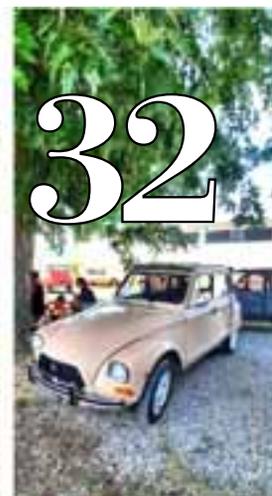
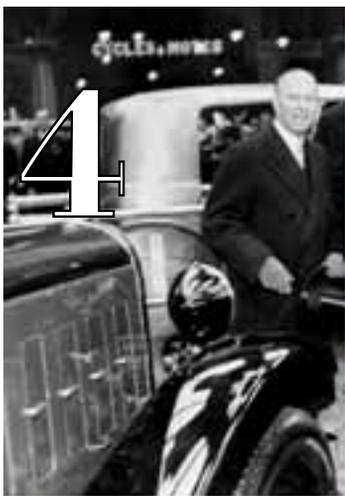


visioniÄrimento 83

notiziario del Club Italia Bicilindriche Citroën, ottobre 2024





- 04 Gattamelata 41 > A ciascuno il suo
- 10 Grandi eventi > Quando il nazionale fa la squadra
- 26 Grandi eventi > Un secolo in mostra
- 30 Raduni > A spasso per i Castelli...

- 32 Raduni > Marmitte in azione
- 34 Tecnica > Mai a terra con le gomme giuste
- 38 Info & news > Editoriale, C.I.B.C., còlophon

A ciascuno il suo

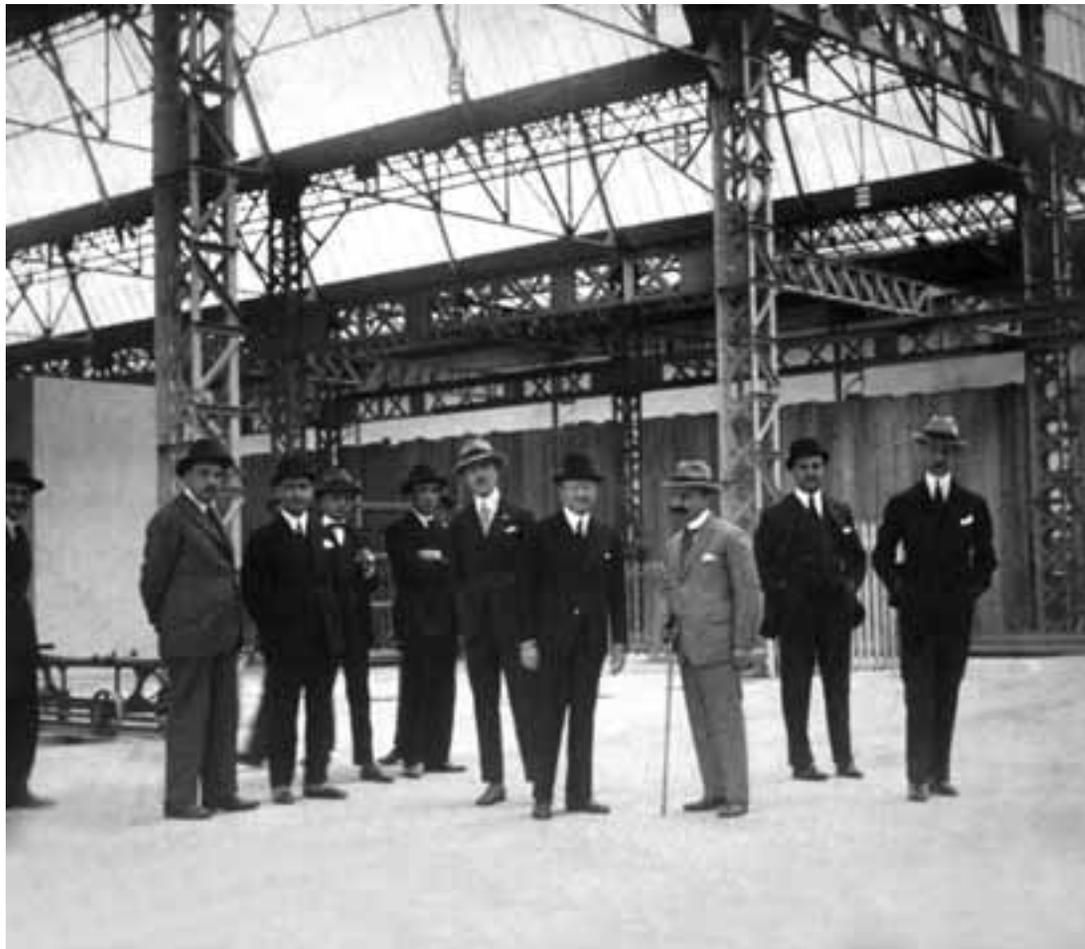
Una fotografia storica ritrae un momento altrettanto storico.

L'acquisto da parte di André Citroën dell'area del Portello a Milano per costruire il nuovo stabilimento dove verranno montate la auto del Double Chevron.

Un atto che darà poi vita alla sede italiana della marca. Insieme a lui, l'ingegner Romeo



di Walter Brugnotti
immagini Archivio Storico Citroën



Che dei personaggi incontrati (veri o di fantasia, di prima o di seconda fila), quando li si racconta si dovrebbe avere rispetto sembrerebbe ovvio: a cominciare dal non dimenticarli, o peggio, dal cancellarli. Mi trovo a pensarlo guardando - per l'ennesima volta, ma stavolta come fosse la prima - la riproduzione di una foto di un secolo fa: una dozzina di figurine più o meno allineate davanti all'obiettivo, sotto la volta di un impianto industriale, in abiti che ricordano curiosamente certa moda maschile di oggi, a parte la paglietta chiara in testa alla figurina al centro, che ha l'aria di non volersi atteggiare a quel che, in realtà, è la più importante del gruppo.

