



## LE CITROËN PRESIDENZIALI

Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente dell'SM Club Italia

Da 50 anni, le vetture di rappresentanza della Presidenza della Repubblica francese, sono Citroën, costituendo motivo di grande prestigio per la Casa del Double-Chevron.

Dalle Traction Avant alle DS, fino alle SM ancora oggi in servizio, ripercorriamo la loro epopea, tra storia, curiosità e mito.

All'inizio del Novecento, la Francia era il primo costruttore mondiale di automobili.

Era quindi logico che il Capo dello Stato disponesse di una vettura che rappresentasse adeguatamente il prestigio della produzione nazionale.

L'automobile fu definitivamente accettata come "Char de l'Etat" solo nel 1913 quando una Berliet divenne la prima auto ufficiale della Terza Repubblica, sostituendo le carrozze a cavalli, a cui si aggiunsero in seguito altre vetture di produzione nazionale dell'epoca, tra cui Delaunay-

Belleville, Panhard, Voisin.

A partire dagli anni '30, furono le Renault (modelli Reinastella e Reinaspont) che assicurarono gli spostamenti presidenziali in tutta discrezione, non essendo il caso, all'epoca, di ostentare modelli lussuosi (Hispano-Suiza, Delahaye e ancor meno Bugatti), le cui marche d'altra parte sparirono l'una dopo l'altra.

All'indomani della seconda guerra mondiale, l'auto più diffusa nelle alte sfere dell'amministrazione statale, fu evidentemente la Traction Avant, 11 o 15 CV.

Era la vettura alto di gamma per eccellenza e la preferita dai politici della Quarta Repubblica.

Nel nuovo mondo degli anni '50, che aveva superato le difficoltà della ricostruzione post-bellica, l'immagine ed il ruolo della Francia acquisirono sempre maggiore importanza.

E così, il Presidente René Coty volle che l'Eliseo (l'Eliseo è la sede della Presidenza della Repubblica) disponesse di una nuova vettura di rappresentanza adeguata ai tempi, che sostituisse l'oramai superata Talbot decappottabile, realizzata dal carrozziere Saoutchik nel 1953 su un modello anteguerra.

E da qui ha inizio la lunga storia delle Citroën Presidenziali, dopo che il Presidente Coty rimase impressionato dalla nuova tecnologia della sospensione idraulica posteriore, montata sulla 15H.

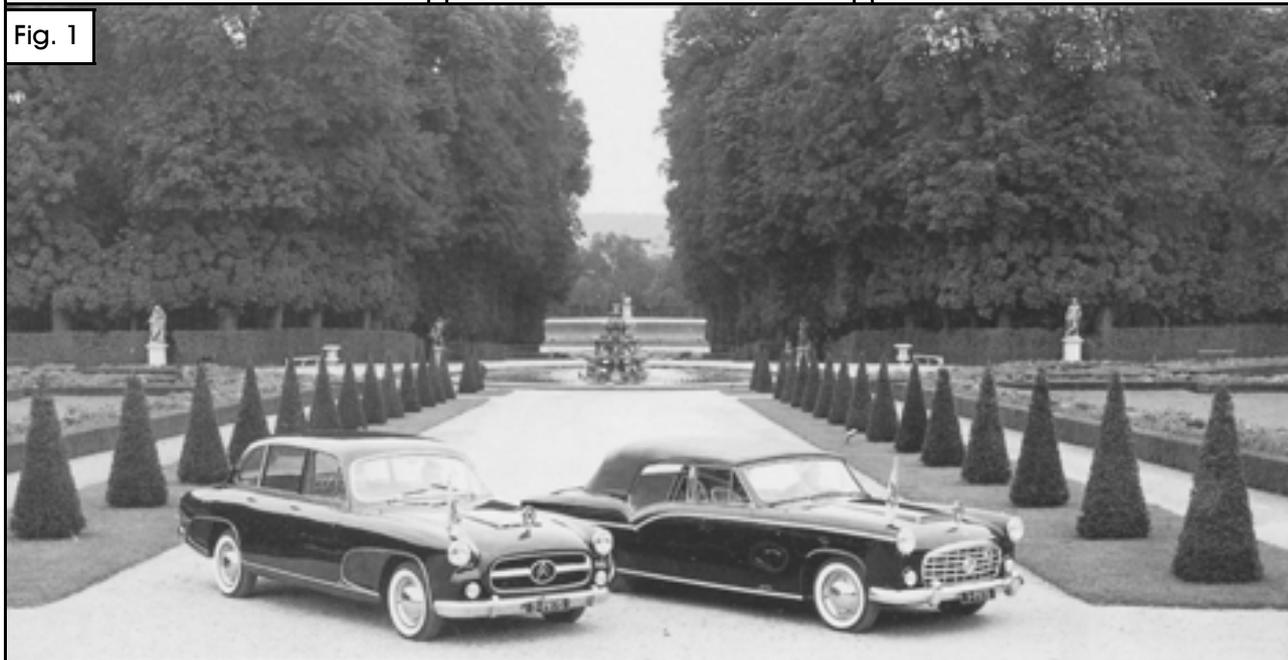
Dato che il Presidente soffriva di varici, il medico gli consigliò di utilizzare vetture dotate di questo nuovo sistema, che consentiva di superare confortevolmente le asperità stradali dell'epoca.

