



LE SM CHAPRON

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell' SM Club Italia

Il carrozziere Henri Chapron, con sede al n. 114 di Rue Aristide Briand a Levallois-Perret alla periferia nord-ovest di Parigi, iniziò ad operare nel mondo dell'automobile sin dal 1919.

Conobbe il suo momento di gloria durante il periodo d'oro dei carrozzieri tra le guerre, con realizzazioni su telai delle marche francesi di prestigio dell'epoca, come Delage, Delahaye, Hotchkiss, che si illustrarono nei concorsi d'eleganza.

Chapron è stato un partner di vecchia data di Citroën, assicurando la produzione dei cabriolet DS "di serie" dal 1961 al 1971, per un totale di 1.365 esemplari.

Inoltre, realizzò su base DS le proprie versioni fuori-serie di cabriolet, coupé e berline, che assunsero denominazioni famose

ormai entrate nel mito, quali Palm Beach, Le Dandy, Le Caddy, Le Léman, ecc..

Tali vetture erano destinate ad una clientela facoltosa ed esigente che si rivolgeva a Chapron, come ad un sarto per un lussuoso abito "su misura", e furono realizzate in soli 281 esemplari complessivi, considerando tutte le versioni e le diverse serie che si succedettero dal 1958 al 1974.

Il *savoir-faire* della Maison Chapron, portò anche alla realizzazione di due vetture presidenziali per l'Eliseo: nel 1956 la decappottabile su base Traction 15-H, e nel 1968 la limousine su base DS (*si veda il dossier sulle Presidenziali su SpacXzio n. 7 dell'ottobre 2005*).

La presentazione della SM nel

1970, nuova vettura alto di gamma e vetrina tecnologica della Marca, disponibile nella sola versione coupé, lasciava pensare a possibili evoluzioni della gamma verso altre versioni, in particolare cabriolet e berlina, per ampliare la potenziale clientela.

In effetti, l'idea di un cabriolet SM era stata esaminata dal *Bureau d'Études* Citroën, ma fu presto accantonata, poiché sarebbe stato troppo costoso da realizzare e poco remunerativo dati i numeri ridotti prevedibili, lasciando quindi campo libero ai carrozzieri esterni.

Date le relazioni con la Casa, Chapron non perse tempo, e presentò il proprio cabriolet SM, battezzato *Mylord*, al Salone dell'Auto di Parigi dell'ottobre 1971.

Questo primo esemplare, a carburatori, era color giallo foglia dorata con capote marrone.

Con capote aperta, viene mantenuto lo stile fluido ed elegante





del disegno originale, che in parte viene a mancare a tetto chiuso, a causa del largo montante per i sostegni della capote, e del finestrino posteriore che perde il suo profilo trapezoidale per diventare quasi rettangolare.

Il cofano del vano bagagli, pressoché orizzontale, presenta un rialzo centrale che si raccorda con il supporto cromato dell'illuminazione della targa, che viene mantenuto come sulla coupé.

Il sedile posteriore era privo di appoggia braccia centrale, per ridurre la sua larghezza e fare spazio ai meccanismi di sollevamento (manuale) della capote; lo sportello del serbatoio era spostato all'indietro.

Al Salone del 1972, venne presentato un secondo esemplare che, seguendo l'evoluzione del modello d'origine, era ad iniezione, con carrozzeria bianca ed interni in cuoio e capote verde scuro.

Nel più puro stile-Chapron, presentava i longheroni sottoporta ed i passaggi delle ruote con profili cromati, perdendo così le caratteristiche carenature posteriori; i cerchi erano quelli in resina rinforzata, introdotti come optional sulla SM di serie.

Inoltre, sul passa ruota anteriore, era presente il marchio cromato "Henri Chapron" sormontato dal nome del modello "Mylord".

Il processo di costruzione di questi cabriolet, seguiva un percorso complesso: il telaio nudo veniva inviato da Chausson (dove era realizzato) all'atelier Chapron, dove veniva tagliato il padiglione, inseriti i rinforzi del telaio e realizzate le necessarie saldature.

A questo stadio, il telaio veniva inviato al Quai de Javel, dove veniva inserito nella catena di

montaggio della SM, per ricevere la meccanica di serie, l'idraulica e l'impianto elettrico. Infine, la vettura tornava presso Chapron per la verniciatura ed i rivestimenti interni, realizzati secondo i desideri dei clienti anche con tinte non di serie, e con le abituali cure che avevano fatto la reputazione del carrozziere.

