

CITROËN DS

La Dea che sconvolse la Francia degli anni '50



Era da tempo che desideravamo scrivere della Citroën DS, forse ancora proiettati in quelle domeniche pomeriggio di pioggia in cui alla televisione davano i film di Louis de Funès, meraviglioso interprete d'una comicità pungente e critica verso la società francese. Dobbiamo ammettere che, quando ne abbiamo riconosciuto l'inconfondibile sagoma incastonata tra altri gioielli in un'autorimessa di Canobbio, ci si è stretto un leggero nodo in gola. La DS non è semplicemente una vettura di culto, perché innovativa dal punto di vista tecnologico e bella da togliere il respiro, ma è riuscita a diventare parte della nostra memoria collettiva, un'icona in cui si è specchiata un'intera epoca.

Nel 2015 ricorre il sessantesimo della sua presentazione al salone di Parigi, in cui ne furono ordinati 750 esemplari in 45 minuti, 12mila in una giornata e 80mila prima che il sipario sulla manifestazione si chiudesse (malgrado costasse la cifra non proprio economica di 940mila franchi francesi). Noi, dal canto nostro, vogliamo tributarle qualche pagina, anche se molte altre ne avrebbe meritate.

La Citroën DS ► La "gestazione" fu lunga e travagliata, non solo per la necessità di realizzare un'idea rivoluzionaria, ma anche per i non indifferenti ostacoli

creati dalla Seconda guerra mondiale. Già nel 1936 si pensava a una possibile rivisitazione in chiave aerodinamica e alleggerita della Traction Avant. Pierre Boulanger, che da poco aveva preso le redini della casa francese, si servì di personaggi del calibro di André Lefèbvre (progettista) e Flaminio Bertoni (designer) per svilupparne le linee di concetto. Il programma venne battezzato VGD, Vehicule à Grande Diffusion (affiancava il TPV, Très Petite Voiture, che avrebbe dato origine alla 2CV). Dal 1945 il corpo vettura subì però una trasformazione tale da distanziarsi in maniera netta dagli intenti originari. Il moto evolutivo

prese ulteriore slancio alla morte dello stesso Boulanger, nel novembre del 1950, a causa di un tragico incidente. Il suo successore, Robert Puiseux, concesse carta bianca ai progettisti e fu realizzato un prototipo che prefigurava alcune soluzioni stilistiche definitive. Fu soprannominato "ippopotamo", per via del cofano anteriore apribile integralmente che richiamava lo sbadiglio del grosso mammifero. Era anche dotato di quelle carenature sui passaruota posteriori che avrebbero caratterizzato la produzione della Citroën nei successivi quattro decenni. ► Al puzzle DS mancava ancora qualche "dettaglio", poi





divenuto celeberrimo. Uno su tutti, le sospensioni idropneumatiche (o più precisamente, oleopneumatiche); nate dopo dieci anni di progettazione, permettevano di mantenere costante l'altezza da terra della vettura, indipendentemente dal carico e dal fondo stradale. Il circuito idraulico che ne era alla base, serviva anche per il funzionamento del servofreno, del servosterzo, della frizione e del cambio (l'inserimento delle marce, senza il pedale della frizione, ne sfruttava le proprietà). Nel 1952, la parte anteriore era quasi giunta allo stadio definitivo, mentre il posteriore suscitava ancora qualche perplessità: il padiglione

divenne troppo basso dopo che la direzione impose a Bertoni di accorciare la vettura di 40 centimetri per consentirne il parcheggio nei garage standard francesi dell'epoca. Egli decise allora di farlo rialzare, creando quella rottura dissimulata dai coni delle frecce. In ambito propulsori, dopo alcune proposte ardite, si scelse una versione potenziata del vecchio 1.9 montato sulla Traction. Nella prima metà del 1955 furono realizzati 21 esemplari di preserie che servirono per i primi servizi fotografici e come veicoli da esposizione. Uno tra questi fu impiegato per la presentazione ufficiale avvenuta il 6 ottobre di quell'anno. Il

nome definitivo fu DS e derivava dalla sigla assegnata ai prototipi, D1, D2, D3 (per abbreviare VGD), accostata al fatto che si trattava di una nuova serie. Letto tutto d'un fiato suonava déesse.

L'estetica ► Il pubblico dell'epoca non poteva certo attendersi un'automobile tanto futuristica e singolare da rimanere nell'olimpo del design fino ai giorni nostri. Una silhouette allungata, con linee tese all'indietro, la coda corta e rastremata, le ruote posteriori carenate. L'intera carrozzeria, sebbene d'indubbio impatto, nacque però principalmente per raggiungere elevati coefficienti di penetrazione aerodinamica. Internamente, la DS era altrettanto caratteristica; simbolo, ne era il volante munito di un'unica razza, che riduceva il rischio di danni alla cassa toracica in caso d'incidente. Il cruscotto, a illuminazione regolabile, comprendeva tachimetro e contaghiometri, ma non il contagiri. In compenso, vi erano altri strumenti: l'indicatore del livello carburante, l'amperometro, la spia dei fari, eccetera.

