedicato a tutte le Ami, ma non solo, il raduno ha abbinato visite culturali a paesaggi mozzafiato. Un socio è arrivato in Emilia, base della manifestazione, partendo dalla Sardegna e percorrendo 1.200 chilometri. Ecco il suo racconto



testo e foto Roberto Loriga



Dal 2000 possiedo, qui in Sardegna, una Ami 8 berlina del 1971 e sono appassionato del marchio da quando mio padre, all'inizio degli anni 70, acquistò la sua prima Ami 8, uguale a quello che ho adesso e con la quale avevo già partecipato al raduno di Vinadio (Cuneo), ma anche al famoso ICCCR di Roma. Lo scorso anno venni a conoscenza di un evento dedicato proprio a tutte le Ami a Bassano del Grappa (Vicenza) e così chiamai il presidente del Club Bicilindriche che, con grande entusiasmo, mi parlò dell'incontro. Purtroppo era troppo tardi per organizzare il viaggio con la macchina e ci andò mio fratello, che abita in Veneto, con la sua DS23. Non volendo però rinunciare del tutto, presi l'aereo e mi presentai anche io. Questa volta non potevo assolutamente mancare con la macchina e mi attivai con largo anticipo per i biglietti del traghetto, non senza prima provvedere a un tagliando alla Ami: cambio olio, ingrassaggio, verifiche varie, sostituzione di due gomme. Via quindi in direzione di Olbia, dove mi aspettava l'imbarco, distante da casa 280 km. Alla mattina di sabato 9 novembre ero a Livorno. Prima tappa da Caselani a Sospiro, in provincia di Cremona, lo specialista diventato famoso perché "riveste" i furgoni Citroën nello stile retrò del furgone HY (da poco rifà anche la Ami elettrica). Qui abbiamo ammirato la mostra sui 100 anni di Citroën Italia, che aveva avuto una "prima" a Milano alcuni mesi fa. La seconda tappa è stata a Campi Rossi di Gattatico, in





provincia di Reggio Emilia, dove ha sede la casa-museo dedicata ai Fratelli Cervi, trucidati dai fascisti nel dicembre del 1943 e decorati dopo la morte con la medaglia d'oro al Valor Militare. Un'interessantissima visita guidata arricchita con l'ausilio di filmati che hanno ricostruito la terribile storia di questa famiglia. Successivamente, di nuovo tutti in marcia verso Toano, sull'Appennino reggiano, un magnifico posto di montagna dove siamo arrivati a tarda sera. L'alloggio era previsto in una confortevole baita-ostello in mezzo al verde. Dopo colazione, la mattina di domenica, provai ad accendere il motore, ma la carburazione era pessima a causa probabilmente di un rifornimento di benzina sporca. Per fortuna, alla fine, il problema si è risolto da solo. Visita quindi a un caseificio dove si produce il Parmigiano Reggiano, durante la quale ci hanno spiegato tutte le fasi della lavorazione, seguita da un piccolo rinfresco con degustazioni tipiche della zona. Durante il rientro alla base di Toano abbiamo sostato al cosiddetto "castagno cavo" che, in tempo di guerra, serviva ai partigiani a nascondere le armi. Pranzo in un locale della zona e quindi via per il rientro in Sardegna. In totale ho percorso oltre 1.200 km, consumando pochissimo e senza avere problemi, a parte la cattiva carburazione di cui ho già parlato. L'anno prossimo tornerò senz'altro sul Continente per l'edizione del 2025, sperando di vedere un maggior numero di Ami nelle sue varie versioni, berlina e break.





UN BEL RADUNO MA... PER POCHI

di Oreste Morgia, presidente CIBC

Desidero ringraziare i fedelissimi dell'Amitalie ed in particolare, il nostro amico sardo Roberto che ha passato letteralmente mari e monti pur di essere con noi e ha scritto l'articolo di queste pagine. Ringrazio le "truppe scelte" del Club che si sono adoperate per la migliore riuscita di questo nostro tradizionale incontro, dedicato alle Ami, ma non solo. Un'edizione che ha mantenuto sempre molto alto il valore della proposta a livello conviviale e culturale. Un evento anche dinamico, con attenzione ai costi e realizzato quasi da casa per via dell'impossibilità di effettuare sopralluoghi in luoghi distanti da Lodi centinaia di km. Ma tutto è andato davvero bene, oltre le nostre aspettative, pochi disagi, tante emozioni ed alto gradimento dei partecipanti. Ricordo la visita alla Caselani, azienda che trasforma in stile vintage i moderni furgoni Citroën (e ora anche la Ami elettrica) con relativa mostra dei 100 anni di Citroën in Italia, e quindi le emozioni di Casa Cervi con una storia da non dimenticare. E poi la bellezza del nostro ostello e l'atmosfera della bellissima cena perfettamente organizzata da Ale e Fabry, il latte delle mucche di montagna ed il parmigiano reggiano realizzato davanti ai nostri occhi, la visita ad una pieve medioevale, la curiosità del gioco della ruzzola e l'abbraccio fisico ed emotivo con il castagno del partigiano. Insomma non è mancato davvero nulla con grande gradimento dei presenti. Poco più di una ventina le auto intervenute, di cui una sola Ami 6 e cinque Ami 8 (più una break che ha fatto una fugace apparizione nel parcheggio di Casa Cervi). Ci aspettavamo di più per la qualità dell'evento, per l'attenzione ai costi, e perché questo era l'ultimo appuntamento dell'anno. Vedere chi arriva da così lontano e constatare le defezioni dei più vicini non solo dispiace, ma obbliga anche a fare delle riflessioni sulla sostenibilità e sulla possibilità di riproporre l'evento in futuro con la consueta frequenza annuale. Peccato.



Doppio incontro in Svizzera

Tra estate e autunno, nella cornice del Ticino, il cantone italiano della Confederazione elvetica, si sono tenuti un paio di incontri in quota, che hanno permesso ai partecipanti di ammirare magnifici paesaggi e di vivere, grazie alla 2CV, alcuni giorni all'insegna di una dolce lentezza



testo e foto Sara Beretta Piccoli



Primo d'agosto del 1291 tre uomini coraggiosi provenienti da tre diverse regioni della Svizzera, i futuri Cantoni di Uri, Svitto e Untervaldo, si incontrarono in un posto segreto su una montagna chiamata Grütli, stanchi di essere comandati dai signori potenti. Volevano che i loro villaggi fossero liberi in pace e fecero una promessa: avrebbero sempre aiutato e difeso le loro genti e nessuno avrebbe più potuto comandarli ingiustamente. Questo patto speciale, chiamato il "Patto del Grütli", è considerato il momento in cui è nata la Svizzera. Il primo di agosto si svolge così, in cima al San Gottardo a 2106 m, un piccolo raduno nazionale. Ero presente anche quest'anno, pur tra una peripezia e l'altra, visto che la Giovanna (la mia 2CV Spécial) sulla "Tremola", la vecchia e tortuosa via per salire il passo il cui fondo è costituito da piccoli cubetti di granito e porfido, si è fermata e non ne voleva sapere di ripartire. "Accidenti Giovanna, non ti sei mai fermata in oltre 10.000 km per andare a Capo Nord e ti blocchi a pochi chilometri da casa?!?" Chiamo l'amico "Yeti", che mi fa un consulto rapido in videochiamata e dopo poco riparto! Ho portato per il pranzo collettivo la fondue, una pentola di formaggio fuso in cui si tuffa il pane, una tradizione svizzera divertente e deliziosa.

