



L' "AFFAIRE" DE L'AUTO-JOURNAL

Di Maurizio Baiocchi Responsabile Relazioni Esterne SM Club Italia

Il 15 gennaio 1950 usciva il primo numero de "L'Auto-Journal", che con il motto "indipendente e obiettivo" si proponeva come una rivista innovativa in campo automobilistico: niente pubblicità, prove su strada che non risparmiavano critiche ai costruttori e ricerca costante dello "scoop" per i nuovi modelli.

Il quindicinale poteva contare già su alcuni grandi nomi della stampa francese, quali: Jean-Marie Balestre (poi divenuto, negli anni ottanta, Presidente della Federazione Internazionale dell'Automobile), Patrick e Robert Hersant, Serge Bellu (giornalista-tecnico, ancora oggi in attività).

Come ogni giornale, L'Auto-Journal aveva le proprie fonti d'informazioni, tra cui un

"informatore" presso il Bureau d'Etudes Citroën, che durante il periodo di studio e sviluppo della VGD (Voiture Grande Diffusion, che divenne poi la DS), passava regolarmente notizie riservate, permettendo alla redazione di essere al corrente e preparare il grande scoop sul modello che avrebbe sostituito la gloriosa Traction.

Nella primavera 1952, la "talpa" avvisò la rivista che vi sarebbero state delle prove su strada di uno dei prototipi allo studio, che proprio per maggiore segretezza, si sarebbero tenute lontano dalle zone abituali utilizzate a tale scopo.

E così, il 12 marzo 1952, nelle strade di campagna di Terrisole, presso Draguignan (nel dipartimento del Var, nel sud della Francia), il reporter Marcel

Petré, armato di macchina fotografica e cinepresa, era appostato ai bordi della strada, finché alle prime luci dell'alba vide apparire il fantomatico prototipo della nuova Citroën.

Il veicolo era una vettura incompleta, senza parafranghi anteriori, con un telone che copriva il tetto ed il posteriore, che in movimento si coricava in curva, facendo presagire una sospensione morbida. Dopo qualche attimo di sorpresa, il reporter cercò di scattare qualche foto al volo e riprendere delle immagini, ma i conducenti della vettura si accorsero subito di lui e iniziarono la "caccia".

Petré riuscì a consegnare le pellicole al collega Hersant, che lo aspettava poco lontano, e cercò di darsi alla fuga a bordo della sua Renault 4CV.

I collaudatori Citroën, guidati nientemeno che dall'ingegner André Lefèbvre, erano nel panico: bisognava recuperare a tutti i costi le pellicole.





SPACXZIO



La vettura di Petré, inseguita dal prototipo, fu bloccata dal camion Type 45 (che serviva per il trasposto della vettura), messo di traverso sulla strada; il giornalista fu stratonato, perquisito, minacciato, ma non furono trovati gli apparecchi e le preziose pellicole.

Petré cercò di difendersi, di discolarsi e, nel frattempo, gettò qualche occhiata al prototipo fermo poco distante, notando qualche particolare in più (rivestimento in lamiera ondulata, cofano piatto, parabrezza fortemente bombato).

Essendo i collaudatori Citroën dei meccanici e tecnici del Bureau d'Etudes, fieri del loro lavoro e tenuti al segreto, ma non dei poliziotti, non poterono fare altro che lasciarlo andare.

Intanto, gli apparecchi con le immagini erano a bordo della Simca Vedette di Hersant, in viaggio verso Parigi, dove giunsero la sera stessa e subito sviluppati.

Fu una mezza delusione: per un errore di manipolazione, il film della ripresa era deteriorato e quindi senza immagini visibili, e le foto erano piuttosto sfuocate.

Ma ciò non impedì a *L'Auto-Journal* di lanciare lo scoop, titolando il n. 51 del 1° aprile 195-

2: "Noi abbiamo filmato il prototipo Citroën", e stampato in 210.000 copie.

E' l'inizio dell'"affaire" tra Citroën e *L'Auto-Journal*, che si concluderà solo molti anni più tardi.

