



## I MISTERI DELLA TRACTION 22

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Ottobre 1934, Salone di Parigi. Sullo stand Citroën, una sorpresa di rilievo richiama i visitatori.

Non solo la Traction Avant, già lanciata nel mese di maggio, è presente nelle versioni 7 e 11 CV (Nota 1), ma una versione con motore 8 cilindri a V brilla sotto la volta vetrata del Grand Palais: la 22.

Perché una Traction V8?

Non lo si saprà mai con certezza, ma si può immaginare che André Citroën volle colpire ancora più forte e dare alla sua nuova Traction lusso ed alte prestazioni, affinché questo modello potesse dominare il panorama automobilistico dell'epoca.

In effetti il Patron pensava al motore V8 già dal 1932, quando Ford lanciò la sua prima auto con motore 8 cilindri a V, a valvole laterali, di 3,6 litri.

Questo motore, era potente, economico e con costi di produzione contenuti, utilizzando componenti del precedente motore 4 cilindri in linea.

Le vendite della Ford 8 cilindri decollarono subito.

Citroën aveva sempre un occhio sulle novità americane.

Conosceva bene il costruttore di Detroit, che aveva visitato a più riprese, mantenendo solide relazioni personali ed industriali.

La Casa francese istituì anche un laboratorio negli Stati Uniti, incaricato di comparare i metodi di realizzazione e prova dei motori nei due paesi.

Con la C6 e poi con la Rosalie 15, presentata nel 1932, Citroën utilizzava già motori 6 cilindri.

Un 8 cilindri sarebbe stato più complesso da realizzare, ma pare sia stato valutato anche un progetto per una versione con

motore 8 cilindri in linea, pur se non venne portato avanti.

Sempre affascinato dalle novità, André Citroën non poteva restare insensibile ad un motore plurifrazionato, al pari della trazione anteriore che riteneva fosse l'avvenire nel settore automobilistico.

Nel marzo 1933, incaricò l'ingegnere André Lefebvre del progetto della 7 CV, prima trazione anteriore costruita in grande serie, che sostituirà la Rosalie segnando una svolta

tecnica definitiva per la Marca. Lefebvre comprende che, per essere efficace, una vettura a trazione anteriore deve avere un centro di gravità il più in avanti ed il più in basso possibile, e ciò presuppone di portare il massimo peso sull'avantreno per evitare il pattinamento delle ruote in salita.

Nell'ottobre 1933, il Patron pensa già di estendere le versioni delle sue future Traction.

La 7 è al momento solo un prototipo, che già immagina una gamma completa di tre modelli: la 7, con cilindrata prima di 1.303 e poi di 1.529 cc., la 11 di 1.911 cc. e poi... perché non un V8 realizzato a partire dal 4 cilin-

**CITROËN**  
ADOpte  
**LA TRACTION AVANT**  
SUR TOUS LES MODÈLES DE TOURISME

LA 7 CITROËN A REMPORTÉ UN SUCCÈS TRIOMPHAL  
30.000 VOITURES DE CE MODÈLE ONT ÉTÉ LIVRÉES DE MAI À AOÛT

**LES USINES CITROËN**  
CONSTRUISENT DÉSORMAIS TOUTES LEURS VOITURES DE TOURISME SUIVANT  
LES MÊMES PRINCIPES :

**TRACTION AVANT • CARROSSERIES "MONOCOQUE" SANS CHASSIS  
"MOTEUR FLOTTANT" • CULBUTEURS ET • CHEMISES AMOVIBLES  
SUSPENSION PAR BARRES DE TORSION • ROUES INDEPENDANTES  
FREINS HYDRAULIQUES • VOITURES ENTièrement AERODYNAMIQUES**

