

Una storia in MOSTRA



Il Marchio francese ha avuto storia breve ma è riuscito a lasciare un segno indelebile nel mondo delle automobili, grazie ai risultati sportivi e allo spirito di innovazione che lo ha sempre contraddistinto. A Romorantin, oggi, si possono ancora ammirare tutti i modelli che hanno contribuito al successo della Casa.

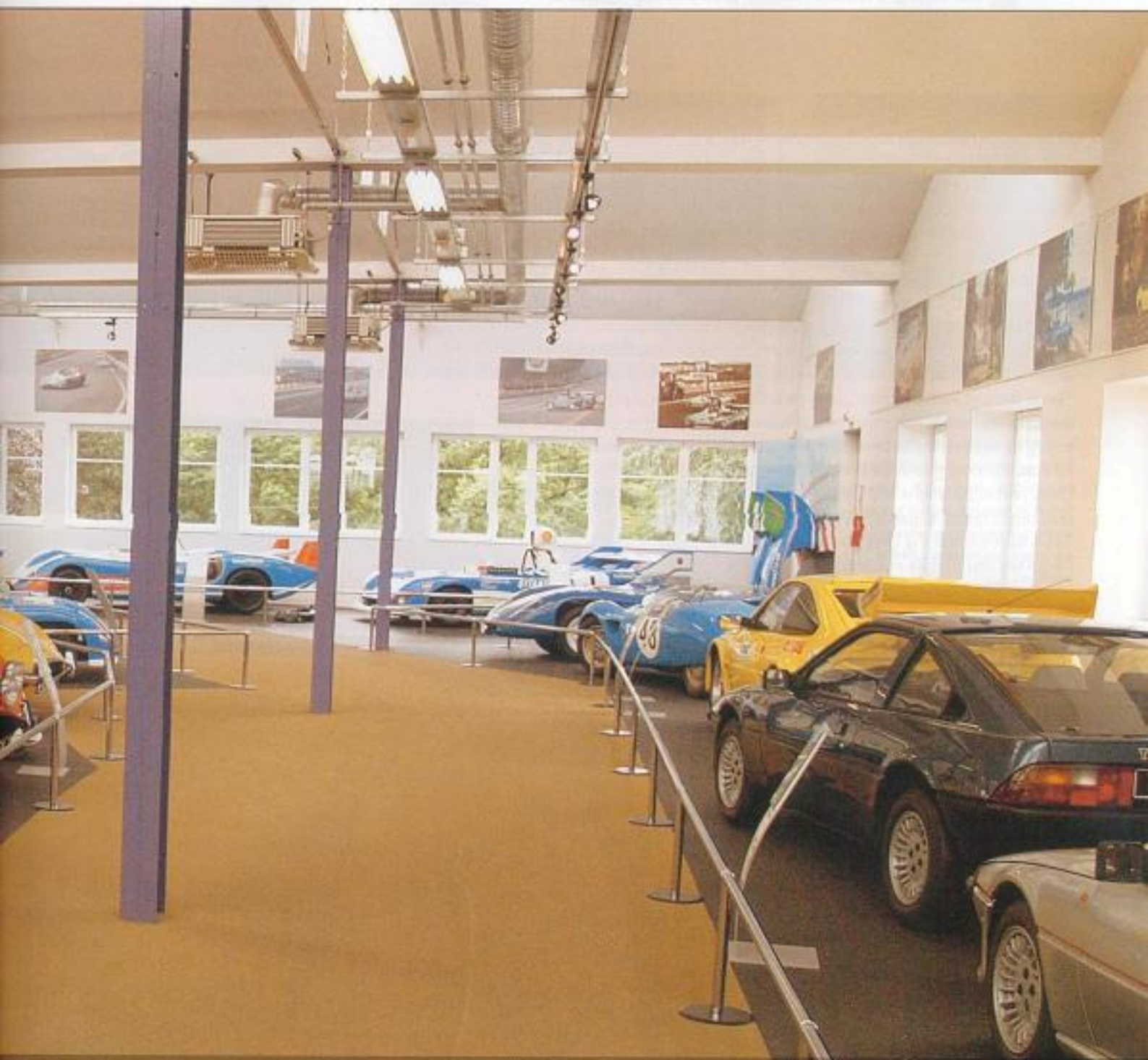
DI EDY CIPOLAT BARES - FOTO SERGIO DEL BONO

