

visioni Ärilento 82

notiziario del Club Italia Bicilindriche Citroën, luglio 2024





4



14



18



8



26



28



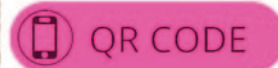
22



30



36



- 04 Grandi eventi > Che la festa abbia inizio...
- 08 Gattamelata 41 > Kégresse, una storia da romanzo
- 14 Anniversari, 50 anni CX > L'erede designata
- 18 Raduni > Destinazione Sgurgola!
- 22 Ultim'ora > Arrivederci Citroën?

- 26 Facciamo il punto > Tutti i numeri del Mondiale
- 28 Raduni > Viva gli Ottanta
- 30 Grandi viaggi > Non sarà un'avventura...
- 36 Tecnica > Meglio abbondare che restare a piedi
- 38 Info & news > Editoriale, C.I.B.C., colophon

Editoriale

vota Antonio

era lo slogan elettorale con il quale

in un celebre film degli anni 60,

i condomini del suo palazzo a votarlo



di Oreste Morgia

Molti slogan simili si sono sentiti in questi giorni in occasione delle votazioni per il comune condominio europeo. Dibattiti, promesse, spot, candidature fittizie, sembra quasi che questi signori tengano a quel condominio più che alla loro poltrona. Anche nel nostro piccolo condominio bicilindrico con sede a Lodi è tempo di votazioni, ma non si sentono slogan di quel tipo. Ogni tre anni, come da statuto, si ripete questo rito, un rito a cui ho da sempre partecipato attivamente. Momenti sempre poco partecipati e quasi sempre privi di particolari tensioni. Nelle ultime votazioni, tre anni fa, uscì un consiglio ampiamente rimaneggiato con solo quattro dei vecchi membri riconfermati e con cinque nuovi ingressi. Persone provenienti da province e regioni lontane dall'epicentro lodigiano, cosa che pareva essere un salutare cambiamento, con un significativo decentramento del baricentro operativo. Un cambiamento che però si trasformò, nel breve giro di pochi mesi, in un clamoroso fallimento che portò all'uscita di quasi tutti i nuovi entrati. L'ostile contrapposizione tra nuovi e vecchi, che ognuna delle due parti attribuiva all'altra, fu la principale causa di quell'epilogo inglorioso. A quell'Antonio ed alla vecchia guardia toccò quindi il compito della non facile ristrutturazione del condominio. Un edificio che andava sistemato in fretta per ridargli la necessaria stabilità. Per farlo ab-

biamo cercato, soprattutto dentro di noi, i migliori materiali necessari. Ecco dunque quel cemento fatto da umiltà ed orgoglio da miscelare con la dovuta autocritica. Ecco poi trovati i mattoni necessari per le modifiche dello statuto per entrare nel registro del terzo settore; ecco poi scelte le più resistenti ceramiche con l'affidamento della contabilità ad un serio professionista; poi posare la robusta trave necessaria a sostenere una più efficace programmazione degli eventi; infine, la rifinitura, con una mano di quell'intonaco leggero, capace di stimolare la partecipazione attiva dei propri soci. Ma il tetto di questo nostro edificio rimase sempre quello, particolare, a forma di cuore. Certamente una copertura insolita, ma molto cara all'Antonio in questione, più attento nel coltivare l'aspetto umano fatto di relazioni e valori che a seguire forma, obiettivi e programmi. Ostinatamente convinto che il Club sia un fatto più di passione, sentimenti ed emozioni, stando ben attento dal lasciare fuori dal recinto, il più lontano possibile, denaro, effimero prestigio e potere. Una visione del tutto personale, che non tutti hanno condiviso, come è normale che sia. Io credo che sia altrettanto normale finire col dare la propria impronta nell'interpretazione di ogni ruolo che la vita ci propone.

>>>>>>>>>>> continua a pagina 38



Che la festa abbia inizio...

*Vi aspettiamo numerosissimi
nella bergamasca per il terzo
raduno nazionale delle bicilindriche
e di tutte le altre Citroën storiche.
Un programma ricco di novità,
eventi e con tanta musica.
Tenete perciò libera la vostra
agenda dall'11 al 14 luglio!*



3° RADUNO NAZIONALE CITROËN 2CV e DERIVATE

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

di Sergio Donati, foto Alfredo Albertini, Raduno Mondiale 2CV, Svezia, Borlange 2007

Dall'11 al 14 luglio il Gruppo Sempre Carichi, il Club Italia Bicilindriche Citroën e le Tole Orobiche organizzano il terzo raduno nazionale 2CV a Sant'Omobono Terme-Rota Imagna (Valle Imagna, Bergamo).

A questo scopo, il 22 settembre del 2023 è nata l'Associazione di Promozione Sociale "Raduno Nazionale Italiano 2CV e Derivate-APS", senza scopo di lucro, con l'intento di perseguire finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale e, in particolare, di celebrare la 2CV e le sue derivate, il suo uso e la sua conservazione, la condivisione di esperienze sia meccaniche sia di viaggio e la promozione dei valori sociali, culturali e storici del territorio italiano. Ma anche di valorizzare l'automobilismo storico in Italia e all'estero, riunendo i possessori, persone fisiche o anche giuridiche, di Citroen 2CV e derivate prodotti dal 1948 al 1990. I soci fondatori sono: Gabriele Salvoni (Presidente); Francesco Casati (Vice Presidente); Matteo Cagliioni (Segretario); Erminia Colombi (Tesoriere); Stefano Pegoraro, Fabrizio Gatti, Andrea Piras, Stefano Corbetta, Mino Tarenzi, Fabrizio Belloni, Alessandro Blanchetti; consiglieri Gianluca Cesana e Oreste Morgia. Ma vediamo nei dettagli dove si svolgerà l'evento.

Sant' Omobono Terme è un comune Italiano di poco meno di quattromila abitanti che fa parte della catena delle Prealpi Orobiche e si trova in Valle Imagna.

>> PROGRAMMA, PREZZI E INFO UTILI <<

Costi di partecipazione: 2CV, Dyane, derivate e HY: 50 euro; altre Citroën fino al 1991: 60 euro; altre auto e camper: 80 euro.

Giovedì 11 luglio: accoglienza equipaggi dal primo pomeriggio, relax al fiume, apertura area ristoro, concerto "Cancervo" e concerto "The Nuclears", DJ set.

Venerdì 12 luglio: accoglienza equipaggi, mercatino amatoriale dalle 8 alle 12 sotto il tendone delle feste, mercato ricambi (Garage Retrò, Assistenza 2CV, David Auto, Alberto Melillo), camminata Valcava-Monte Linzone (numero chiuso), concerto Wet Blues Feelings, concerto 100HP, DJ set.

Sabato 13 luglio: accoglienza equipaggi, mercatino amatoriale dalle 8 alle 12 sotto il tendone feste, mercato ricambi, dalle 14:30 DJ set in collaborazione con Rete Radio Azzurra con collegamento video con web radio mondiale, giro panoramico con aperitivo Roncola-Almenno con tappa alla Cantina Vinicola (numero chiuso), "asta tosta per tipi tosti", aperitivo multiregionale (chi desidera può portare qualcosa della propria zona); Caravan Orkestar; assegnazione Nazionale 2026, concerto The Orobians, DJ set.

Domenica 14 luglio: accoglienza equipaggi, mercatino amatoriale dalle 8 alle 12 sotto il tendone feste, mercato ricambi, Swap Party con solo scambio di abbigliamento ed accessori (max 10 pezzi), giro Brumano/Fuipiano con visita al Borgo di Arnosto (numero chiuso), ristoro pranzo, lotteria, torneo di Petanque per chi decide di fermarsi.





Le origini del paese risalgono all' epoca medievale quando nella zona, molto più che nel resto della provincia bergamasca, imperversavano scontri tra Guelfi e Ghibellini. La valle Imagna, prevalentemente guelfa, era in netta contrapposizione con l'attigua valle Brembilla, schierata con i ghibellini. Il territorio è caratterizzato dalla presenza di terme di acque sulfuree che, unite alla tranquillità della zona ed all'aria pulita, rendono il luogo adatto a chi vuole trascorrere momenti di relax rigenerando il corpo. Da visitare Villa delle Ortensie, risalente al XIX secolo, la chiesa parrocchiale di San Marco Evangelista del XV secolo. Per arrivare al raduno si deve percorrere l'autostrada Milano-Venezia uscendo a Dalmine. Si prosegue poi in direzione Valle Imagna per 11 km fino ad Almè, dove si svolta per la Valle Imagna e Sant'Omobono Terme.



IL REGOLAMENTO

Articolo 1: Accettazione

La permanenza sul sito implica l'accettazione di quanto previsto dal regolamento e l'impegno a rispettarlo. Per entrare e soggiornare presso il luogo di ritrovo è necessario pagare una quota di ingresso invariabile per tutta la durata dell'evento. Chi ha pagato la quota di iscrizione dichiara pertanto di aver preso visione del presente regolamento.