<b>LA 7</b> " MAI 1934 "	 LIVRAISON IMMÉDIATE	<table border="0" style="width: 100%; font-size: small;"> <tr><td>100 CV &amp; 1.529 cc.</td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>18.000 FR.</td></tr> <tr><td>900 CV</td><td>CARROSSÉ</td></tr> <tr><td></td><td>19.500 FR.</td></tr> <tr><td>8 CV &amp; 1.303 cc.</td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>19.000 FR.</td></tr> </table>	100 CV & 1.529 cc.	PRELÈVE & PÈNE		18.000 FR.	900 CV	CARROSSÉ		19.500 FR.	8 CV & 1.303 cc.	PRELÈVE & PÈNE		19.000 FR.						
100 CV & 1.529 cc.	PRELÈVE & PÈNE																			
	18.000 FR.																			
900 CV	CARROSSÉ																			
	19.500 FR.																			
8 CV & 1.303 cc.	PRELÈVE & PÈNE																			
	19.000 FR.																			
<b>LA 11</b> " SEPTEMBRE 1934 "	 LIVRAISON IMMÉDIATE	<table border="0" style="width: 100%; font-size: small;"> <tr><td>80 CV &amp; 1.911 cc.</td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>25.000 FR.</td></tr> <tr><td>1.050 CV</td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>28.000 FR.</td></tr> <tr><td>8 CV &amp; 1.303 cc.</td><td>CARROSSÉ</td></tr> <tr><td></td><td>27.000 FR.</td></tr> <tr><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td><td>100 CV &amp; 1.529 cc.</td></tr> <tr><td></td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>26.500 FR.</td></tr> </table>	80 CV & 1.911 cc.	PRELÈVE & PÈNE		25.000 FR.	1.050 CV	PRELÈVE & PÈNE		28.000 FR.	8 CV & 1.303 cc.	CARROSSÉ		27.000 FR.	PRELÈVE & PÈNE	100 CV & 1.529 cc.		PRELÈVE & PÈNE		26.500 FR.
80 CV & 1.911 cc.	PRELÈVE & PÈNE																			
	25.000 FR.																			
1.050 CV	PRELÈVE & PÈNE																			
	28.000 FR.																			
8 CV & 1.303 cc.	CARROSSÉ																			
	27.000 FR.																			
PRELÈVE & PÈNE	100 CV & 1.529 cc.																			
	PRELÈVE & PÈNE																			
	26.500 FR.																			
<b>LA 22</b> " OCTOBRE 1934 "	 SERA PRÉSENTÉE AU SALON	<table border="0" style="width: 100%; font-size: small;"> <tr><td>140 CV &amp; 2.300 cc.</td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>33.000 FR.</td></tr> <tr><td>1.300 CV</td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>38.000 FR.</td></tr> <tr><td>8 CV &amp; 1.303 cc.</td><td>CARROSSÉ</td></tr> <tr><td></td><td>34.000 FR.</td></tr> <tr><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td><td>100 CV &amp; 1.529 cc.</td></tr> <tr><td></td><td>PRELÈVE &amp; PÈNE</td></tr> <tr><td></td><td>33.500 FR.</td></tr> </table>	140 CV & 2.300 cc.	PRELÈVE & PÈNE		33.000 FR.	1.300 CV	PRELÈVE & PÈNE		38.000 FR.	8 CV & 1.303 cc.	CARROSSÉ		34.000 FR.	PRELÈVE & PÈNE	100 CV & 1.529 cc.		PRELÈVE & PÈNE		33.500 FR.
140 CV & 2.300 cc.	PRELÈVE & PÈNE																			
	33.000 FR.																			
1.300 CV	PRELÈVE & PÈNE																			
	38.000 FR.																			
8 CV & 1.303 cc.	CARROSSÉ																			
	34.000 FR.																			
PRELÈVE & PÈNE	100 CV & 1.529 cc.																			
	PRELÈVE & PÈNE																			
	33.500 FR.																			

VEHICULE INDUSTRIEL CHASSIS 1.529 CC. 8 CV 1.303 CC. • 100 CV 1.529 CC. • 11 CV 1.911 CC. • 1.050 CV 2.300 CC. • 140 CV 2.300 CC.



dri della 11?