■ A circa duecento km a sud di Parigi, esiste una cittadina sconosciuta al più: Romorantin. Il suo nome farebbe pensare ad un luogo suggestivo e carico di emozioni, ma il paese, in realtà, ha ben poco di romantico. Romorantin ha origini recenti, che risalgono agli Anni '60, periodo in cui fu scelto come centro di sviluppo e produzione di un importante marchio automobilistico: la Matra. Dopo un passato radioso e una

profonda crisi, la Casa francese ha chiuso definitivamente i battenti, ma a Romorantin, indugiando sulle poche indicazioni stradali presenti, si può raggiungere il museo dedicato al Marchio.

Esposizione tematica

La costruzione della sede del museo risale a diversi decenni fa, ma mantiene ancora intatta quell'atmosfera carica di fascino necessaria per rivivere le emozioni che le



circa 60 vetture custodite hanno già regalato alla storia. L'esposizione si divide in tre sezioni: la prima, Matra Automobiles, in cui sono esposte le vetture stradali e le auto che hanno corso nelle Formula 1, 2 e 3 e nel Mondiale Sport/Prototipi; la seconda, al piano interrato, che ospita i prototipi realizzati dalla divisione di ricerca della Matra, in cui sono nate vere pietre miliari come, per citarne una, la Renault Espace; la terza, una mostra a tema che viene periodicamente aggiornata (e che fino a

gennaio 2009 presenta la storia della Simca, altro marchio francese glorioso e purtroppo scomparso). Le tre aree sono ben integrate una con l'altra e, per visitarle con la dovuta attenzione, sono necessarie circa 3 ore.

Cos'è la Matra?

Camminare per le stanze del museo significa ripercorrere la storia della Matra, costellata di tanti successi e di altrettanti periodi difficili. Ma cos'è la Matra? I più giovani molto probabilmente non saprebbero cosa

rispondere, mentre le persone di mezza età ricorderebbero le coupé a tre posti degli Anni '70. Un sessantenne appassionato di motori, invece, potrebbe iniziare a parlare di Formula 1, di Mondiale sport prototipi e di auto da corsa in vetroresina, leggere e veloci.

Ma la Matra è molto più di questo, ed è un peccato che le difficoltà economiche abbiano decretato la fine di un Marchio che in pochi anni di attività è riuscito a conquistare fama e rispetto.

Automobili dallo spazio

La Matra, acronimo di Mécanique Aviation Traction, nasce nel 1941 e, nel secondo dopoguerra, si specializza nella ricerca spaziale, aeronautica e, successivamente, elettronica. Nel '64, in seno all'azienda nasce il dipartimento automobilistico Matra Sport che, grazie al know-how acquisito nel reparto di ricerca e sviluppo aerospaziale e alla guida di J.L. Lagardere, riesce in breve tempo ad affermarsi come un punto di riferimento in campo motoristico. Il primo passo in campo automobilistico avviene con l'acquisizione della "René Bonnet Automobiles", una piccola realtà artigianale che, sfruttando la meccanica Renault, costruiva la Djet, un'automobile in vetroresina con telaio tubolare. La Djet, nella versione LM6, partecipò anche alla 24 ore di Le Mans e proprio su quella Lagardere iniziò a lavorare. Nel 1964 fu presentata la Djet con marchio Matra, l'auto era disponibile con motore 1.100 (che erogava 70 CV) o con un 1.300 da 105 CV. Fu costruita fino al 1968, sulla meccanica della R8 Gordini, vettura su cui molti altri preparatori francesi realizzarono le proprie auto.

