



LE CITROËN CHE HANNO FATTO FLOP

Di Maurizio Baiocchi

La storia dell'automobile è un continuo susseguirsi di modelli di successo e di altri che invece hanno deluso le aspettative, rivelandosi dei "fiaschi" colossali. Ma come valutare il successo o meno di un certo modello di automobile?

Nel marzo 1970, la celebre rivista "Quattroruote" sintetizzava così la questione: *"Una vettura può non essere bella, ma essere stata studiata talmente bene da rispondere alle esigenze del mercato; oppure può essere bellissima, ma non in grado di rispondere al gusto o alle necessità dell'utente"*.

Infatti, sono numerosi i casi di "belle" automobili dal punto di vista dello stile o tecnicamente

evolute ed innovative, che però non hanno avuto adeguate risposte dal mercato, restando in produzione pochi anni o realizzando numeri ridotti.

Al contrario, modelli senza particolari pretese di innovazione tecnica o stilistica, ma che avevano il giusto "Marketing-mix" (le celebri 4P: *Product, Price, Place, Promotion*) hanno incontrato i favori dei clienti, e sono state prodotte in milioni di esemplari e per lunghi periodi di tempo.

Quindi, inevitabilmente, il successo di un prodotto industriale lo fa il mercato.

Per le Case automobilistiche, che sono aziende industriali complesse che devono produr-

re e vendere quantità sempre crescenti di vetture per realizzare ricavi adeguati, coprire i costi e conseguire profitti, sbagliare un modello può avere rilevanti ripercussioni economico-finanziarie, alle volte mettendo a rischio anche il futuro stesso della Casa.

Come tutti i costruttori, anche la Citroën, a fronte di modelli-simbolo e di grande successo che hanno costituito l'immagine stessa della Marca, ha avuto i suoi flop sia come vetture che hanno avuto poca fortuna sul mercato, sia come difficoltà ed inconvenienti nei processi industriali e produttivi legati al lancio di alcuni modelli.

Vediamo alcuni casi che emergono dalla storia quasi centenaria della Casa del Double Chevron, senza pretese di essere esaustivi o di dettagliate analisi tecnico-industriali.





Juillet 1989. Une revue
l'essai de Bernard Cit
n'est autre que Bouve
dré Citroën, c'est un a
vail, hélas ! décider q

Iniziamo dalla **Traction Avant**, modello di grande successo rimasto in produzione per oltre 20 anni (dal 1934 al 1957 per oltre 759.000 esemplari) che ha segnato il carattere innovativo della Casa identificandola per sempre con la soluzione tecnica della trazione anteriore.

Gli inizi, però, non furono facili.

Le difficoltà di messa a punto del nuovo modello (problemi ai giunti di trasmissione anteriori, cambio automatico inizialmente previsto non funzionante, cedimenti della scocca, ecc.) si protrasse dopo il lancio ed i primi clienti ne fecero le spese.

La prima versione 7A con motore di 1.300cc. fu presto sostituita dalla 7B con cilindrata portata a 1.500cc. e dalla 7 Sport con il motore "definitivo" di 1.911cc. che poi divenne la 11 Légère.

Il lancio prematuro della Traction non ancora a punto, non

permise alla Casa di realizzare subito i benefici auspicati e recuperare gli ingenti costi di sviluppo di una vettura tanto innovativa, tra cui anche la ricostruzione completa della fabbrica del Quai de Javel intrapresa nel 1933, proprio in vista del nuovo modello.

Anzi, come è noto, la Casa fu sull'orlo del baratro.

Le banche finanziatrici chiusero le linee di credito, e poco dopo la trionfale presentazione della nuova gamma al Salone di Parigi dell'ottobre 1934, fu presentata la dichiarazione di fallimento.