E così fu.

Oltre che utilizzare una 15 H Familiare a titolo privato, Coty decise di fare realizzare non una, ma ben due nuove vetture ufficiali sulla base della Citroën Traction Avant 15-Six H (Fig. 1).

Il primo ordine era per una limousine chiusa e fu affidato al carrozziere Marius Franay, che

Fig. 1





aveva già realizzato per l'Eliseo un landaulet su telaio Renault Suprastella, utilizzato dal 1943, prima dal Maresciallo Pétain, poi, alla Liberazione, anche dal Generale De Gaulle.

Lo stile, opera di Philippe Charbonneau (autore di numerosi modelli, tra cui la Renault 16), portò ad una imponente limousine di oltre 5 metri, con sei luci, in cui solo la calandra con il Double-Chevron ricordava che la base meccanica era una Traction Avant.

L'equipaggiamento era lussuoso: rivestimenti in cuoio avana, inserti in legni preziosi, vetro di separazione amovibile, mobiletto-bar, dittafono con microfono, radio con antenna elettrica.

L'auto fu esposta al Salone dell'Auto del 1955 (guarda caso lo stesso in cui fu presentata la DS19...), dove ottenne un notevole successo di immagine.

Fu poi consegnata ufficialmente all'Eliseo il 10 novembre 1955, con immatricolazione 1 FK 75.

Per il suo primo viaggio, la nuova Citroën Presidenziale portò Coty in Val d'Isère per le vacanze invernali.

E in questa regione montuosa, emersero subito i limiti della vettura nell'uso stradale, dove i freni ed i pneumatici soffrivano il peso elevato (2 tonnellate) dell'auto.

In seguito, quindi, l'auto fu usata solo per gli spostamenti ufficiali nella regione parigina.

Successivamente, la vettura ebbe delle modifiche nel settembre 1959 e nel novembre 1968.

La 15-Franay fu protagonista di una desolante panne nel 1957, in occasione della visita della Regina d'Inghilterra.

In occasione di un ricevimento in suo onore all'Opéra, al momento di ripartire, la piccola batteria in nickel-cadmio (che i

militari responsabili del parco auto dell'Eliseo avevano avuto la buona idea di montare, perché usata all'epoca su mezzi da guerra) fu a terra...

Gli agenti di scorta furono obbligati a spingere la limousine e far salire la Regina in un'altra vettura del seguito.

Immaginate la magra figura per l'immagine della Francia.

Questa vettura fu l'ultima realizzazione del Carroziere Franay, e condensava tutto il savoir-faire di un mestiere che già allora stava estinguendosi.

Egli fu poi insignito nel 1954 della Legion d'Onore, ma scomparve poco dopo.

Poco tempo dopo la consegna della 15-Franay, venne pronta anche la seconda vettura su base Traction-15 H, una decappottabile 4 porte, la cui realizzazione venne affidata al celebre Henri Chapron (Fig. 1).

