

LA CAPOTA

Nº 9



Butlletí informatiu del club d'amics del 2CV de Catalunya

© 1999 By Cella

BERGA'99
24h SPA
La Gazelle
Relato 2CV
Ezcaray'99



15^e 24h/2 2CV
SPA-FRANCORCHAMPS
2 & 3 OCT.'99 **INFOS :**
00-32(0)87/310 000

La afoto



Foto apareguda a ELPERIODICO el 17 de decembre

Editorial



Club d'amics dels 2CV de Catalunya
Av Meridiana, 3825è 1ª
08030 Barcelona

Telfn. Contacte: 607207330

www.geocities.com/Cat2CVClub
cat2cvclub@geocities.com

Consell d'edició:
En Feno i en Codina

Col·laboradors:
Cèlia Millas
Màica Cabello
Montse Valle
Amélie Warnier
Maite Mateos
Nicolás Delgado
Oskari Juantxo

Fotografies:
Amélie Warnier
PhotoPass
D. Santacreu
Àngels i Cèlia.
Tens tú alguna foto?

Impressa:
Imatge Copy (imatgecopy@retemail.es)

Made with:



Aquí tenéis la última entrega del año, un año con miles de kilómetros a nuestras espaldas en compañía de nuestra querida cabra.

Estamos contentos de la acogida por parte vuestra y sobretodo con los nuevos fichajes para el club, una veintena más o menos desde enero. Pero lo que nos da moral y ánimos para intentar hacer las cosas mejor, son las colaboraciones aportadas por vosotros en este mismo ejemplar de *La Capota*. Eso es buena señal. Esperamos que así la gente se vaya animando y se lo agradecemos mucho a nuestros nuevos colaboradores.

También nos gustaría dejar claro, a raíz de unos comentarios que se han oído en alguna concentración fuera de nuestra comarca, que si se hace parte de la revista en catalán es porque la lengua de la persona que escribe es esa misma y no por eso debemos dejar de respetar a dicha persona que le gusta tanto o más el 2CV como a ti o como a nosotros. Y no hay ninguna mala intención en esta forma de expresión. Lo que no vamos a hacer es traducir los artículos de nuestros colaboradores, más aún siendo ésta la lengua mayoritaria entre nuestros socios. 2CV = Libertad... de expresión.

Pero eso sí buen rollo. Aprovechamos la ocasión para deseáros no sólo feliz año 2.000 sino también feliz milenio. ¡Que sí! Que ya sabemos que no se ha acabado el milenio, pero feliz nuevo milenio. ¿Y qué?

La junta directiva



Ezcaray

Josep Fenollar

5 cabras de nuestro club (Alonso, Alex, Toni, M^aÀngels y Josep Maria), arrancamos el viernes por la tarde, para llegar a la que sería nuestra segunda concentración en Ezcaray, a cargo de la familia Paraiso. El punto de reunión y de estancia los tres días era en el real albergue de la fábrica de Ezcaray, un sitio como ya sabíamos muy acogedor, sobre todo por la excelente comida que sirven. Durante el fin de semana, visitas a distintos puntos de la comarca (visita a una alfarería típica, visita a la población de La Guardia, raid por la sierra de Ezcaray, etc.). Por las noches fiesta como siempre, hasta altas horas, también como siempre. El domingo por la mañana se hizo una visita al balneario de Arnedillo y seguidamente la familia Elias nos ofreció una comida típica de la zona. Después de comer, conexión del piloto automático y para Barna, eso sí con una parada/merienda, en Zaragoza, ofrecida por nuestros simpáticos amigos Paco y Camen. No hace falta decir que la concentración oficial de Logroño es una de las más divertidas y simpáticas del año y le deseamos larga vida..

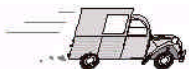
SERVEIS MECANICS SOLSONES, SL

CTRA.MANRESA, KM.50
25280 SOLSONA
LLEIDA
Tel.:973481125



BERGA-AUTOMOCIÓ,S.L.

