

Osée

Best Concept, Editors' Choice Awards-AutoWeek

È bello, a volte, percorrere strade inattese: osare, da qui la scelta del nome Osée per il prototipo di ricerca Pininfarina per la prima volta realizzato su base meccanica Citroën, studio formale che sviluppa un tema, quello della vettura sportiva pura a motore centrale, inedito per la casa francese, ma concepito nel pieno rispetto della filosofia e dell'immagine Citroën.

Perché una Citroën?

La Pininfarina ha una grande tradizione in campo creativo, tecnico e industriale, anche per aver saputo legare il proprio nome a collaborazioni di lunga durata: a tal proposito fanno storia i 50 anni di sodalizio con Ferrari e Peugeot. Quando poi la Pininfarina ha stretto rapporti con costruttori più giovani, come i giapponesi, ha trovato anche con Honda un rapporto stabile che dura ormai da oltre 25 anni.

Questa volontà e capacità di costruire collaborazioni durature non ha però significato perdita di interesse per le tendenze evolutive dell'automobile, per l'internazionalità. E se già negli anni Cinquanta il fondatore Pinin era il testimonial negli Stati Uniti per il lancio della Nash-Healey, oggi la Pininfarina progetta auto per la motorizzazione cinese, con l'obiettivo di riuscire anche in questo caso a creare un rapporto di collaborazione di lungo periodo.

Con alcuni costruttori tuttavia Pininfarina non si è mai incontrato, e la pagina delle auto che avrebbero potuto essere è rimasta bianca.

La fase particolare di concentrazione di case e marchi automobilistici, in atto da anni, ha tuttavia mutato radicalmente il panorama del mercato dei costruttori automobilistici, ampliando, per una design house indipendente come Pininfarina, il possibile ventaglio di opportunità di collaborazione a diversi livelli. In particolare ormai da tempo Peugeot non è più solo una casa costruttrice, ma un costruttore indipendente, PSA, con due marchi distinti: da un lato Peugeot, vicino per storia e per strategia a Pininfarina, dall'altro Citroën, un marchio evocatore di vetture mitiche per contenuti innovativi tecnici e di design: oggi il desiderio di realizzare una Citroën si concretizza con Osée, un progetto dal sapore particolare, attraverso il quale Pininfarina ha voluto dimostrare l'interesse strategico ad essere considerata da PSA quale potenziale partner a tutto campo, per tutte le gamme di prodotto, ai vari possibili livelli di collaborazione nel design, nell'engineering e nella produzione di modelli di nicchia.

L'iter progettuale di Osée è iniziato con diversi schizzi tesi a riflettere, a cercare la strada per accostarsi a Citroën in modo originale ma in sintonia con l'universo formale e tecnico della Casa francese.

Può sorprendere la scelta del tipo di vettura: Osée è un concetto di estrema sportività, a motore centrale, a tre posti. Bene, quello che si voleva era proprio sorprendere, e dietro questa decisione controcorrente ci sono alcune riflessioni e ragioni ben precise.

È vero che da un lato l'estrema sportività non è un tratto saliente delle vetture Citroën, piuttosto legate a un'immagine di innovazione nell'uso dello spazio e della tecnica, del comfort, della funzionalità, della convivialità. È parso tuttavia giusto che questi concetti venissero esplorati direttamente dalla Casa, come è sempre avvenuto tramite i concept cars del suo centro creativo, mentre l'apporto di un outsider totale, come è oggi Pininfarina, poteva piuttosto rivolgersi in una direzione che non incrociasse le piste di sviluppo



previste dal costruttore, ma ne percorresse di diverse, aprisse delle porte chiuse invece di affollarne di già aperte.

D'altra parte, che cosa ci si aspetta da un designer come Pininfarina se non qualcosa che faccia sognare, che dia un valore aggiunto di emozione e di desiderio?

Ecco dunque le motivazioni di una scelta sorprendente che ha costituito per Pininfarina una grande sfida di design. Si trattava infatti di portare i caratteri Citroën senza tradirli, anzi esaltandoli all'estremo, su un concetto completamente atipico e lontano dagli stereotipi della marca e della sua storia.

Sono stati individuati alcuni caratteri forti di volume e di superficie su modelli come la DS e la sportiva SM che, oltre a rappresentare un valore storico e culturale della marca, sono riferimenti fondamentali per il design automobilistico moderno:

- rapporti di volume esasperati, legati all'architettura meccanica con un grande cofano/parafango anteriore e l'abitacolo spostato molto indietro;
- superfici lisce, semplici e tese, animate da linee guida chiaramente leggibili;
- sezione appuntita al centro del cofano;
- linee a scendere verso il posteriore;
- frontale continuo, con prese d'aria semi-nascoste nella parte inferiore.