Ma la meteo non è favorevole e ci ritroviamo in soli tre equipaggi (uno italiano, uno francese e uno tedesco). Dopo il pranzo in compagnia scendiamo nel paese di Airolo, alle pendici del passo, e ci salutiamo a Pollegio dove si può ancora ammirare la gigantesca fresa utilizzata per il grande traforo ferroviario che passa sotto al Gottardo. Il secondo incontro si è tenuto dall'11 al 13 ottobre a Bellinzona, la città dei tre castelli oggi patrimonio mondiale dell'Unesco e un tempo sotto il dominio della famiglia milanese degli Sforza, molto contesa per la sua posizione strategica. Nel 1500, i Confederati svizzeri riuscirono però a prendere Bellinzona senza incontrare grande resistenza: da quel momento la città e i suoi castelli passarono sotto il dominio svizzero diventando ufficialmente parte della Confederazione nel 1514 con il Trattato di Friburgo. Fatta questa importante premessa sul luogo del raduno, passiamo a raccontare le giornate passate insieme agli amici grazie alla fantastica organizzazione di Stefy (Stefania Malli) la presidente del piccolo club "Amis dal dü Cavai", unitamente alla collaborazione di tutti i partecipanti che in un modo o nell'altro hanno contribuito a fare dell'evento un momento di condivisione e spensieratezza. La sera davanti al grande braciere o il mattino preparando il minestrone per la cena successiva, o la maccheronata per il pranzo, si è riso e scherzato, e tra una parola in tedesco e una in francese, oltre naturalmente all'italiano.

Stefy ha anche organizzato uno splendido giro culturale per visitare una delle tante valli che gravitano in Ticino, la Valle del Sole o Valle di Blenio, per visitare il museo-archivio Roberto Donetta (1865-1932), dedicato a questo fotografo autodidatta originario di queste parti, che ha documentato la vita rurale e quotidiana all'inizio del XX secolo. Alla sua morte molte delle sue fotografie rimasero abbandonate e vennero riscoperte solo decenni dopo, rivelando il valore artistico e documentaristico del suo lavoro. Salendo lungo la strada che porta all'archivio si possono ammirare in grande formato le immagini che ritraggono la valle alla fine del 1800, mettendo a confronto quello che c'è ora. Si è anche ricordato il libro del 2018 di Fabio Andina, intitolato "La pozza del Felice", dove si riscopre il valore delle piccole cose, della lentezza e della connessione profonda con la natura, elementi che l'autore incarna con la sua vita essenziale e silenziosa alla ricerca di un ambiente montano autentico e incontaminato dove il tempo sembra rallentare, in contrasto con la frenesia della vita moderna. Un po' come facciamo noi duecavallisti quando mettiamo in moto e partiamo per un nuovo viaggio. Il raduno si è concluso con la lotteria nella quale ogni partecipante ha potuto scegliere il premio che più gli aggradava. Poi, alla spicciolata, ognuno è ripartito, chi verso nord, chi verso est e chi verso ovest, dandoci appuntamento alla prossima volta.



C on i Monorazza nel cuore del Veneto

A Schio, nel vicentino, si è svolto a fine ottobre un raduno che ha coinvolto tutti gli appassionati del Double Chevron, denominato Oktober Citroën Fest.

Un evento al quale hanno partecipato circa 150 vetture che hanno celebrato anche il mezzo secolo del lancio della CX



testo Claudio Berti, foto Antonella Beltrame



Ogni anno l'autunno porta con sé un evento diventato imperdibile: il raduno organizzato dal gruppo vicentino Volanti Monorazza, che quest'anno si è svolto sotto una pioggia battente nel weekend del 26 e 27 ottobre. Si è trattato di un incontro che si svolge da molti anni ed è riservato esclusivamente alle vetture storiche Citroën. Una manifestazione cresciuta nel tempo che attira sempre più partecipanti sia dall'Italia sia dall'estero, trasformandosi in una celebrazione della passione comune per queste auto iconiche. Al raduno dello scorso anno si sono contate 105 auto, ma quest'anno erano ben 143, tra cui spiccavano i modelli disegnati da Flaminio Bertoni: DS, Ami 6 e 2CV.

Ma questa volta la primadonna è stata la CX, giunta al compimento dei suoi primi 50 anni. Disegnata da un altro genio dello stile, Robert Opron, sveltava con la sua linea da Concorde supersonico, pronta a fendere l'aria. I partecipanti sono arrivati da ogni angolo d'Italia, con gruppi più numerosi dal Veneto, dal Trentino, dal Friuli e dalla Lombardia. Ma non sono mancati collezionisti da paesi stranieri a noi vicini. A forgiare il legame di grande amicizia del gruppo Volanti Monorazza ha contribuito l'esperienza del precedente Nazionale 2CV e derivate, nel quale i grandi legami di amicizia hanno permesso di formare una valida squadra organizzativa per questa edizione dell'Oktober Citroën Fest.

Tra i legami che si sono creati negli anni spiccano quelli con il CIBC e con gli Amici della Citroën di Russi. Durante le alluvioni che hanno colpito il Veneto e l'Emilia, i membri di entrambi i gruppi si sono mobilitati per offrire supporto e assistenza, dimostrando un grande senso di collaborazione e altruismo. Il programma del raduno è stato ricco di attività: esposizioni, mercatino ricambi, visite organizzate al museo dei trenini di Schio e ai giardini Jacquard colmi di piante esotiche e di rarissime orchidee voluto dall'imprenditore laniero Alessandro Rossi che ha continuato l'opera del fondatore, padre Francesco Rossi. In un mondo sempre più frenetico e digitale, l'evento ha rappresentato un ritorno ai valori autentici della condivisione e dell'amicizia, con il puro piacere di condividere la passione: molto più quindi di un semplice incontro di appassionati di auto d'epoca, ma una vera e propria celebrazione della storia e che continua a crescere e a evolversi con la promessa di nuove avventure e scoperte.