Subito in gara

Camminando per l'area del museo in cui sono esposte le auto ci si accorge subito del passato sportivo di prim'ordine della Casa. Effettivamente, ad un paio di anni dalla prima vettura, la Matra Sport equipaggiata con motore Ford debuttò vincendo in Formula 3. Proprio dalla collaborazione con la Casa dell'Ovale Blu nacque la 530, prima auto integralmente Matra. Non era bellissima, sembrava addirittura sproporzionata, ma con il 1.700 Ford e il peso ridotto, per via della carrozzeria in vetroresina, risultò essere una piacevole vettura sportiva. La 530 fu realizzata in due versioni, SX e LX, e fu prodotta in diverse migliaia di esemplari. Nel 1967, dopo un anno di apprendistato in Formula 2, la Matra

Qui sotto, l'ingresso del Museo Matra a Romorantin; in basso a sinistra la Renault Espace F1, con motore Williams e, sotto, la Baghera, una coupé caratterizzata da un abitacolo con tre sedili in linea.





iniziò la stagione in Formula 1 e, grazie alle qualità dei piloti (che correvano anche nel Mondiale Sport/Prototipi), raggiunse in breve tempo una competitività e dei risultati impensabili. Tra i piloti che legarono il loro nome al Marchio si trovano nomi come Icks, Stewart, Beltoise, Schlesser e Pescarolo, oltre ai tanti altri.

Motori ruggenti

Passeggiando per il museo si arriva poi in una zona particolarmente buia. Dagli altoparlanti esce un suggestivo sottofondo musicale: il rombo (riprodotto casualmente) della dozzina di motori lì esposti, dai 4 ai 12 cilindri. Proprio il primo 12 cilindri della Casa fu sviluppato grazie agli entusiasmanti risultati sportivi, al desiderio di ricerca insito nello spirito dell'azienda, ma anche per mezzo dei fondi generosamente concessi dal Governo per realizzare una vettura di Formula 1 tutta francese. Il motore fu presentato nei primi mesi del 1968, venne prima montato sulla vettura da laboratorio MS9 ed esordì poi in Formula 1 sotto il cofano della MS10. Ma né questa vettura né la successiva MS11 riportarono grandi successi. La svolta nella serie avvenne invece con la MS80, auto che consentì a J. Stewart di vincere il suo primo titolo mondiale. All'interno del museo sono esposte circa dieci Matra che hanno partecipato ai campionati di Formula 1, 2 o 3. Dalle Formula 1 MS 11/12 del '68, MS 80 del '69, MS 120D del '70 e '72, si passa alle Formula 2 MS6 del '66 e MS7 '69, alle Formula 3 MS1 del '65 (la prima Formula con marchio Matra) e MS6 del '67.

L'addio alla Formula 1

Nel 1973 Lagardere decise di abbandonare la Formula 1 per concentrarsi solo sul Mondiale sport prototipi. Il testimone dei motori Matra passò alla Ligier che, grazie alle capacità di J. Laffitte, fece ancora vincere il motore V12, che

Qui sopra, da sinistra, una Matra Simca C.G. MC del 1970 che vinse il Critérium des Cévennes con l'equipaggio Fiorentino-Gelin; la MS80 da Formula 1 con motore Cosworth con cui Jackie Stewart si laureò Campione del mondo nel '69; la M640, pensata per correre a Le Mans.



Qui sopra, la M530 LX, una coupé prodotta dal 1967 al 1973; sotto, una carrellata di monoposto che hanno partecipato ai campionati di Formula 2 e Formula 3.





spingeva al successo la Ligier JS9 da Formula 1 esposta al museo. La scelta di Lagardere di concentrarsi sulla serie sport prototipi derivava dal fatto che le vetture della Casa francese avevano prestazioni di prim'ordine per quella categoria. E infatti, dalla MS620 del 1966 alla MS680 del 1974 (tutte esposte al museo), la Matra ha collezionato tantissime vittorie. Le più importanti furono quelle ottenute dalla MS670, in grado di far salire i suoi piloti sul gradino più alto del podio alla 24h di Le Mans per ben tre volte.