Anche in questo caso la linea era piuttosto voluminosa e massiccia, con solo un elemento stilistico originale: una profonda scalfatura della linea di cintura, all'altezza del sedile posteriore "affinché il pubblico potesse vedere i grandi del mondo", come spiegò Chapron e come in effetti fu apprezzata in occasione di cerimonie e sfilate.

Il frontale era caratterizzato da fari tondi ed una calandra cromata a sviluppo orizzontale; rimasero dei piccoli chevron alla base del cofano, che sfoggiava anche una vistosa coccarda tricolore luminosa.

Il rivestimento dei sedili, in cuoio avana, era, come tradizione Chapron, molto curato, mentre la vasta capote in tela nera fu dotata di azionamento elettrico solo nel 1963.

Prima l'azionamento era manuale, con l'autista che doveva fermare il corteo, scendere e

chiudere la capote dietro gli illustri passeggeri; un'operazione certamente poco opportuna, anche per ragioni di sicurezza. Pur essendo lunga 5,50 metri, questa decappottabile Chapron era più leggera di circa 300 kg, rispetto alla limousine Franay, e quindi più facile da guidare.

Questa vettura entrò in servizio il 3 ottobre 1956, con l'immatricolazione 1 EN 75.

Dal 1959, cambiò il sistema di immatricolazione delle vetture della Presidenza della Repubblica, che si riservò la serie PR 75; così la 15-Chapron divenne la 1 PR 75, la 15-Franay 2 PR 75.

Entrambe le 15 dell'era Coty rimasero in servizio per lungo tempo (la berlina Franay fino al 3 febbraio 1971, la decappottabile Chapron fino al 3 luglio 1974), partecipando a tutte le cerimonie della Quinta Repubblica, nonostante i nuovi modelli di cui l'Eliseo dispose in seguito.

Poi furono vendute, quasi di nascosto, direttamente dall'Eliseo (e non dal Demanio) ad un collezionista privato, amico dell'allora Presidente Pompidou, che le custodisce gelosamente senza mai mostrarle a nessuno.

Ma fu con il ritorno di Charles De Gaulle, nel 1959, e l'avvento della Quinta Repubblica, che Citroën acquisì un rilievo particolare all'Eliseo ed in tutta l'amministrazione statale francese.

Come è noto, il Generale ha sempre amato la produzione del Double-Chevron, avendo avuto come vetture personali una B14 e poi diverse Traction, di cui apprezzava grandemente l'abitabilità posteriore ed il confort.

Una volta rieletto Presidente, apprezzò le due 15-Six della presidenza Coty, che utilizzò spesso nelle occasioni ufficiali (Fig. 2).



Fig. 2



Ad esse si affiancarono nel 1960 due Simca Présidence (targate 4 PR 75 e 5 PR 75), derivate dal modello Chambord, anch'esse decappottabili, che De Gaulle non amò dato il motore V8 americano, ma che rimasero comunque in servizio fino al 1972.

Già da qualche tempo, la DS, prima 19 poi 21, quasi sempre rigorosamente nere, cominciò a sostituire la Traction come vetture in uso nei Ministeri e nelle Amministrazioni Statali.

La DS ben corrispondeva all'immagine dinamica che il Generale voleva dare alla Francia, e durante tutta la sua presidenza (1959-1969), essa sarà il simbolo dello Stato su quattro ruote.

Ben presto sulle 820 auto che contavano le prefetture francesi all'epoca, 702 erano Citroën (più dell'85%).

Presso la Citroën, fu creato un apposito Servizio per la vendita alle Amministrazioni e per coordinare l'organizzazione dei cortei ufficiali con l'Eliseo.

Il responsabile di questo Servizio dal 1959 al 1983 fu André Morizot, che vide succedersi cinque Presidenti della Repubblica.

Citroën doveva garantire la disponibilità di almeno 20 DS per i cortei ufficiali (anche una cin-

quantina all'anno), che poi salirono a 40, con tutto quello che comportava per l'assistenza e la manutenzione delle vetture.

La visita di Capi di Stato esteri comportava spesso anche la necessità di avere vetture equipaggiate o modificate in modo particolare.

