

LE SM CHAPRON

Di Maurizio Baiocchi

Il carrozziere Henri Chapron, con sede al n. 114 di Rue Aristide Briand a Levallois-Perret alla periferia nord-ovest di Parigi, iniziò a operare nel mondo dell'automobile sin dal 1919, ed ha conosciuto 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 s'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, ha realizzato 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 a una clientela facoltosa ed esigente che si rivolgeva a Chapron, come a 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 decapottabile su base Traction 15-H, e nel 1968 la limousine su base DS (si veda il dossier sulle Presidenziali su SpaCXio n. 7 dell'ottobre 2005).

Il cabriolet Mylord. 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, è 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 è mantenuto come sul coupé. Il sedile posteriore era privo di appoggiabraccia 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, fu presentato un secondo esemplare, che seguendo l'evoluzione del modello d'origine, era a iniezione, con carrozzeria bianca e interni in cuoio e capote verde scuro.

Nel più puro stile-Chapron, presentava i longheroni sottoporta e 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 passaruota 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 era inviato da Chausson (dove era realizzato) all'atelier Chapron, dove era tagliato il padiglione, inseriti i rinforzi del telaio e realizzate le necessarie saldature. A questo stadio, il telaio era inviato al Quai de Javel, dove era 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 e 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 sono 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 33,33%), 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 di solito 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, 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 rimase a livello confidenziale e 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, e uno in Gran Bretagna. Pare che esista un esemplare supplementare, montato partendo da elementi di carrozzeria originali, recuperati da un amatore olandese al momento della liquidazione degli stabilimenti Chapron, nel 1986.

Cinque esemplari di cabriolet Mylord sono recensiti e conosciuti:

Mylord n. 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 un'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.

Mylord n. 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. Qualche anno fa, questo esemplare è stato venduto all'attuale proprietario François Phelousat.

Mylord n. 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 a iniezione, era stato in passato trasformato a carburatori, per poi tornare recentemente all'impianto d'origine.

Mylord n. 4: telaio SC2789, targa attuale francese: 1220 XG 68 (precedente 3272 RM 87), per lungo tempo di proprietà di Raphael Kucher. La carrozzeria, in origine grigia, è stata subito riverniciata da Chapron in un brillante "or de bysance" (colore fuori-serie del nuancier Mercedes dell'epoca), interni in pelle marrone, coordinato con il colore della capote, ruote normali e profili cromati.

Questo esemplare, dopo un ampio restauro presso l'atelier Stoeckel a Erstein (presso Strasburgo), è stato protagonista della sensazionale vendita all'asta di Artcurial a Rétromobile 2014, quando è passato di mano per la cifra-record di € 548.320,00 (tasse e commissioni comprese), la più alta mai realizzata in un'asta da un'auto Citroën; il fortunato acquirente pare essere Alain Mikli. Su questo esemplare, è da segnalare un ampio servizio su Ruoteclassiche n. 309 di settembre 2014, con immagini d'effetto in una Parigi notturna.

Mylord n. 5: di color gris largetière, 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 che 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, dopo la "cifra folle" realizzata dall'esemplare SC2789 (ma avviene lo stesso con altri modelli fuori-serie e di prestigio), le aste di alto livello (come le tre che si svolgono a Parigi durante la settimana di Rétromobile) costituiscono un canale preferenziale per realizzare somme adeguate.

Oppure, altre vendite (come l'esemplare SC123) sono avvenute 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.

Le repliche. Il fascino di una SM cabriolet e la rarità del modello Chapron originale, spinse negli anni diversi appassionati a cimentarsi nella realizzazione di repliche del Mylord, con risultati spesso discutibili.

La maggior parte di questi cabriolet artigianali è stata realizzata in Germania, grazie anche alla legislazione più permissiva per le omologazioni di esemplari unici.

Alcuni di questi modelli tedeschi si sono visti anche in Italia, in occasione dei Raduni Internazionali SM. A Parma 1992 era presente un cabriolet verde, con capote elettrica, ma con posteriore e cofano ben lontani dal disegno del Mylord; mentre a Genova 2004 vi erano ben tre repliche: un cabrio rosso (di proprietà di un olandese) e uno grigio, entrambi con linea piuttosto fedele al vero, mentre un altro esemplare rosso, dotato di cambio a sei marce, presentava una forma del copricapote (dotato di frangivento) e della coda molto più alta e massiccia, che lo allontanavano notevolmente dall'originale.

Merita una citazione anche il carrozziere francese Guy Deslandes, con sede a Villeneuve-sur-Allier, nella regione dell'Auvergne, che oltre alla CX cabrio "Orphée" realizzò almeno un paio di cabriolet SM, con cofano posteriore piatto e profilo della coda diverso dall'originale, con la targa inglobata tra i fari. Nel 2005, Deslandes ha però presentato a un raduno una ricostruzione di un verde tenue (simile al *feuille dorée* AC319), molto vicina al Mylord, di cui riproduceva anche le targhette con il nome del modello, targata 383 CRK 38. Secondo alcune fonti, si tratterebbe di un esemplare realizzato su una base originale Chapron incompleta.

Ma tra tanti falsi cabriolet, il più "vero" è probabilmente quello costruito nel 2000 da Frédéric Daunat, agente Citroën nel dipartimento delle Yvelines, vicino a Parigi, che più recentemente ha realizzato anche la replica, altrettanto perfetta, della SM giallo/rossa detta "Prototipo Michelin".

Questo "falso-vero" cabriolet è verniciato in bianco, capote blu scuro, con ruote in resina ma senza profili cromati ai passaruota, con targa: 7846 SM 78, e si è avuto l'occasione di vederlo nei più importanti raduni in Francia e internazionali, tra cui EuroCitra 2006 e gli ICCCR 2004 e 2008.

