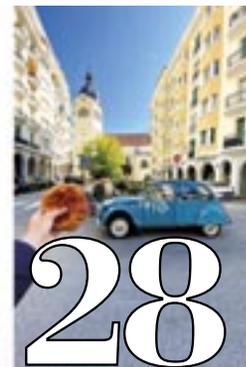
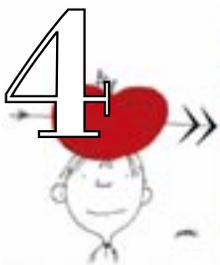


visioniÄrimento⁷³

notiziario del Club Italia Bicilindriche Citroën, marzo 2022





SCAN ME

- 04 In memoria > La grande eredità
- 08 Anniversari > Bicilindriche allo sbaraglio
- 16 Il socio si racconta > La Dyane "estratta" due volte
- 20 Raduno Nazionale 2CV e Derivate 2022
- 22 Modellismo > Il massimo nel minimo

- 24 Tecnica > Elettronica è meglio
- 28 Viaggi > C'è sempre una prima volta
- 30 Raduni > AMItalie
- 34 Eventi > Milano, flashmob con vista
- 38 Info & news > Francobolli, C.I.B.C., còlophon

ditoriale

vi immagino...



Siete lì, davanti alla vostra cassetta della posta da cui spunta la tanto attesa busta bianca trimestrale. Strano, però, ne avete appena ricevuta un'altra identica. Mi piace allora pensare alla curiosità che vi vince: appena entrati in casa strappate la busta, ma davanti al suo contenuto vi vedo disorientati. Il giornale sembra uguale, il titolo è quello, eppure...Dovrete ora manovrarlo un po', per trovarne il giusto lato ed iniziare a sfogliarlo e a scoprirlo. Vorrei poter essere lì per cogliere le vostre espressioni, per capire se questi cambiamenti vi siano graditi. Dopo settantadue numeri fatti in piedi e sull'attenti, un po' di stanchezza ci può stare. Così il vostro VaR, si è messo comodo, paciosamente sdraiato su un fianco. Il giustificabile affaticamento non è però la sola ragione di questo mutamento. Se in passato il Consiglio Direttivo del Club si era trovato unanimemente concorde nel decidere di far "crescere" il giornalino, quello che ora avete in mano e che vi occupa mezzo tavolo nasce in un contesto opposto, frutto delle fibrillazioni che hanno scosso il nuovo Consiglio e hanno portato, prima della fine del 2021, alle dimissioni di quattro dei cinque nuovi eletti nello scorso giugno. Tra questi, anche Paolo Gassani, storico redattore di Visioni, che dopo diciotto anni di grande impegno ed ottimi risultati, ha deciso di recedere dal suo incarico. Un passaggio inaspettato, che però si è svolto in maniera civile. I nostri amici hanno ritenuto le loro visioni sui progetti e le ambizioni dell'associazione di difficile attuazione e altresì valutato non suscettibili di un rapido miglioramento la gestione e l'organizzazione interna del club, giudicata troppo approssi-

mativa e dilettantesca. Rilievi legittimi, alcuni dei quali condivisibili e di cui faremo tesoro, che tuttavia, a mio avviso, non sono stati portati avanti nel necessario clima di paziente comprensione verso le difficoltà che si presentano a chi sceglie di operare nel più puro spirito di volontariato. Ritengo che avrebbe meritato maggiore considerazione anche la storia del Club e delle tante persone che si sono impegnate a farlo crescere negli anni. Si è avuta fretta, troppa. Ma pure la fretta, dicono i saggi, ha bisogno del suo tempo, e questo ce lo insegna la nostra stessa 2CV, che è arrivata sino ai giorni nostri proponendoci quella visione lenta della vita, che è richiamata nel titolo stesso del giornale: la famosa "art de vivre." Uno stile che non risiede nei formalismi tecnici e burocratici, in cui ci si è a lungo incagliati. Per quanto necessari, essi non potranno mai essere al centro dell'azione di un'associazione che da sempre ha messo in campo il cuore, con spirito d'accoglienza e di solidarietà. Valori che abbiamo sposato sin dall'inizio e che guideranno ancora il nostro impegno, che terrà conto anche dei giusti rilievi posti dai compagni di questo accidentato tratto di strada. Doveroso, infine, è fare un grande in bocca al lupo ai coraggiosi del "nuovo gruppo di lavoro VaR", augurando loro di raggiungere quell'armonia capace di portare "en avant" e a testa alta, seppur "sdraiato", il nostro Visioni a Rilento. Si tratta di gente con i "baffi" (Citroën) nel cuore. I loro nomi? Potete scovarli da qualche parte del giornale, ma fatelo con calma e senza fretta. In fondo parliamo di auto lente, capaci però di andare lontano.

di Oreste Morgia



L a grande eredità

*A gennaio ci ha lasciati, a soli 53 anni,
Maurizio Marini.*

*Quello che lascia a tutti gli
appassionati è tantissimo, non solo ciò
che ha fatto e scritto, ma anche e
soprattutto la straordinaria cultura
citroënistica che ha saputo trasmettere*



*di Walter Brugnotti
immagini Lucrezia Viganò, CDSCitroën*



“Il fascino dell'automobile è questo: si è eroici e seduti” diceva il pittore futurista Anselmo Bucci e diceva bene.

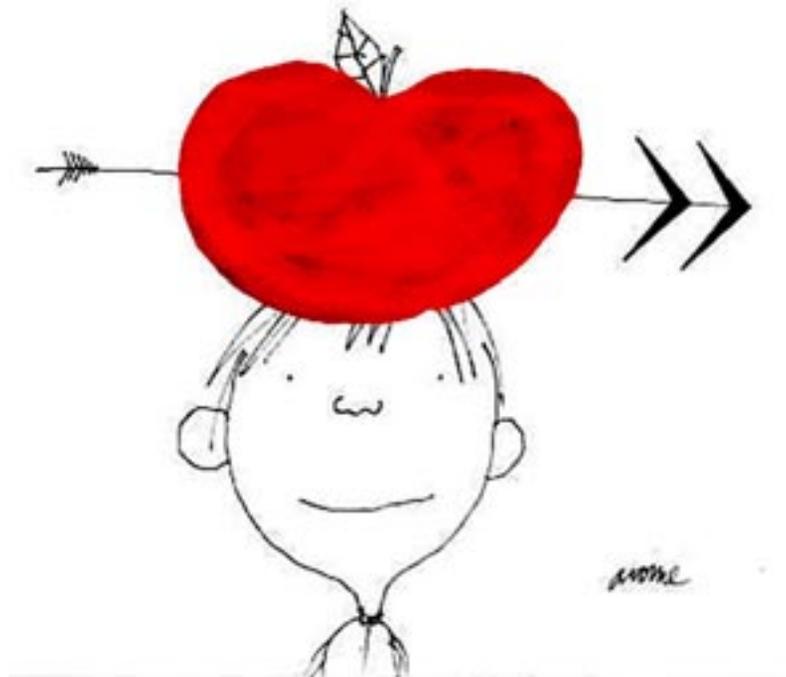
Tanto che Maurizio Marini usò la citazione per uno dei biglietti d'auguri che ogni fine d'anno raggiungevano soci e amici, impreziositi da una delle sue foto.

Ho sempre pensato che si riconoscesse nelle parole di Bucci e che il loro mix di epico ed ironico esprimesse appieno il suo modo di essere e sentire: ma non credo di averglielo mai detto. Avrei superato un confine fatto di allusioni, battute, intese silenziose, che si tracciò da sé e non fu mai superato da quel primo incontro sulla pista di Quattroruote, negli anni Novanta del secolo scorso.

Da Parigi giungevano radi e più che timidi segnali di un ritorno di interesse per la storia della Marca.

Un ritorno che, si sperava, portasse a superare la semiclandestinità delle operazioni e degli interventi che già mi inventavo; si lavorava tra l'altro alla creazione, in Italia, di quello che sarebbe stato il R.I.A.S.C., il Registro Italiano, ma il Conservatoire era di là da venire, sebbene la realtà dei club fosse vitale in tutta Europa.

Cominciammo a sentirci e a incontrarci con Maurizio senza scadenze precise, piuttosto al profilarsi di nuovi problemi, per



M IL PUNTO DELL'ESPERTO MAURIZIO MARINI

COLLEZIONISMO POPOLARE

Il marchio Citroën racchiude una variegata serie di auto che attirano gli appassionati. Ecco i modelli più amati oggi e quelli che saranno in auge domani

Che si tratti di una "simplex" 2 CV o di una letterosa coupé SM con motore Maserati, possedere una Citroën di pregio significa entrare a far parte di un mondo a sé stante nella variegata galassia del collezionismo storico. In Italia i fan del Double-Chevron sono moltissimi: i club che contano il maggior numero di iscritti si sono quelli dedicati alle 2 CV e derivate (Dyane, Ami e Méhari), quasi duemila associati, e quello delle ITI e DS, che raggruppa circa 300 iscritti, che complessivamente possiedono un migliaio di ammiraglie Citroën. Per ci sono gli appassionati di GS, GSA, CX, SM. Meno numerosi sono i collezionisti che si cimentano con le vetture d'antiquariato, come le Traction Avant.

Ma c'è un altro veicolo, molto sul generico, che attira forte gli amanti anche in Ita-



lia l'insostituibile furgone ITI. Un numero significativo cala sistematicamente dalla Francia verso le nostre strade: prodotto dal 1947 al 1980 in quasi 500.000 esemplari, questo simpatico veicolo commerciale rivestito con la tipica lamiere ondulata è oggi richiestissimo nel settore delle stoviglie locali e spunta prezzi di vendita che solo pochi anni fa nessuno avrebbe immaginato possibili. Completamente ristrutturati e spruzzi verniciati "chiaro in mano", gli ITI che troviamo in giro nelle piazze alla moda delle motor cities si pagano ormai non meno di 25-30.000 euro.