Come in occasione della visita del Presidente degli Stati Uniti Kennedy nel 1961, quando la Casa mise a disposizione della First Lady Jackie Kennedy una DS speciale con un tetto interamente trasparente in plexiglass, affinché potesse ammirare Parigi in tutta la sua bellezza.

Nei suoi numerosi viaggi nella Francia profonda, De Gaulle viaggiava abitualmente in DS, condotta dal fido chauffeur Paul Fontenil.

Dal 1962 al 1969 utilizzò spesso una DS 19, immatricolata 3 PR 75, con grigliatura "a portaceneri" nei parafranghi anteriori, fari lunga portata, tetto rialzato con capote elettrica (realizzata da Chapron), che si ripiegava orizzontalmente, e cassette porta-armi (Fig. 3).

E fu proprio con una DS che il Generale scampò al famoso attentato di Petit-Clamart

(vicino Parigi) del 22 agosto 1962, rievocato nel celebre film di Fred Zinnemann "Il Giorno dello Sciacallo".

Furono sparati 140 colpi di fucile mitragliatore, di cui 13 centrarono l'auto presidenziale, ma De Gaulle rimase miracolosamente incolume.

Nonostante una gomma forata, grazie alle sospensioni idrauliche, la DS riuscì a proseguire verso la salvezza.

De Gaulle rifiutò comunque ogni proposta di vettura blindata, perché da buon tattico militare, sapeva che potè sfuggire all'attentato grazie all'agilità ed alla tenuta di strada dell'auto, che una vettura blindata, lenta e pesante, non avrebbe potuto assicurargli.

Ma all'inizio degli anni '60, venne il momento di pensare ad una nuova grande vettura di Stato, che rappresentasse adeguatamente la grandeur francese agli occhi del mondo.

E così l'Eliseo chiese a Citroën uno studio, che nelle intenzioni originarie doveva essere basato ancora sulla Traction 15-Six.

I primi schizzi furono di Flaminio Bertoni e del suo assistente Henri Dargent, che immaginarono una vettura con padiglione apribile e ripiegabile nel cofano, pensando ad una produzione in piccola serie anche per altri governi, in particolare le ex-colonie; per il frontale Bertoni si era ispirato alla Lincoln di Kennedy.

In seguito, dato che la base costituita dalla Traction 6 cilindri era da tempo fuori produzione ed anche i vari componenti meccanici non erano più disponibili, il progetto fu sospeso.

Solo dopo la scomparsa di Bertoni, e l'arrivo di Robert Opron al Bureau d'Etudes, il progetto di una limousine presidenziale riprese nel 1967, ora su base DS.



La vettura fu quindi disegnata da Opron, con la collaborazione di Jacques Charreton e di Henri Dargent, a cui si aggiunse Michel Armand per gli interni.

La realizzazione della vettura fu affidata ad Henri Chapron, in virtù della capacità di realizzare un veicolo fuori-serie, sotto la stretta supervisione di Dargent.

Opron ricorda che sul modello in legno ebbe l'idea del vetro di separazione concavo (o convesso, dipende dal lato da cui lo si guarda), che permetteva di avere uno strapuntino centrale per l'interprete, pur sapendo che il Generale non amava una separazione fissa (anche se questo aspetto non faceva parte del cahier des charges).

Il modello in legno per l'abitabilità fu poi mostrato, in tutta segretezza presso la Corte della Magistratura del Quai Brandy a Parigi, allo stesso De Gaulle, che fu anche disponibile a salire all'interno del modello, al fine di realizzare i sedili adatti alla sua taglia.

In tale occasione, non furono sollevate questioni ostative circa il vetro fisso, se non che era troppo curvo, e di prevedere uno scomparto apribile per il passaggio di documenti con l'attendente sul sedile anteriore.

Dato che al momento, non vi era ancora certezza per la Citroën di avere l'ordine per la vettura, su cui avrebbe deciso solo De Gaulle, Monsieur Duclos, della Direzione Generale della Casa ebbe l'idea di stimolare il Presidente facendogli osservare che avrebbe avuto la vettura di rappresentanza più lunga tra tutti i Capi di Stato.

In effetti, questa DS così speciale, avrebbe avuto misure impressionanti: 6,53 m di lunghezza, 3,78 m di passo, 2,13 m di larghezza, e ben 2,6 tonnellate di peso.

