

Citroën «Traction Avant» AL11

La vettura forgiata dal genio è testimone di eventi famigliari



▲ 26 giugno 2010, ultima curva scendendo dal Monte Verità prima di entrare ad Ascona. In evidenza le due predelle circolari per l'accesso al sedile posteriore.

Un po' di storia

La «Traction Avant» nacque nel 1934 dall'avanguardistico e futuristico genio di André Citroën. Egli concepì una vettura marcatamente in anticipo sui tempi, adottando accorgimenti tecnici di nuova concezione. Ad esempio, la trazione anteriore, lo sterzo a cremagliera, la carrozzeria e la struttura autoportanti. La particolarità più spiccata delle «Traction» divenne però la tanto decantata tenuta di strada, eccezionale e senza rivali fra i veicoli di produzione in grande serie nel periodo prebellico.

CITROËN
Traction Avant



▲ Particolare dei comandi al cruscotto. In evidenza il parabrezza ribaltato (da «Traction Avant, le grand livre») ▲



◀ **Unica concessione alla non originalità: l'indicatore di direzione a «freccia» della «Scintilla-made in CH» degli anni Cinquanta. I veicoli anteguerra ne erano totalmente sprovvisti non vigendo ordinanze in merito.**

SCHEDA TECNICA

La nostra

CITROËN 11AL Cabriolet

Numero di telaio: 356276

Anno fabbricazione: 1936

Prima immatricolazione in Svizzera:

01.07.1936

Cilindrata: 1911 cc

Altre caratteristiche:

Cambio a 3 rapporti + retromarcia.

Trazione anteriore.

Freni idraulici a tamburo.

2 posti anteriori + 2 posti passeggeri nel baule, il cui cofano aperto diventa schienale.

Parabrezza incernierato alla base, ribaltabile in avanti.

▼ **Particolare delle targhette d'identificazione.**

I modelli ► Le differenti denominazioni dei modelli (7, 11, 15) si riconducevano alla «potenza fiscale» in uso a quei tempi in Francia. Dall'iniziale 1'303 cc, l'autentico 7 CV che non equipaggiò mai le spider, si passò ben presto al 9 CV da 1'529 cc, pur mantenendo la denominazione originale «7». Già nel primo anno di distribuzione della cabriolet, nel 1934, fu però adottato il propulsore «definitivo», più prestante, da 1'911 cc (per 11 CV fiscali). ► Le varianti di carrozzeria che seguirono, denominate A Légère (AL), N come normale o B, si differenziavano essenzialmente nelle spider e faux cabriolet per la sola larghezza, (il passo era identico).

Il modello più ampio era omologato per tre posti anteriori, che con i due del baule ne faceva una vettura per cinque persone. ► Le autentiche spider, roadster e cabriolet, nonché le faux cabriolet, vennero assemblate esclusivamente prima del secondo conflitto mondiale. Durante le ostilità, infatti, la produzione venne integralmente convertita alle esigenze militari, e le fabbriche furono pressoché distrutte dai bombardamenti. Ragion per cui nel dopoguerra, con gli scarsi resti utilizzabili rinvenuti, furono costruiti i due ultimi esemplari, fra cui la cabriolet 15 Six (motore a 6 cilindri in linea). La produzione delle berline, invece, proseguì pres-

soché invariata fino al 1957. La Citroën, dormendo sugli allori del glorioso passato caratterizzato dal meritato e strepitoso successo delle prime «Traction», visse negli anni Cinquanta un progressivo declino, frutto del mancato aggiornamento tecnico delle berline, che ormai non potevano più competere con i modelli contemporanei, se non per la famigerata tenuta di strada. ► V'è però un lato positivo, che si riflette ancora oggi, riconducibile a questo immobilismo tecnico: data la ultraventennale produzione, per le «Traction» sono reperibili tutti i pezzi di ricambio e pure a prezzi notevolmente vantaggiosi. Introvabili sono



◀ **L'auto a fine restauro, maggio 2010.**



▲ 1977, Orselina: Madonna del Sasso, matrimonio di Antonietta e Ugo.



▲ 1981, Ponte Capriasca: matrimonio di Bruna e Paolo.

purtroppo le sole parti di carrozzeria specifiche per le cabriolet e faux cabriolet, per le quali non rimane che la ricostruzione artigianale. ► La produzione totale delle cabriolet originali è recensita in 4'327 unità, a cui si aggiungono 728 faux cabriolet. Prudenziali stime indicano che di autentiche ne rimangano meno di 300, mentre numerose sono le trasformazioni e modifiche su base delle berline.

