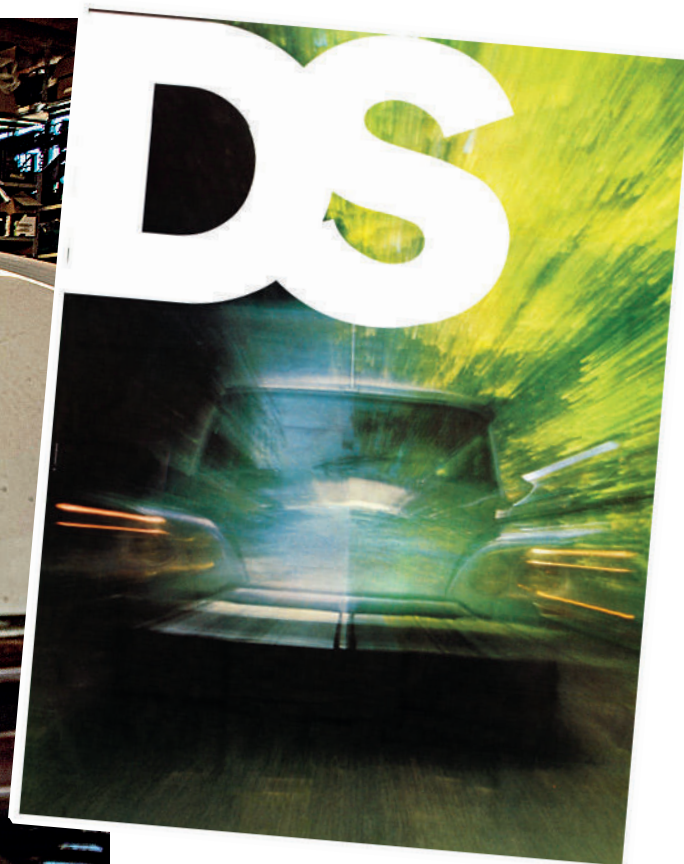
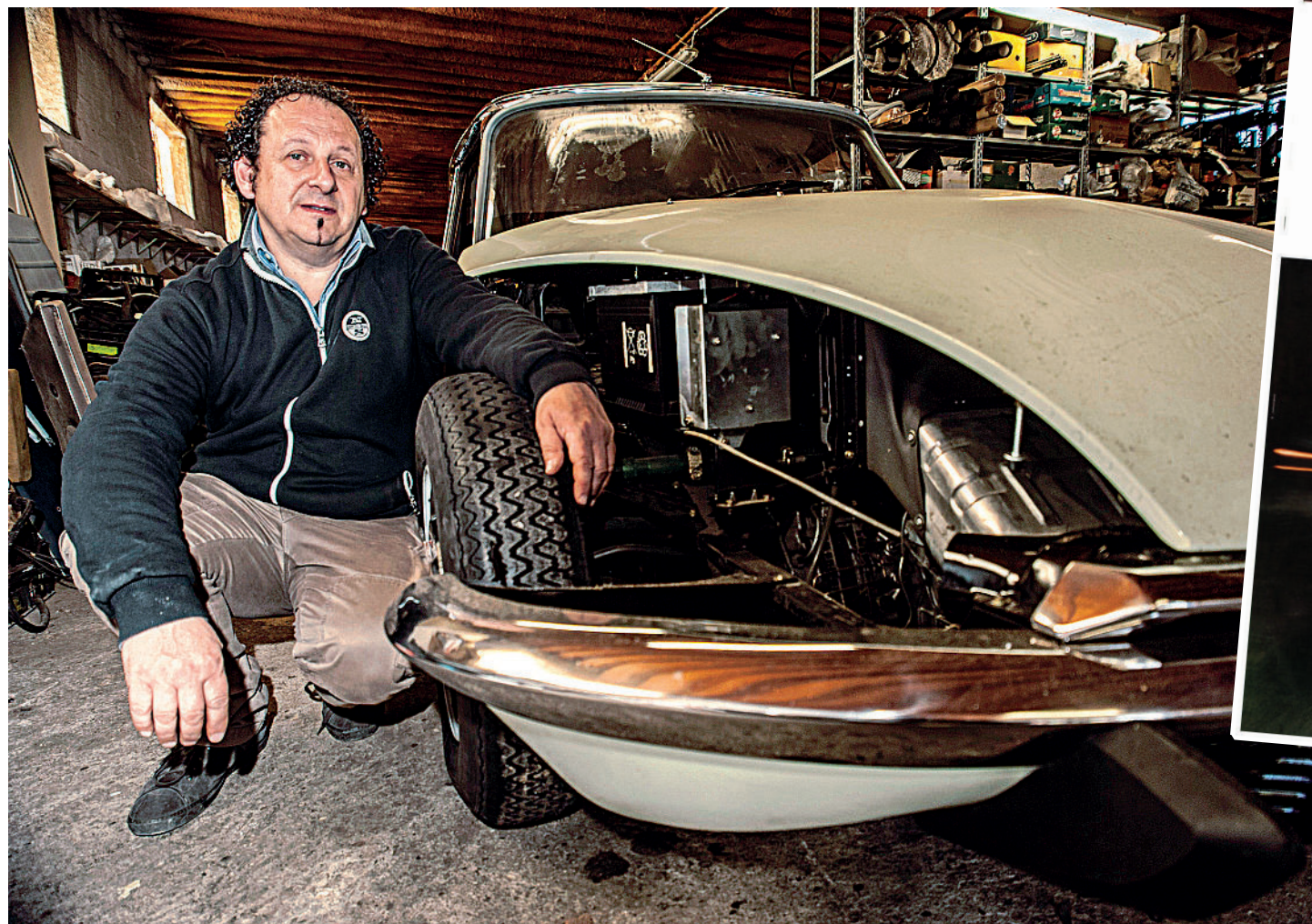