Era effettivamente la limousine presidenziale più lunga del mondo, superando per dimensioni le Lincoln americane, le Rolls-Royce e le Bentley britanniche e le Zil sovietiche.

Questo argomento fu evidentemente decisivo, perché 48 ore dopo, l'Eliseo inviò a Javel l'ordine definitivo, che comunque pagò solo il prezzo equivalente a una Mercedes 600 dell'epoca, mentre il costo per la Casa superò i 7 milioni di franchi.

Anche la scelta del colore della carrozzeria fu curiosa.

Tutte le precedenti vetture dell'Eliseo erano nere, colore che sarebbe stato troppo lugubre per questa nuova imponente limousine.

Madame De Gaulle, su consiglio del creatore del sistema televisivo a colori Secam, l'avrebbe voluta verde, colore che riusciva meglio sullo schermo.

Opron vedeva male questa enorme vettura in verde, e fece riferire all'aiutante di campo del Presidente che l'unico verde adatto sarebbe stato il ... verde inglese, cosa evidentemente fuori questione per

l'auto di stato francese.

E così si arrivò alla scelta definitiva in due tonalità di grigio: grigio alizé per la carrozzeria, e grigio argenté, più chiaro, per il padiglione, con una punta di verde nel campione della tinta per accontentare Mme De Gaulle.

Lo stile esterno rimane evidentemente ispirato alla DS, pur nelle dimensioni impressionanti e con linee tese e squadrate, con fari doppi carenati, ma non girevoli. Anche il posteriore squadrato, è lontano dalla fluidità del disegno della DS originale, ma ispirerà Henri Chapron nelle sue ultime realizzazioni su base DS, come la berlina Lorraine o il coach Le Léman (Fig. 4 e 5).

Sul cofano troneggia la coccarda tricolore luminosa, e sui paraurti laterali sono previsti due attacchi per le bandiere di rappresentanza.

Le regole dell'Eliseo prevedevano che ogni Presidente potesse personalizzare la propria bandiera: René Coty con le iniziali RC, De Gaulle preferì la celebre Croce di Lorena, Georges Pompidou tornò alle iniziali, e Giscard d'Estaing adottò una fiamma con foglie di quercia.

Fig. 3





Inoltre il protocollo prevedeva che la bandiera presidenziale si trovasse sul lato anteriore destro; se però sulla vettura il Presidente si trovava con un Capo di Stato estero, lasciava questo posto d'onore alla bandiera dell'ospite.

L'equipaggiamento interno della DS era molto completo e lussuoso.

I Double-Chevron sul montante posteriore sono placcati d'oro, ed il fregio della presidenza sul lato sinistro fu realizzato da un gioielliere.

Il rivestimento è in cuoio beige e velluto, con inserti in radica, il divano è molto profondo, quasi anomalo, date le dimensioni del personaggio che doveva ospitare; il compartimento posteriore è climatizzato e dotato di mini-bar con servizio di cristallo; nei braccioli delle portiere sono installati i comandi degli alzacristalli elettrici, l'accendi-sigari, i comandi dell'interfono ed una bocchetta di aerazione orientabile.

Rimane il grande vetro di separazione fisso, e la "cassetta delle lettere" per passare i messaggi all'anteriore.

Anche l'anteriore è molto curato, con rivestimenti in cuoio e plancia abbondantemente cromata, volante monorazza, strumenta-

zione a 4 quadranti e tachimetro graduato fino a 140 km/h.

La posizione di guida è molto avanzata, per lasciare il massimo spazio al compartimento posteriore.

Al contrario della carrozzeria imponente e della dotazione impressionante, la meccanica rimaneva quasi quella di serie, con il semplice 4 cilindri della DS21, cambio a 4 marce modificato per poter mantenere, come richiesto nel capitolato, una velocità di 6 km/h nei cortei, anche con temperature elevate, pur potendo raggiungere una velocità massima di circa 130 km/h, come verificato nelle prove segrete sulla pista di prova Citroën de La Ferté Vidame.

L'impianto elettrico dispone di due alternatori da 35 A, con ciascuno una batteria; un gruppo alimenta la climatizzazione e l'altro i servizi della vettura.