In fila per tre

Sempre nel 1973 venne presentata la Matra Simca Baghera. Fu la prima coupé con tre posti in linea, motore centrale e carrozzeria in vetroresina. Le prestazioni erano buone, le finiture, invece, lasciavano un po' a desiderare. Prodotta dal 1973 al 1980, venne proposta in due versioni, una più semplice ed economica e una più ricercata, infarcita di tutta quella plastica che negli Anni '70 e '80 caratterizzava il mondo delle auto di produzione. Dal 1980 al 1984, ultimo anno di vita del Marchio, fu presentata la Murena, degna erede della Baghera. Era disponibile con due motori, un 1.6 e un 2.2, e nella versione S era capace di 142 CV. La Murena manteneva l'impostazione generale della precedente Baghera, ma sfoggiava un aspetto più piacevole e lineare, caratterizzato da linee tese molto in voga in quel periodo (come quelle della Fiat X1/9, della Triumph TR7 e della Toyota MR2, per fare qualche esempio).

Il periodo della Renault

Negli anni il marchio Matra è stato acquistato da Chrysler prima e da Peugeot poi. Ha associato il proprio nome a Talbot e Simca ed è stato infine acquistato dalla Renault nel 1984.



Qui sopra, la Rancho, primo esempio di veicolo trasversale e antesignano dei moderni Suv; in alto a sinistra, uno dei famosi 12 cilindri a V da competizione; sotto, modellini in mostra al gift-shop del museo.





In questa pagina, dall'alto, una serie di concept che hanno anticipato alcuni modelli di serie tra cui la Renault Twingo e la Espace. In basso a destra, uno scorcio della mostra allestita all'interno del museo che racconta la storia di un altro Marchio francese scomparso, quello della Simca.



L'acquisizione da parte del colosso francese, da una parte ha decretato la scomparsa definitiva del Marchio, ma dall'altra ha assicurato l'attività produttiva della struttura di Romorantin fino al 2003. Proprio a Romorantin, infatti, sono state prodotte le prime tre versioni dell'Espace. A testimoniare sono esposti tre esemplari del famoso monovolume, oltre alla versione F1 del 1994 (con motore Williams da Formula 1 che, con una potenza di 830 CV, poteva scattare da 0 a 200 in 6"3 e superare i 300 km/h di velocità massima) e alla Avantime, ultima evoluzione del progetto multi-spazio nato nel 1981 con il prototipo P18. Tra le vetture esposte all'interno del museo si incontrano anche la Rancho, prodotta dal '77 al 1983, primo esempio di vettura "trasversale" e anticipatrice di molti concetti riproposti dai moderni Suv e la M530 personalizzata nel 1967 dall'artista Sonia Delaunay che la dipinse come un enorme puzzle.

La cantina degli esperimenti

Scendendo al piano inferiore ci si trova di fronte ad una trentina di prototipi della Casa. Oltre al già citato P18 (da cui derivò il primo Espace di serie), si può ammirare, ad esempio, il P28 del 1985: un piccolo monovolume, lungo appena 2,55 metri, con motore motociclistico 125, antesignano, in un certo senso, della prima Twingo. O ancora la P29 del 1986, un veicolo a forma di freccia di grandi dimensioni con telaio in alluminio e trasmissione sulle quattro ruote a filo in kevlar. C'è poi la concept P38, sviluppata nel 1989 per i test di accelerazione: un cuneo con un rapporto peso potenza di soli 3,5 kg/CV in grado di raggiungere i 100 all'ora con partenza da fermo in meno di 5", o il P41 del '90, una quattro posti a forma di cubo con i sedili indipendenti e rotanti, il P54 del 1995, che ricorda la Citroën Picasso, o ancora la P70 del 1998, uno studio di utilitaria con motore termico accoppiato ad un'unità elettrica. Tra i prototipi più recenti, infine, sono esposti l'Espace Sbarro, sempre del '98, una spider senza parabrezza con 5 sedili Sparco (di cui gli anteriori carenati come nelle vetture sport Anni '50) e la M72, una sorta di dune buggy del terzo millennio.

Alla fine una rampa di scale ci riporta verso l'uscita, ma giunti di nuovo al pianterreno attraversiamo l'immane gift shop dove gadget, videocassette e una rassegna completa di modellini permette ai visitatori di portarsi a casa un ricordo dell'era Matra.