



TRACTION AVANT, L'AUTO FRANCO-ITALO...-AMERICANA (?)

Di Alberto Flisi

André Citroën era un industriale dal pensiero moderno e aperto all'innovazione, questo lo sanno tutti.

A riprova, fece un sacco di viaggi in America, per conoscere da vicino i processi produttivi più efficaci esistenti, e poi farne tesoro nella sua azienda in Europa.

Già all'epoca la potenza tecnologica dell'industria automobilistica americana, l'enormità del numero degli ingegneri impiegati, e la susseguente qualità della ricerca erano ben noti ad altri grandi pionieri europei del settore, Henry Royce e William Morris due esempi fra gli altri.

Soprattutto gli stretti collaboratori del primo, in occasione di un viaggio in America, rimasero fortemente impressionati dalla vastità dei laboratori e dalla quantità di personale tecnico in essi

impiegato, soprattutto paragonando tutto ciò all'esiguità numerica del personale alla Rolls Royce.

Pertanto voglio qui sviluppare l'aspetto "americano" della Traction, argomento a mio parere intrigante, in quanto non scontato e, forse, poco conosciuto.

Edward Gowan Budd.

Pioniere americano nel campo delle carrozzerie in acciaio.

A lui si deve la fondamentale innovazione della carrozzeria in acciaio saldato, soppiantando il vecchio sistema della sua costruzione con legno e ferro, e ottenendo in un sol colpo un manufatto molto più robusto e leggero.

Con questo sistema produsse migliaia di carrozze ferroviarie per la compagnia di George

Mortimer Pullman, (l'inventore dei vagoni letto, delle carrozze ristorante e delle carrozze salotto) che si era posto l'obiettivo di viaggi più confortevoli sulle lunghe distanze.

Per tornare all'auto in America ben presto diverse ditte, già durante la prima guerra mondiale, adottarono questo tipo di carrozzeria: prima fra tutte la Dodge, che, entro il 1923, aveva già raggiunto la milionesima auto prodotta tutta in acciaio.

In Europa Morris e Citroën furono i più lenti a comprendere l'importanza di questa innovazione.

Il primo si accordò con Budd per costruire una fabbrica di carrozzerie in acciaio, con le relative enormi presse, a Cowley, Oxford, la famosa Pressed Steel Company, che avrebbe fornito le migliori e più prestigiose marche inglesi: Rolls Royce, Jaguar e Rover.

Il secondo acquistò il brevetto in proprio, inizialmente per le sue auto "tout acier", successivamente per la Traction, per dotar-





SPACXZIO



Il prototipo francese di Voisin e Lefebvre montava un cambio Cotal, uno strano, nuovissimo cambio elettromagnetico ad ingranaggi epicicloidali e senza pedale della frizione.

Possiamo quasi dire un antesignano del cambio automatico. Quando si trattò di decidere per il cambio della TA, Citroën volle montarci il cambio ideato dal "franco-brasiliano".

Una sorta di altro "cambio automatico", come se nella TA di innovazione non ce ne fosse già abbastanza!

Fu un fallimento, però, perché il Sensaud de Lavaud si dimostrò inaffidabile e poco incline a dialogare col piccolo motore 1300 della TA.

Fortuna volle che, alla Citroën, di nascosto dal gran capo, il Bureau d'Études avesse sviluppato un normale cambio a tre marce.

Grazie a questa "prudenza" la TA poté essere lanciata sul mercato senza ritardi, pur se tra tanti altri affanni!

Da questo episodio possiamo comunque dedurre una mentalità già parecchio "americana" di Citroën nel modo di concepire la sua nuova creatura.

E così la mia ardita tesi, della trinazionalità della TA, può essere considerata non priva di qualche fondamento.

Il merito ultimo di questo aspetto, diciamo cosmopolita, della Traction Avant, va, ancora una volta, a Lui, André Citroën, gran miscelatore di tecnologia e design da qualunque parte del mondo provenissero.

Fa sempre tristezza ricordarsi che, alla fine, per salvare la sua azienda, lo cacciarono via.

Quando andate a Parigi, andatelo a trovare, al cimitero di Montparnasse.

la di scocca portante.

E' qui doveroso sottolineare che Budd, già verso la fine degli anni 20, aveva costruito un prototipo di auto con scocca in acciaio e trazione anteriore, che sicuramente ispirò poi il costruttore francese per la creazione della sua auto probabilmente più famosa in assoluto (al pari della DS).

Joseph Ledwinka, altro americano.

E' il designer artefice di quel prototipo.

L'idea iniziale era di vendere il disegno a qualche produttore automobilistico e di fornirgli poi la carrozzeria da parte di Budd.

Molto importante, questo prototipo, per la storia della Traction.

Come ho detto prima, costituì la prima vera ispirazione per la famosa auto Citroën, ma non direttamente.

Il secondo "step" fu tutto france-

se: un prototipo, sempre con carrozzeria in acciaio e trazione anteriore, costruito insieme da Gabriel Voisin e André Lefebvre.

Ci siamo avvicinati un bel po', eh?

Da questo secondo prototipo, grazie al "passaggio" con Lefebvre, in forza alla Citroën (dopo un suo burrascoso e breve periodo alla Renault) la strada per la TA era finalmente spianata.

Dimitri Sensaud de Lavaud.

Beh, questo americano non è davvero, come potete facilmente arguire...

Ma nemmeno francese...

Era brasiliano, quindi... americano... del Sud!

Non è su questo scherzetto che voglio giocare per sostenere l'"americanità" del tecnico in questione.

Torniamo un attimo indietro.