COMTE OLIVA, 21-23
08600 BERGA
BARCELONA
Tel.:938211847

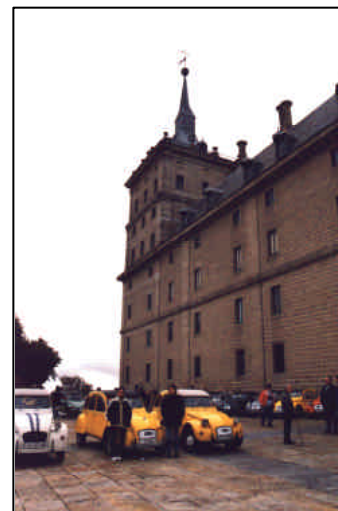


4

El Escorial

Cèlia Millas
Maica Cabello

Per fi ja havia arribat el dia, allà estàvem les tres amb una cabra plena fins a rebentar, direcció a Madrid. Af arribar a Fraga ens vam trobar amb el "presi" i el "vice-presi" que molt amablement ens van explicar com funcionava l'emissora, després segur que se'n van arrepentir perquè durant tot el viatge van suportar els nostres acudits i les nostres cançons. Eren quarts de dues quan arribàvem a l'alberg, la nostra primera impressió va ser recordar "El Resplandor". Després vam anar a *Move it*, la discoteca del poble, on allà ens vam trobar a part de gent de la concentració. Tot van ser retrobaments, petons i xerrameca. La nit anava avançant entre partides de futbolín, ballant, bevent i lligant, que per cert ens van caure molt bé els *madrileños*. Després de la festa arribà l'hora de tornar, però, on és l'alberg? Més d'una hora pujant i baixant pels carrers i res de l'alberg havia desaparegut com per art de màgia, la gasolina se'ns va acabar i ens vam quedar adormides al cotxe. Però per sort nostra van passar per allà el Julito i l'Iñaki, vam pujar amb ells en busca de l'alberg, però aquest no apareixia per enlloc, allà estàvem cinc persones dins la cabra tota embafada i plovent, i l'Iñaki caient sobre el Julito que conduïa. Julito va tenir una il·luminació i va baixar del cotxe i sí, darrera seu va veure l'alberg.



L'endemà al matí eren les nou i encara anava arribant gent, els mallorquins, el Josep Maria i el "Pepe"... Pel matí vam visitar l'Escorial, la veritat és que vam sortir ven marejades mai havíem vist tantes tombes i *podrideros*. La resta ens va agradar molt, i quin goig que feien tots els 2 CV junts aparcats a la plaça. Per dinar ens van fer un "auténtico cocido madrileño" però el que més bo vam trobar va ser la "quesada", després de tot això arribava la nyonya, uns quants ens vam quedar dormint i els altres van anar de ruta per la Sierra, encara que no van poder veure res del paisatge codificat per la boira. O sigui, que ja vam fer bé de dormir. Després de sopar al "Chef Rafa" vam decidir anar a fer un beure, però abans d'arribar ens va caure un xàfec de pluja damunt i vam decidir anar a dormir. Aquella pluja i la maleïda aigua calenta que sempre s'acabava abans de dutxar-te ens va fer agafar un encostipat dels que fan història. L'últim dia vam visitar el *mercadillo* on ens vam firar i on vam poder veure les proves d'habilitats dels conductors, però no es pot comparar amb la demostració que haguéssim fet nosaltres. Tot seguit vam anar al casal on van repartir els premis i vam degustar un vi. Ben dinat va arribar

l'hora dels adéus, petons i abraçades i fins una altra.

P.D: A la tarda quan tothom va marxar, la mama i les nenes acompanyades de l'Antonio vam anar a visitar tota la Sierra ben desboirada i vam poder veure un paisatge fantàstic.



5

St. Llorenç de Morunys'99

**Cèlia Millas
Montse Valle**

Va ser la nostra primera vegada, estàvem espantades. Una de nosaltres es pensava que era una festa tradicional on es trobaven dos cavalls "animals".

Les nostres pors van acabar quan vam arribar a la bonica vall del Berguedà, i és aquí on vam tenir la nostra primera experiència. Just vam arribar dos galans ens van ajudar a muntar la tenda, llavors vam començar a assaborir el companyerisme.



Acta notariar del sorteig de diumenge.

De mica en mica anaven arribant 2CVs. Vam anar a sopar i després vam degustar el rom cremat ambientant-nos amb unes havaneres, i així es va

calentar l'ambient, després vam seguir catant licors i escoltant diverses músiques. I a dormir !!!

L'endemà de bon matí ens vam aixecar i vam començar una ruta per les boniques muntanyes, amb les cabres descapotades, el vent xocant contra les nostres cares i el sol petant-nos a l'esquena, cosa que ens va crear un bon bronzejat. Vam fer una parada per dinar, la dormideta i tornem-hi a ruta. Al vespre vam anar al restaurant i vam menjar "com Déu mana".