Così, il *patron* André Citroën fu costretto a chiedere l'aiuto dei concessionari e, successivamente, ai suoi principali creditori, tra cui la Michelin, la quale esercitò l'opzione di acquisto delle azioni avute in garanzia e subentrò al fondatore nella direzione e gestione

dell'azienda.

Pochi mesi dopo, stanco e deluso per essere stato estromesso dalla sua azienda, André Citroën si spense, dopo una lunga malattia.

Fu l'inizio di un nuovo corso che portò un lungo periodo di sviluppo per la Casa, grazie anche al successo che la Traction Avant, adeguatamente migliorata e messa a punto, riscosse sul mercato.

Ma il suo fondatore non poté assistere a questa rinascita ed al successo di quel rivoluzionario modello che egli aveva fortemente voluto.

Tra i progetti abortiti relativi alla Traction, vi fu anche quello della **22 CV**, la versione al vertice della gamma, dotata nientemeno che di un motore 8 cilindri a V (ottenuto unendo due unità 4 cilindri da 1.911cc.) che pro-



metteva ben 100 CV e l'eccezionale (per l'epoca) velocità di oltre 140 km/h.

Presentata anch'essa insieme alle sorelle più piccole al Salone di Parigi del 1934, con le diverse varianti di carrozzeria (berlina, roadster, familiare), ne furono realizzati solo pochi esemplari di pre-serie per le prove su strada.

Le difficoltà tecniche di messa a punto e le problematiche finanziarie della Casa che portarono all'avvento dell'era Michelin, determinarono la fine prematura di questa vettura, le cui tracce si perdono nelle nebbie della storia per diventare leggenda, il "Graal" per i Tractionisti (per chi fosse interessato, si veda l'articolo "I misteri della Traction 22" sul n. 9 - 2006 di Spazio CX).

Anche la DS, uno dei modelli-simbolo della *grandeur* della Marca, ebbe le sue difficoltà ini-

ziali ed alcuni insuccessi.

Molti esemplari prodotti nei primi anni ebbero, come è noto, problemi di affidabilità, in particolare per il complesso impianto idraulico, soggetto a perdite ed avarie, che costringevano spesso i proprietari a lasciare la macchina sul posto, in attesa che arrivassero tecnici esperti della Casa, poiché nessun normale meccanico sapeva metterci le mani.

Poi, dai primi anni sessanta, la messa a punto ed i sistemi di produzione vennero migliorati, e l'auto acquisì una buona affidabilità, tant'è che rimase in produzione per vent'anni.

Ma se la DS era, sin dal suo apparire, all'avanguardia per stile e soluzioni tecniche (sospensioni, idraulica e quant'altro), un cruccio rimase: il motore, per molto tempo non all'altezza del resto della mec-

canica.

Infatti, inizialmente era previsto un motore 6 cilindri a 180°, di cui furono realizzati prototipi sia raffreddati ad aria che ad acqua.

Ma la messa a punto si rivelò troppo laboriosa e le prove non furono conclusive.

E così, l'innovativa DS dovette mantenere il buon vecchio "tournebroche" (girarrosto, come era soprannominato) 4 cilindri di 1.911cc della Traction da 75 CV, appena modificato.

Nonostante successivi studi di altri motori con varie configurazioni (V4 a due tempi di 1,8 litri, V6 a 90° di 2,1 litri ed anche V8 di 3 litri), si dovette attendere i nuovi motori da 2,1 e 2,3 litri per avere finalmente potenze e prestazioni più adeguate al resto della meccanica.

Un grande "scacco" industriale





fu rappresentato dal cosiddetto **"Progetto F"**.

Agli inizi degli anni sessanta, la Direzione Generale lanciò il progetto di una vettura media, destinata a colmare il vuoto tra l'Ami (apparsa nel 1961) e la gamma alta DS-ID.

Di questo modello medio erano previste due versioni, una a motore classico a 2 e 4 cilindri contrapposti con sospensioni normali, e l'altra con carrozzeria più spaziosa, sospensioni idrauliche e motore rotativo.

