

LE SM REGEMBEAU

Di Maurizio Baiocchi

Nell'universo dei professionisti del Double Chevron, Georges Regembeau appartiene a una categoria specifica, quella dei citroenisti "critici", per i quali la meccanica di serie non era sufficiente.

Nato nel 1920 a San Francisco da una famiglia francese che presto rientrò in patria, abile meccanico con il senso innato della tecnica, dopo aver lavorato su diverse macchine da cantiere, s'interessò già dagli anni cinquanta alle Citroën, di cui cercò sempre di migliorare le prestazioni.

Nel 1951 cominciò con il trasformare la propria Traction 15-Six, dotandola d'iniezione diretta per una potenza di 195 cavalli e cambio elettroidraulico a sei marce, con la quale superò i 200 km/h nel circuito di Monthléry; di questa Traction ne realizzò una piccola serie di cinque esemplari.

Nel 1962 brevettò un proprio prototipo di motore rotativo, che non aveva niente in comune con il Wankel; nel 1967 realizzò un cambio a cinque marce per la DS ben prima che fosse offerto di serie dalla Casa e che equipaggiò anche le DS ufficiali che corsero nel raid Londra-Messico del 1970 e dei kit di elaborazione per le DS 21, disponibili in diversi livelli, fino ad un motore spinto a 7.000 giri per il quale dichiarava velocità fino ai 220 km/h!

Nel 1970, all'uscita della SM, Regembeau ne acquistò una che giudicò subito una buona vettura ma migliorabile. Ne trasse nuove fonti d'ispirazione smontando il motore Maserati per renderlo più affidabile, ma anche migliorandone l'economia di esercizio a fronte della prima crisi petrolifera.

Realizzò così un motore diesel quattro cilindri, di 2.650 cc concepito in origine per la DS, sulla base di quello che equipaggiava il furgone C35, a iniezione semi-diretta con pompa Bosch, basamento in ghisa e testata in lega leggera, un solo albero a camme e due valvole per cilindro.

Questa prima versione sviluppava circa 88 cavalli permettendo alla SM che ne era equipaggiata di raggiungere comunque i 170 km/h. Ben presto a questo motore diesel fu aggiunto un turbocompressore Garrett ed uno scambiatore aria-aria che apportarono un considerevole aumento di potenza, prima a 135 CV e poi ai 165 delle ultime versioni, che spingevano la vettura ai 210 km/h grazie anche ad un nuovo cambio a sei marce.

Certo, il suono era ben diverso da quello del Maserati e la souplesse di marcia lontana da quella degli HDI attuali, ma per l'epoca le prestazioni erano notevoli, il consumo scendeva a 6-7 litri per 100 km. e, soprattutto, la meccanica era affidabile.

Si stima che Regembeau trasformò circa 250 SM in versione diesel, che raggiungevano anche percorrenze di 300.000 o 400.000 km (la sua SM personale ne ha raggiunti 470.000!).

La produzione di SM diesel con il logo RG cessò nei primi anni novanta, non avendo più disponibilità di testate ed essendone scomparsi gli stampi d'origine.

Ma Georges Regembeau si dedicò anche al motore Maserati, aumentandone prestazioni e longevità. Il V6 d'origine era interamente smontato e il basamento sottoposto a un trattamento anticorrosione. L'albero motore era riequilibrato e modificato per l'uso di un sistema di distribuzione modificato e irrobustito, con nove catene ed un tenditore meccanico specifico, che garantisse la tensione costante alla catena primaria; sulle particolarità di questo sistema il costruttore mantenne sempre uno stretto riserbo.

Le camicie erano sostituite con altre più spesse, comportando una riduzione di cilindrata a 2.635 cc, realizzate in acciaio trattato al Nikasil. A ciò si aggiungevano, ovviamente, nuovi pistoni, testate ed alberi a camme modificati, valvole speciali e quant'altro.

Il risultato fu un motore estremamente affidabile, disponibile in tre livelli di preparazione, che raggiunse fino a 240 cavalli, abbinato a un cambio a 6 marce, interamente realizzato in proprio, o al 5 marce di serie. Il nome Regembeau era impresso sulle testate e il motore piombato a suggello del lavoro fatto al fine di evitare interventi maldestri; la vettura era accompagnata da un dossier tecnico in cui erano riportati gli interventi eseguiti.

Regembeau realizzò anche un prototipo per uso personale, con motore portato a 300 CV a 6.500 giri, alimentato da una batteria di 6 carburatori Weber ed un sistema di aspirazione specifico.

Con assetto ribassato e pneumatici più larghi, secondo il costruttore questa SM poteva raggiungere e superare, almeno in teoria, i 300 km/h.

Le SM realizzate dall'Atelier Regembeau presentavano anche alcune caratterizzazioni estetiche, a richiesta del cliente, che consentivano di riconoscerle facilmente: calandra cromata a barre orizzontali con il marchio RG al posto della "vetrina" centrale (per migliorare l'aspirazione e il raffreddamento) con spostamento della targa sotto il paraurti, verniciatura sovente bicolore (con abbinamenti quali: beige tholonet/brun scarabée e grigio chiaro/grigio scuro) e sottili profili cromati lungo la linea di cintura, ruote in resina o a raggi, retrovisori aerodinamici tipo CX 2a serie, loghi RG sulla calandra e sulla coda.

Nel tempo, le SM che sfoggiano il logo RG sono divenute valori sicuri e ricercati e diverse centinaia sono le SM sottoposte alle cure del "mago" di Crêches-sur-Saône (vicino a Mâcon, nel centro-est della Francia) per migliorare prestazioni ed affidabilità del V6 Maserati.

Come riconoscimento per la sua lunga attività, il 5 maggio 2005 Georges Regembeau fu premiato con la medaglia d'onore dal Sindaco della sua città, poco prima della sua scomparsa avvenuta il 12 ottobre dello stesso anno.

Il figlio Patrick prosegue oggi l'attività di "Papy" Regembeau, com'era affettuosamente chiamato.

Articolo pubblicato su "Le Citroën" n.1/2009.