A differenza del modello di serie, per il cabriolet non risultano pubblicate prove su strada dell'epoca né impressioni di guida attuali, da cui valutare il comportamento della versione scoperta, gli effetti della trasformazione sulla rigidità del telaio e le sensazioni del vento tra i capelli che una SM aperta suscita in velocità.

Da un listino Chapron del maggio 1973, apprendiamo che il prezzo di un cabriolet Mylord iniezione era di 130.572 Franchi (compresa l'IVA del 3,33%), più del doppio della già costosa SM I.E. di serie (61.900 F nello stesso periodo; all'epoca il Franco valeva circa 142 Lire).

Il carrozziere proponeva delle opzioni che venivano quasi sempre sottoscritte dai clienti: condizionatore (2.232 F.), radio Blaupunkt (1.834 F.), ruote in resina (1.680 F.), vetri colorati (500 F.), serie profili cromati per passaggi ruota (3.400 F.), ed era previsto anche l'hard-top (14.000 F.), che però non fu mai realizzato.

Il termine di consegna era di tre mesi e mezzo, a partire dalla data dell'ordine per il quale era richiesto un acconto della metà dell'importo complessivo. Pur se le SM Mylord erano splendidi cabriolet, che suscitarono l'ammirazione di pubblico e critica, il prezzo fuori mercato ne limitò fortemente le potenzialità di diffusione, che ri-

mase a livello confidenziale ed infinitesimale rispetto al precedente cabriolet su base DS.

Infatti, secondo le fonti più accreditate che hanno potuto accedere ai registri Chapron, solo sette esemplari di cabriolet Mylord sono usciti dall'atelier del carrozziere: quattro venduti in Francia, due in Spagna, ed uno in Gran Bretagna.

Pare che esista un esemplare supplementare, montato a partire da elementi di carrozzeria originali, recuperati da un amatore olandese al momento della liquidazione degli stabilimenti Chapron, nel 1986.

Cinque esemplari sono censiti e conosciuti:

1) telaio SB4763, targa attuale francese: 6500 OA 62, proprietario attuale Philippe Beugin.

E' il primo esemplare del Salone 1971, l'unico a carburatori, riverniciato in bianco, interni neri, ruote attuali in resina e carenature posteriori; il primo proprietario aveva aggiunto una apertura sul cofano, alla base del parabrezza, per l'evacuazione dell'aria dal vano motore.

E' l'unico esemplare con il monogramma "Le Mylord", mentre i successivi perderanno l'articolo davanti al nome del modello.

2) Telaio SC123, targa attuale francese: 3000 QF 27, proprietario attuale: Dennys Joannon.

E' il secondo esemplare del Salone 1972, rimasto come all'origine bianco, con ruote in resina e profili cromati.

3) Telaio SC138, targa attuale francese: 5607 FW 94, proprietario attuale: Ivan Ginioux.

E' l'esemplare venduto in Gran Bretagna, carrozzeria blu, interni e capote beige, ruote in resina e profili cromati. Originariamente ad iniezione, era stato in passato trasformato a carburatori, per poi tornare recentemente all'impianto d'origine.



SPAC XZIO

4) Telaio SC 2789, targa attuale francese: 1220 XG 68 (precedente 3272 RM 87), proprietario attuale: Raphael Kucher.

Carrozzeria e capote brun roquebrune, ruote normali e profili cromati.

5) Il quinto esemplare è di color gris lagentière, targa tedesca HH 0701, capote nera, ruote normali e profili cromati.

E' uno degli esemplari venduti in origine in Spagna.

Dato che un esemplare risulta perito tra le fiamme, ne resta quindi ancora uno da ritrovare: potrebbe essere un Mylord bordeaux con capote nera destinato al concessionario Citroën di Anglet nel dipartimento dei Pyrénées Atlantiques, per un suo cliente, un conte, che morì poco dopo aver preso possesso della vettura, e che fu rivenduta

nella regione, ma di cui non si hanno più notizie recenti.

La ricerca è ancora aperta.

Oggi, l'estrema rarità di una SM Mylord, non consente di stabilirne una quotazione attendibile; nel caso uno degli attuali proprietari debba separarsi dal suo "gioiello", probabilmente non passerà per annunci pubblici, ma attraverso contatti riservati nella ristretta cerchia dei più noti collezionisti Citroën europei, ansiosi di poter mettere le mani su un cabriolet originale per il quale saranno certamente disposti a pagare cifre con cinque zeri...