Questo nuovo motore doveva essere impiantato nella scocca della 11, già allungata e allargata rispetto alla 7.

Il *cahier des charges*, deliberato dal Consiglio di Amministrazione l'11 maggio 1934, prevedeva la realizzazione di una 22 CV, capace di raggiungere in tutta sicurezza i 140 km/h (velocità molto elevata per l'epoca) per un peso di 1.000 chili.

La nuova 22 doveva differenziarsi dal resto della gamma, ma avere solo un minimo di pezzi specifici, per ragioni di economicità produttiva.

La vettura doveva essere presentata al Salone dell'Auto dell'ottobre dello stesso anno, mentre la commercializzazione vera e propria era prevista per gennaio/febbraio 1935 al ritmo di 500 esemplari al mese.

Gli ingegneri della Casa, ed in particolare Maurice Sainturat, responsabile motorista e padre dei motori della Traction, non avevano quindi molto tempo a disposizione per realizzare questa nuova versione, ed in particolare il motore 8 cilindri.

In breve tempo, Sainturat studiò un motore 8 cilindri a V di 90°, con cilindrata di 3.822 cc., che doveva raggiungere, secondo le intenzioni, la soglia dei 100 cavalli, quindi ben di più dell'analogo motore Ford, che ne aveva 80.

In una conferenza di presenta-

zione, lo stesso Sainturat presentò così il nuovo propulsore: "Questo motore è nato dalla necessità di ottenere una potenza elevata senza aumentare la lunghezza dell'insieme motore-cambio.

In una trazione anteriore, la compattezza del meccanismo è una qualità essenziale.

Essa è legata all'ingombro nel cofano ed alla posizione del centro di gravità.

Il motore V8 comporta due bancate di 4 cilindri di 78x100, a camice riportate, identiche a quelle della 11.

I pistoni sono identici a quelli della 11, mentre le bielle sono specifiche".

Sostanzialmente, quindi, il nuovo motore era costituito da due bancate della 11, inserite in un solo blocco, con un albero motore specifico.

Prestazioni dichiarate: velocità massima: 140 km/h; accelerazione 0-100 km/h: 20,3 secondi; consumo medio indicato nella pubblicità: 16 litri per 100 chilometri.

Per la carrozzeria della 22, a fine agosto 1934 lo stilista Flaminio Bertoni presentò un modello di stile con un nuovo frontale, comportante i fari carenati ed i segnalatori acustici incastriati nei parafranghi anteriori, che differenziavano a prima vista il nuovo modello dalle altre Traction.

Un motivo cromato è fissato sul-

la sommità del cofano, per dare un tocco di eleganza.

Il cofano stesso è allungato di 120 mm., e munito di due larghe aperture laterali con maniglia cromata.

Il paraurti anteriore è costituito da una lama inferiore e due superiori fissati alla traversa anteriore e che si prolungano fino ai parafranghi.

La calandra, allargata di 50 mm. rispetto a quella della 11, ha una diversa curvatura ed un nuovo motivo centrale, in cui sopra gli Chevron cromati, campeggia un "8", per evidenziare la specificità del modello.

Come rinforzo della parte anteriore, erano previste delle lamiere di maggior spessore e l'aggiunta di sostegni supplementari.

Erano montati ammortizzatori speciali sui due assali, ed il passo era di 3,15 m, cioè 60 mm. più della 11.

Per il resto, la linea della carrozzeria è la stessa delle altre Traction, anche al fine di mantenere gli stessi assemblaggi nel processo di produzione.

Per la nuova vettura erano previste tutte le possibili varianti di carrozzeria: berlina 6 posti, familiare 6 luci e 9 posti, cabriolet, faux-cabriolet e coupé de ville, tutte con finiture interne "gran lusso".

Il prezzo annunciato era evidentemente elevato: da 32.000 a 38.000 franchi, quando una normale Traction partiva da 17.700 franchi.