L'epopea ► Questo esemplare è di proprietà della famiglia Suter dal 1954. «Nostro padre, allora già garagista indipendente, la ricevette in seguito ad alcune vicissitudini. All'epoca era considerata null'altro che una tra le tante "vecchie automobili d'anteguerra", ma si decise di non venderla perché probabilmente non si sarebbe mai trovato un acquirente disposto a versare una cifra seppur poco rilevante. La vettura rimase parcheggiata per lungo tempo in luoghi differenti (depositi edili, eccetera) per poi finire, nel 1959, nella cantina del nostro nuovo garage in via Franzoni 55 a Locarno». L'auto cadde nell'oblio, testimonianza incolore di un tempo andato, a tratti completamente sotterrata da altro ciarpame. «Solamente per noi bambini era fonte di divertimento; amavamo sederci al volante e sognare di poterla guidare. Ne facemmo dunque un utilizzo minimo e pur non sapendo quanto in realtà fosse stata condotta anche dai precedenti proprietari (è noto che fu immatricolata tre volte, nel Canton Obvaldo, Nidvaldo e Ticino) ritenemmo, in base alle minime tracce di usura meccanica, che i 24'500 chilometri indicati dal tachimetro fossero effettivi». ► Alla carrozzeria, nei primi anni Cinquanta, venne modificato il colore: dall'originale "gris irisé" (grigio metallizzato primordiale ancora visibile sul cruscotto ovviamente in lamiera) l'allora detentore aveva voluto passare ad una tintura "alla moda" (se ne occupò la carrozzeria Zanzi di Locarno), forse a seguito di un ripristino dopo una collisione. Un blu metallizzato in "acrilico termoset-

ting", di recente utilizzo sulle macchine prodotte negli Stati Uniti.

In strada ► Il veicolo venne messo in funzione raramente. «Un primo viaggio, che finì in un mezzo disastro, fu la trasferta (per giunta a traino, nemmeno a motore) dal deposito dell'impresa edile in via Franzoni 1 fino al numero 55, sede del nuovo garage. Al volante della cabriolet, trainato da nostro padre, v'era il nonno materno, che mai prima d'allora aveva guidato un'automobile e sebbene non ci fossero che alcune centinaia di metri in linea retta da percorrere, riuscì a collidere con le lastre di granito che delimitavano il terreno della ferrovia (tram, Centovallina e Valmaggina) che correva parallela alla via Franzoni fino a Solduno». Un'altra uscita memorabile fu verosimilmente agli inizi degli anni Sessanta; la vettura venne impiegata come base su cui montare un carro per il corteo della "Festa dei fiori" di Locarno. «Ingenuamente nostro padre mise a disposizione l'automobile, sulla quale venne adattato un telaio in legno per allestire l'addobbo floreale a tema. Purtroppo il corteo procedeva notoriamente a passo d'uomo e con soventi arresti. Oltre a danni vari alla carrozzeria relativi alle sollecitazioni determinate dal carico che poggiava sulle lamiere, la frizione (cambio a tre rapporti con la prima "lunga") si surriscaldò e si usurò fino alla distruzione. Inoltre, si bruciò pure la guarnizione della testata per lo scarso raffreddamento del motore che presentava una calandra del radiatore completamente ricoperta. Il corteo poté procedere unicamente dopo l'intervento di un trattore per il traino dell'ormai inerte "carro-11AL-cabriolet"». ► Ne seguì l'ultimo grande intervento di revisione del motore, che fu personalmente eseguito dal padre: «Ragion per cui non lo abbiamo più toccato, quasi fosse una reliquia, dato che ora "pulisca" ancora per mano sua». ► Seguì un nuovo lungo periodo in disuso. Solo nel 1977 la Traction venne riesumata dalla cantina del garage e preparata per l'incombente matrimonio

di Antonietta e Ugo. Egli stesso si impraticò su quella meccanica particolare che richiede l'impiego di una numerosa attrezzatura specifica. Nel 1981 seguì l'unione tra Bruna e Paolo, che beneficiarono degli interventi eseguiti dal fratello quattro anni prima. Fra i due matrimoni Ugo prese parte ad una revocazione di un'antica corsa in salita Locarno-Monti. ► «A metà degli anni Novanta iniziammo a renderci conto della quotazione di mercato che questi modelli di auto iniziavano ad assumere. Abbandonata alle intemperie da qualche parte fra Brione e Tenero-Contra, Paolo decise di trasportarla a casa sua, a Ponte Capriasca. Disinfestata dai nidi di topi che l'avevano "colonizzata" e dopo una sommara pulizia, ci rendemmo conto che il periodo d'incuria in un luogo poco idoneo aveva contribuito ad una "precoce" corrosione di alcune strutture del pianale. Optammo così per il restauro della carrozzeria, approfittando per riportarla alla tinta originale». La "vecchietta" si rivelò incredibilmente sana. I lavori si protrassero per una decina di anni; furono compiuti a tempo perso e quale ultimo grande intervento prima del pensionamento da un abile ed esperto carrozziere, Franco Attardo. «Giusto in tempo per il successivo, incombente, matrimonio in famiglia, quello di Laura e Giulio. La primogenita di Ugo espresse infatti il desiderio di potere pure lei, come in passato sia il padre che lo zio, convolare a nozze sulla 11AL Cabriolet». Una vettura che si è rivelata essere un forte "trait d'union", oltre che simbolo per sposalizi saldi e duraturi, riportando i fratelli Suter ad una attività in "tandem" priva di eguali nel passato: «Avevamo lavorato sotto lo stesso tetto al garage in via Franzoni, ma mai così assiduamente assieme al medesimo veicolo». ► Giunse così il fatidico 26 giugno 2010: soltanto la fulgida sposa poteva competere con la bellezza della rutilante 11AL Cabriolet, risplendente nella suo ritrovato manto primordiale e vispa come non mai a dispetto delle sue 74 primavere.

Testi e foto a cura di Ugo Suter