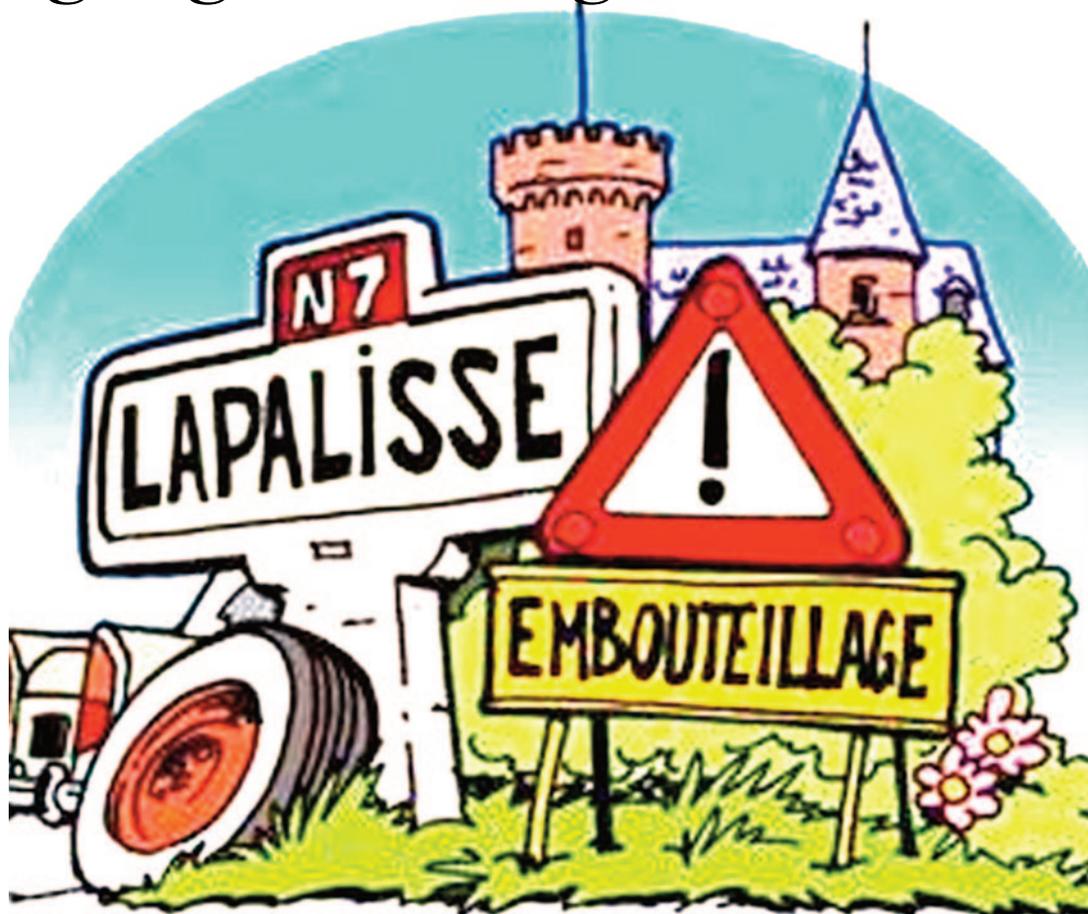


Quando l'ingorgo è una grande festa

Il sogno di molti appassionati di auto classiche è quello di partecipare ad uno degli eventi più spettacolari che si svolgono in tutta la Francia: il colossale ingorgo che rievoca i tempi in cui la Nazionale 7 era l'unica strada per raggiungere il Mediterraneo da Parigi durante le vacanze estive. Ecco il racconto di un weekend eccezionale dove tutti hanno contribuito al più bell'imbottigliamento che si svolge ogni due anni a Lapalisse

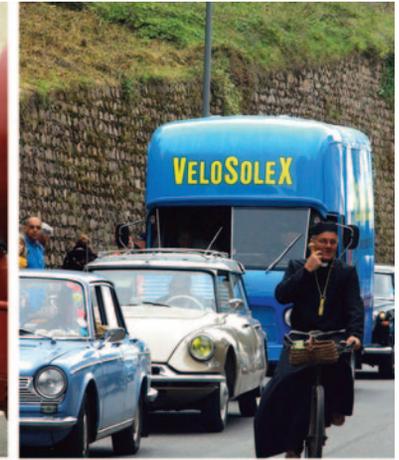


testo e foto Carla Imberti e Laurent Heraudet
disegni ©Thierry Dubois



Thierry Dubois

L'embouteillage de Lapalisse è la rievocazione di un colossale ingorgo stradale legato alla Nazionale 7, strada importantissima che assicurava il collegamento tra Parigi, Lione e Mentone. Ovviamente con la creazione delle ferie estive pagate nel 1936 e del boom economico del dopo Seconda guerra mondiale, il traffico aumentò in maniera esponenziale. In quel periodo in Francia non c'erano autostrade e tutti gli anni ad inizio agosto, la folla dei parigini che andavano in Costa Azzura creava su tutto il percorso un ingorgo unico. Lapalisse, paese di 3300 abitanti nel dipartimento dell'Allier (regione dell'Alvernia-Rodano-Alpi) non faceva eccezione ed era asfissiato dal traffico. Per risolvere il problema il comune realizzò una deviazione al fine di liberare la città. Questa "tangenziale" venne inaugurata ad inizio ottobre. Ovviamente con l'apertura dell'autostrada il problema venne risolto in modo definitivo e la cittadina riconquistò la sua tranquillità provinciale. Il comune di Lapalisse organizza da qualche tempo la manifestazione dell'"Embouteillage" il secondo fine settimana di ottobre di tutti gli anni pari per festeggiare la fine degli ingorghi nel paese con l'obiettivo di creare una rievocazione con veicoli popolari ed ambientazione storica. Nel rispetto della tradizione, l'undicesimo festeggiamento della liberazione del traffico sarà probabilmente organizzato dalla municipalità dal 10 al 12 ottobre 2026.





Dopo questo accenno storico, eccoci alla festa a cui partecipano circa 1000 veicoli anteriori al 1970 (data di apertura dell'autostrada) e che accoglie circa 30.000 spettatori. In questa manifestazione si crea un "embouteillage" gioioso e colorato in un'atmosfera simpatica e provinciale. Tutto il paese è coinvolto e vengono organizzate una serie di attività: la festa dura una settimana, ma i giorni principali sono venerdì, sabato e domenica.

Le mongolfiere sorvolano il centro ed il Castello di Lapalisse, si può girare per il mercato vintage dove è possibile trovare vestiti e accessori degli anni 60 per partecipare alla festa. Non mancano stand di artigianato automobilistico, brocante dove è possibile trovare oggetti della nostra infanzia, targhe smaltate e molto altro.

C'è anche una giostra d'epoca per la gioia dei bambini. Lo spazio che costeggia il fiume è dedicato al Retro Camping dove si installano i partecipanti con tende e roulotte di una volta, una specie di isola che non c'è per il Peter Pan che ogni collezionista ha in fondo dell'anima.

Adesso passiamo al punto forte della manifestazione, l'ingorgo vero e proprio si realizza la mattinata di sabato. Verso le 8.30 i veicoli ripartiti in tre gruppi partono sulla storica N7 (oggi rinominata D707) raggiungendo con le macchine, le biciclette, le motociclette, i camion e i furgoni la via principale di Lapalisse.

Mano a mano il traffico ed il pubblico aumentano, la circolazione è canalizzata dai "Gendarmi Vintage" che contribuiscono a creare una grande, allegra colorata confusione tanto che alle 11.00 il traffico è completamente bloccato.

