



PARIGI, I LUOGHI DELLA MEMORIA CITROËN Di Maurizio Baiocchi Vicepresidente SM Club Italia

La storia di Parigi passa attraverso i suoi monumenti.

Ma anche la storia di Citroën ha sempre avuto, ed ha tuttora, uno stretto legame, quasi un cordone ombelicale, che la lega alla capitale francese, città dove la Casa è stata fondata nel 1919.

Infatti, dal Quai de Javel alla Tour Eiffel, da Rue du Théâtre agli Champs-Élysées, sono numerosi i luoghi "mitici" della memoria Citroën a Parigi, che testimoniano lo sviluppo industriale e l'immagine della Marca.

Al turista più attento ed al cultore del Double-Chevron, proponiamo un itinerario alla scoperta di una Parigi-"Citroënista" meno

conosciuta, ma che presenta particolari motivi d'interesse e che crediamo possa suscitare anche un pizzico di emozione.

Iniziamo questo *tour* nella capitale francese dalla "rive gauche", con un doveroso omaggio alla memoria del fondatore André Citroën (1878-1935), che riposa nel cimitero di Montparnasse, all'ombra del grattacielo omonimo (da dove, fra l'altro, si può ammirare uno splendido panorama).

Scesi alla fermata "Edgar Quinet" della linea 6 del Métro, si percorre il boulevard omonimo, per entrare dall'ingresso principale di questo grande

cimitero, che ospita numerosi altri personaggi illustri, quali il poeta Baudelaire, lo scrittore Jean Paul Sartre, il capitano Alfred Dreyfus, il cui "affaire" politico-spionistico divise la Francia in due, tra colpevolisti e innocenti tra il 1894 e il 1896.

Dirigendosi verso sinistra, superata la stradina interna di separazione, si giunge quasi a ridosso del muro di cinta, dove si trova la tomba della Famiglia Citroën, di granito grigio dallo stile piuttosto semplice, in cui oltre al capofamiglia riposano la moglie, Giorgina Bingen ed i quattro figli, l'ultimo dei quali, Bernard, è scomparso nel 2002.

Prima di ripartire, un momento di raccoglimento per un ricordo, un pensiero....

Ripreso il Métro, vale la pena di proseguire, in direzione ovest,





fino alla fermata "Javel-André Citroën" della linea 10, le cui pareti sono tappezzate di grandi foto, con immagini della fabbrica e di momenti della storia della Casa.

Usciti in superficie, ci si trova sul Lungo Senna (*Quai* in francese) e proprio al *Quai de Javel*, da tempo denominato *Quai André Citroën*, come testimoniano le numerose targhe stradali blu con scritte bianche, in cui è riportato anche il riferimento all'attività di "*industriel-constructeur d'automobiles*".

Da qui, pochi passi ci conducono all'ingresso nord del *Parc André Citroën*, realizzato nel 19-93 sul terreno dove sorgeva la principale fabbrica e la sede sociale della Marca (foto 1).

Qui furono costruiti gran parte dei modelli che hanno segnato la storia della Casa dal 1919 (la Tipo A) al 1975: il 24 aprile di

quell'anno dalla catena di montaggio di Javel uscì la DS n. 1.330.755; dietro di lei, il vuoto.

La sede amministrativa rimase a Javel, al n. 133 del *Quai André Citroën*, fino al 1982, mentre la produzione si era già spostata in diversi altri siti industriali, tra cui lo stabilimento di Aulnay-sous-Bois, a nord-est di Parigi, sorto nel 1973, e che oggi ospita anche il Conservatoire Citroën, con la collezione dei modelli storici della Casa.

Oggi la fabbrica è stata completamente smantellata, ed al posto del rumore delle catene di montaggio e della patina di storia, vi è la quiete di questo vasto e riposante parco, caratterizzato da un grande prato centrale, intorno al quale si sviluppano giardini alberati, corsi d'acqua e, dove sorgeva la grande *hall* di finitura vetture,

ci sono due grandi serre, che ospitano un'aranciera e la flora mediterranea.

