

E CITROEN INVENTO' LA GIOIA DI GUIDARE

Con 2CV, Mehari e C3 Pluriel, il Double Chevron si è distinto nella produzione di automobili polivalenti

di Luca Gastaldi

In verità, il concetto del piacere di guidare è nato solo più tardi, perché i contadini non è che si divertissero tanto ad andar per mercati a vendere i loro prodotti. La leggenda ormai è nota. La nascita della Citroen 2CV è tutt'altro che legata alla gioia di un viaggio in automobile, perché le direttive di monsieur Pierre Boulanger (direttore della Citroen all'epoca del progetto 2CV) erano chiare: serviva un'auto-carretto, leggera, economica, con spazio sufficiente a caricare merce anche delicata (come un panier di uova fresche su un campo arato, per questo le sospensioni sono così morbide...). Tutti obiettivi pienamente raggiunti. Anzi, raggiunti e superati, perché dal 1948 (anno della presentazione ufficiale della 2CV) al 1988 (quando l'ultimo esemplare esce dalle officine di Levallois), la 2CV si trasforma in un mito, scelto da quelle persone un po' particolari, stravaganti che come segno di riconoscimento applicano sul lunotto della loro "lumaca di latta" l'adesivo con la scritta "ceci n'est pas une voiture mais un art de vivre": questa non è una vettura ma un'arte di vivere. Più tardi, nel 1968, il concetto di semplicità viene espresso da Citroen in modo ancora più evidente. Alla "lumaca di latta" si affianca quella di plastica: la Mehari. Auto da spiaggia per eccellenza, grazie alla carrozzeria interamente di termoplastica ABS (metà plastica, metà caucciù), la Mehari non ha niente di più che quattro ruote, un motore e i comandi necessari. Un simpatico incrocio tra una piccola fuoristrada, un pick-up, una cabriolet. Capote di fortuna in tela, parabrezza reclinabile, interni spartani. Insomma, un mezzo che oggi non verrebbe omologato neanche per le giostre dei bimbi. Ma tant'è, niente di meglio per il popolo che vuol viaggiare in libertà. Niente di meglio anche per chi ha la villetta in Costa Azzurra...

Citroen si guarda alle spalle. Ma è costantemente proiettata nel futuro, nelle innovazioni, negli studi di design. Per questo motivo l'attuale C3 in versione Pluriel affianca le doti di 2CV e Mehari alle più moderne concezioni stilistiche e tecnologiche. Non si tratta, insomma, di una semplice rivisitazione nostalgica del passato: Pluriel significa più opportunità per sfruttare e godersi un'automobile, anzi, tre auto in una grazie alla possibilità di trasformarla da berlina a cabriolet a spider.

La storia è lunga, ricca ma tutto sommato semplice, come la sua protagonista. "Toute petite voiture" è il suo nome in codice quando Boulanger dà il via al progetto della futura 2CV. Del suo perché e del suo obiettivo abbiamo già detto, interessante è scoprirne la



travagliata quanto accurata genesi. L'equipe dei tecnici è formata da Pierre Brogly, direttore dell'ufficio studi, André Léfèbvre, per la meccanica, e il grande Flaminio Bertoni per la carrozzeria. A questi si aggiunge Jacques Duclos che effettua un'accurata indagine di mercato setacciando l'intera campagna francese per scoprire i desideri di contadini e lavoratori. È il 1936. Nel 1937 è pronto il primo prototipo, con carrozzeria quasi completamente in duralinox, sospensioni composte da una moltitudine di barre di torsione, motore di una motocicletta BMW da 500 cm³. Léfèbvre non si dimostra granché soddisfatto e ci vuole ancora un anno per vedere la TPV in versione quasi definitiva, con un nuovo motore bicilindrico boxer da 375 cm³. Tutto è pronto per sfornare le prime 250 unità di preserie. Il 2 settembre 1939 la prima vettura esce dalla fabbrica. La prima e l'ultima, perché alle 11.30 del giorno successivo avviene la dichiarazione di guerra e tutta l'attività viene "congelata".

Il 7 ottobre del 1948 è il grande giorno del debutto in società per la "rinata" 2CV. Al Salone di Parigi, Boulanger attende il presidente della Repubblica francese, Vincent Auriol, per togliere i veli alla nuova Citroen. È una "bomba" che in pochi apprezzano immediatamente, qualche giornalista addirittura commenta "a che cosa serve?", altri invece intuiscono subito che la 2CV sarebbe diventata un successo. È cambiata tanto rispetto al prototipo anteguerra: Bertoni ha affinato la linea, la meccanica è totalmente inedita, con il motore bicilindrico da 375 cm³ raffreddato ad aria (affinato dal nuovo tecnico Walter Becchia) unito al cambio a quattro marce, per la prima volta di serie su una vettura Citroen.

