

visioniÄrileto⁸¹

notiziario del Club Italia Bicilindriche Citroën, aprile 2024



3° RADUNO NAZIONALE CITROËN 2CV e DERIVATE

Rota Imagna - Sant'Omobono Terme (BG) 11-14 luglio 2024

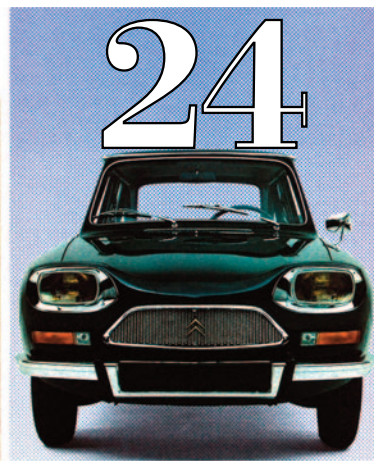
4



14



24



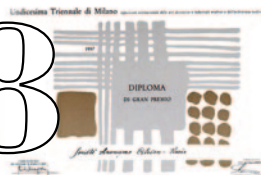
26



34



18



30



QR CODE

8



- 04 Gattamelata 41 > L'epopea delle crociere
- 08 Grandi eventi > Cercando Citroën
- 14 Il Socio si racconta > Ricord'AMI
- 18 Le nostre iniziative > Con Bertoni nella Hall of Fame
- 24 Il Socio si racconta > Sogno AMI8

- 26 Tecnica > Serriamo le teste, regoliamo le valvole
- 30 Anniversari, 90° Traction > Buon compleanno al Mito
- 34 Campeggi d'epoca > Libertà è natura
- 38 Info & news > Nazionale, C.I.B.C., còlophon

"Visioni a Rilento" è il notiziario del **Club Italia Bicilindriche Citroën** anno XVII, numero 81, aprile 2024 www.bicilindrichecitroen.com

Editoriale

Il 2023 del CIBC è stato vitale e meritevole di essere ricordato per le iniziative messe in campo. Un impegno arraffando il tempo da quotidianità sempre più complicate del mondo là fuori, agitato da guerre, calamità e delitti in nome dell'amore e della religione. Ma l'anno scorso ha visto anche l'apparizione di un nuovo attore: l'AI, Intelligenza Artificiale, uno strumento con il quale si cerca di trasferire ad una macchina informazioni tali da renderla in grado di pensare, apprendere ed agire come e meglio di un essere umano. Ci mancava davvero



di Oreste Morgia

Così, sottotraccia, abbiamo iniziato a goderci un testo scritto da AI, ammirare il quadro fatto da AI, veder realizzato un lavoro di AI e persino diventare followers di influencer AI! Ci dicono che sarà una svolta per le nostre vite. Ma ne abbiamo già viste tante di queste annunciate rivoluzioni: la rete, l'onnipotenza dello smartphone, l'auto elettrica amica dell'ambiente... Ma ad esse non mi pare siano seguiti grandi benefici mentre sono aumentate angosce, tribolazioni e ingiustizie. Tali strumenti in mano a pochi potenti ci ammaliano con promesse di vite più comode e soluzioni per la cura delle malattie, ma ci indirizzano verso un senso unico sempre più vigilato. Se un giorno in un lontano futuro questo giornalino capiterà in mano a qualcuno, spero che questi possa sorridere di questi miei timori. Vorrà dire che si troverà davvero nel mondo che ci stanno dipingendo. Ma come non preoccuparsi per questa civiltà digitale e come non pensare non possa essere usata per brama di potere e delirio di onnipotenza dal folle di turno? Per questo preferisco evitare quel senso unico facile e comodo per continuare nella strada più lenta e vera che le nostre farfalline continuano ad indicarci. Create alla vecchia maniera dall'IN (l'acronimo ve lo svelo in fondo) di esseri umani. Nel nostro caso di quel signore che 60 anni fa usciva di scena a bordo di una DS ambulanza per il viaggio più lungo: Flaminio Bertoni. Un immigrato italiano superdotato di IN che disegnava auto per mestiere e che dipingeva e scolpiva per vocazione artistica. Mi piace pensare agli artisti come lui come esseri speciali, con i loro caratteri impossibili, incompresi in vita e capaci d'andare spesso, incuranti, contromano. Le loro opere che seguono il loro talento e l'ossessiva ricerca della bellezza finiscono per lasciare all'umanità

tracce e semi capaci di germogliare nel tempo. Così è stato per il nostro varesino che ha consegnato al mondo creazioni industriali quali la Traction Avant, la 2CV, La DS e l'Ami 6, "opere" che hanno agevolato la quotidianità di milioni di persone e che continuano ad essere ammirate ed amate ancora oggi per la loro essenza artistica. Da quelle tracce di bellezza sono nati sodalizi come il nostro, che l'hanno voluta spargere nella speranza di portarla ancora più avanti nel tempo. Da vent'anni il CIBC segue quella traccia: espressa in passato realizzando eventi e mostre ricercando gli adeguati contesti scenici che proseguiranno nel 2024. Sarà bella la sfida per realizzare il terzo Nazionale Italiano, iniziativa nella quale abbiamo sempre creduto sin dalla prima edizione di Gonzaga; così come sarà bello riuscire nell'intento di realizzare il progetto per far entrare Bertoni nella Hall of Fame della FIVA, di cui potrete leggere più avanti l'articolo. Ma la bellezza pensiamo di averla praticata anche nei rapporti umani e nelle relazioni. E nelle diversità di vedute, anche aspre, non è mai venuto meno il rispetto. Di conseguenza le nostre porte sono state sempre aperte: contenti per chi arrivava, dispiaciuti per chi andava, felici per chi ritornava. Ricordavo all'inizio i grandi risultati dello scorso anno che mi hanno reso orgoglioso del lavoro fatto, ma ancor più mi sono sentito gratificato dai ritorni di tre persone di cui non rendo pubblica l'identità.

RS. IN sta per Intelligenza Naturale.

Che per me sta in ogni essere vivente: dalla formica che raccoglie la briciola e la conserva, al girasole che accompagna il suo astro vitale nel cielo, ai pesci che percorrono chilometri di acqua per deporre le uova al sicuro. Qualche volta è presente ancora anche nell'uomo.



L'epopea delle crociere

*La collaborazione tra André
Citroën e Adolphe Kégresse
permise l'avvio della
produzione di automobili
cingolate in grado di arrivare
ovunque nel mondo.
Ebbe inizio così la
straordinaria storia
dei primi straordinari
viaggi in terra d'Africa*



di Walter Brugnotti, immagini CDSCitroën



Kégresse sapeva che ormai i suoi investimenti - in titoli russi! - si erano volatilizzati con le fortune dei Romanov. Aveva però ancora il suo brevetto e qualche amicizia, come quella con Jacques Schwob d'Héricourt, rampollo della famiglia per la quale suo padre aveva a lungo lavorato.. Attraverso Jacques raggiunse Georges, uomo d'affari di livello internazionale, già sindaco della città e soprattutto socio e presidente negli Anni Dieci della fabbrica di ingranaggi con la quale André Citroën, passato alle automobili nel 1919, aveva esordito nell'imprenditoria. All'impresa aveva partecipato anche Jacques Hinstin, amico e compagno di Politecnico di Bernard Citroën e Georges stesso, poi direttore di Automobiles Grégoire ed ora amministratore delegato della fonderia "La Fournaise", che aveva rilevato Grégoire. Ed è a Hinstin che venne indirizzato Kégresse. I due si intesero subito, a quanto pare, visto che si decise la realizzazione a spron battuto di un primo autocingolato con l'aiuto di Chowy, naturalmente, ma anche di un tecnico che entra qui, per non uscirne più, nella nostra storia, Maurice Penaud. Un altro "pazzo per l'automobile" che era stato fulminato dalla vocazione con i primi impieghi da adolescente nei garage di Parigi: seguirono New York, l'Africa, di nuovo Parigi e l'incontro con Hinstin che lo assunse da Grégoire con un contratto che prevedeva la disponibilità a spostarsi

ovunque, in qualsiasi momento, per qualunque tipo di intervento. Per uno come Penaud, la perfetta felicità, che durerà tutta la vita: nel 1914 compie il Tour de France Automobile e a guerra finita rientra da Grégoire, e qui lo incontriamo. Le sue memorie sono state raccolte, come quelle di Hélène Pont, da un club di appassionati degli autocingolati Citroën-Kégresse-Hinstin! Perché Hinstin, dopo una prima prova riservata a pochi giornalisti, nell'ottobre del 1920 presentò ad un Citroën più che incuriosito ed ai suoi ingegneri, tre esemplari della Tipo A, il loro primo modello, equipaggiati del brevetto Kégresse. Le evoluzioni sui mucchi di sabbia predisposti lungo il canale dove sorgeva "La Fournaise" furono compiute da Kégresse stesso, Penaud e da un altro collaboratore, Grangirard. Citroën sapeva che negli Stati Uniti, viste anche le condizioni delle strade ed ambientali, la circolazione fuori strada era stata affrontata già prima della guerra. Per giunta aveva visto all'opera i "tanks", in particolare quelli Renault... Assistette alle evoluzioni, ascoltò Kégresse, intervistò separatamente Penaud e infine comprò il brevetto e propose un accordo. Entro la primavera dell'anno seguente era nato un dipartimento diretto da Hinstin, con Kégresse direttore tecnico coadiuvato dai suoi collaboratori, Penaud in testa: iniziava l'avventura degli autocingolati e finalmente Kégresse poté riunire la famiglia.