Come per il cabriolet, Citroën studiò la possibilità di realizzare anche una versione quattro porte sulla base del suo coupé di lusso, che potesse divenire la berlina di rappresentanza per

eccellenza per la clientela privilegiata, costituita da capitani d'industria, notabili e ministri della Quinta Repubblica.

I servizi finanziari del Quai de Javel giudicarono ben presto che la realizzazione di questa versione sarebbe stata troppo costosa per la produzione in serie, e consigliarono di fare appello a carrozzieri esterni.

La Marca lanciò dunque una consultazione presso i tre specialisti di questo genere di trasformazioni: il carrozziere Heuliez, gli stabilimenti Chausson (che producevano già il telaio della SM) e, naturalmente, Henri Chapron.

Tutti si impegnarono nel progetto. Heuliez (che nel 1971 aveva presentato la propria versione di SM, denominata *Espace*, con tetto apribile mediante lamelle laterali) realizzò dei disegni ad opera di Yves Dubernard, sia per una berlina a due volumi, che rispettava il disegno originale di Opron, mantenendo il grande lunotto ed i finestrini posteriori trapezoidali, prevedendo anche il tetto apribile, sia per una variante a tre volumi.

Ma questo interessante studio non ebbe seguito.

Chausson costruì un modello in legno in scala 1:5 per una SM tre volumi, che fu esposto al Salone di Parigi del 1972, accolto "sportivamente" nello stand di ... Chapron.

Da parte sua, il carrozziere di Levallois presentò in quella stessa occasione il proprio esemplare di SM berlina quattro porte a tre volumi, denominata *Opéra*.

La differenza principale tra l'esemplare di Chapron e la maquette di Chausson era che il cofano posteriore dell'*Opéra* non integrava l'illuminazione della targa, come sul coupé ed il cabriolet, ma era piatto e rettilineo, con andamento della co-





da più spigoloso che sullo studio di Chausson.

Pare che Citroën avesse già ordinato a Chausson una dozzina di telai grezzi per questa futura vettura, che furono distrutti all'abbandono del progetto.

Nei programmi della Casa, il ruolo di berlina di classe superiore venne poi previsto per la sfortunata Maserati Quattroporte II, presentata al Salone di Parigi del 1974, con schema tecnico d'origine SM, ma di cui furono costruiti solo dodici esemplari, prima dell'uscita della Citroën dalla Casa del Tridente.

La realizzazione di esemplari a quattro porte derivati dalla SM, rimase quindi un affare esclusivo di Chapron.

La sua berlina Opéra ha un passo allungato rispetto alla SM d'origine, passando da 2,95 a 3,47 metri.

E' la stessa misura delle due SM decappottabili presidenziali, costruite da Chapron e consegnate all'Eliseo nel maggio dello stesso anno, descritte in dettaglio in *SpaCXzio n. 7*.

La lunghezza complessiva è di 5,18 metri, per un peso di circa 1.600 kg., rispetto ai 4,89 m. per 1.450 kg. di una SM di serie, mantenendo una larghezza di 1,84 ed un'altezza di 1,32.

La vettura, pur imponente per le sue dimensioni, non aveva perduto l'eleganza originale, anche se le linee morbide e aerodinamiche dell'anteriore contrastavano con il posteriore squadrato, tipico dell'ultimo periodo di Chapron.

Le portiere posteriori mantenevano un deflettore fisso quasi triangolare, che si raccordava con gli ampi montanti che incastronavano il lunotto, piatto e corto (e curiosamente privo del disappannamento termico).

Come il cabriolet Mylord, anche



l'Opéra presentava i profili cromati sui passaggi delle ruote, che quindi non avevano le carenature al retrotreno, ed il monogramma con il nome del modello e la firma del carrozziere sui passa ruota anteriori.

La meccanica era quella d'origine SM, nella versione ad iniezione.

L'esemplare del Salone del 1972 era presentato in una livrea bianca, con tetto apribile, ed interni in pelle nera.

Un altro esemplare, sempre bianco, fu presentato al Salone del 1973, che fu poi venduto ad un cliente italiano.

Il processo di fabbricazione di queste berline era più semplice che quello del cabriolet.

I coupé di serie arrivavano già completi all'atelier Chapron, dove venivano tagliati per allungare il telaio ed aggiungervi il terzo volume posteriore; seguiva quindi la verniciatura e la finitura degli interni.

