

Dea

di Michele Serra (1987)

Una dea. Di nome e di fatto. Francese, che già a dirlo il cuore palpita con tutt'altra cadenza, come se l'accento sull'ultima sillaba spostasse il baricentro sentimentale verso l'inevitabile conclusione dell'avventura. Bella da morirci dietro, ancora fresca e ragazza e veloce nonostante facesse niente per nascondere che era stata già di altri. Vista per strada, come in ogni avventura che si rispetti. Chiesi informazioni ai negozianti, discretamente, quasi con indifferenza, che non si capisse che pur di averla ero disposto a tutto, che il prezzo del mio amore non dovesse lievitare per mia storditezza o ingenuità. Cosa volete, avevo vent'anni, sapevo niente della vita, e soprattutto guadagnavo talmente poco che la DOXA mi aveva avvertito di tenermi alla larga per non rovinargli la media dei sondaggi.

“Guardi che per tirare avanti, con quella, ci vogliono soldi. E tanti. Guardi che se ne pentirà. È roba da ricchi.”

Mi avevano avvertito: ma l'unico risultato ottenuto era far lievitare pericolosamente la mia smania. Soldi, chi se ne frega dei soldi. Conta l'entusiasmo, contano le intenzioni, conta credere nelle proprie possibilità. Il corteggiamento fu brevissimo ed efficace. Portarla via a quell'altro, a quello che la portava in giro, fu molto facile: era un garagista ricco ma burino, uno che neanche si rendeva conto di quale perla rara avesse per le mani. Venne via con me in un mattino di maggio, e fu una dolcissima gita nell'Oltrepò pavese a tenere a battesimo il nostro amore. Era morbida e lieve come un sospiro nonostante la forza del temperamento. Silenziosa, capace di ascoltare strada facendo non solo le mie chiacchiere un po' da baucias (l'ho già detto, avevo vent'anni), ma anche il più lieve e segreto fruscio della natura che assisteva al nostro orgoglioso e felice trascorrere. Poi iniziò il calvario. Chiedeva soldi, sempre soldi. Li chiedeva, per giunta, senza neppure una punta di quella volgarità interessata che ti mette subito in grado di dire di no. Beveva, soprattutto beveva. Restando perfettamente in posizione, senza uno scarto o un'incertezza nel portamento nobile e dolce. E io, come succede in queste faccende, gustavo al tempo stesso l'ebbrezza dell'amore e quella della rovina. Pagavo, anche se non li avevo, pagavo. Non riuscivo a incazzarmi nemmeno quando mi abbandonava in mezzo alla strada, come un baccalà, perché non aveva la spia della riserva. Tutte così le Citroën, tutte senza spia della riserva, perché chiedere, si sa, è miseramente plebeo; meglio aspettare di ricevere senza doversi abbassare a manifestare i propri bisogni. (Negli ultimi anni le Citroën hanno tutte la spia della riserva, e i citroeniani autentici sono indignati). La mia DS (deesse: dea di nome e di fatto, ve l'avevo detto) con un litro faceva a malapena in tempo a uscire dal garage. Consumava come uno Shuttle. Poi, per giunta, aveva il coraggio di rompersi le palle: lei, non io, pensate che faccia tosta. Le palle delle sospensioni idropneumatiche, quelle maledette sfere verdi così amatodiate da tutti i citroeniani, che ogni tanto si inceppano e si sfatano e si bloccano e la macchina diventa, di colpo, rigida come un tram, sprofondandoti nella più nera disperazione. E la benzina costava, e le palle costavano, e costavano le pastiglie dei freni che si consumavano ogni cento metri perché la dea pesava da maledetti, fermarla era un affare tremendo per qualsiasi razza di ferodo. L'adoravo lo stesso, anche se mi spremeva come un limone. L'adoravo perché adoravo tutti i suoi difetti, le sospensioni così divinamente morbide e insieme così vulnerabili, la passione per le soste impreviste causa-mancanza-spia-riserva, lo strabismo di Venere