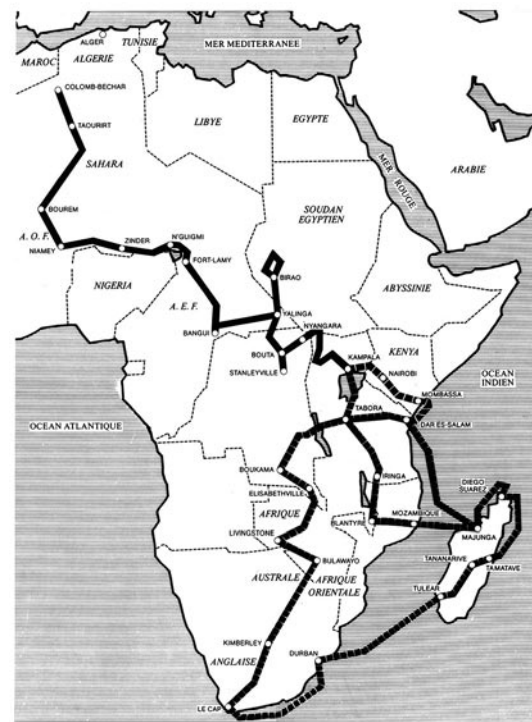
Il dipartimento sarà sempre piuttosto autonomo, rispondendo direttamente al patron, secondo una metodologia ricorrente nella prassi aziendale: ma non si trattò mai di un gratuito divertissement. La produzione degli autocingolati avrebbe giocato un ruolo preciso "nella costruzione dell'immagine di marca", come avrebbero sentenziato tra pochi anni i sapienti, e nel sistema di relazioni che Citroën coltivava a tutti i livelli e in tutti gli ambienti. Perciò, realizzati, a partire sempre dalla Tipo A, i primi tre tipi di autocingolati ("neve", "tout-terrain" e "militare") si diede immediatamente il via ad una serie di dimostrazioni tecniche e spettacolari. Traino di barconi lungo i canali, di aerei, di pezzi di artiglieria, "prime" invernali sui passi alpini, evoluzioni sulla sabbia nelle località balneari alla moda e sulla neve delle stazioni di sports invernali: Kégresse e Penaud presentano, spiegano, provano, alla presenza di giornalisti, politici, amministratori, militari e vip di ogni genere: e naturalmente dei concessionari. I "kégresse", come vengono confidenzialmente chiamati nei corridoi della fabbrica, sono intanto oggetto di continue sperimentazioni e innovazioni escogitate dal loro eponimo e inventore. Quando si passa dal telaio Tipo A a quello B2, la seconda Citroën entrata in produzione, nel 1921 iniziano immediatamente le prove nel Sahara di Penaud, che è ormai ispettore, collaudatore, dimostratore e coordinatore

di un gruppo di tecnici, tutti protagonisti con lui di future avventure. Africane, per cominciare: all'inizio degli anni 20 l'Africa era di moda, con i suoi "misteri", il suo esotismo, i libri e i film che le venivano dedicati. E "ferveva un dibattito", in Francia e non solo, sulla supremazia dell'auto o dell'aereo per il superamento del Sahara: tra pochi anni, nel 1926, Saint-Exupéry trasporterà la posta da Tolosa a Dakar per conto dell'Aeropostale. Non si trattava solo di spirito di avventura ma di interessi coloniali, commerciali e militari, che ruotavano attorno alla possibilità di collegamenti veloci e sicuri tra Algeri e l'Africa Occidentale francese. Citroën colse l'occasione unica di immagine, e non solo, che si offriva ai suoi kègresse e diede il via alla stagione dei raid, la cui direzione fu presa, non a caso, da Georges-Marie Haardt, suo amico personale e direttore generale.

La "prova" - si fa per dire - si svolse nel 1922, quando Haardt e Penaud condussero cinque cingolati B2 da Algeri a Tombuctu e ritorno per un totale di oltre seimila chilometri in 21 giorni: senza radio perché le attrezzature erano ancora troppo pesanti, ma una cinepresa non mancò... E al ritorno i nostri eroi si videro venire incontro André e Giorgina Citroën, su due autocingolati guidati dall'autista del "patron" e, naturalmente, da Kégresse stesso, che dovette ricordarsi dei tempi - parevano ormai lontanissimi - di Pietrogrado, che due anni

dopo sarebbe diventata Leningrado... L'esperienza diretta fece nascere in Citroën non una ma due idee. La prima era la realizzazione di un collegamento automobilistico, in prima assoluta, questa volta tra le colonie nordafricane ed il Madagascar: operazione caldeggiata dalla politica, dall'esercito e dai "servizi" e che Haardt cominciò a preparare subito, prevedendo che sarebbe servito almeno un anno. Periodo che Citroën impiegò a realizzare l'altra idea: organizzare una gigantesca e ante-litteram via di mezzo tra Club Méditerranée, trekking e vacanze in fuoristrada, la Compagnia Transafricana Citroën, che "Le Matin", nel dicembre del 1924 presentò così: "il Sahara, il Sudan misterioso cominceranno, all'alba del 1925 ad essere solcati due volte in ogni senso, ogni settimana, lungo l'itinerario Colomb-Bechar-Toumbuctu e ritorno, cioè un percorso di 5.400 chilometri, da turisti su autocingolati! (...) I turisti non dormiranno sulla sabbia, sotto le stelle, il signor Citroën ha infatti fatto installare residence e campeggi di lusso... si ballerà ogni sera... si cenerà certamente in smoking". Con una velocità pari agli investimenti mostruosi che la faccenda richiese, nel gennaio del 1925 le strutture di ricevimento e settanta autocingolati erano pronti per l'inaugurazione: nell'ottobre precedente Haardt e Penaud erano partiti con otto cingolati alla volta di Tananarive, per quella che sarebbe

stata conosciuta come la Crociera Nera. Protagonisti gli autocingolati B2, con un motore di 1452 cm³, dotati di riduttore e bloccaggio del differenziale, ruote anteriori direttrici con pneumatici speciali o pattini amovibili fissati sull'asse per il modello "neve". E, come recitano i manuali: "propulsione mediante cinghie flessibili a trasmissione trascinata da due pulegge posteriori motrici e guidata da due pulegge anteriori, otto rulli intermediari connessi alla carrozzeria con un insieme bilanciere-mozzo. Un dispositivo comandato dal volante permette di ridurre il raggio di sterzata frenando il cingolo interno in curva". Kégresse era andato ben in là nello sviluppo del suo brevetto. La Crociera Nera fu un successo clamoroso, di uomini e macchine: ventimila chilometri di deserti, pietraie, savane, foreste, duecentotrentacinque giorni di fatiche, avventure, incontri, rilievi topografici e geografici, scoperte di fauna e flora: la spedizione comprendeva scienziati e ricercatori, oltre ad una vera troupe di cineasti e fotografi che produsse chilometri di pellicola e metri quadri di splendide istantanee. Un successo che eclissò l'affossamento della Compagnia Transafricana e di tutto il progetto, deciso da Citroën alla vigilia dell'inaugurazione, per motivi mai del tutto chiariti (come non si seppe mai quanto fosse costata tutta l'impresa...). Il "patron" voltò semplicemente pagina.



Cercando Citroën

*Il salone di Retromobile
è l'appuntamento atteso
da tutti gli appassionati.
Auto da sogno ma anche
auto di tutti i giorni sono
esposte a centinaia.
Grande assente lo stand
ufficiale del Double Chevron*



testo e foto di Alfredo Albertini



Da quasi cinquant'anni Retromobile a Parigi è il punto di riferimento per gli appassionati di vetture classiche.

L'edizione numero 48 si è svolta dal 31 gennaio al 4 febbraio nella consueta cornice del Palazzo delle esposizioni a Porte de Versailles. Già al mattino, prima dell'apertura, una folla immensa si accalca davanti agli ingressi, per riempire poi i vari padiglioni in pochi minuti, al punto che al sabato e alla domenica diventa persino difficile districarsi tra la folla per ammirare questo o quello stand.

Stand che offrono tematiche per tutti i gusti, dalle utilitarie alle supercar, oltre a ricambi, automobilia, libri e riviste.

Qui si possono ammirare automobili che non è possibile vedere tutte assieme in nessun altro evento al mondo, dalle Voisin d'anteguerra, alle Bugatti da corsa fino alle Talbot Lago, ed è davvero un bagno nella storia.

Molte le auto in vendita, diverse di esse sono milionarie, ma c'è anche un settore riservato alle vetture proposte a meno di 25.000 euro, dove si trova un po' di tutto, dalle Peugeot 504 alle Citroën AX nuove di fabbrica, dalle Fiat 500 alle Mini. Ma siccome la Francia è il paese delle bicilindriche ci si aspetta di vederne molte, semplicemente esposte o al miglior offerente. Invece esse sembrano davvero merce rara, in minoranza rispetto a tante altre.





Forse i francesi se le tengono strette, anche perché, soprattutto la 2CV, è diventata un'icona locale, al punto che ce n'è addirittura una esposta nell'area prima delle partenze all'aeroporto Charles De Gaulle, ricoperta di frasche e destinata alla vendita di vino pregiato. Ma anche se ne vedono in giro per la città a trasportare turisti a caro prezzo tra Montmartre e gli Champs Elysées.

Tornando al salone, la prima cosa che salta all'occhio all'appassionato di Citroën è, per la prima volta da molti anni, l'assenza dello stand ufficiale della Casa, di solito collocato nel padiglione più grande e più bello, accanto a quello della rivale Renault.

Invece non c'era e al suo posto c'era invece la Volkswagen che celebrava i cinquant'anni della Golf mostrando tutte le serie prodotte, dalla prima all'ultima, quella presentata quest'anno.

Passata la delusione iniziale, si è cominciato a cercare dove fosse mai finito il Double Chevron.

Gira che ti rigira, lo si è ritrovato in un'ala laterale, stretto tra gli altri club e ben poco visibile.

La bandiera della Citroën (ma anche quella di Peugeot e di DS, gli altri marchi rappresentati da Aventure) era tenuta viva quindi dai soli sodalizi di marca e di modello, che hanno esposto alcune auto storiche.

Il club SM ha portato una SM, il club CX una CX, il club Traction una Traction e così via. Un vero peccato, anche perché ci sono nel 2024 due importanti ricorrenze: i cinquant'anni della CX e i 90 anni della Traction Avant.

Davvero un'occasione persa per farsi un po' di pubblicità.

Chiedendo ai rappresentanti di qualche club si ottenevano risposte a denti stretti sull'assenza dello stand istituzionale, ma, insistendo un po', i rappresentanti interpellati hanno spiegato che Stellantis ha semplicemente "coupé le budget", insomma, tagliato il budget.

Le bicilindriche più interessanti erano nel recinto dove si potevano ammirare le auto all'asta della vendita di Artcurial, che ha proposto automobili eccezionali (e anche molto costose).

In mezzo alle varie Ferrari, Maserati, Porsche attiravano lo sguardo tre piccole Citroën, una 2CV Charleston, una 2CV Sahara e una Ami 6. La 2CV era del 1990, aveva solo 6.000 chilometri all'attivo ed era in condizioni pari al nuovo in tutte le sue parti. Con carta grigia francese, telaio n°VF7AZKA00KA356850 e motore n°0909534941 era stimata dalla Casa d'aste 25/45.000 euro ma è stata venduta per 30.992 euro.

