

Architettura e automobili

Walter Brugnotti / 5 novembre 2015

Architettura e automobili – Nel 1931, mentre gli autocingolati vivevano l'avventura della Crociera Gialla e una carovana composta dalle sue vetture attraversava l'Europa centrale percorrendo 120.000 chilometri in tre mesi, André Citroen si lanciò in un'altra impresa. Affittò l'edificio già sede del deposito merci delle Ferrovie dello Stato e trasformò quei quindicimila metri quadrati (in tre settimane) in un palazzo di esposizione in grado di ospitare trecento tra vetture e autocarri. La vicinanza a Place de l'Europe è all'origine di quello splendido nome che fu "Magazin de l'Europe". Vi sarebbe stata esposta tutta la gamma, con i modelli ambientati (sarà il caso degli autocingolati), proiettati film, tenuti concerti e sarebbe stato possibile sedere in un bar-sala da the, magari per risarcire le gentili accompagnatrici del lungo esame dei motori flottanti e delle carrozzerie tutto-acciaio esposte.... Citroen aveva, dall'anno prima, ripreso il controllo pieno dell'azienda estromettendo la banca Lazard, mentre il recente viaggio negli Stati Uniti lo aveva convinto (erroneamente, purtroppo) che la crisi economica non avrebbe toccato l'Europa. Perciò, rilanciava, come d'altronde avrebbe fatto anche a crisi esplosa, ed il Magazin de l'Europe era un tassello importante, inserito nella sua più ampia filosofia dell'architettura industriale.



(Extrait)

Ma torniamo agli anni '30: mentre, accanto a Lione, nascevano le succursali di Tolosa, Strasburgo, Bordeaux (e le filiali di Saigon e Sidney) la struttura industriale della nuova Javel del 1934, con la sua immensa vetrata che si apriva sulla sala di montaggio, intendeva a propria volta trasmettere i contenuti progressivi della produzione di serie, scientifica, organizzata e visibile a tutti. Non a caso Citroen organizzò giornate aperte al pubblico, di visita agli impianti, e viaggi per concessionari e giornalisti alla volta di succursali e filiali modello, come Lione, o Londra, o Amsterdam, quest'ultima splendido esempio di avanguardia razionalistica risalente anch'esso al 1931. Oggi Javel non esiste più ed al suo posto si estende lo splendido Parc André Citroen, mentre le fabbriche nate negli ultimi trent'anni del '900, per quanto rispettose dell'ambiente sia per collocazione che per riduzione delle emissioni e riciclaggio, hanno trasferito piuttosto al loro interno, nei metodi di produzione automatizzati, il razionalismo e la modernità un tempo trasmesso anche dalle strutture architettoniche. Ma varrà la pena di ricordare, sugli Champs-Élysées, il numero 42, di cui Citroen è proprietaria dal 1927 e che dal 1932 al 1984 ha visto la presentazione di tutti i modelli Citroen. Dopo l'epoca del ristorante HippoCitroen, un concorso indetto nel 2001 e vinto da **Manuelle Gautrand** ha portato alla nascita del C-42, una vetrina in vetro e acciaio che si sviluppa attorno ad un "albero" di vetture, che "fiorirà" con nuove tematiche ad ogni stagione, presentando storia, attualità e futuro. Il C-42 offre uno Spazio Lounge ed uno Spazio Racing e, all'ultimo piano, un'area destinata al gusto, a cura di Fauchon.