Un Weekend in Francia per i 100 anni della Citroën

Una viaggio nella campagna francese, verso un paese antico con una pista misteriosa tra castelli e rovine. La Ferté-Vidame è un luogo che appartiene alla storia Citroën, fin dallo sviluppo della 2CV, in un centro prove inaccessibile da sempre. Aperto e svelato per ospitare un evento memorabile: il "Rassemblement du Siècle" che celebra i cento anni del marchio

Weekend in auto di Nicola D. Bonetti

Ci sono marchi di automobili con i quali quasi tutti hanno avuto contatti. Se chiedessimo ai lettori di raccontare la loro "storia Citroën", siamo sicuri che emergerebbero racconti da raccogliere in un volume. Anche noi, in prima persona, abbiamo ricordi e coinvolgimenti con modelli del Double Chevron, costruttore che è entrato nell'immaginario collettivo per il coraggio di osare, per i progetti controcorrente, per l'incredibile innovazione e visione del futuro, che in cento anni non è mai diminuita. Allora come oggi. Ecco che ci dirigiamo, con una Citroën a La Ferté-Vidame ,nella regione Eure-et-Loir a ovest di Parigi, tra Chartres e Le Mans.

QUATTROMILA VEICOLI

Per il raduno del centenario della marca tra le più collezionate al mondo, sono arrivati oltre 4.000 veicoli, con un pubblico di 50.000 persone. Non solo dalla Francia, da varie nazioni, Italia compresa: dal Belpaese sono giunti centocinquanta equipaggi, partiti dalla sede storica (1924) di Citroën a Milano, in Via Gattamelata 41 a Milano, arrivando in carovana, con le loro adorate Citroën. Accolti, come tutti, all'ingresso, dalla riproduzione ridotta della Tour Eiffel,

con la scritta Citroën in verticale come campeggiava a Parigi dalla metà degli anni ’20.

LA PISTA MISTERIOSA

L’area riservata ha origini remote: la segretezza era necessaria ai collaudi e allo sviluppo di un’auto rivoluzionaria come la TPV – Toute-Petite-Voiture, questo il significato della sigla in codice – prodotta in quasi quattro milioni di esemplari per ben quarantadue anni. Ben prima della Seconda Guerra Mondiale,Citroën acquista una vasta tenuta con fattoria e, prima di qualsiasi altro lavoro, costruisce un muro alto tre metri e lungo una quindicina di chilometri per recintare completamente l’area.

Poi realizza una pista asfaltata di prova, con tutte le varianti per i collaudi, come le zone sconnesse o che innescano oscillazioni per le famose sospensioni, sentieri e strade sterrate, più capannoni ed edifici per ogni necessità. Chi ci lavora ha obblighi di riservatezza, ancor più pressanti con lo scoppio del conflitto e l'invasione tedesca. I duecentocinquanta prototipi sono smantellati, in prevalenza distrutti, mentre solo alcuni, a pezzi, sono nascosti per riprendere l'attività con la pace e presentare l'incredibile 2CV nel 1948. E oggi, in occasione del Raduno, abbiamo potuto girare le lungo le varie piste, a bordo di vetture d'epoca di proprietà di collezionisti.

TRA PASSATO E FUTURO

Citroën ha sostenuto l'evento anche con l'esposizione di una quarantina di veicoli: trenta modelli storici suddivisi tra venti di serie e dieci da competizione o record, nove veicoli della gamma attuale, più due concept. Un percorso che inizia

nel passato, nel 1919, con la prima vettura Citroën, la Type A 10HP, fino ad arrivare alla proposta innovativa per i viaggi del futuro con 19_19 Concept, che con Ami One Concept mostra la filosofia prossima ventura della mobilità secondo il marchio francese.

CAPSULA STRADALE

19_19 Concept rappresenta la visione di Citroën dell'ultra comfort e della mobilità extra urbana. Linda Jackson, ceo di Citroën, presente al Raduno del Secolo, ne è entusiasta: «È la nostra visione del futuro dell'auto, tecnologica e innovativa, che conserva comunque gli elementi fondamentali che caratterizzano Citroën da 100 anni: una marca che ascolta i suoi clienti, e che mette le persone al centro delle sue preoccupazioni, fedele alla firma "Inspired by You".