La bellissima Ami 6 del 1962, modello 1963, telaio n° 151398, stimata 12/18.000 euro, è invece passata di mano per ap-





pena 14.304 euro, un vero affare considerando le ottime condizioni e la sua rarità. Terza bicilindrica del gruppo una 2CV Sahara bimotore telaio n° 0000344, motore anteriore n° 05100001, motore posteriore n° 05100002 stimata 60/100.000 e aggiudicata per 59.600 euro.

Si trattava di una vettura "sortie de grange", ovvero da restaurare ma completa di tutto, con la maggior parte degli elementi mai riverniciati.

Sedili anteriori originali, tracce di ruggine superficiali, ma telaio sano.

Questo esemplare ha avuto due soli proprietari dal 1965, di cui il secondo dal 1975 ad oggi, come certificato dai documenti di circolazione.

Immatricolata per la prima volta nel dipartimento dell'Aude ha percorso 63.947 km e un'etichetta del cambio olio ne certificava 54.887 il 14 marzo del 1970. Come detto, poche le 2CV in vendita negli stand, ne abbiamo notata solo una: una falsa Charleston a 9.600 euro.

Una AZ del 1955 motore 425 era quindi esposta nello spazio riservato all'associazione 2CV Club de France e una bellissima LNA del 1981 con motore 652 in quello del Club Citroën France.

Non c'entra con le 2CV, ma vale la pena di descrivere una magnifica Xantia V6 Attiva, molto rara, offerta a 18.000 euro. Youngtimer alla riscossa.



Ricord'AMI

*Spuntano dal passato
i ricordi di un appassionato
di bicilindriche che,
da ragazzo, vide una AMI6
abbandonata sotto ad un albero.
Fu una scoperta: quell'auto
così originale e così rara
gli è rimasta nel cuore*



testo di Alberto Confalonieri, immagini tratte dalla
brochure "AMI6" ed. novembre 1965 - CDSCitroën



Sì, voglio scrivere qualcosa sul decimo Amitalie, ma cosa?

Scrivere che questo raduno è stato entusiasmante è poco, oppure che sono stato in luoghi (purtroppo) mai visitati prima e che mi danno voglia di ritornarci anche, che ho fatto il viaggio in veste di "autista del presidente" (abbandonato dalle sue due Ami) mi lusinga, che ho conosciuto nuove persone mi riempie di gioia, che sono stati due giorni "sereni" mi rilassa. Ma non voglio raccontare il week-end come una cronaca, ma più a fondo.

Ho partecipato all'Amitalie con la mia 2CV Charleston che, come le altre varie bicilindriche, accompagnano in gran numero le poche Ami (si può fare di più...) un po' come ai matrimoni le tante belle damigelle colorate accompagnano la bianca sposa immacolata all'altare. Con quel guardare in fondo intendo andare a pensare indietro nel tempo, a quando nella mia vita da cinquantacinquenne ho avuto il primo contatto con una Citroën Ami.

Nel grande condominio dove ho vissuto fino al 1977, che aveva un immenso cortile con altrettanti numerosi garage, mi divertivo a vedere dal mio balcone le auto che entravano e che uscivano, vari marchi, vari modelli, vari colori, ma di Ami non ricordo nulla; di Citroën ricordo solo una GS bianca.

Per avere l'immagine della prima Ami sulla quale sono anche salito a bordo devo

arrivare al 1982, quando, a causa della rottura dell'indicatore del carburante della Visa di mio padre, siamo rimasti a piedi ed il titolare dell'allora officina Citroën del mio paese ci ha recuperato con la sua Ami 8 Break blu (penso una delle ultime prodotte).

Mi ricordo, come se fosse ora, che la mia prima impressione è stata: "Papà, questa macchina è più grande dietro (lì mi ero seduto) della nostra Visa". Avevo quattordici anni, ma ero già cresciuto quasi quanto lo sono ora e quel sedile morbido e lo spazio abbandonate mi avevano colpito.

La seconda immagine è decisamente più malinconica.

Correva l'anno 1986 e frequentavo l'istituto d'arte.

Avevo il mio Garelli e mio padre, al pomeriggio, nel mese di settembre, mi mandava a Monza, a dieci chilometri da dove risiedevo, con il compito di presidiare lo stand fino a sera, dove con la sua ditta partecipava ad una mostra di arredamento. La mostra si svolgeva proprio all'interno dei locali della villa reale di Monza e per accedere allo stand gli espositori avevano un parcheggio a loro riservato nel cortile del serrone della villa. Io ci parcheggiavo il mio motorino e proprio lì, in quel parcheggio, c'era da tempo, sotto l'unico albero, un'auto che attirava la mia attenzione con quel lunotto inclinato mai visto prima.





Ogni giorno le facevo un giro intorno, la osservavo bene bene, guardavo i particolari e spostavo lo spesso strato di foglie che il tempo aveva incollato sulla sua carrozzeria. La mostra durava quindici giorni e si può dire che alla fine l'avevo quasi ripulita. Era persino diventata un po' più bianca (questo era il suo colore) rispetto ai primi giorni e solo i vetri erano rimasti opachi da un mix di muschio e terriccio mentre il posteriore dava la possibilità di vedere il colore rosso della tappezzeria interna. La curiosità è arrivata alle stelle quando, come un ladro, guardandomi intorno, tentavo di aprire le portiere di quell'auto tanto strana quanto unica ed originale. Un giorno ho provato sul lato destro, ma niente, tutte chiuse, il giorno successivo sul sinistro. Anche qui tutte chiuse. Poi, non contento, ho provato con il bagagliaio, che si aprì aiutandomi a liberare con un rametto il muschio formatosi tra le giunzioni di parafanghi e cofano. Fu una grossa soddisfazione, una conquista e me la sono sentita "mia". Ricordo anche il batticuore per la paura di esser visto dal suo proprietario, se ancora un proprietario lo aveva... Avevo sedici anni, ma quell'insieme di lamiere di foglie mi aveva stregato. Oggi, se dovessi fare un incontro del genere, andrei a cercare il proprietario chiedendogli: "ma perché l'hai abbandonata?" Faccio fatica a stabilire a distanza di quasi quaranta anni di

quale versione si trattasse, ma sicuramente la andrei a catalogare tra gli ultimi esemplari di Ami 6, in quanto non ricordo i "dolci" fanalini a "budino" ma gli ultimi, quelli tipo 2CV. Diciassette anni fa, in contemporanea con la nascita di mio figlio, ho cercato di acquistarne una. Su Ruoteclassiche c'era un'Ami 6 grigia scura con gli interni rossi, restaurata nel Veneto, a diecimila euro, davvero troppi per me allora. C'era poi un'altra Ami 6 verde, con interni biscotto, in Lombardia a cinquemila euro conservata ma ero arrivato troppo tardi. Ho archiviato l'argomento Ami comprando successivamente una Mehari e, Oreste, tu sai il perché...



C on Bertoni nella Hall of Fame

*Quest'anno ricorrono
sessant'anni dalla scomparsa
di Flaminio Bertoni,
l'artista che ha scolpito
anche la nostra 2CV.
Con l'occasione proponiamo
alla FIVA di inserire il
suo nome nella Hall of Fame*



di Marcello Sandi, immagini: CDSCitroën, Museo Bertoni, Citroën Communication, Archifoto G.R.



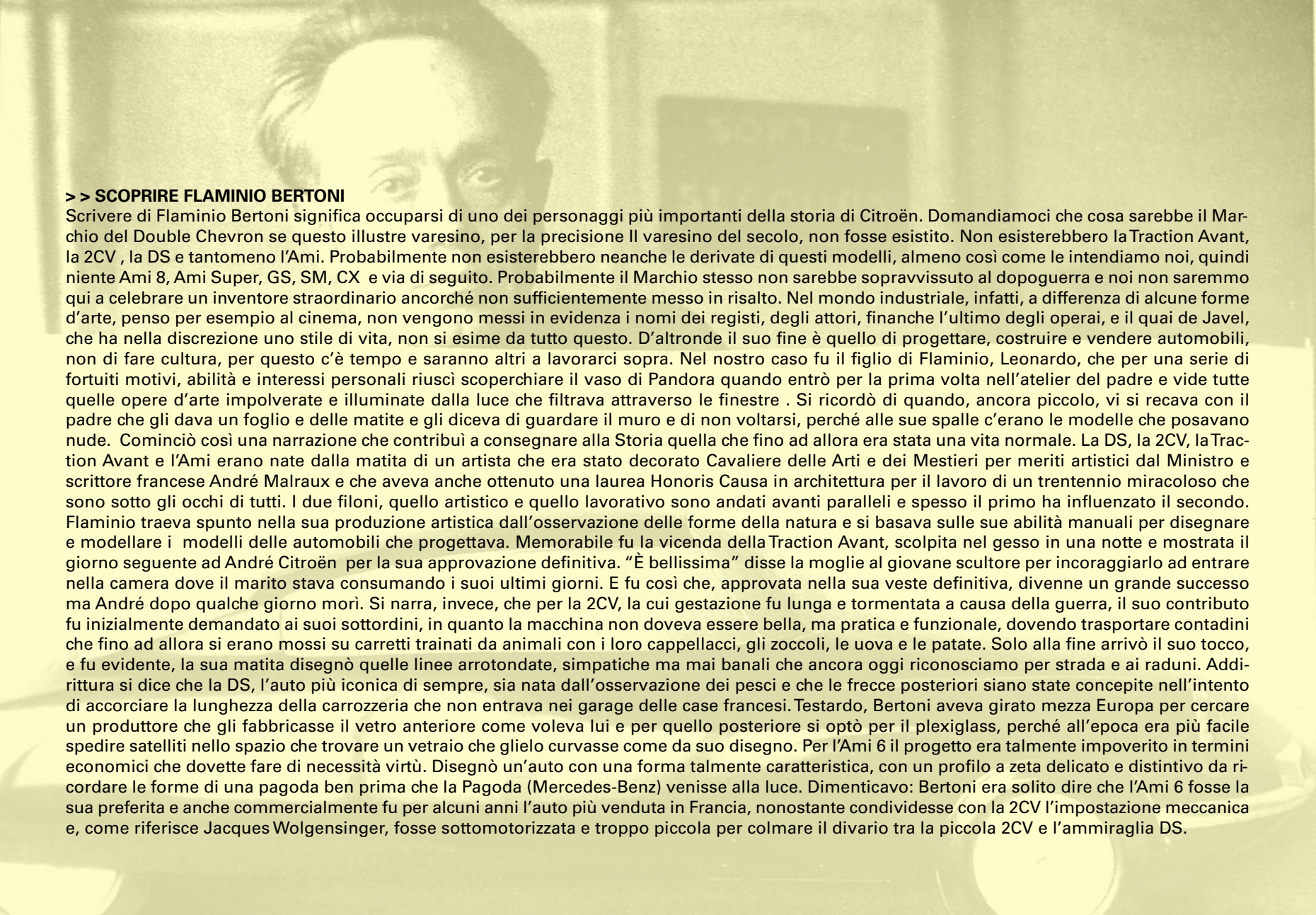
Complice un servizio alla tv su Sky arte del 2018 che trattava l'architettura di Gaudi come Patrimonio dell'Unesco, mi è venuta l'ispirazione che, mutatis mutandis, la cosa potesse essere replicata anche per le automobili di Flaminio Bertoni, perché nel mondo automobilistico non esiste nulla di simile. Ci sono modelli e marchi che hanno raggiunto livelli di eccellenza tecnica, stilistica ed esclusività difficilmente avvicinabili ma, sicuramente, non esistono automobili di grande produzione disegnate da artisti, se non la Traction Avant, la 2CV, la ID/DS, l'Ami. Esistono autentici geni del car design, ma è l'imprinting, il Momento dell'Ideazione che cambia. Giugiaro, Pininfarina, Le Corbusier, Tom Tjaarda, Raymond Loewy, Gandini e altri che hanno fatto la storia dell'automobilismo non sono degli artisti prestati dal mondo dell'arte, così come lo si intende classicamente, ma sono personalità e architetti che si muovono con metodiche più moderne e meno tradizionali e il loro mondo non è sicuramente popolato da sculture, modelle e polverosi atelier come quello del nostro. Mi sono quindi confrontato con Oreste, Alfredo Albertini e Walter Brugnotti e il commento comune è stato favorevole e incoraggiante. Ho contattato l'Unesco e alla fine mi è stato fatto un nome di un ex funzionario, Giorgio Andrian, artefice di tante operazioni che hanno portato al massimo riconoscimento