Le cifre da mettere in preventivo per entrare nella famiglia Citroën sono generalmente popolari, anche se non mancano le eccezioni: se per acquistare una Dyane in ottime condizioni non si arriva quasi mai ai 3000 euro, per una Méhari bisogna spendere almeno il doppio, che diventa anche il triplo in caso di restauri radicali. Assieme alla prima "spingona" con carrozzeria di plastica, le ITI - DS e le SM non sembrano conoscere stanchezza nel mercato e i loro prezzi continuano a salire, a fronte di altri modelli come CX e GS che stentano ancora a dispetto: solo i modelli più rari e prestigiosi spuntano quotazioni attorno a 30.000 euro.



Difficile oggi immaginare imprese importanti di interesse e quotazioni per autovecchi come Visa, AX, Axel, ma anche per BX e Xantia, almeno nel breve e medio periodo: queste sono tutti modelli intenzionati e spesso anche divertenti da guidare. Per esempio la BX 16V, con 100 CV di potenza, ABS, sospensioni indipendenti e praticamente tutto di serie, ripropone la sua omologa Xantia, ancora più perfetta con la sua versione Active e correzione automatica di rotolo, ma forse considerata prima dell'appogio proprio delle Citroën di un tempo.

Quali sono i modelli su cui puntare in futuro? L'attenzione di molti appassionati e collezionisti ricade di certo sulle ultime due grandi ammiraglie del Double-Chevron: la XM, prodotta tra il 1989 e il 2000, che sarà ricercata specialmente nelle versioni con motorizzazione V6, e la succeduta CX, lanciata nel 2000 e prodotta fino al 2003. Entrambe sono auto ancora attuali: nel giro di pochi anni si potranno distinguere nei più assolati contesti, ma sono anche macchine molto complesse, ricche di elettronica sofisticata (almeno l'Xm), con sistemi di gestione tipici di un'ammiraglia, un fattore che potrebbe scoraggiare i collezionisti meno avveduti.

Esperto di riferimento

Maurizio Marini è responsabile del Conservatoire Automobile Turco di Citroën. È il punto di riferimento per tutti gli appassionati italiani di veicoli di collezione della marca francese e collabora, insieme a Gian Paolo, con il Comitato Nazionale Nazionale per l'aggiornamento delle quotazioni. A sinistra, il Furgone ITI, qui accanto, la 1CV.

esempio le beghe dei primi anni del R.I.A.S.C., o in occasione di anniversari del tale o talaltro modello... o per nuove idee.

Perché se è vero che le prudenze parigine scolorivano con la lentezza imposta dalle dominanti problematiche industriali e commerciali - e senza dubbio Maurizio era molto sensibile alle logiche aziendali - è altrettanto vero che questa sensibilità si accompagnava ad una produzione di proposte e ad un esercizio di creatività pressoché continui.

Maurizio si muoveva lungo il doppio registro della vita del suo club di appartenenza e dell'affiancamento alla marca, che prendeva forma man mano che si aprivano spazi e possibilità percorribili.

E decodificava esattamente i miei sì, i miei no e i miei vedremo, variando la velocità di esecuzione con abilità o ritornando alla carica con il suo sorriso tra il timido e l'ironico..

La svolta cruciale fu comunque l'inaugurazione del Conservatoire nel 2001, segnale di nuove possibilità di azione che in Italia venne a coincidere con una stagione di rilancio - grazie alla gamma "C" - che nel giro di un triennio, nella prima metà degli anni 2000, vide il raddoppio della quota di penetrazione sul mercato.

Di quel risultato fu parte anche il lavoro sempre più ampio e profondo che si portò avanti per quella “cosa” che adesso aveva un nome ufficiale, “*Patrimoine*”, eredità: anche se il budget doveva sempre essere recuperato nelle pieghe di altri investimenti comunque prioritari.

Maurizio avrebbe moltiplicato le sue attività per tutto il decennio: raduni, eventi, servizi fotografici, calendari (bisognerà un giorno occuparsi di questa sua “anima” di fotografo) giornali, libri..

I miei sì aumentavano, se mai intervallati da qualche vedremo in più: prendeva forma e cresceva il progetto del Centro Documentazione, per il quale si raccoglievano materiali di ogni genere, a cominciare da quelli che giacevano impolverati negli archivi dell'azienda.

E intanto si arrivò a realizzare due spettacoli memorabili, sia per i loro contenuti artistici che per il valore di comunicazione che essi ebbero: e Maurizio fu il centro, il motore di entrambi.

Il primo fu dedicato alla DS in occasione del lancio della C6, ed il secondo alla 2CV. Giuseppe Cederna e la Banda Osiris per DS, Alessandro Benvenuti e la Banda Improvvisa per la 2CV, il Quartetto Euphoria per entrambi.

I testi, di Francesco Niccolini, uno degli au-

tori più importanti di Marco Paolini.

E si arrivò all'I.C.C.C.R., per la prima volta organizzato in Italia nel 2008, a Valledlunga...

Credo però che il Centro fosse la passione dominante.

Collegata certo all'ufficiale lavoro di supporto alle attività della Marca nel settore “*patrimoine*”, ma sempre più simile a un tourbillon di visite, incontri, conferenze, corsi di formazione, proiezioni, catalogazioni, archiviazioni, al centro dei quali Maurizio riusciva a mantenere disponibilità ed apertura a contatti, consigli, spiegazioni: nel più totale e (per lui) spesso rovinoso disinteresse...

Siamo stati in viaggio assieme ai Saloni del settore - Padova, Parigi - abbiamo scortato a Bruxelles la Méhari di Giancarlo Siani esposta davanti al Parlamento europeo... pensavo che saremmo andati ancora, chissà dove.

Maurizio se ne è andato da solo e mi dico che non c'è stato modo e tempo - un'altra volta - di ricordargli certi versi di Cardarelli che ci descrivono entrambi :

*“La speranza è nell'opera.
Io sono un cinico cui rimane per la sua fede questo al di là. Io sono un cinico che ha fede in quel che fa”*



B icilindriche allo sbaraglio

Sono passati cinquant'anni dalla prima gara del Trofeo 2CV-Dyane Cross.

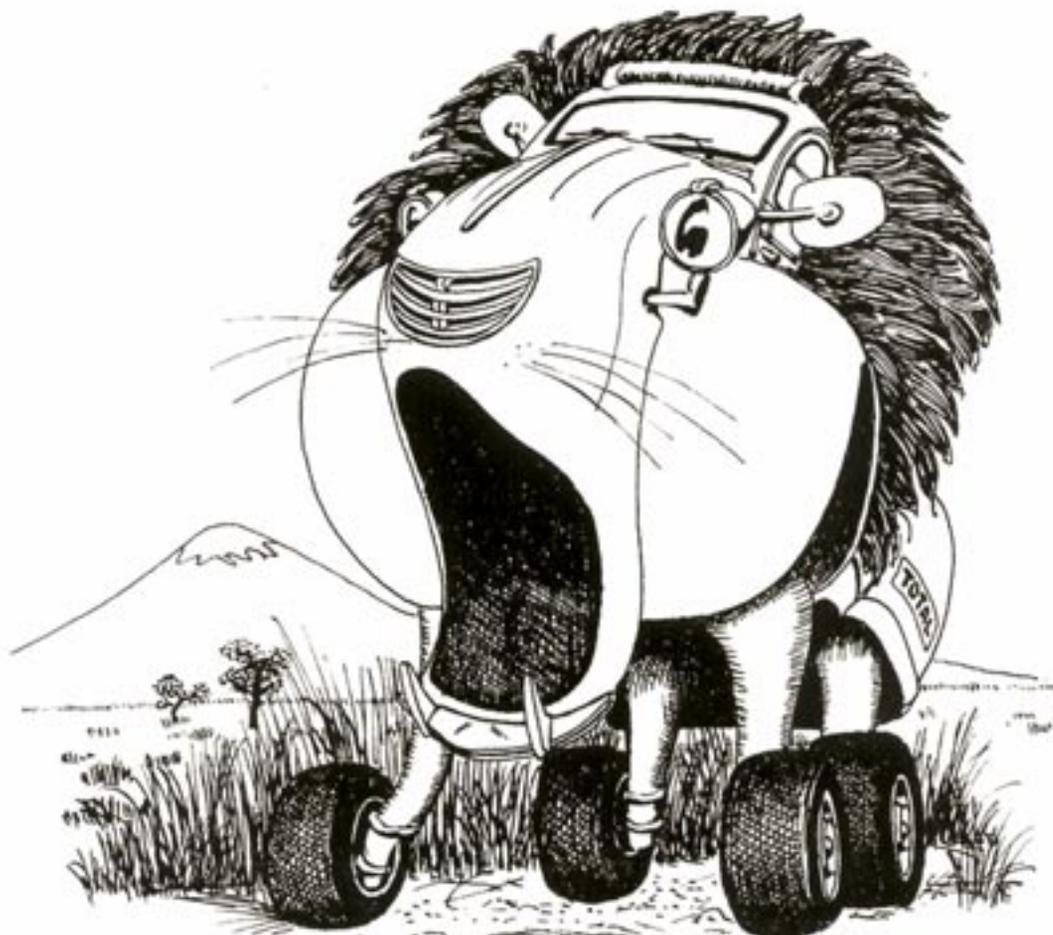
Una vera epopea che ha visto protagonisti giovani piloti di tutta Europa. Gestito in Italia dal nostro club tra il 2008 e il 2011, prosegue grazie alla squadra corse TMS



