

RUOTECLASSICHE

ANNI 50 ANNI ASI • SQUADRA CORSE CEA LE AUTO DEI LEONI • EVENTI CRAME A IMOLA

ruoteclassiche.it

CITROËN DS TAP

CATTIVI PENSIERI



ESCLUSIVO

OLTRE 600 LOTTI ALL'INCREDIBILE
ASTA DI NOVEMBRE A MILANO
AUTOCLASSICA: LE PRIME FOTO

GARECLASSICHE
GRAN PREMIO NUVOLARI
PASSIONE ENGADINA

LE AUTO DEL MESE

DAIMLER V8 250
TRABANT 601 DE LUXE
MERCEDES 560 SEC
PORSCHÉ 928 S4
FIAT 525 N

PAUL NEWMAN

L'AMORE PER LA VELOCITÀ
ATTORE E PILOTA,
L'ALTRA FACCIA
DE "LO SPACCONO"



DINO BERLINETTA SPECIALE PININFARINA

52 ANNI DOPO TORNA A PARIGI. ANDRÀ ALL'ASTA A RÉTROMOBILE
IL PRIMO PROTOTIPO "STRADALE". CAPOLAVORO DI BROVARONE



A NATE PER CORRERE CITROËN DS RALLY TAP (1972)





LA BERLINETTA DERIVATA DALLA DS 21

TAGLIATA PER LE CORSE

Nata sulla base del progetto servito a sviluppare la Citroën SM e "vitaminizzata" dalla Maserati, questa DS pensata per il Tap, il rally del Portogallo che disputò nel 1972 e nel 1973, si presenta in veste di coupé accorciata di ben 60 centimetri rispetto al modello di serie: non proprio un capolavoro di stile, ma molto più agile

Testo di Fulvio Zucco - foto di Thomas Maccabelli



Ci incuriosisce, questa strana DS che vista di muso è identica al modello di serie, di lato mostra ancora chiaramente le sue origini e di coda tutto potrebbe essere fuorché un'ammiraglia Citroën, per quanto rivisitata in chiave sportiva. Quando la Rally Tap, come è universalmente nota, scende in retromarcia dal camion che l'ha portata dal Centro Documentazione Storica Citroën in Toscana alla pista ASC di Vairano (PV), cerchiamo di cogliere dei tratti familiari, ma a parte la fanaleria, non ci pare di notare nulla di consueto.

Il lunotto, ci dirà poi Maurizio Marini, proviene da una Ami 8 Break; tutto il resto della sezione posteriore è effettivamente re-

alizzato ad hoc. Maurizio e Ilaria Paci, del Centro Documentazione Storica Citroën, sono qui in veste di angeli custodi del prezioso prototipo, di proprietà di Citroën Heritage e abitualmente custodito e mantenuto in efficienza dal Conservatoire Citroën di Aulnay sous Bois, vicino a Parigi.

DESTINAZIONE PORTOGALLO

La DS berlina si era già cimentata più volte nei rally, a partire dal "Montecarlo" del 1956 dove ottenne il primo posto di classe grazie soprattutto alla tenuta di strada superiore a quella di tutte le avversarie, che unita alla trazione anteriore le permise di imporsi sui percorsi innevati. Vittorie di classe e assolute si erano poi susseguite negli anni, soprattutto in caso di rally su fondi difficili, ma arrivati ai primi anni Settanta la mole della

DS, unita alle prestazioni non certo pensate per un impiego agonistico, cominciava a far si sentire nei confronti delle sempre più specialistiche concorrenti.

L'idea per riportare ai vertici delle competizioni la DS fu quindi quella, inevitabile, di renderla più agile e leggera e di spremere una buona dose di cavalli in più dal suo motore. Si studiò quindi una coupé due porte che conservasse, sia per contenere i costi sia per mantenere il family feeling, tutta la carrozzeria di serie dal muso fino alle porte anteriori comprese (lo spessore dei lamierati però è inferiore), e che terminasse poi con una coda corta e tronca per "togliere" più di mezzo metro alla lunghezza della berlina e circa 190 kg di peso.

I pannelli della carrozzeria di disegno specifico vennero realizzati dapprima in alluminio, ma furono sostituiti (tranne il padiglione) da



L'interno è rimasto com'era ai tempi dei rally: praticamente di serie, presenta solo gli indispensabili adattamenti e il rollbar



Tutto come allora: la coupée realizzata per il Rally Top 1972 presenta le caratteristiche di completa originalità ideate dagli sportivi, numeri di gara compresi. Caratteristici gli atri di protezione anteriori in gomma. Le griglia a protezione dei fari possono ribaltare per la manutenzione. A destra, plancia e volante sono quelli della DS di serie, come pure i morbidi sedili. Più a destra, il "fungo" di gomma che aziona i freni.