Unesco, ossia Patrimonio dell'Umanità. L'ho incontrato per parlargli di questo progetto. Ne è nata una discussione favorevole a considerare le Citroën di Bertoni meritevoli di un approfondimento come Patrimonio della Memoria dell'Unesco anche se la cosa doveva essere formulata in modo diverso perché Unesco non ha ancora oggi una policy inerente ai marchi. Da parte sua Alfredo Albertini, muovendosi da giornalista, aveva incontrato il direttore del Conservatoire, Xavier Crespini e l'allora AD di Citroën, Linda Jackson per illustrare i nostri progetti. A quest'ultima riuscì addirittura a consegnare una bozza ma, complice il Covid e la fusione di PsA e Fca in Stellantis con il cambio dei vertici, tutto è rimasto lettera morta... Con Giorgio continuammo a farci gli auguri per le feste comandate e di Flaminio non se ne parlò più, ma la brace rimase ancora tiepida sotto la cenere. Arriviamo ai nostri giorni. Durante un nostro Amitalie iniziato proprio a Volandia per visitare il Museo Bertoni è rinato l'entusiasmo. Vedere quelle stanze così curate e tirate a lucido e l'entusiasmo degli astanti è stata una molla che ha rimesso in moto la volontà di arrivare a un obiettivo finale. Grazie a Giorgio sono riuscito a incontrare e a illustrare il progetto Bertoni a Natasha Grom, responsabile culturale della FIVA (Fédération Internationale Véhicules Anciens). Costei lo ha modificato e rilanciato diversamente, suggerendone la





candidatura per la Hall of Fame della FIVA (<https://fiva.org/en/heritage-hall-of-fame>), che riunisce grandi personalità del mondo dell'auto. Si tratta di un riconoscimento prestigioso che non è rivolta ai marchi ma a tutti coloro che hanno lavorato e lasciato un marchio indelebile nella storia dell'automobile. Per essere ammessi nella Hall of Fame bisogna presentare un progetto che dovrà essere approvato dal Jury della FIVA, tra i cui membri fa parte Nick Mason, batterista dei Pink Floyd e gran collezionista di Ferrari e affini. Il nostro Club, e lo dico con grande orgoglio e soddisfazione, è capofila di questa iniziativa. Con noi è presente Volandia con il museo (dove è presente la collezione Flaminio Bertoni). A darci man forte ci sono l'Association 2CV de France presieduta da Marc Bocquenet, l'Amicale Citroën France (a questo proposito vorrei ricordare l'amico Mario Taglione, Presidente del 2CV Club Francilien che si è fatto intermediario con i Club transalpini), insomma il sancta sanctorum del citroënismo. Il piano "Hall of Fame" può essere approvato solo se portato avanti da un club o ente associato ASI, perché è proprio quest'ultimo che rappresenta l'Italia presso la FIVA. Con Oreste Morgia e Alfredo Albertini abbiamo naturalmente pensato che il Centro Documentazione Storico Citroën di Sinalunga, Siena, (CDSC), che ha recentemente ottenuto l'affiliazione ASI, fosse la struttura più idonea.

A faded, sepia-toned portrait of Flaminio Berton, an elderly man with white hair, looking slightly to the right. The image is positioned in the upper half of the page, behind the text.

>> SCOPRIRE FLAMINIO BERTONI

Scrivere di Flaminio Berton significa occuparsi di uno dei personaggi più importanti della storia di Citroën. Domandiamoci che cosa sarebbe il Marchio del Double Chevron se questo illustre varesino, per la precisione il varesino del secolo, non fosse esistito. Non esisterebbero la Traction Avant, la 2CV, la DS e tantomeno l'Ami. Probabilmente non esisterebbero neanche le derivate di questi modelli, almeno così come le intendiamo noi, quindi niente Ami 8, Ami Super, GS, SM, CX e via di seguito. Probabilmente il Marchio stesso non sarebbe sopravvissuto al dopoguerra e noi non saremmo qui a celebrare un inventore straordinario ancorché non sufficientemente messo in risalto. Nel mondo industriale, infatti, a differenza di alcune forme d'arte, penso per esempio al cinema, non vengono messi in evidenza i nomi dei registi, degli attori, finanche l'ultimo degli operai, e il quai de Javel, che ha nella discrezione uno stile di vita, non si esime da tutto questo. D'altronde il suo fine è quello di progettare, costruire e vendere automobili, non di fare cultura, per questo c'è tempo e saranno altri a lavorarci sopra. Nel nostro caso fu il figlio di Flaminio, Leonardo, che per una serie di fortuiti motivi, abilità e interessi personali riuscì scoperciare il vaso di Pandora quando entrò per la prima volta nell'atelier del padre e vide tutte quelle opere d'arte impolverate e illuminate dalla luce che filtrava attraverso le finestre. Si ricordò di quando, ancora piccolo, vi si recava con il padre che gli dava un foglio e delle matite e gli diceva di guardare il muro e di non voltarsi, perché alle sue spalle c'erano le modelle che posavano nude. Cominciò così una narrazione che contribuì a consegnare alla Storia quella che fino ad allora era stata una vita normale. La DS, la 2CV, la Traction Avant e l'Ami erano nate dalla matita di un artista che era stato decorato Cavaliere delle Arti e dei Mestieri per meriti artistici dal Ministro e scrittore francese André Malraux e che aveva anche ottenuto una laurea Honoris Causa in architettura per il lavoro di un trentennio miracoloso che sono sotto gli occhi di tutti. I due filoni, quello artistico e quello lavorativo sono andati avanti paralleli e spesso il primo ha influenzato il secondo. Flaminio traeva spunto nella sua produzione artistica dall'osservazione delle forme della natura e si basava sulle sue abilità manuali per disegnare e modellare i modelli delle automobili che progettava. Memorabile fu la vicenda della Traction Avant, scolpita nel gesso in una notte e mostrata il giorno seguente ad André Citroën per la sua approvazione definitiva. "È bellissima" disse la moglie al giovane scultore per incoraggiarlo ad entrare nella camera dove il marito stava consumando i suoi ultimi giorni. E fu così che, approvata nella sua veste definitiva, divenne un grande successo ma André dopo qualche giorno morì. Si narra, invece, che per la 2CV, la cui gestazione fu lunga e tormentata a causa della guerra, il suo contributo fu inizialmente demandato ai suoi sottordini, in quanto la macchina non doveva essere bella, ma pratica e funzionale, dovendo trasportare contadini che fino ad allora si erano mossi su carretti trainati da animali con i loro cappellacci, gli zoccoli, le uova e le patate. Solo alla fine arrivò il suo tocco, e fu evidente, la sua matita disegnò quelle linee arrotondate, simpatiche ma mai banali che ancora oggi riconosciamo per strada e ai raduni. Addirittura si dice che la DS, l'auto più iconica di sempre, sia nata dall'osservazione dei pesci e che le frecce posteriori siano state concepite nell'intento di accorciare la lunghezza della carrozzeria che non entrava nei garage delle case francesi. Testardo, Berton aveva girato mezza Europa per cercare un produttore che gli fabbricasse il vetro anteriore come voleva lui e per quello posteriore si optò per il plexiglass, perché all'epoca era più facile spedire satelliti nello spazio che trovare un vetraio che glielo curvasse come da suo disegno. Per l'Ami 6 il progetto era talmente impoverito in termini economici che dovette fare di necessità virtù. Disegnò un'auto con una forma talmente caratteristica, con un profilo a zeta delicato e distintivo da ricordare le forme di una pagoda ben prima che la Pagoda (Mercedes-Benz) venisse alla luce. Dimenticavo: Berton era solito dire che l'Ami 6 fosse la sua preferita e anche commercialmente fu per alcuni anni l'auto più venduta in Francia, nonostante condividesse con la 2CV l'impostazione meccanica e, come riferisce Jacques Wolgensinger, fosse sottomotorizzata e troppo piccola per colmare il divario tra la piccola 2CV e l'ammiraglia DS.



