

i Pionieri De Dion Bouton



La De Dion Bouton Double Phaeton Type AW del 1908. Questa vettura monta un motore a quattro cilindri di 1767 cm³ erogante 12 cavalli che le consentono una velocità massima di 65 km/h. Nel 1907 due Type AW partecipano alla Pechino-Parigi. Per via delle strade impraticabili e dei ponti inesistenti, i rari concorrenti rimasti in gara raggiungeranno Parigi dopo ottantuno giorni.

Nata dalla passione di un nobile francese e dall'inventiva di un modesto meccanico la Casa transalpina è stata pioniera della motorizzazione contribuendo in maniera determinante alla nascita dell'automobile. Inizia la sua parabola discendente nel decennio successivo alla Prima guerra mondiale cessando definitivamente l'attività nel 1933

di Umberto Anerdi

Se non si fossero verificate alcune circostanze casuali, è molto probabile che la grande Casa automobilistica francese, cui il mondo del motorismo è debitore di buona parte del progresso di fine '800, non sarebbe mai nata.

Il conte Albert De Dion, nobile francese di origine belga, nasce a Carquefou, presso Nantes, nel 1856. Uomo colto, molto introdotto nel bel mondo parigino, è dotato di grande ingegno e di un vivo interesse per la tecnica. Al contrario, George Bouton è un modesto e piccolo artigiano che, insieme al cognato Trépardoux, si guadagna da vivere costruendo, a Parigi, modelli giocattolo di macchine a vapore. L'incontro tra i due personaggi così diversi avviene per puro caso. Il conte, entrando in un negozio di giocattoli in Boulevard des Italiens, a Parigi, per acquistare alcuni regali, vede in vetrina un modello funzionante di motore a vapore, provvisto di un bruciatore ad alcool per riscaldare l'acqua e di un cilindro in vetro temperato che permette di vedere il funzionamento del pistone. Interessatissimo all'oggetto, vuole conoscere il costruttore: gli viene presentato Georges Bouton. Da questo incontro nasce, nel 1883, la De Dion Bouton et Trépardoux. Sono gli anni in cui l'esigenza di un mezzo di trasporto individuale che si ponga in alternativa al cavallo inizia a farsi sentire. La bicicletta è appena stata inventata, mentre le macchine a vapore sono già abbastanza efficienti trovando impiego come motori statici e nella propulsione ferroviaria o navale; il motore a scoppio è stato inventato da pochi anni ma non ha ancora ricevuto quello sviluppo che, nei decenni successivi, lo vede prevalere sugli altri sistemi propulsivi. Le conoscenze tecniche del conte (e le sue finanze), unite alla genialità dei due soci, incominciano a dare i loro frutti fin dall'inizio dell'attività. Viene progettata e costruita una caldaia a vapore a tubi verticali amovibili molto innovativa, che costituisce un progresso rispetto a quelle già in uso, con un'ottimizzazione del rendimento. Sulla scorta delle positive esperienze sulla vaporizzazione rapida, in azienda si pensa subito di creare un mezzo semovente leggero adatto al trasporto individuale. L'esperienza si concretizza in un quadriciclo a vapore munito di un motore a due cilindri con trasmissione a cinghia sulle ruote anteriori, mentre lo sterzo agisce su quelle posteriori. Questa macchina, datata 1894, soprannominata dal conte De Dion "La Marquise", è stata la

prima a partecipare a una corsa automobilistica raggiungendo una velocità di 38 km/h. Un secondo veicolo, questa volta un triciclo con due posti in tandem, maggiormente perfezionato rispetto al primo, vede la luce l'anno successivo nel nuovo stabilimento di Puteaux. Il mezzo è spinto da un motore a vapore della potenza di 1 CV - che consente di raggiungere una velocità di 30 km/h - il cui peso, comprensivo di generatore, è contenuto in soli 50 kg, un risultato notevole per l'epoca. Gli esperimenti sui tricicli a vapore si susseguono, ma la produzione si riduce a poco più di alcuni esemplari, oggetto di continui perfezionamenti. Nel frattempo, si approfondisce la ricerca sui motori marini: la "Eclair", una yole di circa 10 metri, dimostra buone prestazioni navigando sulla Senna mossa da una macchina a vapore a 2 cilindri, alimentata dalla caldaia a tubi verticali brevettata dalla Casa. Nonostante il permesso di navigazione sul fiume venga presto revocato per le pressioni dei proprietari di chiatte, allarmati dalla possibile concorrenza del nuovo mezzo di propulsione, questa esperienza permette di acquisire alcuni contratti per la fornitura di macchine navali. ➤



Publicità della Marca di epoche diverse.



La Vis à Vis del 1901, la prima vettura della casa che presenta l'innovazione del motore a petrolio: un monocilindrico raffreddato ad acqua di 402 cm³ erogante 3,5 CV che permette di raggiungere i 30 km/h.



Lo stesso modello in versione due posti, si noti la guida a manubrio caratteristica comune a diverse vetture della stessa epoca.