\*\*\*

La 22 fu effettivamente presentata al pubblico il 4 ottobre 1934, all'apertura del Salone dell'auto di Parigi (che sarà l'ultimo per André Citroën) ed esposta in tre esemplari: una berlina grigia, una familiare nera ed un superbo cabriolet rosso; su un piedistallo faceva bella mostra



## SPACXZIO



un motore V8.

In una nota interna della Casa, dello stesso giorno, si specifica che nessun esemplare della 22 sarà disponibile per le prove clienti prima della fine del Salone.

E la nuova 8 cilindri passò il suo esame di controllo presso il "Service des Mines" (il corrispondente della Motorizzazione) solo il 6 ottobre (esemplare n. 52200-

0, motore n. 008363).

La vettura fu esposta, a seguire, nei saloni espositivi parigini della Casa, sugli Champs-Élysées, all'Opéra ed in Place de l'Europe.

Fu inoltre portata ai Saloni dell'Auto di Bruxelles e di Varsavia, di fine 1934.

La 22 non era però ancora pronta, come dimostrarono subito le prime prove sulla pista

di Montlhéry iniziate a settembre 1934, per proseguire anche sulla pista privata della Casa a La Ferté-Vidame, e sulle strade nazionali e dipartimentali in diverse zone della Francia (Nord-est, Alsazia, Auvergne, Midi).

Furono utilizzate sia vetture-prototipo con il V8 Citroën, che con un V8 Ford, a titolo comparativo.

Le prove evidenziarono subito diversi inconvenienti: problemi di torsione del telaio, che richiesero ulteriori rinforzi, con aumento del peso a vuoto intorno ai 1.400 kg.; velocità massima non superiore ai 133 km/h.; consumo di carburante e di olio elevato; candele che venivano "divorate" molto in fretta; frenata media; comportamento stradale "delicato" a causa dell'imprecisione dello sterzo e delle maggiori prestazioni in accelerazione.

Il motore non era a punto e gli ingegneri incontrarono difficoltà ad assicurare un raffreddamento corretto.

Inoltre, le prove al banco dimostrarono che, per avere una erogazione corretta, la potenza effettiva era di 82 cavalli, che scendevano a 75 con una regolazione "economica".

Si era ben lontani dai 100 cavalli e dalle prestazioni annunciate alla stampa.

\*\*\*

Nel frattempo, le difficoltà finanziarie della Casa, dovute anche agli investimenti legati al lancio della Traction Avant, non permisero ad André Citroën di godere del successo di questa vettura, che resterà sul mercato per oltre vent'anni.

Al contrario, le banche non sostennero il *Patron*, nel momento più difficile.

Il 21 dicembre 1934, il Tribunale del Commercio pronunciò la messa in liquidazione giudiziaria



della Società André Citroën. I Michelin, principali creditori, rilevarono la Società, estromettendo il fondatore da ogni ruolo. Stanco, malato, deluso, André Citroën si spense il 3 luglio 1935, all'età di 57 anni.

**C** o n s i d e r a t i a b i l i nell'amministrazione delle loro imprese, e rigorosi sul piano delle finanze, i Michelin attuarono scelte estremamente prudenti nella gestione dei modelli.

La 22 poteva interessargli solo se si poteva vendere ed essere remunerativa, non quanto modello di immagine.

Le prove della 22 proseguirono ancora, con tre vetture che percorsero migliaia di chilometri, fino a metà del 1935, nel tentativo di completare la messa a punto.

Fu aumentato il rapporto di compressione da 5,8 a 6,2, con l'adozione di nuovi pistoni piatti, ridisegnato il collettore di aspirazione, modificate le regolazioni del carburatore Solex 30ITT, consentendo di raggiungere i 90 cv. a 3.600 giri/min., che sembrava

essere un buon compromesso potenza/consumo e poteva essere considerato come la regolazione definitiva.

I documenti d'archivio si fermano al giugno 1935.

Poi più nulla.