Lì c'è la biblioteca, uno spazio didattico, l'archivio fondato nei primi anni 2000 con cui il CIBC è associato e collabora quotidianamente, per esempio curando la parte grafica di Visioni a Rilento, il notiziario del nostro Club. Ilaria Paci, oltre a essere la grafica della nostra fanzina ne è la principale referente. La candidatura ha già un titolo: Flaminio Bertoni, scultore di automobili. Abbiamo fondati motivi per pensare nel buon successo dell'impresa. L'idea è stata a lungo progettata e messa a fuoco, nel 2024 cadranno i 60 anni dalla scomparsa di Flaminio (1964) e quindi sarebbe cosa buona e giusta che si ricordasse con un'investitura nella "Hall of Fame" la vita e le opere di questo geniale artista prestatato al mondo dell'auto. E il progetto Unesco che fine ha fatto? Al momento non è possibile pensare a candidare le Citroën di Bertoni come Memoria dell'umanità dell'Unesco, perché la FIVA, che è partner dell'Unesco non può riconoscere i marchi per evitare ricadute commerciali e pubblicità occulte. Bisognerà aspettare ancora molto tempo, perché dovranno cambiare le policy e le proprietà intellettuali. Intanto auguro a Orlando, figlio di Ilaria e Fabrizio e ai citroënisti delle prossime generazioni, se ne avranno voglia, di portare a termine il lavoro, Noi abbiamo messo la prima pietra. D'altronde come diceva Wolgensinger, le minoranze sono sempre molto agguerrite.

> > DA LEONARDO (BERTONI) AL MAUTO DI TORINO

Sul numero 19 del 2008 del nostro *Visioni a Rilento*, il figlio Leonardo, socio ad honorem del Club Italia Bicilindriche Citroën rilascia probabilmente la sua ultima dichiarazione scritta prima di morire, che è anche un importante documento postumo sul padre. Si dice commosso del fatto che finalmente gli italiani riscoprano l'artista, lo scultore e l'architetto attraverso le sue opere, perché, come disse a chi scrive in un'intervista rilasciata per *Esprit 2CV* si considerava innanzitutto artista. Mi è stato riferito che cercò di contattare l'allora Presidente della Repubblica Azeglio Ciampi per ottenere un riconoscimento postumo, ma ormai aveva perso quella lucidità intellettuale che gli era servita negli anni precedenti per divulgare l'opera del padre e quel carteggio non portò a nessun risultato. Quell'editoriale di pagina 3 di *Visioni a Rilento* fu uno degli articoli a margine della mostra retrospettiva organizzata dal nostro Club. Una grande intuizione del nostro presidente Oreste Morgia e dell'allora Consiglio, splendidamente allestita da Alessandra Brambilla, storica socia nonché consigliera a quell'epoca, nella chiesa sconosciuta di San Cristoforo. I quattro modelli da lui ideati fronteggiavano 58 opere in un ambiente meraviglioso: grande contributo delle autorità, gran successo di appassionati e, soprattutto, grande soddisfazione per il nostro club che ha sempre cercato di dare uno spazio e un contributo significativo alla parte storico-culturale del citroenismo classico. Qualche tempo dopo, nel 2016, Oreste, sempre con le antenne ben dritte quando si tratta di discorsi Bertonianiani, mi telefona e mi racconta che l'indomani l'Associazione Flaminio Bertoni avrebbe inaugurato presso Volandia (il museo del volo situato dentro gli edifici storici in disuso delle industrie aeronautiche Caproni presso l'aeroporto di Malpensa) una mostra permanente su Flaminio Bertoni, nata dallo spostamento del Museo a lui intestato da Varese in questa nuova sede. Anche in quella occasione grande partecipazione di autorità e pubblico, ma ci colpì la totale mancanza di partecipazione del mondo citroënistico, cosa che non mancammo di rilevare in modo un po' polemico sul successivo numero di *Visioni*. Eravamo infatti gli unici rappresentanti dei club di marca ad essere intervenuti. Nonostante tutto, però, avevamo constatato che Flaminio continuava ad avere un seguito e le sue opere una collocazione stabile, sana, curata e seguita da gente di cultura. Quel geniale varesino, o testardo italiano, secondo i giudizi transalpini, non aveva sicuramente un carattere facile: i più testimoniano che fosse facile all'ira, scontroso e permaloso. Comunque sia, il suo lavoro non lascia indifferente Donato Coco, già direttore dello stile Citroën a cavallo degli anni 2000, dichiarò di ispirarsi al suo lavoro ogni volta che si metteva alla progettazione di un nuovo modello e tanti grandi stilisti e architetti, da Giò Ponti a Marcello Gandini, a Giorgetto Giugiaro hanno rilasciato giudizi importanti su di lui: al Mauto di Torino una serie di bacheche dedicati ai grandi designer dell'automobile mostra che propria la DS è l'auto che molti di essi avrebbero voluto progettare. Sempre al Mauto, è esposta in una sala dedicata a Bertoni la DS senza ruote, posta su di un piedistallo, copia di quella che fu alla Triennale di Milano nel 1957 quando questa vettura ricevette il Diploma di gran merito. Poco distante è presente anche una 2CV.



Sogno AMI8

Fin da piccino ho avuto la passione per le automobili e accadeva quindi sovente che durante la notte mi capitasse di sognarne qualcuna.

Il sogno al quale sono sicuramente più affezionato è un sogno ricorrente che facevo gli ultimi anni delle scuole elementari e gli anni delle scuole medie all'incirca tra il 1977 e il 1982.



testo e foto di Matteo Alberto Sales, in questa pagina cover del depliant "Gli 8 perchè dell'AMI8" edizione agosto 1972 - Archivio Storico Citroën



Protagonista di questo bellissimo sogno era una bellissima Ami8 berlina verde bottiglia (l'Ami8 è sempre stata ed è ancora una delle 5 automobili che amo di più al mondo insieme alle Lawil, le Mini, la 126 e la Simca 1307). Nel sogno io ero il ragazzino che all'epoca ero effettivamente nella realtà, era sicuramente sempre la bella stagione perché indossavo sempre i pantaloni corti (quelli che a Bologna noi chiamiamo i *braghini*) e la maglietta a maniche corte (la t-shirt scritto tutto attaccato e pronunciata *tsssiert*).

All'inizio del sogno aprivo la mano sinistra e dal suo interno sbucavano sempre le due stesse chiavi (una un pochino più grande dell'altra) tenute unite da un semplice anello di metallo; io osservavo le chiavi per un attimo con soddisfazione poi richiudevo la mano e mi incamminavo per una strada che partiva immediatamente in salita; era una strada abbastanza larga perché le automobili potessero venire parcheggiate sul lato destro della stessa, accanto alla montagna e perché altre automobili potessero circolare abbastanza comodamente nei due sensi accanto alle auto parcheggiate; se dal lato delle auto parcheggiate c'era la montagna dall'altro lato c'era il dirupo e non c'era nessun guard rail di protezione.

Io cominciavo a camminare lungo la strada in salita e guardavo le auto parcheggiate; ce n'erano tantissime, non c'erano posti liberi, le automobili erano quasi tutte bianche (ricordo le Fiat 500 e 600, le 1300 e le 132) e

anche quelle colorate erano di colori molto chiari come il beige (le 2CV e le Mini), l'arancione (le Dyane e i Maggiolini) e il rosso (le 126 e le Prinz) io le guardavo con simpatia ma sapevo che le mie chiavi non avrebbero aperto nessuna di quelle bellissime macchine; intanto continuavo a salire lungo quella strada di montagna e non sentivo la fatica pur essendo poco più grande di un bambino... dopo avere girato tante curve l'ennesima 500 (una F) naturalmente bianca, una 1500 altrettanto bianca e tra la 1500 e una 600 chiara c'era lei... la più bella Ami8 che io avessi mai visto, nemmeno un graffio, carrozzeria perfetta, lavata da poco, berlina, verde bottiglia con la targa quadrotta della provincia di Forlì (FO). Io mi dirigevo a passo spedito verso l'Ami perché ero certissimo che le mie chiavi avrebbero aperto proprio lei e infatti... la prima chiave apriva immediatamente lo sportello del guidatore, io mi sedevo al posto di guida e con la seconda chiave mettevo immediatamente in moto e via... con una sola manovra ero in strada e guidavo verso la cima della montagna... non ricordo come ma a un tratto riuscivo a girare la macchina e finalmente scendevo verso valle dove il mio viaggio era cominciato... il vetro abbassato, il braccio appoggiato al finestrino, la mano destra sul volante mono razza e un sorriso a 44 denti e io che guidavo felice la mia Ami8 verde verso valle e poi... mi chiamava la mia mamma perché mi alzassi e mi preparassi per andare a scuola.



Matteo, all'epoca del sogno Ami8 e oggi



Serriamo le teste, regoliamo le valvole

*In questo articolo spieghiamo
la procedura corretta per
serrare le teste dei cilindri
delle bicilindriche e quindi
quella per la registrazione
del gioco delle valvole.
Un lavoro che andrebbe
effettuato con regolarità*



foto 1

foto 2

Nei motori delle nostre bicilindriche una o entrambe le teste possono sfiatare, una problematica che causa la perdita della compressione ed un fastidioso odore di gas di scarico (a riscaldamento aperto).

I motivi possono essere i seguenti: il motore ha fatto molti chilometri e le teste si sono allentate; le teste sono state mal riposizionate a seguito di una revisione.

Occorre quindi procedere al loro riserraggio e, per eseguire correttamente questa operazione, occorre avere a disposizione i seguenti attrezzi: una chiave dinamometrica, una chiave a bussola da 11, una chiave a bussola da 12, due chiavi da 11 miste, una chiave da 12 mista, un cacciavite a taglio (**foto 1**).

Occorre quindi seguire una ben precisa sequenza nel procedere all'operazione.

Vediamo in dettaglio questo intervento.

» **Foto 2, riferimento 1**

Allentare con la chiave a bussola da 11 il collettore di aspirazione e scarico.

» **Foto 2, riferimento 2**

Allentare usando due chiavi da 11 le fascette metalliche che lo collegano al silenziatore primario.

» **Foto 2, riferimento 3**

Mettere una bacinella sotto le teste per raccogliere l'olio.

Segnare con un pennarello la posizione del coperchio teste rispetto alla testa.

Con la chiave da 12 svitare il dado cieco e togliere i coperchi teste.