Questa raccolta di stilemi ha guidato nella definizione delle linee guida dello stile e ha permesso di armonizzare il progetto con la filosofia di fondo, l'ispirazione ideale della missione Citroën.

Citroën è performance non aggressiva, è scivolare in silenzio sulla strada, è l'immagine di un tappeto volante che cancella con la tecnologia delle sospensioni idroattive il contatto col suolo. Citroën è leggerezza, dinamismo, amichevolezza, è acqua che scorre, vento che soffia, qualcosa che passa, che senti e che non puoi afferrare, quasi uno spirito immateriale.

Citroën è Francia, è ingegno creativo, logico, funzionale, cartesiano e insieme poetico, senza dimensione temporale. Sintetizzare tutte queste idee, concetti, sensazioni in una forma compiuta che li esprima in modo immediatamente percepibile, è la scommessa di ogni studio di stile: nel disegnare OSÉE l'insieme delle ispirazioni ha portato Pininfarina in un territorio ancora inesplorato.

Osée: com'è

È stata scelta un'architettura a motore centrale longitudinale, perché fosse chiaro il totale distacco con le piattaforme e le tipologie di vetture dell'attuale universo Citroën, ciò che lasciava più liberi di estremizzare la ricerca volumetrica.

Per sottolineare l'obiettivo dello sfruttamento dello spazio, la larghezza in questo caso, è stato progettato un interno per tre persone, con il pilota al centro in posizione avanzata e i passeggeri ai lati, seduti più indietro. La disposizione a L ricorda lo "chevron" dello stemma Citroën: una coincidenza che consente anche lo sfalsamento dei passeggeri ed il conseguente recupero di spazio trasversale, con il pilota che non soffre come al solito dell'ingombro dei passaruota.

Infine, per rendere più facile l'accesso al posto centrale è stata resa mobile tutta la parte superiore dell'abitacolo. Questa soluzione, mai realizzata in serie, aumenta l'impatto visivo della show-car e rende idealmente omaggio ai molti prototipi che negli anni Sessanta l'avevano introdotta. Gli sbalzi sono cortissimi, le ruote ai quattro angoli, per dare alla vettura un'impressione di grande compattezza e stabilità. Il passo lungo (2650 mm) e la posizione avanzata del parabrezza danno alla vettura proporzioni molto inusuali.



Quanto tratteggiato è il quadro di riferimento del progetto: la filosofia del marchio, gli stilemi storici “forti”, l’architettura della vettura e la sua geometria. Tuttavia il gruppo di design della Pininfarina aveva un altro obiettivo fondamentale.

Una design house indipendente affronta i progetti con uno spirito diverso dai designers delle case automobilistiche. La capacità di questi ultimi è di interpretare e sviluppare nel tempo lo stile della marca attraverso i suoi modelli.

L’abilità dell’indipendente è invece quella di elaborare, secondo la sua visione estetica e creativa, forme specifiche per le diverse marche per cui lavora. E tanto è più bravo, quanto più la sua personale visione si adegua e valorizza le caratteristiche di ogni differente marchio.

A meno di un anno di distanza dalla realizzazione di un prototipo di ricerca come la “rossa”, concepito sulla misura dell’immagine Ferrari e quindi aggressivo, complesso, plastico e muscolare, si è voluto affrontare il tema della vettura sportiva estrema in ottica Citroën, quindi totalmente diversa: rarefatta, spoglia, quasi minimalista, ma anch’essa perfettamente riconducibile alla visione estetica di fondo Pininfarina.

Il carattere di Osée nasce dalle proporzioni e da alcuni elementi forti di disegno. Il passo lungo, gli sbalzi inesistenti, l’abitacolo spostato indietro costituiscono nel loro insieme elementi di forte carattere. La proporzione inusuale del fianco della vettura è giocata come carattere estetico forte, senza alcun tentativo di dissimulazione, con eccesso ostentato, non mascherato.

Per contro le superfici che vestono queste proporzioni sono semplici, pure: risultano appoggiate su tre centine longitudinali, una al centro e due sulle fiancate, che le tendono dall’interno come le ali di tela di un biplano. La centina centrale crea una “spina dorsale” ottica che va dal doppio “chevron” del muso, attraverso l’abitacolo, fino alla parte posteriore, quasi un rimando alla carrozzeria “bateau” con una forma a poppa di barca.

La fiancata è volutamente liscia, senza movimenti aggiunti e elementi scultorei che ne turbino o interrompano la presenza.