Articolo 2: Installazione

Al fine di ottimizzare il sito, i partecipanti sono pregati di rispettare i luoghi che saranno loro designati dagli organizzatori. Sono ammesse nella zona tende solo le 2CV e derivate e le Citroën immatricolate entro e non oltre il '91, come stabilito nelle iscrizioni.

Articolo 3: Iscrizioni e pagamenti

Le quote di iscrizione vanno pagate al banco iscrizioni e danno diritto ad usufruire del sito e dei servizi messi a disposizione. Per quanto riguarda le preiscrizioni, non verranno più prese in considerazione dopo il 29/02/2024.

A partire dalla stessa data non verrà più presa in considerazione alcuna richiesta di rimborso in caso di recesso. Gli organizzatori si riservano il diritto di rifiutare l'iscrizione in caso di superamento della capienza del sito su raccomandazione del comitato di sicurezza.

I visitatori saranno ammessi sul sito negli orari definiti dagli organizzatori, previo pagamento di una quota d'ingresso giornaliera.

Articolo 4: Diritti d'autore

I partecipanti e i visitatori prestano il proprio consenso alla pubblicazione ed eventuale diffusione della propria immagine nell'ambito della registrazione effettuata come pubblicità dell'evento. I partecipanti in visita e i professionisti dei media non possono, senza previa autorizzazione dei membri di A.P.S. Raduno Nazionale Italiano 2CV e derivate utilizzare a scopo di lucro le immagini e le fotografie scattate sul sito dell'incontro.

Articolo 5: Arrivi e partenze

Apertura del sito: da giovedì 11/7/24 ore 15 a domenica 14/7/24 ore 19. Il sito, per motivi tecnici e di sicurezza, non sarà accessibile prima della sua apertura ufficiale e previa autorizzazione rilasciata dalle commissioni di sicurezza. Il sito sarà aperto ai visitatori da giovedì 11 luglio a domenica 14 luglio 2024. L'organizzatore si riserva il diritto di aprire il sito, se la commissione per la sicurezza dà il suo consenso, prima dell'orario ufficiale di apertura.

Articolo 6: Sicurezza

I minori sono sotto la piena responsabilità dei genitori o dei rappresentanti legali, anche durante l'intrattenimento loro dedicato. I partecipanti sono te-

nuti al rispetto della segnaletica stradale e di altra segnaletica predisposta dagli organizzatori. È severamente vietato accendere fuochi su tutta l'area del raduno e gettare a terra mozziconi di sigaretta, causa rischio altissimo di incendi. Si potranno utilizzare le apposite aree dedicate per le griglie.

Articolo 7: Animali

Cani e altri animali non devono essere lasciati liberi, devono essere tenuti al guinzaglio. Non devono essere lasciati soli, nemmeno rinchiusi, in assenza del loro padrone che ne sia legalmente responsabile. I proprietari di cani devono provvedere a raccogliere gli escrementi.

Articolo 8: Veicoli

Ogni veicolo dichiarato in questo raduno ed in circolazione rimane sotto la piena responsabilità del suo conducente.

Il veicolo deve essere in regola con gli obblighi previsti dalla legge: assicurazione, omologazione, revisione, ecc. All'interno dell'area del raduno sono ammesse solo Citroën 2CV e derivate ed altre Citroën immatricolate prima del 1991.

Le macchine non ammesse nell'area del raduno devono essere parcheggiate fuori, nelle zone predisposte.

Articolo 9: Traffico

All'interno del sito i veicoli devono circolare ad una velocità massima di 10 km/h e rispettare il codice della strada.

Il parcheggio non deve ostacolare la circolazione, impedire l'insediamento di nuovi arrivi, arrecare disturbo alle persone installate. Devono essere rispettati i divieti di sosta posti in essere dall'organizzazione.

Articolo 10: Abito e rispetto degli impianti

Tutti sono tenuti a rispettare le strutture messe a disposizione, l'igiene, l'aspetto del sito, i limiti di sicurezza, gli spazi verdi, le piantagioni, gli alberi, le recinzioni ed ad indossare un abbigliamento corretto. Verrà messo a disposizione uno spazio meccanico, sarà vietato fare meccanica al di fuori di tale spazio. Tutti i danni saranno a carico dei suoi autori.

Articolo 11: Incendio e soccorso

Saranno vietati fuochi (legna, carbone, gas, ecc.) a terra così come fuochi d'artificio e petardi. È vietato altresì gettare mozziconi a terra. Gli estintori sono a disposizione (fare riferimento al piano di sicurezza). In caso di incendio avvisare immediatamente gli organizzatori. Sarà possibile usufruire di un frigorifero per la conservazione di medicinali, facendone richiesta al banco iscrizioni. Si rimanda al Piano di Sicurezza per una eventuale postazione di pronto soccorso in sito.

Articolo 12: Furti

Gli organizzatori non saranno responsabili in caso di furto sul sito.

Ogni partecipante è responsabile della sua proprietà e deve segnalare agli organizzatori qualsiasi comportamento sospetto.

Articolo 13: Esposizione

Il presente regolamento è affisso al banco iscrizioni.

È disponibile sul sito web del raduno.

Articolo 14: Reati

Gli organizzatori si riservano il diritto di escludere qualsiasi persona che non abbia rispettato queste regole di procedura, chiunque arrechi disturbo per abuso di alcol o per l'assunzione di sostanze illecite, chiunque venda prodotti illeciti o non autorizzati dall'organizzazione, qualsiasi persona che disturbi in qualsiasi forma il regolare svolgimento di questo raduno, qualsiasi persona presente sul sito che non può provare di aver pagato la quota di iscrizione. Gli organizzatori declinano ogni responsabilità in caso di violazione di queste regole. Tutti i rumori devono cessare tassativamente dalle ore 23 (ora locale) ad eccezione dell'area intrattenimento, a pena di sanzione. Sul sito sono vietate sirene e lampeggianti.

Articolo 15: Riserve

Gli organizzatori si riservano il diritto di annullare la manifestazione in caso di evento imprevedibile ad oggi (guerra, calamità, maltempo, carenza di carburante, pandemia, ecc.)

Kégresse, una storia da romanzo

Si conclude con questa terza ed ultima parte la straordinaria avventura dei cingolati di Kégresse, che tanta fama e notorietà diedero a Citroën. Ma anche un grande esborso di capitali ed una serie infinita di difficoltà pratiche. Oggi questi cingolati sono sparsi per i musei del mondo



di Walter Brugnotti, immagini CDSCitroën, foto Go-liath a pag 13 tratte dal blog "Ma Kubelwagen Lili"



Si viveva d'altronde nel cuore dei cosiddetti "anni ruggenti", ruggenti certamente per le élite occidentali, per tutto gli altri bastava l'eco, anni che borsa, speculazioni e bolle finanziarie spingevano a tutta velocità. Le avventure degli autocingolati ne furono un tassello pittoresco ma non secondario.

Dal 1921 al 1927, in realtà, la loro produzione superò di poco il migliaio, ma quel che contava, non era "quanti" ma "quali" clienti: l'esercito, per cominciare, dove i kégresse avevano ritrovato la collocazione già conosciuta in Russia come blindati, auto-radio, ambulanze.

E poi le amministrazioni pubbliche dei paesi del profondo Nord e le poste austriache e svizzere. Nella seconda metà degli anni '20, dopo la Crociera Nera, prove e dimostrazioni, se possibile, si infittirono: tutte occasioni di "visibilità" ed insieme di sperimentazione, parallela alle evoluzioni dei modelli della gamma principale.

Kégresse e Penaud si impegnarono nelle situazioni più disparate, dalle Alpi francesi alle rive del Tamigi e dalle montagne del Marocco al deserto algerino, trovando modo e tempo di presentare il film della traversata del Sahara prima ad Algeri e poi a New York, su invito di Ford, il cui interesse però non andò oltre.

En passant un autocingolato discese tra gli applausi degli ospiti la gradinata di ingresso al lussuoso Hotel Regina a Parigi;

e Citroën di suo aggiunse un generoso "prestito" all'ex-erede al trono d'Egitto, il principe Kemal el-Din Hussein, nipote di Fuad I: tre autocingolati...e Penaud, per una spedizione alla ricerca di un'oasi perduta e favoleggiata nel deserto libico.

Il principe aveva rinunciato ai suoi diritti dinastici per dedicarsi alle ricerche geografiche e antropologiche... e dell'oasi perduta si sarebbe occupato anche il conte Almasy, avventuriero e doppia (o tripla) spia, poi servito da modello, ben superiore alla pallida copia letteraria, per il film il "Paziente inglese".