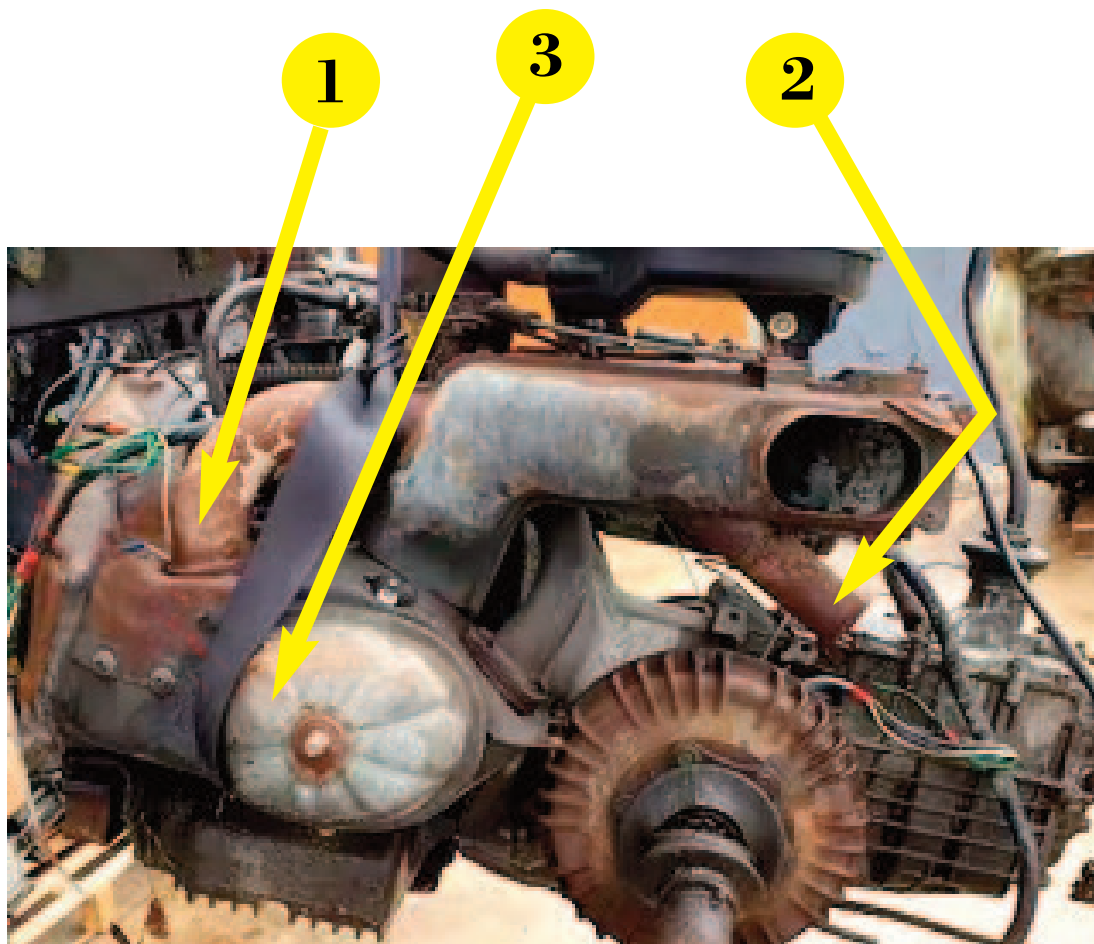
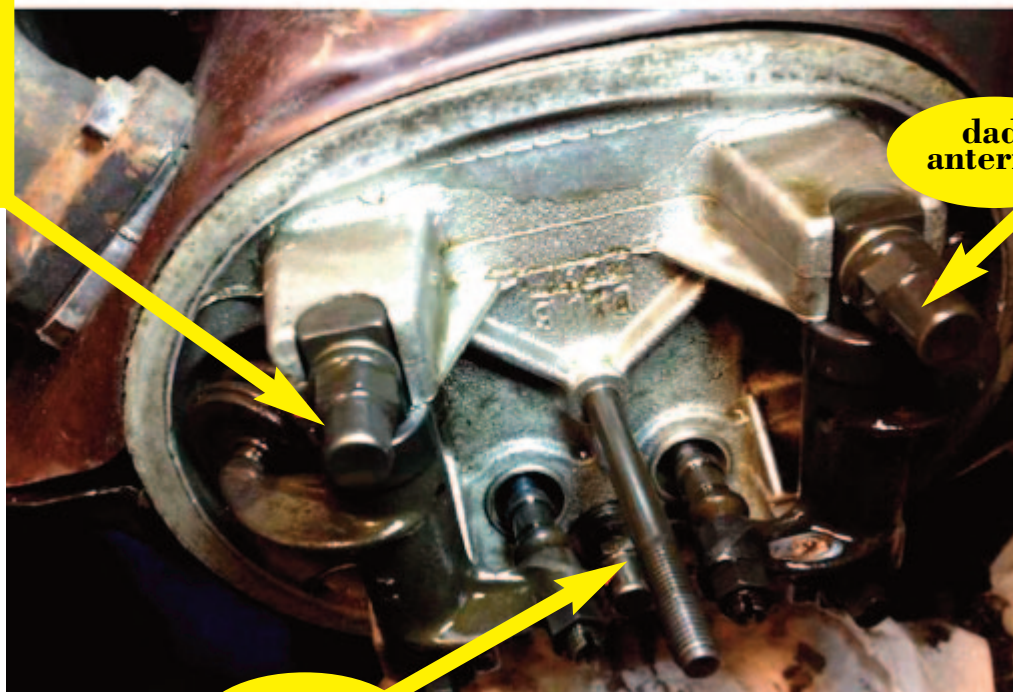


foto 3

ANTERIORE AUTO



**dado
posteriore**

**dado
anteriore**

**dado
inferiore**

Allentare quindi i tre dadi che tengono la testa serrata al cilindro (**foto 3**) e con la chiave dinamometrica effettuare il nuovo serraggio secondo questa sequenza ($1 \text{ kgm} = 1 \text{ daNm}$).

Successivamente procedere al serraggio a 1 kgm dei tre dadi delle teste in questo modo: prima il dado superiore anteriore, poi il dado superiore posteriore, infine il dado inferiore (sequenza da seguire anche nei successivi serraggi).

Serrare quindi a mano le viti del collettore, serrare a $1,7 \text{ kgm}$ i tre dadi delle teste, allentare le viti del collettore, serrare a $2,3 \text{ kgm}$ i dadi delle teste, serrare definitivamente le viti del collettore a $1,9 \text{ kgm}$, ricollegare il silenziatore primario al collettore serrando con chiave dinamometrica le due fascette metalliche a $1,9 \text{ kgm}$.

Una volta effettuato il serraggio delle teste seguendo passo dopo passo la procedura sopra descritta, occorrerà controllare ed eventualmente regolare il gioco dei bilancieri.

Il bilanciere è quel dispositivo che serve a comandare apertura e chiusura delle valvole (**foto 4**).

Per questa operazione occorrono una chiave da 10 mista, un cacciavite a taglio e una sonda (spessimetro) da $0,2 \text{ mm}$. Con la manovella far girare il motore affinché una valvola risulti completa-

mente aperta (molla totalmente premuta), si vedrà che la valvola opposta risulterà completamente chiusa e che ci sarà un gioco tra bilanciere e base dello stelo della valvola.

Controllarlo con lo spessimetro: deve essere di 0,2 mm.

Se questo valore non è rispettato procedere come segue: tenere fermo con il cacciavite a taglio la parte filettata e sbloccarla allentando con la chiave da 10 il controdado (**foto 4**).

Tramite lo spessimetro regolare il gioco a 0,2 mm e bloccare questa posizione con il controdado.

Effettuare questa operazione per tutti e quattro i bilancieri e rimettere i coperchi delle teste facendo attenzione a far combaciare i segni fatti all'inizio con il pennarello; serrare i dadi ciechi con chiave dinamometrica e bussola da 12 a valore da 0,5 a 0,7 kgm e ripristinare il livello di olio motore.

Non è un lavoro semplicissimo, ma con un minimo di attitudine alla meccanica lo si può eseguire senza particolari difficoltà.

Si constaterà di persona, al primo spostamento della nostra bicilindrica, come sarà migliorato il rendimento del motore, ottimizzando gli avviamenti e riducendo gli inquinanti allo scarico perché la miscela aria-benzina brucerà al meglio.

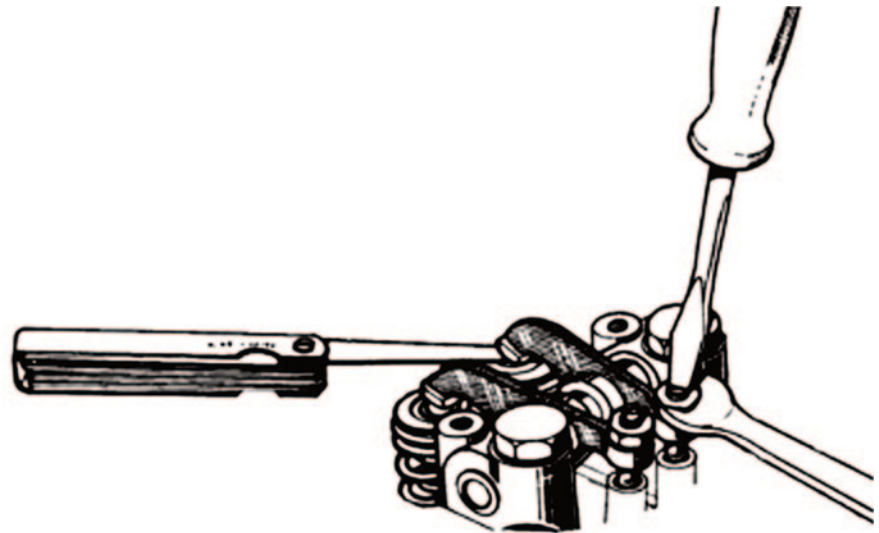


foto 4



Buon compleanno al Mito

Presentata nel 1934, la Traction Avant è una delle automobili che hanno fatto epoca, non solo in Francia, ma in Europa. Prodotta per 23 anni, lascerà il posto all'avveniristica DS che André Citroën non potrà mai vedere, essendo venuto a mancare l'anno successivo alla nascita della sua creatura, nel 1935



testo Alfredo Albertini, immagini CDSCitroën



Novant'anni della Traction ci danno l'occasione di parlare di questa straordinaria automobile, anche se non si tratta di una bicilindrica, ma che è comunque affine alla nostra 2CV per epoca di nascita, design (la linea di entrambe, come sappiamo, è opera della mano e della matita di Flaminio Bertoni), soluzioni tecniche d'avanguardia, originalità. E poi, la Traction Avant è strettamente legata al nome del fondatore della marca, André Citroën, in quanto è stata l'ultima automobile da lui ideata, voluta, industrializzata.