La riproduzione stava in una teca della mostra curata al Dazio Levante in piazza Sempione a Milano da Ilaria Paci del Centro Documentazione Storica Citroën per celebrare, appunto, i cento anni di Citroën in Italia. Mostra intelligente ed elegante che ha posto al centro l'importanza del "savoir dire" accanto al "savoir faire", il doppio registro che caratterizzò la parabola di André Citroën: la figurina con la paglietta chiara, le mani dietro la schiena, la testa leggermente inclinata con una punta di ironia. La creazione di filiali commerciali all'estero, poi attrezzate, se del caso, per la produzione, era strategia comune a tutte le case automobilistiche, per aggirare le leggi protezionistiche in vigore in tutti i paesi produttori.

ANDRÉ CITROËN GENIO RIVOLUZIONARIO

Nato a Parigi il 5 febbraio del 1878 da una famiglia di commercianti di stoffe di origini olandesi, André Gustave Citroën è quel che si definirebbe un giovane brillante. Prima ancora di aver conseguito la laurea in ingegneria all'École polytechnique di Parigi, ha già in tasca il brevetto di **UN NUOVO SISTEMA DI INGRANAGGI A CUSPIDE**. È il primo prodotto industriale di André, e la sua immagine stilizzata diventerà **IL LOGO DELLA CASA AUTOMOBILISTICA** che porterà il suo nome.

**ACIER
A COUPE RAPIDE**
NEL 1908 CITROËN
ANDRÉ CITROËN

Citroën produce prima ingranaggi a cuspidi, poi acciai a taglio rapido, fondamentali per l'edilizia e le costruzioni navali. Nel 1908 accetta la direzione di una celebre azienda automobilistica, quella dei fratelli May, specializzata in auto di lusso e da competizione. Durante la Prima guerra mondiale, acquista uno stabilimento lungo la Senna, al qual dà il nome, rispondendo alle richieste della Francia di convertire le fabbriche per lo sforzo bellico.

Terminato il conflitto, è costruito un nuovo stabilimento. André avvia la produzione delle macchine necessarie alla fabbricazione di automobili. Impiega 3.500 fra operai e sovvertito - operai.

**NEL 1919 VENGONO
PRODOTTE LE PRIME
VETTURE: È NATA
LA CITROËN!**

Ilja Erenburg
[giornalista e scrittore sovietico]

Ha disposto ogni cosa per dare agli uomini la felicità a buon mercato. Il suo nome è diventato una marca, una marca che si vende bene!



1924 / 26

CITROËN AL PORTELLO LUOGO MITICO DELL'AUTO IN ITALIA

LA FABBRICA

Il 5 agosto 1924, davanti al palazzo Pio Mazzacotte, l'ingegner Niccolò Romeo (fondatore dell'Alfa Romeo) ed Ernest Jorda, per conto di André Citroën, firmano il contratto d'acquisto di un terreno e di un impianto produttivo accanto ad Alfa Romeo, sotto Pasolini e Ansaldo.

LA SOCIETÀ

La SAIAC (Società Anonima Italiana Automobili Citroën) si costituisce con il seguente oggetto: "L'industria e il commercio delle vetture automobili e camion, delle carrozzerie e di ogni altro tipo di oggetto accessorio o pertinente comunque l'industria automobilistica in genere".

LA SEDE

È stabilita prima in via Paolo Ferrari 8 a Milano, poi spostata in Piazza Cantù 8 e infine al 11 della strada di PORTELLO che, con il nuovo piano regolatore del 1936, diviene VIA GATTAMELATA 1



1926

È l'occasione "storica" della CITROËN ITALIANA al Portello sotto la direzione di una rivista.



Citroën, che pensò (anche troppo) in grande dal principio alla fine, aveva appena dato il via alla conversione della sua fabbrica dagli shrapnels e affini alle automobili e si erano appena spente le note della banda che aveva salutato la consegna della prima Tipo A (era il luglio 1919) ed ecco che l'amico e collaboratore Felix Schwab era già in viaggio per l'Europa - e non solo - alla ricerca, per cominciare, di agenzie di rappresentanza.

Dal 1923-24 prende il via la fondazione di vere e proprie filiali, in cui fondere - nella visione del patron - commercio, produzione e immagine. D'altronde i veicoli esportati erano già 17.000 nel 1924 e oltre 21.000 l'anno seguente, un terzo della produzione.

La prima filiale fu, nel 1923, quella di Londra, presto utilizzata anche come meta di viaggi-premio per i concessionari francesi e seguita da Bruxelles, già fiorente filiale commerciale in cui apparve la catena di montaggio.

Le filiali saranno tra l'altro oggetto delle cure di un servizio apposito, per quanto riguardava le loro linee architettoniche ed i loro interni, servizio che dovette avere il suo daffare, visto che nel 1924, mentre si inviavano delegazioni in America del Sud, Vicino e Medio Oriente e naturalmente Africa (nasce la filiale di Algeri), tra settembre e ottobre fu la volta di Madrid, Ginevra, Amsterdam, Copenaghen e Milano.



compiuta dagli autocingolati e diretta da Haardt e la Torre Eiffel illuminata con la scritta Citroën a cura del fiorentino Jacopozzi.

Jodry quasi certamente si occupò anche dell'acquisto del terreno, sbarcando a Milano nei giorni dell'assassinio fascista di Giacomo Matteotti, ma di cosa pensasse di quell'Italia, come di tante altre cose, non è dato sapere.

Certo è che Jodry faceva già parte del gruppo che Citroën aveva riunito attorno a sé già nel 1908, ai tempi del salvataggio della Mors, marca di prestigio in difficoltà: Guillot, Haardt, Schwab, Vavon, la mitica segretaria Jeunote Jodry, responsabile delle forniture, prelevato da una fabbrica di chiodi, figlio di un poliziotto, giovanotto "molto minuzioso e di estrema onestà".

Con quasi tutti gli altri sarebbe passato poi dagli ingranaggi, agli shrapnels e infine alle automobili, sempre efficiente e discreto.

Risulta perciò probabile che in quella fotografia neanche ci fosse, rimasto a Parigi tra carte tribunali, studi notarili e contabilità varie, tutte faccende che Citroën non amava affatto: ma stavolta mi piace pensare il contrario, che sia una di quelle figurine, stavolta presente.

Una sorta di risarcimento: a ciascuno il suo.



