

Citroën Type C 5 hp: l'auto è donna!



Numerosi traslochi, inondazioni e atti di guerra hanno cancellato per sempre parte del patrimonio culturale e industriale concernente gli archivi Citroën. Il tempo ha chiesto in pegno anche la documentazione relativa alla precisa data di nascita della Type C (meglio conosciuta come 5 hp); una meravigliosa vetturina, costruita dalla casa dell'“ingranaggio a cuspidè”, che fece impazzire le masse popolari negli anni Venti del secolo scorso. Con essa, il cui nome deriva dalla potenza fiscale francese, ebbe inizio una sorta di democratizzazione dell'automobile.

Furono alcune sue caratteristiche concettuali a consegnarne alla celebrità la tipica livrea giallo limone di cui era tinta: la semplicità meccanica, che ne abbassava i costi di manutenzione ed esercizio (consumava poco carburante e poco olio), il prezzo concorrenziale, le dimensioni ridotte e la buona maneggevolezza. Un'attitudine, quest'ultima, che catalizzò l'attenzione di quell'universo femminile per il quale la 5 hp fu progettata e realizzata in prima storica; lo testimoniavano le campagne pubblicitarie che la ritraevano condotta da una signorina. ► Vi fu però un altro elemento che ne decretò la grande diffusione anche presso i ceti meno abbienti: con la Type C, André Citroën ebbe la geniale idea di fondare una



società di consumo al credito per agevolare l'acquisto rateale. Un leasing primordiale, che avrebbe aperto una nuova era nell'ambito della motorizzazione di massa.

L'epopea ► Al contrario dei primi modelli Citroën, progettati da Jules Salomon, la 5 hp fu, sostanzialmente, una



creatura nata dalla penna di Edmond Moyet, a quel tempo impiegato negli stabilimenti di Rue du Theatre gomito a gomito con lo stesso Salomon. Egli divenne celebre anche per aver partecipato attivamente alla fondazione della Amilcar, società di cui fu ingegnere capo. Se le serie A, B2 e B10 possono essere considerate convenzionali, non si può affermare altrettanto della 5 hp, che fungeva da trait d'union con le cosiddette cyclecars (particolarmente comuni in Francia tra la fine del XIX secolo e il 1930. Erano una specie di ibrido auto-moto e, inizialmente, godevano di agevolazioni fiscali). ► L'intento era di costruire una vettura dalle dimensioni ridotte, con un propulsore monocilindrico da 750 cm³. Ne furono realizzati 2 prototipi, uno raffreddato ad aria e l'altro ad acqua, che però non soddisfarono le aspettative di André Citroën. Egli desiderava un prodotto tecnicamente ed esteticamente più prossimo alla B2 e che, da essa, si distanziasse solamente per alcuni dettagli: dimensioni, cilindrata ridotta, ammortizzatori, lubrificazione del motore e accensione. Tutto ciò, per decretarne un prezzo minore (5 hp: 8'500 FF, B2: 13'900 FF). ► La produzione, avviata l'anno successivo alla presentazione avvenuta presso il Salone di Parigi del 1921, entrò nel vivo nel

giugno del 1922 e si arrestò soltanto nel maggio del 1926 dopo ben 80'232 unità. La fabbrica necessitava di tutte le sue risorse per il lancio della "B14" (che, dopo la B10 e la B12 durate soltanto un anno ciascuna, fu la terza Citroën ad essere costruita con la carrozzeria interamente in acciaio). Anche per la 5 hp si pensò ad un'evoluzione del genere, ma il costo sarebbe lievitato inficiandone la natura popolare secondo cui era stata creata.

Tecnologia ► Le ridotte dimensioni e gli obiettivi commerciali prefissati ne facevano una 2 CV "ante-litteram". Inizialmente era disponibile come torpedo a due posti (particolare curioso, aveva la portiera d'accesso unicamente dal lato del passeggero, mentre a sinistra era posizionata la ruota di scorta), ma dal 1923 fu posta sul mercato anche la versione cabriolet. La Type C era spinta da un piccolo motore a 4 cilindri da 856 cm³ (alesaggio e corsa: 55 x 90 mm), in grado di erogare 11 CV a 2'100 giri/min e di raggiungere una velocità massima di 60 km/h. La trazione era posteriore; il cambio era a 3 marce con retro e frizione monodisco a secco. L'impianto frenante prevedeva un freno a tamburo azionato da un pedale, che agiva sull'albero di trasmissione, e un freno a mano che funzionava direttamente sulle ruo-

te posteriori. ► Dal 1923, la Type C fu sostituita dalla Type C2, con migliorie al telaio e all'apparato di accensione. L'anno seguente, il 1924, la Type C2 fu a sua volta rimpiazzata dalla Type C3, realizzata sullo stesso telaio, ma con un passo maggiorato di 100 mm (a 2'350 mm). Rispetto alla C2 vennero anche adottati ammortizzatori sulle ruote posteriori. Restò in produzione fino al termine del 1926. Da questa serie derivò anche la celeberrima Trefle, dotata di due posti più un sedile posteriore noto come "posto della suocera" ed utilizzato anche su altri modelli dell'epoca.

LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una magnifica Citroën 5 hp Type C2 cabriolet del 1924. Ce ne parla il proprietario, Franco Cattaneo: «La comprai a Zurigo, già restaurata. Non ho dovuto compiere grossi interventi di risanamento o manutenzione anche perché, al pari di quasi tutte le anteguerra, è impossibile farne un uso frequente. Le sue prestazioni sono limitate e, con i suoi 65 all'ora di velocità massima, me ne servo unicamente per recarmi qualche volta in città». ► Dai registri emerge che in Svizzera esistono numerosi collezionisti che possiedono una Type C: ciò è dovuto, in particolare,



Scheda tecnica

Modello: Citroën 5 hp Type C2
 Carrozzeria: cabriolet
 Colore: giallo
 Anno: 1924
 Motore: 4 cilindri da 856 cm³
 Alésaggio x corsa: 55 x 90 mm
 Potenza massima: 11 CV a 2'100 giri/min
 Velocità massima: 60 km/h
 Trazione: posteriore
 Cambio: a 3 marce con retro e frizione monodisco a secco
 Freni (in origine): due, posteriori, collegati al freno a mano e uno a pedale sulla trasmissione
 Peso a vuoto: 554 kg
 Lunghezza: 3'150 mm
 Larghezza: 1'330 mm
 Prezzo: 8'500 FF

alla sua grande diffusione. Molti esemplari, malgrado l'aspetto sembri fragile e la salute, una volta in moto, cagionevole, sono sopravvissuti al tempo. ► È rimasta integralmente originale tranne che per una piccola modifica relativa alla sicurezza, oggi eseguita sistematicamente: l'impianto frenante è stato adeguato affinché, pigiando sul pedale, si attivino contemporaneamente i due freni sulle ruote posteriori e quello sulla trasmissione (senza che si debba agire sul freno a mano). ► Cattaneo: «Penso che la distanza massima che io abbia percorso sia stata per recarmi ad un raduno a Bizzarone. A volte, in salita o con il vento contrario, è necessario scalare marcia, ma l'approccio rimane comunque molto gradevole. È una vettura caratteristica (bisogna abituarsi anche alla pedaliera che prevede il gas nel centro, la frizione a sinistra e il freno a destra) e molto divertente da guidare. Le sue "pecche" ingegneristiche sono parte del DNA pioneristico, ma ne incentivano le sensazioni».

di Elias Bertini