*di Alfredo Albertini
immagini Antonio Manzo, CDSCitroën*

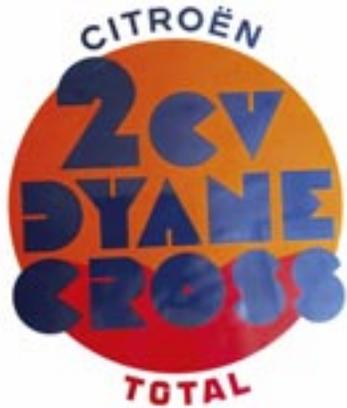


Saltano, si rincorrono, si tamponano, si sportellano, si ribaltano persino, ma nessuno dei piloti si fa del male. Sono le bicilindriche del Trofeo 2CV-Dyane Cross, di cui ricorre quest'anno mezzo secolo dallo svolgimento della prima gara, che ebbe luogo a La Fonteneuille, vicino ad Argenton-sur-Creuse, il 22 e il 23 luglio del 1972. Ma facciamo un passo indietro, anzi due. Nel 1970, Citroën, attraverso il suo reparto di pubbliche relazioni e con l'appoggio della Total, aveva lanciato il primo raid dedicato a queste utilitarie, da Parigi a Kabul e ritorno, 16.500 chilometri in un mese. Come sappiamo, ebbe un successo straordinario e così, nel 1971, fece seguito il raid Parigi-Persepolis-Parigi di 13.800 km. Jacques Wolgensinger, allora capo delle P.R., volle tuttavia continuare a favorire la passione delle migliaia di giovani che avevano partecipato ai raid e si consultò con uno dei fotografi della Parigi-Persepolis, Alain Beauvais, che propose un piccolo circuito di terra nella valle della Cruse, proprio dove abitava. Detto fatto, dopo un lungo sopralluogo, venne deciso di organizzare proprio lì la prima prova di quello che, all'inizio, si chiamava Pop Cross e al quale potevano partecipare non solo le 2CV (eccetto le 4x4) ma anche le Dyane e le Méhari. Era l'estate del 1972 e questa competizione di debutto venne vinta da un meccanico di Châteauroux, Jean-Claude Muret.



GUY TETEAU-73





>> IL REGOLAMENTO >>

Per partecipare alle gare del Trofeo 2CV Cross esiste un regolamento molto preciso che prevede una serie di modifiche alla sicurezza e al tempo stesso descrive le specifiche delle vetture. Tocca poi alle verifiche tecniche controllare che tutto sia secondo le regole stabilite. Questi i punti principali:

- Sono obbligatori il roll-bar fissato al telaio (rinforzato), le cinture di sicurezza, il tappo del serbatoio a tenuta stagna, la capacità del serbatoio max. di 5 litri. Un solo sedile.
- Il parabrezza deve essere sostituito da una griglia metallica e non possono esserci vetri, nemmeno ai finestrini delle portiere.
- Si devono mantenere le portiere anteriori ma non quelle posteriori, lo sportello del bagagliaio, il cofano motore.
- I parafranghi possono essere parzialmente tagliati.
- I paraurti devono essere eliminati. È ammessa una protezione in ferro, così come è ammessa la protezione della ventola di raffreddamento.
- Il motore (425, 435 e 602 cm³) deve essere nella sua cilindrata d'origine senza aumento di potenza, ma si può intervenire su albero a camme, pistoni, fase ecc.
- Il cambio deve essere originale, ma si può scegliere tra vari rapporti di coppia conica.
- Lo scarico può essere diretto, laterale, del tipo due in uno.



L'anno successivo, visto il successo, le prove passarono da una a tre (Le Creusot, Argenton, Vic-Fezensac) e furono dominate dai fratelli francesi, a dispetto del nome, Bruno e Antonio Franco, che diventeranno ben presto i campioni più famosi e acclamati del Trofeo.

Venne anche steso il regolamento, grazie all'interessamento e alla passione di Marlène Cotton, responsabile del reparto corse della Casa francese.

Un regolamento molto preciso e anche severo, di cui si diceva che "tutto quello che non è espressamente autorizzato è vietato". Le vetture partecipanti erano spesso smontate dopo ogni prova dai commissari tecnici per verificare che fossero perfettamente in regola.

Tutto doveva essere infatti strettamente di serie, mentre per la sicurezza dei piloti vennero adottate numerose protezioni: dal roll-bar a gabbia alle cinture, dalla griglia metallica al posto del parabrezza alla mancanza delle porte posteriori.

Col passare del tempo il Trofeo si diffuse anche all'estero, dal Portogallo al Belgio alla Spagna, su circuiti sterrati mediamente lunghi un chilometro con curve, dossi, rettilinei.

Nel 1975 divenne ufficialmente internazionale e prevedeva diciassette prove in sei differenti paesi. Nel 1976 le gare divennero 26, nel 1977 dieci in più, diffuse in nove nazioni.





In Italia il campionato arrivò nel 1976, grazie all'interessamento della direzione di via Gattamelata che contribuiva a recuperare le vetture in Francia (in Italia allora le 2CV erano pochissime) trasportandole a Milano su bisarche per poi cederle a prezzi quasi simbolici ai concorrenti: costavano infatti circa mezzo milione di lire.

I ricambi erano forniti con il 50% di sconto dal listino ufficiale. La Total regalava i lubrificanti e tra gli sponsor c'era persino la Polistil, che ne realizzò un bel modellino. Nel 1978 le gare arrivarono ad essere ben 174 con 2304 partecipanti!

C'erano addirittura piloti che partivano dall'officina con la vettura completa e la preparavano una volta arrivati al circuito, dopo aver percorso centinaia di chilometri. Ma, come tutte le belle storie, anche il Trofeo 2CV-Dyane Cross, forse vittima stessa del suo successo, si fermò a seguito del ritiro degli sponsor ufficiali, Citroën e Total, che erano indispensabili per permetterne la partecipazione con costi limitati.

Tra i piloti italiani ricordiamo Antonio Manzo, che ha vinto tre campionati italiani tra il 1976 e il 1980 arrivando terzo assoluto all'Europeo nel 1977 dietro ad Antonio Franco e al vincitore assoluto Patrick Lapie. Manzo, che ha sempre lavorato in officine Citroën, ricorda che in meno di venti minuti il suo team riusciva a sostituire il motore guasto con quello di scorta



>> LA 2CV CROSS ALLA PROVA DEL CAMPIONE >>

Nel 1979 Quattroruote venne invitata alla finale del Trofeo Citroën-Total 2CV-Dyane Cross che si svolse sulla pista francese di Le Creusot, vicino a Digione, con più di duecento concorrenti. Un esemplare di 2CV allestito per le competizioni venne fatto provare qualche settimana prima a un giornalista della testata, Emanuele Sanfront, ex-campione italiano di rally e vincitore del campionato italiano rally del 1975 con Bobo Cambiaghi. Il test avvenne sulla pista di Gropello Cairoli (PV). Ecco un estratto delle sue impressioni: "All'avvio il rombo del motore a due cilindri orizzontali è piuttosto assordante, dato che non esistono marmitte o altri silenziatori. Al volante ci si trova a proprio agio anche se, nonostante il sedile anatomico, l'assetto rimane quello tipicamente infossato delle 2CV-Dyane, per cui, specie nelle curve strette o quando bisogna controsterzare, occorre "sbracciarsi" per raggiungere il volante che è troppo orizzontale. Il cambio a leva orizzontale, posto nella parte centrale della plancia, non si addice molto alla guida sportiva, ma fatta l'abitudine alla posizione inconsueta non pone problemi. L'ottima maneggevolezza ci ha veramente sorpresi: prima delle curve basta lasciare il gas e dare un piccolo colpo di freni per farla scivolare dolcemente sulle quattro ruote e poi, sterzando o controsterzando secondo i casi, si può "metterla" dove si vuole con la massima disinvoltura. Lo sterzo è quello ormai noto delle piccole Citroën: è un po' pesante in curva e sotto sforzo si indurisce troppo. Le sospensioni mantengono sempre le loro ottime caratteristiche: specie nei rettili costellati di buche e salti l'effetto ammortizzante non viene mai meno...

Buona la tenuta che consente persino di abusare del mezzo senza subire inconvenienti".





e che tra i punti deboli delle 2CV c'erano i braccetti dello sterzo che venivano rinforzati o sostituiti con quelli della Ami 8, più robusti, grazie alla possibilità ammessa dal regolamento. Ben presto il campionato risorse, anche se non riuscirà più a ottenere il numero di partecipanti dell'epoca d'oro. Le gare così ripresero quasi subito e, tra il 1982 e il 1998, presidente fu un certo André Toton, cui seguirono Joël Cruchet e, dal 2016, Julien Desaché.

In Francia il Trofeo esiste sempre, seppur in forma ridotta, e nel 2021 il campionato è stato vinto da Jean-Pierre Fouquet.

Ma anche in Italia si corre ancora: per quattro anni con il Club Bicilindriche e la U.I.S.P. (2008-2011) e attualmente con la TMS Squadra Corse.

Lo scorso anno le gare si sono svolte in alcune località della pianura padana tra mantovano, veronese, piacentino e padovano.

Con lo stesso entusiasmo di un tempo.