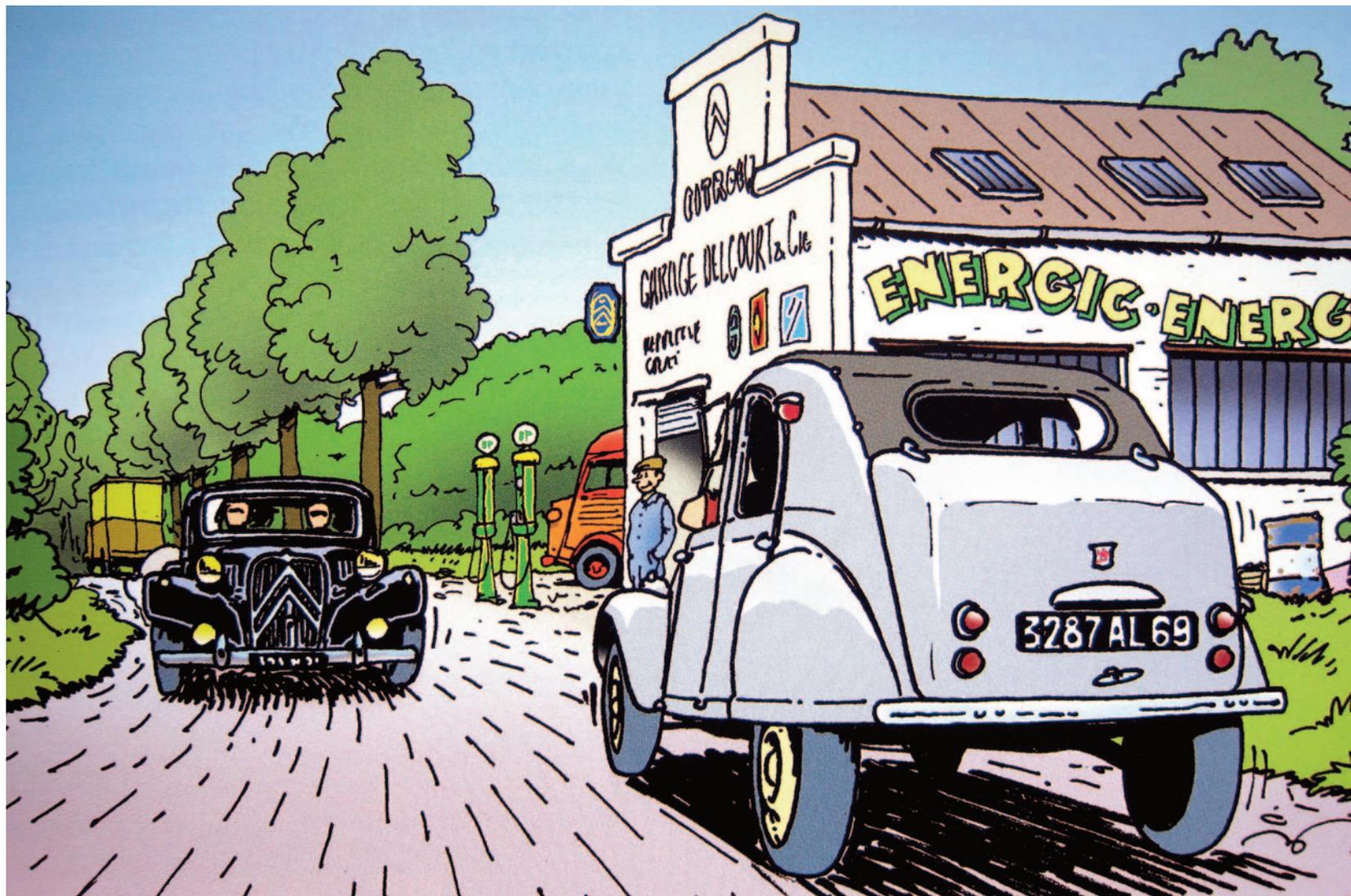
A questo punto gli equipaggi, spesso con vestiti d'epoca, aprono i bauli delle macchine togliendo i cestini da picnic e le provviste insieme a varie bottiglie per l'aperitivo. Il pubblico può apprezzare il passaggio di auto, moto, motorini, biciclette, furgoni e camion rappresentativi del traffico dagli anni 50 agli anni 70.

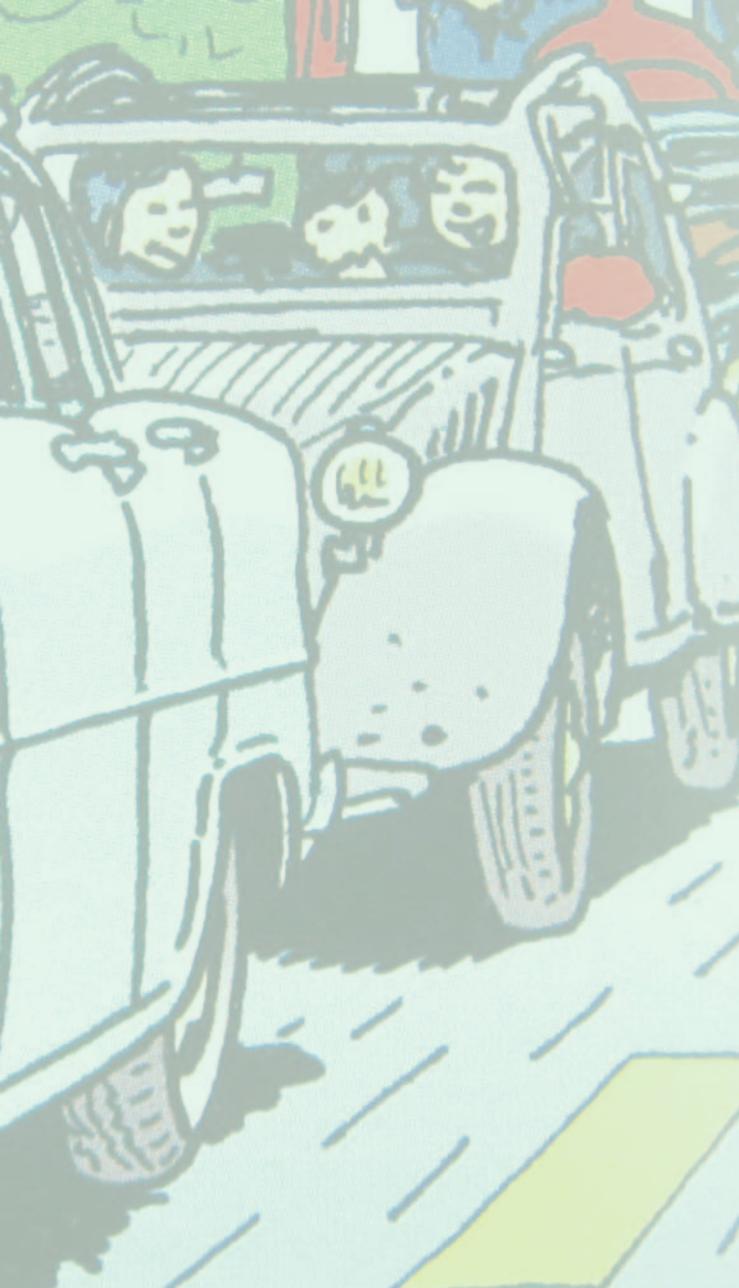
Poi le macchine posteggiano e si prepara la grande tradizione del picnic, che si prolunga nel pomeriggio.

Alla fine della giornata i veicoli vengono esposti nella piazza centrale per permettere a tutti i partecipanti e al numeroso pubblico presente di girare tra i veicoli per ammirarli e fotografarli nel loro splendore. Numerose le attività proposte dalla municipalità: visita allo spazio espositivo dedicato alla storia Michelin, la ricostruzione di un'antica Gendarmeria e lo studio Pin Up. Da qualche anno volevo partecipare e quest'anno finalmente ce l'ho fatta insieme a mia moglie Carla. Siamo stati molto felici di esserci e lei, in particolare, è stata entusiasta al punto che abbiamo intenzione di ritornare nel 2026.

Ci pensiamo tutti assieme come partecipanti organizzando un viaggio collettivo?