Quando il Nazionale fa la squadra

Nel pieno di questa calda Estate, la zona della bergamasca ha ospitato l'edizione 2024 del raduno Nazionale dedicato a tutte le bicilindriche. Sono intervenuti diversi equipaggi anche da altri Paesi e il totale ha raggiunto la cifra di oltre 350 vetture iscritte, con una netta maggioranza di 2CV



*di Sergio Donati, foto Guido Wilhelm, foto a pag. 14
Elisa Grosso, disegni a pag 20 e 24 tratti dalla brochure 2CV ed. luglio '59 - Archivio Storico Citroën*



Quest'anno, dall'11 al 14 luglio, si è svolto a Sant'Omobono Terme (Bergamo) il terzo raduno nazionale riservato alle Citroën 2CV e derivate, con qualche escursione verso altri modelli della marca.

Sono partito giovedì mattina con la 2CV come sempre stracarica (3 persone, tenda, sacchi a pelo, tavolo, sedie, bagno chimico, accessori per cucinare, svariate borse), ma fortunatamente avevo solo 280 chilometri da percorrere, perlopiù su strade statali. Dopo una sosta per un pranzo veloce, sono arrivato a destinazione attorno alle 14:30. Sbrigate velocemente le pratiche di preiscrizione e superato un piccolo guado, siamo entrati in una vallata immersa nel verde vicino a un bel fiume, un'oasi pulita e tutto sommato fresca, nonostante il caldo di quei giorni: davvero una bel colpo d'occhio.

Con calma ci siamo trovati un luogo ombreggiato ideale per piazzare la tenda ed abbiamo iniziato il montaggio.

Da quel momento in poi ci siamo goduti il raduno, come al solito ricco di relax, chiacchiere con amici che magari era tanto tempo che non si incontravano e osservazione di splendide bicilindriche, come al solito tutte, per un motivo o per l'altro, interessanti e affascinanti. Per chi voleva seguire il programma certamente non c'era di che annoiarsi: già dalla prima sera era possibile assistere a concerti e, volendo, si poteva rifocillarsi all'area ristoro.





Dal venerdì era attivo anche il mercatino ricambi (quello amatoriale dalle 8 alle 12), poi sono stati organizzati giri in auto nei dintorni (a numero chiuso). La manifestazione finiva la domenica pomeriggio, ma c'era la possibilità di dormire e partire con calma lunedì. Devo fare i miei complimenti al gruppo che si è dato da fare per poter realizzare questo Nazionale, un'organizzazione davvero impeccabile che ha permesso a tutti noi di passare questi quattro giorni con la massima serenità. Avendo partecipato a tutti i Nazionali 2CV fatti fino ad ora (Gonzaga 2018, Ranzi di Pietra Ligure 2022 e quello di quest'anno) ho notato che questa importante manifestazione sta crescendo: si respirava un'aria più internazionale ed ho percepito anche un bell'entusiasmo tra i partecipanti.

La presenza dei tanti stranieri ha fatto capire che questo evento sta cominciando ad essere conosciuto ed apprezzato al di fuori dei nostri confini: direi che questo è un bel premio a chi ha avuto l'idea, qualche anno fa, di proporre questa iniziativa che, a mio parere, era necessaria per il movimento duecavallista nostrano.

Queste note positive che fanno guardare con ottimismo al futuro si scontrano però con le oggettive difficoltà che si incontrano nell'organizzare un evento del genere, difficoltà tali da scoraggiare chi magari ha le idee e i luoghi adatti.





In questa edizione infatti, nel momento della scelta del candidato per il 2026, non si è presentato nessuno, anche se alla fine Franco Grosso (Club 2CV e Derivate Beirnette) ci ha tolto dall'impaccio. Sospiro di sollievo tirato per quelli come il sottoscritto che tengono particolarmente a questo raduno.

Certo che, da qui a due anni, per non rischiare un triste e demoralizzante stop, occorrerebbe cercare di rendere più unito il mondo degli appassionati 2CV, ci sono ancora troppi attriti causati da motivazioni futili, per questo si renderebbe necessaria una riunione all'anno dei club e dei gruppi bicilindrici, in modo da poter avere la possibilità di confronto, chiarirsi serenamente, vagliare proposte ed eventuali modifiche al regolamento stilato anni fa e mai più messo in discussione.

Sarebbe anche l'occasione nella quale gli organizzatori dei passati Nazionali potrebbero aiutare coloro che vogliono lanciarsi nella impresa illustrando i passi da fare per la sua migliore realizzazione.

In conclusione, sono felice dell'ottima riuscita di questa edizione e anche dei passi avanti fatti.

Le possibilità di proseguire ci sono, l'importante è proporsi e chiedere lumi a chi lo ha già fatto.

Infine, un doveroso grazie agli organizzatori, in attesa della prossima edizione che, come abbiamo visto, si terrà in Piemonte.















SANDRINE e DOMINIQUE, VOSGI (F)