Sul declinare di questi anni Citroën avrebbe raggiunto i vertici del mondo automobilistico europeo e mondiale, per poi affrontare, dopo che la crisi del 1929 si fu rovesciata sull'Europa intrecciandosi alla sua crisi finanziaria, gli ultimi convulsi momenti della sua avventura, nei quali gli autocingolati continuarono ad avere un posto di rilievo. Ma intanto, anni (ancora) ruggenti, si diceva. Già nel 1925 Citroën aveva incaricato un generale, ex addetto militare in Cina, di verificare la possibilità di impiantare laggiù una catena di montaggio degli autocingolati. Se è vero che la Cina aveva dato segnali di apertura un po' meno coatti di quelli seguiti alla rivolta dei boxer e viveva perciò un momento di moda commerciale e culturale, non è chiarissimo quale fosse il reale obiettivo di quel sondaggio.





Crociera Gialla



Tanto più che, molto presto, la situazione interna del paese si complicò: producendo però "solo" la trasformazione dell'ipotesi industriale in quella di un'altra Crociera, Gialla questa volta, ovviamente, con le stesse finalità della Nera, elevate per lo meno al quadrato.

Haardt, la sua équipe "africana" e un esercito di consulenti cominciarono a lavorarci nel 1928, in un grande ufficio ricavato dai locali commerciali in place de l'Opéra che - mormoravano i bene informati - Citroën aveva vinto ad un gioielliere al tavolo da poker.

Si lavorò su un percorso che partiva da Beirut e, dopo l'attraversamento di Siria, Iraq, Persia, imboccava la Via della Seta fino a Pechino: per il ritorno si sarebbe di nuovo raggiunta la Persia, però passando per Cambogia, Siam, Birmania e India... vasto programma, avrebbe certo commentato un famoso generale e presidente di quarant'anni dopo. Kégresse approntò e mise a punto sette cingolati, i P21, sulla base del telaio della C6, con motore sei cilindri di 2442 centimetri cubi.: Haardt prevedeva di trasportarvi trenta uomini, naturalmente con Penaud a capo del gruppo dei tecnici.

Ma a tre mesi dalla partenza il governo sovietico revocò il permesso di attraversamento del Turkmenistan: la Crociera Gialla - benedetta dai "servizi" francesi come la Nera - avrebbe affrontato un paese minac-

ciato dall'invasione giapponese, in piena guerra civile e con intere province in mano ai "signori della guerra".

Ce n'era abbastanza per sollevare sospetti in più di una cancelleria. Il veto sovietico impose un cambiamento del percorso e della struttura stessa della Crociera, divisa ora in due gruppi: i P21 sarebbero partiti da Pechino - sotto la guida di Victor Point, coadiuvato da Penaud - per andare incontro ai P17 provenienti da Beirut, al comando di Haardt stesso. I P17 che però non c'erano! Kégresse li realizzò in tre mesi, per l'appunto, creando una versione più leggera su base C4, quattro cilindri e 1628 centimetri cubi., in grado di superare i picchi dell'Himalaya, grazie anche alla sua completa smontabilità, che infatti venne molto utile. Della Crociera Gialla fecero parte il già famoso gesuita e paleontologo Teilhard de Chardin, il giornalista de "L'illustration" Georges Le Fevre e, accanto ad un archeologo, un naturalista ed all'inviato del National Geographic, un'équipe di fotografi e operatori coordinata da André Sauvage. Naturalmente era della partita anche Iacovleff, il pittore che aveva illustrato con i suoi schizzi e quadri la Crociera Nera. Tutti quanti, uomini e cingolati, affrontarono ostacoli e difficoltà di ogni genere nei sei mesi, dall'ottobre del 1931 al febbraio del 1932, che la spedizione richiese: Haardt stesso morì di polmonite a Hong Kong nel marzo seguente.

La Crociera ebbe naturalmente risonanza mondiale: proprio il 1931 fu tra l'altro l'anno di maggior produzione (più di mille) per i kégresse, che comunque André Citroën, come si diceva, non avrebbe trascurato mai, nonostante le difficoltà crescenti, impegnandosi anche personalmente nelle presentazioni ad un pubblico scelto, come a Saint Moritz per l'amico Charlie Chaplin.

Due anni dopo, mentre era impegnato a ricostruire in cinque mesi gli impianti della sua fabbrica, avrebbe prestato tre autocingolati all'ammiraglio Byrd per la sua spedizione al Polo Sud: erano P21, che si comportarono benissimo anche a temperature tra i 20 e i 70 sottozero.

Meno fortunata l'ultima avventura, corsa da cinque autocingolati acquistati dall'ingegnere franco-americano Charles Bedaux (l'inventore del metodo alla base del cottimo) che già aveva fallito con altri cinque in una spedizione da Mombasa a Casablanca.

La "Crociera Bianca", partita da Edmonton in Canada, incontrò condizioni meteo disastrose e terminò con la scomparsa di tre autocingolati in un fiume in piena e l'abbandono degli altri due. Penaud non fu della partita, solo uno dei suoi tecnici accompagnò Bedaux, che evidentemente non aveva fortuna: avrebbe fatto anche una brutta fine, nel '44, ma questa è un'altra storia.

Quaranta giorni penosi, tra il luglio e l'agosto del 1934, e di cattivo augurio: alla fine dell'anno, nonostante il lancio della Traction Avant, André Citroën fu costretto a depositare il bilancio.

Sarebbe morto un anno dopo, quando l'azienda era già di proprietà dei Michelin, che tra le molte e drastiche ristrutturazioni e riorganizzazioni decisero anche la soppressione del dipartimento autocingolati. La produzione sarebbe terminata effettivamente nel 1937, con un totale di 5.795 veicoli prodotti nelle varie versioni, la maggior parte dei quali quindi, dal 1928 al 1937.

E Kégresse? E Penaud? Kégresse lasciò subito l'azienda con alcuni dei suoi collaboratori: non Penaud, che nel frattempo aveva affiancato François Lecot nella Parigi-Mosca-Parigi su Traction Avant e che sarebbe rimasto a macinare chilometri fino alle prove di durata della DS 19.

Ottantenne, avrebbe dettato memorie interessanti anche come documento della diffusa mentalità colonialista dell'epoca e di comportamenti oggi insopportabili, come la caccia alle antilopi ed alle giraffe con le mitragliatrici montate sugli autocingolati.

Kégresse già nel 1935 fondò la sua SEK (Société d'Exploitation Kégresse) per sfruttare al meglio i suoi brevetti, cui aggiunse un cambio automatico sperimentato sulla Traction e poi montato sulle Unic.



Crociera Bianca





Entro il 1939 avrebbe venduto i brevetti degli autocingolati negli Stati Uniti, dove l'esercito li aveva già valutati positivamente negli anni '20: brevetti ed esperienze che ebbero il loro ruolo nella progettazione degli HalfTruck, i semicingolati militari americani della Seconda guerra mondiale.

Alla vigilia della quale Kégresse aveva messo a punto il prototipo di un dispositivo anticarro, cingolato, a propulsione elettrica e teleguidato con un cavo da un operatore: lo chiamò K2 ed ebbe appena il tempo di seppellirne disegni e progetti nel giardino della sua casa a Croissy-sur Seine, per sottrarli ai nazisti in arrivo.

Caricò poi l'archivio trasportabile sulla sua Traction, raggiunse Biarritz e buttò tutto quanto nell'oceano.

Metodici e certamente bene informati, i nazisti scavarono e trovarono i piani del K2, che fu valutato positivamente.

Sarebbe servito da base per lo sviluppo, richiesto alla Borgward di Brema (la cui auto più famosa sarebbe stata, negli anni 50, la "Isabella") di un analogo piccolo veicolo cingolato che, carico di esplosivo, sarebbe dovuto essere utile "per lo sminamento e la demolizione di obiettivi fissi". Curiosamente, come è stato notato, fu chiamato Goliath: ai nazisti sfuggì completamente la fine ingloriosa dell'omonimo gigante biblico, ad opera di un ragazzino ebreo di grande futuro...

Goliath fu prodotto a partire dal 1943 in qualche migliaio di unità (sulle cifre non c'è accordo) ed impiegato sui fronti occidentale e orientale con risultati mediocri. Kégresse si consolò a suo modo del furto, tuffandosi nel suo ultimo progetto: un motore a vapore! Quattro cilindri, pare altamente prestazionale, ma che poté sperimentare solo nella sua officina a Croissy, dove era potuto ritornare e dove morì nel febbraio del 1943. I suoi autocingolati sono sparpagliati in vari musei in Francia e nel mondo. Il parco imperiale delle origini, sequestrato dai soviet, si disperse nel corso della guerra civile, ma una traccia del lavoro di Kégresse in terra di Russia è ancora visibile al Gorky Leninskye di Mosca: una Rolls Royce Silver Ghost modificata nel 1922 dalle officine Putilov secondo il primo brevetto, quello pensato per lo Zar. L'auto era stata acquistata per 1850 sterline (sconto ottenuto: 15%) dal nuovo potere, per gli spostamenti di Lenin.