Design, creatività, comfort, innovazione sono e resteranno nel DNA di Citroën. 19_19 Concept è il manifesto di questo

approccio.» Espressione non convenzionale, è 100% elettrica con autonomia di 800 km, ha forma di capsula trasparente sospesa, per un’esperienza di viaggio unica, all’insegna del comfort assoluto.

TRENTA MODELLI

Un scelta difficilissima, per rappresentare un intero secolo. Auto di grande diffusione o costruite in esemplare unico o quasi, particolari come alcune da corsa o record e altre di serie che hanno lasciato un’impronta nella storia: del marchio e dell’automobile

1919 – Type A 10 HP
1922 – Semicing. B2 “Scarabée D’Or”
1922 – C3 5 HP
1928 – C6
1932 – Petite Rosalie des Records
1932 – Rosalie

1934 – Traction Avant
1947 – Type H
1948 – 2 CV
1955 – DS
1958 – 2 CV Tour du Monde
1961 – Ami 6
1968 – Méhari
1969 – Ami 8
1969 – DS 21 Rallye du Maroc
1970 – GS
1970 – SM
1974 – CX
1977 – CX Rallye du Sénégal
1978 – Visa
1984 – C 15
1990 – ZX Rallye Raid
1993 – Xantia
1999 – Xsara Picasso
2001 – Xsara WRC
2005 – C6
2007 – C4 WRC
2013 – C-ELYSÉE WTCC
2014 – C4 CACTUS
2017 – C3 WRC

LE PIÙ FAMOSE

Se per Citroën non è stato facile selezionare i trenta modelli per l’esposizione, per noi è ancora più difficile estrapolarne i principali. Scegliamo la via delle celebrità.

1934 – TRACTION AVANT

Vera rivoluzione rispetto alle vetture precedenti, la prima Traction è presentata nel mese di aprile 1934. Sarà l'ultima vettura lanciata da André Citroën prima della sua scomparsa, frutto della collaborazione con l'ingegnere André Lefebvre e il designer italiano Flaminio Bertoni. Più bassa e più aerodinamica rispetto a tutte le altre vetture, riscrive i codici stilistici e quelli tecnologici. Prenderà il celebre nome "Traction Avant" grazie alla trasmissione sulle ruote anteriori. Un vero e proprio concentrato di innovazioni, che sarà di ispirazione per tutta l'industria dell'auto.

La prima vettura monoscocca prodotta in grande serie, è dotata di “moteur flottant”, che limita le vibrazioni, e di freni idraulici: inaugura un nuovo modo di concepire il piacere di guida. Declinata in numerose versioni, la Traction Avant, nel modello del 1954 è dotata di sospensione idropneumatica sulle ruote posteriori, per un comfort inedito. La sua produzione, che tra tutte le versioni raggiunge quasi 760.000 esemplari, cesserà nel 1957.

Modello esposto: TRACTION AVANT 11 BL 1939
110 km/h di velocità massima
1000 kg a vuoto
4,45 m di lunghezza
7000 esemplari prodotti del modello 7A
Cambio a 3 marce

1948 – 2CV

L’idea della 2CV era nata a metà degli anni ‘30. Nel 1936, il

nuovo direttore Citroën, Pierre Boulanger, chiede al centro studi, guidato dall’ingegnere André Lefebvre, di lavorare su un’auto popolare, confortevole e più piccola delle precedenti. Nome del progetto: TPV, acronimo di Toute Petite Voiture. Già pronta per il Salone dell’auto dell’ottobre 1939, non sarà mai presentata a causa dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Il grande pubblico dovrà quindi attendere il Salone del 1948 per scoprire la prima utilitaria a trazione anteriore al mondo.

