



UNA VISITA AL CONSERVATOIRE CITROËN

Di Maurizio Baiocchi, Presidente dell' SM Club Italia

A fine 2001, presso la fabbrica di Aulnay-sous-Bois (a nord-est di Parigi), è stato inaugurato, con grande risalto sulla stampa specializzata, il "Conservatoire Citroën", la cui funzione è quella di *"conservare e raccogliere gli esemplari delle vetture Citroën prodotte dalle origini ai giorni nostri, oltre che quella di gestire il complesso degli archivi della Marca"* (Citroën Equipe, gennaio 2002).

Questa struttura, voluta da Claude Satinet, Direttore Generale di Automobiles Citroën, e coordinata da Charles Herval, Responsabile del Patrimonio, dimostra l'interesse della Marca per la riscoperta e la valorizzazione della propria storia, dopo lunghi anni di oblio.

Il Conservatoire è costituito da un padiglione di circa 6.500 mq, che ospita più di 300 veicoli del patrimonio storico della Marca, tra auto di serie, prototipi, vetture da competizione, costruite dal 1919 ai giorni nostri, che precedentemente erano tenute, in condizioni precarie, presso diversi siti della Casa, dal Centro Stile di Vélizy al Centro Prove de La Ferté-Vidame o anche in un indegno deposito sotterraneo a Parigi, non lontano dalla ex fabbrica del Quai de Javel.

E' inoltre prevista un' ampia sezione archivio, che raccoglie

documenti, progetti, dati tecnici e di produzione, ecc.

E' da precisare che il Conservatoire non è un museo, non essendo concepito a tale scopo e non essendo adeguato alle norme di sicurezza in materia, e quindi non è abitualmente aperto al pubblico.

A febbraio di quest' anno, in occasione dell'annuale Salone



Rétromobile, la Citroën ha eccezionalmente consentito ai Soci dei Club facenti parte dell'Amicale Citroën Internationale (per l' Italia, i Club di modello aderenti al R.I.A.S.C.) di accedere al Conservatoire, per visite in gruppi di 40 persone, previa prenotazione e secondo orari e modalità prestabilite.

Avendo previsto di recarmi a Parigi per Rétromobile e per l' annuale Riunione dei Clubs europei SM, ho ovviamente colto questa occasione, imperdibile per un cultore della Marca, di visitare il Conservatoire.

La fabbrica Citroën di Aulnay, in cui si trova il Conservatoire, è facilmente raggiungibile, dal centro di Parigi, prendendo l' autobus n. 350 dalla Gare de l' Est, direzione Aeroporto Charles de Gaulle.

Dopo circa mezzora, si arriva all' ingresso visitatori, e da qui si procede a piedi, a destra per 500-600 metri, fino al grande padiglione del Conservatoire.

Nell' atrio di ingresso, sono esposti alcuni motori, per lo più della produzione attuale, ma anche alcuni reperti, tra cui i prototipi del motore 6 cilindri contrapposti,

che era stato studiato per la DS.

Inoltre, vi è una grande vetrina dove sono in bella mostra diverse "maquettes" in grande scala, usate per la definizione dello stile di vari modelli, tra cui spiccano maestosi quelli della "Super-DS" Presidenziale di De Gaulle e la SM Presidenziale

le decappottabile, entrambe opera di Robert Opron.

Si entra quindi nella vasta hall, dove sono custodite le vetture, che sono disposte una a fianco all'altra, lungo diversi corridoi, ben ordinate ma con una presentazione non particolarmente curata né d'effetto (ricordiamolo, non è un museo); vi sono solo dei pannelli esplicativi con il nome e le caratteristiche delle vetture.

Occorre considerare che solo una metà delle vetture è visibile ai visitatori; una buona parte del padiglione non è accessibile e



SPACXZIO



si vedono solo da lontano diverse macchine coperte da teli, perché in attesa di restauro, così come non sono esposti alcuni dei prototipi più recenti, come la C6 Lignage del 1999, le cui soluzioni tecniche e di stile sono la prefigurazione dei nuovi modelli di serie che usciranno prossimamente.

Lungo i corridoi si ritrova un buon numero di "vecchie conoscenze", viste sui libri di storia dell'automobile, o presenti nella nostra memoria di appassionati Citroënisti; ci sono anche esemplari o prototipi poco conosciuti o che all'epoca sarebbero stati protagonisti di "scoop" giornalistici.

L'emozione ed il piacere che suscita al visitatore "esperto" la visione di tante meraviglie, è appena mitigata dal fatto che diverse vetture sono state, in anni recenti, più volte esposte ed ammirate in Manifestazioni e Saloni, come il Mondial de l'Automobile o Rétromobile, dove la Marca presta volentieri le vetture del proprio Patrimonio ai più importanti Club di modello.

L'esposizione inizia con le vetture anteguerra, con diversi esemplari di Tipo A, Tipo B, C4, C6,

Rosalie, per arrivare allo schiarimento delle Traction Avant, dalla 7A alla 15-6 H, quasi tutte rigorosamente nere, con anche qualche bel cabriolet 11 BL; manca solo la "22", la mitica e misteriosa Traction V8, mai entrata in produzione, ma, come dice Charles Herval "on la cherche"...