Per entrambe le versioni era previsto il portellone posteriore, una novità per l'epoca.

Ma il 14 aprile 1967 il **"Progetto F"** fu stoppato, quando era già allo stadio di pre-industrializzazione, con gli impianti e gli stampi pronti, con notevoli investimenti e i costi già sostenuti che non poterono più essere recuperati.

Le ragioni di questa drastica de-

cisione non furono mai ufficializzate.

Secondo notizie di stampa dell'epoca, Citroën aveva inventato un procedimento innovativo di saldatura di fiancate, padiglione e portellone e non lo aveva brevettato.

Renault (forse a seguito di un vero e proprio spionaggio industriale) rubò l'idea e la brevettò per la produzione della R16 (che in effetti fu la prima berlina media dotata di portellone). Pertanto, Citroën avrebbe dovuto riacquistare dalla Renault il brevetto o il diritto ad usarlo, cosa che non fece.

Una leggerezza che è costata cara.

Ciò determinò il perdurare dell'assenza della Casa nella gamma media ancora per diversi anni, fino al lancio della GS nel 1970, il cui progetto fu lanciato nell'urgenza dell'abortita *F*, e realizzato in

tempi piuttosto brevi, dando vita ad un modello di successo, rimasto in produzione fino al 1986 (come GSA).

A conferma dell'ipotesi del mancato brevetto, la GS e la successiva CX malgrado la carrozzeria a due volumi erano in effetti sprovviste di portellone, che fu introdotto solo con la Visa nel 1978 e la GSA nel 1979.

Forse il maggiore flop della Citroën fu l'avventura del **motore rotativo**, emblematica di quel periodo degli anni sessanta, di pieno fulgore e sviluppo, quando le Citroën erano davvero **"all'avanguardia della tecnica"** (slogan poi ripreso in tempi recenti dalla Casa degli Anelli).

La storia completa è stata raccontata in dettaglio nell'articolo pubblicato sul n. 13 del 2008 di Spazio CX (visibile anche sul sito www.cxclub.it, sezione cultura); qui ricordiamo solo alcuni aspetti principali.



Nel 1965-'67 furono create le joint-ventures con la NSU per la produzione in comune dei motori rotativi Wankel, nel 1970 viene realizzata la **M35**, prototipo viaggiante ad uso di clienti-collaudatori selezionati, con carrozzeria a due porte che richiama l'Ami8, equipaggiato con un monomotore e sospensioni idrauliche.

Dei 500 esemplari previsti, ne furono realizzati solo 267, di cui la maggior parte riacquistati dalla Casa e distrutti.

Nonostante i problemi di affidabilità e gli inconvenienti tipici del Wankel emersi, la Citroën continuò lo sviluppo del motore per dotarne un modello di classe media.

Nel 1973 fu presentata la **GS Birotore**, equipaggiata appunto con un motore a due rotori equivalente a un 1.990cc., con la rispettabile potenza di 107 CV.

Pur con alcune qualità (buone prestazioni ed assetto), emersero subito i notevoli difetti: consumo di benzina ed olio fuori misura, scarsa affidabilità e durata del motore, prezzo elevato, ecc..

La crisi petrolifera del 1973-74 e le difficoltà finanziarie della Casa (assorbita poco dopo da Peugeot) diedero il colpo di grazia a questo modello, la cui produzione cessò nel 1975 dopo soli 847 esemplari costruiti (di cui numerosi ritirati dalla Ca-

sa e resi inutilizzabili).

Fu la fine anche di tutto il progetto del motore rotativo, che resta uno dei più originali ed innovativi sviluppati da Citroën.

Nell'ambito delle applicazioni del motore rotativo, vi fu anche il progetto dell'**elicottero Citroën**.

Nel corso degli anni sessanta, furono portati avanti studi per motori aeronautici e per un elicottero leggero.