E' previsto l'ampliamento del parco oltre la ferrovia, fino alla vicina Senna, per realizzare una prospettiva aperta.

Dal *Parc Citroën* sono in partenza anche escursioni in mongolfiera, con ascensioni fino a 150 metri di altezza.

Uscendo dall'ingresso sud in *Rue Balard* o *Rue Leblanc*, per un pranzo in un posto "a tema", ci si può recare al vicino ristorante "*Le Bistrot d'André*", sito al n. 232 di *Rue Saint Charles*, in un locale appartenuto fino al 1938 proprio ad André Citroën, decorato con foto, targhe e cimeli della Casa (chiuso la domenica).

Dal *Parc Citroën* riprendiamo il Lungo Senna in direzione nord-ovest; dopo poco meno di un chilometro, svoltando a destra

Foto 1





dietro il cosiddetto "Front de Seine" (gruppo di grattacieli realizzati negli anni '70) si giunge in Rue du Théâtre, dove, al n. 48 aveva sede il mitico "Bureau d'Etudes".

Una targa commemorativa ricorda che in questo luogo il patron André Citroën, lo stilista Flaminio Bertoni, il tecnico André Lefebvre e i loro compagni di tutti i mestieri crearono dei veicoli che segnarono la storia dell'automobile: la Traction, la 2 CV, la DS.

Qui furono studiati e realizzati anche innumerevoli prototipi e studi di stile per nuovi modelli,

QUAI DE JAVEL ET EN CES LIEUX,
OU SE SITUAIT LE BUREAU D'ETUDES
ANDRE CITROEN, FLAMINIO BERTONI,
ANDRE LEFEBVRE
ET LEURS COMPAGNONS
DE TOUS LES METIERS,
ONT CREE
DES VEHICULES QUI MARQUENT
L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE:
LA TRACTION, LA 2CV ET LA DS.

che poi venivano camuffati o

caricati su dei camion per essere trasferiti al centro prove, tuttora in funzione, de La-Ferté-Vidame, che si trova a 130 km a ovest di Parigi.

Il *Bureau d'Etudes* ha rappresentato la quintessenza dello spirito dell'innovazione tecnologica e di stile che ha sempre caratterizzato la Casa del Double-Chevron.