Il via alle vendite avviene solamente nel 1949. Le immagini pubblicitarie vedono la 2CV impegnata in ogni genere di attività: in aiuto al panettiere, al medico condotto delle campagne, al contadino, all'allevatore. Solo col tempo la "lumaca di latta" sveste i panni della lavoratrice e comincia a divertirsi. Raggiunge così le colleghe Fiat 500, Mini, Volkswagen Maggiolino nel paradiso del auto popolari che da brutti anatroccoli sono mutati in preziosi cigni. I motivi? Il design: non v'è dubbio che siano delle piccole opere d'arte equilibrate e dall'aspetto amichevole. La semplicità: dote che molto spesso fa rima con libertà, in questi casi libertà di espressione e di movimento. L'originalità: difficile dire "quella vettura assomiglia alla 2CV". In quarant'anni di produzione (con 5.163.893 unità uscite dalla fabbrica), la 2CV cresce e cambia leggermente.

Nel '55 la prima modifica sostanziale si registra sulla versione AZ (che affianca la tipo A) che adotta il motore da 425 cm³ da 12 CV; due anni dopo debutta la AZL con alcune varianti estetiche, mentre nel '58 la AZLM monta il portellone posteriore con la capote in tela che si accorcia al termine del lunotto. Ma la novità principale riguarda la nascita della Sahara (prodotta fino al '67), la 2CV a trazione integrale con l'aggiunta di un motore nel vano posteriore che porta la cilindrata



complessiva a 850 cm³.

La prima vera 2CV utilitaria è del 1962, la Mixte (in seguito Commerciale), che ha il portellone più ampio (comprende il lunotto) e la panchetta posteriore ripiegabile. Dal 1968, l'intera gamma 2CV adotta i finestrini laterali sui montanti posteriori. Sono del 1970 le 2CV4 e 2CV6, rispettivamente con motori da 435 cm³ e 602 cm³, entrambi derivati dalla Dyane. Nel 1976, chi vuole una 2CV può scegliere anche tra la più economica Special (meccanica della "4" e di nuovo quattro finestrini laterali) e la particolare Spot: 1800 esemplari per questa versione bianca e arancione che in qualche modo celebra i 5.000.000 di 2CV prodotte. Con l'inizio degli anni Ottanta, compare la simpatica bicolore Charlestone, i fari anteriori rettangolari contraddistinguono la Club, i freni anteriori a disco sono disponibili dal giugno 1981, nel 1983 viene ampliato il portellone posteriore.

Da una costola della 2CV, la rivoluzione del '68 porta con sé un'auto rivoluzionaria, la Mehari. Il nome riprende quello di una specie di dromedari africani. Non è un caso, perché la "vasca da bagno" (i nomignoli si sprecano per questo genere di vetture) sembra fatta apposta per attraversare i deserti. Sulla meccanica della Dyane 6 (costola di una costola della 2CV), viene applicata una carrozzeria di termoplastica ABS, una "gabbia" per fissare la capote di tela e... basta. L'auto in sintesi, si potrebbe dire, ancora più estrema della cugina 2CV. Nessuno mai aveva azzardato tanto.

Lunga vita anche per la Mehari, prodotta fino al 1987 mantenendo praticamente le stesse caratteristiche. Si possono contare tre versioni: quattro o due posti (questa dal 1970) e, dal 1979 al 1984, la vera multiuso a quattro ruote motrici. In sostanza, gli ammodernamenti approntati nel tempo riguardano il frontale e la fanaleria (cambiati a partire dal 1977), mentre la 4x4 si distingue per il cruscotto con dotazione più ampia. Con 525 kg di peso complessivo, il bicilindrico da 602 cm³ e 28 CV è sufficiente a far muovere con disinvoltura la piccola Mehari, senza che gli spifferi che trafiggono la capote di tela diventino insopportabili per chi viaggia a bordo. A differenza della 2CV, della Mehari esiste una sola edizione speciale, la Azur. Bianca con capote e bande adesive blu, la Azur offre un rivestimento più confortevole dei sedili, anche questi nello stesso abbinamento cromatico della carrozzeria.

L'esterno della vettura rispecchia nella semplicità la dotazione interna, semplice e spartana: cruscotto che offre tachimetro e livello carburante, niente di più. Nessun rivestimento o accessorio, la leva del cambio, come sulla 2CV, spunta dal centro della consolle con la tipica forma a "pipa". Tutta aperta o tutta chiusa, la Mehari senza capote e con il parabrezza reclinato è come una zattera da strada, una tavola dalla quale chi si trova a bordo sporge con tutta la parte superiore del corpo, libero di viaggiare en plein air. Le operazioni di



smontaggio non richiedono molto tempo e con un po' di pratica in quattro e quattr'otto si va col vento tra i capelli.