Siamo arrivati tre giorni prima dell'apertura del terzo raduno nazionale delle 2CV e derivate e siamo stati accolti con grande gentilezza in un'atmosfera amichevole. Per rompere il ghiaccio ci è stata offerta una birra. Patrice, che abbiamo incontrato al raduno nazionale di Brazey-en-Plaine (Francia) è venuto in nostro soccorso per farci da traduttore per l'iscrizione. È stato disponibile durante tutto il nostro soggiorno e vorremmo ringraziarlo molto. Dopo esserci conosciuti, ci hanno spiegato dove andare a stabilirsi: un sito magnifico, tranquillo e a poche centinaia di metri dal luogo del raduno chiamato "Il laghetto". Patrice ci ha informato di tutte le cose da sapere, come i negozi, i ristoranti e soprattutto il mercato. La nostra prima notte è stata riposante dopo un viaggio di 1200 km e, quando ci siamo svegliati, siamo rimasti sorpresi di trovare per prima colazione dei cornetti sul tavolo benvenuto: un grazie di cuore a Francesco. Tutto il team di volontari è stato sempre amichevole e benevolo e ci siamo anche divertiti molto. Quasi 400 veicoli hanno viaggiato da diversi paesi per partecipare a questo evento e tutto si è svolto in pieno relax. Gli organizzatori avevano pianificato i pasti e le bevande in modo che potessimo restare sul posto. Nelle tre serate ci sono stati concerti con stili diversi e una piacevole atmosfera sotto il tendone. Sabato, il club aveva organizzato una sfilata di una quarantina di veicoli, abbiamo così preso la strada verso un vigneto con una vista magnifica. Quando siamo arrivati a destinazione ci aspettava un apericena con pizze, formaggi, salsicce e degustazione del vino bianco del vigneto. Al rientro al raduno i club stavano allestendo una degustazione di prodotti locali dei loro paesi. Questa è stata una bella iniziativa da parte degli organizzatori, perché siamo stati in grado di scoprire e assaggiare i cibi locali. Al campeggio abbiamo ritrovato la cordialità degli italiani. Laurent, Carla e i loro amici ci hanno invitato al loro tavolo dove siamo stati accolti con affetto, gli italiani hanno un grande senso dell'ospitalità e li ringraziamo per questo. Domenica era prevista un'altra uscita, sempre risalendo i passi in luoghi con paesaggi a perdita d'occhio. C'era anche un mercatino artigianale dove avevano programmato una piccola merenda. Nel pomeriggio l'evento si è concluso e siamo andati a salutare gli organizzatori, anche se è stato davvero difficile ripartire. Noi ci siamo recati a molti eventi nazionali e internazionali delle bicilindriche, ma questa volta abbiamo avuto un benvenuto molto caloroso e amichevole, abbiamo conosciuto persone fantastiche come Gabriele, Francesco, Davide, Patrice e Lorella, ma non vogliamo dimenticare nessuno. Conserveremo un bellissimo ricordo di questo nostro Nazionale italiano.







TUTTI I NUMERI DEL NAZIONALE

Equipaggi: 357 (iscritti 367) **Persone:** 702

Nazioni:

Austria 2
Belgio 4
Croazia 4
Francia 29
Germania 10
Italia 299
Serbia 1
Slovenia 5
Spagna 2
Svizzera 1

Auto per modello:

2CV 254
Fourgonnette AZU-AK 11
Dyane 46
Acadiane 17
Méhari 8
AMI 12
HY 1
DS 1
C15 2
Altre 5



Elle a conquis le monde entier





Un secolo in mostra

*"Non c'è gerarchia nell'utilità.
Non si tratta di un uomo che
fabbrica da se un'auto completa.
Ognuno ha il suo ruolo
che non può essere mediocre."
André Citroën, 1927*



a cura della redazione, foto Alfredo Albertini



DUE CAVALLI, MITO SENZA TEMPO

"Una vettura che possa trasportare due contadini in zoccoli e 50 kg di patate, o un barilotto di vino, a una velocità massima di 60 km/h e con un consumo di 3 litri per 100 km". Sono alcune delle indicazioni date negli anni '30 da Pierre-Jules Boulanger, successore di André Citroën, per il prototipo che nel 1948 sarebbe diventato la 2CV.

Dal 1948 al 1990. Dall'entrata in vigore della Costituzione italiana alla caduta del Muro di Berlino e oltre.

42 ANNI SENZA MAI PASSARE DI MODA: LA DUE CAVALLI È STATA COSÌ GENIALE E SIMPATICA DA INTERPRETARE PERFETTAMENTE LO SPIRITO DI PIÙ EPOCHE.



Cento anni di rivoluzioni è il titolo della mostra che Citroën Italia ha organizzato per celebrare un secolo di presenza nel Belpaese della popolare e visionaria casa automobilistica d'Oltralpe. L'esposizione si è tenuta dal 19 al 25 giugno al Dazio Levante di Piazza Sempione a Milano. All'ombra dell'Arco della Pace, ad accogliere i visitatori (l'ingresso era gratuito) alcuni modelli particolarmente significativi della storia di Citroën, fra cui una AC6, tra le prime auto a essere prodotte negli stabilimenti milanesi di via Gattamelata, e una Dyane 6 "Dyanissima", simbolo di gioventù degli anni '70.

Il percorso espositivo, in parte cronologico e in parte tematico, articolato in otto sale con oltre quaranta pannelli, due postazioni video e diversi oggetti in esposizione (documenti storici, maquette, componenti meccaniche e perfino una Citrolina, automobile a pedali in ferro, riproduzione di un modello del 1934), che raccontano le tappe storiche, i modelli iconici, i successi commerciali e sportivi, la comunicazione pubblicitaria e l'impegno sociale di Citroën. Una particolare attenzione è stata dedicata ai luoghi, agli eventi e alle persone che testimoniano lo stretto legame fra lo storico marchio francese e l'Italia. Ad essere celebrati sono infatti i cento anni da quell'agosto del 1924 quando, su progetto di André Citroën in persona furono acquistati i terreni che avrebbero, di lì a poco, ospitato la

"Citroën italiana"

A curare i contenuti della mostra, ricca di testimonianze inedite legate alla presenza di Citroën in Italia, l'Archivio Storico Citroën di Sinalunga (SI), associazione che da più di vent'anni custodisce, ricerca e diffonde la conoscenza ed il patrimonio storico culturale legato ai veicoli d'epoca Citroën e alla loro storia sul territorio italiano.

Nella prima sala si raccontano gli albori di Citroën, con le prime auto, dalla Tipo 5 alla Traction Avant, e la sede al Portello, luogo mitico della storia automobilistica italiana. La seconda sala ripercorre il Dopoguerra e i suoi modelli celebri, come la 2CV e la Citroën DS19, attraverso la figura dell'illustre designer italiano Flaminio Bertoni.

Una grande sala a mezzaluna, illuminata da un lucernaio, ospita alcune delle più suggestive ed emblematiche affissioni pubblicitarie realizzate da Citroën nel corso della sua storia.

Entrando nella quarta sala, si rivive l'atmosfera dei '60 e dei '70, anni di grandi trasformazioni che Citroën ha interpretato con le sue bicilindriche e la CX.

Oltre ai pannelli, un piccolo "cinema vintage" con sedute d'epoca e uno schermo con filmati storici Citroën.

In una piccola stanza di passaggio trovano spazio due pannelli e un altro schermo in cui si celebrano le principali conquiste tecnologiche e sportive di Citroën.