Donat l'èxit del dia anterior, vam tornar a anar al càmping, que feien un concert i al costat "disco-mòbil", on vam dansar molt ballant La Macarena i al sortir per anar al lavabo, vam sentir un so que provenia de les muntanyes, vam girar els ulls, hi havia una foguera o, què era? Potser sí, no ho sabem. Un xicot tocava la guitarra, i tots els nostres companys estaven allà. La nit va estar força bé, fins i tot a l'hora de dormir se sentien sorolls de fons...

Bé, amics no diem res més, pràcticament només hem parlat de la festa i de les nits. Què us hem de dir a vosaltres, ja que nosaltres som unes humils novates i no en tenim ni punyetera idea.



Moment del Raid-pícnic per les muntanyes del Berguedà



24 h de Spa'99

Enviat especial a Spa Francorchamps: JM Codina

Després d'un any sense córrer a les 24 hores de 2CV de Bèlgica, el **2CV Team Barcelona** va reparar aquest any, encara que no podem dir que amb gaire bona sort. 7 voltes al circuit en 24 hores.

No, no és un circuit de 300 quilòmetres, sinó que simplement el Dyane no va voler funcionar. Primer, vam haver de treure els 2 carburadors de 205 rallye per posar-ne un de 205 normal y finalment un de 2CV de doble cos. L'encesa electrònica vam suprimir-la també i vam decidir d'instal·lar el platins, condensador i bobina tradicionals. L'arbre de lleves de competició va ser substituït per un de normal. L'alternador amb regulador incorporat tipus VISA també va petar i es va posar un de 2CV clàssic. El camí era el correcte, és a dir, deixar un 2CV de sèrie que és el millor cotxe que hi ha, el que passa és que ens vam quedar sense temps.

Els pilots de l'equip, Santacreu, Canamasas i Pelaó van quedar-se amb les ganes de poder rodar, com ja han fet d'altres anys, pel circuit de Spa. Però cap problema. Si a la pista no van poder triomfar, a fora van ser els reis. La televisió Belga va fer una entrevista a uns dels pilots, a més van aprofitar-se al box a gravar una de les poques sortides que va fer el nostre Dyane. A més, la revista 2CV magazine ens va fer un seguiment especial.



Encara no havia acabat la carrera que ja s'estaven planificant les modificacions a fer i preparacions del cotxe de cara a l'any vinent. Segur que llavors el Dyane funcionarà i no pararem ni per fer gasofa.



autopista

PRUEBA MAGAZIN

Citroën 2 CV 6 Confort

Años jóvenes

Así es el 2CV, y así lo veremos durante mucho tiempo. Un coche para siempre, del que todo el mundo tiene algo que decir, porque ya forma parte del paisaje y de la vida de la gente. Es más que un coche: una convicción, una forma de vida.

En 1936, un grupo de ingeniosos diseñadores puso en marcha un proyecto para la fabricación de un automóvil muy especial, tanto que ni siquiera ellos podían sospechar el éxito que alcanzaría su invento.

Destinado a la gran clase media, debía ser un coche fundamentalmente económico: para ello debía estar desprovisto de cualquier detalle lujoso; podría ser incluso feo, pero funcional y lo más confortable posible. Pero algo que afectó por entero a su concepción fue, sin duda, el capricho de M. Boulanger, Director General de Citroën en la época, que puso como condición inapelable el poder subir en el coche sin tener que quitarse el sombrero. Cosa bastante complicada, dada su gran estatura.

En 1948 fue presentado en el Salón de París el primer «Dos caballos» que, en efecto, parecía el «paraguas con ruedas» que había inspirado su fabricación de horrible chapa ondulada pintada a mano con un solo faro sin indicadores de dirección ni de frenado..., pero, eso sí, descapotable y con algunos detalles mecánicos ciertamente originales, como el sistema de arranque, del tipo de los motores fuera-borda, o la suspensión a prueba de bomba y un motor refrigerado por agua de 375 c.c. y 8 CV de potencia, sencillo y económico. Y sorprendió a todo el mundo, pero no tuvo el éxito esperado, debido, según llegaron a explicar sus inventores, a una frivolidad estética tan simple como el color de la pintura de la chapa. Lógicamente fue reformado, no sólo en el color, sino que le fueron añadidos ciertos detalles que lo convirtieron en un auténtico coche.

Y llegó el éxito. El «patito feo» de nuestra historia no se convirtió, desde luego, en un «cisne-Rolls»; sin embargo, se ganó tantos adeptos que desbordó las previsiones de sus

fabricantes, tanto, que ha llegado a nuestros días paseando orgulloso a través de la historia, mientras acumulaba anécdotas y atractivos. Y hoy, el 2CV cargado de historia, mantiene la esencia de su existir: la economía.