>> NEL PAVESE LA PRIMA GARA ITALIANA DEL TROFEO >>

Citroënnotizie è stato il bimestrale della Citroën Italia, diretto all'epoca da Edmondo Birnbaum, mentre la Filiale di via Gattamelata aveva come amministratore delegato e direttore generale Jean Leca. Sul numero 25 del 1976 la copertina della rivista era dedicata al Trofeo 2CV-Dyane Cross. All'interno un servizio celebrava la prima gara italiana che ebbe come palcoscenico il circuito sterrato di Gropello Cairoli (PV): vi presero parte come guest star Lella Lombardi, seconda donna al mondo correre in Formula Uno, e il campione di rally Amilcare Ballestrieri. La gara si tenne il week-end del 10 e 11 aprile sotto lo sguardo attento di oltre diecimila spettatori. La vittoria andò a uno dei più esperti piloti francesi del Trofeo, Antonio Franco, ma gli italiani si difesero ottimamente con Felice Panzeri quarto assoluto e Renato Barbenni sesto. I partecipanti furono in tutto ottanta, di cui una ventina arrivarono dalla Francia, ma c'era anche un austriaco. Nella classe 602 la lotta tra Ballestrieri e il bresciano Ferrari fu molto combattuta, permettendo alla fine a quest'ultimo di condurre il Trofeo Nazionale.



La Dyane “estratta” due volte

Vittorio non conosceva il mondo delle bicilindriche, ma lo apprezzava sin da bambino. Poi, un giorno, la svolta. Che si concretizza nell'acquisto di una Dyane dalla storia incredibile



*testo e foto di Vittorio Rebuscini
pubblicità e disegni da CDSCitroën*



Sebbene sia cresciuto letteralmente a “pane e Fiat” (papà le vendeva), sono sempre stato attratto dalle Citroën, soprattutto dalle piccole bicilindriche: da bambino prima e da ragazzino poi, negli anni Settanta al mare in Liguria, passavo delle ore affacciato al terrazzo a guardare passare quantità di Citroën di colori improponibili, stracariche di passeggeri e bagagli, con targhe olandesi, tedesche, francesi, che scendevano lungo l' Aurelia, verso il passo del Bracco. Mi ha sempre affascinato l'originalità delle loro linee e l'efficienza dei piccoli bicilindrici (con la cilindrata della Fiat 126 avevi in realtà un'auto con cui quattro persone potevano compiere anche lunghi viaggi in grande comfort : “tanta roba” , diremmo in gergo odierno!). Tant'è che spesso, in anni “non sospetti”, ho frequentato come spettatore vari raduni Citroën, soprattutto quelli organizzati dal club di Lodi; non riuscivo però a decidermi a fare il grande passo dell'acquisto, soprattutto per paura di incappare in un pozzo di spese senza fine. In realtà, a vent'anni, ho avuto per qualche mese una 2CV 4 del 1977, poi svenduta perché apparentemente poco funzionale: follie che si fanno a vent'anni...; poi, anche grazie alla spinta di un caro amico, nel 2020 mi sono deciso a cercare una Dyane, anche se il mio obiettivo sarebbe stato in realtà una 2CV, cui ho rinunciato per motivi di budget.

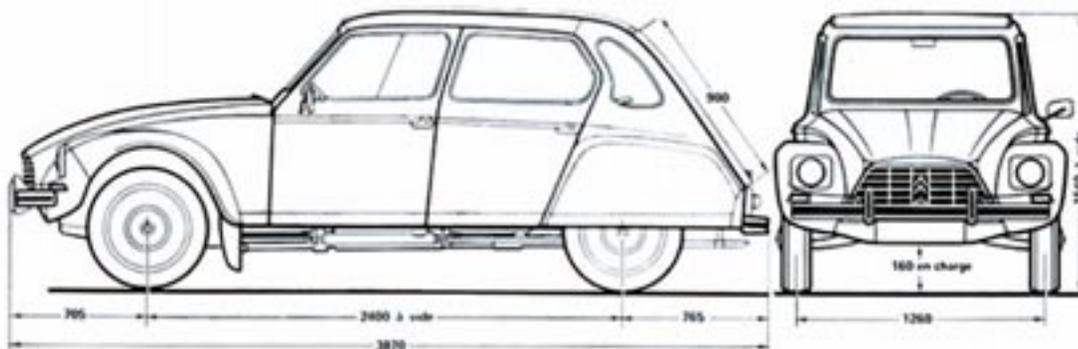
un "mestro" di simpatia

Una linea rivoluzionaria, un po' inimitabile come si vedeva alle prove.
 Un motore che non fa mai storie, costa poco e si tiene alleggerito per ore e ore.
 Una compattezza che non "teme" di fronte alle strade più scomode.
 Una abitacolo di tutto agio, il comodo pannello con un'ingegnosa coppia di cose incredibili.
 Una "sostenibilità" che non alle sbatte con ogni tempo e in ogni stagione.
 Una economia straordinaria: soltanto 5 litri di benzina per 100 km.
 Una simpatia che si prende d'assalto al solo guidarla, che si conquista al solo provarla, un "mestro" di simpatia.

da 635.000 lire

DYANE
CITROËN
 preferisce **TOTAL**



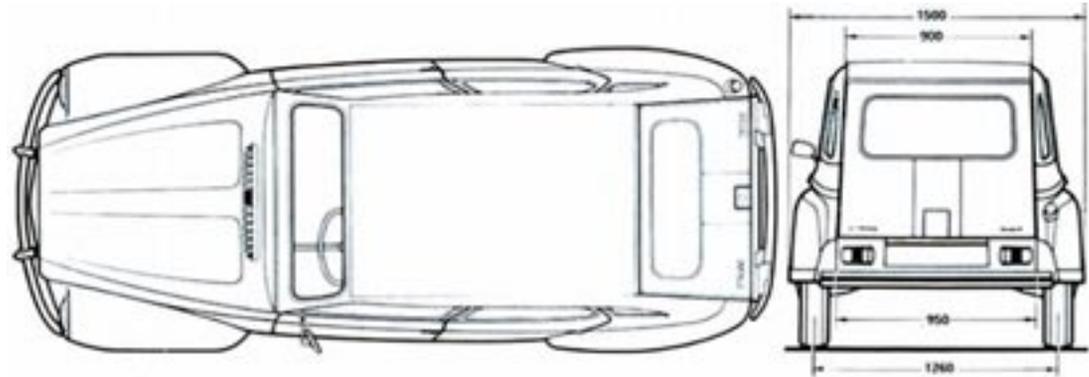


Dopo essermene persa una in ottime condizioni, il mio amico mi segnalò l'inserzione su Facebook di questa Dyane del 1980, nel classico color beige Nevada, in discrete condizioni di conservazione, ad un prezzo equo e poco lontano da casa. Prima di concludere l'acquisto, provo a contattare Oreste, che non conoscevo ancora, chiedendo un consiglio: nel descrivergli la macchina, mi dice "Ma certo, la conosco molto bene quella Dyane!" e me ne racconta per sommi capi la storia, assicurandomi sulle sue condizioni di auto quantomeno "sana" e soprattutto con una storia ben nota.

In pratica questa Dyane, tra tutti i suoi quattro proprietari, era sempre gravitata attorno a Lodi e al club delle bicilindriche: addirittura, e questa è senza dubbio la particolarità più curiosa, la macchina era stata messa in palio per ben due volte come primo premio al raduno annuale di Lodi (peccato che la prima volta era stata vinta, ma mai ritirata dal vincitore, mentre la seconda volta era stata finalmente ritirata da una signora di Milano, dalla quale io l'ho poi acquistata). Altra curiosità: durante una veloce "remise en forme" al motore, il mio meccanico mi fa notare una strana scritta in francese, scritta a pennarello all'interno del portellone posteriore, una specie di dedica. Nella mia beata ignoranza del mondo Citroën, lì per lì ho pensato che fosse opera di qualche buontempone. Mando comunque una foto ad Oreste e lui mi dice: "Si-

gnifica che sei stato molto fortunato!” e mi spiega che era un autografo di Serge Gevin (personaggio ancora a me sconosciuto), impresso durante un raduno. Inizio quindi una serie di lavoretti per riprendere alcuni punti della macchina e, soprattutto, comincio a godermela, facendoci dei giretti e partecipando a qualche raduno, conoscendo un mondo a me totalmente ignoto di belle persone che condividono lo stile di vita spesso alternativo delle bicilindriche (quindi niente ostentazione, ma il godere della lentezza e delle cose semplici della vita, la proverbiale “joie de vivre” che ho sempre tanto invidiato ai francesi).

Devo proprio dire che più uso la mia Dyane e più ne apprezzo le qualità: il grande comfort, il farti sentire la strada (non avendo l'intermediazione dei tanti accrocchi elettronici delle auto moderne il rapporto è solo tra l'uomo e la meccanica), il riscoprire sensazioni ormai dimenticate da decenni: dover tirare l'aria prima di accenderla a freddo, far scaldare adeguatamente il motore, il gusto del freno motore, la doppietta, lo sterzo inaspettatamente preciso e senza il servo, insomma una specie di macchina del tempo. Inoltre, altra piacevole sensazione, sono i commenti della gente: spesso mi fermano dicendo frasi tipo “È stata la mia prima auto”, oppure “Ci ho fatto il viaggio di nozze” e ti guardano con sguardi di ammirazione, manco stessi guidando una blasonata supercar!



Eccoci, Ripartiamo!



2° RADUNO NAZIONALE

CITROËN 2CV E DERIVATE

NUOVA DATA UFFICIALE!

7-8-9-10 LUGLIO 2022

RANZI DI PIETRA LIGURE (SV)

AREA EXPO (44.158272 - 8.262613)

non potete mancare!