LA STORIA

La magia dentro quei cigolii

Il rumore della strada. Un rumore smarrito, inghiottito dalla frenesia dei nostri giorni, da apparati radio degni di una discoteca, dalle voci dei navigatori satellitari, dai bip dei messaggi sui cruscotti intelligenti e dagli squilli dei «vivavoce» (sempre che di «vivavoce» si tratti...). Guidare un'auto d'epoca significa viaggiare a ritroso nel tempo e ritrovare sensazioni perdute. Si è soli con le «note» del motore, con certi cigolii che lasciano il fiato sospeso, con l'atmosfera di un «senza» che in realtà è un «pieno» emozionante, detto che un viaggio a bordo di una DS aggiunge l'impareggiabile idea di trovarsi in un molleggiato salotto semovente. Se poi lavorerete di fantasia, incrocerete strade semideserte, paracarri di pietra e cippi militari, cartelli stradali ancora con il fondo nero, motociclisti con il casco a scodella e magari qualche carro trainato da animali. Non fermate questa magia, anzi usatela spesso: sopravviverete ai deliri del traffico del terzo millennio.

f.van.



Il passato che ritorna

Fabrizio Libera nella sua officina-magazzino dove riporta all'antica splendore le Citroën DS, prodotte dalla fine degli anni 50 alla metà degli anni 70. Sopra un poster del dicembre 1972 relativo al lancio della DS23, l'ultima versione varata della berlina francese

«E io viaggio nel tempo»

Un covo e una passione: ridare splendore a 120 Citroën DS

di Flavio Vanetti

Il suo è un viaggio particolare. È un viaggio nel tempo, per trasferire nel terzo millennio una delle auto più belle mai costruite: la Citroën DS, la «scultura» di Flaminio Bertoni prestata all'automobilismo, il «mostro bellissimo» che stregò addirittura Lucio Fontana. Fabrizio Libera non ha un'astronave per addentrarsi nel passato, ma un paio di capannoni nella campagna padovana, il luogo in cui un hobby diventa un mezzo lavoro (quello vero è fare l'imprenditore nel settore dei grandi impianti) ma, soprattutto, il modo di appagare una passione: restaurare la «Dea». Oggi ne ha 120, calcolo approssimativo in un caos dionisiaco fatto di materiale accatastato, telai, motori, portiere, pezzi vari, macchine quasi pronte o agli albori della lavorazione: «In vita mia ne ho possedute 400 o forse più. Ho sempre comperato DS per il mio piacere, essendo attratto dalle cose particolari o dagli accessori più strani... Tutto ciò che si lega al mondo di questa vettura parte solo dalla mia passione. E perché proprio la DS? Perché è una cosa che proviene da dentro, dal cuore. Mentre sto lavorando, alla sera, mi dimentico che è giunta l'ora di tornare a casa: nel mondo DS mi immergo. Letteralmente».

