

IERI & OGGI

Geniale e visionario, André Citroën seppe dare al marchio del double chevron l'imprinting che ancora lo distingue da tutte le altre case automobilistiche

Intramontabile Citroën

Traction Avant

Una famiglia di vetture (corte, medie, lunghe), che riuniva in sé per la prima volta tutte le innovazioni dell'epoca: trazione anteriore, telaio monoscocca, carrozzeria in acciaio, motore "flottante" (montato su supporti di gomma per smorzare le vibrazioni), cilindrata di 1303 cc con 32 cv, distribuzione a valvole in testa, sospensioni a barre di torsione. Prodotta dal 1934 al 1957 in 760 mila unità.



Cesare Paroli

Pochi marchi possono vantare schiere di appassionati, quasi seguaci di una "religione" esoterica che si riconoscono al volo d'istinto: uno di questi è certamente Citroën. E ciò soprattutto grazie al suo fondatore, un francese che più francese non si può, nato in una famiglia di commercianti di diamanti di origine ebraica, immigrati a Parigi dall'Olanda nella seconda metà dell'Ottocento. Geniale, visionario, innovativo: tutto questo fu André Citroën il quale, seppur scomparso nel 1935, seppe dare al marchio del double Chevron l'imprinting che ancora lo distingue dalle altre Case automobilistiche per l'originalità delle soluzioni tecniche e stilistiche. Una tradizione rispettata dalle varie proprietà succedutesi negli anni, dalla famiglia Michelin al Gruppo PSA Peugeot-Citroën. Ispirandosi a Henri Ford, André Citroën fu il primo costruttore a introdurre in Europa il taylorismo per produrre un'auto economica in grande serie, la Type A, che - unica per quei tempi - aveva la



guida a sinistra e usciva dalla catena di montaggio già completa di carrozzeria; il primo a costruire fabbriche moderne, fornendo ai dipendenti ambulatori medici e dentistici, strutture ricreative, mense, alloggi; il primo a creare una rete di assistenza post vendita. E fu anche il primo a rivoluzionare l'automobile con la Traction Avant, disegnata da uno scultore italiano, Flaminio Bertoni, padre anche di 2cv, DS e Ami 6. L'eredità di André fu raccolta dal manager di provenienza Michelin, Pierre Boulanger, presidente e direttore generale dal 1938 al 1950 il quale realizzò il sogno del fondatore di costruire un'auto super utilitaria per tutti, destinata a motorizzare la vasta campagna francese, che venne chiamata 2cv. Un'altra grande rivoluzione tecnologica fu la DS, erede della Traction Avant e unica nel suo genere. In Italia fu chiamata "squalo" per la sua linea modernissima e originale, frutto anch'essa del genio di Bertoni. Meraviglia ancora oggi la sua proverbiale tenuta di strada dovuta alle sospensioni idropneumatiche che le consentono di marciare, in caso di necessità, anche su tre sole ruote!

SM

Dal "finanziamento" tra Citroën e Maserati, nel 1970 nacque la SM, una grande coupé di lusso oggi molto ricercata tra i collezionisti, che univa al motore sportivo italiano (2670 cc, 6 cilindri a V di 90°) tutta la tecnologia innovativa francese d'impronta DS. Costava molto e in 5 anni ne furono prodotte solo 12.920 unità. Un buon esemplare si può trovare spendendo non meno di 20 mila euro.

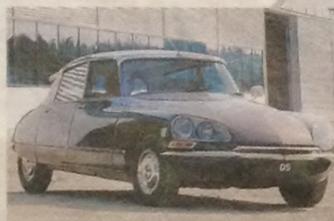


CX

Dalla DS-ID derivò la CX (1974-1989: oltre 1 milione di unità vendute), più compatta e aerodinamica, che per la prima volta adottava anche motori diesel di provenienza Peugeot. Diverse le versioni, la più interessante è la Gti turbo benzina, che si può trovare a prezzi accessibili, intorno ai 10 mila euro. Meno quotate le versioni "normali", anche se molto dipende dallo stato di conservazione.

2cv

Si legge "deux chevaux", abbreviato in "deuche", da cui il termine "deuchiste" che indica l'amatore di questo modello. Nacque come "una vettura che possa trasportare due contadini in zoccoli e 50 kg di patate, a una velocità massima di 60 km/h e con un consumo di 3 litri per 100 km. Le sospensioni dovranno permettere di attraversare un campo arato con un panier di uova senza romperle". Prodotta dal 1948 al 1990 in 3,9 milioni di esemplari.



DS

La DS (che in francese si legge déesse, cioè dea), venne presentata al Salone di Parigi del 1955. Molto innovativa: trazione anteriore, scocca portante, cambio semiautomatico, sospensioni idropneumatiche e circuito idraulico in comune con sospensioni, servofreno, servosterzo e frizione idraulica. Prodotta dal 1955 al 1975 in 1,5 milioni di unità. Non meno di 15 mila euro per un buon esemplare.

Le cugine della 2cv

Dalla "deuche" derivarono altre vetture economiche di successo come Dyane (1967-1984: 1,5 milioni di esemplari), Mehari (1968-1987: 145 mila), Ami 6 (1961-1971: oltre 1 milione), Ami 8 (1969-1979: 773 mila). Oggi sul mercato delle auto d'epoca le quotazioni sono intorno a 5-10 mila euro per 2cv e Mehari, un po' meno per Dyane; molto convenienti le Ami 6 break: intorno ai 2 mila euro.

Acquistare una Citroën d'antan

Sui siti francesi si trovano buone occasioni:
www.lacentrale.fr; www.webmycar.com;
www.leparking.fr; www.autoscout24.fr;
www.paruvenu.fr; www.marche.fr; www.tpv-2cv.fr;
www.lesanciennes.com; sui siti italiani si può provare:
www.subito.it; www.kijiji.it; www.autoscout24.it;
www.automobili.it; www.auto.trovi.it;
www.motori.mitula.it