Ma il successo sperato non arrivò alle berline Opéra, anche a causa del prezzo ancora più alto di quello, già proibitivo, del cabriolet: nel 1974 il listino Chapron per questa vettura ammontava a 165.000 F., contro i "soli" 64.000 F. della SM di serie.

E così, anche le Opéra furono

realizzate "all'unità": solo 8 esemplari uscirono dall'atelier Chapron dal 1972 al 1975.

Di essi, quattro finirono in Spagna, uno partì addirittura per Haiti, uno arrivò in Italia, e gli altri due furono venduti in Francia.

Di sei esemplari, tutti a iniezione, visti in occasione di raduni internazionali ed esposizioni, è possibile indicare i dati utili alla loro identificazione:

1) Opéra bianca, con tetto apribile, targa attuale francese: 300 JM 36, con profili cromati sui passaggi ruote.

Verosimilmente si tratta del primo esemplare del Salone di Parigi 1972.

2) Opéra in due tonalità di grigio scuro, targhe svizzere NE 208 U o NE 200 115, con profili cromati.

Si tratta dell'esemplare del 1973 venduto all'epoca in Italia, e restaurato impeccabilmente alcuni anni fa in Svizzera dallo specialista Chapron Vincenzo Crescia.

3) Opéra bicolore beige tholonet con tetto brun scarabée, n. di telaio SC 0950, targa attuale spagnola: AV 5421 I, motore 3 litri da 200 CV, senza profili cromati e quindi con ruote posteriori carenate.

Questo esemplare fu acquistato nel 1974 nientemeno che dal futuro Re di Spagna Juan Carlos,



SPAC XZIO



si dice per una delle sue favorite, una confessa, e si può immaginare che abbiano gustato insieme le qualità stradali ed il confort di questa vettura.

Poi nel 1999 il suo attuale proprietario Ivan Ginioux lo trovò, dopo anni di ricerca, a Malaga, per sottoporlo ad un completo restauro presso il suo specialista di fiducia, Vincenzo Crescia.

4) Opéra bicolore beige tholonet con tetto brun scarabée, targa attuale francese: 20 PQ 62 (precedente: 3113 JL 94), proprietario attuale: Philippe Beugin, con profili cromati e poggiatesta posteriori aggiunti.

5) Opéra bicolore gris nacré con padiglione nero, esposta al Salone di Barcellona del 1974, targa attuale francese: 84 CBG 92, proprietario attuale: Pierre Verpeaux, con ruote posteriori carenate; premiata al Festival of Speed di Goodwood 2005, come "Best of Show" nella categoria berline.

6) Opéra bordeaux scuro, con interni beige, targa attuale olandese:

PZ-53-RT, proprietario attuale: Harrie Brunklaus, con ruote posteriori carenate.

E' uno degli esemplari venduti in origine in Spagna.

7) Recentemente, su un sito commerciale francese, è apparso un annuncio per una Opéra in vendita in Belgio, grigio chiaro con tetto nero con ruote carenate e senza profili cromati; pare ragionevole ritenere che si tratti comunque di un esemplare diverso da quelli indicati al n. 5 (saldamente nelle mani del suo attuale proprietario) e al n. 2 (di tonalità di grigio diverse e con profili cromati).

Il prezzo richiesto pare sia superiore ai 200.000 Euro!

Le impressioni di guida recenti confermano che l'Opéra mantiene le caratteristiche stradali della SM d'origine: confort, tenuta di strada, prestazioni adeguate per lunghi trasferimenti autostradali veloci, pur se il maggior peso allunga i tempi

in accelerazione e ripresa, così come la maggiore lunghezza la rende poco agile sul misto.

I passeggeri posteriori possono contare su ampio spazio per le gambe, con poggiatesta integrati, in un abitacolo rivestito in cuoio che mantiene lo stile della SM d'origine anche al posteriore.

Solo il lunotto posteriore, quasi verticale, può generare in pieno sole fastidiosi riflessi per il pilota ed un eccessivo irraggiamento solare per i passeggeri.

La SM Opéra poteva davvero divenire la berlina di classe superiore di riferimento per l'epoca, se la Casa del Double-Chevron ci avesse creduto di più sin dall'inizio; invece fu una delle ultime prestigiose creazioni di Henri Chapron, che scomparve a 92 anni il 14 maggio 1978, mentre la sua carrozzeria sopravvisse ancora qualche anno, fino al 1985, quando l'epoca delle fuori-serie di lusso era ormai tristemente tramontata da tempo.