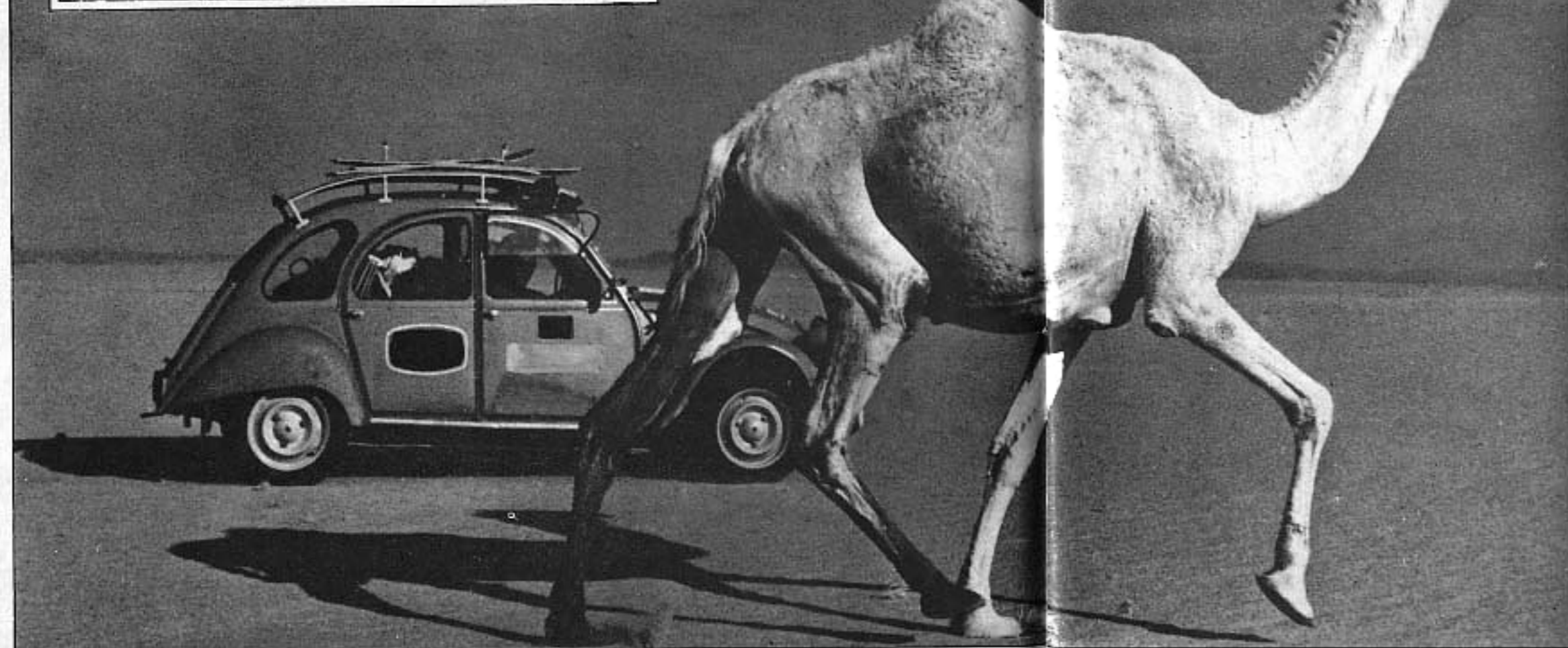
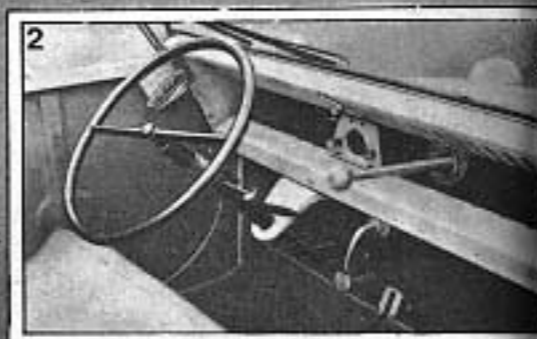
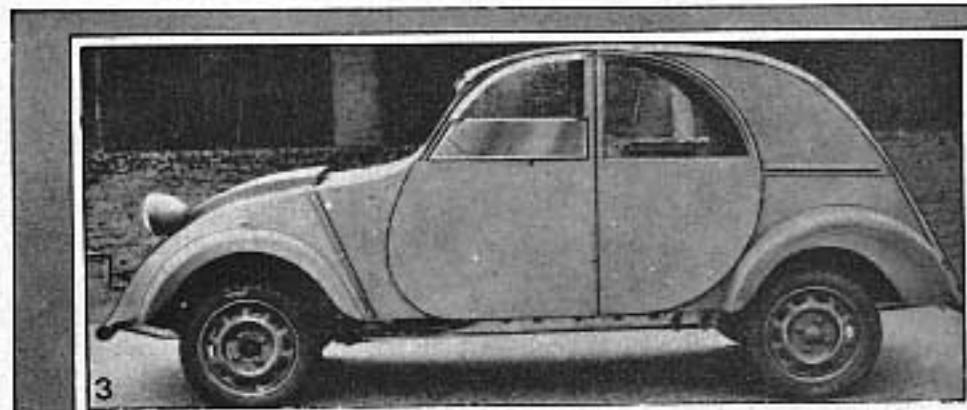