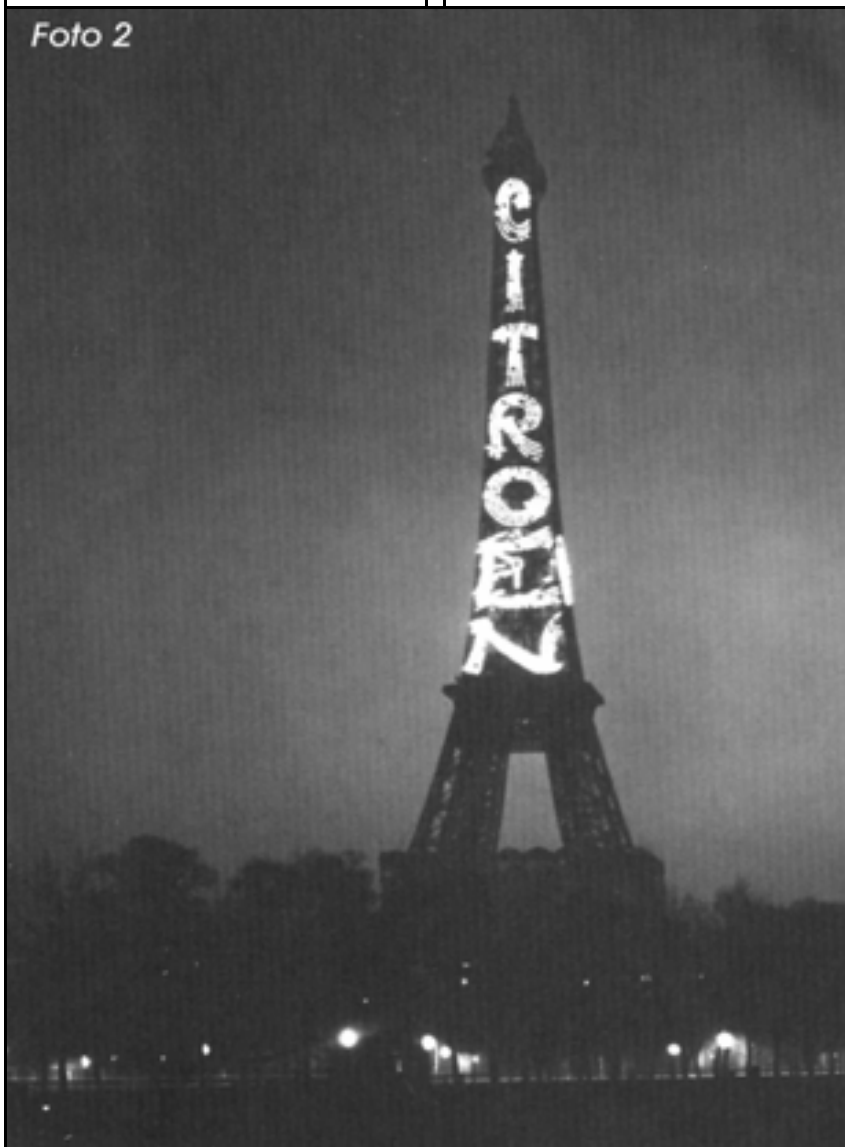
Flaminio Bertoni che lavorò qui per lungo tempo, volle prendere casa nelle vicinanze del Bureau d'Etudes, al n. 42 della stessa Rue du Théâtre.

L'edificio esiste ancora, con un pesante portone in legno, dove il grande stilista visse fino alla sua scomparsa nel 1964.

Tornando alla Senna, e continuando la passeggiata, dopo circa un chilometro si arriva alla *Tour Eiffel*, simbolo per antonomasia di Parigi, ma legata anche alla storia ed all'immagine Citroën.

Infatti, il 4 luglio 1925, in occasione della Esposizione Internazionale di Arti Decorative, la Torre fu illuminata da migliaia di lampadine formanti il nome "Citroën" per tutta l'altezza (circa 160 metri) tra il secondo ed il terzo piano, a cui si aggiunse in seguito il logo del Double-

Foto 2





Chevron tra il primo ed il secondo (foto 2).

Si racconta che Citroën inizialmente aveva rifiutato questo progetto perché troppo costoso, ma poi si convinse ed accelerò i tempi quando venne a sapere che Henry Ford era interessato a subentrare nell' iniziativa e, addirittura, ad acquistare la Tour Eiffel!

Pare che André Citroën, a titolo strettamente privato e nel più grande segreto, finanziò anche le prime prove di illuminazione dei monumenti pubblici di Parigi e, in particolare, di Place de la Concorde.

La leggenda vuole che questa illuminazione della Tour Eiffel guidò Charles Lindbergh, primo trasvolatore dell'Atlantico, al suo arrivo a Parigi nel 1927.

Citroën colse l'occasione di questo evento straordinario per l'epoca, per invitare Lindbergh al Quai de Javel in una grandiosa cerimonia a cui parteciparono tutte le migliaia di maestranze della Casa.

L'illuminazione "Citroën" della Tour Eiffel rimase in funzione fino al 1934, quando le traversie economiche della Casa non consentirono più di proseguire nell'operazione.

Questa pubblicità luminosa sulla Torre non fu più ripetuta da nessun altro.

Con il Métro, ci dirigiamo verso gli *Champs-Élysées*, che per i francesi è "*la plus belle avenue du monde*".

Certamente lo fu nella *Belle Époque*, quando si ornò di edifici dalle facciate monumentali nello stile "*fin du siècle*".