Meccanica ► I primi tempi del famoso circuito idraulico non furono facili, soprattutto per la tipologia d'olio impiegata. Ci volle più di un anno per risolvere il problema, cambiando la composizione del liquido idraulico che si ossidava a partire dai 40 gradi centigradi. L'impianto frenante, in prima mondiale, montava dei dischi all'anteriore. Il pedale che l'azionava era una sorta di pulsante a forma di fungo situato sul pavimento (aveva una corsa molto corta e richiedeva grande sensibilità). Questa caratteristica distingueva in maniera inequivocabile la DS dalla sua parente più povera, la ID, che prevedeva una configurazione tradizionale della pedaliera. ► Anche il cambio, una novità assoluta, prevedeva l'inserimento delle marce tramite una levetta piazzata davanti al volante e senza nemmeno il pedale della frizione.



Evoluzione e modelli ► A Parigi fu presentata la DS19, mossa da un'unità di 1.9 litri derivata dalla Traction Avant, ma perfezionata con una nuova testata con valvole a V e camera emisferica in modo da erogare fino a 75 CV a 4'500 giri/min (83 CV dal marzo 1961). La velocità massima era di circa 140 km/h; non molti per la verità, ma dopo tutti gli investimenti per la realizzazione del progetto, non erano rimaste risorse economiche sufficienti per lo sviluppo di un motore. ► Nel 1965 fu introdotta la DS21, dotata di un nuovo 2'175 cm³ da 109 CV (portato a 115 CV nel 1968). La sua particolarità consisteva in un dispositivo in grado di adattare automaticamente l'incidenza dei fari anteriori in funzione del carico della vettura. Proposta anche nella più

ricca versione Pallas, affiancò la DS19, la quale abbandonò lo storico 1.9, ormai vecchio di trent'anni, in favore di un 2 litri a 5 supporti di banco da 90 CV. ► Nel settembre del 1967 vi fu il passaggio dalla prima alla seconda serie, riconoscibile immediatamente dal frontale, su cui spiccavano i nuovi gruppi ottici carenati, gli "occhi di gatto", costituiti ognuno da due proiettori accoppiati. Quelli interni (abbaglianti) erano anche direzionali. Ruotavano assieme allo sterzo, in modo da seguire le curve e disporre di un'illuminazione ottimale della traiettoria. Le sue linee vistosamente più aerodinamiche le conferirono l'appellativo di "squalo". ► Il 1968 fu invece l'anno della DS 20, che andò a sostituire la DS19, con la quale condivise lo stesso motore da 2

litri, ma portato a 103 CV. Nel 1969, sulla DS 21 I.E. fece capolino l'iniezione elettronica Bosch, ripresa nel 1972 dalla sua sostituita, la DS 23 I.E. Con la consorella a carburatore DS 23 (2.3 litri per 124 CV) rappresentò l'ultimo bagliore di gloria. Nel 1974 la DS, oramai sul viale del tramonto, venne affiancata dalla Citroën CX che, nel giro di qualche mese, l'avrebbe sostituita. L'ultima "Dea" uscì dallo stabilimento di Aulnay sur Bois il 24 aprile 1975: si trattava di una DS 23 I.E. Pallas di colore blu metallizzato. L'esemplare in questione, ultimo delle 1'445'960 DS e ID costruite fino ad allora, è tutt'oggi esistente.

La ID ► Dal francese "idée", non era null'altro che la versione economi-





La pedaliera distingue inequivocabilmente la ID (sopra) dalla DS.

ca della DS, prodotta tra il 1957 ed il 1975. Le differenze principali erano di tipo meccanico, con l'assenza del servosterzo (sui primi modelli), del cambio semiautomatico e con un impianto frenante più classico. Si rivelò molto versatile e ne furono pertanto allestite diverse unità come autoambulanze. Le motorizzazioni erano tre ed equipaggiavano rispettivamente la ID19, la ID20 e la DSuper5: 1.9, 2.0 e 2.2 litri con cambio a 5 marce. Fu la prima vettura del marchio ad aggiudicarsi un rally internazionale, il Monte Carlo del 1959.



SCHEDA TECNICA Citroën ID 19P

Anno: 1965
 Colore: Bleu de Provence (AC 612)
 Carrozzeria (tipo): berlina
 (cofano alluminio / tetto resina)
 Cambio: 4 marce (manuale)
 Trazione: anteriore
 Motore: 1'911 cm³
 Potenza: 75 Cv (SAE)
 Alimentazione: carburatore Solex
 Freni: 2 dischi anteriori
 Passo: 3'125 mm
 Peso a vuoto: 1'195 Kg
 Velocità massima: 145 Km /h



La Cabriolet Fu proposta dal 1958; si tratta di una tra le più belle ed affascinanti convertibili della storia, oggigiorno molto ambita dai collezionisti. Se ne occupò il carrozziere Henri Chapron, sia per ciò che concerne le versioni "Usine", commercializzate ufficialmente dalla Casa, sia per le ricche fuoriserie mai entrate nei listini ufficiali. La produzione, come per tutte le DS, è incerta: se ne stimano 1'365 (ma altre fonti ne riportano 1'253).