Si passa poi alle 2CV, a partire dai tre prototipi della "TPV" del 1938, tre dei quali lasciati volutamente nello stato in cui sono stati ritrovati, ed uno invece restaurato, fino ad arrivare ai modelli più recenti o particolari, tra cui un prototipo di una sorta di 2CV "Lusso" con vistosa calandra cromata, la "Lomax", spiderino con meccanica 2CV, e la famosa 2CV gialla, con la carrozzeria crivellata di colpi, utilizzata per il film "Agente 00-7- Solo per i tuoi occhi" del 19-81 (con meccanica GS, per ragioni di scena).

Numerosi anche gli esemplari DS, dalle 19 alle 21 I.E., ed alcuni break; particolarmente interessanti le versioni "corte" da competizione del Rally del Portogallo 1972 ed il prototipo arancione con motore Maserati, inizialmente muletto per test della meccanica SM, poi dive-

nuto veicolo da rally, guidato da Bjorn Waldegaard anche in gare sul ghiaccio.

Mi soffermo necessariamente sulle SM presenti; il patrimonio della Casa comprende: due esemplari di serie, una rossa a carburatori ed una brun scarabée ad iniezione, il cosiddetto "Prototipo Michelin" rosso e giallo, utilizzato per prove di pneumatici ad alta velocità, e due SM da competizione, nella classica livrea azzurra, la n. 16 vittoriosa nel Rally del Marocco 1971 ("*Première Sortie, Première Victoire*"), e la n. 15 prototipo a coda tronca usato nel Rally Bandama del 1973, che quest'anno era esposto a Rétromobile nello stand dell' SM Club de France.

Anche le CX, che interesseranno particolarmente i lettori di questa Rivista, sono ben rappresentate: si parte dal prototipo del progetto "L" del 1971, prefigurazione della CX, a vari esemplari strettamente di serie, tra cui una bella Prestige, con tetto in vinile, e la versione da competizione del Rally del Senegal del 1978.

Inoltre, fa parte del Conservatoire anche l'esemplare di pre-serie color sable cendré, con il piccolo double-chevron sulla presa d'aria anziché sulla calandra, quest'anno esposto, in occasione dei 30 anni del modello, a Rétromobile nello stand del CX Club de France.

Naturalmente non mancano Ami, Dyane, GS, Visa, il furgone HY, ed i modelli più recenti dalla BX (tra cui le sfortunate versioni da rally 4TC) alla XM.

Nota curiosa: sotto tutte le vetture con impianto idraulico, dalle DS alle XM, ci sono delle vaschette per raccogliere le perdite di LHM (evidentemente anche le vetture della Casa hanno gli stessi problemi di quelle di noi appassionati!).

SPACXZIO



Fanno parte del Patrimonio della Casa anche i famosi "Autochenilles" B2 e C4-C6, usati rispettivamente nella Crociera Nera in Africa (1925) e nella Crociera Gialla in Asia (1931-32), anch' essi esposti quest' anno a Rétromobile in suggestivi stand.

Particolarmente numerosi ed interessanti gli esemplari dei prototipi e modelli di stile, studiati in decenni di storia dal famoso "Bureau d' Études": oltre alle "TPV" e Progetto "L" sopra citati, tra i più antichi e originali c' è il prototipo C10 "Goutte d' eau" del 1956, dalla curiosa forma appunto a goccia d' acqua.

Degli studi degli anni '80, si ammirano la "Karin" del 1980 con tetto a triangolo e fanaleria simil-SM, l' "Eole" del 1984, su base



CX con ruote anteriori carenate, ed i due coupé "Activa" e "Activa 2" del 1988 e 1990, dalla linea suggestiva e soluzioni tecniche avanzate

(motore V6, sospensione idrattiva e 4 ruote sterzanti), che potevano diventare la SM degli anni '90.

Curioso ma funzionante il prototipo dell' elicottero del 1975, che la Citroën aveva seriamente valutato di produrre in serie.

Tra i modelli di stile più recenti, vi sono la "Xanae" del 1994, molto simile all' attuale Picasso, la C3 Lumière e le Pluriel, ed il massiccio C-Crosser del 2001.

Chiudono gli esemplari da

competizione più recenti, dal nutrito schieramento di ZX-Rally Raid, più volte vincitrici della Parigi-Dakar dal 1993 al 1997, alle attuali Xsara WRC, nella versione che ha riportato la tripletta al Rally di Montecarlo 2003 e poi vinto il Titolo Mondiale Rally.

L'elenco delle vetture sopra descritte non è certo esaustivo di tutto ciò che si può trovare al Conservatoire, ed è auspicabile che l' iniziativa di Citroën di consentire la visita in particolari occasioni, possa essere ripetuta anche nel 2005, in particolare sempre per Rétromobile o per le annunciate celebrazioni dei 50 anni della DS, così da dare agli appassionati del Double-Chevron la possibilità di ammirare il patrimonio storico della Casa.

E da più parti, compreso lo stesso Direttore Generale Calude Satinet, si lascia presagire che la Casa è ben intenzionata a creare un vero e proprio Museo, per il quale pare sia in corso la ricerca del luogo più adatto, nell' ambito della Città di Parigi, dove già vi sono numerosi luoghi della memoria storica della Marca. *À suivre.....*