Furono presi contatti con aziende del settore, come la Nord Aviation (di proprietà dello Stato francese, poi confluita in quella che divenne l'Aérospatiale), la quale richiese a Citroën la fornitura di motori rotativi da 180 CV appunto per un elicottero leggero.





SPACXZIO



Gli studi andarono avanti, con anche 200 prove in volo di prototipi, fino all'altitudine di 10.000 piedi con velocità massima di oltre 200 km/h.

Poi, gli stessi problemi di consumo riscontrati sulle vetture equipaggiate con questo tipo di motore, gli effetti generalizzati della crisi petrolifera, le incertezze sulla possibile commercializzazione ed altri fattori, determinarono la fine anche di questo progetto.

Dell'elicottero Citroën rimane un esemplare esposto al Conservatoire.

Tra le "vittime" dell'acquisizione del controllo di Citroën da parte di Peugeot vi fu anche la **SM**.

Questa vettura di prestigio fu una vera vetrina tecnologica del savoir-faire della Marca: stile filante, meccanica raffinata, connubio tra il motore Maserati e l'idraulica, doti di confort, tenuta di strada e sicurezza (come peculiari della Marca) a livelli che le altre gran turismo simili dell'epoca non potevano avvicinare.

Ma, dopo i buoni risultati dei primi due anni interi, dal 1973

le vendite crollarono.

La fine della carriera della SM nel 1975 può essere imputata a diverse cause, come risultano dalla realtà storica.

L'introduzione dei limiti di velocità: la SM, studiata per percorrere lunghe distanze sul filo dei 200 all'ora, poté esprimersi liberamente solo per pochi anni, prima di soccombere all'imposizione dei primi limiti di velocità in diversi paesi (130-140 in autostrada, 90-100 sulle statali).

"Nata dalla velocità, la SM è morta con la fine della velocità": con questo epitaffio la Casa (o meglio, la neocostituita PSA) annunciò nel 1975 la fine della produzione del suo modello di punta.

Inoltre, nel 1973 vi fu la prima crisi petrolifera che fu fatale a questa e ad altre vetture forti consumatrici di carburante (12-15 litri/100km).

Infine, Peugeot, divenuta nuova proprietaria di Citroën nel 1975, in un'ottica di risanamento della Società, decise di abbandonare tutte le attività ed i modelli non remunerativi, e tagliare i "rami secchi", come appunto la SM ed il motore rotativo.

Il Servizio Commerciale ed i Concessionari Citroën: gli uomini della rete commerciale della Casa non sapevano quale era il mercato di riferimento per la SM: quello delle sportive pure come Porsche o Ferrari, oppure quello degli acquirenti di berline come la DS?

Chi vendeva utilitarie come la 2CV non era abituato a trattare anche nuovi clienti con vetture come Mercedes o BMW.

Così quest'auto tecnicamente all'avanguardia, prima ancora di non trovare compratori, non



sempre trovò venditori preparati, ed anche una rete di assistenza in grado di intervenire sulle particolarità del motore Maserati e su alcuni altri "difettini" della vettura.

Infine, la vettura in sé pur così evoluta, presentava alcune incongruenze agli occhi dei critici o dei potenziali acquirenti: troppo pesante e ingombrante per essere una vettura prettamente sportiva, ma anche troppo particolare e con abitabilità ridotta per essere una vettura di lusso per clienti tradizionalisti.

Inoltre, nei pochi anni di produzione, non fu adeguatamente migliorata e sviluppata (se non con l'adozione dell'iniezione elettronica).

Tutte queste ragioni non consentirono alla SM di avere un mercato favorevole ed adeguato alle sue straordinarie caratteristiche tecniche.

Fu una auto alla quale la sua epoca non era preparata.