Per tutte le informazioni aggiornate, il programma, le iscrizioni:

www.radunonazionale2cv.it

info@radunonazionale2cv.it

335.229098

335.8316335

Il raduno, ad oggi (marzo 2022), è confermato nella riprogrammazione di luglio 2022, dopo il forzato annullamento dell'edizione 2020.

>> COME PARTECIPARE

La possibilità di pre-iscriversi è sempre aperta e facendolo ora, oltre ad approfittare del prezzo speciale e di un gadget aggiuntivo, darete un valido aiuto per l'organizzazione e vi metterete al riparo da un eventuale aumento delle tariffe.

Le iscrizioni già effettuate per il 2020 restano ovviamente valide anche per il 2022.

Potete iscrivervi direttamente sul sito web, pagando con bonifico, PayPal o carta di credito oppure durante i raduni, quando vedete lo striscione giallo del nostro punto iscrizioni.

Gli iscritti avranno a disposizione, per tutta la durata del raduno:

- >> campeggio gratuito
- >> bagni, docce, lavandini per stoviglie
- >> bar aperto dalle 7 del mattino alle 3 di notte
- >> stand gastronomico per pranzi e cene (orario 12:00-14:00 e 18:00-22:00).

Per il momento il programma resta quello previsto per il 2020, ma nei prossimi mesi potrebbe subire qualche variazione.



GIOVEDI 7 LUGLIO 2022

ore 9

apertura iscrizioni

ore 12

apertura stand 2Cavallisti e ricambi

ore 21

chiusura stand 2Cavallisti e ricambi

ore 21:30 DJ set

VENERDI 8 LUGLIO 2022

ore 9

apertura iscrizioni

ore 10

apertura stand 2Cavallisti e ricambi

visite organizzate in autonomia

ore 18

aperitivo dei Gruppi 2Cavallisti

ore 21

chiusura stand 2Cavallisti e ricambi

ore 21:30 DJ set

SABATO 9 LUGLIO 2022

ore 9

apertura iscrizioni

ore 10

apertura stand 2Cavallisti e ricambi

ore 15

giochi per bambini

ore 17

giro in carovana con aperitivo

ore 21

chiusura stand 2Cavallisti e ricambi

ore 21:30 spettacolo

ore 23:30 DJ set

DOMENICA 10 LUGLIO 2022

ore 9

apertura iscrizioni

ore 10

apertura stand 2Cavallisti e ricambi

ore 18

chiusura manifestazione

Il costo dell'iscrizione al Nazionale è:

CITROËN 2CV e DERIVATE

35 euro

prezzo speciale iscrivendosi entro il 31 maggio 2022, successivamente 40 euro

CITROËN d'EPOCA

50 euro

sono considerate d'epoca tutte le Citroën immatricolate prima del 1991

ALTRE AUTO / CAMPER

50 euro

camper e altre auto avranno un'area riservata adiacente al raduno

Sul sito web del raduno trovate un elenco di strutture ricettive dove poter pernottare, si consiglia di contattarle per tempo dato che a luglio in Liguria è alta stagione! Con il posticipo del raduno al 2022, la validità delle convenzioni va verificata direttamente con le singole strutture.



C.I.B.C.

SARÀ PRESENTE

CON UN SUO

STAND

VI ASPETTIAMO!

Il massimo nel minimo

*Ecco la 2CV6 Club del 1974
riprodotta dalla Norev in scala
1:18 nella livrea Orange Ténère.
Porte, cofano motore e baule
sono apribili, ha le sospensioni
e si può scegliere se esporla
con capote aperta o chiusa*



testo e foto di Alfredo Albertini

Sono davvero tanti i modellini in scala 1:18 della 2CV (lunghi cioè circa 22 cm) usciti negli ultimi anni. L'attenzione delle aziende specializzate, con testa in Europa e produzione in Cina, è infatti aumentata proprio grazie all'interesse sempre in crescita degli appassionati verso la nostra utilitaria preferita. Quella che proponiamo in questa pagine è firmata dalla Norev, marchio storico un tempo famoso per le macchinine in scala 1:43 realizzate in plastica termoformata e colorata nella massa uscite negli anni Sessanta e Settanta. Questo marchio è risorto da una profonda crisi e da tempo è in grande attività. L'esemplare fotografato riproduce la 2CV6 in allestimento Club del 1974, quindi con fari rettangolari, cruscotto e volante marroni, sedili arancioni come la carrozzeria. Si aprono le porte anteriori, il cofano motore e lo sportello del baule. La qualità costruttiva è molto buona e vi sono tutti i dettagli che contano, come la ruota di scorta, le ruote sterzanti, il cruscotto ben riprodotto, la leva del cambio, la pedaliera, il tappeto che imita quello originale. Il motore è abbastanza ben fatto, manca tuttavia l'astina per tenere sollevato il cofano. Due le capote in plastica gommata comprese nella confezione, quella chiusa e quella arrotolata. Il modello è disponibile in altri colori e versioni, come la Charleston, ma anche come la Typ A o la AZAM. Prezzo è intorno a 70 euro.



Elettronica è meglio

*Le classiche puntine platinatate
possono lasciarci a piedi.
La loro durata è limitata,
così come l'affidabilità.
Si può risolvere il problema
montando in poche mosse
l'accensione elettronica*



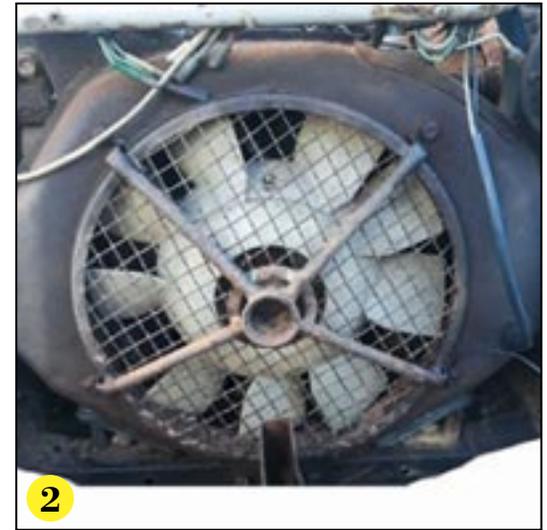
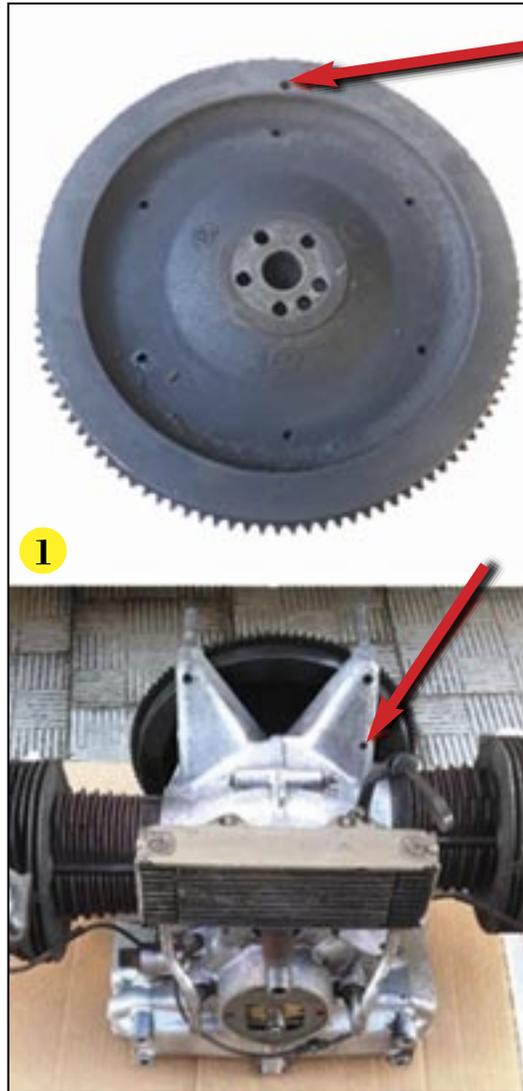
di Sergio Donati
immagini Sergio Donati, Citroën Communication

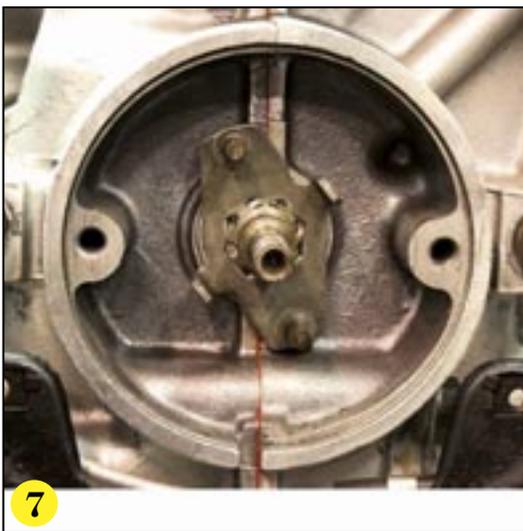
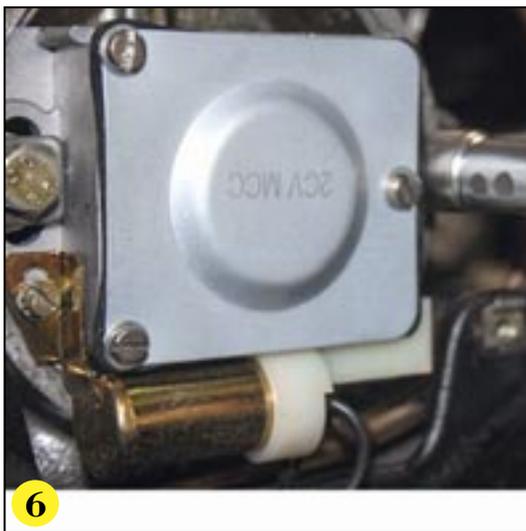
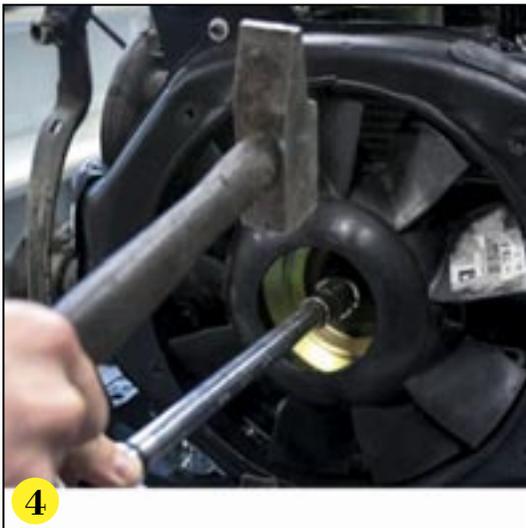


Tutte le Citroën tipo "A" (2CV, Ami, Dyane, Méhari e loro derivate) sono equipaggiate di un sistema di accensione composto da puntine platinatate e condensatore, che si trova all'interno di una scatola metallica situata dietro la ventola, coperta da una protezione in gomma.

