

# Conservatoire Citroën

Martijn Kok

4 oktober organiseerde de GS/GSA Vereniging een bezoek aan het conservatoire, de verzameling auto's en archief van Citroën of PSA zo u wilt. Bijzonder dat we ter gelegenheid van het 25 jarig bestaan van de GS/GSA Vereniging het "museum" van Citroën gaan bezoeken. Want 25 jaar geleden begonnen enkele enthousiastelingen met deze vereniging omdat zij het historisch belang van de GS inzagen. Citroën zelf had op dat moment nog maar heel beperkt interesse in haar eigen historie. Laat staan dat ze warm liepen voor de GS. Nee, men probeerde de herinnering aan de GS absoluut niet levend te houden. Ik kreeg 20 jaar geleden de indruk dat PSA liever had gezien dat de GS er nooit was geweest.

## Niet direct iets waar ik warm voor loop

Een busreis, op een dag heen en terug naar Parijs, voor een bezoek van nog geen 4 uurtjes. Niet direct iets waar ik warm voor loop. Toch ben ik opgegeven om deel te nemen, en gezien de toezeggingen van vele vrienden en bekenden besluit ik om mee te gaan. Gelukkig is er een opstapplaats in Breda waardoor de vertrektijd vroeg is, maar nog alleszins redelijk. Het voelt als een schoolreisje, broodjes en snoep zijn ingeslagen. Tijdens de reis valt er genoeg bij te praten, iets waar bij een regulier evenement toch al gauw te weinig tijd voor is. Dat is een voordeel van met z'n allen in een bus zitten. Om 13:00 uur rijden we het fabrieksterrein op van Citroën/PSA in Aulnay-sous-Bois. Aan de rand van het terrein is een loods neergezet van een goedkoop soort architectuur waar alle Franse industrieterreinen inmiddels mee vervuild zijn. We zijn bij het conservatoire, daarbinnen bevindt zich Citroën's historie.



## Historische stukken maar ook curiosa

Het is prachtig weer, dus we eten onze meegebrachte lunch op voor de entree van het conservatoire. Klokslag 13:30 mogen we pas naar binnen. Een enthousiaste Martine Darblade ontvangt ons, vertelt eerst nog geïnteresseerden over haar bijzondere Citroën DS3. Een matzwart exemplaar met stickers rond de tankdop die zo van een F16 afkomstig kunnen zijn.

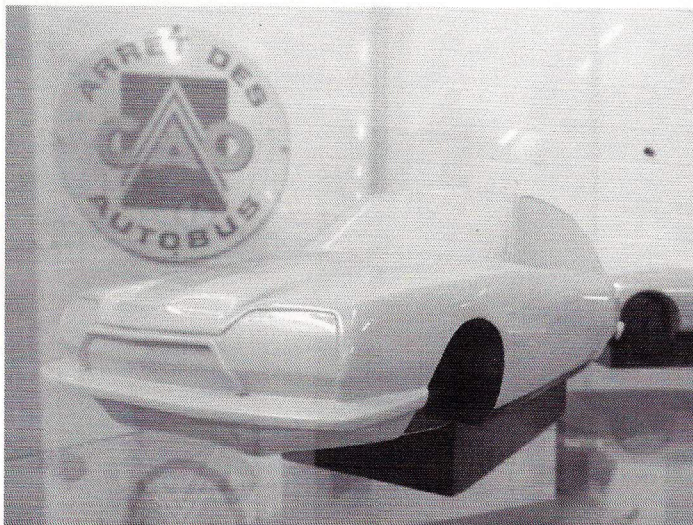


In de entree staan misschien wel de mooiste of leukste spullen geëxposeerd. Echte historische stukken uit de jaren 20/30 maar ook curiosa uit de jaren 60/70/80. Een Abus hangslot voorzien van de double chevron bijvoorbeeld. Of het pak en de personeelsspas van de beveiliging/poortwachter van het fabrieksterrein in Aulnay-sous-Bois. Geschonken aan het conservatoire door zijn vrouw. Curiosa

