



#16

# FINAL CUT

ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

stavropoulos@alphamag.gr

## Ο θρύλος του 2CV

Για τους παλαιότερους δε μοιάζει τόσο μακρινό παρελθόν, κι όμως ήδη πέρασαν 24 χρόνια από τότε που σταμάτησε η παραγωγή του θρυλικού 2CV. Η αρχική ιδέα, που πάει πίσω στο 1934, απευθυνόταν ουσιαστικά στους Γάλλους αγρότες. Η πρόθεση της Citroen ήταν να κατασκευάσει κάτι σαν μια ανθεκτική ομπρέλα σε τέσσερις τροχοί. Οι προδιαγραφές προέβλεπαν επίσης ότι το αυτοκίνητο θα έπρεπε να μπορεί να μεταφέρει τέσσερις επιβάτες με τα... καπέλα τους και ένα καλάθι αυγά, έτσι που να μη σπάνε στους κακοτράχαλους δρόμους της εποχής. Το 2CV αποδείχθηκε στην πορεία ότι κάλυπτε τις ανάγκες πολύ πιο μεγάλης γκάμας οδηγών από αυτήν όπου αρχικά στόχευε η εταιρεία, για αυτό και έγινε πολύ δημοφιλές.

Παρ' ότι έπεται από τέσσερις και πλέον δεκαετίες από την πρώτη εμφάνιση της έκδοσης παραγωγής το αυτοκίνητο εξακολουθούσε να ικανοποιεί τις μεταφορικές ανάγκες των ιδιοκτητών του -και μάλιστα με στυλ-, οι ολλοένα και πιο απαιτητικές προδιαγραφές για τις εκπομπές καυσαερίων και ασφάλειας καθώς και η αναχρονιστική μέθοδος κατασκευής του έβαλαν την ταφόπλακα σε ένα από τα πιο σημαντικά τετράτροχα στην ιστορία της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αρκετά χρόνια, όμως, πριν ακόμη βάλει η γαλλική φίρμα τέλος στην παραγωγή του 2CV, πολλοί ήταν αυτοί που οραματίζονταν το διάδοχό του, πόσω μάλλον στα χρόνια που μεσολάβησαν μέχρι σήμερα. Δε χρειάζεται παρά να πληκτρολογήσει κάποιος «new 2CV» σε μια διαδικτυακή μηχανή αναζήτησης, για να πέσει πάνω σε πολυάριθμες προτάσεις ως προς τη μορφή που θα μπορούσε να έχει το σύγχρονο «Ντεσεβό». Αντίστοιχα, δεν υπάρχει σχολή σχεδιασμού που να μην ανέθεσε στους σπουδαστές της να σχεδιάσουν το διάδοχο του 2CV (και βέβαια της DS). Κάθε φορά, όμως, που συνομιλούσαμε με κάποιον σχεδιαστή ή στέλεχος της Citroen, ήταν ξεκάθαρο ότι δεν ήταν μέσα στις προθέσεις της εταιρείας να επενδύσει στο παρελθόν της, παρ' ότι αυτοκίνητα όπως το Mini και το Fiat 500 (λιγότερο το Σκαθάρι της VW ή η Ford Mustang) αποδείχθηκαν τα τελευταία χρόνια χρυσοφόρες φλέβες για τις εταιρείες που ακολούθησαν τη συνταγή ρετρό.

Αντ' αυτού, η Citroen προτίμησε να αναζητήσει έναν καινούργιο δρόμο για τα μελλοντικά μοντέλα της. Το έδειξε το 2007 με το C-Cactus, αλλά, όπως μας είχε εξομολογηθεί πέρυσι ο υπεύθυνος προϊόντων της φίρμας, «το κοινό έδειξε ότι πήγαμε πιο μακριά απ' όσο εκείνο επιθυμεί».

Η διορθωτική κίνηση έγινε με το Cactus παραγωγής, που κάθε όλο παρ' συντηρητικό μπορεί να χαρακτηριστεί από σχεδιαστική άποψη. Στο διάστημα που είχαμε το αυτοκίνητο για δοκιμή, σε κάθε φανάρι συγκέντρωνε τα βλέμματα των πέριξ οδηγών, ενώ κάποιος αλλοδαπός μάς σταμάτησε στο δρόμο και ρώτησε αν πρόκειται για πρωτότυπο. Πέρα από τη φουτουριστική εμφάνιση (αντιμετωπίζοντας, πάντως, με επιφύλαξη τα αμφιλεγόμενα αισθητικά πλάινά προστατευτικά), το ενδιαφέρον του αυτοκινήτου έγκειται στην ίδια τη φιλοσοφία του. Για πρώτη φορά μια εταιρεία αυτοκινήτου κινείται ανάποδα στο ρεύμα, προσφέροντας στον υποψήφιο οδηγό λιγότερα... Βάζοντας φρένο στο δίχως τέλος εξοπλιστικό ανταγωνισμό, το Cactus εξασφαλίζει τα απολύτως απαραίτητα στους επιβάτες του, οι οποίοι θα ξαφνιαστούν όταν διαπιστώσουν ότι δεν υπάρχει καθρεφτάκι στο σκιάδιο του συνοδηγού ή ότι δεν κατεβαίνουν τα πίσω παράθυρα, όμως οι επιλογές αυτές, πέρα από τα οφέλη σε κόστος και βάρος, εκφράζουν και έναν τρόπο ζωής μακριά από όσα προστάζει η υπερκαταναλωτική εποχή μας. Άραγε οι μεγάλοι του τροχοί, η μαλακή ανάρτηση και το λιτό εσωτερικό του επαρκούν ως στοιχεία ομοιότητας προκειμένου να το προσδιορίσουν ως το σύγχρονο 2CV; Ποιος όμως μπαίνει σήμερα στο αυτοκίνητο με το καπέλο του και κουβαλάει ένα καλάθι με αυγά σε χωματόδρομους;\_ Μ. Σ.



Ευχαριστούμε για τη φωτογράφιση τον κ. Δημήτρη Αμούργη και την Ελληνική Λέσχη Φίλων 2CV. <http://2cvclub.gr>