Nel n. 55 del 1° giugno 1952, appare un altro articolo, ancora più rivelatore, titolando a tutta pagina "La nuova 10CV Citroën", sottotitolo: "20 anni dopo", con un disegno estremamente preciso di quello che sarà il nuovo modello, che, non dimentichiamolo, sarebbe uscito solo tre anni dopo.

L'articolo descrive, in molti dettagli, le caratteristiche che avrà la vettura: motore 6 cilindri contrapposti, con successiva versione ad iniezione, sospensioni oleopneumatiche, carrozzeria aerodinamica, sei posti, velocità massima oltre 140 km/h., ecc..

Il motore è poi riprodotto in uno splendido disegno tecnico, riproduzione dell'originale progetto di Walter Becchia, con tutte le caratteristiche del 6 cilindri che era effettivamente allo studio in quel periodo.

Ma come faceva *L'Auto-Journal* ad avere informazioni tanto precise?

Uno o più informatori segreti del Bureau d'Etudes, i cui nomi non sono mai stati rivelati, incontravano periodicamente in un bistrot il giornalista René Bellu, il quale traduceva in disegni ed articoli le notizie che gli venivano così fornite.

Dopo questo secondo articolo, la dirigenza del Quai de Javel era in grande agitazione: non poteva più sopportare altre fughe di notizie, che evidentemente venivano dall'interno, vedendo in pericolo i propri segreti industriali, con anche il rischio che le vendite della Traction si abbassassero ulteriormente, nell'attesa del nuovo ed innovativo modello.

All'epoca, la politica interna di Citroën seguiva i principi imposti dalla proprietà Michelin: disciplina ferrea, risparmio su ogni spesa inutile, e soprattutto segreto assoluto su ogni nuovo progetto.

I rapporti con la stampa erano quasi inesistenti: come amava ricordare Jacques Wolgensinger, recentemente scomparso, prima del suo arrivo l'ufficio-stampa era costituito da una scrivania vuota ed un solo foglietto con i nomi dei cinque più noti giornalisti francesi dell'automobile.

Una Casa che applicava questa politica non poteva non porsi in contrasto con la carica innovativa de *L'Auto-Journal*, che, al fine di dare le più ampie informazioni ai lettori, rompe il tacito accordo fino ad allora seguito tra stampa e costruttori, nel non rendere note notizie su prove di prototipi e nuovi modelli allo studio.

Quindi, Citroën presentò querela contro *L'Auto-Journal* e contro ignoti per "furto di documenti, corruzione di impiegati, divulgazione del segreto di fabbrica, e contraffazione".

La sede della rivista fu perquisita



dalla polizia, sequestrati documenti, inquisiti ed interrogati i giornalisti René Bellu, Marcel Pétré, il direttore della pubblicazione Gilles Guérithault ed altri.

Il processo avvenne qualche anno più tardi; Citroën chiedeva danni per 100 milioni di franchi dell'epoca, ma gli accusati furono scagionati in appello da ogni accusa.

D'altronde, al momento della conclusione dell'iter giudiziario, la DS era già in circolazione da tempo...

Ma, nonostante il procedimento ancora in corso, la rivista non si fermò.

Il n. 92 del 15 dicembre 1953 titolava: *"Tutto su Citroën: una scocca 54, un motore 55"*, con un altro disegno di Bellu del prototipo aggiornato, ed un articolo dettagliato con la descrizione del cambio idraulico, e dell'impiego iniziale del motore 4 cilindri della Traction, in attesa del successivo 6 cilindri.

A fronte di questa ulteriore diffusione di notizie riservate, così

precise, Citroën presentò un'altra querela, mirante anche ad impedire la diffusione della pubblicazione.

Questo ulteriore procedimento andò avanti per dodici anni e finì con un non luogo a procedere.

Lo scontro tra il costruttore e la rivista, appassionò il pubblico dei lettori, alimentando il dibattito sulla libertà di stampa da una parte ed il diritto di un'azienda industriale di preservare i propri segreti di fabbrica.

Dibattito ed argomenti validi ancor oggi (vedi nota 1).

Ma non era ancora finita.