Perfettamente in linea con l’ottimismo dell’immediato dopoguerra, esprime la gioia di vivere con le sue numerose innovazioni: le quattro ruote indipendenti, il cambio a 4 marce di serie e soprattutto il tetto in tela apribile. Pensata come “quattro ruote sotto un ombrello” è molto economica per acquisto e manutenzione, e consuma poco. Queste caratteristiche garantiscono alla 2CV un successo immediato e durevole, dal momento che sarà costruita fino a luglio 1990.

Modello esposto: 2CV 6 CLUB 1990

42 anni di commercializzazione
3.868.634 esemplari prodotti
585 kg a vuoto
2 o 3 cavalli fiscali, secondo i modelli
115 km/h di velocità massima

1955 – DS

Mentre la famosa Traction Avant sta ancora vivendo anni di successi, Citroën lavora già al modello che la sostituirà. Il suo nome in codice è racchiuso in tre lettere: VGD, Voiture à Grande Diffusion. Al tavolo da disegno, il designer italiano Flaminio Bertoni è il responsabile del progetto, e propone questo “oggetto spaziale”, star indiscussa del Salone dell’Automobile del 1955.

All’esterno, la DS colpisce per la linea aerodinamica. All’interno, ostenta un lusso incredibile. Per quanto riguarda le tecnologie, moltiplica le innovazioni, come servosterzo e freni a disco. Senza dimenticare le sospensioni idropneumatiche sulle quattro ruote, capaci di garantire un comfort che rimarrà impresso in ogni passeggero della DS, che

nei vent’anni di produzione sarà costantemente migliorata e ridefinita. A partire dal 1965, la versione Pallas, top di gamma, lascerà un segno indelebile, e rimarrà un riferimento mai eguagliato. Ancora oggi, è un’icona assoluta nel mondo dell’auto.

Modello esposto: DS 21 PALLAS 1967
178 km/h di velocità massima
1.456.115 esemplari prodotti
1310 kg a vuoto
4,87 m di lunghezza

1999 – XSARA PICASSO

Questo nuovo modello, denominato *monospace*, è una berlina compatta monovolume nella parte anteriore, e a due volumi nella parte posteriore. La sua forma ovoidale e il pianale piatto integrano perfettamente i volumi e gli spazi di una mono-berlina. La quantità di equipaggiamenti di sicurezza e di comfort, insieme ai tre posti posteriori reali, permettono di accogliere una famiglia nelle migliori condizioni per comfort e abitabilità.

L’abbinamento dei nomi Citroën e Picasso rende omaggio allo spirito innovativo del fondatore della Marca e alla creatività dell’artista. Questi due mondi, industriale ed artistico, si incontrano nel dicembre 1999 in uno spot pubblicitario di lancio. In un incredibile balletto, sulle note di “*Je ne veux pas travailler*” dei Pink Martini, dei robot del reparto verniciatura si divertono a disegnare sul veicolo!

Modello esposto: XSARA PICASSO 2010
4,28 m di lunghezza
Da 90 a 138 cv di potenza motore
1240 kg
1.759.837 esemplari prodotti dal 1999 al 2012

DOVE MANGIARE E DORMIRE

DOMAIN DE VILLERAY

Nel Parco Naturale di Perche, a una cinquantina di km da Chartres e 70 da Le Mans, si estende su un parco di 50 ettari. Ai piedi del villaggio di Villeray, si trova un bellissimo mulino che ospita il ristorante per la stagione estiva e parte delle stanze della tenuta.

Nella parte superiore del villaggio, a 200 metri, si trova il castello del XVI secolo, dove c’è il ristorante per la stagione invernale, nonché graziose sale con vista sulla valle. Una zona spa e benessere è tra le due costruzioni.

Il ristorante si fonde con le stagioni, con sapori e prodotti freschi, secondo un menu, eccellente, creato e curato da Séverine Tarenne e Stéphane Héron. La carta dei vini ha circa 400 etichette tra i più bei vigneti francesi, selezionate da Christian Eelsen. E cominciare con fois-gràs e Sauternes, è un grande inizio, per finire con il carrello dei formaggi e un sontuoso Armagnac.

Hotel Restaurant Domain de Villeray

F-61110 Condeau, Eure-et-Loir, Francia

Tel. +33.(0)2.33.73.30.22

www.domainedevilleray.com