hoopje met -op de naam van de schenker na- geen toelichting. Maar dan de producten van de fabriek zelf; auto's zijn natuurlijk niet van dien aard dat je er van elk geproduceerd exemplaar, eentje opslaat voor in het archief. Het eerste of het laatste exemplaar zou nog kunnen wanneer je, zoals Citroën na de tweede wereldoorlog, modellen maakte met een extreem lange looptijd. Vanaf eind jaren 90, zeg vanaf de ZX, gaat het ook bij Citroën allemaal een stuk sneller en om alle modellen te gaan bewaren die Citroën nu in productie heeft... Toch lijkt het er wel op dat Citroën prototypes vanaf de jaren 90 zorgvuldig bewaard. En denk dan aan alle rally auto's van Citroën van de afgelopen jaren. Die wil je natuurlijk bewaren maar als je zó succesvol bent. Dat maakt een groot deel van de collectie van recente datum, zeg maar vanaf 15 jaar oud.

**De echte voorlopers van de GS, waarvan mogelijk een voorserie is gebouwd, zijn vernietigd.**

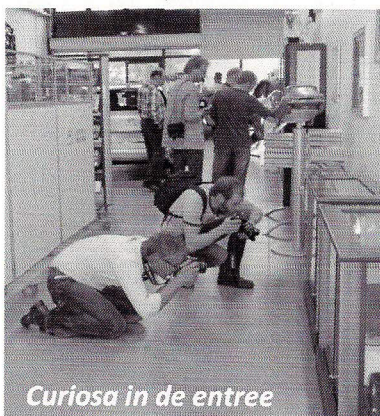
Zoals ik wel verwachtte is er voor de GS liefhebber weinig nieuws te halen. Ik heb enkele heel



bijzondere modellen gezien maar dat waren geen GS-en. Tot voor kort was Citroën maar in enkele historische modellen geïnteresseerd en de GS hoorde daar absoluut niet bij. Zo is wel de C60/ELV 19.36 bewaard gebleven, de oervorm tussen de 2cv en de DS uit 1961, maar model F niet. Deze echte voorloper van de GS, waarvan mogelijk een voorserie is gebouwd, zijn (allemaal?) vernietigd. Ik beperk m'n verslag tot datgene wat mij als GS liefhebber aansprak (of opmerkelijk vond). Maar ook daarvan was niet alles

aanwezig /geëxposeerd, de GS X2 van Lihou (de pijlen auto) was bijvoorbeeld even weg...

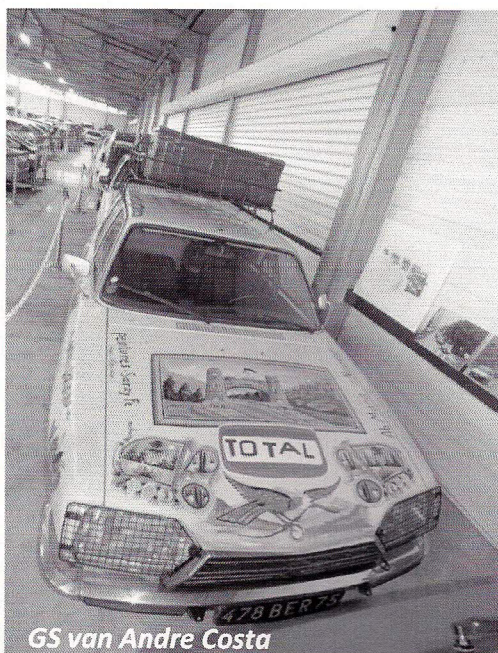
Er staat op het eerste oog een rijtje met erg mooie GS-en en GSA's opgesteld in het conservatoire. Een oude GS, waarschijnlijk 1e helft 1971 in beige Erable is natuurlijk fraai om te zien. Je mag mij kritisch vinden maar de wagen is overgespoten, wisserarmen zijn verkeerd gemonteerd en is zeker



Curiosa in de entree

geen exemplaar uit 1970 zoals op het bijschrift (kentekenplaat) staat vermeld. Gezien de erg mooie bekleding was de auto historisch gezien interessanter geweest wanneer de auto niet was overgespoten /opgeknapt.