Chissà se Kégresse lo seppel mai.



L'erede designata

*L'ammiraglia che ha preso
il posto della DS è nata
mezzo secolo fa. Un modello
che fa parte della storia
del marchio del Double Chevron
che ha tutte le caratteristiche
tipiche della marca, dal
volante monorazza alle
sospensioni idropneumatiche
alla linea originale firmata Opron*



testo Alfredo Albertini, immagini CDSCitroën



Nel 1974, dunque esattamente cinquant'anni fa, viene lanciata l'erede della DS, la CX. Lo studio per mettere in cantiere la nuova berlina di alta gamma della Citroën inizia ovviamente alcuni anni prima, quando il presidente Pierre Bercot dà il via alla sua realizzazione. All'interno del Centro stile di Vélizy il nome in codice è "projet L" e dovrà sottostare ad alcuni punti fermi: mantenere lo spirito di originalità tipico della marca del Double chevron, avere le sospensioni idropneumatiche, il servosterzo Diravi a ritorno automatico, un confort superiore. Il presidente Bercot raccomanda anche di spendere il meno possibile, perché le finanze aziendali non permettono costi eccessivi e inutili: il motore, per esempio, non potrà essere a sei cilindri, ma dovrà essere quello della DS 20 e della DS 21, non certo un esempio di tecnologia avanzata. A quel tempo Robert Opron aveva la responsabilità del design dopo la scomparsa nel 1964 di Flaminio Bertoni. L'idea che viene sviluppata fin dall'inizio è quella di una berlina con carrozzeria a due volumi, vagamente ispirata a quella del prototipo di Pininfarina per gli inglesi della BMC risalente al 1967. L'equipe di Opron mette in cantiere alcuni prototipi, che vengono proposti al presidente Bercot, il quale, senza esitazione, sceglie quello che più assomiglia alla futura CX e caratterizzato dal cofano spiovente, la coda tronca, i tre finestrini

lateralì, il parabrezza ampio e il lunotto concavo. Per il design dell'abitacolo, e soprattutto della plancia che dovrà essere futuristica, l'incaricato è Michel Harmand, che realizza quel magnifico cruscotto che ben conosciamo, con la strumentazione raccolta in un elemento a ellisse che comprende anche i comandi per luci, frecce e tergicristalli. Naturalmente il volante è monorazza, come vuole la tradizione. Nel 1972 la linea della CX è ormai definitiva, la nuova berlina è finalmente pronta ma perché venga industrializzata e presentata al pubblico ci vorranno ancora dei mesi. Un elemento su cui l'azienda si interroga da tempo è il luogo di produzione.

La storica fabbrica di Javel sulla Senna di Parigi è ormai superata e non certo adatta a una produzione di massa, anzi ne viene iniziata la dismissione. Viene perciò acquistato alla fine degli anni 60 un immenso terreno ad Aulnay-sous-Bois, poco distante dall'aeroporto Charles De Gaulle, sul quale sorgerà quello che sarà lo stabilimento più importante della marca per molti anni. Aulnay era una delle fabbriche più moderne ed efficienti d'Europa, ma, ciononostante, il 25 ottobre del 2013 l'ultima vettura, una C3, ha lasciato la catena di montaggio. Dopo 8.568.391 veicoli prodotti (la prima fu una DS nel 1973) Aulnay-sous-Bois chiuse i battenti per essere demolita. Oggi, in quell'immensa area, resta solo, per quanto riguarda Citroën, il





capannone del Conservatoire dove è radunata la collezione di veicoli storici. Ma questa è un'altra storia, e dobbiamo tornare alla nostra CX. Già, come chiamarla? Fa parte ormai dell'identità della marca la scelta di avere modelli denominati con due sole lettere, DS, ID, SM, GS e successivamente LN, AX, BX, ZX. Quelle che identificano il coefficiente aerodinamico, appunto il CX, sono perfette per un'automobile dalla linea così filante. Nel frattempo, Robert Opron prende contatti con la Renault e decide di lasciare il posto di responsabile del Centro Stile: approderà a quello della marca della Losanga nel 1975. Al salone di Parigi, ad ottobre del 1974 la vedette assoluta è lei, la nuova Citroën che prenderà il posto della DS. Presentata in tre versioni, 2000, 2000 "economica" e 2200, desta molto interesse, anche se non mancano quelli che criticano finiture e rivestimenti non a livello di un'auto di questa categoria. Il motore è trasversale (sulla DS era invece longitudinale) con freni a disco, sospensioni idropneumatiche ad assetto costante regolabili in altezza, cambio a quattro marce. Qualche mese prima, a giugno, i primi esemplari erano stati assemblati per la presentazione alla stampa in Lapponia. Nel frattempo, la crisi che attanagliava Citroën si faceva sentire sempre più forte e, di conseguenza, Michelin e Peugeot intervengono per farla confluire in un'unica società con la promessa di la-

sciare ad ogni marchio la propria rete commerciale e la propria gamma.

Nel 1976 Automobiles Peugeot prenderà l'89,95% del capitale di Automobiles Citroën per costituire la holding PSA, che, dal 2021, è diventata Stellantis. Nel 1975 la CX viene eletta Auto dell'anno da una giuria di giornalisti specializzati: da allora e fino al 1989, quando la berlina esce di produzione e rimarrà solo ancora per qualche tempo la Break/Familiare, se ne produrranno 1.041.560 in versione berlina e 128.185 in versione station wagon.

Tra i modelli che hanno fatto la storia della CX ricordiamo la Diesel, la Pallas e la Prestige a passo lungo del 1975, la sportiva GTI del 1977, la Turbodiesel del 1983 e la 25 GTI Turbo del 1984.



PRESTIGE IL LUSO

Quando la bellezza diventa capolavoro, è Prestige. Una linea da regina della strada, un confort di assoluto prestigio. La ricerca della perfezione nell'eleganza più raffinata.



GTI 2400 IL DINAMISMO

Potente e sicura, un temperamento di fuoco. Sintesi di dinamismo e confort in uno stile personale ed elegante. Una sportiva con tutte le comodità della berlina di classe.



Destinazione Sgurgola!

Dalla Svizzera fino al centro dell'Italia, da sola con la sua 2CV, Sara ha compiuto un viaggio che è stato anche un'esperienza. Meta finale l'incontro degli appassionati di bicilindriche a Sgurgola, ritrovando vecchi amici e conoscendone di nuovi



testo e foto di Sara Beretta Piccoli
testo e foto del box a pag. 21 di Oreste Morgia



Ci sono in viaggi che si fanno con la mente, viaggi che si fanno con il cuore, viaggi che si fanno con i ricordi, e poi ci sono i viaggi che si fanno in 2CV... Questo il racconto dell'incredibile viaggio che mi ha portata dalla Svizzera al meraviglioso ed incantato villaggio di Sgurgola, nel Lazio, a bordo della mia Giovanna (2CV6 Spécial) versione camper. Sono partita mercoledì 15 maggio (sul contakm 50.955 km), di mattino presto, con una pioggia senza fine. Percorro la strada con pozze d'acqua fino a 50 centimetri ma, per fortuna, la Giovanna supera indenne questi ostacoli. Proseguo a passo d'uomo lungo la via Francigena e solo a Fidenza smette di piovere. Mi lascio guidare dalle insegne "culturali" seguendo le indicazioni per Monticelli Terme, passando per il paese di Botteghino e dirigendomi verso i castelli del Ducato di Parma e Piacenza lungo la strada dei vini e dei sapori. Sul mio cammino incontro il Castello di Montechiarugolo, poi ammiro il Castello di Canossa e raggiungo la Pietra di Bismantova a 1041 metri sul livello del mare. Dopo una notte asciutta e ristoratrice, faccio colazione nell'unico piccolo bar nella piazza di Rocchetta Mattei, con annesso uno spaccio fornito di tutto, poi salutando il magico castello salgo verso il Lago di Suviana, addentrandomi nell'appennino Bolognese. Purtroppo sia al Lago di Suviana che al successivo bacino di Brasimone trovo una

fitta nebbia, inutile proseguire sulle colline! Decido quindi di scendere verso Castiglione di Pepoli per prendere l'autostrada a Badia, a poca distanza da Firenze nord. Tappa successiva ed immanicabile, Sinalunga, a "La Mënza", con l'Archivio Storico Citroën e Ilaria ad illustrarmi le meraviglie storiche di questo marchio dopo avermi offerto un buon bicchiere di vino. Il proseguo del viaggio si snoda grazie ancora ai preziosi consigli di Ilaria tra Montepulciano, Pienza, San Quirico d'Orcia e Bagno Vignoni, dove al centro del borgo si trova la "piazza delle sorgenti", una vasca rettangolare, di origine cinquecentesca, che contiene una sorgente di acqua termale calda e fumante che esce dalla falda sotterranea di origini vulcaniche. Ultima tappa della giornata ai Bagni San Filippo: rinomata località termale, dove sgorgano acque sulfuree che, una volta giunte in superficie, formano depositi calcarei bianchissimi, pozze e cascatelle. Bellissimo potersi bagnare in queste acque, poi bere un bicchiere di Prosecco nel piccolo ma accogliente bar del villaggio, per poi coricarsi su una piccola collina affacciata sul Monte Amiata al tramonto. Il terzo giorno di viaggio inizia con una giornata splendente, quindi riparto salendo verso il Monte Amiata per visitare l'Abbazia di Abbadia San Salvatore, una delle più antiche della Toscana, per ammirare la sua splendida cripta. Riparto passando per il