Tonneau Type 0 del 1902. Da questo modello deriva la Populaire che decreta il successo commerciale della casa francese sul mercato.



Una pubblicità dell'epoca per la Vis à Vis.

Dedicarsi esclusivamente a quest'ultima attività significa tuttavia per l'azienda rinunciare alla costruzione di veicoli terrestri, vanificando così tutti gli studi e i brevetti depositati fino ad allora. È altresì vero che l'attività nel settore dei veicoli, avendo prodotto quasi solamente ricerca e prototipi, è da considerarsi in pura perdita, ma le dimostrazioni al pubblico, benché limitate, hanno sortito un buon successo, anche se i mezzi venduti sono stati pochi. Il conservatorismo di Bouton e Trépardoux e la loro convinzione che l'avvenire del motore a vapore nella trazione stradale sia ancora tutto da scoprire, non tarda a scontrarsi con il dinamismo del conte De Dion che, oltre a metterci i capitali, è anche personaggio di idee avanzate e di fervida inventiva. Egli è molto interessato al motore a scoppio e, al di

fuori dell'azienda, inizia a costruirne modelli sperimentali e - avvalendosi della collaborazione di un certo Delalande, titolare di una officina meccanica in rue St. Maur - realizza un triciclo spinto da un motore a 2 cilindri, con accensione a incandescenza. Convinto che lì risieda il futuro della motorizzazione, De Dion impone in azienda la sua linea, non condivisa da Trépardoux, che abbandona, nel 1884, la società. Da quel momento la ragione sociale diventa De Dion Bouton & C. e la ditta si dedica alla costruzione di autoveicoli con motore a scoppio.

Nel 1893 viene brevettato quel rivoluzionario sistema di sospensione posteriore che prende il nome di "ponte De Dion", soluzione ancora oggi adottata nell'architettura del retrotreno di molte vetture. L'anno successivo viene messo a punto quello che costituisce, per oltre un decennio, il piatto forte della costruzione motoristica della casa: un monocilindrico raffreddato ad aria che, costruito in migliaia di esemplari, viene anche fornito alle maggiori ditte costruttrici di automobili europee. Il triciclo a petrolio, dotato di un motore da 3 CV, che all'inizio sembra non avere successo, trova al contrario un buon riscontro commerciale dopo la vittoria alla Parigi-Marsiglia del 1896



Ancora una Vis à Vis. Questo tipo di carrozzeria consente il trasporto di quattro persone, tuttavia i passeggeri seduti di fronte al guidatore ne ostacolano la visuale della strada.

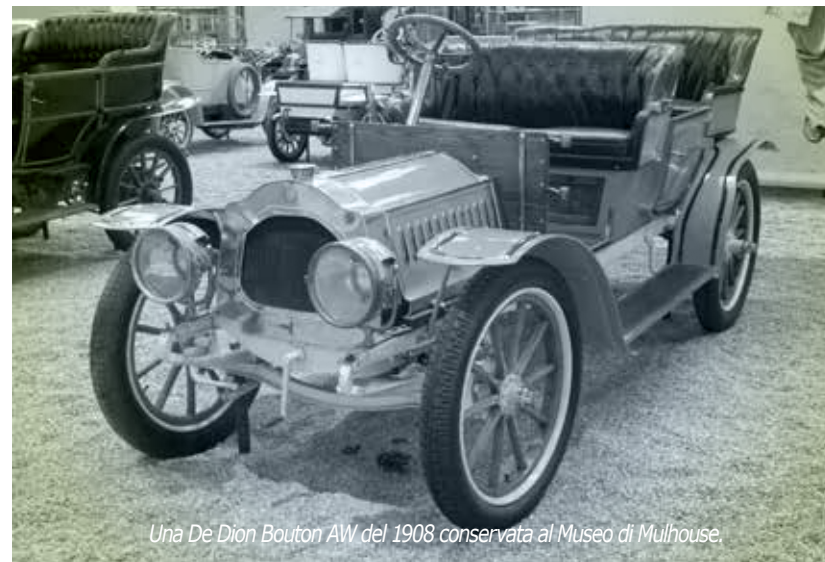


Il mod. K del 1902. Il motore monocilindrico è di 864 cm³ e fornisce 8 CV a 1500 giri.