Naast de GS van 1971 staat een M35 (interessant in de geschiedenis van de GS) en een GS Birotor (Brun Scarabee/Beige Tholonet) 1974/1975. Een GS Club break (Jaune Cedrat) van 1978 (die uit AutoPlus Classique uni/juli 2013), een GS X3 (Blanc Meije) uit 1979, een



GS van Andre Costa



GS van 1971



MEP met GS motor



Prototype C60

GSA Spécial (of basis?) break (Cuivre Pargas) 1983, GSA Club Combi zoals de break in Zweden wordt genoemd (Bleu Romantique) 1984 (dus met koplampwissers en winteruitrusting) en een GSA X3 (Gris Perle) 1983-1985. Bij de GS-en en GSA's staan geen bordjes met uitleg. Alleen de GS van 1971 staat op het de nummerplaathouder een bouwjaar vermeld (maar zoals al beschreven, dit is niet het bouwjaar van de auto maar het introductiejaar van de GS...) dus het is wat lastig om het juiste type of bouwjaar te

noemen. En ik ben netjes achter de afzetting gebleven zodat ik niet op de achterzijde het typeplaatje kon lezen. Zo is de gele GS break een curieus exemplaar omdat Jaune Cedrat tot en met bouwjaar 1976 is geleverd. De auto is overgespoten in een mij veel te glimmende moderne lak dus wellicht is er een kleur gekozen die niet correspondeert met het bouwjaar. Maar wat dit exemplaar in het conservatoire te zoeken heeft? Dat is mij niet duidelijk geworden. Maar ik heb ook de Engelstalige toelichting gemist, de jongeman deed zijn best maar echt boeiend werd zijn verhaal niet. Te chronologisch en omdat Citroën voor de Traction Avant nogal veel modellen heeft gemaakt (en nu weer heeft verzameld) kun je voorstellen dat de groep toehoorders rap kleiner werd.

#### Voorzien van versterkte wielophanging

Ik laat me graag vertellen wat er zo bijzonder is aan de gele break dat deze een plek in het conservatoire verdient. De collectie GS-en in het privé museum van Castellan is (vanwege de ongerestaureerde auto's) absoluut interessanter. Verreweg de meest interessante GS vond ik zelf de GS Club Break 1976 (modeljaar 77) waarmee Andre Costa (journalist van l' Autojournal) naar Afghanistan reed. De als GS Club 1220 Afghanistan gepresenteerde GS is een heuse GE (Grand Exportation). De officiële export uitvoering, bedoeld om verkocht te worden buiten Europa. Voorzien van versterkte wielophanging, beschermplaten voor de onderzijde, aangepast luchtfilter (maar dat heb ik niet kunnen bekijken), enzovoort. De GE folder benoemt de zaken wel maar deze zijn niet



Stuudiemodel Karin

afgebeeld. Dit is het eerste exemplaar dat ik in het echt zie. Maar goed, de GS staat aan de zijkant van het gebouw, is niet goed te bestuderen en er is nauwelijks toelichting bij. Daardoor zijn de bijzonderheden van de auto niet goed en niet allemaal te zien.