E con la SM se ne andava uno degli ultimi simboli della Francia delle "Trente glorieuses" (periodo trentennale di sviluppo dalla fine della guerra nel 1945 alla prima crisi petrolifera del 1973), che insieme al supersonico *Concorde* ed al transatlantico *France*, rientrano in quelle occasioni perdute che un tempo rappresentavano lo splendore e la *grandeur* francese, e che oggi appartengono solo ai libri di storia.

Se dobbiamo valutare il successo in base ai soli numeri di produzione, oggettivamente essa fu un flop: solamente 12.920 esemplari costruiti nei 5 anni in cui rimase in produzione (1970-'75).

Ma le straordinarie caratteristiche che elevavano la SM ben oltre il livello di gran parte delle altre vetture dell'epoca, la ren-

dono oggi ancor più attuale ed unica, regalando un grande piacere di guida, "a punta di dita".

Destino simile alla SM lo ha purtroppo avuto anche l'ammiraglia degli anni duemila, la **C6**.

Prodotta dal 2005 al 2012 in soli 23.384 esemplari (meno di 1/10 della progenitrice **XM**, peraltro anch'essa afflitta da problemi di gioventù che ne limitarono il successo), costituisce un innegabile flop commerciale.

Pur con il suo contenuto tecnico di alto livello (motori 6 cilindri, idraulica ancor più evoluta, sicurezza e confort di prim'ordine, ecc.) e gli evidenti richiami stilistici alla sua antenata, la "*CX del terzo millennio*" non è riuscita a trovare un adeguato consenso della potenziale clientela, che in quel segmento di mercato ha continuato a preferire le solite "berlinone" tedesche.

Ma, probabilmente, per la C6 ancor più che per altri sfortunati modelli, per prima è stata la Casa a non crederci più (o a crederci poco fin dall'inizio), mancando un adeguato sviluppo tecnico e sostegno commerciale, oltre che a cadute di stile che a quel livello incidono molto (come la consolle centrale ripresa pari pari dalla contemporanea C5), fino alla morte annunciata dell'idraulica.

Su di lei e sui motivi del suo insuccesso sono stati scritti fiumi d'inchiostro e dibattiti infiniti nei forum, e lasciamo altri commenti agli esperti del modello.

Vi sono poi altri modelli di diverse epoche che, per varie ragioni, possono essere consi-

derati dei flop o comunque hanno avuto risultati inferiori alle attese; ne citiamo alcuni in ordine sparso.

La **Axel**, costruita dal 1984 al 1990, è il risultato degli accordi con la Romania di Ceausescu ove era costruita dalla Olcit.

Dotata di una carrozzeria che richiama una Visa a 3 porte, rustica e senza fioriture, è equipaggiata con motori boxer derivati da quelli della GS, il 1.129cc. ed il 1.299cc. più potente e più adatto alla vettura.

Dalla sua ha un prezzo competitivo e la robustezza; in Italia è presentata con lo slogan "*La pelle dura di Citroën*", ed è stata oggetto di una prova di lunga durata di Quattroruote a cofano sigillato.

Ma ciò non basta per avere risultati adeguati, e le sue vendite si fermano a 47.009 esemplari.

Oramai dimenticata dai più, un bel esemplare sopravvive in Italia grazie alle amorevoli cure del suo appassionato proprietario, spesso presente ai Raduni di Marca.

La **BX 4TC**, derivata dal modello di serie che ebbe grande successo (e contribuì alla ripresa della Marca negli anni ottanta), fu realizzata in 200 esemplari per partecipare al Mondiale Rally del 1985, secondo le specifiche del Gruppo B.

Motore 2 litri turbo da 380 CV, trazione integrale ma scocca di serie.

A causa delle sue dimensioni ingombranti e dell'enorme sbalzo anteriore, si rivelò subito del tutto inadatta ai rally, dominati da vetture più compatte a motore centrale-posteriore.

Dopo qualche gara nel 1985 e '86 e pessime figure (miglior risultato: solo un 6° posto in Svezia con Andruet), il programma



sportivo fu interrotto e molti esemplari già pronti restarono invenduti.