Come recita l'editoriale di questo VaR "Io c'ero" ed il Club era ben presente anche qui, insieme al Club 2CV e Derivate Italia e alcuni soci dell'IDéeSse Club. Domenica 23 giugno, nonostante la pioggia, davanti al Dazio di Levante, sono state tante le colorate 2CV, Ami, Dyane che hanno partecipato alla mattinata dedicata al raduno delle "Piccole di Casa Citroën", a seguire visita guidata alla mostra e l'omaggio ad ogni equipaggio partecipante del libro realizzato per l'occasione "100 anni di rivoluzioni". Un grazie di cuore a tutti i bicilindrici intervenuti.

La sesta sala ci conduce fino ai giorni nostri, rievocando il passato recente di Citroën attraverso i modelli dalle linee squadrate degli anni '80 (BX, XM...), quelli dalle forme arrotondate degli anni '90 e 2000 e i primi esperimenti di auto elettriche. Vi è poi uno spazio alle recenti iniziative dell'Azienda, messe in atto sui media e nelle scuole, di lotta al bullismo, che hanno avuto come protagonista la Citroën Ami - 100% electric.

L'ultima sala non poteva che essere dedicata alla figura del fondatore André Citroën e alle sue rivoluzionarie intuizioni in ambito tecnologico, sociale e comunicativo.

"Quando si tratta del mondo Citroën è difficile seguire una semplice linea temporale legata ai modelli perché non è possibile parlare delle auto del Double Chevron senza parlare degli uomini e delle donne del Double Chevron.

Creare il percorso della mostra è stato come entrare in punta di piedi nelle vite di chi quelle auto le ha sognate, pensate e costruite perché quella di Citroën è soprattutto una storia di uomini, di menti rivoluzionarie che hanno cambiato il modo di concepire l'automobile, di viverla, di pubblicizzarla e con essa i costumi di un secolo."

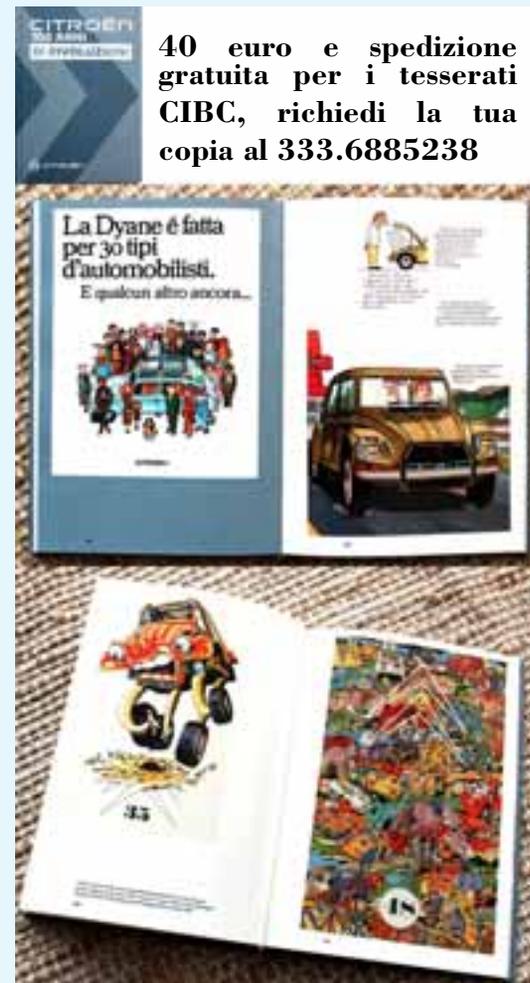
Queste le parole di Ilaria Paci, presidente dell'Archivio Storico Citroën e curatrice della mostra.

Di tutti gli atti rivoluzionari possibili André Citroën compie quello più rivoluzionario: realizza sogni innovativi e audaci tanto da cambiare il suo destino e quello del mondo dell'automobile. Sarà lui stesso a legare indissolubilmente Citroën all'Italia scegliendo, nel 1924, Milano come sede della "Citroën Italiana" e sarà sempre lui ad assumere personalmente tanti italiani dal designer Flaminio Bertoni al motorista Walter Becchia all'eccentrico Fernando Jacopozzi. Cento anni dopo celebriamo la fortunata storia di Citroën in Italia con una mostra dedicata, un podcast e questo libro che - come uno scrigno - contiene le immagini dell'esposizione e le amplifica approfondendo i temi trattati. L'eredità creativa ed imprenditoriale di André Citroën non è andata persa, se ne trova il segno in tutte le rivoluzioni che negli anni hanno reso unico il marchio del Double Chevron, dalle sospensioni idropneumatiche, ai fari girevoli, alle piccole ed agili bicilindriche senza dimenticare gli appassionati della Marca che, conservando ed utilizzando le loro *vecchie* Citroën continuano a portare in giro per il mondo la rivoluzione su quattro ruote!

Chi è interessato ad acquistare il libro della mostra (che contiene anche i QR Code per ascoltare il podcast), può farlo inviando un messaggio WhatsApp al 333.6885238 con il proprio nome, numero di tessera CIBC ed il numero di copie che desidera acquistare.

Vi verrà risposto con le coordinate per il pagamento e la richiesta di indirizzo per la spedizione.

Il costo del libro è 40 euro, per i tesserati CIBC la spedizione è gratuita. Copertina cartonata, stampa alta qualità, a colori, 208 pagine, ed. Etra.



A spasso per i Castelli...

Sono arrivati da tutta Italia i partecipanti alla terza edizione della gita che si è svolta nei dintorni di Roma. Molte e coloratissime le bicilindriche che hanno preso parte all'evento, il cui successo è stato assicurato dall'entusiasmo dei presenti



testo e foto Francesco Longo



La terza edizione del raduno “Na gita a li Castelli” si è svolta dal 2 al 4 agosto e vi hanno partecipato oltre cinquanta equipaggi provenienti da tutta Italia , dal nord al sud, isole comprese, tra cui Lombardia, Trentino, Toscana, Emilia Romagna, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia, Sicilia.