Lo sterzo idraulico è ovviamente servoassistito ed il raggio di sterzata è stato calcolato affinché la vettura potesse entrare nel cortile dell'Eliseo dall'ingresso di Rue Fauburg Saint-Honoré e fermarsi davanti alla scalinata in una sola manovra.

La vettura fu pronta nel maggio 1968, proprio durante il periodo delle manifestazioni studentesche del famoso "maggio francese".

Era fuori questione consegnare questo lussuoso veicolo di Stato in quel contesto.

E così la vettura fu tenuta nascosta presso il Concessionario Citroën di Rue de la Tour, nel 16° arrondissement, non lontano dal Trocadéro e dal Quai de Javel, guardata a vista giorno e notte dal personale della Casa.

Infine, la nuova DS Presidenziale fu consegnata all'Eliseo, in tutta discrezione, il 15 dicembre 1968 da Pierre Bercot, Presidente e Direttore Generale Citroën, ed assunse la prestigiosa targa 1 PR 75 (la 15-Chapron che la deteneva, divenne 7 PR 75).

La prima uscita ufficiale avvenne solamente il 13 febbraio 1969, per portare il Generale al castello di Champs sur Marne, per un ricevimento ufficiale dove era invitato il famigerato Bokassa, allora Presidente della Repubblica Centrafricana.

Si racconta che, accortosi che il vetro divisorio era fisso, al ritorno, la sera stessa, utilizzò la 15-Franay.

In seguito De Gaulle utilizzò la 1 PR 75 solo nel marzo 1969, in occasione della visita del Presidente americano Nixon, con il quale discese gli Champs-Élysées, sovrastando per dimensioni le limousine americane del seguito.

De Gaulle si dimise nel corso dell'anno, e così la DS Presidenziale passò al suo successore Georges Pompidou, che comunque utilizzò raramente la vettura.

E così questa superba limousine, la più favolosa delle vetture presidenziali francesi e che avrebbe meritato maggiore gloria, ebbe invece vita breve e fu pre-

Fig. 4





sto messa in vendita.

Ma il prezzo di riacquisto proposto da Citroën, fu ritenuto inadeguato, e così essa fu ceduta, sempre senza passare per procedure pubbliche, per soli 250.000 franchi allo stesso collezionista amico di Pompidou che acquistò le due 15 dell'era Coty ed una delle due Simca Présidence.

Fu esposta al pubblico solo in tre occasioni: l'esposizione per i 40 anni della DS nel 1996 al Museo di Pantin, ed a Rétromobile nel 1984 e nel 1999.

Agli inizi degli anni Settanta, dismessa la DS 1 PR 75 e con la 15-Chapron che era oramai datata, venne il momento di pensare ad una nuova grande vettura d'apparato, che rappresentasse adeguatamente il modernismo di quel periodo, il cui simbolo era il supersonico Concorde.

Inoltre, Georges Pompidou fu l'unico Presidente francese effettivamente appassionato di automobili e della velocità (tra l'altro possedeva anche una Porsche 356).

Citroën aveva appena lanciato il suo modello più prestigioso e tecnologico, la SM, vero alto di gamma francese dell'epoca, e quindi fu quasi una scelta obbligata pensare ancora una volta ad una vettura del Double-Chevron come base per la nuova vettura presidenziale.

E così, nel corso del 1971, il Bureau d'Etudes Citroën ricevette l'ordine di due nuove vetture d'apparato per l'Eliseo.

Furono realizzati degli studi per una berlina quattro porte con tetto apribile scorrevole, strettamente derivata dal coupé, di cui conservava il lunotto, e ci fu anche un progetto della Carrozzeria Heuliez per una berlina SM 4 porte, che non ebbe seguito.

Fig. 5



Alla fine, fu approvato il progetto di Opron, sulla base di disegni di Charreton, che prevedeva un elegante landaulet decapottabile a quattro porte su base SM, la cui costruzione fu affidata a Chapron.