Oggi, forse il fascino di un tempo è in parte offuscato dalle vetrine invadenti di catene commerciali internazionali e ristoranti, ma da una decina d'anni si sono creati nuovi arredi urbani,

allontanando le auto dai controviali, e restituendo agli *Champs* l'attrattiva per piacevoli passeggiate, percorrendo gli oltre 1.900 metri di lunghezza.

Gli *Champs-Élysées* restano comunque la "Via Trionfale" per eccellenza, culminante nel maestoso *Arc de Triomphe*, che ha segnato i momenti sa-

lienti della storia di Parigi e della Francia; qui si svolge annualmente la parata del 14 luglio, che, tra l'altro, ha spesso visto protagoniste le Citroën presidenziali: dalla *Traction Avant* alla *DS* speciale di De Gaulle, fino alle *SM* decappottabili, ancora oggi in servizio all'Eliseo.

Sugli *Champs-Élysées* le esposizioni ed i saloni delle case auto-

Foto 3





mobilitiche sono presenti sin dagli anni '20, costituendo uno scenario di incomparabile prestigio.

E Citroën, inaugurò qui nel 1928, al n. 42 (all'uscita della fermata *Franklin Roosevelt* del Métro, linea 1), il proprio salone, non il più vasto (dati i costi degli immobili già molto elevati all'epoca), pur se raggiungeva i 1.200 mq., ma che presentava un'altezza di 25 metri, interamente vetrata, con uno stile lineare, senza fioriture (foto 3).

Questo luogo di prestigio ha così accolto, per decenni, tutti i modelli della Marca, pur se con una funzione più di immagine che strettamente commerciale.

Purtroppo, all'inizio dell'era Calvet nel 1983, il locale è stato trasformato nel ristorante Hippo-Citroën della catena "Hippopotamus", che è rimasto in funzione fino al 2004 e dove, comunque, si mangiava abbastanza bene, snaturandone completamente la funzione e lo spirito, e limitando l'esposizione a sole due-tre auto all'ingresso, con gentili signorine adibite alla presentazione dei modelli, ma che ben poco sapevano di tecnica o della storia della Marca e del luogo in cui ci si trova.

Ma, forse, anche in questo Citroën ha percorso i tempi, dato che, in anni più recenti, è stata imitata da Renault, il cui *Atelier*, situato praticamente di fronte sull'altro lato degli Champs-Elysées, è più un elegante bar-ristorante che un salone di auto.

Finché in questi ultimi anni, la nuova dirigenza, guidata da Jean Martin Foltz, Presidente di PSA Peugeot-Citroën e Claude Satinet, Direttore di Automobiles Citroën, ha intrapreso una politica di riscoperta del patrimonio storico della Casa e valorizzazione del proprio passato, che ha portato alla realizzazione del



"Conservatoire" e che prevede -finalmente- anche la ristrutturazione del salone degli Champs-Elysées.

E' stato così lanciato un concorso di architettura, che ha visto vincitore il progetto di Manuelle Gautrand, improntato allo sviluppo in altezza, con una facciata interamente trasparente, in cui si impone il motivo del Double-Chevron.

All'interno, secondo la descrizione dell'autrice "quando il visitatore entrerà, sarà sorpreso dalla forte verticalità del luogo. Ci sarà un grande atrio dal quale si elevano 8 piattaforme fino a 25 metri di altezza, ognuna delle quali ospiterà una vettura della Marca, moderna o storica, che il visitatore potrà raggiungere con passerelle e scale".

I lavori di trasformazione sono attualmente in corso, e dovrebbero essere conclusi nel 2006, quando si potrà finalmente ammirare questa nuova vetrina di prestigio per le vetture Citroën.

Durante i lavori, la struttura me-

tallica dell'impalcatura, che si estende per tutto il marciapiede, è rivestita con tre pannelli che rappresentano: da un lato, i titoli sportivi della Marca, dall'altro la nuova C4, berlina e coupé, ed infine, lungo il Viale, una illustrazione che svela quella che sarà la futura facciata.