Castello di Piancastagnaio, Acquapendente, Bolsena ed il suo splendido lago. Proseguo il mio viaggio sulla SS 657 e mi fermo per un delizioso gelato nella bella piazza di Vitorchiano. Ultima tappa prevista, prima di lanciarsi di nuovo sulla A1 in direzione Sgurgola, Orte è un'occasione unica per un viaggio nella storia nel cuore sotterraneo di questo piccolo ma caratteristico paese. Giungo quasi al tramonto alla meta, dove si tiene, nel weekend del 18 e 19 maggio, il raduno "2CV in Ciociaria" incontrando subito alcuni amici tra cui Oreste (che mi aveva gentilmente invitata all'evento) ed Oronzo, riuniti tra nord e sud a coordinare il programma ed il gruppo. Si crea subito una piccola compagnia che dopo essersi installata per la notte si ritrova per una pizzata al bar ai piedi di Sgurgola. Ma la festa è appena al suo inizio, così uno sparuto gruppetto decide di recarsi a vedere all'Isola del Liri la sua Cascata grande alta 27 metri. Mi risveglio stupita nella Giovanna con un "Buongiorno" di Pavarotti, omaggio floreale ideato da Oreste ed Oronzo: non potevo chiedere un risveglio più luminoso e colorato! Poi tutti a fare colazione al caffè Bondolfi e a montare il gazebo. Alle 8 sono già tutti pronti ad accogliere i partecipanti (che arriveranno però solo alle 10!). Sbrigare le questioni "burocratiche", finalmente, verso mezzogiorno si parte con la carovana multicolore di una quarantina di veicoli per

raggiungere il Lago di Canterno per un pranzo in compagnia. Si riparte poi alla volta di Anagni (una delle 3 città papali). Disponiamo le nostre bellissime 2CV nella piazza centrale e proseguiamo con una visita guidata alla cattedrale con i suoi meravigliosi mosaici e veniamo eruditi sull'importante evento dello "schiaffo a Bonifacio VIII" del 1303. Prima di trasferirci al Parco Naturale dei Monti Lepini per una bella cena in compagnia con la musica di del duo Frans & Gianma visitiamo l'importante e rara realtà che da oltre mezzo secolo, ad Anagni, Tarsie Turri crea con quadri e pannelli in legno intarsiato. Un saper fare trasmesso dal padre fondatore Carlo Turri alla figlia Rita, che ne porta avanti oggi la preziosa eredità. Stanchi ma arricchiti torniamo nei nostri giacigli. La domenica ci ritroviamo nella bella terrazza-piazza di Sgurgola per un caffè in compagnia e per l'ultimo rumoroso e colorato giro insieme. Ci aspetta un pranzo sontuoso preparato dalle donne del paese con una serie di specialità, tutte rigorosamente fatte a mano, come la pasta che ha richiesto fino a 100 uova. Dopo i saluti di rito ripartono quasi tutti, tranne chi si era prenotato per la visita alla particolare "Cappella sistina di Anagni". Lunedì c'è chi riparte verso nord e chi verso sud, ad Orte un ultimo saluto agli amici che proseguono celermente sulla A1 verso Milano, mentre io mi lascio portare sulla via Ortana e mi addentro nel sifone

delle gole della nera, ai piedi della bella città medievale di Narni. Riparto in direzione di Terni e raggiungo le cascate delle Marmore. Raggiunto l'altopiano delle cascate, passo in seguito dal lago di Piediluco, per poi salutare in rassegna Acquasparta, Spoleto, Trevi e, infine, al tramonto, Assisi. Mi dirigo infine verso il lago Trasimeno al campeggio. In una mattinata umida e nebbiosa, riparto da "Trasimeno Beach" per andare ad ammirare le incredibili Balze del Valdarno. Mi fermo a bordo strada ad ammirare queste meravigliose creazioni della natura mentre giunge un furgone da tergo. Mi sposto a lato finendo impantanata e ritrovandomi sola. Dopo una decina di minuti torna il furgone e chiedo soccorso, alla fine arriva una Jeep con gancio e corda per il traino e con poco sforzo la Giovanna è di nuovo in strada. Un po' stanca e provata dai tanti giorni in viaggio decido di incamminarmi verso casa. Arrivo a Lugano con 52.879 km (quasi 2000 in 6 giorni!). Ecco, ci sono in viaggi che si fanno con la mente, viaggi che si fanno con il cuore, viaggi che si fanno con i ricordi, e poi ci sono, come detto all'inizio, i viaggi che si fanno in 2CV e in ogni posto dove vai puoi sentirti a casa o ritrovare te stesso o ritrovare gli amici o la vita che avevi lasciato. Un ringraziamento speciale ad Oreste per l'invito al raduno e ad Oronzo per l'omaggio floreale mattutino e per la compagna.

LA CRONACA MINUTO PER MINUTO

La terza edizione del raduno di 2CV in Ciociari si è tenuta il 18 e 19 maggio nel piccolo borgo di Sgurgola, Frosinone, la cui organizzazione è stata "appaltata" agli amici del gruppo bicilindrico Roma cui va il nostro ringraziamento. Questo perché un punto del regolamento del Raduno Nazionale Italiano impone ai gruppi di club organizzatori di un determinato evento di organizzare quello "proprio" in quella determinata circostanza. Per non fermare il cammino di questa giovane iniziativa, che ha il principale scopo di far conoscere la Ciociaria ci siamo messi nelle buone mani di Francesco, Davina and friends, che sono stati all'altezza del compito loro affidato. Dopo la dozzina di iscrizioni del primo anno e le 25 dello scorso, quest'anno si sono raggiunte le 40 iscrizioni. Numeri in crescendo così come il generale gradimento dei partecipanti, alcuni giunti anche da lontano: Brescia, Milano, Napoli, Bergamo, Potenza, Caserta, Lecce, Latina, Rieti, e qualcuno anche dall'estero, come la svizzera Sara Piccoli. Solo le incerte previsioni del tempo hanno fatto sì che il numero dei partecipanti non fosse ancora maggiore, il che avrebbe forse posto un problema di accoglienza. D'altronde il piccolo paesino, al momento, consente un raduno senza un vero e proprio campo base, appoggiandosi ad una sorta di ostello con possibilità di piantare qualche tenda. Un raduno itinerante per la Ciociaria il sabato e più statico la domenica, con le auto al centro del paese. Anche quest'anno si sono viste soprattutto 2CV Spécial, ma anche Dolly e Charleston, una rara Spot, diverse Dyane, un'Ami e una bellissima 2CV Scala, replica di quella presentata al raduno di Lodi del 2017 alla presenza del suo ideatore Serge Gevin. Da citare anche una 2CV Spécial e una Dyane 6 reduci dall'Fb tour 2024 che le ha viste spingersi fino in Francia per partecipare al Nazionale. Ma a mio avviso le regine di questo meeting sono state soprattutto la mitica "La Giovanna" di Sara e una sorprendente 2CV Azam Rouge Massena appartenente ad una signora che l'aveva ereditata dal padre. Da citare anche alcune R4 che sempre più si vedono ai nostri raduni di bicilindriche. Il tempo tutto sommato ha tenuto anche se non ha permesso alcune iniziative in programma, come il pic-nic e l'aperitivo in vigna. Per il resto sono state possibili la visita ad Anagni e quella guidata del paese con la brava Maria Annunziata che ha fatto scoprire ai partecipanti Casa Posta con i suoi soffitti a cassettoni, l'originale pavimento in cotto del Seicento, gli affreschi, la cappella privata e lo splendido terrazzo. Soddisfazioni a tavola con il tradizionale e tanto atteso pranzo fatto con amore ed ingredienti del posto dalle agguerrite signore del centro anziani: fettuccine fatte a mano, vino locale, dolci di ogni genere, una festa di territori, cuori e sapori.

Arrivederci Citroën?

La collezione di centinaia di veicoli raccolta presso il Conservatoire della marca dovrà trovare una nuova sede.