Vennero così realizzate, in tre mesi, due vetture identiche (che ispirarono le successive berline Opéra di Chapron), con una lunghezza di 5,60 m, passo di 3,47 m e peso di 1.780 kg. (Fig. 6)

La linea rimane filante e slanciata come il coupé da cui derivano, di cui mantengono il frontale, la fanaleria anteriore e posteriore, e lo stile della fiancata, con un rialzo sulla portiera posteriore che si collega elegantemente con il profilo del bagagliaio.

Il parabrezza è stato rialzato ed allargato per permettere ai prestigiosi occupanti di tenere il cappello in testa; al centro una barra di sostegno trasversale consente ai passeggeri di stare in piedi per salutare la folla, ma ciò comporta che la capote resti un pochino alta e gonfia, pur se la vettura mantiene la sua eleganza anche chiusa.

La necessità di installare uno strapuntino posteriore per

l'interprete (che accede dal davanti, basculando il sedile destro) rese necessario spostare i due sedili anteriori verso l'esterno, decentrare il volante di 6 cm a sinistra e sistemare la leva del freno a mano a sinistra, anziché sul tunnel centrale.

Per facilitare l'accesso e l'abitabilità posteriore, oltre che prevedere le due larghe portiere con adeguato angolo di apertura, furono abbassati in altezza i longheroni laterali del telaio; il divano posteriore aveva quindi una larghezza adeguata (1,20 m).

Le due vetture non hanno alcuna blindatura, né equipaggiamenti particolari (non hanno né telefono né interfono), tranne la capote, in cuoio nero, equilibrata con due martinetti idraulici a comando elettrico.

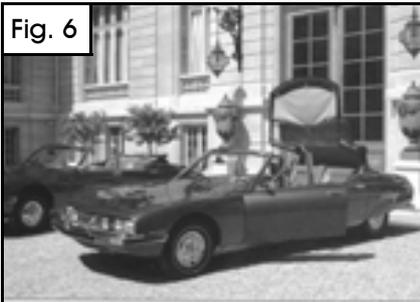
La plancia e la console centrale sono pressoché uguali a quelle di serie; i sedili sono rivestiti in cuoio naturale beige, con la finitura di gran lusso propria delle realizzazioni di Chapron.

La verniciatura è grigio antracite metallizzato "Black Tudor", sul cofano è inserita l'immane coccarda tricolore luminosa, sui paraurti gli attacchi per le due bandiere; i copricerchi sono quelli cromati di serie, senza il



# SPACXZIO

Fig. 6



profilo di vernice nera e con una coccarda tricolore centrale.

A livello meccanico, il motore resta il Maserati sei cilindri di 2,7 litri, i cui carburatori ed il filtro aria sono ventilati per evitare il "vapor lock" ed i problemi di avvio a caldo; l'accensione è elettronica senza ruttore e l'alternatore è di maggiore capacità con regolatore di tensione incorporato.

Il cambio a 5 marce è stato modificato nei rapporti per poter mantenere una andatura ridotta nelle sfilate, mentre la velocità massima è stimata a 180 km/h. Le sospensioni idrauliche ed i freni a disco sono adeguati al maggior peso.

Le due SM Presidenziali, immatricolate secondo tradizione 2 PR 75 e 3 PR 75, furono consegnate all'Eliseo, rispettivamente a fine

aprile ed a metà maggio del 1972, giusto in tempo per l'inaugurazione ufficiale il 15 maggio, in occasione della visita della Regina d'Inghilterra Elisabetta II.

Il Presidente Pompidou e la Regina salirono sulla 2 PR, Mme Pompidou ed il Principe consorte, Duca d'Edimburgo sulla 3 PR, inaugurando la tradizione, in occasione delle visite di Stato, di una vettura a disposizione pour Monsieur, e l'altra pour Madame.

Un piccolo aneddoto su questa prima uscita delle SM.

Venute pronte solo all'ultimo minuto, non ci si accorse che l'addetto alla realizzazione della coccarda tricolore del cofano, aveva invertito i colori, mettendo all'esterno il blu ed all'interno il rosso, mentre per la Francia è il contrario.

Era troppo tardi per cambiare, ma guarda caso questa disposizione corrispondeva alla disposizione dei colori nella coccarda inglese, e la Regina l'ha considerata una delicata attenzione dei francesi nei riguardi di Sua Graziosa Maestà britannica.