# ΩΔΗ ΓΙΑ ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΟ ΜΙΚΡΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ



Δέν υπάρχει πιά επίκαιρη στιγμή από αυτή για λίγη Ιστορία λιτότητας. Την θριαμβευτική Ιστορία ενός ασχημόπαπου που παρουσιάσθηκε δειλά-δειλά πριν από 26 χρόνια, έκανε τόση εντύπωση όσο κάνει και σήμερα, ήταν τόσο προηγμένο όσο είναι και σήμερα, ήταν τό σύμβολο τής πρακτικής και έξυπνης απλότητας όσο είναι και σήμερα. Σήμερα, πού τό μικρό αυτόκίνητο βρίσκεται στό προσκήνιο, χθές πού δέν βρισκόταν, προχθές πού βρισκόταν, τό Σιτροέν Ντεσεβώ ήταν και είναι τό σωστό, «δμορφο», πρακτικό, άθανατο μέγαλο μικρό αυτόκίνητο. Τά αυτόκίνητα αυτά έχουν τόν μεγαλύτερο βαθμό άφοσιώσεως και αγάπης από τούς Ιδιοκτήτες τους, από κάθε άλλο αυτόκίνητο στην γή. Ένα Ντεσεβώ είναι ένα κομμάτι ζωής του κυρίου του και ένα 50% αυτών δέν δέχονται καν ότι στην γή μας υπάρχουν και άλλα αυτόκίνητα.

## Μιά όμπρέλλα μέ τέσσερις τροχούς

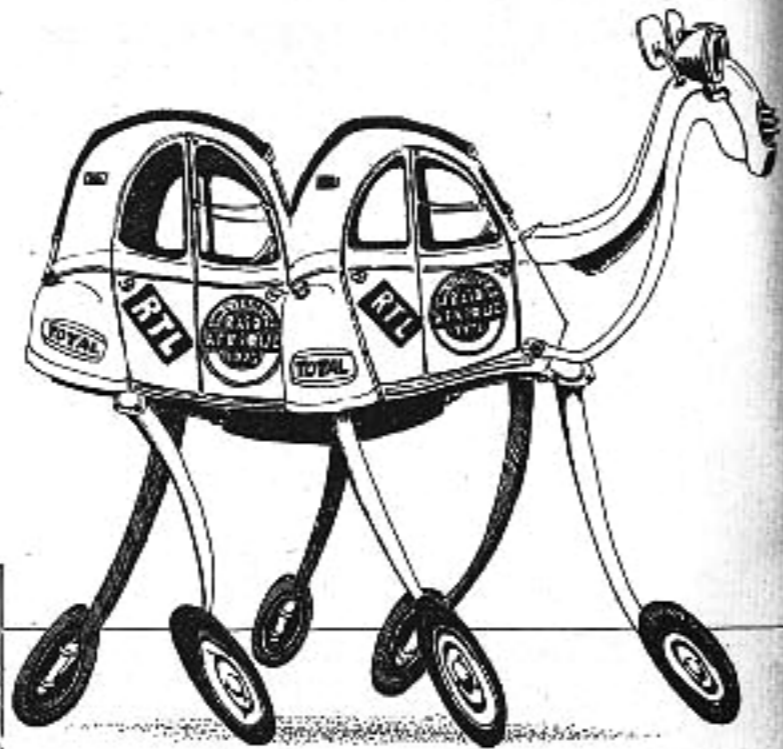
Παρουσιάσθηκε σέ έναν άναυδο κόσμο στην έκθεση του Παρισιού, τό φθινόπωρο του 1948. Οι επισκέπτες δέν ήξεραν τί έπρεπε νά κάνουν. Νά κλάψουν, ή νά γελάσουν;