LA ROUTE PARIS-CÔTE D'AZUR E THIERRY DUBOIS

di Alfredo Albertini

Per le vacanze estive, i parigini, ma non solo, hanno sempre avuto un debole per la Costa Azzurra. E così, fino all'apertura della nuova Autostrada del sole che ha collegato la capitale al Mediterraneo, si sono riversati sulla Nazionale 7 causando gli ingorghi che sono stati ripresi in tempi recenti dagli appassionati di auto d'epoca che abbiamo visto nelle pagine precedenti. Thierry Dubois, classe 1963, è uno straordinario disegnatore di storie a fumetti, un'artista che alcuni anni fa si è interessato a questa strada storica realizzando una serie di racconti che ripercorrono e riprendono i tempi leggendari della grande fuga verso il sud. Illustratore di talento, ha firmato diversi libri, alcuni dei quali descrivono mediante foto, inframezzate a tavole disegnate a colori, la storia della Nazionale, compresi fatti drammatici come l'incidente occorso a Pierre Michelin che perse la vita con la sua Traction Avant il 30 dicembre del 1937 a Mormant. La serie "Croniques de la Nationale 7", di cui sono usciti già alcuni volumi come "La route Paris-Méditerranée", "Par tous les temps" e "Vacances sur la route" racconta invece, a fumetti, episodi di fantasia sul tema dei viaggi su questa celebre strada. Naturalmente il periodo è quello compreso tra gli anni 30 e gli anni 60 e gli ambienti sono perfettamente ricostruiti sulla base di foto e documenti dell'epoca. Le auto presenti sono di tutte le marche, con una certa prevalenza di quelle francesi, dalla Peugeot 403 alla Citroën Traction Avant, dalla Panhard Dyna alla Simca Ariane. La 2CV, berlina o fourgonnette, così come l'Ami 6 ovviamente non mancano, spesso cariche sino all'inverosimile. Va da sé che con la già citata apertura dell'autostrada A6, i cui lavori iniziarono nel 1953 per terminare nel 1970, un'epoca ebbe fine e ne fecero le spese i ristoranti, i negozi e le stazioni di servizio situati lungo il vecchio percorso. Un mondo che possiamo rivivere proprio grazie alle storie di Thierry.

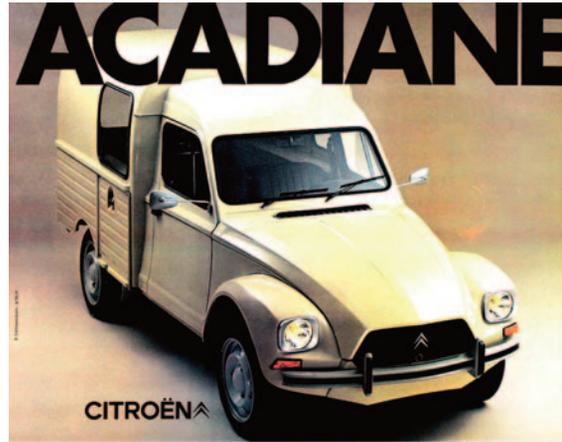
Sogni d'oro in Acadiane

Uno dei camper più piccoli ed economici venne allestito da una ditta milanese all'inizio degli anni 80. La base era la Citroën Acadiane che, grazie ad una serie di intelligenti modifiche, poteva diventare un comodo letto per due con tanto di cucina



testo Alfredo Albertini, foto Citroën Communication

Nel 1980 venne presentato un nuovo camper sulla base della Acadiane: si chiamava Oasi e venne realizzato su iniziativa della Citroën Italia dalla milanese DiBicamper, azienda specializzata in questo genere di trasformazioni. La DiBicamper seppe in modo intelligente ed economico predisporre una serie di varianti al veicolo originale al fine di poterlo utilizzare per il tempo libero e per i viaggi. Un oblò venne aperto sul tetto, fu aggiunta una griglia di aerazione sul passaggio ruota posteriore destro e modificata, per renderla reclinabile, la griglia di separazione tra la cabina e il vano di carico. Tutti i pezzi che componevano il kit vennero studiati appositamente per rendere possibile la trasformazione anche su veicoli già immatricolati. Erano quindi disponibili alcuni accessori esterni, come il portapacchi, la tenda spogliatoio e la tenda parasole estraibile. La parte interna della zona furgonata fu rivestita di stoffa e di materiale isolante, mentre sopra alla cabina di guida venne ricavato uno spazio destinato al guardaroba, con chiusura mediante bottoni automatici. L'arredamento interno era costituito da un blocco, posizionato sulla linea di separazione dal posto di guida, che comprendeva tre scompartimenti trasformabili in un unico contenitore che, nell'allestimento per la notte, assumeva la funzione di testiera per il letto. Sulla parte destra venne predisposta anche una tavola pieghevole che durante il giorno formava un piano di appoggio; sul lato sinistro c'era una





banchetta ribaltabile con materassino rivestito di tessuto a quadri come il resto della tappezzeria, che poteva essere sollevata per aumentare lo spazio disponibile. C'era quindi, appoggiato al pavimento, un altro blocco composto da un ripostiglio e da uno spazio per l'alloggiamento del fornello, che si poteva estrarre all'esterno e collegarlo alla bombola del gas. Non mancavano il lavabo applicato all'interno di una delle due ante posteriori con tanto di rubinetto azionato da una pompa elettrica ad immersione; i finestrini e la parte anteriore si potevano oscurare grazie a tendine a rullo o a scorrimento. Come illuminazione interna era prevista una plafoniera posta sopra alle porte posteriori. A richiesta c'erano una stufetta e una ghiacciaia. All'esterno trovavano posto la tanica dell'acqua da 20 litri e la bombola del gas da 3 kg. Era anche possibile montare un ampio portapacchi ribaltabile parzialmente verso il retro del mezzo in modo da fare da supporto a una tenda. Un altro accessorio era rappresentato dal faro orientabile. Quando era il momento di andare a dormire bastavano pochi minuti per passare dalla versione giorno a quella per la notte. Due i posti letto, posti a metà dell'altezza della cabina, con misura complessiva di cm 148 x cm 188. La meccanica era la stessa dell'Acadiane furgonato: motore bicilindrico "602", 31 CV, velocità 100 km/h. La portata era di 475 kg e il peso complessivo di 1155 kg. Lunghezza 4,03 metri, larghezza 1,5 metri, altezza 1,82 metri.



L la montagna (quasi) irraggiungibile

*La salita alla cima del Mont Ventoux,
in Provenza, non ha paragoni
perché in pochi chilometri si deve
arrivare quasi a duemila metri.*

*La Dyane di un nostro socio ci ha
provato ma ha dovuto, ahimé, desistere.
Si è però approfittato dell'occasione
per visitare gli splendidi dintorni
apprezzando l'impeccabile organizzazione*



testo e foto Donato Di Dio e Diamond Tancredi



“L’Enfer du Ventoux”, ossia l’inferno del Mont Ventoux, è sicuramente ciò che hanno sperimentato i 120 equipaggi che nel weekend del 21 e 22 settembre si sono radunati per l’edizione numero 29 della risalita di questa celebre montagna, organizzata dal 2CV Club Lubéron-Ventoux. Una sfida ciclistica all’origine, oggi una sfida per le nostre bicilindriche e una scusa per molti duecavallisti francesi ed europei di radunarsi in una delle zone più belle e ricercate dalla Francia, il Lubéron. Il nostro club Bicilindriche era rappresentato dal socio Donato Di Dio con la sua bellissima Dyane 6 arancione.

Nel grande parcheggio alla base c’erano anche qualche auto in vendita ed alcuni esemplari particolari, come quello di un tedesco che aveva aperto il primo “Pastis bar” ambulante distribuendo aperitivi ai presenti. Curiosità ha destato il ben noto Franco Grosso con la sua caratteristica Fourgonnette a ruote alte che ha attratto gli sguardi dei locali transalpini.