La Regina Elisabetta, in occasione di successive visite, ritrovò la SM, vent'anni dopo nel 1992, ed ancora nell'aprile 2004, in occasione del centenario dell'Entente Cordiale tra i due Paesi, quando una pioggerella molto british costrinse a tenere la vettura chiusa.

Nel giugno 1972, Pompidou, che come detto era amante della velocità, percorse il giro d'onore della 24 Ore di Le Mans, a bordo della SM Presidenziale 2 PR 75, scortato da quattro SM bianche di serie, dando un bel contributo all'immagine della Double-Chevron.

Sotto le Presidenze Pompidou e

Giscard d'Estaing, le SM vennero regolarmente utilizzate per gli spostamenti ufficiali del Capo dello Stato e soprattutto per accogliere gli ospiti stranieri (Fig. 7).

L'elenco delle personalità che salirono sulle SM è molto nutrito: il Papa Giovanni Paolo II, in occasione della sua visita a Parigi nel maggio 1980; i Reali di Svezia e Danimarca, la Regina d'Olanda, i Presidenti di vari Paesi europei, lo Scià di Persia, il primo ministro cinese Hua-Guo-Feng, il dittatore romeno Ceausescu, in occasione della visita della fabbrica Citroën di Aulnay, e tanti altri.

Il Presidente Mitterand, eletto nel 1981, percorse gli Champs-Élysées in SM in occasione della sua investitura, ed utilizzò la vettura in alcune occasioni parti-

Fig. 6





colari, ad esempio per la Parata del 14 luglio 1983 nella base aerea di Orange in Provenza, e per l'inaugurazione dell'Eurotunnel sotto la Manica nel 1994.

Poi, dato che le vetture non sono blindate, le ragioni di sicurezza hanno sempre più ridotto le occasioni di poter utilizzare le SM, limitandole solo alle occasioni più importanti, lasciando spazio a più discrete Renault o Peugeot blindate per gli spostamenti ordinari.

Nel maggio 1995, Jacques Chirac, già Sindaco di Parigi, in occasione della sua elezione alla Presidenza, discese a sua volta gli Champs-Élysées a bordo della SM 2 PR, preceduto da un superbo Double-Chevron formato dai motociclisti della Guardia Repubblicana.

Nei giorni precedenti, la Francia aveva già scoperto la passione Citroënista del nuovo Presidente, quando, la sera delle elezioni,

festeggiò in una "folle" notte per le strade di Parigi, a bordo della sua CX Prestige Turbo2, fargata 19 FLX 75, di età e chilometraggio rispettabile, che utilizzava già da dieci anni, e che non voleva cambiare. Chirac riutilizzò la SM Presidenziale ancora nel 2002, in occasione dell'elezione al suo secondo mandato.

E nel 1995, è a bordo di una XM che François Mitterand lascia l'Eliseo a Jacques Chirac. Citroën utilizzerà pubblicitariamente questa bella immagine, con lo slogan: "Au moment des grands départs, il est bon de savoir que l'on peut compter sur la voiture" (Al momento delle grandi partenze, è bene sapere che si può contare sulla propria vettura).

Queste due splendide SM, sono ancora oggi in servizio, custodite nei garages dell'Eliseo, giunte al 33° anno di carriera; raramente una vettura presidenzia-

le è stata così longeva.

Esse sono divenute oramai una istituzione della Quinta Repubblica.

I Presidenti passano, le SM restano.

Dopo un restauro nel 1993 (presso la Carrozzeria Lecoq), sono ancora in perfetta forma, con poco più di 30.000 km percorsi dalla 2 PR, mentre la 3 PR ha raggiunto i 70.000 km.

L'Eliseo ha concesso all'SM Club de France di esporre la 2 PR a Rétromobile nel 1990 ed ancora nel 2000; la prossima esposizione è prevista per il 2010, per i 40 anni della SM.

Al momento, non è annunciata alcuna sostituzione delle due SM, ancora oggi attualissime.

A meno che la nuova Citroën C6 non possa diventare la base per un nuovo Char de l'Etat dell'Eliseo.

A suivre...

Fig. 7

