LE SM DELLA GENDARMERIE

Di Maurizio Baiocchi

La Gendarmerie Nationale francese, equivalente ai nostri Carabinieri, è una forza militare di polizia che dipende dal Ministero della Difesa, con una presenza capillare sul territorio per assicurare l'ordine pubblico e la sicurezza.
Oggetto di ammirazione e d'ironia in patria, la Gendarmerie è nota anche da noi per i film dei "Gendarmes de Saint-Tropez" dei primi anni settanta con l'attore comico Louis de Funès, e, recentemente con la serie televisiva "Il Commissario Florent".

Nel gennaio 1972, la Gendarmerie avviò la procedura per l'acquisto di un nuovo veicolo per interventi rapidi. All'epoca, erano ancora in servizio delle Alpine A110 e delle DS 21 e ID 20 equipaggiate con un compressore volumetrico Costantin, che portava la potenza a 150 cavalli e consentiva di raggiungere i 215 km/h ma questi veicoli sarebbero stati presto riformati avendo raggiunto il chilometraggio massimo previsto. Gli altri modelli in servizio (quali: Matra Djet, Renault 12 Gordini, Simca 1301) non erano abbastanza prestazionali per i nuovi compiti previsti.
Già nella primavera 1971 vi fu un primo contatto con la SM, quando i piloti-collaudatori della Gendarmerie fecero delle prove di valutazione della versione a carburatori sulla pista Citroën de La Fertè-Vidame, che evidenziarono subito le qualità della vettura: veloce, confortevole, sicura.
I gendarmi abituati alla DS ritrovarono sensazioni di guida simili, ma con prestazioni superiori.
Queste caratteristiche, e un'altra serie di prove, realizzate con la versione a iniezione sul circuito Bugatti di Le Mans, convinsero nell'ottobre 1972 la Direzione Generale della Gendarmerie Nationale a passare un primo ordine per due esemplari, forniti dalla Casa al prezzo preferenziale di 32.584 franchi (il listino allora era di 58.200 franchi), che furono immatricolati 631 0087 e 631 0088, targhe militari francesi (con tanto di stemma tricolore e simbolo di una granata).
Un secondo ordine fu fatto nella primavera 1973 per altre tre SM, immatricolate: 631 0918, 631 0919, 631 0920.
Questi esemplari, tutti a iniezione, furono assegnati ad alcune Brigate d'Intervento Rapido (BRI), in diverse zone della Francia: Borgogna (la 0087, base ad Auxerre), Provenza (0088 e 0920, base a Orange), Piccardia (0918, base a Roye), Centro (0919, base ad Ablis).
I compiti delle pattuglie in SM erano vari: intercettazione dei contravventori, intervento sui luoghi d'incidenti, presenza dissuasiva e pattugliamento delle autostrade.
Le SM fornite alla Gendarmerie erano pressoché di serie, dotate di cinture di sicurezza, interni in tessuto, ed anche il climatizzatore. Anche il colore era il bleu de Brégançon metallizzato di serie (AC637), e non furono quindi riverniciate nel tipico blu della Gendarmerie, più scuro.
Si distinguevano però per le grandi scritte bianche "GENDARMERIE" sulle portiere, e un faro lampeggiante blu sul tetto (ma solo dal 1974).
L'unica dotazione particolare era un apparecchio radio a 12 volt con relativa antenna, che aveva la particolarità di trasmettere su una frequenza e ricevere su un'altra.
I servizi tecnici del Corpo avevano seguito corsi presso la Casa per apprendere le particolarità meccaniche della SM e gli interventi di manutenzione necessari. In effetti, le vetture erano meglio curate che in un servizio competizione, ma ciò non impedii cattive sorprese. Ci furono, infatti, diverse rotture del propulsore Maserati, dovute anche a inseguimenti a motore freddo.
Fu quindi impartito l'ordine agli equipaggi di restare in attesa sulle autostrade, con il motore in moto e a temperatura, così come di staccare il compressore del condizionatore oltre i 190 km/h.
La Gendarmerie aveva previsto un ulteriore ordine di altre cinque vetture per il 1974, ma il Ministero della Difesa non sbloccò mai i fondi necessari. In effetti, non era tanto il prezzo della vettura, né il consumo (peraltro elevato in un periodo in cui si manifestarono le conseguenze della crisi petrolifera), ma principalmente il costo di manutenzione e la complessità meccanica a dissuadere dall'acquisto di altre SM. Più le SM invecchiavano, più diventavano fragili. Nell'estate del 1976, tre vetture su cinque finirono in panne nello stesso momento.
Le cinque SM furono riformate dalla Gendarmeria tra il marzo 1977 e il novembre 1978, quando il loro chilometraggio era compreso tra i 220.000 e i 250.000 km e vendute dal Demanio, oramai in cattive condizioni.

Due di esse sono state in seguito recuperate dal Servizio Storico della Gendarmerie, e superbamente restaurate. Oggi sono esposte in occasione di manifestazioni sia di autostoriche (come Rétromobile nel 1995 o Le Mans Classic nel 2002) che attinenti al ruolo istituzionale delle forze dell'ordine.
La SM fu indiscutibilmente la vettura preferita dalle pattuglie autostradali, la più veloce, la più sicura, la più piacevole da guidare. I loro equipaggi, scelti con cura per questo compito, erano molto attaccati alle loro SM con le quali percorrevano centinaia di km al giorno.
Nel 1975, quando anche in Francia fu instaurato il limite dei 130 in autostrada, non passava giorno senza che una SM s'impegnasse in un inseguimento a oltre 200 km/h. All'epoca, le auto che raggiungevano queste velocità non erano certo numerose, e se si vedeva arrivare nel retrovisore una SM blu con la rampa dei fari illuminata, c'erano buone probabilità che fosse la Gendarmerie…

Articolo pubblica su "Le Citroën" n. 4/2007.