Σιτροέν '39. Προσέξτε τόν τρόπο «στηρίζεως» τής πλάτης του καθίσματος (1) ή τό «μαξιλέ» των καθισμάτων (2), πού δέν ήταν ηλεκτρικό. Έ τή μανιέλλα (3), πού υπήρχε μονίμως, αντί για κορδόνι.

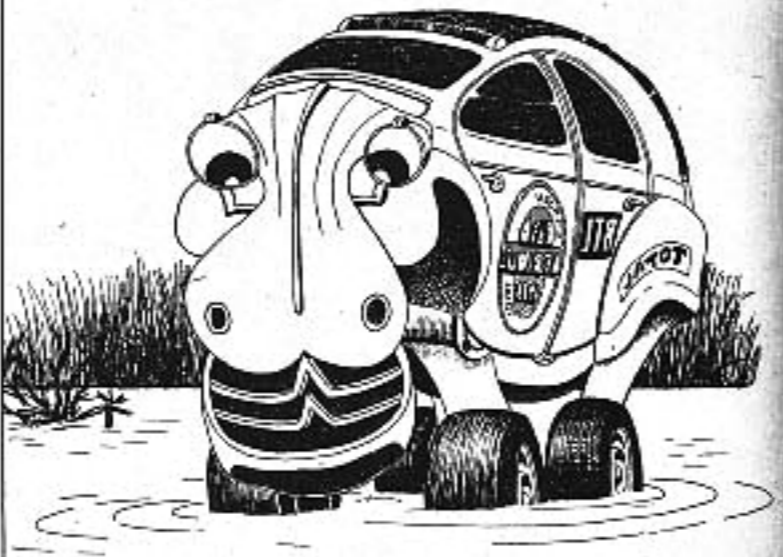
Έ Σιτροέν τό είχε σέ ένα τιμητικό βάζο, σκεπασμένο. Και ό πατέρας τής σύγχρονης τέχνης του πώς νά διοικηται μιá εταιρία αυτόκινήτων, ό μεγάλος Πιέρ Μπουλανζέ, έκανε τό άποκαλυπτήρια μέ υπερηφάνεια. Έταν, βλέπετε, τό παιδί του, δημιουργημένο άπ' αυτούς τούς διαβόλους τής Σιτροέν, πού έδωσαν, δίνουν και θα δίνουν μαθήματα τεχνολογικής προπορείας όσο υπάρχει ή εταιρία και τά αυτόκίνητα. Τό Ντέ - Σεβώ

«ἀποκαλύφθηκε» ανάμεσα σε σαρκαστικά χαμόγελα, γιουχαπτά, ειρωνείες κλπ. και μάλιστα από τον Τύπο! Οι 1.300.000 επισκέπτες του Σαλονιού ήταν πιο μετριοπαθείς, ίσως δεν ήξεραν τί να πουν. Το ψηλό, άσχημο, κακοτράχαλο άσχημόπαπο, ήταν μία χτυπητή αντίθεση δίπλα στα οικονομικά επίσης, πιο όμορφα, πιο προσεγμένα Φολκσβάγκεν ή Ρενώ Κάτρ - Σεβώ. Λίγοι έκαναν τον κόπο να κοιτάξουν τί κρυβόταν κάτω από το σαρδελοκούτι... Οι δημοσιογράφοι ξεσπάθωσαν έναντι του ιδιόρρυθμου «κατασκευάσματος» και μόνο μία έκδοση, η έλβετική «Ρεβύ - Ότομπαϊλ», πρόβλεψε λαμπρό μέλλον για το αυτόκινητο. Οι Γάλλοι όμως σκέπτονταν άλλα. Μετά από ένα χρόνο και κάτι, στις αρχές του 1950, ο χρόνος παραδόσεως του Ντέ - Σεβώ ήταν 6 χρόνια!! Το Ντέ - Σεβώ μπορεί να παρουσιάστηκε το 1948, αλλά θα μπορούσε κάλλιστα να παρουσιασθεί και το 1939!! Και τότε, τί θαλεγαν οι σημασιφόροι των Φολκσβάγκεν, των Μίνι, του Φ. Πόρσε κλπ.; Τόν Μάιο του 1939, στο