Oggi basta un dito. Si ruota l'interruttore vicino al retrovisore interno della Citroen C3 Pluriel e tutto il tetto scompare alle nostre spalle come d'incanto. Per ricreare invece la situazione "zattera" simile alla Mehari, si traffica un po' nel vano bagagli e si smontano i montanti laterali in un sol pezzo per lato. Solo la prima volta risulta un po' complesso, ma il meccanismo si impara subito. Via tutto anche sulla moderna Pluriel (a parte il parabrezza) e, col cielo sereno, lunghi viaggi in Costa Azzurra. Lo dice anche lei, la Pluriel in edizione speciale Cote d'Azur, in un brillante blu Grand Pavois con inserti in color grigio Aluminium. La simpatia è rimasta nel DNA anche di questa piccola Citroen del nuovo millennio, che offre inoltre una buona dose di parsimonia nei consumi grazie al turbodiesel quattro cilindri 1.4 HDI.

Questa vettura è nata nel 2003 sulla base della C3 berlina, modello con un grande successo commerciale. La Pluriel offre quattro posti comodi e tutto il necessario per una "vita a bordo" confortevole: dai quattro finestrini elettrici all'aria condizionata. Il morbido assetto di guida rende piacevoli anche i viaggi sulle più sconesse statali bordo-mare. Il piccolo propulsore rende bene negli spunti, mentre si apprezza il servosterzo ad assistenza variabile: leggero nelle manovre, più diretto alle alte velocità. In definitiva, uno sfizio di automobile a 16.000 Euro chiavi in mano.

Caratteristiche tecniche Citroen 2CV 1949

Motore

anteriore, 2 cilindri orizzontali contrapposti, 375 cm³, alesaggio e corsa 62x62 mm, 9 CV a 3.500 giri/minuto, valvole in testa, carburatore invertito, albero a camme centrale

Trasmissione

trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a quattro marce sincronizzate + retromarcia

Freni

a tamburo sulle quattro ruote

Sterzo

a cremagliera

Sospensioni

quattro ruote indipendenti, barra ad inerzia su ciascuna ruota, ammortizzamento con tampone su ogni ruota

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 3.780 mm, larghezza massima 1.480 mm, altezza massima 1.600 mm, peso a vuoto 495 kg

Caratteristiche tecniche Citroen Mehari 1968

Motore

anteriore, 2 cilindri orizzontali contrapposti, 602 cm³, alesaggio e corsa 74x70 mm, 28,5 CV a 5.750 giri/minuto, 1 carburatore invertito Solex 34 PICS 4, valvole in testa, albero a camme centrale

Trasmissione

trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce sincronizzate + retromarcia

Freni

a tamburo sulle quattro ruote

Sterzo

a cremagliera

Sospensioni

quattro ruote indipendenti; ammortizzatori anteriori a tampone, posteriori idraulici

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 3.530 mm, larghezza massima 1.530 mm, altezza massima 1.590 mm, peso a vuoto 525 kg

Caratteristiche tecniche Citroen C3 Pluriel 2006

Motore

anteriore trasversale, turbodiesel, 4 cilindri in linea, 1.398 cm³, alesaggio e corsa 74x82 mm, 70 CV a 4.000 giri/minuto, coppia massima 150 Nm a 1.750 giri/minuto, iniezione diretta alta pressione

Trasmissione

trazione anteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + retromarcia

Freni

anteriori a disco, posteriori a tamburo

Sterzo

a cremagliera, servoassistito ad assistenza variabile

Sospensioni

quattro ruote indipendenti, assale McPherson con bracci inferiori triangolati, ammortizzatori idraulici telescopici e barre antirollio

Dimensioni e pesi

lunghezza massima 3.934 mm, larghezza massima 1.700 mm, altezza massima 1.563 mm, peso a vuoto 1.249 kg

2CV e Mehari in tutte le salse

1949 2CV berlina 4 posti

1955 2CV tipo AZ

1957 2CV tipo AZL

1958 2CV tipo AZLM, 4x4 Sahara

1962 2CV tipo Mixte

1963 2CV tipo AZA e AZAM

1964 2CV tipo Commerciale

1967 2CV Export

1969 Mehari 4 posti

1970 2CV4, 2CV6, Mehari 2 posti

1976 2CV4 Special, 2CV Spot

1979 Mehari 4x4

1980 2CV Club

1981 2CV Charlestone

1982 2CV 007

1983 2CV France 3

1984 Mehari Azur

1985 2CV Dolly

1986 2CV Cocorico