Un modello che è stato anche croce e delizia per André, tanto che gli costò da una parte la sua stessa azienda, fallita e finita nelle mani della Michelin, dall'altra la sua stessa vita, poiché André Citroën morì di malattia, forse dovuta allo stress e alla fatica della sua attività di industriale, nel luglio del 1935.

Da quel mese, Pierre Michelin divenne presidente e amministratore delegato della Società Citroën.

Per tornare alla Traction Avant, la decisione finale di realizzarla venne presa solo alla fine di marzo del 1933.

La richiesta del patron era che venisse pronta per il Salone dell'automobile del 1934, il che stava a significare che sarebbero dovuti bastare poco più di diciotto mesi per progettare, costruirla, collaudarla, lanciarla sul mercato.

Il progetto era nelle mani dell'ingegner André Lefèvre, che, a sua volta, comandava una straordinaria équipe di uomini tra cui ricordiamo Maurice Sainturat (motore), il già citato Bertoni (design), Pierre Lemaire (sospensione del motore), J.-A. Gregoire (trasmissione), e molti altri ancora.

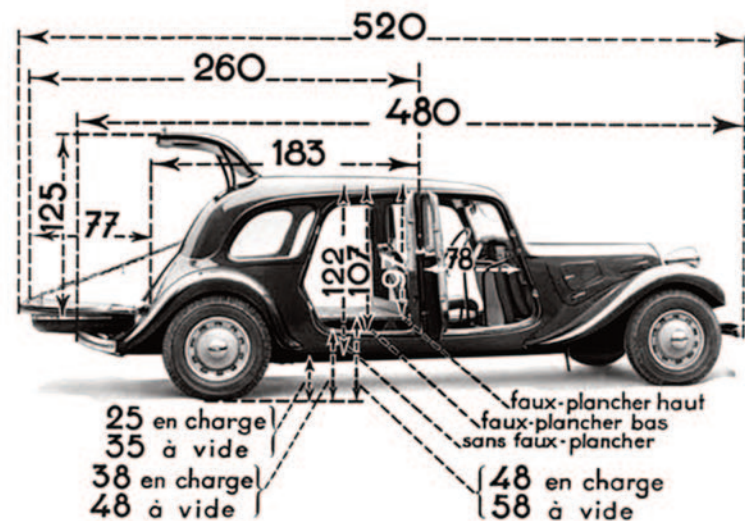
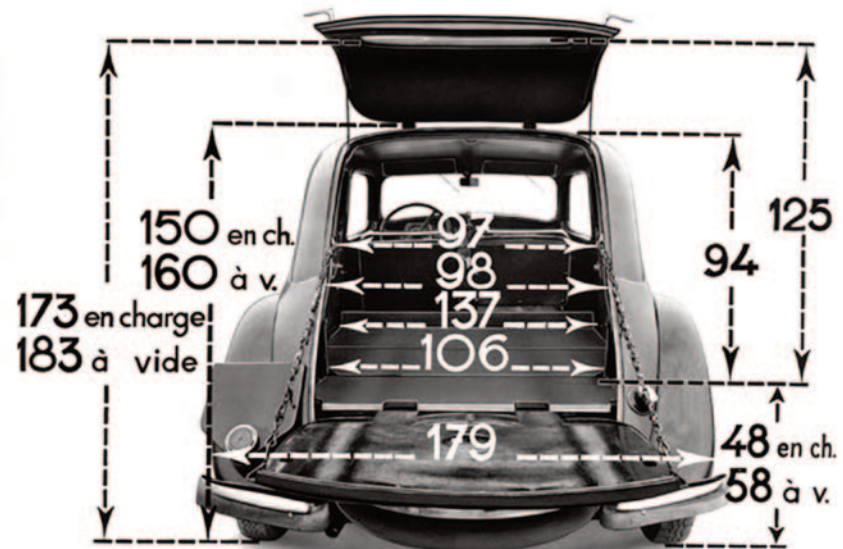
Le linee guida della futura Traction prevedevano una serie di punti dai quali non si poteva derogare: velocità 100 km/h; consumo 7 litri per 100 km; quattro posti; peso circa 800 kg; scocca portante in acciaio, sospensioni indipendenti, motore flottante e, naturalmente, trazione anteriore.

Quest'ultima caratteristica fu quella che creò non poche difficoltà, in quanto i giunti omocinetiche delle automobili di oggi erano ancora di là da venire.

I giunti di quell'epoca era infatti di tipo cardanico e prima che venissero messi a punto, dopo varie modifiche, passarono molti mesi a causa di problemi di lubrificazione e di infiltrazioni di acqua e fango che li danneggiavano.

A queste difficoltà tecniche si aggiungeva quella della ricostruzione dello stabilimento di Javel per poterla produrre in grandi numeri, per ottenere i quali era necessario disporre di colossali presse americane per lo stampaggio delle lamiere della carrozzeria, non più, come in passato, separata dal telaio ma a scocca portante.





I debiti nel frattempo aumentavano, la necessità di soldi freschi pure, i collaudi andavano avanti tra mille difficoltà, ma, ciononostante, il lancio avvenne nei tempi previsti e la Traction Avant venne presentata a quaranta concessionari il 24 marzo 1934, cui seguì il 18 aprile la presentazione alla stampa. E proprio per la fretta del lancio, i primi esemplari accusavano molti difetti, con deformazioni della carrozzeria, problemi alle sospensioni e ai cardani delle ruote anteriori che, in alcuni casi, si staccavano dal mozzo.

Comunque sia, al Salone di Parigi la gamma era composta da più versioni della 7 e della 11 (i numeri si riferivano alla potenza fiscale): berlina, limousine, cabriolet, e faux cabriolet (cioè coupé). C'era infine una versione molto particolare, la 22, con motore V8. Quest'ultima, tra misteri e supposizioni varie, non venne mai prodotta e non se trovò più traccia. Se l'avvio della Traction non fu facile, la Seconda guerra mondiale fermò di fatto la produzione che riprese solo qualche anno dopo con varie migliorie e aggiornamenti. La Traction ha fatto, nei suoi 23 anni di esistenza, la storia della Francia, restando in produzione fino al 1957 per un totale di 759.123 esemplari, di cui 88.066 tipo 7, 620.455 tipo 11, 50.602 tipo 15 a sei cilindri. Una famosa foto dell'epoca ritrae l'interno dello stabilimento di Javel, a Parigi: a sinistra c'è una fila di Traction Avant finite e pronte per la conse-

gna, sulla destra le prime DS. La prima Traction che si vede ha, al posto della targa, la parola FIN: è il passaggio di testimone tra due automobili che hanno fatto la storia.



Libertà e natura

*L'automobile è sinonimo di libertà
e con una roulotte questa libertà si
amplifica permettendo di raggiungere
luoghi meravigliosi dove
soggiornare in pieno confort.
La storia delle caravan è raccontata
dal vero nel bel museo Retro Camping
che si trova nel lecchese*



testo di Marcello Bassi Brugnattelli
foto Oreste Morgia



Due semplici parole per riassumere una filosofia di vita, un modo di viaggiare e di conoscere. La roulotte rappresenta tutto questo, specialmente ai suoi albori.

Negli anni 20, in Inghilterra, comincia infatti la produzione in serie di roulotte (con tanto di catalogo modelli), fino ad allora realizzate artigianalmente in pezzi unici. L'avvento dell'automobile ed il suo rapido evolversi hanno creato il presupposto per la progressiva diffusione dei veicoli ricreazionali, adatti al tempo libero che stava per essere conquistato anche dalle masse. Che differenza con le scomode e vecchie tende, a contatto diretto con la terra umida, sensibili ai capricci del vento e della pioggia.

Le roulotte degli anni 20 e 30, quindi ormai di un secolo fa, raggiungono gradi di finitura, per quanto riguarda i marchi più prestigiosi, degni di un appartamento elegante. In quest'epoca è un fenomeno d'élite ed anche un poco eccentrico: se infatti in pochi potevano permettersi un'automobile, ancora meno un'automobile ed una caravan!

Il campeggio è libero: a bordo lago, in un prato, in vista di panorami suggestivi e pittoreschi.

Le caravan sono dotate di serbatoi d'acqua, cucine a petrolio, paraffina e infine anche a gas.

Le luci elettriche, a sei volt, sono fioche; molti allestitori preferiranno quelle a gas

più brillanti; fino agli anni 30 il wc veniva allestito fuori, sotto una piccola tenda, perché considerato antigienico collocato all'interno di uno spazio piccolo.

Il dopoguerra vede cambiare forme, colori e materiali, ma immutato rimane lo spirito di avventura del viaggio in caravan.

Le mete divengono più ambiziose, grazie al progresso tecnologico delle automobili, sempre più potenti e veloci.

Si attraversano stati e addirittura continenti. Dal Nord Europa si punta al Mediterraneo, ma c'è chi arriva fino in Egitto. Negli anni 60 i costruttori offrono caravan sempre più luminose, dotate di amplissime finestrature panoramiche che permettono ai vacanzieri di godere le emozioni del plein air nel comfort di questi incredibili mini alloggi su ruote.

Questo è il modo di campeggiare di cui si è innamorato chi scrive, dopo aver ricevuto nel 2015 una piccola roulotte del 1971 in dono.

Fu l'inizio di una passione che è sempre cresciuta, fino a dar vita al Museo Retro Camping, il museo italiano del campeggio, con sede a Robbiate (LC).

Del resto, se la roulotte è nata con le ruote è fatta per viaggiare. Ma, ciò nonostante, negli anni 70 il fiorire di campeggi organizzati favorisce il diffondersi dell'uso stanziale delle caravan, spesso addossate le une alle altre e private degli scenari suggestivi e romantici.





La concorrenza dei produttori più popolari mette in crisi le aziende dai prodotti più raffinati, che entro la fine del decennio chiuderanno i battenti, una dopo l'altra, lasciando un vuoto.