Le superfici lisce, il muso leggermente a punta, il volume del fianco che scende verso il dietro sono tratti caratteristici di DS e SM, i modelli di riferimento del moderno design Citroën.

Il muso ha una sezione arrotondata, che raccorda con continuità il sotto e il sopra della vettura. La presa aria è simboleggiata dalle sottili fessure che partono dal logo Citroën al centro della vettura. Una seconda presa aria è mimetizzata nella parte bassa, secondo le migliori tradizioni della marca. La superficie continua e arrotondata del muso suggerisce protezione e morbidezza, piuttosto che tagliente aggressività.

I gruppi ottici triangolari accompagnano l’andamento del logo e sottolineano la costruzione della vettura per linee longitudinali.

Dal cofano largo e corto nasce il parabrezza, con un taglio continuo che arriva fino al tetto.

Il bordo del trasparente termina con una feritoia che alimenta la presa aria del motore. La superficie del tetto continua orizzontale rastremandosi in pianta, dando origine a un volume verticale a spigolo che costituisce un altro elemento forte della vettura.

Sulla superficie del tetto sono ricavate delle uscite aria dal vano motore che continuano l’andamento a freccia del taglio del trasparente, iterando nella vista in pianta il motivo dello “chevron”. Altro segno forte e caratteristico è nel trattamento dei volumi nel posteriore, dove la rastremazione dell’abitacolo crea due ampie superfici che si allargano verso il posteriore e si raccordano al tetto. Nella vista di Osée rimangono così molto evidenti la “cresta” dell’abitacolo e i volumi, larghi e arretrati, dei parafanghi.

L’entrata in vettura avviene mediante il sollevamento dell’intera sovrastruttura dell’abitacolo attraverso un sistema idraulico azionato da telecomando.

L’interno rimanda agli stessi temi: i pionieri dell’aria, i materiali, la spina dorsale centrale.



I tre passeggeri sono seduti a triangolo, per favorire l'impiego dello spazio trasversale alle spalle. Trattandosi di una vettura sportiva pura si è ovviamente sottolineata la centralità, non solo fisica ma anche ideale del posto di guida. Il pilota è seduto su un guscio molto essenziale, fisso alla vettura. Volante e pedaliera sono regolabili.

I sedili laterali, sfalsati, sono trattati in maniera "mimetica" rispetto al resto dell'ambiente. La plancia è costituita da un elemento tubolare che attraversa la vettura e al quale sono aggregati gli elementi funzionali. Su questa struttura metallica è tesa una superficie tessile, vela o ala, che richiama in modo visibile l'intera filosofia del disegno.

Era nelle premesse del progetto, come scelta ben precisa, il completo distacco dell'architettura di Osée da qualunque Citroën di oggi. Ne consegue quindi che l'autotelaio specifico è stato costruito appositamente, integrando due elementi fondamentali della Citroën, il motore a sei cilindri di tre litri di cilindrata e le sospensioni idroattive di III generazione, che rappresentano oggi il più forte elemento di unicità di Citroën e in questa vettura consentono due obiettivi:

- l'aerodinamica attiva, variando l'assetto della vettura in funzione della velocità e della deportanza richiesta;
- il "volo a 10 cm dal suolo", cioè la guida sportiva con il completo assorbimento dell'irregolarità del terreno.

È importante sottolineare come questa caratteristica, la percezione di quasi distacco dal terreno, da simulatore di volo, resa possibile dall'adozione delle sospensioni idroattive anche per una vettura ad alte prestazioni, possa costituire la grande qualità e peculiarità di una vera sportiva Citroën, così come l'ha immaginata Pininfarina.

Scheda tecnica

Lunghezza: 4150 mm

Larghezza: 1895 mm

Altezza: 1156 mm

Passo: 2650 mm

Sbalzo anteriore: 895 mm

Sbalzo posteriore: 605 mm

Carreggiata ant.: 1600 mm

Carreggiata post.: 1612 mm

Pneumatici: Michelin Pax System; anteriori 225-640R460; posteriori 285-640R460

Motore Citroën: 6 cilindri a V 60°, cilindrata 2946 cc, 24 valvole, 4 alberi a camme in testa, potenza 194 CV (140 Kw), coppia massima 27,2 kg. m (267 Nm)

Trazione: posteriore

Cambio ZF: automatico 5 velocità + R.M. a comando sequenziale

Carrozzeria: materiale composito

Sospensioni ant. e post.: idroattive di III generazione, indipendenti, triangoli sovrapposti, ammortizzatori con molle elicoidali, barra stabilizzatrice

Freni Brembo: dischi autoventilanti anteriori e posteriori, pinze monoblocco a 4 pistoni