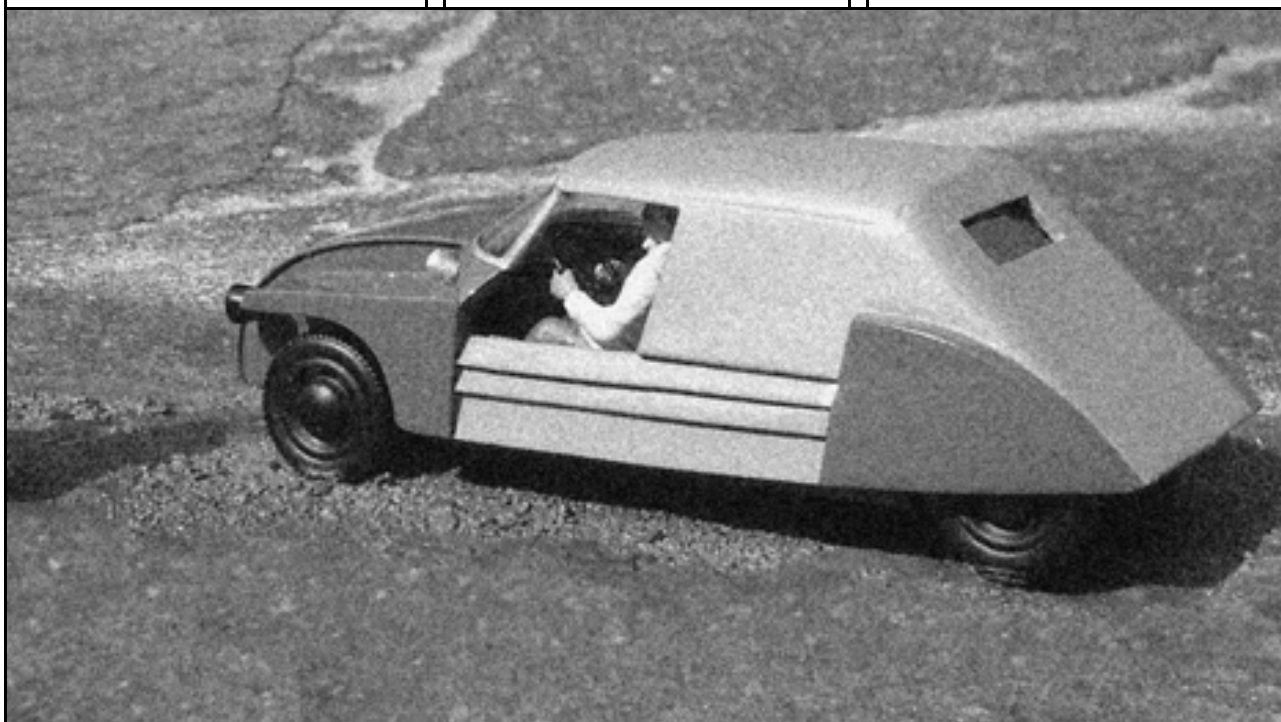
Nel n. 134 del 15 settembre 1955 (tre settimane prima dell'apertura del Salone di Parigi ove fu presentata la DS), *L'Auto-Journal* titolava: *"Ecco la bomba Citroën: tutto sulla Citroën 56 del Salone"*, con l'ennesimo disegno di Serge Bellu che prefigura esattamente il modello di serie che sarà presentato di lì a poco.

Tutto è riportato con precisione: forma della carrozzeria, volante monorazza, fari, calandra, ecc.. Nell'articolo, sono descritte tutte le principali caratteristiche tecniche e funzionali, già anticipate in precedenza.

L'ultima puntata della vicenda si ha con il successivo n. 135 "Spécial Salon", con foto della DS definitiva presentata al pubblico e titolo: *"L'Auto-Journal aveva ragione: i nostri lettori sono giudici"*, evidenziando le corrispondenze del modello di serie con tutte le anticipazioni e disegni precedenti.

Citroën tentò di impedire la vendita della pubblicazione all'interno del Grand Palais, dove si svolgeva il Salone dell'Auto, ma ciò portò una ulteriore pubblicità ed una vittoria morale a *L'Auto-Journal*, che raggiunse la tiratura record di ben 617.000 copie.