#### Alle Fransen kochten een witte

Citroën is duidelijk te laat begonnen aan het bewaren van GS-en. Alleen de break van Andre Costa en de X2 van Lihou zijn origineel en het bewaren waard geweest

(volgens Citroën of misschien met een beetje geluk). Alle andere GS-en zijn leuke en fraaie wagens maar zijn pas recent aangekocht. Gewoon nette auto's met weinig kilometers (waarschijnlijk) die vaak zijn overgespoten. Het zijn de wagens die jij en ik ook (kunnen) hebben maar er absoluut niet

uitspringen qua uitvoering of bijzonderheid. Een Beige Erable 71-er is natuurlijk een icoon, want gebruikt in de eerste folder. Maar dat eerste voorserie exemplaar staar er dan weer niet. (hoe zou dat exemplaar aan z'n einde zijn gekomen?) Toch zijn er meer bijzondere kleuren denkbaar (de bronze, rode, gele of grijze(!)) voor een 71-er. Een vlaggenauto was best op zijn plaats geweest. En dan die witte X3 terwijl de X en X2 t/m 1978 van elk bouwjaar een andere unieke kleur is gemaakt die op de andere GS modellen niet voorkomt! Alle Fransen kozen in die tijd voor een witte auto dus absoluut geen unicum dat er een nette witte bewaard is gebleven. De X3 is misschien de GS die het kortste heeft 'gelopen' -zelfs een Birotor kent een langere looptijd- maar ik krijg niet de indruk dat met deze reden een X3 is gekozen. Van de oude types staan er maar twee (de '71-er en de Birotor), van de tweede type GS staan er drie waarvan twee breaks. Van de GSA ook twee breaks en één berline. En de speciale series? Een Basalte ontbreekt, zo ook een Tuner. De chic en de Cottage zijn misschien speciale series maar veel minder uniek, maar ook deze staan er niet.

Van een heel andere categorie zijn de 1:5 modellen in hout en gips van de studies voor de midden-klusser tussen 2cv/Ami en ID/DS van zowel Bertoni als Opron c.s.. En van de coupé op basis van de GS. Maar echte unieke modellen, die bijna maar nog niet helemaal, een GS zijn heb ik niet ontdekt.

**de Fransen kunnen best naar Amsterdam reizen om de collectie te aanschouwen.**

Dan wordt ons verzocht om na ruim 2 uur de hal weer te verlaten. We vergapen ons nog een tijdje aan alle spullen in de entree en de "museum shop" om dan rond half vijf weer in de bus te gaan zitten. Vrijdagmiddag en het lijkt al weekend op de fabriek. Er is nagenoeg geen activiteit op het fabrieksterrein. Het is nu al een trieste bedoening terwijl de fabriek nog in bedrijf is. Als in 2014 deze fabriek definitief wordt gesloten ben ik benieuwd waar de collectie wordt ondergebracht. De collectie zou volgens mij veel beter tot zijn recht komen op een mooie plek. Ik wil wel een voorstel doen. In Amsterdam staat een erg mooie garage, ontworpen door Jan Wils. De importeur is inmiddels al vertrokken naar Amsterdam-zuid maar Citroën Frankrijk is volgens mij eigenaar. Dan moet het afschuwelijk toegetakelde gebouw I natuurlijk wel gerestaureerd worden in z'n oorspronkelijke staat van okergele baksteen. Dat kost een vermogen dus dat zal wel niet meer gaan gebeuren. Het in mijn ogen momenteel interessantere gebouw II (tweede Citroën garage) is terecht een monument en in redelijk originele staat. Dat zou een mooie herbestemming zijn voor de Citroën-garage en hoort het erfgoed van Citroën niet gewoon in Nederland thuis? Hier wonen ongetwijfeld de meeste liefhebbers van het oude spul. De rest van de wereld inclusief de Fransen kunnen best naar Amsterdam reizen om de collectie te aanschouwen. Citroën kan hiermee herstellen wat op een krampachtige manier in Parijs wordt geprobeerd. Het bewaren van cultureel erfgoed nu het nog niet is verdwenen. Met het bewaren van een C-crosser/Mitsubishi Outlander (echt waar, die staat er ook) alleen kom je er volgens mij niet. Dan moet je echt wat ambitieuzer te werk gaan.

**Garage Lubbers**  
*Citroën specialist*

Garage Lubbers  
 Pasmaatweg 15  
 7556 PH Hengelo (ov)  
 Tel: 074-2913766  
 Fax: 074-2501377