Il principio di funzionamento è il seguente: durante la rotazione del motore, la camma che si trova tra le puntine le fa aprire e chiudere. In questo modo si crea una corrente alternata che genera un campo magnetico all'interno della bobina, che si trova all'esterno proprio sopra alla ventola di raffreddamento. Al secondario di essa nasce un'alta tensione che provoca la scintilla alle candele. Il motore ha un rendimento ottimale quando quest'ultima avviene in un momento preciso, cioè un po' prima che i pistoni arrivino al PMS (punto morto superiore). Per trovare questa posizione esatta ci sono due fori di riferimento, uno sulla parte destra del motore (guardandolo dal davanti), l'altro sul volante (foto 1): una volta allineati questi ultimi occorrerà ruotare la scatola delle puntine affinché esse si aprano in modo tale da provocare la scintilla alle candele esattamente in quell'istante. Oltre a ciò, è importante che le puntine siano distanti tra loro, nel momento in cui la camma le apre al massimo, di una misura tra 0,35 e 0,45 mm affinché non ci siano problemi di un contatto troppo lungo o troppo breve.

Insomma, la cosa risulta piuttosto laboriosa e, negli ultimi tempi, anche abbastanza inaffidabile vista la scarsa qualità dei ricambi nuovi disponibili sul mercato e la loro limitata durata. Inoltre, il sistema a puntine e condensatore, anche quando è di buona qualità, è soggetto a usura, per cui al massimo ogni 20.000 km va sostituito per sicurezza. È dunque preferibile toglierlo e installare una accensione elettronica per bicilindriche Citroën, acquistabile da tutti i ricambisti specializzati in questi modelli. Predisponiamoci quindi per fare questo intervento posizionandoci davanti al motore della nostra vettura. Prima operazione da fare è togliere la griglia di protezione della ventola (foto 2), svitando le tre (modello 425/435) o quattro (modello 602) viti con chiave da 11 mm. Dopo ciò dobbiamo utilizzare una chiave a bussola da 14 mm di diametro che possa entrare nell'alloggiamento centrale della ventola e svitare la vite che la stringe (foto 3). Certamente esso sarà ben stretto, e, girando la chiave, si muoverà tutta la ventola. Occorre dunque utilizzare un cacciavite a taglio da inserire tra i denti del volano e il carter del motorino di avviamento per bloccare la rotazione del motore e contemporaneamente svitare: in questo modo non ci saranno problemi e in breve la vite uscirà dall'alloggiamento. A questo punto si noterà che la ventola non è ancora libera, poiché è su un albero





conico, per cui occorre inserire nel foro centrale un perno di diametro appropriato (il suo diametro esterno dovrà essere il più vicino possibile al diametro interno dell'alloggiamento della ventola). Percuotere quindi con un martello la parte uscente del perno fino a che la ventola non si stacca (foto 4). Sfilare dalla ventola la cinghia dell'alternatore (modelli 435/602). Togliere con la chiave da 8 mm le viti che trattenono la protezione in gomma in modo da accedere alla scatola delle puntine/condensatore (foto 5). Togliere le due viti con chiave da 11 mm e sconnettere il faston che è collegato alla base della scatola puntine/condensatore. Estrarre la scatola completa, quindi togliere l'anellino che tiene in posizione le masse centrifughe ed estrarle (foto 6 e 7). Pulire eventuali residui di olio motore e inserire sui due perni di alloggiamento delle masse centrifughe i due magneti che si trovano nel kit accensione elettronica (foto 8).



Le accensioni elettroniche disponibili possono essere di due tipi: a due o a tre fili.

>> Accensione elettronica a tre fili

In questo caso, dall'accensione elettronica escono appunto tre fili: uno rosso, uno giallo e uno nero.

Con le due viti da 11 mm fissare in modo blando l'accensione elettronica nel suo alloggiamento in modo che sia possibile ruotarla.

Schema elettrico (foto 9):

filo rosso: mettere un connettore maschio

filo giallo: mettere un connettore femmina.

filo nero: mettere un connettore femmina.

Collegare il filo rosso al connettore femmina del filo che era collegato al "+" della bobina.

Collegare il filo giallo al "+" della bobina.

Collegare il filo nero al "-" della bobina, lasciando scollegato quello che c'era in precedenza.

A questo punto allineiamo con un tondino da cinque mm (va bene anche una chiave a brugola da 5 mm) i fori volano/carter.

Dare contatto con la chiave di accensione. Se il led è acceso: ruotare in senso antiorario fino a quando si spegne, poi ruotare a destra fino a quando si accende.

Se il led è spento: ruotare in senso orario fino a quando si accende. Fissare l'accensione elettronica stringendo le viti da undici. Rimontare la protezione in gomma, la ventola, la cinghia dell'alternatore e la protezione ventola.

>> Accensione elettronica a 2 fili

Schema elettrico (foto 10):

In questo caso, dall'accensione escono due fili (rosso e nero) e nel kit è fornito un terzo filo giallo.

Mettere filo rosso e giallo al connettore maschio e connetterlo al filo (connettore femmina) che in precedenza era collegato al "+" della bobina.

Mettere il connettore femmina all'altro capo del filo giallo e collegarlo al "+" della bobina

Mettere il connettore femmina al filo nero e collegarlo al "-" della bobina.

Procedere infine come nel caso dell'accensione a tre fili e il gioco è fatto.

Buon lavoro!



COLLEGAMENTI ACCENSIONE ELETTRONICA A 3 FILI			
COLORE FILO	ROSSO	NERO	GIALLO
CONNETTORE	MASCHIO	FEMMINA	FEMMINA
CONNESSIONE	FILO +12V *	" - " BOBINA	" + " BOBINA

* connettore femmina che era precedentemente collegato al "+" della bobina (in entrambi i casi)

COLLEGAMENTI ACCENSIONE ELETTRONICA A 2 FILI			
COLORE FILO	ROSSO	NERO	GIALLO
CONNETTORE	MASCHIO	FEMMINA	UN CAPO AL CONNETTORE MASCHIO COLLEGATO ASSIEME AL FILO ROSSO, L'ALTRO CAPO FEMMINA
CONNESSIONE	FILO +12V *	" - " BOBINA	" + " BOBINA



C'è sempre una prima volta

Per "Azzurrina" il sogno si è finalmente avverato. Uscire dai confini dell'Italia e viaggiare fino in Francia. Un'avventura ricca di emozioni che non dimenticherà facilmente



Era un giorno di ottobre e nel tardo pomeriggio i social network hanno smesso di funzionare, hanno insomma deciso di farci un regalo. Finalmente silenzio: è arrivato il momento di aprire il cassetto dei sogni

e decidere quale mettere in pratica. Nella mia testolina girava e rigirava la parola Francia, 2CV e... pain au chocolat. Ecco, sì, voglio andare in quel posticino in Francia, proprio quel posticino fatto di cassette dai

tetti a punta e che si affacciano sullo splendido lago trasparente. Voglio andare ad Annecy. Penso veloce e già sento da lontano la mia piccola 2CV "Azzurrina" che mi dà il consenso per partire, anzi, mi susurra: "Era ora che ti decidessi a portarmi in Francia!" Carta e penna: Melegnano-Annecy in quattro giorni. Prima tappa da casa a St. Michel de Maurienne; seconda tappa da St. Michel de Maurienne ad Annecy; terza tappa da Annecy a Saint Vincent; quarta tappa da Saint Vincent al lago di Brusson e quindi ritorno a casa. Il viaggio è cominciato: musica accesa e sottofondo del motore della mia 2CV. Canto, mi guardo intorno e penso che la vita è bellissima, bisogna solo lasciarsi attraversare l'anima senza la bramosia di possedere nulla. Cominciano le salite e comincia a calare il sole. La strada sale e si riempie di tornanti. I timidi fanali di "Azzurrina" illuminano quel che possono ed è perfetto così. Bello stare in mezzo alle montagne e guardare tutto quel bosco che non aspettava altro che riveder le sue stelle. L'aria è fresca, non fa freddo. Tutto diventa incredibilmente più affascinante a bordo della lumachina di latta. Ah sì, dimenticavo: è il mio primo viaggio in solitaria; con la mia "Azzurrina" varcando i confini dell'Italia. Arrivo a destinazione della prima tappa: St. Michel de Maurienne. La notte passa veloce. Sono le 8 del mattino, la colazione si farà direttamente ad Annecy con il tanto