Tutti si sono ritrovati nel verde dei Pratoni del Vivaro, nel Comune di Rocca di Papa, nella città metropolitana di Roma. Tre giorni passati nella nuova location del ristorante “Il Noce” dove si è potuto alloggiare, campeggiare e godere di un’ottima cucina. In pieno stile bicilindrico, si sono svolte molte attività: il venerdì, oltre al relax in piscina, ci si è recati a visitare il museo delle Navi romane nella cittadina di Nemi, oltre alla ricostruzione delle stesse, cui ha fatto seguito il museo con i reperti dell’antica Roma, oggetti bellissimi intrisi di storia.

La sera, dopo una bella cena si è assistito alla serata cinema, con la proiezione del film “Sei gendarmi in fuga”, film del 1970 con Louis de Funès, dove la 2CV è protagonista di spettacolari corse intorno a Saint Tropez. Il sabato, dopo il consueto relax in piscina e una bella merenda romana con pane e porchetta di Ariccia accompagnata dal vinello Frascatano, salita al monte Tuscolo. Ha fatto seguito la serata anni 60-70-80 con musica dal vivo eseguita dal gruppo “Due di Picche” con Frans ed il maestro Nicola Distaso.

Tutti vestiti nel tema di quegli anni con l’atmosfera del celebre film “Hair”. La domenica mattina siamo stati ospiti della città di Frascati, per poi rientrare per il pranzo e il congedo. Quest’anno ci sono state delle vetture molto particolari, come, ad esempio, una Lomax, ma anche una meravigliosa Azam del 1967, oltre ad alcune Acadiane e a tanti esemplari di 2CV e Dyane di vari anni e serie. Un doveroso ringraziamento a Davina Marchesini, Gianmaria Righini , Francesco De Cesaris, Fabrizio Agosta, Consuelo e Marica, che hanno collaborato con entusiasmo all’organizzazione del raduno. Appuntamento già deciso per il 2025, dall’1 al 3 agosto.



Marmitte in azione

*In provincia di Alessandria
il primo evento organizzato
da un club molto giovane,
quello delle Giovani Marmitte.*

*Musica, sfilate, danze
e tanta passione hanno
animato questa edizione.
Che avrà sicuramente seguito
nel corso del prossimo anno*



testo e foto di Filippo Farri



Dal 23 al 25 agosto si è svolto il primo raduno "by Giovani Marmitte" e il nome non poteva essere altro che uno: radUNO! La manifestazione si è svolta nel campo sportivo del comune di Rivalta Bormida (Alessandria) per commemorare un anno dalla scomparsa del Gabbo, membro delle

Giovani Marmitte. Non è stato facile organizzare un radUNO 2CV diverso, cercando di portare qualcosa di nuovo, originale e giovane, ma con il nostro impegno e con l'appoggio della proloco di Rivalta Bormida e della famiglia del Gabbo crediamo di essere andati vicino all'obiettivo.

Venerdì 23 sono arrivati i primi equipaggi, in una giornata calda, soleggiata e, da parte nostra, piena di ansia ed euforia. Il dj Emanuele ha collegato l'impianto ed è partito il primo pezzo, che ha dato il via alle danze.

Si sono aperte le iscrizioni e il super concorso di bellezza interiore delle 2CV, tra canzoni e chiacchiere con gli amici fino a sera, quando i radunisti hanno messo in tavola prodotti tipici di tutta Italia per una cena di condivisione: c'è chi ha partecipato a un torneo di bocce e chi ha fatto qualche passaggio a beach volley.

Il sabato mattina è partito senza grandi impegni, in attesa del giro del pomeriggio con partenza dal campo sportivo e sfilata per il paese di Rivalta, scoppiettando e dondolando come solo le 2CV sanno fare. Qualche scatto e si sono riaccesi i motori per il proseguo nelle stradine tra i vigneti, un giro suggestivo, sterrato e polveroso, che tutti hanno apprezzato. Niente che le nostre amate 2CV non potessero sopportare, ricordate il motto delle Giovani Marmitte? non è forse "Il collezionismo è finito, le 2CV vanno usate?"

Ritorno al campo base per un aperitivo e scrutinio delle schede del concorso di bellezza interiore delle 2CV, con premi degni dei migliori raduni internazionali.

La prima categoria a essere premiata è stata "Pulita dentro e bella fuori", dedicato all'auto con gli interni/esterni più curati: i

guanti bianchi per poterla toccare li abbiamo procurati noi al vincitore.

Ha fatto seguito la categoria "Arlecchino", che ha premiato l'auto più colorata: con un pacco di pastelli abbiamo provveduto a fare in modo che i colori non si sbiadissero mai. La goliardia non è mancata e la terza categoria, "L'hai sentita?", ha quindi premiato l'auto con il miglior suono del motore: ha vinto una trombetta da bici. Quindi la categoria "Hai visto sotto?" con, come ringraziamento a chi ha spianato la strada del giro agli altri, un bel righello per misurare le altezze. Al "Bidone urbano" è stato consegnato un igienizzante mani per garantire la sicurezza sanitaria di tutti i presenti. Penultima categoria "Chi si assomiglia di piglia", che ha premiato chi ha reso la 2CV a propria immagine e somiglianza: in premio uno specchio per poter rendere più facile il lavoro. Infine "Miss Raduno", l'auto che più ha colpito, quella su cui scivola lo sguardo anche quando dormi, che ha vinto una corona. Al tramonto si sono accesi i motori per ricordare il nostro amico Gabbo. Domenica le prime partenze, ma c'è chi si è fermato fino al pomeriggio. Grazie a tutti quelli che sono venuti e a quelli che ci hanno pensato. Grazie alla proloco e alla famiglia del Gabbo per averci sopportato. Grazie a Nonna Bulè per aver silenziato la trombetta, il premio della categoria "L'hai sentita".

E alla prossima!



Mai a terra con le gomme giuste

Una piccola guida per capire quali sono gli pneumatici giusti per le nostre bicilindriche, ma anche e soprattutto per conoscere le sigle e i codici che appaiono sul fianco, ricordando che dalle gomme dipende la nostra vita e che devono sempre essere in ottimo stato



testo e immagini di Sergio Donati



Lo pneumatico (o copertone o gomma) è l'elemento che viene montato sulle ruote di un veicolo e che permette l'aderenza del veicolo stesso sulla strada, fermo o durante il moto, determinando assieme al peso complessivo e al tipo di fondo stradale il suo attrito sul suolo.