La 22 è a poco a poco dimenticata, e non sarà mai avviata la produzione di serie.

\*\*\*

Perché fu abbandonato il programma 22?

Probabilmente non solo per le restrizioni budgetarie imposte dalla nuova direzione di Pierre Michelin e Pierre-Jules Boulanger, che puntarono su altri programmi (tra cui la TPV, che portò alla 2CV).

In effetti, i problemi evidenziati nelle prove erano tali che il prodotto di serie non poteva più avere quelle caratteristiche tecniche e prestazionali che erano state annunciate alla presentazione: oltre ai problemi di affidabilità del motore, la scocca della 11 mostrò i suoi limiti di rigidità torsionale, con aumento del peso e tenuta di

strada aleatoria.

Era fuori questione proporre alla clientela un modello di alta gamma non conforme alle aspettative.

Non fu però accantonata l'idea di una "grossa" Traction.

L'8 cilindri fu abbandonato a favore di un 6 cilindri in linea, di 2,8 litri sviluppante 77 cv., meno pesante e più performante, che equipaggiò la nuova 15-Six, presentata nel 1938, che venne ben presto soprannominata "*la reine de la route*" per le sue qualità stradali, ma che non aveva le peculiarità estetiche della 22, come i bei fari carenati.

La 22 restò così l'unica 8 cilindri nella storia del Double-Chevron.

\*\*\*

Quante 22 furono effettivamente costruite e che fine fecero?

Dal momento in cui il programma della 22 fu definitivamente interrotto, un alone di mistero scese intorno alla vettura, e le certezze divennero dubbi e dicerie, alimentando supposizioni e leggende.

Non vi sono cifre ufficiali sugli



## SPACXZIO

esemplari di pre-serie costruiti per le prove preliminari e le presentazioni ai Saloni.

Non si può neanche escludere che qualche cliente privilegiato abbia potuto acquistare una 22. All'epoca, la Casa aveva l'abitudine di consegnare delle vetture di pre-serie a clienti particolari di alto rango, compresi amici personali di André Citroën, che aveva la decisione finale su queste assegnazioni.

Da testimonianze e indizi raccolti negli anni successivi, pare effettivamente possibile che alcuni di questi clienti abbiano potuto ricevere una 22, tra il Salone di ottobre, e la dichiarazione di liquidazione della Casa del dicembre 1934.

Pare invece più certo che sedici o venti esemplari di 22, esistenti a fine 1934 furono ricondizionati in normali Traction 11, e

rivenduti ai collaboratori della Marca.

I pezzi specifici di meccanica e di carrozzeria, come i parafranghi ed i fari, furono distrutti.

Ma la ricerca di esemplari sopravvissuti non si è mai fermata nel corso dei decenni.

Appassionati e fanatici della Marca e della 22 seguono ancora oggi ogni traccia che possa portarli alla scoperta, se non di vetture complete, di reliquie storiche del modello (Note 2 e 3).

Come una sorta di *Santo Graal* Citroënista, la 22 continua ad essere un mito irraggiungibile.

\*\*\*

NOTE:

1) In Francia, per lungo tempo, la denominazione dei modelli fece riferimento per convenzione alla potenza fiscale, calcolata in base alla cilindrata ed

ai rapporti al cambio.

2) L'appassionato olandese Bouwe de Boer ha realizzato, alcuni anni fa, una replica quasi perfetta della 22 originale, mossa da un V8 Ford del 1934.

La vettura fu presentata all'ottavo ICCCR, svoltosi nel 1989 a Flevohof, nei Paesi Bassi, creando l'avvenimento e facendo credere a molti spettatori che fosse una vera 22.

Per dare un tocco di classe, a bordo vi era un sosia di André Citroën, in abiti anni '30, che dispensava saluti al pubblico affascinato!

3) Se la 22 non fu mai commercializzata in grandezza naturale, è oggi disponibile come modellino in scala 1:43, perfettamente riprodotto dalla Norev, in tutte le varianti di carrozzeria e colore.