La chiusura è prevista a fine giugno ma del nuovo museo non ci sono notizie certe. Ci dicono che si lavora a un nuovo progetto che richiederà alcuni anni



a cura della redazione, foto Citroën Communication



La notizia è di quelle che fanno tremare i polsi agli appassionati, non solo di Citroën, ma della storia dell'automobile. Il Conservatoire della marca del Double Chevron, che molti di noi hanno visitato apprezzando lo straordinario contenuto di circa 400 veicoli di tutte le epoche, chiude definitivamente i battenti il 30 giugno di quest'anno abbandonando per sempre la storica sede dove un tempo sorgeva lo stabilimento Citroën di Aulnay-sous-Bois, aperto nel 1973, dismesso qualche anno fa e vicino all'aeroporto parigino Charles de Gaulle. Stellantis ha ritenuto evidentemente che il luogo non era più adatto e che comunque per quell'area sono in vista altri progetti, commerciali e immobiliari. Il fatto è che a questa chiusura non è accompagnata a breve un'altra apertura in diverso luogo. Il grande tesoro contenuto in questi immensi capannoni (il Conservatoire fu inaugurato nel 2001 da Pierre Peugeot in persona) sarà quindi "parcheggiato" a lungo in un luogo sconosciuto, pare comunque nell'Île-de-France, non aperto al pubblico. I 6.500 metri quadrati dove era raccolta la collezione accoglievano ogni anni cinquemila visitatori ed era meta di convegni e raduni. Qui c'erano, tra le altre, le TPV del 1939 miracolosamente scampate alla distruzione e ritrovate nel 1995 a La Ferté-Vidame, ma anche decine di 2CV di tutte le epoche e di tutte le versioni, oltre a Méhari, Dyane, Ami e a tutta la produzione Citroën del passato fino ai





giorni nostri, compresi prototipi, modelli da competizione e l'arredamento dell'ufficio del fondatore André. Alcuni anni fa, soprattutto in occasione del centenario celebrato nel 2019, si parlava di un nuovo grande museo a Poissy (Nord di Parigi), ipotesi che però sembra sia stata per ora accantonata. Loïc de La Roche, direttore generale de l'Aventure Peugeot-Citroën-DS che gestisce le collezioni della ex PSA, ha dichiarato: "nei prossimi mesi i veicoli che rappresentano la storia della marca saranno spostati per tutto il tempo necessario a concretizzare il progetto di un luogo che renderà accessibile questo patrimonio francese a un pubblico allargato. Questo trasloco è l'opportunità di accelerare il progetto, già in corso di studio, la cui durata sarà di almeno tre o quattro anni. Stiamo lavorando al progetto del futuro museo Citroën e ringrazio del sostegno tutti gli appassionati durante questo periodo di transizione, così importante per l'insieme della nostra associazione". Confidiamo nelle parole di impegno fornite da Loïc de La Roche e seguiremo con attenzione tutti gli sviluppi prossimi e futuri. Sottolineiamo intanto l'allontanamento della Citroën dalla Francia per quel che riguarda la produzione. Ecco dove sono costruiti i modelli oggi in vendita: Ami Marocco, C3 Trnava (Slovacchia), C3 Aircross Saragozza (Spagna), C4 Madrid (Spagna), C5X Chengdu (Cina). Solo la C5 Aircross proviene da uno stabilimento in Francia (Rennes).



Tutti i numeri del Mondiale

*Il grande meeting internazionale
che si è svolto in Svizzera
lo scorso anno ha avuto un
bilancio positivo, con oltre
3.700 partecipanti che sono
arrivati anche da molto
lontano. Un po' deludente
la presenza degli italiani
con meno di cento vetture*



2CV WORLD MEETING 2023
REGION DELÉMONT
25.7. – 30.7.23

testo e foto di Paolo Gassani

Finalmente sono stati resi noti i dati dei partecipanti all'edizione numero 24 del "World Meeting of 2 CV Friends" svoltosi in Svizzera a Delémont, nel Canton Jura, dal 25 al 30 luglio 2023 (cfr. VaR n. 78/79). Ne dà conto non con molto tempismo, ma con meticolosità tutta svizzera, il numero 187 della pregevole rivista "2 CV CH", dalla quale apprendiamo che sono stati registrati 3.710 veicoli provenienti da 33 paesi, tra i quali due dagli USA, una vettura dal Burkina-Faso, una dalla Turchia, una dalla Martinica, un'altra dalla Repubblica Centrafricana e ben nove da Israele. La Francia, com'era prevedibile, ha fatto la parte del leone con 1.056 veicoli, seguita dalla Germania (807), dalla Svizzera (531) e dai Paesi Bassi (350). Pure significativi i contributi di altri paesi europei quali Regno Unito (154), Belgio (153), Spagna (69), Slovenia (59), Finlandia (38), Portogallo (31), Norvegia (30), Repubblica Ceca (29), Danimarca (26), Grecia e Svezia (23 ciascuna), Croazia (22), Polonia (11) e Ungheria (10). Pochini gli equipaggi italiani, soltanto 99, quando al Mondiale in Croazia nel 2019 erano stati 214 (al 5° posto nella classifica delle nazioni con più partecipanti) a fronte di un numero pressoché analogo di veicoli totali (3.858). Abbiamo inoltre appreso che in Svizzera ben l'84% degli equipaggi erano preiscritti e che il partecipante più anziano aveva 90 anni di età. Ci sono state fino a novemila persone contemporanea-

mente presenti sul sito e sono stati contabilizzati quindicimila visitatori nei sei giorni della manifestazione, mentre oltre 4.500 persone hanno visitato il museo temporaneo allestito in città grazie soprattutto al collegamento con gli autobus storici Saurer in servizio navetta. Ben 419 erano i volontari impegnati a far funzionare la complessa macchina organizzativa ed 11 le bande musicali che si sono alternate sul palcoscenico per animare le serate. Appuntamento con il Mondiale delle 2CV numero 25 nell'anno 2025 nella a noi vicina Slovenia dal 29 luglio al 3 agosto. E al di là dei numeri più o meno importanti, sarà sempre per noi appassionati delle Citroën bicilindriche una festa fantastica e irrinunciabile.



Viva gli anni Ottanta

*Nel novarese si è svolto
un raduno dedicato
a tutte le automobili
degli anni 80, un decennio
oggi di gran moda.
Non solo 2CV quindi,
ma anche molti modelli
di tutte le marche, accomunati
dalla loro data di nascita*



testo e foto di Luigi Barbetta



Domenica 14 aprile è andato in scena a Cerano, in provincia di Novara, una sorta di test di aggregazione fatto di tanta allegria e sorrisi per dare via ad una "space performance" mai provata prima.

Si sa che gli anni 80 sono considerati tra i più belli, ed anche le auto di quel tempo stanno vivendo una certa riscoperta.

Il titolo dell'evento era "C'erano a Cerano", con il sottotitolo "I love 80s", già dal nome una buona occasione per sperimentare una nuova idea, un concept che ha messo insieme i modelli di quel periodo in uno scenario da film come la cornice di questo medievaleggiante paese, unito a parecchia sana allegria. I requisiti per partecipare al raduno erano semplici: presentarsi a bordo di un'auto immatricolata negli anni 80 e vestirsi di rosso, il colore dell'amore che ognuno prova per le proprie auto. Risultato: 80 auto anni 80, 80 giorni di preparativi e gli equipaggi hanno potuto invadere il piccolo centro della bassa piemontese, già luogo del cuore dei FAI. Non un semplice raduno, dunque, ma un "meetup", ossia un incontrarsi che ha richiesto molto impegno da parte mia, del direttivo del Fiat 500landia Club di Vigevano e del Fiat Ritmo Club Italia, fidi compagni di ardue imprese.

Un incontro che si può definire "phygital" in quanto i canali social sono stati nodali per coinvolgere tutti i partecipanti in una lunga serie di challenge preparatorie.

Le 80 auto sono state posizionate, non senza rigide istruzioni dettate da un megafono, per realizzare una coreografia che si poteva vedere bene solo dall'alto: la grande scritta "I Love 80s" composta dalle vetture storiche.

Il cuore è stato realizzato dagli iscritti che, dopo circa cinque minuti di fuoco passati immobilizzati sotto il sole a 25 gradi, hanno scoperto il perché avevamo chiesto di vestirsi di rosso.

E poi, il comune novarese ha voluto presentare il borgo, la sua storia e i suoi monumenti regalando un'esperienza tra arte tradizionale e arte su ruote.

Dopo la sfilata per le vie del piccolo centro, le risate sono andate avanti con le premiazioni per tutti i presenti.

Alcuni riconoscimenti particolari sono andati a mezzi speciali tra cui l'Acadiane di Luciano Politi, trofeo donato al Club Bicilindriche Citroën Italia.