Si dovette attendere gli anni duemila per il ritorno (questa volta vincente) del Double Chevron nei rally con la Xsara e poi la C4.

La **Dyane**, costruita dal 1967 al 1984 in oltre 1.400.000 esemplari non è stata certo un flop, numericamente parlando.

Ma è la dimostrazione di come sia difficile sostituire modelli di successo, come in questo caso la 2CV.

Pur con molte qualità, la Dyane non sopravvisse alla sua progenitrice, alla quale anzi diede un ritorno di vitalità nelle vendite che consentirono alla 2CV di continuare ad essere prodotta ancora per 6 anni dopo la fine della sua erede, fino al 1990.

Un'ultima considerazione generale: nella storia, anche recente, sono state lanciate vetture che al momento avevano ottenuto buoni riscontri di pubblico e di critica, ma che poi giunte al termine del loro ciclo vitale, non sono state sostituite da un nuovo modello con le stesse caratteristiche.

Ne sono un esempio le recenti **C2** (prodotta dal 2003 al 2010 in 602.000 esemplari) e **Pluriel** (dal 2002 al 2010 in meno di 11-

0.000 esemplari).

La prima, stretta tra la più piccola ed economica C1 e la più pratica C3 a 5 porte, non raggiunse numeri paragonabili a queste due sorelle, ed al suo posto subentrò nel 2010 la DS3 con un diverso posizionamento ed ambizioni.

La Pluriel, pur simpatica e trasformista, scontò forse alcuni difetti di gioventù (infiltrazioni d'acqua) e strutturali (peso e scarsa agilità) che dopo un buon avvio portarono ad una riduzione delle vendite.

Ed il nuovo **Marchio DS**?

Per questo puro frutto del marketing, senza reali radici storiche se non quelle usurpate dalla storia del Double Chevron (presentando la vera DS come se fosse patrimonio storico di questo Marchio inventato e non una vera Citroën), la gamma attuale è troppo ristretta e i tempi ancora brevi per valutarne i risultati.

Però i suoi modelli attuali (nati come Citroën e ora rimarchiati) hanno riscontri contrastanti: se la DS3 ha avuto discreti risultati di vendita, le DS4 e 5 hanno molte più difficoltà di mercato, il che fa presagire un probabile flop (e infatti pare che non verranno riproposti con queste

configurazioni, orientando maggiormente i prossimi modelli verso SUV e crossover).

Complessivamente, il Marchio DS finora incide meno del 5% delle vendite del Gruppo PSA.

Da cui la domanda: se i risultati sono questi, valeva la pena tutta la complessa operazione ed i rilevanti investimenti per creare un nuovo marchio dal nulla?

Ai posteri l'ardua sentenza, tenendo presente che al semplice appassionato non è dato conoscere in dettaglio le complesse strategie a medio - lungo termine che hanno determinato processi e prodotti di un costruttore di automobili.

Peraltro, non è che i modelli attuali del nuovo corso Citroën come la **Cactus** siano dei grandi successi.

Al di là dei proclami ufficiali, dopo i primi 12 mesi di commercializzazione (e circa 74.000 esemplari prodotti) le vendite di questo modello paiono in calo, ed in Francia è oltre il 20° posto.

Ed in Italia, forse per recuperare qualche vendita, da inizio 2016 è tornata in listino la C4 berlina (che qui da noi non ha mai avuto grandi risultati) ed addirittura è stata inserita anche la C-Elysée, probabilmente come tentativo di presenziare il segmento low-cost.

Certo è che, dopo i fasti del passato e pur con alcuni flop, con l'operazione DS la Citroën esce dal mercato delle vetture di fascia medio-alta, abbandonando l'idraulica e viene relegata alla gamma bassa e familiare.

La Marca del Double Chevron riuscirà a festeggiare degnamente i suoi 100 anni nel 2019?

NO! (n.d.r.)