Dal punto di vista meccanico, lo pneumatico è una struttura flessibile di forma toroidale riempita con aria compressa.

Gli pneumatici si dividono in diverse categorie: con camera d'aria (in inglese "tube") e senza camera d'aria (in inglese tubeless). Con camera d'aria (*tube type*): la camera racchiude l'aria compressa per ottenere un effetto di adattamento e sospensione del veicolo dal terreno. La copertura è fatta di gomma e tele di fibra o di metallo. Senza camera d'aria (*tubeless*): la copertura, fatta di gomma e tele di fibra o di metallo, è costruita in modo da trasmettere e ricevere gli attriti radenti e volventi che si generano con il movimento. Essa funge anche da camera d'aria, che ovviamente è assente. Sezionando uno pneumatico è possibile individuare le cinque parti principali che lo costituiscono (fig.1).

TALLONE: garantisce il calettamento sul cerchione e la tenuta della pressione dell'aria. Esso viene schiacciato sul bordo del cerchione dalla pressione interna allo pneumatico e, grazie all'attrito, sviluppa le forze necessarie a non far slittare la

gomma sul cerchione resistendo alle sollecitazioni provenienti dal suolo (trazione, frenatura, forze laterali in curva). Al suo interno ingloba una struttura metallica chiamata cerchietto attorno al quale si avvolge la carcassa. Il cerchietto è composto da una serie di cavi in acciaio trafilato.

L'adozione di tanti cavi a piccola sezione al posto di un'unica struttura metallica a grande sezione conferisce maggiore flessibilità al cerchietto. Tale caratteristica permette al tallone di aderire meglio al cerchione e garantisce una maggior facilità di smontaggio. Il processo di trafilatura, invece, assicura una maggiore resistenza alla trazione.

CARCASSA: si avvolge sul cerchietto ed è costituita da un certo numero di strati di fili in rayon, nylon o acciaio annegati in una mescola in gomma. A protezione esterna della carcassa c'è il fianco, realizzato in gomma, il quale deve possedere un'ottima resistenza alla fatica: infatti, lo schiacciamento dello pneumatico sottopone il fianco a continui cicli di flessione. Negli pneumatici privi di camera d'aria (tubeless), la parte interna della carcassa è coperta da uno strato impermeabile detto inner-liner.

FIANCO o SPALLA: protegge le tele dagli agenti atmosferici e chimici e si oppone alla flessione a cui è sottoposto durante l'impiego. L'altezza della spalla è la distanza tra il manto stradale e il cerchione;

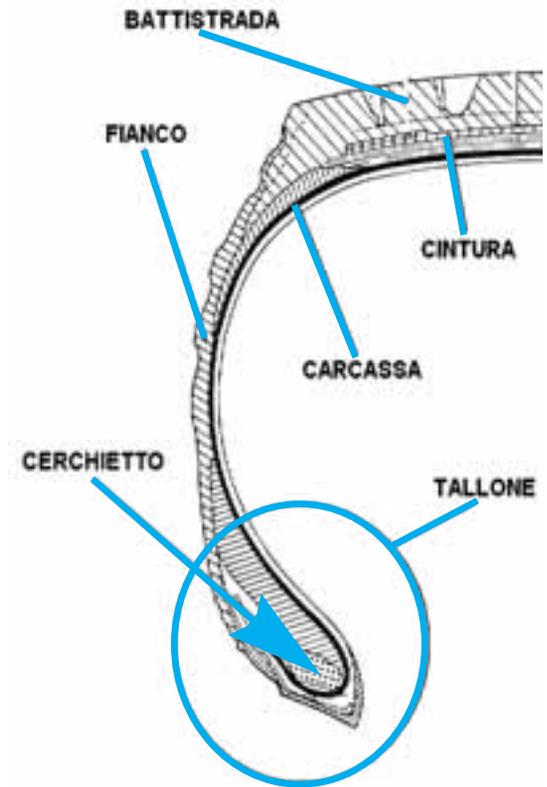


fig. 1

sezione dello pneumatico con individuazione delle varie zone



fig. 2 pneumatici incrociati

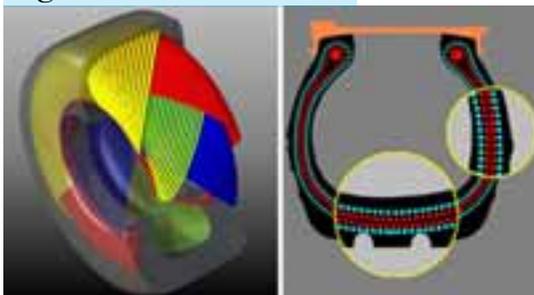
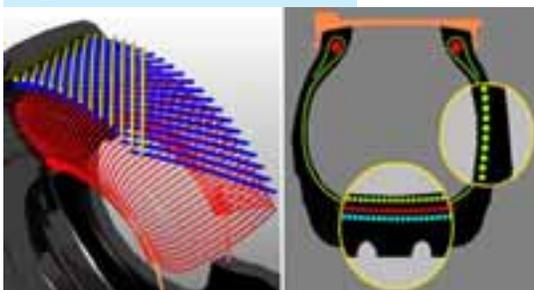


fig. 3 pneumatici radiali



i Soci CIBC che necessitano di nullaosta pneumatici e di correggere la misura a libretto possono rivolgersi all'Archivio Storico Citroën al numero: 328.7331231 o via e-mail a certificazioni@archiviosoricocitroen.info

questa caratteristica permette la deformazione del profilo dello pneumatico, migliorando l'assorbimento di urti (causati, per esempio, da fondi irregolari), smorzando l'effetto delle masse non sospese e riducendo l'intervento delle sospensioni/ammortizzatori; a una maggiore altezza della spalla corrisponde una minore reattività in fase di sterzata e una minore stabilità in appoggio su fondi duri e regolari, come le strade; causa di ciò è la minore *velocità di virata* (rotazione in gradi al secondo).

BATTISTRADA: è la parte dello pneumatico in cui vengono scambiate tutte le forze con il suolo ed è quindi quella zona la cui mescola e geometria contribuiscono in maniera sostanziale al contenuto prestazionale dello pneumatico.