unico al mondo tra le automobili, causato dai fari che grazie a un complicato (e fragile, naturalmente) macchinismo potevano ruotare a destra e a sinistra a seconda dell'angolo di sterzo, e se ne rimanevano assai spesso girati uno di qua e una di là come gli occhi di Marty Feldman. L'adoravo perché, come me, era nata nel '54. Perché nel volante a una sola razza c'era (leggenda o realtà?) lo zampino di LeCorbusier. Perché era esposta al Museo d'Arte Moderna di New York. Perché Roland Barthes le aveva dedicato un saggio. Perché era la Deesse, la dea, la più bella automobile mai costruita. Me l'ha portata via un ladro, in una notte qualunque, una notte che lei passava in strada, come tutte le puttane di questo mondo. Ancora oggi la sogno. Un giorno tornerà da me, vecchissima, strabica, zoppicando sulle sospensioni artritiche. La curerò con infinito amore, dovesse anche costarmi fino all'ultimo centesimo.



Michele Serra Errante è nato a Roma nel luglio del '54. Nel '59 la famiglia si trasferisce a Milano, dove Serra è cresciuto, ha studiato (maturità classica al liceo Manzoni) e ha cominciato a lavorare, nel '75, come stenografo-ditafonista all'Unità, interrompendo l'università al terzo anno di Lettere Moderne. Prima redattore poi inviato dell'Unità (per le pagine dello sport e per quelle degli spettacoli), nell'85 comincia a collaborare a Tango di Sergio Staino, dedicandosi alla scrittura satirica. Nell'89, dopo la chiusura di Tango, il direttore Massimo D'Alema gli chiede di progettare e dirigere un secondo inserto satirico e culturale. Nasce Cuore, che per due anni resta all'interno dell'Unità e poi, dal '91, diventa un settimanale autonomo. Lascia la direzione nel '94, per festeggiare i suoi quarant'anni e per dedicare più tempo alla scrittura. Attualmente collabora con Repubblica.



CITROEN DS

prima e seconda serie

Nella prima metà del **1955 furono realizzati 21 esemplari** di preserie che servirono per i primi servizi fotografici e come veicoli da esposizione. Uno di questi sarebbe stato impiegato per la presentazione ufficiale avvenuta il 6 ottobre di quell'anno.

Il nome definitivo scelto per la nuova vettura fu *DS*, che letto d'un fiato in francese suonava *comédésse*, che significa "dea", ma che è anche una sigla che sta per *Désirée Spéciale*. Entrambi i significati stanno comunque a sottolineare l'immagine di eccellenza ed unicità che la Casa volle dare alla sua ammiraglia.

Linea ed estetica

L'intera carrozzeria, sebbene di indubbio impatto estetico, nasceva però principalmente per soddisfare quelle che erano le esigenze dei progettisti di ottenere una vettura dotata del miglior coefficiente di penetrazione aerodinamica possibile. L'impatto visivo, notevole anche oggi, era quindi solo una conseguenza. Anteriormente, le DS della prima serie presentavano gruppi ottici circolari senza carenature, che sarebbero comparse solo nel 1967, con l'arrivo della seconda serie. Più in generale, il frontale riusciva ad essere imponente e slanciato nello stesso tempo.

Lateralmente, la linea era molto slanciata, grazie soprattutto alla linea di cintura non molto alta, che lasciava spazio a superfici vetrate piuttosto ampie, ma anche ai passaruota posteriori semicarenati, una caratteristica stilistica già vista qualche anno prima con il lancio della 2CV e che avrebbe caratterizzato nei decenni seguenti anche molte altre vetture della Casa del "Double Chevron".

La coda era invece caratterizzata da piccoli fari circolari che sarebbero stati sostituiti da fari rettangolari in occasione del restyling. Sempre posteriormente erano molto particolari gli indicatori di direzione sopra i montanti posteriori, nell'angolo in alto, in corrispondenza del tetto.