C'erano a Cerano si può quindi definire un esperimento andato a buon fine, perché ha puntato molto sul coinvolgimento dei giovani e anche dei meno giovani, scrivendo una pagina di storia per un modo totalmente nuovo di intendere i raduni.

Se vogliamo, è la prova che le nostre storiche, specialmente se di un'epoca ricordata per lo straripante ottimismo, non hanno solo bisogno di manutenzione, ma anche di allegria e spensieratezza.



N on sarà un'avventura...

Il desiderio di possedere una 2CV Azam fa parte di molti appassionati di bicilindriche. C'è chi è riuscito, dopo anni, ad acquistarne una, andandola a prendere nel Paese dove è nata. Un viaggio che è stato anche andare alla riscoperta di se stessi, dell'amicizia, e delle cose che fanno bene alla vita



testo e foto Oreste Morgia



Inizia tutto la mattina del 14 ottobre 2023, dopo anni di avvistamenti furtivi su riviste e siti di annunci dove ammirarne una e le approssimative cancellazioni della cronologia ed i sensi di colpa per il bilancio familiare. La passione per lei nata però molti anni prima, in età giovanile, con le prime esperienze consumate con alcune delle sue sorelle più acerbe. Esperienze mai completamente appaganti che finivano per alimentare sempre più quel desiderio proibito. Non ditelo in giro, ma alla fine ho ceduto alla passione per la più bella tra le belle. Tranquilli, non parliamo ovviamente di una donna, non abbiamo più l'età né "mercato", ma di un'auto che, al contrario e nonostante l'età, il mercato ce l'ha eccome. Parlo di una 2CV Azam, la versione più affascinante di tutte secondo me. In questa mia personale vicenda, due sono stati gli elementi che mi hanno portato alla resa: una quotidianità in cui da tempo non riuscivo più conciliare famiglia, lavoro e gestione dei miei anziani genitori, e questa Azam del Lussemburgo che imperversava su Instagram (anno 1965, color vert agave), come una diva degli anni 60 piena di charme ed immortalata in diversi momenti della sua mondanità: stradine di campagne, raduni o in compagnia di altre sue desiderabili coetanee. Scene nelle quali a volte mi calavo per trovare fugaci scampoli di serenità cui seguiva prepotente il desiderio di possesso.

Fino a quel mattino di ottobre, quando, davanti all'annuncio proprio di una Azam verde agave (AC514), cadono tutti i miei freni inibitori: "al diavolo, questa la prendo!"

Appunto il numero telefonico e mando subito un messaggio al mio amico Marcello al quale chiedo di avvalersi del suo ottimo francese per contattare il venditore.

Una disponibilità scontata, la sua, amico e duecavallista di lunga data e pure in possesso di una bella Azam italiana dello stesso anno.

Sarà il mio primo complice.

Il secondo lo trovo in Fred, anch'egli un un amico duecavallista di madrelingua francese che coinvolgo in seguito all'iniziale silenzio proveniente dalla Francia.

Un silenzio durato un paio di giorni e che mi aveva riportato alla modalità "responsabile", condizione che si fondava su tutta una serie di buone ragioni per rinunciare a quell'acquisto: la troppa distanza da Pau (oltre un migliaio di chilometri), l'ostacolo della lingua, la discreta somma da sborsare, la mancanza di un mezzo idoneo al ritiro e, per concludere, il sicuro disaccordo che avrei trovato a casa.

Mi ero quasi rassegnato all'idea e ringraziato la Provvidenza per averci messo la giusta pezza, quando, quasi in simultanea, i miei complici mi comunicano la disponibilità del venditore transalpino, tale Daniel.





Nel giro di pochi giorni la Provvidenza va a... farsi benedire, e, uno dopo l'altro, gli ostacoli cadono: il venditore si "avvicina a noi" per la consegna del mezzo di quasi 500 km; trovo la disponibilità di Laurent e del suo indispensabile carrello.

Il discorso economico viene superato ottenendo un prestito da mio papà.

Rimaneva l'ostacolo più arduo: comunicare la cosa in famiglia.

Ma oramai il dado era tratto, i necessari documenti erano tutti pronti su ambedue le sponde, il bonifico eseguito, l'appuntamento in Francia fissato.

La domenica mattina precedente a quella della partenza trovo il necessario coraggio e comunico la mia decisione alla consorte, e, con la promessa di sfolpire il parco auto per ripianare il prestito ottenuto, ottengo il visto per l'espatrio. Segue una settimana di lunghi silenzi, ma anche di emozionante attesa per quell'avventura che non era solo portare a casa la 2CV, ma anche varcare un confine ed entrare in un paese a me sconosciuto. Non mancava neppure una certa apprensione al pensiero dei tre giorni con Laurent, di cui avevo solo una conoscenza superficiale. Oltretutto, quei ripetuti e necessari contatti di quei giorni per pianificare il viaggio me lo avevano parzialmente svelato non solo come uomo di cultura (è pure ingegnere), ma anche come persona di metodo e pianificazione, esattamente il mio opposto.

Una "categoria" di umani a cui purtroppo non appartengo e che ammiro ed invidio, ma con la quale ho avuto pochi ma intensi conflitti.

La cosa mi agitava un po': ci saremmo trovati bene, oppure queste differenze avrebbero finito col pesare? Mah.

Comunque quella domenica mattina, inutile dirlo, Laurent si presenta a casa mia in perfetto orario con la sua Jeep Wrangler TJ del 2001 dotata dell'indispensabile carrello.

Il tempo di un caffè in casa con mia moglie, che non so se distesa, diplomatica o rassegnata, e si parte spaccando il minuto. In macchina c'è tutto il necessario.

Le derrate per quei giorni, le ricevute del campeggio già prenotato e pagato, il pieno di carburante.

Nulla al caso.

Il nostro raid sarà suddiviso in tre step: domenica arrivo al campeggio in Costa azzurra, a metà strada, per cena e pernottamento; lunedì mattina partenza per Nîmes, luogo fissato per ritirare la 2CV, ritorno al campeggio in serata.

Martedì mattina prua verso casa.

Tutto pianificato in ogni dettaglio da Laurent con il quale ho passato dei giorni in armonia e fatto un viaggio bellissimo.

La Francia mi è molto piaciuta anche se i luoghi in cui siamo stati forse non erano quelli del paese più autentico, ma un prolungamento della riviera ligure.





I ricordi comunque sono stati tutti davvero piacevoli: dal campeggio all'unica uscita serale sul mare, alle cene con i nostri ruoli ben definiti, con Laurent tra i fornelli ed io nel ruolo di cameriere; dall'emozionante giorno dell'incontro con la Azam alla cordialità dei venditori; dalla sorpresa per la semplicità della pratica per il passaggio di proprietà d'Oltralpe (a costo ZERO) alla bellezza delle autostrade francesi lisce, senza lavori e accompagnate da una vegetazione aggiunta ai lati come un lungo interminabile giardino.

Tra i ricordi più belli rimarranno la nostra spontanea convivialità, l'essersi rispettati senza pestarsi i piedi, l'essere riusciti a parlare anche di noi, delle nostre storie e delle nostre preoccupazioni.

E non solo di auto che rimangono oggetti che possono aiutare, ma, in quanto tali, incapaci di colmare i nostri travagli interiori, come quello che stavo vivendo e che han bisogno di altre risposte.

PS: Dedicato a mio papà Guido, partito per il suo ultimo viaggio proprio nei giorni in cui scrivevo queste note.

Il mio grazie per avermi sempre lasciato libero, per l'esempio, la forza, il coraggio e la generosità.

Una generosità espressa fino all'ultimo consentendomi di realizzare il sogno di avere, dopo la prima, anche l'ultima 2CV della mia vita.