CINTURA: è una fascia costituita da vari strati di fili di acciaio che avvolge la carcassa. Questo componente è prerogativa quasi esclusiva degli pneumatici cosiddetti radiali ed è stato introdotto soprattutto a partire dal 1918, con l'avvento di tale tipologia di pneumatici. Secondo una prima basilare classificazione degli pneumatici è possibile distinguere tra **PNEUMATICI INCROCIATI** (diagonal o cross Fly, **fig. 2**) e **RADIALI** (radial Fly, **fig. 3**).

I primi non hanno la cintura e sono composti da vari strati sovrapposti di tele di carcassa con fili disposti diagonalmente rispetto al piano equatoriale dello pneumatico.

L'angolo di inclinazione dei fili rispetto a tale piano varia solitamente tra 20° e 40°. Gli pneumatici radiali presentano invece la cintura e sono caratterizzati da una carcassa più sottile, in quanto costituita usualmente da un unico strato di fili metallici disposti perpendicolarmente rispetto al piano equatoriale dello pneumatico. La struttura degli pneumatici radiali è tale da ottimizzare alcune caratteristiche prestazionali rispetto agli incrociati: le ruote si riscaldano di meno e l'automobile è più stabile. Inoltre la disposizione perpendicolare delle corde d'acciaio rispetto alla circonferenza dello pneumatico garantisce un'eccellente rigidità e una minore suscettibilità alle deformazioni causate dalla forza centrifuga. Gli pneumatici così costruiti assicurano eccellenti parametri di manovrabilità e di sicurezza. La struttura radiale è una soluzione che funziona meglio anche a velocità molto elevate.

A metà strada tra le due tipologie di pneumatici troviamo i **CINTURATI** (belted cross ply), i quali non sono altro che pneumatici incrociati dotati di cintura.

La "carta di identità" delle gomme è impressa sul loro fianco: è lì che sono state scritte tutte le informazioni necessarie: dimensioni fisiche, caratteristiche prestazionali, caratteristiche costruttive, data di produzione. L'ordine in cui vengono indicate è il seguente: **L:** larghezza massima dello pneumatico espressa in mm, in con-

dizioni di pressione e carico definite dalle norme. **R%**: rapporto, espresso in forma percentuale, fra altezza della spalla e larghezza della sezione (quindi moltiplicando L per R% si ottiene l'altezza della spalla). Lo pneumatico si definisce *ribassato* quando tale rapporto è inferiore a 80, *super-ribassato* quando è inferiore a 45.

Più piccolo è questo numero, migliore è la tenuta a scapito però del confort. Se omesso è da considerarsi 80 per le autovetture e 100 per i motoveicoli. **B**: struttura riguardante la disposizione delle tele e indicata con una lettera, può essere radiale "R" ("ZR" nel caso lo pneumatico superi i 240 km/h) o cinturato, lettera "B".

D: diametro del cerchio in pollici (1 pollice=25,4 mm) .

Cmax: carico massimo ammissibile espresso in kg consentita sulla singola ruota. Per legge si devono montare pneumatici con capacità pari o superiori a valori trascritti alla carta di circolazione.

Vmax: codice di velocità massima per la quale è stato omologato lo pneumatico. **M+S**: pneumatico con caratteristiche invernali.

Negli pneumatici è impressa anche la data di costruzione (sDOT - Department Of Transportation). Si trova impressa sul fianco dello pneumatico ed è costituita da 4 numeri indicanti settimana e anno di produzione, ad esempio, 1018 indica la decima settimana dell' anno 2018.

Facciamo la lettura di uno pneumatico utilizzato per le nostre bicilindriche.

Marca, in questo caso Wearwell (**fig. 4**) nella misura 125 R 15 (**fig. 5**): larghezza pneumatico 125 mm, tipo radiale (R), rapporto percentuale tra altezza spalla e larghezza non specificato, quindi è 80, dunque $125 * 80 / 100 = 100$ mm.

Diametro del cerchio 15 pollici, cioè $25,4 * 15 = 381$ mm 68: indice di carico, dalla tabella questo numero corrisponde a 315 kg.. S: indice di velocità, dalla tabella questo numero corrisponde a una velocità massima di 180 km/h. Le tabelle in questione si trovano su internet .

Numero DOT 2018 (**fig. 6**): questo pneumatico è stato costruito la ventesima settimana dell' anno 2018. Modelli che montano pneumatici 125/15: 2CV (tutte), Dyane (tutte), Ami 6/8 berlina. Modelli che montano pneumatici 135/15: AK, Acadiane, Ami6/ Break, Méhari.

Attenersi sempre alle misure specificate sulla carta di circolazione, altrimenti si incorre in una multa che può superare i 400 euro (violazione degli articoli 72 e 77 del Codice della Strada). Previsto inoltre il ritiro della carta di circolazione, assieme all'obbligo di effettuare il nuovo collaudo della vettura al Dipartimento trasporti terrestri (Motorizzazione).

Attenzione dunque ad avere sempre pneumatici in ordine e mai risparmiare in questo campo!

fig. 4



fig. 5



fig. 6



>> 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 20 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



**9 e 10 novembre 2024, tra Sospiro (CR) e Toano (RE).
 Da 36 a 842 mt. di altitudine, con tutto il tempo che ci vorrà.**

“Visioni a Rilento” è il notiziario del **Club Italia Bicilindriche Citroën** anno XVII, numero 83, ottobre 2024.
Redazione e composizione: Alfredo Albertini e Ilaria Paci. **Progetto grafico:** Ilaria Paci, disegni numerazione pagine Alessandra Brambilla. **Hanno collaborato:** Walter Brugnotti, Oreste Morgia, Sergio Donati, Filippo Farri, Guido Wilhelm, Elisa Grosso, Francesco Longo, Citroën Communication, Archivio Storico Citroën. Il vostro contributo è prezioso: scriveteci 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.
 Chiuso in redazione il 15/09/24, stampato nel mese di ottobre da **ME.CA. Srl** Via dell'Artigianato,1 - Recco (GE).





Depliant a fumetti "2CV Dyane Mehari" del 1978 - Collezione Albertini