έργοστάσιο της Σιτροέν, στο Λεβαλονά, ήταν έτοιμα 250 πρωτότυπα για το φθινοπωρινό σαλόνι, που δεν έγινε ποτέ. Ήταν το αποτέλεσμα μιας έντακτης προσπάθειας και μελέτης που είχε αρχίσει τρία χρόνια πριν, το 1936, με την επιχείρηση «Τό Βασικό Γαλλικό Αυτόκινητο», που είχαν αναλάβει από τον Μπουλανζέ οι άνθρωποι που τον Μάρτιο του 1934 είχαν παρουσιάσει το «τραξιόν άβάν», το 1955 το Ντέ Ές, το 1970 το Ζέ Ές και τα Ές Έμ... Οι προδιαγραφές του «Μεγάλου Πιέρ» ήταν απλές: «Μιά όμπρέλλα με τέσσερις τροχούς. Ένα αυτόκινητο με πολύ άνετη ανάρτηση, μεγάλη ασφάλεια, που να χωράει τέσσερα άτομα, 50 κιλά άποσκευές και να τα μεταφέρει με 50 χιλιόμετρα την ώρα, με πλήρη άνεση». Σε μερικά σημεία ήταν πιο σαφής. Στην άνεση: «Εάν βάλει κανείς ένα καλάθι με αούγά στο αυτόκινητο, να μη σπάσει ούτε ένα, ακόμη κι αν το αυτόκινητο περάσει μέσα από σκαμμένο χωράφι». Κι οι άνθρωποι έκαναν έ κ ε ι τις δοκιμές τους, πριν παρουσιάσουν στον Μπουλανζέ ένα