Nella tarda mattinata di sabato la colonna di bicilindriche si è avviata per un piccolo tour tra i vigneti in attesa della vendemmia, seguita da una tombola.

Noi abbiamo fatto conoscenza con più persone, tra cui un francese con un passato di pilota di gare con le 2CV ed un’adorabile coppia di svizzeri che vivono parte dell’anno nella vicina provincia della Drome.

Davanti alla nostra Dyane c’era una famiglia di Marsiglia: marito, moglie e due figli piccoli. Tutti e quattro hanno tirato fuori dal baule della loro 2CV verde un vero salottino da picnic (tavolo, panca, sedie), oltre a frigo, ghiacciaie, sacconi della spesa, bottiglie ed un impressionante pranzo. Nel pomeriggio la colonna si è avviata sulla “strada infernale” del Monte Ventoux con partenza da 300 metri di altezza e arrivo a 1900 metri in una manciata di chilometri. Difficile descrivere le curve e le salite che si alternano tra “ripide”, “super ripide” e “metti la prima...”. Purtroppo, a metà strada, il nostro equipaggio ha dovuto rinunciare: la Dyane non era più in grado di andare avanti. Piccati nell’orgoglio e nell’attesa di ritrovare gli ospiti alla cena di sabato sera presso la sala comunale di Bedoin, abbiamo visitato alcune tappe del prossimo Tour edizione 2025 tra cui figurano l’abbazia di Senanque e Fontaine de Vaucluse. Domenica mattina, sempre nella sala comunale di Velleron, briefing prima dell’ultimo giro con la seconda estrazione della tombola ed una seduta fotografica con la giornalista della stampa locale. I partecipanti stranieri hanno avuto diritto ad uno scatto tutto per loro. Il secondo ed ultimo giorno della risalita del Monte Ventoux si è concluso con la promessa di rivederci nel 2025, possibilmente con più partecipanti italiani, meglio naturalmente se del CIBC.





Non si può concludere questo articolo senza ricordare l'eccellente lavoro e l'accoglienza del club 2CV Lubéron-Ventoux e dei suoi volontari.

Un ringraziamento particolare va al signor Roland Joye, presidente del club, che riesce ogni anno a rendere la risalita un evento unico e popolare ad un costo contenuto: 39 euro comprensivi di sacca, aperitivo e cena. Info e foto su:

www.2cvclubluberonventoux.fr





A All'inseguimento del raduno perfetto

L'organizzazione di un evento a livello di quello del Nazionale non è affatto semplice. Vi raccontiamo come si è arrivati a scegliere la località dell'edizione di quest'anno con i relativi retroscena. Ma grazie alla professionalità e alla buona volontà di tutti l'incontro è stato un successo, arricchito dalla presenza di oltre 360 bicilindriche



testo Gabriele Salvoni, foto Paolo Gassani



Grazie agli amici Fabrizio e Francesco abbiamo individuato il posto giusto per il Nazionale 2024, che, come sapete, si è svolto a Sant'Omobono Terme (Bergamo) dall'11 al 14 luglio. Da lì la ricerca dei permessi e delle autorizzazioni preliminari con autorità locali e proprietari dei terreni, degli appoggi e degli agganci: la candidatura era arrivata all'ultimo momento a causa dei permessi di cui sopra, poi l'assegnazione e due anni di intenso lavoro per poter accogliere al meglio tutti gli amici duecavallisti, dalle Tole Orobiche al Club Bicilindriche di Lodi e al Corbi oltre che ai "fratelli" di Como del Club Sempre Carichi: Kaya e soci non si sono certo tirati indietro. È nata così l'Associazione Raduno Nazionale Italiano 2CV e derivate e l'avventura per organizzare il 3° Raduno Nazionale Italiano. Più di una volta ci siamo detti: "Ma chi ce l'ha fatto fare?" Di fatto è stato un secondo lavoro, ma gli appassionati ci avevano dato incarico e fiducia e noi dovevamo ballare. Più si avvicinava l'evento e più ci sembrava di essere in ritardo. Volevamo che tutto fosse quasi perfetto per accogliere i radunisti in maniera adeguata, come si conviene con gli ospiti graditi. Finalmente è arrivata la settimana faticosa. Prepariamo il nostro campo base e il campo

principale; arrivano i primi fornitori, il tendone, i servizi igienici per il campeggio. Le persone che normalmente frequentano il Percorso Vita e le sponde refrigeranti del torrente Imagna osservano divertiti, chiedono informazioni e noi ci scusiamo anticipatamente per l'eventuale disagio arrecato. Arrivano i primi radunisti dalla Francia già il martedì sera, cominciamo bene; non è ancora tutto pronto e non possiamo dargli retta più di tanto, dobbiamo lavorare, capiranno. Mercoledì, altri arrivi che facciamo accomodare al laghetto di pesca sportiva dove avevamo un'area pensata come "campeggio/area camper d'appoggio". Giovedì via alle danze, la festa comincia. Il maltempo ci ha spaventato la mattina di venerdì, buttando a gambe all'aria tutto il bar che abbiamo prontamente allestito di nuovo sotto al tendone per paura di ulteriori sorprese. Il momento più bello è stata forse la "piazzetta" venuta a crearsi per l'aperitivo regionale condiviso del sabato sera, tutti insieme, felici, hanno condiviso i prodotti portati dalla propria terra d'origine. Adirittura un amico italiano che vive in Spagna si è messo a preparare la paella e gli amici dolomitici un formaggio fresco da ripassare sulla piastra. Ognuno ha messo del suo creando un momento fantastico. E poi, come sempre, è arrivato il momento dei saluti, dei baci e degli abbracci, con la promessa di rivedersi presto. Ora c'è da rimettere tutto a posto; smontare, riconsegnare attrezzature, saldare i conti. E qui la

piacevole sorpresa, la "risposta" degli abitanti della valle, un coro unanime di complimenti per la bellezza e il colore delle nostre amate vetturette ma anche per il comportamento civile e rispettoso dimostrato da parte dei partecipanti. La frase più gettonata? "Bravi, bravissimi! E che belle macchine! Ma l'anno prossimo lo fate ancora?" Ecco, l'unico rammarico, la mancata candidatura per il 2026: non possiamo far già "morire" un evento come il Nazionale Italiano. Le prime tre edizioni hanno dimostrato che l'impegno degli organizzatori e la passione dei partecipanti porta a realizzare un raduno sempre più bello, riuscendo a coprire tutte le spese senza rimetterci di tasca propria. L'edizione 2026 comunque si farà grazie alla disponibilità del 2CV Club Italia e del suo presidente che hanno espresso la volontà di "tappare il buco" nella speranza che qualcuno si faccia avanti per il 2028. Grazie infine alle amministrazioni comunali di Sant'Omobono Terme e Rota Imagna, alla Comunità montana Valle Imagna e al C.A.I. Sez. Valle Imagna per il supporto e la collaborazione. Poi grazie a tutti coloro che ci hanno onorato con la loro partecipazione, anche quelli che pur avendo fatto la preiscrizione non hanno potuto partecipare. E a tutto lo staff degli organizzatori che ha dimostrato come un gruppo di persone diversissime tra loro, ma con un intento e una passione comune, possono riuscire a superare gli ostacoli e portare a termine un progetto condiviso.