Fácil de mantener

Un precio franco fabrica de 364.400 pesetas el modelo Special y 382.000 el Confort. Consumo normalizado de 5,4 litros a 90 km/h. Sin averías. Fácil entretenimiento. Asistencia y recambios en toda España (y en el extranjero). Ventajas a las que no podemos dejar de hacer alguna objeción, además de resignarnos ante el obligatorio impuesto de lujo.

El consumo homologado es poco menos que una fantasía en cuanto queramos conducir deprisa, adelantando y apurando frenadas; y en el ranking de consumo de este mercado revolucionado por la crisis energética, el 2CV es superado incluso por su compañero de marca, el Citroën Visa. En conducción alegre supera fácilmente los 6,5 litros.

Es cierto que es un coche que rara vez padece averías graves, sobre todo si se cuida el entretenimiento, cuyos elementos básicos están bastante bien pensados. Vanilla del nivel de aceite, tapón de llenado del mismo y filtro del aire aparecen delante de nuestras narices nada más abrir el capot, lo que se consigue metiendo la mano por debajo del morro y accionando una palanquita irremediablemente pringosa. Sencillo. Las bujías, sin embargo, se encuentran protegidas por una especie de búnker (cada una), que sólo pensar en tener que levantarlo debe dar dolor de cabeza a los mecánicos.

¿Y si pinchas...? El gato, instrumento a menudo terrorífico para las conductoras y siempre temido por mí, es fácil de colocar y utilizar (¡subí el coche con una sola mano!) y la llave de ruedas, sólida y resistente, aguantó estoica algunas patadas, que me permitieron aflojar los tornillos sin mucho esfuerzo; sin complicaciones en el cambio de rueda, que no requiere más que algo de puntería y un poco de pulso. La rueda de re-
puesto y el gato se guardan en el maletero, lo que tiene dos inconvenientes: la pérdida de espacio útil y la suciedad de la solución, ya que no tiene ninguna funda que resguarde el equipaje del contacto con la rueda.

La economía se refleja también en el interior.

Es, digamos..., rústico, aunque no por ello menos funcional. Un conjunto de palancas, botones, testigos y roscas completan el cuadro de instrumentación, en el que, incluso, posee un mando para el reglaje interior de los faros, pensado, sin duda, para contrarrestar los efectos de una carga trasera extra que, a causa de la blanda suspensión, levanta exageradamente el morro del coche. Y un detalle sofisticado: un botón que, al presionarlo, hace encenderse un testigo si está bajo el nivel del líquido de frenos. Tiene también dos bocas de aireación directa, que más parecen ventanas, pues cuando en plena marcha se me ocurrió abrirlas, me vi invadida por una nube de polvo, tierra, restos de insectos y otras dulzuras que las rejillas «protectoras» dejaban pasar alegremente.

El habitáculo resulta bastante amplio, y no tanto por su anchura como por su altura, pero la entrada a bordo se ve dificultada por unas puertas que abren poco y que no tienen ningún mecanismo que las mantenga abiertas; es más, tienen un sistema de cierre «automático» consistente en unas gomas que rodean las bisagras y que, cumpliendo perfectamente su misión de goma, hacen rebotar la puerta. No hace falta decir lo que pasa si te pillas entrando, en el momento de cerrarse la puerta tan energicamente.

Ya dentro, se agradecen los cinturones de seguridad enrollables, el techo de quita y pon y una visibilidad bastante aceptable. Los asientos, regulables sólo longitudinalmente, resultan cómodos al principio, pero al pasar los kilómetros hace irremediable un cambio de opinión... A pesar de todo, el original diseño de la tapicería los hace acogedores, al menos a la vista... El tejido jersey combina bien con los colores de la carrocería: blanco, beige, rojo o amarillo.

La suspensión hidráulica, independiente a las cuatro ruedas, resulta a la par que divertida, bastante segura, y proporciona una extraña

estabilidad que, contrariamente a lo que se podría pensar, permite una conducción rápida en zonas de curvas; aunque para ello hay que tener en cuenta la dirección, lenta, pesada y con un corto radio de giro. Todo esto obliga a trazar las curvas de un modo peculiar y sólo posible si hay visibilidad, abriéndonos mucho, tanto en la entrada como en la salida.

Es el 2 CV un coche de altos contrastes. También en la velocidad. Cuesta abajo, e incluso en

rectas largas, le faltan números al velocímetro, pero cuesta arriba la aguja baja y baja impunemente. Decididamente, éste es un coche para gente con paciencia o, tan atrevida, que no levante nunca el pie del acelerador, lo cual también tiene sus inconvenientes...