e viene mantenuto a listino per circa dieci anni. La popolarità della Casa francese è dovuta proprio alle sue creazioni semplici e leggere, capaci di buone prestazioni con motori di cilindrata contenuta, vendute a prezzi accessibili. Celebre la “Vis-à-vis”, vetturessa a quattro posti con motore trasversale, cambio in blocco e ponte De Dion, costruita su un leggero telaio in tubi; prodotta in diversi modelli trova una buona accoglienza tra il pubblico. Ma il salto di qualità della De Dion Bouton, da azienda di dimensioni semi-artigianali a grande industria che impiega circa 3.000 addetti, avviene a partire dal 1900 con la “Populaire”, una vetturessa con motore monocilindrico montato nella parte anteriore dello chassis, sviluppata successivamente con propulsori a 2 e 4 cilindri, che resta a listino per ben 7 anni riscuotendo un grande successo di vendite. Nello stesso anno 1900, si deve proprio alla De Dion Bouton la pubblicazione della prima carta stradale automobilistica; pubblicazione che viene mantenuta in proprio fino al 1908, anno in cui i diritti vengono ceduti all'editore Vermot. La gamma delle vetture inizia ad ampliarsi a partire dal 1908, con l'uscita di modelli di lusso, alcuni dei quali equipaggiati con motori ad 8 cilindri a V, che presentano soluzioni tecniche originali e molto avanzate per l'epoca. La gamma si amplia negli anni successivi con l'offerta sul mercato di modelli a 2, 4 e 6 cilindri, mentre il top della gamma è costituito sempre dagli 8 V. A quell'epoca l'azienda si è ormai uniformata alla produzione delle altre Case automobilistiche, venendo meno alla sua vocazione iniziale di costruttore di vetture popolari. Proprio da qui si può dire che ha inizio il declino della De Dion Bouton. Con l'introduzione dei modelli di lusso, la casa viene a trovarsi omologata con gli altri costruttori di veicoli analoghi, subendone spesso la concorrenza. Durante la Prima guerra mondiale è naturale che la Casa francese, come peraltro tutte le altre industrie automobilistiche, si dedichi totalmente alle forniture militari, producendo autobus, autocarri e motori aeronautici. Il camion De Dion è il più tipico della Grande Guerra, caratterizzato dalla forma circolare del radiatore diviso in tre settori e propulso da un motore a 4 cilindri con testa fissa e valvole laterali erogante 22 CV; la Casa di Puteaux ne fornisce alle Forze armate francesi oltre 20 esemplari al mese. Alla fine del conflitto, la fabbrica ripropone sul mercato civile i modelli anteguerra, non rendendosi conto che il pubblico, stante la congiuntura economica del momento, richiede vetture popolari ed economiche. Rispolverare i modelli di prestigio, tra cui anche la 25 HP, che monta un motore 8V di 3.695 cm³, è equivalso a creare le premesse per un fiasco commerciale, in parte attenuato nel 1923, mettendo a listino una vettura a 4 cilindri con valvole in testa e pistoni in alluminio e abbandonando l'8V. Accanto alla 4 cilindri prosegue la produzione, sia pure limitata, di altri modelli, fino al 1927, quando la fabbrica viene riorganizzata e, nel tentativo di risollevarne le sorti, viene messa sul mercato una nuova 8 cilindri, questa volta in linea, di 2.500 cm³, insieme a una 4 cilindri di 2 litri. Ormai il mercato europeo ha iniziato a rivolgersi verso automobili di cilindrata più contenuta mentre la tecnica motoristica si evolve più velocemente di quanto non possa fare la De Dion Bouton la cui dirigenza, forse per eccessivo conservatorismo, si lascia sopraffare, sul mercato di fascia alta, dalla concorrenza di altre marche prestigiose come la Hispano-Suiza e la Voisin. Colpita duramente dalla crisi del 1929, la gloriosa marca francese abbandona definitivamente la produzione di autovetture da turismo nel 1932. Scorporato il settore auto, la produzione si concentra su automotrici ferroviarie destinate ai servizi regionali, autobus e autocarri per usi speciali, fino a cessare del tutto l'attività nella prima metà degli anni '50. ■

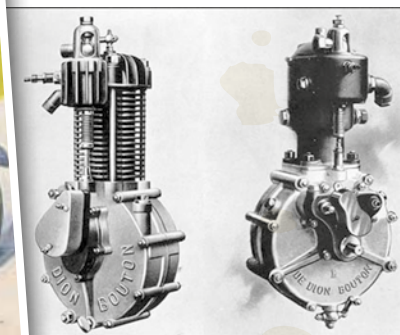


Locandina pubblicizzante la guidabilità delle vetture De Dion Bouton adatta anche alle signore.



Una De Dion Bouton AW del 1908 conservata al Museo di Mulhouse.

Il camion De Dion Bouton è stato il più tipico della Grande Guerra per via della particolare conformazione della parte frontale, caratterizzata dalla calandra circolare a tre settori introdotta nel 1912 sul tipo DV; di conseguenza anche il cofano del motore assume una foggia semi-cilindrica. Gli autocarri civili hanno usualmente le ruote in legno, sostituite da quelle in acciaio all'inizio del conflitto, in particolare sui mezzi destinati all'esercito.



Due tra i primi motori a scoppio prodotti dalla Casa francese e forniti anche ad altri costruttori delle prime automobili, tra la fine dell'800 ed i primi anni del '900. Tra i due propulsori non vi sono differenze strutturali sostanziali, salvo il sistema di raffreddamento: ad aria su quello a sinistra che equipaggia il triciclo del 1898 ad acqua su quello a destra, montato nel 1900 sulla Vis à Vis.