Si rinuncia anche a molti equipaggiamenti tecnologici, forniti ora dalla struttura del campeggio. Sono gli anni del boom economico, della vacanza per tutti: i ragazzi si divertono, le tavolate si allungano, ma qualcosa, inesorabilmente, si è perso: lo stile. Il Museo Retro Camping ricopre ottant'anni di storia del caravan e del campeggio, strizzando l'occhio al passato per insinuare un po' di nostalgia ed esortare il popolo dei caravanieri a riscoprire l'eleganza, insieme al rispetto della natura, che ci ospita generosamente.

Puntualmente vengono anche organizzati eventi e raduni di appassionati di questo particolare tipo di collezionismo.



> > DOVE, COME e QUANDO < <

La collezione raccoglie una settantina di veicoli, tra automobili, caravan e camper, costruiti dal 1928 al 2011, ma anche cicli e motocicli, tende, air camping, oggetti, attrezzature e curiosità d'epoca. Sono rappresentate aziende italiane e straniere, purtroppo molte delle quali scomparse da tempo. Non mancano modelli rari, accessori d'epoca come attrezzi di cucina, piatti e arredi coevi con i veicoli e le caravan esposte.

La sede del **Museo Retro Camping** è presso il **Palazzo Bassi Brugnatelli**, una vera e propria casa museo.

Indirizzo: **via Donna Ida Fumagalli 21, 23899 Robbiate (LC).**

Per contatti, e-mail: **info@palazzobassibrugnatelli.it**

Sito web: **www.palazzobassibrugnatelli.it**

Il Club Italia Bicilindriche Citroën partecipa alla prossima edizione dell'evento che si svolgerà il 25 e il 26 maggio con esposizione di caravan e visita alla dimora adiacente, in collaborazione con il FAI, il Fondo Ambiente Italiano.

Retro Camping Show
70 ANNI DI STORIA DEL CAMPEGGIARE

PALAZZO BASSI BRUGNATELLI
Via Donna Ida, Via Fumagalli, 23, 23899 Robbiate LC

5ª EDIZIONE
25-26
MAGGIO
2024
9.30-13.00 / 14.00-19.00

BIGLIETTO 10 € - gratuito fino ai 12 anni



PER INFO E PRENOTAZIONI
museoretrocamping.italia@gmail.com





Siamo lavorando per voi!

*Dall'11 al 14 luglio prossimi
si svolgerà a Sant'Omobono Terme, in
valle Imagna in provincia di Bergamo,
il Terzo raduno Nazionale Italiano.*

*Dopo Gonzaga e Ranzi di Pietra
Ligure, dopo la pianura ed il mare
ora tocca alla montagna ospitare i
duccavallisti italiani e non.*

www.radunonazionale2cv.it



di Oreste Morgia, © logo "Raduno Nazionale 2CV"

Stiamo condividendo questa esperienza con gli amici delle Tole Orobiche di Bergamo che ne sono stati i principali ispiratori, ed ai Sempre Carichi di Como. Le difficoltà da affrontare non mancano ma ce la stiamo mettendo tutta per creare una festa in grado di accogliere davvero tutti. Perché questi eventi devono divenire un appuntamento imperdibile per ogni cuore bicilindrico. Siamo solo all'inizio di un percorso e tutti stiamo facendo le nostre esperienze sul campo ma c'è bisogno dell'aiuto di tutti per migliorare e crescere sempre più. Quindi si faccia avanti chi abbia idee, proposte e suggerimenti ma soprattutto è importantissimo partecipare e condividere questa esperienza, che non è di un club o di un gruppo ma di tutti gli appassionati. Il nostro CIBC ha sempre creduto in questa iniziativa sostenendola concretamente sin dalla sua prima edizione, pertanto avremmo molto piacere di vedere in Valle Imagna, nel suggestivo scenario delle Prealpi Orobiche tutti i nostri soci, vicini e lontani: per i vicini una piacevole passeggiata per i lontani anche la possibilità di aggiungere al raduno una vacanza in terra lombarda, perché, oltre alla bellezza della montagna e della valle che vi ospiterà, si potrà godere anche di

altre bellezze naturalistiche ed artistiche. Fiumi, laghi, città d'arte, incantevoli borghi e sorprendenti siti Unesco, sono a disposizione a poca strada dal nostro campo base. Siamo disposti sin d'ora anche per questo per farvi vivere davvero un'esperienza appagante. Infine invitiamo quanti volessero impegnarsi ad organizzare il prossimo Nazionale nel 2026, a farsi avanti ufficialmente con la presentazione della propria candidatura. Le votazioni per la scelta della sede del quarto Nazionale saranno fatte durante i giorni del raduno con l'acclamazione del vincitore la sera di sabato 13 luglio. Forza e coraggio! Tutte le informazioni su costi, programma, accoglienza e logistica li trovate sui nostri canali social dedicati. Save the date & passaparola!



>> 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 IT69S0760111300000044007979, 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



"Visioni a Rilento" è il notiziario del **Club Italia Bicilindriche Citroën** anno XVII, numero 81, aprile 2024.

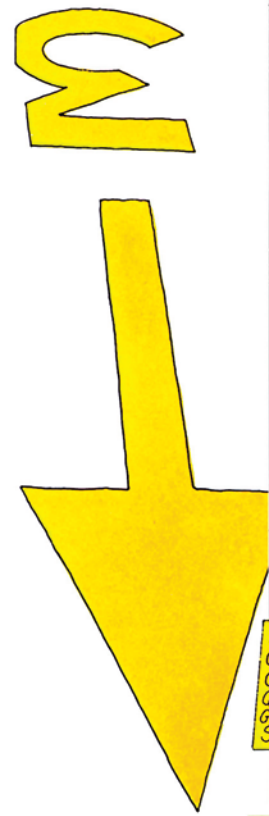
Redazione e composizione: Alfredo Albertini, Sergio Donati, Ilaria Paci. **Progetto grafico:** Ilaria Paci, disegni numerazione pagine Alessandra Brambilla. **Hanno collaborato:** Walter Brugnotti, Oreste Morgia, Alberto Confalonieri, Matteo Alberto Sales, Marcello Sandi, Marcello Bassi Brugnattelli, Raduno Nazionale 2CV, Museo Bertoni, Archifoto G.R., 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 15/03/23, stampato nel mese di aprile da **ME.CA. Srl** Via dell'Artigianato,1 - Recco (GE).



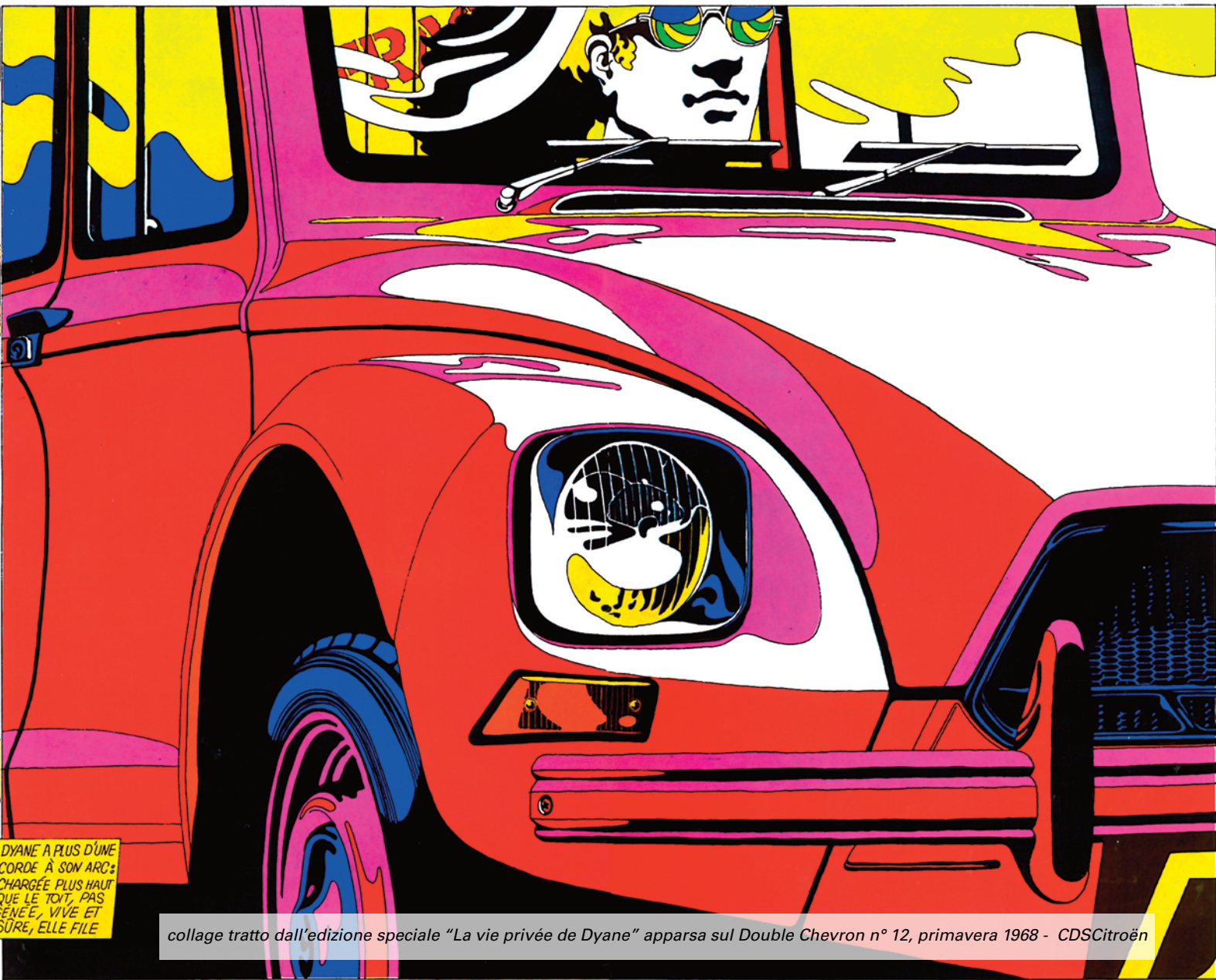


A 110, SUR L'AUTOROUTE

DYANE ROMANNE DE PLAISIR



DYANE A PLUS D'UNE
CORDE À SON ARC:
CHARGÉE PLUS HAUT
QUE LE TOIT, PAS
GÊNÉE, VIVE ET
SÛRE, ELLE FILE



collage tratto dall'edizione speciale "La vie privée de Dyane" apparsa sul Double Chevron n° 12, primavera 1968 - CDSCitroën