Simpático, económico o, retro, contradictorio, el 2 CV rompe con todos los esquemas de la sofisticada tecnología que nos invade; un coche que en su simplicidad nos permite depositar algún sentimiento extra, algún recuerdo, alguna nostalgia. Por todo ello sigue, y seguirá, estando de moda. Si Citroën quiere.

Helena Hernández

Revista AUTOPISTA

Núm. 1269*12 noviembre 1983*150 ptas.



Relato 2CV

CUENTO NARRADO POR UN 2CV

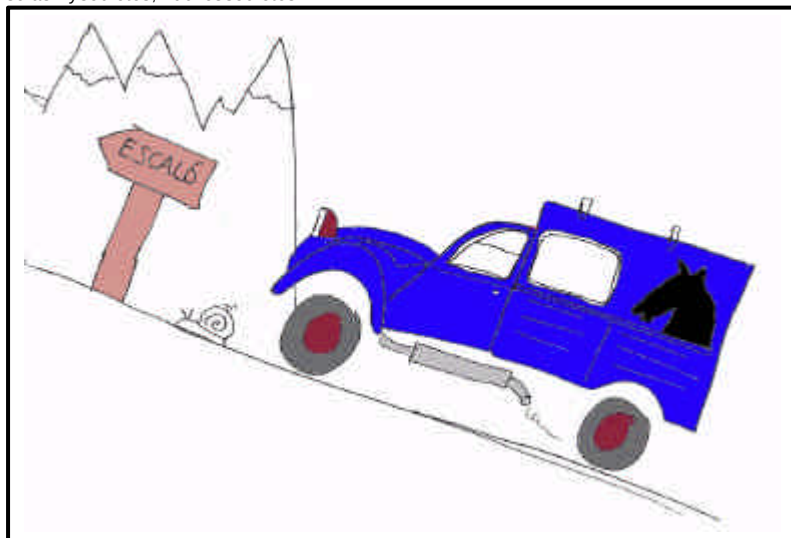
de Maite Mateos Torres

Ella dice que soy feo porque soy azul, soy viejo y hago mucho ruido, tanto, que se le quitan las ganas de hablar con Él. Pero conoce mi secreto y eso la da que pensar. Por eso me siento seguro. Mientras funcionen todas mis piezas seguiré dando tumbos por la carretera, lo sé muy bien.

Ella, Conociendo mi secreto ya no piensa que soy feo, no puede verme feo de ninguna manera. Sólo ve dos caballos plateados y la silueta de un corcel negro que en realidad es la sombra de una yegua alazana hecha de fuego y viento.

¿Por qué odiará tanto el azul? No es más que un color. Pero sé que ya ha olvidado Su odio, lo ha eclipsado la silueta del corcel negro, de la yegua alazana en la que yo me transformo para correr veloz y confundirme en las melodías de los números uno de los últimos quinientos años.

Así sueña e imagina Ella. Sobre todo piensa en el secreto, en nuestro secreto. Pero Él la hace retornar de ese otro mundo, nuestro mundo, con una reticente pregunta ¿En qué piensas? ¿En qué pienso? Se pregunta Ella. Pero guarda silencio las más de las veces, retenida en mi mundo por el estrépito de mi motor. Y es que sabe que de todas formas Él también comparte el secreto. De hecho parte del secreto era sólo de Él y mío, en principio. Pero ahora también es de Ella y el secreto ha crecido, ocupa ya el doble de lo que ocupaba. Pero yo soy grande. De hecho soy furgoneta capaz de cargar con todo: ladrillos, cemento, paja, alfalfa, pienso, viruta, sofás...ysecretos,muchossecretos.



Ella, El y yo subiendo a Escala.

Exclusivas Pont
BARBERA DEL VALLES

25% de descompte en els recanvis originals i altres descomptes en reparacions.



10

OPERACIÓ AMOR A PRIMERA VISTA A CITROËN

"Españollar una història bonica per culpa d'un cotxe no és una pena..."

CITROËN 2CV
2.000.000-80.000 Ptas. (IVA incl.)
Pla Finanç.

CITROËN Dyane 6
2.000.000-80.000 Ptas. (IVA incl.)
Pla Finanç.

CITROËN Méhari
2.000.000-80.000 Ptas. (IVA incl.)
Pla Finanç.

SOBRETOT, TENINT UNA OFERTA AIXÍ

Apuntant-se a l'operació amb la nova Operació Amor a Primera Vista de Citroën. Perquè una operació tan política com aquesta és possible gràcies a la Citroën (P.V. 1.100.000 Ptas.) i al finançament de Citroën. A més, amb el finançament de Citroën, el cotxe a més de ser una operació política, és el cotxe més segur i fiable del món. A més, amb el finançament de Citroën, el cotxe a més de ser una operació política, és el cotxe més segur i fiable del món. A més, amb el finançament de Citroën, el cotxe a més de ser una operació política, és el cotxe més segur i fiable del món.