La berlina Opéra. 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 s'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 per opera di Yves Dubernard, sia per una berlina a due volumi, che rispettava il disegno originale di Opron, mantenendo il grande lunotto e 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 di 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 e il cabriolet, ma era piatto e rettilineo, con andamento della coda 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 fu 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 una dozzina di 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 decapottabili presidenziali, costruite da Chapron e consegnate all'Eliseo nel maggio dello stesso anno, che sono state 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 incastonavano il lunotto, piatto e corto (e curiosamente privo del disassamento termico).

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

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

L'esemplare del Salone del 1972 era presentato in una livrea bianca, con tetto apribile, e interni in pelle nera. Un altro esemplare, sempre bianco, fu presentato al Salone del 1973, che fu poi venduto a un cliente italiano.

Il processo di fabbricazione di queste berline era più semplice di quello del cabriolet. I coupé di serie arrivavano già completi all'atelier Chapron, dove erano tagliati per allungare il telaio e 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 otto esemplari, tutti a iniezione, uscirono dall'atelier Chapron dal 1972 al 1975. Di essi, quattro finirono in Spagna, uno partì addirittura per Haiti, uno arrivò in Italia, e le altre due furono vendute in Francia.

La prevalenza di ben quattro Opéra vendute in Spagna, si spiega perché le transazioni in occasione del Salone di Barcellona erano detassate, e la Motorizzazione spagnola non faceva problemi per l'immatricolazione di queste vetture fuori-serie. A differenza del cabriolet, della berlina Opéra a oggi non risulta alcuna replica, data evidentemente la difficoltà di realizzazione.

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

Opéra n. 1: bianca, con tetto apribile, telaio SC0290, targa attuale francese: 300 JM 36, con profili cromati sui passaggi ruota. Verosimilmente si tratta del primo esemplare del Salone di Parigi 1972. Proprietario attuale: Jean François Ruchaud.

Opéra n. 2: bordeaux scuro, con interni beige, telaio SC0948, targa attuale olandese: PZ-53-RT, proprietario attuale: Harrie Brunklaus, con ruote posteriori carenate. E' uno degli esemplari venduti in origine in Spagna (Salone di Barcellona 1973).

Opéra n.3: bicolore beige tholonet con tetto brun scarabée (in origine grigia), 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. Presentato al Salone di Barcellona 1973, questo esemplare fu acquistato nel 1974 nientemeno che dal futuro Re di Spagna Juan Carlos, si dice per una delle sue favorite, una contessa, e si può immaginare che abbiano gustato insieme le qualità stradali e il confort di questa vettura. Poi nel 1999 il suo successivo proprietario Ivan Ginioux lo trovò, dopo anni di ricerca, a Malaga, per sottoporlo a un completo restauro presso il suo specialista di fiducia, Vincenzo

Crescia. Questo esemplare è stato venduto all'asta, in occasione di Rétromobile 2009 a € 194.500,00.

Opéra n. 4: bicolore beige tholonet con tetto brun scarabée, telaio SC1360, targa attuale francese: 20 PQ 62 (precedente: 3113 JL 94), proprietario attuale: Philippe Beugin, con profili cromati e poggiatesta posteriori aggiunti. Venduta nuova in Francia da parte del concessionario di Anglet, in origine era rossa con tetto nero.

Opéra n. 5: in due tonalità di grigio scuro, telaio SC1361, targhe svizzere NE 208 U o NE 200 115, con profili cromati. Si tratta dell'esemplare del Salone di Parigi 1973 e venduto all'epoca in Italia, e restaurato impeccabilmente a fine anni '90 in Svizzera dallo specialista Chapron Vincenzo Crescia. E' stata venduta qualche anno fa, pare in un paese dell'est Europa.

Opéra n. 6: bicolore beige tholonet/brun scarabée, telaio SC2526, apparsa al Salone di Barcellona 1974, targa attuale francese 5321QE59, dotata di poggiatesta posteriori; proprietario attuale Paul Malard.

Opéra n. 7: bicolore gris nacré con padiglione nero, telaio SC2527, anch'esposta al Salone di Barcellona del 1974, targa attuale francese: 84 CBG 92, proprietario attuale: Pierre Verpeaux, con ruote posteriore carenate; premiata al Festival of Speed di Goodwood 2005, come "*Best of Show*" nella categoria berline.

Alcuni anni fa, su un sito commerciale francese, è apparso un annuncio per un'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 diverso e con profili cromati). Il prezzo richiesto pare fosse superiore ai 200.000 Euro.

Non si hanno altre notizie su questa presunta ottava Opéra. Secondo alcune voci, si tratterebbe di un esemplare fabbricato a posteriori, di nascosto, dalla Carrozzeria Chapron nel 1978, ma nessuno è sicuro, nessuno l'ha vista, e dunque nessuna informazione certa.

Questi esemplari, essendo prodotti all'unità e in base alle richieste del cliente, avevano qualche piccola differenza di allestimento, in particolare nella consolle dei comandi dei vetri posteriori e nella posizione dei portacenere. Le prime quattro avevano le serrature integrate nelle maniglie, mentre le successive tre le avevano separate e non presenti alle porte posteriori.

Curiosamente, le quattro Opéra presentate e vendute in Spagna, mantenevano la carenatura delle ruote posteriori di serie, mentre le altre avevano i profili cromati nei passaruota, tanto cari a Chapron.

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 poggiapiedi integrati, in un abitacolo rivestito di cuoio che mantiene lo stile della SM d'origine anche al posteriore. Solo il lunotto posteriore, piatto e quasi verticale, può generare in pieno sole fastidiosi riflessi per il pilota e 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 qualche tempo.

Articolo pubblicato su "Spazio CX" n. 10 4/2007 - (aggiornamento: 10/2014)