La Break ► Debuttò a fine 1958. Vestita da un'imponente carrozzeria giardinetta a tre file di sedili, era in grado di ospitare fino ad 8 persone compreso il conducente.

Attività sportiva ► Grazie alle sue incredibili doti stradali, seppe conquistarsi un palmarès non indifferente, entrando a pieno titolo tra le più vincenti della storia; la DS e la ID furono infatti protagoniste assolute dei rally e delle grandi maratone internazionali per oltre 17 anni.

A colloquio con il proprietario

«Ogni DS custodisce una storia particolare ed io ne ho possedute davvero tante, tantissime», ci dice Franco Cattaneo. «Questa passione ebbe inizio nell'89,

quando comprai la mia prima Break, semplicemente perché ne ero rimasto ammaliato. Poi altre due, di cui una (DS23 I.E.) che usavo per trainare il carrello dell'auto da corsa che pilotavo. Nel 2002 ebbi un ripensamento e vendetti tutto. Tre anni più tardi andai in vacanza in Francia, ne vidi due e me ne rinnamorai, cercandone una da comprare in mezza Europa; la trovai a Massagno. Da allora ne ho avute, e in parte rivendute, almeno 10, tra cui una che riuscii ad ottenere da un anziano signore fermo a lato della strada che scendeva dal Ceneri. Gli chiesi se avesse bisogno d'aiuto e se anche lui fosse un appassionato DS. Mi disse che, semplicemente, la stava portando dal concessionario perché voleva sbarazzarsene. Pensai che, vista l'età, fosse sua intenzione smettere di guidare. Lui, sorridendo, mi rispose: no, ho preso la C6 nuova. Gli offrii un importo equivalente a quello del garagista; dopo qualche titubanza, cedette. Acquisii una DS stratosferica, che aveva solo 17mila chilometri».

Le nostre vetture, la Citroen ID19 P ►

Fu comprata nei pressi di Thun, nel 2012. Cattaneo accompagnò un amico che se ne era interessato: «Non era certamente



un veicolo in ottime condizioni e lui decise di rinunciarvi, anche se il prezzo era ottimo. Al contrario, io non resistetti e non me ne sono mai pentito nemmeno per un istante. Ho eseguito alcune opere di manutenzione ordinaria, ma la meccanica è ancora integralmente originale e porta su di sé i segni del tempo (un particolare che mi piace parecchio)». ► La carrozzeria è stata invece ridipinta in Bleu de Provence perché il suo Bleu d'Orient aveva ormai assunto tonalità diverse a causa dei molteplici interventi passati. La preparazione è stata semplice e veloce. Tra le genialità del progetto DS-ID v'era infatti anche l'estrema facilità con cui si poteva smontare tutta la carrozzeria in meno di un'ora, imbullonata a vista al telaio sottostante. «La uso per andare ovunque, è comodissima e possiede delle proprietà straordinarie per l'epoca. La scorsa primavera ho partecipato ad una gara di regolarità in Corsica poi in estate, con un gruppo di amici, ho

raggiunto Le Mans per la manifestazione triennale Euro Citro. Quest'anno, in occasione del sessantesimo della DS, parteciperemo all'imponente raduno previsto a Parigi. Con lei, non ho paura di macinare chilometri».

La decapottabile, Citroen DSuper Cabriolet ► «Questa vettura ha una storia», ci racconta Cattaneo. «In origine era una normalissima DS 20 che fu trasformata negli anni ottanta da una ditta inglese chiamata DeeEss Conversion, di cui penso siano sparite le tracce. Eseguiamo due tipi d'intervento: rendere le DS decapottabili o turbo. Non si sa quanti esemplari come la mia abbiano trattato, ma di sicuro pochissimi, forse 50 o 60 nel mondo (di cui ne rimane una mezza dozzina)». Era però una pratica assai comune (in Francia e Germania proposero addirittura dei kit) viste le quotazioni di mercato esorbitanti raggiunte dalle Cabrio firmate Henri

Chapron, sia le Usine sia, in particolare, le fuoriserie. ► La DSuper è stata comprata nel dicembre del 2010: «Solitamente, quando si tratta d'auto d'epoca, l'attrattiva risiede nel fatto che esse hanno avuto un solo proprietario. Questa, invece, ne vanta più d'una decina ed è questo che le conferisce grande fascino. In Germania fu utilizzata da una casa di produzione (TV60film - München) per una serie televisiva molto conosciuta a livello nazionale, Anwalt Abel».

Testo e foto di Elias Bertini

Maggiori informazioni

www.citroen.page.tl
www.forum.ideesse.it



SCHEDA TECNICA

Citroën DSuper Cabriolet

Anno: 1970
Colore: Bordeaux (AC 421)
Carrozzeria (tipo): cabriolet
Cambio: 4 marce (manuale)
Trazione: anteriore
Motore: 1'985 cm³
Potenza: 102 Cv (SAE)
Alimentazione: carburatore Weber
Freni: 2 dischi anteriori
Passo: 3'275 mm
Peso a vuoto: 1'495 Kg
Velocità massima: 169 Km /h