E cambiare sarà un piacere

La leva del cambio delle nostre bicilindriche è posta sulla plancia. L'innesto delle quattro marce e della retromarcia avviene mediante una leva che permette di spostare opportunamente gli ingranaggi del cambio. Ecco i consigli giusti per ricondizionare l'intero sistema



testo Sergio Donati
foto Guido Wilhelm e Giorgio Iacono



La 2CV e le sue derivate ha, come ben sappiamo, la trazione sulle ruote anteriori. Il motore è collocato a sbalzo con il cambio situato immediatamente dietro ad esso, rivolto verso l'abitacolo. Affinché si possano inserire le marce c'è una leva posta al centro della plancia il cui comando, con il passare degli anni, può risultare duro, impreciso e rumoroso. In questi casi si deve effettuare la manutenzione dell'intero sistema, costituito da un manicotto in metallo verniciato di nero fissato alla scocca nella parte superiore della mensola tramite un bullone e due spessori in plastica. Al suo interno si trova la leva vera e propria, il cui scorrimento è reso agevole da due boccole situate alle estremità del manicotto stesso. Con gli anni, esse possono consumarsi e rendere difficoltoso lo scorrimento. In questo caso è possibile agire in due modi: sostituire le boccole oppure acquistare il gruppo manicotto-leva nuovo. Per lo smontaggio si procede in questo modo: si toglie la coppia dal lato della leva nel vano motore e la si libera dalla bielletta; si entra nell'abitacolo e si svita il bullone che tiene bloccata la parte fissa alla mensola. Il manicotto ora è libero e può essere ripulito o cambiato.

Per il corretto allineamento della leva ci viene in aiuto la piccola banda zigrinata visibile dal posto di guida, che deve essere posizionata all'inizio del tubo di scorrimento quando il cambio è in folle. Se le marce non si inseriscono facilmente o il cambio si impunta si deve intervenire registrando correttamente la posizione della leva. Una volta aperto il cofano, si può vedere chiaramente l'asta ricurva che collega verticalmente la leva che esce dal cruscotto con la scatola del cambio. Due chiavi da 11 permettono di allentare il collare metallico posto alla base dell'asta ricurva, che così può essere spostata affinché risulti perpendicolare al piano stradale. Si serrano nuovamente i dadi, stando attenti a non spostare la leva. Occorre poi verificare lo stato dei gommini dello snodo e le sue rondelle. I gommini devono essere integri, in caso contrario vanno sostituiti. Le rondelle devono essere quattro e vanno inserite partendo dal basso. È importante che il gommino risulti compresso, altrimenti può crearsi una fastidiosa e rumorosa vibrazione. Altro intervento è la pulizia della leva. Mai utilizzare prodotti al silicone come lo Svitol ma nemmeno olio lubrificante o da motore. Usare solo ed esclusivamente un panno imbevuto di acetone da passare più volte per sgrassare perfettamente. Vedrete che dopo questi interventi cambiare marcia sarà puro piacere.



Una facile modifica

di Giorgio Iacono

Forse per colpa del mio modo di guidare con il sedile guida arretrato, per inserire la quarta sulla 2CV dovevo allungare troppo il braccio, allontanando la spalla dallo schienale. Non un grosso problema, ho viaggiato così per tanti anni, però mi chiedevo come attenuare il fastidio. Sapevo che esistevano due tipi di aste, ma l'altro tipo, adatto alla Méhari, era addirittura più corto e avrei peggiorato la situazione. Mi sono messo così a studiare la leva che esce dal cambio per capire se fosse possibile trovare una soluzione, magari piegandola leggermente. Così mi è scappato l'occhio sulla piccola bielletta di rinvio posta tra la leva delle marce e l'asta verticale che proviene dalla scatola del cambio e ho deciso di riprodurla leggermente più lunga utilizzando una piattina di acciaio dello spessore di 2 mm con due fori da 11 mm svirgolata di 90°. L'ho costruita, verniciata e installata al posto di quella originale, recuperando le due piccole guarnizioni. Ho subito constatato che così è più agevole ingranare la quarta e non ho trovato alcuna controindicazione. Ho proposto tale modifica anche ad un amico che possiede un'Ami 8, e anche lui ne è soddisfatto. Sconsiglio di allungarla oltre una certa misura per non aumentare i giochi in caso di logoramento delle guarnizioni. La modifica è reversibile: è sufficiente conservare la bielletta originale e si può applicare a tutte le bicilindriche. Sarà disponibile in occasione dei futuri raduni.



C on Marco Ferrari trent'anni dopo

"Alla Rivoluzione con la 2CV"
 è il titolo di un film cult ben noto
 a tutti gli appassionati di
 bicilindriche. L'omonimo libro
 di Marco Ferrari, uscito del 1995,
 si è arricchito di una nuova edizione
 con un testo inedito aggiuntivo.
 Siamo andati a La Spezia per
 la presentazione del volume
 incontrando l'autore insieme
 ad un gruppo di duecavallisti



Come molti di voi ricorderanno, sul finire del 2001 è uscito nelle sale cinematografiche il film "Alla Rivoluzione sulla 2CV" per la regia di Maurizio Sciarra, che nel settembre di quell'anno aveva vinto il Pardo

d'Oro al Festival del Cinema di Locarno ed ebbe così notorietà internazionale. Lo vidi insieme all'amico Claudio Serra al Cinema Orfeo di Genova, e non soltanto non ci sembrava vero che una 2CV fosse

testo e foto Paolo Gassani

protagonista, ma fui sorpreso ed emozionato di rivedere sul grande schermo parte dell'itinerario e scorci di quei meravigliosi paesaggi vissuti in un mio viaggio del 1987.

Poi un altro caro amico duecavallista, Paolo Bove, mi regalò il libro omonimo, edito nel 1995 da Sellerio, dal quale il film era stato tratto, ma dovetti attendere fino al 2019 per entrare in contatto con Marco Ferrari, autore del libro e co-sceneggiatore del film insieme a Sciarra ed Enzo Monteleone per concordare l'intervista pubblicata sul n. 61 (Marzo 2019) di Visioni a rilento.

Con Laterza è uscita ora una riedizione del libro intitolato "Ritorno a Lisbona 50 anni dopo", un testo aggiuntivo in cui ritroviamo i due protagonisti della storia, Victor e Vasco, invecchiati e con qualche acciaccio e soprattutto lei, la 2CV gialla ridotta a poco più di un rottame, frequentata da tipi loschi, fra i quali una ragazza dall'aria famigliare. Ci saranno vari colpi di scena e la 2CV ripartirà alla ricerca di non si sa bene quale rivoluzione, sentendosi ormai inadeguata, insieme agli altri protagonisti, visto il mutare dei tempi e degli scenari politici. Alcuni di noi sono stati invitati a portare la propria 2CV a La Spezia il 3 maggio in occasione della presentazione del libro: sette 2CV multicolori hanno fiancheggiato la platea durante la presentazione organizzata dalla Libreria

Ricci e dalla Concessionaria Citroën F.Ili Frigi con la collaborazione del Gruppo Citroënisti Spezzini Uniti, riscuotendo l'ammirazione dei numerosi intervenuti.

Un secondo evento si è svolto il 12 ottobre 2024 a San Pietro d'Olba (SV) presso il locale Circolo Ricreativo, con altre 2CV e derivate. Marco Ferrari è stato protagonista di una conferenza sul vecchio e nuovo libro e sul film, che è stato nuovamente proiettato, una pellicola generazionale on the road, visto che lui stesso nella primavera del 2000 partecipò alle riprese con la troupe che si mosse da Parigi con due TIR per le attrezzature, un autobus per le persone e due 2CV identiche.