Citroën quindi anima sin da oggi il n. 42 degli Champs Elysées.

Già che siamo sugli Champs-Elysées, sull'altro versante, a poca distanza dal salone Citroën, sorge il maestoso *Grand Palais*, costruito in stile *art nouveau* nel 1897, che dal 1901 al 1961 ospitò, sotto le sue volte vetrate, il Salone dell'Automobile di Parigi, in cui spesso Citroën fu la protagonista assoluta con la presentazione dei suoi nuovi modelli, come la Traction Avant nel 1934 e la DS nel 1955.

Oltre alla "vetrina" sugli Champs-Elysées, la Casa disponeva di diversi altri locali più grandi, sparsi nella capitale, in cui svolgere l'attività di vendita vera e propria ed esporre la



gamma, tra i quali il garage a più piani de la Rue Marbeuf, il salone all'Opéra e quello in Place de l'Europe.

In Place de l'Opéra, angolo Rue de la Paix (Métro Opéra, linee 3-7-8), nel 1928 venne inaugurato un grande salone della Casa, dallo stile sobrio e senza fronzoli, concepito per esporre le vetture con molto spazio intorno (una novità per l'epoca), e che fu uno dei primi ad utilizzare l'illuminazione notturna per le sue vetrine.

Oggi, l'immobile esiste ancora, però i locali al piano terra sono occupati da una banca.

L'ultima tappa di questo giro, ci porta in Place de l'Europe (Métro Europe, linea 3), che sovrasta i binari che portano alla Gare St-Lazare, a nord-ovest del centro di Parigi.

Qui, nel 1931, la Casa prese in affitto dalle ferrovie un immenso locale di 15.000 mq., per trasformarlo nel più grande salone da esposizione francese dell'epoca, in cui trovavano posto più di 300 auto e camion, che potevano anche essere provate dai Clienti (foto 4).

All'esterno, il lato lungo la ferro-

via aveva grandi vetrate ed una scritta "Citroën" lunga oltre 100 metri ed alta 8.

All'interno, oltre ai veicoli esposti, vi era una sala cinematografica, ed era stata realizzata una mini-catena di montaggio per spiegare la costruzione di una vettura.

Nel 1932, il Garage de l'Europe ospitò l'esposizione sulla Crociera Nera e Crociera Gialla, svoltesi in quegli anni con i famosi autocingolati Citroën, con un diorama a grandezza naturale, che affascino le folle dell'epoca.

Oggi, dopo oltre settantanni, l'edificio che ospitò questo salone è rimasto pressoché intatto e uguale al passato (solo la scritta Citroën è scomparsa).

Secondo voci sempre più insistenti, il locale di Place de l'Europe potrebbe divenire la sede definitiva del futuro Museo Citroën, per esporre al grande pubblico i veicoli storici ora custoditi al Conservatoire di Aulnay.

Infatti, in occasione dell'inaugurazione del Conservatoire, il direttore di Citroën, Claude Satinet, dichiarò:

"Abbiamo un desiderio molto caro: quello di riacquistare l'edificio di Place de l'Europe.

Se Citroën potesse ritornare proprietaria e restituirci la sua bellezza passata, sarebbe un luogo perfettamente adatto per divenire il museo della Marca.

Bisognerebbe convincere gli attuali proprietari.

Per questo, contiamo molto anche sul sostegno dei Citroënisti.

Ci sono comunque altri luoghi storici, sempre a Parigi, che per noi sono di grande importanza".

E chissà che questo progetto non possa concretizzarsi in un futuro non troppo lontano, per il piacere di tutti gli appassionati del Double-Chevron.

Con questo auspicio, concludiamo il nostro tour dei luoghi che hanno segnato la storia della Citroën, invitando gli appassionati che avranno l'occasione di recarsi a Parigi a visitarli, magari a bordo della propria Citroën d'epoca, per approfondire la conoscenza di quella "memoria del passato" che la Casa sta finalmente riscoprendo e valorizzando.

Foto 4