Visitare il suo covo, per credere. Con il rischio — amabile, seducente — che poi la voglia vi venga (nel senso di riportare uno di questi gioielli sulle strade di oggi), che la moglie invochi la *par condicio* (in gioielli, borse, abiti, viaggi) e che il conto corrente si appelli ad Amnesty International. «Esagerati. Un restauro non è mai qualcosa di definitivo, di assoluto. Anche nel prezzo, intendo. Può essere personalizzato, diciamo pure che si può confezionare "à la carte": ma sempre nel rispetto di una base invalicabile di qualità, altrimenti io non ci sto a mettere la faccia».

È il minimo che ci si deve aspettare

La confessione di Aldo Serena

«Volevo la cabrio: così ho tagliato una berlina»



La DS secondo Aldo Serena? Una gioia e un piccolo pentimento: «Il rimpianto è di averla venduta, quattro anni fa... D'altra parte è un'auto che va usata regolarmente; altrimenti, meglio cederla a chi ha modo di sfruttarla».

In realtà ci sarebbe anche una confessione da fare e l'ex attaccante della nazionale (oltre che dell'Inter, del Milan, della Juventus, del Torino e di altre squadre) non si sottrae al compito: «L'ho fatta diventare una cabrio». Ah, eccoci al cospetto di un «tagliatore di DS! Anzi di ID: la sua, infatti, era la versione un po' più spartana e convenzionale, soprattutto nella frizione e nella meccanica. «La prima immatricolazione della macchina — racconta Serena — risaliva al 1968, ma io la comperai nel 1982: bianca con la pelle rossa. Bellissima. Mi venne però la voglia di scoprirla, anche perché sul fronte cabriolet possedevo già una Bmw e una Porsche 993. La procedura di omologazione fu però piuttosto complessa, dal momento che si passava dalle quattro alle due porte. Un amico si diede da fare alla Motorizzazione civile per appianare gli ostacoli, ma la pratica «galleggiò» insolita per un bel po' di anni. Tenni duro, arrangiandomi con scartoffie provvisorie, e quando nel 1991 tornai al Milan, all'epoca sponsorizzato Citroën, ne approfittai per chiedere una mano ad aggiustare le cose sul piano burocratico: serviva una sorta di perizia-autorizzazione della casa madre per certificare la solidità del telaio modificato».

Aldo Serena si è goduto la sua ID, che aveva montato una capote nera, perfetta per completare il look, assieme ai genitori. «Li portavo in montagna per qualche giretto, vivevo tra Milano e Montebelluna e la cabrio rimaneva a casa dei miei». Tra i ricordi anche le chiacchierate a tema con Walter Zenga («Per qualche mese anche lui ha avuto una DS convertibile. La sua, però, era originale: ricordo che la vendette per 60 milioni delle vecchie lire») e soprattutto una sensazione impagabile: «Ai semafori mi fermavano e mi facevano i complimenti...».

f.van.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rarità Una DS cabriolet del '67 con cambio meccanico



La «Concorde» di Henri Chapron. Uno dei pezzi più rari restaurati da Fabrizio Libera è una rielaborazione della DS firmata da Henri Chapron: una Concorde Coupé, modello particolarmente pregiato perché è l'unico che riporta l'anno di produzione (è scritto sui parafranghi anteriori)

da chi ha sempre lavorato personalmente sulle sue DS e che in subordine, quando il restauro passa per altre mani, non manca mai di aggiungere la sua supervisione. L'orgoglio, allora, «è essere stato tra i primi ad eseguire un recupero completo di una Dea, vite per vite», mentre la battaglia ricorrente è contro il tempo e la fretta dei clienti: «Molti vorrebbero un'auto da concorso nel più breve tempo possibile. Ma da me è un'utopia: io le restauro come si faceva un tempo, con i vari procedimenti e con tutti i passaggi corretti. L'unico problema è la miriade di ore che passano inesorabilmente: sembra che la fine del restauro non arrivi mai».