Questo lungo *affaire*, contribuì effettivamente a consolidare l'immagine di *"indipendente ed*





obiettivo" de *L'Auto-Journal*, mentre Citroën mantenne per molto tempo gelo e tensione nei rapporti verso questa rivista, non affidando alcuna vettura in prova ai suoi giornalisti.

Le relazioni tra le due parti ripresero solo quindici anni più tardi, ad iniziativa di Jacques Wolgensinger, sopra ricordato, che diede un nuovo corso alle pubbliche relazioni della Casa.

Ma, per i corsi e ricorsi storici, alcune volte il passato ritorna, come un "boomerang" storico. Quasi a prendersi la sua rivincita verso gli organi d'informazione per l'*affaire* di oltre cinquant'anni prima, Citroën ha sapientemente orchestrato un'abile manipolazione mediatica, in occasione dell'"Operazione DS", del febbraio 2009.

L'annuncio iniziale era piuttosto laconico e sibillino ed i quotidiani, i telegiornali e la stampa generalista si sono lasciati prendere dalle ipotesi più fantasiose ed improbabili: Citroën rilanciava, come alto di gamma, la leggendaria DS, la cui produzione era cessata nel 1975!

E già a citare i precedenti illustri, di altre Case che avevano riproposto i propri modelli storici, Fiat con la 500, Volkswagen con la New Beetle, la Mini, ecc..

Ciò senza però considerare che Citroën non aveva bisogno di concorrenza interna, la C6 attuale già aveva le sue problematiche di mercato.

Ma poco importa, l'ipotesi di un revival della DS è continuata per diversi giorni, anche con dibattiti su vari siti internet, facendo immaginare versioni attualizzate della DS, mantenendo stilemi dell'epoca (sottili paraurti cromati, fini montanti, porte sottili, delicata leggiadria d'insieme) che poco si combinano con i

vincoli stilistici e di sicurezza attuali, che impongono forme appesantite e stile per nulla fluente.

Senza contare che finora, Citroën pur avendo da poco "riscoperto" il proprio passato, non si è ancora spinta a giocare la carta del *retro-design*, strategia di marketing e di stile che spesso dura solo il tempo di una moda effimera.

Poi, l'effetto sorpresa si è attenuato, i grandi media sono passati ad altre cose, ma la Marca può ritenersi soddisfatta del risultato: tutto il mondo ne ha parlato.

Alla fine, viene ufficialmente annunciato che DS è semplicemente un marchio – che sta per Different Spirit – che andrà a contrassegnare la futura gamma "premium" (un po' come Lexus per Toyota, o Infiniti per Nissan), abbinato alla nuova immagine di Marca ed al rinnovamento del logo del Double Chevron.

Ed il primo modello di questa gamma, la DS3, appare come una sorta di *urban-chic* a tre porte, per confrontarsi direttamente con la Mini, che non ha alcun richiamo stilistico alla DS

originale.

Se vi fosse stata la semplice presentazione di un nuovo modello, come in altre occasioni, l'avvenimento non avrebbe fatto altrettanto rumore.

Lo scoop de *L'Auto-Journal* del 1952-55 aveva all'epoca traumatizzato la Casa e segnato i rapporti con la stampa; questa volta lo scoop è stato sapientemente creato ad arte dalla stessa Citroën, e la stampa si è tranquillamente lasciata prendere per il naso, cadendo nel tranello mediatico.

E la DS è riapparsa, il tempo di una resurrezione miracolosa, come una nemesi storica.

Nota 1: in epoca recente, vi sono stati anche altri casi di cause intentate da Case automobilistiche per fuga di notizie e spionaggio, quali ad esempio: Peugeot sempre contro *L'Auto-Journal*, nel 1990 per la prima foto della 306, e nel 1996 per lo scoop sulla 607; Renault contro Auto-Plus nel 2007 per le immagini di una versione coupé-cabriolet della Twingo, poi abortita, anche a seguito di queste rivelazioni.