FINA A FINAL DE MES

CITROËN

Agenda any 2000

<<LA LLISTA>>

Tel.: 934283561
(contestador automàtic)

TOT TIPUS DE RECANVIS I ACCESORIS PER 2CV I DS
Preus especials pels associats a clubs Citroën

BAR PEPE

Pamplona, 91
Poble Nou
EL MUSEU DEL ROCK
Xupitos especials de la casa

Data	Trobada	País
28-30.01.2000	Wintertreffen auf dem Scoutcamping Toutschmillen in Wiltz Info: 2CV-Club Letzebuerg, 19, rue d'Altlinster, L-6163 Bourglinster, Tel. (L) 352-78.92.15	L
4.-14.02.2000	8. Raid Laponie, Start 4.2.2000 in Helsinki, Anmeldung bis 15.11.99! Info: Jukka Isomäki, Tel. +358 6 312 3971 home, eMail: FIN2CV@saunalahti.fi	SF
11.-13.02.2000	26. Internationales Döschirennen in Lienz Info: Peter Wibmer, J.A. Rohrerstr. 1, 9900 Lienz, Tel. 04852-676250d. EMail: peter.wibmer@netway.at	A
28.-01.05.2000	1. Belgian International 2CV- & Citroënmeeting in Beerse Info: Julien van Wouterghem, 7 DE Olympiadeaan 132, B-2020 Antwerpen	B
05.-07.05.2000	Voorjaarsmeeting in Ter Apel Info: 2CV-Club Winschoten, Peter Buiters, Tel. (NL) +31-597-354296	NL
19.-21.05.2000	11 Jahre Ostsee-Treffen in Kiel Info: 2CV-Club Kiel, Matthias Faermann, Tel.+Fax (D) 0431-803098	D
31.-04.06.2000	15. "Mr. Döschwö"-Treffen in Gerichtsteden Info: Patex, Tel. (D) 0721-30624	D
01.-04.06.2000	8. Nationaltreffen von 2CV und Derivaten in Sault/Vauchuse b. Avignon Info: Passion 2CV, Bruno Fomaro, Tel. +33 4.90.74.43.67	F
03.-04.06.2000	6. Int. Citroëntreffen in Nogent-le-Rotrou, Bourse d'Echanges Info: Citroën Club du Perche, BP 161, F-2840 Nogent-le Rotrou Cetex	F
09.-12.06.2000	Heidjer Pfingsttreffen in Hermannsburg - Baven Info: Pat, Tel. (D) 05052-2959 oder Bimbo, Tel. (D) 05321-63203	D
09.-12.06.2000	Chapron-Meeting in Champex (Valais) Info: eMail depotter.vincent@skynet.be	CH
09.-12.06.2000	Pfingsttreffen des CCRR in Xanten am APX Info: Sven Hanck-Müller, Tel. +49 221 23 65 45, Fax +49 221 2409009	D
01.-02.07.2000	K(r)ampeertreffen des 2CV-Club Winschoten Info: 2CV-Club Winschoten, Peter Buiters, Tel. (NL) +31-597-354296	NL
11.-13.08.2000	CTC-Treffen in Oirschot Info: "CTC", Joke Blom, Tel. (NL) +31-10-4320252, Fax: (NL) +31-10-4740055	NL
12.8-9.09.2000	Citroën 2CV Raid AUSTRALIA 2000 Info: steve wedell, anja ahrens, email: cheersbastard@hotmail.com	AUS
25-27.08.2000	III Trobada oficial del club a Sant Llorenç de Morunys/ Berga Camping Aigua d'Ora	CAT (E)
8.09.2000	Ballon-Verfolgungsfahrt Schloß Schönborn anl. 125 J. Marcus-Wagen Info: Siegfried Marcus-Gesellschaft, Tel. 02277-64 56 42	A
15.-17.09.2000	CTC-Haveltetreffen in Onna, Meppelerweg 133 Info: "CTC", Joke Blom, Tel. (NL) +31-10-4320252, Fax: (NL) +31-10-4740055	NL



12

Benvinguts a Barcelona!

Per Amélie Warnier

Un dos caballos... una Francesa... no podía escapar a un "grupo de terroristas" como los del club de los amigos del 2CV de Catalunya. Un día, después de despertarme, aproximadamente, a las 13H00 descubrí (con muchísima suerte) la "revista" — ¡ Qué palabra para caracterizar la CAPOTA ! — donde ahora escribo.