Nel romanzo, i due ragazzi, un esule portoghese e un amico italiano, partono da Parigi per Lisbona con la 2CV di uno di essi per andare alla rivoluzione che il 25 aprile 1974 avrebbe sancito la caduta della dittatura di António Salazar e Marcelo Caetano, la più longeva d'Europa, svoltasi peraltro in modo incruento, con i militari che mettevano garofani rossi nelle canne di fucili e carri armati, pertanto nota come "Rivoluzione dei Garofani".

Abbiamo chiesto a Marco Ferrari perché la 2CV fosse gialla: "Ho scelto io il colore già nel romanzo perché era quello che la rendeva più sovversiva, più sfacciata, nel senso che verso le forze di polizia appariva quasi una provocazione e gli agenti non potevano fare a meno di notarla".



Tessera Socio 2025



“Che cos’è il genio? È fantasia, intuizione, colpo d’occhio e velocità d’esecuzione” così recitava il Perozzi nel film “Amici miei” di Mario Monicelli e certo queste caratteristiche non sono mancate al nostro Martin Wieser che ha scattato la bellissima immagine protagonista della tessera socio CIBC 2025.

EDITORIALE, prosegue da pagina 3

Senza tralasciare le preziose relazioni umane. Con alcune gravi perdite, alti e bassi, amici e nemici, incontri e scontri, grandi slanci e colpi bassi, condivisioni e divisioni, sorrisi e lacrime. Una lunga vita matrimoniale bicilindrica lenta sì, comunque volata via veloce, ma intensa e capace e di arricchire umanamente. Scoprendo qualità che pensavo di non avere e lavorando sui difetti di cui ero conscio. Per questo devo dire grazie a quell’11 settembre, a quel mondo che ho conosciuto e che apprezzano ancora oggi nonostante se ne avvertano le subdole infiltrazioni digitali e social. Un mondo che continua a girare lento consentendoci di vivere la gioiosa dimensione del gioco. Un dono prezioso. Come pure e lo è questo giornalino, che vi arriva puntuale per le festività Natalizie. Pagine che sono solo la parte più concreta e visibile di uno sforzo generoso ed altruista scevro da interessi personali. Tempo di feste e dunque anche un augurio davvero sentito e speranzoso: che possa sopravvivere tra trent’anni questo mondo, guidato da persone diverse ma sempre capace di far giocare con le stesse regole e modalità, mantenendo la sua unicità. Quella di un mondo inclusivo che consideri più importante la persona rispetto al veicolo che guida e che non dia un giudizio sul suo valore e sulla sua rarità.

>> CLUB ITALIA BICILINDRICHE CITROËN >>

Siamo un'associazione senza scopo di lucro costituita a Pavia il 3 febbraio 2003 allo scopo di organizzare raduni, incontri, viaggi e promuovere la conoscenza delle "bicilindriche Citroën". Alcune delle iniziative organizzate sono finalizzate alla raccolta fondi da devolvere in beneficenza. Possono quindi associarsi non solo i proprietari e i simpatizzanti delle Citroën 2CV e Derivate, ma anche chiunque condivida lo spirito di solidarietà della nostra associazione. La tessera del C.I.B.C. è valida un anno solare (dal 1/1 al 31/12), per iscriversi basta effettuare un versamento di 25 euro sul c/c postale 44007979 intestato al Club Italia Bicilindriche Citroën o un bonifico all'IBAN IT69S076011130000044007979, in ogni caso inviateci copia della ricevuta del pagamento via posta cartacea o per e-mail. Chi si iscrive nell'ultimo quadrimestre, risulterà iscritto anche per l'anno successivo. Il nostro Club aderisce al Registro Italiano Auto Storiche Citroën (RIASC) e chi iscrive le proprie vetture può usufruire delle convenzioni assicurative da esso stipulate. La quota da aggiungere a quella del C.I.B.C. è di 10 euro/anno più 20 euro una tantum per l'iscrizione di ogni auto.

Club Italia Bicilindriche Citroën

Casella postale 109, 26900 Lodi Fascetti

club.bicilindriche@libero.it www.bicilindrichecitroen.com

Presidente > Oreste Morgia cellulare 338.1806602

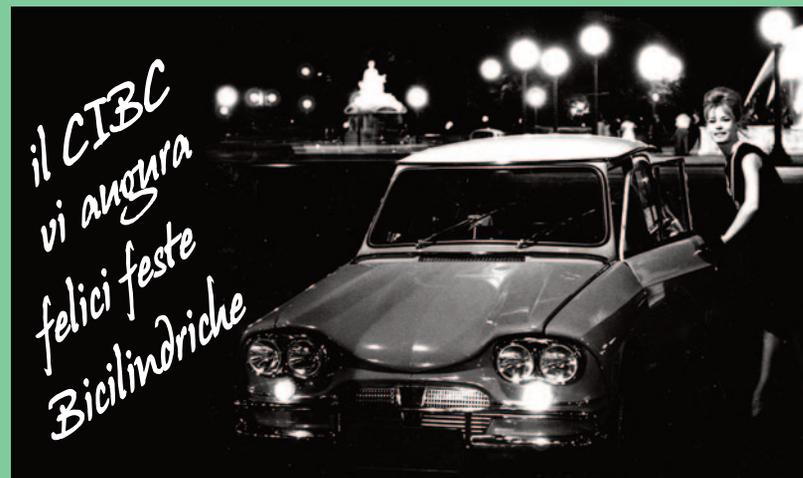
Vicepresidente, iscrizioni e rinnovi > Alessandro Blanchetti
cellulare 347.8618506, telefono e fax 0371.68245

Segretario > Damiano Ferrari

Consiglieri > Frederick Gilger, Fabrizio Belloni, Marcello Sandi,
Laurent Heraudet, Giorgio Iacono, Davide Giaveri

Iscrizioni vetture al RIASC > Sergio Donati cellulare 333.4811459

Pratiche ASI > Walter Mazzoleni cellulare 338.3677490



“Visioni a Rilento” è il notiziario del Club Italia Bicilindriche Citroën anno XVII, numero 84, dicembre 2024.

Redazione e composizione: Alfredo Albertini e Ilaria Paci. **Progetto grafico:** Ilaria Paci, disegni numerazione pagine Alessandra Brambilla. **Hanno collaborato:** Walter Brugnotti, Oreste Morgia, Gabriele Salvoni, Donato Di Dio, Diamond Tancredi, Sergio Donati, Sara Beretta Piccoli, Paolo Gassani, Guido Wilhelm, Thierry Dubois, Martin Wieser, Carla Imberti, Laurent Heraudet, Claudio Berti, Antonella Beltrame, Roberto Loriga, Citroën Communication, Archivio Storico Citroën. Il vostro contributo è prezioso: scrivete a redazionevar@libero.it la collaborazione è aperta a tutti i Soci del Club o può avvenire su invito, in ogni caso sempre a titolo gratuito. La responsabilità per le opinioni espresse è da ascrivere ai rispettivi autori e la redazione non ne risponde; è consentita la riproduzione dei contenuti citando obbligatoriamente la fonte e gli autori.



Chroniques de LA NATIONALE 7

© Fumetto di Thierry Dubois