Internamente, lo styling lasciava il suo segno, per esempio nel design del volante, munito di un'unica razza. Questa particolare configurazione del volante nasceva da esigenze di sicurezza perché riduceva il rischio di danni alla cassa toracica del conducente in caso di forte impatto. Il cruscotto era ad illuminazione regolabile e comprendeva tachimetro e contachilometri, ma non il contagiri. In compenso vi erano altri strumenti: l'indicatore del livello carburante, la spia dei fari, quella degli indicatori di direzione e quello di insufficiente pressione dei freni e l'orologio. Vi era un pomello per l'azionamento manuale dei tergicristalli in caso di guasto del dispositivo elettrico che li azionava automaticamente e infine una catenella, posta lato frizione, che permetteva, tirandola, di coprire con una tendina, il radiatore dal gelo notturno.

Caratteristiche meccaniche

Una delle principali soluzioni meccaniche della macchina è costituita dalle idropneumatiche (o più precisamente oleopneumatiche) ideate da Magès. Nate da dieci anni di continua sperimentazione e sviluppo, queste sospensioni sono a ruote indipendenti con quadrilateri e permettono di mantenere costante l'altezza da terra della vettura. Tale sistema consisteva in quattro sfere di acciaio tra loro da una membrana. Caricando molto la vettura o anche in caso di fondo stradale sconnesso, l'olio va a comprimere l'azoto (posto nella metà superiore della sfera). Maggiore è l'impulso a comprimere il gas, minore risulta la morbidezza delle sospensioni, poiché è impossibile ottenere una compressione completa. Ciò permetteva un'ottima azione ammortizzante proprio in caso di sconnessioni stradali. L'autolivellamento del corpo vettura avviene tramite una pompa a setteche aumenta o diminuisce la lunghezza della colonna d'olio. L'anno successivo al lancio, tale dispositivo poteva anche essere regolato manualmente su 5 posizioni, arrivando ad un'altezza che permetteva la sostituzione di una foratura senza l'ausilio di un cric (considerando che l'auto era, appunto, autolivellante).

Il circuito idraulico, che andava ad azionare le innovative sospensioni idropneumatiche, serviva anche per il funzionamento del servofreno, del servosterzo, della idraulica e del cambio. Questi ultimi facevano parte del sofisticato sistema di trasmissione semiautomatica, che non prevedeva alcun pedale della frizione. La frizione poteva essere comunque regolata tramite una vite, in maniera tale da addolcirne l'intervento durante i cambi di rapporto. Inoltre, il cambio è stato progettato in modo tale che in caso di brusche frenate la marcia innestata si disinnestasse automaticamente così da fare in modo che il motore non si spegnesse. Anche la sincronizzazione avveniva sfruttando il circuito idraulico.

Sempre a proposito del circuito idraulico, va detto che i primi anni di carriera della DS non furono affatto facili, proprio a causa dei frequenti inconvenienti cui andava incontro il circuito idraulico stesso. Inizialmente, nei primissimi esemplari, si utilizzava un olio di tipo vegetale, che però era soggetto ad ossidazione. Dopo poco tempo dal lancio, questo olio è stato sostituito da un olio rosso sintetico denominato *LHS*, il quale presentava il grosso problema che alla lunga tendeva a corrodere le guarnizioni di tenuta e a far arrugginire le parti metalliche che venivano a contatto con l'olio stesso. Nonostante gli sforzi dei tecnici, le perdite continuavano, sia pur in misura minore. Fu solo nel 1967 che il problema fu definitivamente risolto grazie all'utilizzo di un nuovo olio di tipo minerale e di color verde, denominato *LHM*.

L'impianto frenante eradischi anteriori. Più in particolare, la DS è stata la prima vettura europea a montare questo tipo di freni all'avantreno. Posteriormente si scelsero invece i più tradizionali. I dischi freno vennero realizzati inghisaerati montati entro bordo, direttamente all'uscita del. Tale soluzione era volta alla riduzione delle masse non sospese. Il pedale del freno era sostituito sulla DS da una sorta di pulsante a forma di fungo situato sul pavimento e azionato con il piede. Tale pulsante aveva una corsa molto corta e richiedeva molta sensibilità per dosare opportunamente la frenata.

Anche nella carrozzeria la DS innovava in maniera radicale: i pannelli erano imbullonati a vista al telaio sottostante, rendendo la loro sostituzione molto semplice.

Una curiosità: a causa delle sue particolari sospensioni idropneumatiche, quando l'auto è spenta non è possibile applicare alle ruote le "ganascie" della polizia.