Pero después la olvidé. Algunos días después, cuando mi 2CV — llamado «LA

¿ Y qué ? La fraternidad (que parece no tener fronteras) está muy bien respetada en este club de 2CV... ¿ Sí o no ?

Mi primera concentración de 2CV fue también, en Sabadell (ciudad muy famosa por "sus famosos jueves universitarios") donde, a parte del ambiente muy clásico (muy recto) de los que tienen un 2CV únicamente para los fines de semana, había "cabras" menos cuidadas (pero más utilizadas) pero también bonitas.



¿ Qué me ha dado el club ? En realidad nada o sino un autoadhesivo muy chulo del club, y mucho más: la oportunidad de conocer a gente a la que le gusta los 2CV tanto como a mí.

¿ Qué más ? Tal vez faltan unos cuantos fiesteros más en el club, por supuesto, pero con una "sección radical" (palabras oídas en la concentración del 28 de noviembre de 1999 alrededor de 18H00 después de muchos aperitivos) podríamos atraerlos.

GAZELA» — estaba estropeado, afortunadamente el club me ayudó. Este día de reparaciones, terminó a la 1H00 de la mañana, todo el mundo muy cansado, feliz, flotando y más.

Otra muestra de gentileza fue cuando en el día de mi cumpleaños, el club me regaló un libro super guay sobre el 2CV y además una botella de J&B que me ha hecho muy feliz.

Quizás, mi simpatía por el club se debe, simplemente a que tengo un 2CV ("LA GAZELLE" repito) y ¡ cómo no ! al buen rollo del club.

Gracias a los dos.
Gràcies a tots dos.

AMÉLIE WARNIER



13

Mis empresas favoritas

Por Nicolás Delgado

"La Poste", la empresa de Correos Francesa, con su logo y sus coches amarillos es quizás la compañía que mejor ha sabido utilizar los recursos del 2CV. Ellos, los franceses, que presumen de tener uno de los mejores servicios de Correos del mundo supieron sacarle todo el jugo a nuestro patito feo, en su versión furgoneta, durante muchos años.

Seguro que todos conocemos alguna gran empresa que ha confiado en el "mejor coche del mundo" para sus trabajos. Para no ir más lejos, TELEFONICA, el gigante de las telecomunicaciones, todavía tiene alguna ACADYANE luchando entre esas otras jabatas de CITROËN que son las C-15 o el sinfín de marcas que ahora utilizan para la empresa. El 2CV ha marcado el ritmo y la historia de muchas empresas, de grandes empresas, de pequeños talleres y de autónomos (sólo hay que acordarse de las que hacían servir casi todos los "encanteros" que vendían en los mercadillos, cargadas hasta los topes ... ¡y con una baca para ampliar su capacidad!). Esperamos que cunda el ejemplo y cada número nos recuerde a esos empresarios, anónimos o famosos, pero que supieron elegir en su día - y algunos aún hoy no la cambian - a su furgoneta CITROËN.



Pedro Antonio García Moya es uno de ellos. En la calle América de Santa Coloma de Gramenet, frente al taller del entonces "lampista" Pedro Antonio, se cargaba cada día esta AKS para trabajar y hacer kilómetros. Un día pasó a mejor vida, pero para entonces había logrado, junto a su dueño, convertir en una moderna empresa de instalaciones a PASCAL, que es como se denomina hoy en día. Había conseguido triunfos y había servido sin averías, consumiendo poco, y durando mucho. Su dueño entonces, y como recompensa, prosiguió confiando en CITROËN y la flotilla aumentó con las ACADIANES y una C-25. Posteriormente entraron en la empresa otras marcas, pero su dueño se enorgullece de haber hecho crecer a PASCAL junto a una 2CV. Pedro Antonio es un citroeniano más.



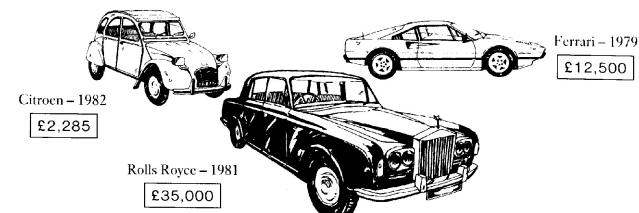
GARATGE ELOY MOLLET S.A.
Agent Oficial Citroën
 15% de descompte en els recanvis originals
 C/Félix Ferran, 4,
Mollet del Vallés
 Tel. 93 570 6354
EXCLUSIVAS PONT

2CV-Xorrades

1er i últim fascicle del curs d'anglès

Davant de l'èxit obtingut amb el curs de francès del número anterior de LA CAPOTA — molts de vosaltres ja heu notat els nostres progressos — us oferim ara un mini-curs d'anglès. En aquest cas, el llibre és l' **ENCOUNTERS Workbook** de Heinemann Educational Books.