atteso e desiderato pain au chocolat. Il tragitto è breve, giusto due orette. Guido tra le montagne e sembrano così maestose, la luce del mattino le rende ancora più incantevoli; con quella leggera spruzzata di neve. Annecy. Sono arrivata, siamo arrivate! Ho gli occhi grandi come il mondo per tutta la meraviglia che mi sta scorrendo davanti. Guardo alla mia destra, c'è il lago! È enorme e l'acqua è davvero trasparente. Proprio adesso stiamo passando sul ponte e sembra di essere dentro a un film, le ringhiere sono tutte piene di fiori dai colori accesi: rosso, rosa, viola. Entriamo in un viale alberato che costeggia il lago. Sì! Sono proprio dentro ad un sogno con il sottofondo musicale bicilindrico. L'hotel è stato facile da raggiungere e "Azzurrina" ora può riposarsi nel parcheggio (custodito!) mentre io vado a deliziarmi tra pain au chocolat e baguette. È stato il mio primo viaggio con questa mitica macchina amata da tante persone. Ho ancora quel paesino negli occhi, la musicalità delle parole francesi nel cuore. Tutto era al posto giusto. Il sole brillava sull'acqua del lago, una ragazza teneva la baguette nel cestino della bici, i ristoranti si preparavano con la raclette e gli uccellini volavano felicemente nel cielo azzurro. Il caldo sole riscaldava e faceva brillare il cofano della mia piccola, dolce e tanto amata "Azzurrina". Che questa vita, che stringiamo tra le mani, sia sempre un viaggio.



RADUNI



Amitalie

Si è svolto tra varesotto e bergamasca il consueto raduno degli appassionati delle AMI. La visita al museo Bertoni e al villaggio Unesco di Crespi d'Adda punti forti del week-end



*di Sergio Donati
foto: Sergio Donati, Marcello Sandi,
Citroën Communication*



Dopo aver saltato il 2020 a causa della pandemia di COVID 19, il team del CIBC, composto dal presidente Oreste Morgia e dai suoi stretti collaboratori, è riuscito ad organizzare l'ottava edizione del raduno Amitalie, il classico appuntamento che gli appassionati del modello attendono con trepidazione ogni anno. La manifestazione si è svolta nell'arco di due giorni, sabato 30 e domenica 31 ottobre 2021: questa edizione era particolarmente significativa, poiché ricorrevano i sessant'anni dell'Ami 6 berlina. Il primo giorno l'appuntamento era per le ore 14 nel piazzale di Volandia, a Somma Lombardo (Varese) dove ha sede il noto museo dell'aviazione, all'interno del quale vi è quello dedicato a Flaminio Bertoni, il geniale varesino dalla cui crea-

tività sono nate la Traction Avant, la 2CV, la DS e, appunto, anche l'Ami 6, che tra l'altro, si dice, fosse la sua preferita, oltre che la sua ultima creazione: Bertoni è infatti mancato nel 1964. Potrebbe sembrare superfluo, ma è doveroso dire che l'allestimento delle stanze dedicate all'artista è particolarmente interessante perché tutte le opere, non solo automobilistiche, sono ben rappresentate e chiaramente esplicate tanto che, nonostante la mia passione esclusivamente Citroën, sono riuscito ad apprezzare anche il resto. Presenti tutti i pezzi forti a quattro ruote: Traction, 2CV e DS, ma, in quel giorno, la più ammirata è stata proprio la festeggiata, una magnifica Ami 6 berlina dei primi anni Sessanta.



>> IL VILLAGGIO CRESPI D'ADDA >>

Crespi è il nome della famiglia di industriali cotonieri lombardi che, a fine Ottocento, realizzò un moderno "villaggio ideale del lavoro" accanto al proprio opificio tessile, lungo la riva bergamasca del fiume Adda. Il villaggio Crespi d'Adda è una vera e propria cittadina completa di tutto e costruita dal nulla dal padrone della fabbrica per i suoi dipendenti e le loro famiglie. Ai lavoratori venivano messi a disposizione una casa con orto e giardino e tutti i servizi necessari. In questo piccolo mondo perfetto il padrone "regnava" dal suo castello e provvedeva come un padre ai bisogni dei dipendenti: dentro e fuori la fabbrica e "dalla culla alla tomba", anticipando le tutele dello Stato stesso. Nel villaggio potevano abitare solo coloro che lavoravano nell'opificio, e la vita di tutti i giorni e della comunità "ruotava attorno alla fabbrica stessa", ai suoi ritmi e alle sue esigenze. Il villaggio Crespi d'Adda è stato il primo paese in Italia ad essere dotato di illuminazione pubblica con il sistema moderno Edison. C'era la scuola, riservata ai figli dei dipendenti, per la quale tutto, dai libri alle penne ai grembiuli, veniva fornito dall'azienda che pagava pure stipendio e alloggio agli insegnanti. Erano presenti anche una piscina, una chiesa, un ospedale, il cimitero e persino una linea telefonica privata con Milano.



Altro motivo di interesse, il documentario prodotto dalla TV svizzera sulle Citroën di Bertoni, che veniva trasmesso in "rotazione" su un ampio video in una saletta dedicata. Il biglietto di ingresso, costato ai partecipanti solo otto euro anziché i quindici previsti, permetteva anche la visita a tutta la struttura di Volandia, cosa che però richiedeva molto tempo data la vastità del sito. Verso le 17:30 buona parte della carovana è partita alla volta di Villa d'Adda (BG), per la cena e il successivo pernottamento presso l'Ostello Adda Village.

Domenica i radunisti si sono riuniti in un ampio piazzale situato nel villaggio industriale di Crespi d'Adda, sito italiano dell'Unesco. Veramente notevole la visita guidata offerta dal nostro club, che coinvolgeva tra l'altro attori che, con tanto di abiti di fine Ottocento-primi Novecento hanno impersonato Cristoforo Benigno Crespi, l'imprenditore cotoniero che ha realizzato il villaggio, e il figlio Silvio Benigno che ne ha proseguito e completato l'opera. Questi ultimi, oltre a raccontare con dovizia di particolari l'imponente lavoro che si rese necessario a far nascere il villaggio industriale, hanno sottolineato i tanti momenti di difficoltà, poi superati grazie all'ingegno e alla forza di volontà della famiglia Crespi. Ma è stato anche possibile interagire con gli attori ponendo loro domande. Per l'ora di pranzo la comitiva si è spostata al ristorante "Il Dopo-

lavoro" situato proprio nel villaggio, per un ottimo pranzo in piacevole compagnia. Nel pomeriggio è stato organizzato l'ormai classico giro ad "incrocio magico" (le Ami si incontrano su carreggiate opposte con le altre bicilindriche Citroën) e, non senza una coda di chiacchiere e altri giri improvvisati ma particolarmente apprezzati, siamo arrivati ai saluti finali e al viaggio di ritorno a casa. Insomma, bilancio positivo: tempo clemente, partecipazione più che buona (45 auto di cui 15 tra Ami 6 e 8) e il piacere di aver passato due belle giornate all'insegna delle auto che amiamo, della cultura, degli splendidi paesaggi, dell'ottima cucina e, soprattutto, dello spirito di amicizia che sono da sempre i punti di forza di Amitalie. Alla prossima!



>> VOLANDIA >>

Il parco e il museo del Volo di Volandia a Somma Lombardo (VA) è il più grande museo aeronautico italiano, nonché uno dei maggiori a livello europeo, con oltre cento velivoli su una superficie complessiva che supera i 250.000 m², 60.000 m² dei quali al coperto. Il museo, adiacente all'aeroporto di Milano-Malpensa, si sviluppa negli edifici della storiche Officine Aeronautiche Caproni del 1910.

Dalla sua fondazione, avvenuta nel 2010, il parco-museo si è arricchito di numerose collezioni e anche del Museo Flaminio Bertoni, spazio dedicato al genio e dalle creazioni del designer varesino; ospita inoltre la Collezione Bertone, che raccoglie alcune tra le autovetture più celebri disegnate dalla carrozzeria torinese. Il complesso si trova all'interno del Parco del Ticino.



Milano, flashmob con vista

Un incontro improvvisato e organizzato all'ultimo minuto ha visto sfilare spontaneamente decine di auto storiche attraverso la città. Noi c'eravamo



di Oreste Morgia
immagini Oreste Morgia, CDSCitroën,
Team Piano Piano Arriviamo



Due gennaio 2022. Per fare una levataccia, in una domenica funestata dalla nebbia insistente della bassa, ci vuole coraggio. Ma per far qualcosa d'inconsueto che un amico perduto un pò per strada ti ha proposto, lo si trova. L'esuberante Gigi, le sue auto maggiorenni, nuove persone ed il sole che certamente illuminerà la bellezza discreta di Milano sono la spinta a salire su "Giadina", la mia Dyane 6 dell'82. Parto avvolto dal nulla. Prima tappa a Melegnano da Davide, alle prese con l'accensione della sua "demi-Transat", piuttosto dimenticata ultimamente. Seppur in palese ritardo, che per lui è normale, trova comunque il modo di dare una tardiva lavata alla piccolina.

Scopre così che le foglie, incredibilmente, lasciano colore sulla carrozzeria (sì, ma da quanto tempo ci dormivano sopra?).

A noi si aggiunge Michela, la "bimba" di Davide, ma la sua "Azzurrina" non se la sente di avviarsi. Sembra quasi dire: "Andate pure voi!". E noi andiamo. Arriveremo in orario? Forse. Papà e figlia mi precedono, li intravedo da dietro il lunotto appannato. No, lo sbrinatori non era in dotazione.