LA CARRIERA SPORTIVA

DUE GEMELLE

Le Citroën DS berline prototipo realizzate per i rally dei primi anni Settanta sono due: una è l'esemplare del nostro servizio, che disputò il Rally Top nel 1972 senza troppa fortuna; la vediamo nella foto più a destra, colta "al volo". Con l'equipaggio portoghese Francisco Romãozinho-José Bernardo stava conducendo una buona gara, quando fu costretto al ritiro. La motivazione ufficiale fu quella di un guasto all'impianto elettrico. Curioso ricordare che nello stesso rally era iscritto anche un prototipo su base Citroën SM, affidato a Björn Waldegaard, che si classificò terzo assoluto. L'anno successivo la coppia



Romãozinho-Bernardo si presentò ancora al Rally Top, sempre con il prototipo su base DS qui ritratto, e finalmente le cose andarono per il verso giusto: conquistarono la vittoria di classe e il terzo posto assoluto. Fu approntata anche un'altra vettura su base DS del tutto



analoga a quella del nostro servizio: si tratta dell'esemplare ritratto sopra a sinistra, che prese il via al Rally della Costa d'Avorio 1972, noto come Rallye du Bandama. Una gara talmente dura che né questa vettura né nessun'altra fra quelle partite riuscì a raggiungere il traguardo.

La DS del Rally Tap ha solo due posti,
quelli necessari per le competizioni.
D'altronde il tetto sfuggente
non permetterebbe di sedersi dietro



Idropneumatica

I tecnici francesi riponevano la massima fiducia nel sistema idropneumatico della DS, tanto da riproporlo anche sulla berlinetta da rally: gestisce sospensioni, freni e sterzo. Nelle foto a destra, il motore portato a 2,5 litri e il serbatoio del fluido dell'impianto idropneumatico. Nell'altra pagina, in alto, le due posizioni estreme dell'assetto: tutto basso e tutto alto.



gione, tuttora in metallo) con quelli in resina ancora oggi montati dopo un incidente di gara. La meccanica proviene da una DS 21 ma è ampiamente rivista: il motore è portato a 2475 cm³ dagli originari 2175 e l'alimentazione è singola, affidata a due carburatori Weber doppio corpo. La preparazione è affidata alla Maserati, all'epoca nell'orbita Citroën, e il tocco della Casa modenese si nota, oltre che nel valore della potenza, che sale da 115 a 190 CV, nella realizzazione dello scarico, studiato in modo che tutti e quattro i tubi del collettore abbiano la medesima lunghezza e rispettino una curva armonica nel loro andamento, in maniera da ottimizzarne l'efficienza.

È RIMASTA INALTERATA

La Rally Tap adotta un impianto di raffreddamento e un radiatore dell'olio derivati da quelli della DS 21 a iniezione elettronica e un circuito frenante a quattro dischi proveniente dalla grossa coupé SM; anche i cerchi ruota in resina sono quelli che era possibile ottenere a richiesta per la SM. Quanto alle sospensioni, rispetto alla DS 21 di serie le barre stabilizzatrici sono maggiorate e gli ammortizzatori sono rinforzati.

Tutto quanto è rimasto al suo posto fino a oggi, compresi i segni e le ammaccature rimediati in gara. La Rally Tap in effetti, dopo

la breve attività agonistica rimase in un capannone della Casa fino al 1993, quando fu sottoposta a un restauro conservativo. Ritornata alla ribalta al Grand Prix de Paris dello stesso anno, dove si piazzò quattordicesima nonostante il motore avesse ancora qualche incertezza di funzionamento, poi risolta, fu in seguito esposta al Musée National de l'Automobile di Mulhouse, prima di tornare al Conservatoire Citroën dal quale è arrivata in Italia per la prima volta in occasione del nostro servizio a Vairano.

Persino le gomme sono ancora quelle dei primi anni Settanta, e Maurizio Marini ci avverte che dovremo limitarci, per i passaggi in velocità, allo stretto indispensabile per le riprese fotografiche: meglio non fidarsi troppo della loro resistenza. Il quattro cilindri, complice anche lo scarico decisamente più libero, ha un rimbombante ben diverso dal suono ovattato delle DS di normale produzione, ma le origini si fanno prepotentemente notare per il funzionamento delle sospensioni: nonostante un assetto irriducibile, la sensazione di isolamento dalla strada e gli ondeggiamenti, soprattutto in accelerazione e frenata, tipici della berlina rimangono.

Dall'abitacolo poi, complice cruscotto, volante e sedili di serie, sembra di essere su una Citroën DS agli steroidi... **R**

Q8 Perform 100 ottani

il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alasciuglia 96 mm - Corsa 85,5 mm Cilindrata 2475 cm ³ Potenza 190 CV a 6000 giri/min Coppia 24,5 kgm a 5000 giri/min Due carburatori Weber doppio corpo 40 IDA verticali
Trasmissione	Trazione anteriore Cambio manuale a 5 marce Lever al volante Frizione monodisco a secco
Corpo vettura	Coupé 2 porte, 2 posti Scocca autoportante Cassa nella in acciaio, alluminio e plastica Susp. ant. idropneumatiche a ruote indipendenti, bracci trasversali Susp. post. idropneumatiche a ruote indipendenti, bracci longitudinali Barra stabilizzatrice anteriore e posteriore Cerniere ant. dell'altezza da terra Freni a disco con assistenza idraulica
Dimensioni e peso	Passe 2582 mm Lunghezza 4250 mm - Larghezza 1980 mm Altezza 1570 mm Peso a vuoto 1120 kg
Prestazioni	nel