Exercise 2



- 1 expensive ... *The Rolls Royce is more expensive than the others.* ...
It's the most expensive car.
- 2 cheap ... *The Citroën is cheaper.*
- 3 small
- 4 comfortable
- 5 modern
- 6 new
- 7 good

17

Últimes notícies

El pròxim número...

- Part de l'expedició que va anar a Grècia aquest estiu ha sortit a la revista **2CV Magazine** del mes de novembre. No us la perdeu.
- Mikel ha estat reelegit com a president del Donosti Bi Zaldi.

Les fotos d'Escaló
 La 2CV calçada de Valls
 El 2CV de Joan Miró
 Més 2CV-xorrades...

FE DE ERRATES

A l'anterior n° de *La Capota* vam cometre uns petits errors que volem corregir:

- On Diu "À POILE" hauria de dir "À POIL"
- Juantxo és d'Errenteria, no de Donostia
- A Grècia hi havia també un Dyane de Sevilla

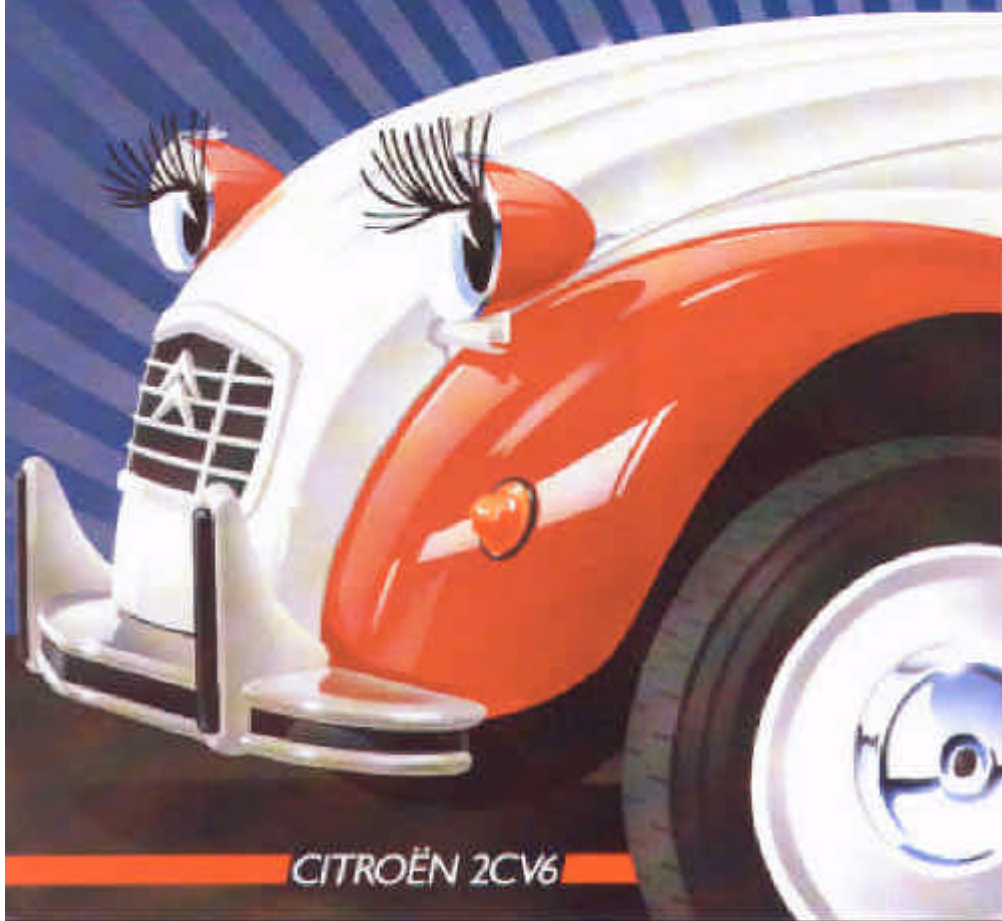
GARATGE ANDREU
Concessionari oficial Citroën

Ctra Barcelona 204-206 Girona (T. 972 206 808)
30% de descompte en els recanvis originals



Hello Dolly

Become a star at a knockout price



CITROËN 2CV6