Ho ricordo però di arabeggianti serpentine adesive che, piazzate sul lunotto, facevano il loro, se non le maltrattavi troppo.

Bello vederli vicini, uniti da bicilindrica passione. In un'altra vita, forse, avrò anch'io il piacere...

A Piazza Insubria a Milano il sole si prende la scena, dato che sono ancora pochi gli attori: un venditore di fiori e il suo chiosco multicolore, un maratoneta fosforescente, un'elegante signora con mascherina e sacchetti igienici pronti alla...bisogna! Pure questa è civiltà.

Viale Majno, zona Palestro, la carreggiata ampia, zero traffico, bellissimi palazzi d'epoca che guardano maestosi l'incedere di questi mezzi, anche loro di altra epoca: perfetta scenografia. A destra eccoci ai giardini Montanelli, di autunno vestiti, e subito dopo ci affacciamo in corso Venezia, luogo del ritrovo di quello che fa figo chiamare "flash-mob": ce l'abbiamo fatta!

O forse ci hanno solo pietosamente, attesi?





Siamo gli ultimi, davanti a noi a una Lancia Appia scura, una prima serie, con le caratteristiche portiere senza montante centrale, che guida la lunga colonna di "auto maggiorenni". Le riconosco quasi tutte: son forse vecchio? Penso.

Si aggiungono dietro di noi, sul podio dei ritardatari, una Mini, e una R4 furgonata. Poco avanti c'è una Dyane 6 come la mia. Mi avvicino: è Emanuele da San Giuliano Milanese con gentile signora, che pare non troppo entusiasta. La colonna si avvia improvvisa: cercheremo di salutarci più tardi. Si va lenti, e altrettanto lentamente la città si anima. Così ho il tempo di girarmi di lato: lì, a serrande abbassate, sta la mitica Libreria dell'automobile di corso Venezia, quasi un santuario per noi appassionati. Quanto resisterà ancora? Molti i telefoni impegnati a fotografare senza limiti queste vecchie signore. Facile ora, senza i rullini. Un signore mi fa segno di togliermi la mascherina che avevo dimenticata alzata nella fretta di saltare in auto. Faccio scorrere il finestrino per ringraziarlo e lui "toglila che ti fa ammalare". Scongiuri di rito in tempi confusi: no vax, sì vax, il positivo che è cosa negativa e viceversa. Fermi in Piazza San Babila, ci ritroviamo all'ombra dei tipici pini marittimi... padani, che spuntano lassù da attici da sogno, che immagino abitati da manager giramondo con bonus e benefit aziendali, calciatori tatuati con annesse ve-

line, ed influencer con bebè dall'immediata e remunerativa presenza social.

Un mondo alto e lontano dalla strada in cui incediamo lentamente noi comuni mortali. Arriviamo in Corso Matteotti, con gli inconfondibili palazzi dell'architettura razionalista sfumati dallo smog, che presto, grazie alle auto elettriche sarà solo un brutto ricordo. Grazie a qualche ampia svolta del percorso riesco a vedere le maggiorenni che sono più avanti, Fiat 126, Alfa Duetto e Fiat Barchetta, che azzardano un narcisistico cielo aperto, e poi la Renault 5 del papà che il figlio custodisce con amore, un improbabile cinquino con roulotte al seguito e damigiana sul tetto, e l'immane Maggolino di un bel color pastello.

Attraversiamo via Montenapoleone, alte cilindrate ed opulenza di optional parcheggiate lì, a rafforzare l'immagine sfarzosa del luogo. Giganti di nero vestiti di guardia a vetrine splendenti di meravigliosi oggetti, di cui forse noi tutti in fila avremmo sempre potuto, felicemente, fare a meno. Cinesine (o giapponesi, chissà) immancabili e graziose ci filmano sorprese. Alcune già con le borse degli acquisti appese al braccio. Caro Mao, che fine han fatto i tuoi pensieri? In via Manzoni sul pavé, "Giadina" sembra dolcemente volare, sospesa sulle sue sospensioni. Alcune maggiorenni, certamente meno morbide delle nostre francesine, gradiranno meno questo

tipo di fondo stradale. Certamente a chi le conduce va bene così: in esse, troveranno di certo altri pregi. In senso opposto un tram che ne ha viste tante sembra adeguarsi all'epoca dei nostri veicoli.

Fermo al rosso, il proprietario della Mini che mi segue, mi bussa al finestrino: "Hai il baule aperto!". "Tranquillo è chiuso" rispondo "Ma dà quella sensazione anche a me che ce l'ho da anni". Queste erano auto che nascevano imperfette, ma le si amava lo stesso, anche con i loro difetti. Imperfette sì, ma ci han portato dignitosamente sin qua: farà lo stesso quel Suv Mercedes "con su tutto" che ci sorpassa, infastidito e prepotente? Dubito.

Intanto spuntano grattacieli, tra sole e vecchi palazzi, ritagliando geometrie azzurre ed irregolari. Dietro una curva, compare un vecchio campanile in mattoni, un'ambulanza sfreccia a sirene spiegate, a ricordarci i tristi tempi. Silenziose auto elettriche fanno da contraltare, ma il futuro in questa prima domenica di gennaio può attendere. Arriviamo al Castello Sforzesco, davanti vedo transitare una 600 blu, pochi dignitosi cavalli in quell'auto che è stata il mio barcone da immigrato nei primi Settanta. Quei pochi cavalli sfilano davanti a quel potere antico, chissà che penserebbe Ludovico il Moro di questi strani metallici destrieri che passano irriverenti sotto le sue mura. E le dame di corte, resisterebbero al loro fascino? Ma

siamo a Milano, mica a Frittolo, quasi 1500. Non ci resta che piangere davanti alla vecchia mitica Giulia, pensando a cosa è rimasto di quel marchio glorioso. Un'auto che mi affascinava e al contempo detestavo da bambino, perché sorpassava sempre la modesta 600 di papà.

Una maestosa DS chiara sfilava davanti alla Triennale dove decenni fa una sua antenata scura e dalle ruote carenate fu esposta, puntata verso il cielo, pronta ad un viaggio nel cosmo, a sfidare gli Apollo del tempo. Ci introduciamo nel maestoso e lineare corso Sempione, dall'alto dei suoi cento metri il ripetitore Rai osserva il passaggio di queste sue arzille e colorate coetane, che nei tg dell'epoca erano tutte uniformemente ingrigite da una tecnologia che era agli albori. Oddio ma il colore c'è oggi, ed è quello del semaforo rosso, il corteo si allontana, lo perdo. E ora? Tranquillo: dall'alto la moderna tecnologia ci guiderà alla meta. Le cartine stradali ingiallite potranno continuare la loro pensione nelle tasche portaoggetti di "Giadina". Ci ricongiungiamo di nuovo al lungo biscione (siam mica a Milano?). Ecco il Cimitero monumentale, anche per noi fine della corsa! Poco distante un parcheggio ampio e deserto ci accoglie dopo circa nove km, percorsi in un'ora e tre quarti. Le auto, centinaia, di ogni marca e foggia, vengono esposte vicine: sarà forse il Paradiso?

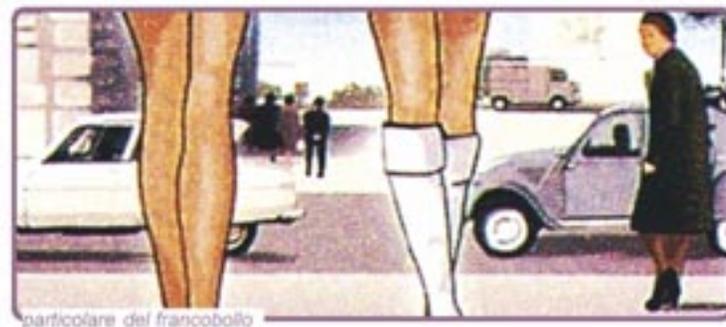
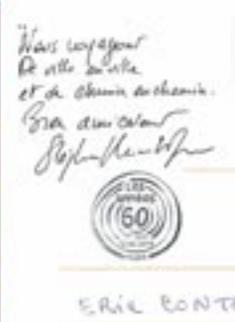
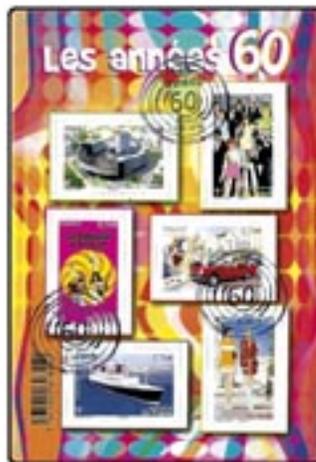


Cartoline

Perché le cartoline? Perché sono tanto belle, stimolano la curiosità, ci aiutano a ricordare un viaggio nostro o di nostri amici; talvolta ci svelano particolari, scenette di vita curiose o di un tempo ormai passato



Perché, se ben osservate, ingrandite, svelano momenti curiosi del nostro stare al Mondo. Perché stanno scomparendo, soppiantate da messaggi e foto spedite dal cellulare: diventano così sempre più rare e preziose. Perché collezionandole, entri in contatto con tante persone, di località le più diverse, e aspetti ancora la Posta. Perché, quelle che vi propongo, celebrano in un modo originale, la presenza delle nostre Citroën nella vita quotidiana di villaggi, paesi e città. Buona visione.



testo e cartoline di Paolo Biasioli

CITROËN ^ MEHARI