<< Immatricolarla in Italia, questo il problema >>

Portata a casa l'Azam dalla Francia, ho iniziato il percorso per ottenere la targa italiana, cioè ottenere la cosiddetta nazionalizzazione del veicolo con il suo inserimento nel PRA. Poco prima di partire, nel numero 418 di Ruoteclassiche sono incappato nell'articolo "La compro all'estero" a firma di Mario Rossi. Le note che seguono, spero precise, sono un sunto di quanto riportato nell'articolo. La prima cosa da sapere è che ci sono due modalità per procedere, differenti a seconda che l'auto sia stata acquistata in un paese membro della UE oppure che provenga da un paese extracomunitario. La pratica potrà essere affidata ad un'agenzia specializzata con costi anche alti (mi hanno chiesto 1150 euro per una pratica "full" che comprendeva CRS, traduzioni varie dei documenti necessari e tutte le procedure per ottenere la targa italiana) ma che ti fa risparmiare tempo e ti solleva dalle ansie generate dalla solita burocrazia. Si può anche agire in prima persona, con certamente minori costi, ma con probabile elevata perdita di tempo e pazienza. Chi per risparmiare opta per la seconda via, come primo passo dovrà presentare la documentazione dell'avvenuto pagamento del veicolo (sempre tracciabile) ed i documenti dell'auto all'Agenzia delle entrate. Il fisco, una volta accertato che non vi siano state irregolarità ed eventuale evasione delle imposte dovute nel caso il venditore sia un professionista, rilascerà un documento (in pratica un nulla osta) indispensabile per avviare la pratica di reimmatricolazione presso la Motorizzazione Civile. Inoltre, insieme a questo via libera a procedere si dovranno allegare l'atto di vendita ed un documento che attesti l'identità del venditore, ma non solo. All'ufficio territoriale del Ministero dei trasporti, unitamente alla domanda di nazionalizzazione, servirà la carta di circolazione originale del paese di provenienza ed un documento che attesti i dati tecnici del veicolo. Questi possono essere rilasciati dalla Motorizzazione del paese di provenienza (auguri!) oppure dal costruttore del mezzo o da chi per esso è autorizzato (per la nostra marca ciò è possibile con il CDSC di Sinalunga, cui tra l'altro il nostro club è affiliato, al costo di 100 euro per i soci). Con la scheda tecnica in teoria non si dovrebbe sottoporre il veicolo al temuto collaudo, ma siamo in Italia pertanto soggetti al burocrate di turno. Oppure ottenere il CRS dall'Asi (il CDSC lo può rilasciare al costo di 150€ nel giro di circa un mese) o da altri enti certificatori italiani riconosciuti dal legislatore. Con il CRS dovrà sempre seguire il collaudo del mezzo presso la sede provinciale della Motorizzazione se l'auto è stata costruita dopo il 1960, oppure se costruita prima di quell'anno presso un Cpa (Centro prove autoveicoli). Insomma un percorso non facile e abbastanza lungo. Prossimamente gli aggiornamenti su questa telenovela dal titolo la lenta Frankita e la lentissima burocrazia italiana.



Meglio abbondare che restare a piedi

La 2CV più giovane ha ormai compiuto quasi trentacinque anni. Logico quindi che qualche acciaccio o qualche guasto sia nella norma. Per limitare i danni ecco qualche consiglio per affrontare un viaggio, breve o lungo che sia in tranquillità. Con anche un ripasso al manuale di uso e manutenzione



testo di Sergio Donati, foto Citroën Communication



Quando decidiamo di partire con la nostra bicilindrica ci poniamo sempre il problema di quali ricambi portare, nella malaugurata ipotesi di un fermo macchina.

Prima di tutto, però, è fondamentale preparare al meglio la vettura: solo questo infatti ci può offrire la (quasi) matematica certezza di un viaggio sereno e senza brutte sorprese.

Vediamo in dettaglio i controlli e le operazioni da effettuare: cambio olio motore e filtro olio; controllo/sostituzione olio cambio; cambio puntine e condensatore; punti di ingrassaggio con verifica perni fusi, trasmissioni e cuscinetti; controllo impianto di scarico e suoi supporti; controllo supporti motore; controllo frizione; controllo liquido freni e sua efficacia; controllo impianto elettrico, sia luci/frecce che sistema di ricarica; gomme (nuove o seminuove costruite in data recente).

Ovviamente, se qualcosa di quanto appena indicato non è a posto va sostituito. In ogni modo è sempre tranquillizzante portare con noi una scatola con i ricambi. In un viaggio normale, ad esempio sulle strade d'Europa, si può prevedere di caricare in macchina puntine e condensatore (meglio due serie); spazzole per alternatore e per motorino di avviamento (ancora meglio alternatore e motorino completi, nuovi o revisionati); bobina; regolatore di tensione; cavi candele; candele; ventola

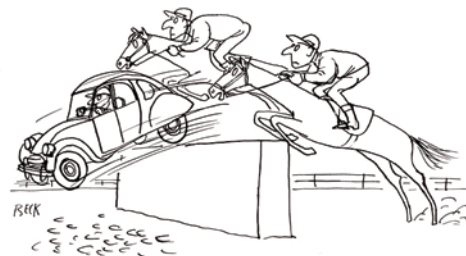
completa; cinghia; set di lampadine; fusibili (vanno bene quelli da 20 Ampère); filo elettrico; torcia; nastro isolante; fil di ferro; fascette in plastica e di metallo di varie dimensioni; stracci; olio motore e olio cambio; liquido freni (del tipo compatibile con il nostro impianto, con o senza dischi anteriori); bomboletta di CRC o WD40; ruota di scorta in ottime condizioni a pressione 2.0.

Nel caso di un viaggio più estremo aggiungiamo tuttavia una trasmissione completa (giunto e semiassi); un devioluci; un selettore frecce; un cavo acceleratore completo; un cavo frizione; doppia ruota di scorta; un carburatore completo revisionato; 2 camere d'aria e kit riparazione; pompa benzina; compressorino a 12 volt; interruttore luci stop; dadi ruota; 1,5 m di tubo benzina (diametro 5 mm); bulbo pressione olio o tappo sostitutivo; filtro olio; serie di cuffie giunti/semiassi; tanica benzina da 10 litri.

Ovviamente è necessario portare una cassetta attrezzi con tutto quello che può essere necessario ai vari interventi, un tester e un cric più affidabile di quello di serie (un tipo idraulico di quelli che si trovano dagli autoricambi o dai negozi di bricolage va benissimo). In questo modo si dovrebbe essere al sicuro da inconvenienti, anche se è impossibile prevedere tutto e la sorpresa (in questo caso negativa...) è sempre dietro l'angolo!



Oltre, ben oltre, la persona di Antonio.



38

>> 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

Presidente > Oreste Morgia cellulare 338.1806602

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

Segretario > Marcello Sandi

Consiglieri > Sergio Donati, Davide Giaveri, Fabrizio Belloni

Revisori dei conti > Laurent Heraudet, Vincenzo Marrone, Massimiliano Tortora

Iscrizioni vetture al RIASC > Sergio Donati cellulare 333.4811459

Pratiche ASI > Walter Mazzoleni cellulare 338.3677490

PROSSIMI APPUNTAMENTI

27-28 luglio, Beinette (CN) Mehari Days 2024 - Il ritorno in Langa
Andrea 349.2819582 meharidays@gmail.com

2-3-4 agosto, Velletri (RM) 'Na gita a li castelli... come a li tempi belli! - 3° edizione Frans 348.8757464 Gianmaria 329.4223543

13-14-15 agosto, Sala Biellese (BI) Spritz & Swing 5° Raduno
Francesco 348.7602565 www.futureisnature.com

23-24-25 agosto, Rivalta Bormida (AL) Raduno Giovani Marmite
Alessio 349.6227790 Alice 349.6850170 Filippo 320.3872113 Emanuele 348.5434947

23-24-25 agosto, Campolattaro (BN) 3° Memorial Mario Rosato
Frans 348.8757464 Vittorio 338.168 2365 Gianmaria 329.4223543

31 agosto - 1° settembre, Spinea (VE) 8° Raduno 2CV "I Vulcani"
gruppovulcani@gmail.com

27-28-29 settembre, Salvarano (RE) 7° Raduno "Teste Matte"
Nicola 393.3515729 testematte@libero.it www.testematte.it

"Visioni a Rilento" è il notiziario del **Club Italia Bicilindriche Citroën** anno XVII, numero 82, luglio 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, Sara Beretta Piccoli, Paolo Gassani, Luigi Barbetta, blog "Ma Kubelwagen Lili", 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 15/06/24, stampato nel mese di luglio da **ME.CA. Srl** Via dell'Artigianato, 1 - Recco (GE).



comodità



sospensione



Qualunque sia il carico, lo stato delle strade e la lunghezza del percorso, l'AMI 6 risparmia ogni fatica al conducente come ai passeggeri. La sua sospensione perfettamente dolce sopprime, grazie al collegamento longitudinale dei suoi elementi, ogni possibilità di «galoppo» e di «beccheggio».

sedili

Quattro grandi posti su due larghi sedili ricoperti con tessuto elastico; la loro forma è stata studiata specialmente in funzione di tutte le posizioni sedute del corpo umano, dappertutto sofficemente adagiato. Smontabili, questi sedili sono pratici per il campeggio o per il trasporto di colli ingombranti, poiché è possibile togliere il sedile posteriore.

Le qualità
di una
grossa vettura



I pregi di una
vettura piccola

Le piccole dimensioni esterne (m. 3,87 di lunghezza) dell'AMI agevolano le manovre per la sosta. Un ottimo raggio di sterzata, quattro marce sincronizzate, la dolcezza e la precisione della direzione a cremagliera, giunti omocinici doppi all'uscita della scatola cambio e alle ruote, tutto contribuisce a rendere gradevole la guida.

comodità maneggevolezza

Depliant "AMI6" del 1962 - CDSCitroën