Fallo oggi, fallo domani, il risultato è che Fabrizio è giunto a un paradosso: più che guidare le DS, desidera rimetterle in ordine. Tant'è che nel corso degli anni ha accumulato una quantità impressionante di pezzi di ricambio, molti introvabili e soprattutto nuovi e originali. È inevitabile, a questo punto, chiederle la «hit parade» delle DS che sono passate per le sue mani. «Quella del cuore, senz'altro la più affascinante, è una berlina DS 21 Pallas monofaro, a carburatore, tassativamente modello 1967. È la linea più entusiasmante, il massimo dello splendore di questa vettura: secondo me è meglio di una versione cabriolet. Però, parlando di affetti, non scordo anche un'introvabile DS 23 Break familiare a iniezione, una DS 21 Break semiautomatica, una DS 21 Break americana nuova di pacca, un'originale DS 20 svedese, una DS 21 Prestige del 1967, una DS 23 ad iniezione elettronica «Borg Warner» del 1975, super accessoriata e

con targhe italiane dell'epoca, una DS 21 Pallas del 1970 che ha percorso solo 50 mila chilometri e che pare appena uscita dal concessionario».

Meglio fermarsi qui. La lista completa sarebbe lunga tanto quanto la catena di montaggio che, chez Monsieur Libera, allinea le candidate alla nuova vita. Una lista forse impossibile da stilare, anche perché ancora non abbiamo parlato delle «folle» (comprensibili e giustificate) commesse dal nostro amico. «Con molti sacrifici, negli anni mi sono "fatto" una Concorde e una delle rare cabriolet del 1967 con cambio meccanico. Entrambe

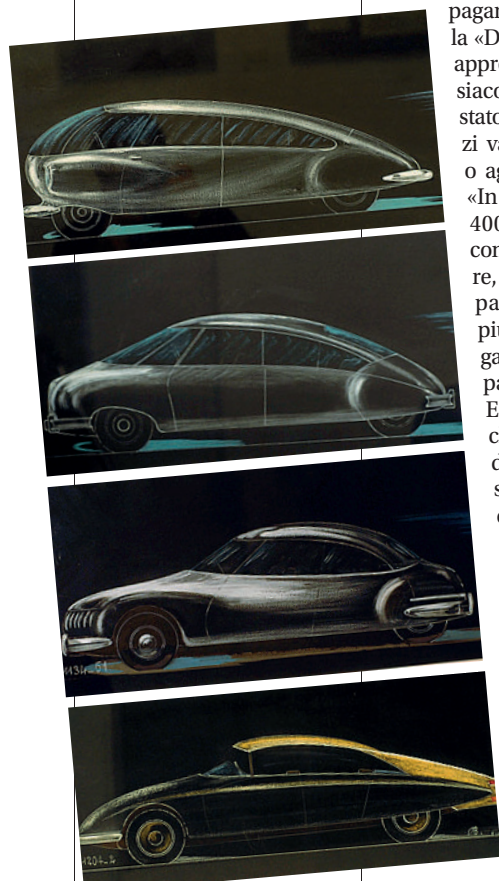
Emozioni

Il segreto di Fabrizio Libera: «Tutto ciò che si lega a questa vettura mi procura emozioni che provengono dal cuore»

sono due creature di Henri Chapron, il carrozziere parigino che ha reso speciali le DS passate dal suo atelier. La Concorde che ho io, in particolare, è unica perché è il solo modello che riporta l'anno di produzione sui parafranghi anteriori». Finito? No. Rimane la perla delle perle: «È un coupé Barbero», spiega Fabrizio. In pratica è una DS accorciata e con le sole portiere anteriori. «È un restauro lungo, prima o poi spero di finirlo. La macchina monta i parafranghi anteriori Pichot Parat, introvabili».

Scenari e aggettivi giusti per continuare a galoppare nel tempo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nascita di una Dea

Al Museo Bertoni di Varese è in corso la mostra «Nascita di una Dea», basata sugli studi e i bozzetti con i quali Flaminio Bertoni definì le linee della Citroën DS