GUY TETARD - 73

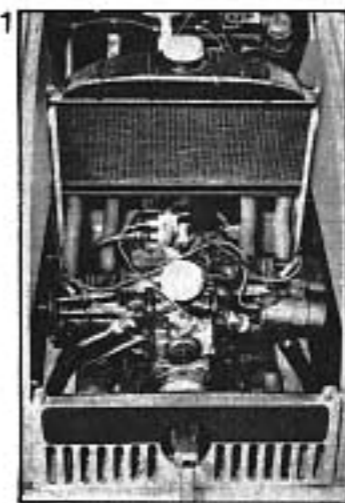


CF - GREGORY - 110

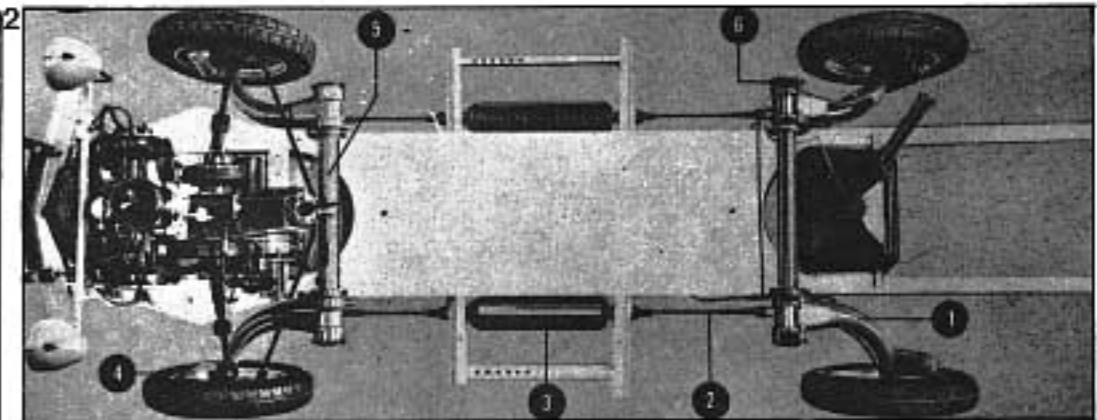


GUY TETARD - 13

πρωτότυπο για έγκριση, γιατί ο άνθρωπος είχε μαζί του αούγά και το δοκίμασε ο ίδιος! Στην εύρυχωρία: «Θέλω να χωράει τέσσερις κ α ι τ ά κεφαλιά τους», είχε πει χαρακτηριστικά. Κι ο άνθρωπος έβαζε τα πρωτότυπα στη σειρά, φορούσε το καπέλο του και έμπαινε μαζί τους στο αυτόκινητο. «Αν το καπέλο έπεφτε, «έπεφτε» ήρωικά και το σχέδιο. Στην πιο σοβαρή πλευρά, οι μηχανικοί προσπάθησαν να σχεδιάσουν ένα αυτόκινητο της ά π λ η ς λ ο γ ι κ ή ς, ένα αυτόκινητο που να πετύχει έμπορικά, να είναι πρασιτό, οικονομικό και κάτι άλλο, άγνωστο ίσως τότε: να ζή πολλά - πολλά χρόνια. Και πέτυχαν! Αφήστε την Πόρσε να εκδίδει άμέτρητα δελτία Τύπου, διαφημίζοντας το 1973, τις άρετές του ειδικού αυτόκινητου, που δεν «πεθαίνει». Η λύση δόθηκε με πολύ πιο άθωα «ύλικά», το 1949 και αυτόκινητο Ντε - Σεβώ του 1950 ή 1954. Ζούν σήμερα και βασιλεύουν, σε κατάσταση και Ζωντανία που μόνο ένα αντίστοιχο σκαθάρι θα μπορούσε να προσφέρει. Κατά χιλιάδες, και μία βόλτα στο Παρίσι θά σ' ας πειση.



(1) Ο προπάγονος κινητήρας ήταν υδρόβιντος στην αρχή, αλλά μετά έγινε αερόβιντος και το 1955 από 375 έγινε 425 δλόκληρα κιβωτικά έκτατοσιά. Και το 1970 435: Και 602!  
(2) Η ανάρτηση! (1) Οι θραξίονες, (2) οι τιράντες, (3) οι θήκες των ελατηρίων, (4) τα άμορτισέρ, (5) εμπρόσθιος άξονας με έσωτερικά τοποθετημένο το σύστημα διεύθυνσεως, (6) οπίσθιος άξονας. Το 1971 τα οπίσθια άμορτισέρ τοποθετήθηκαν παράλληλα στις «τιράντες».



Τρία χρόνια μετά, όλα ήταν έτοιμα... Μαζί με την Γερμανία στην έξωπορτα της Γαλλίας. Τα 250 αυτόκινητα που θά έκαναν την



καθιερωμένη βόλτα τους στους «Νηληρες» της Σιτροέν, την εποχή που θά παρουσιάζονταν έπίσημα στο Σαλόνι, ήταν έτοιμα από τον Μάιο. Τις πρώτες μέρες του Πολέμου, ο Μπουλανζέ έδωσε διαταγή και κατέστρεψαν 249 άπ' αυτά, κρατώντας μόνο ένα «σάν κόρη όφθαλμού».

Ήταν η φλόγα που κρατήθηκε εύλαβικά για να Ξανασάνη τη φωτιά μετά τον Πόλεμο. Το ίδιο αυτόκινητο υπάρχει ακόμη σήμερα, και μία σύγκριση με το τελευταίο πιο μοντέρνο Ντε Σεβώ, σου δίνει την έντύπωση ότι είναι τα ίδια αυτόκινητα. Δεν είναι έντύπωση! Είναι ίδια! Στην αρχιτεκτονική, στην τρομερή έξυπνάδα, την προσωπικότητα, την απλότητα. Είναι ίδια, όχι για τον λόγο που είναι ίδια τα σκαθάρια. Είναι ίδια, όχι γιατί το εργοστάσιο έδεσε την τύχη του μ' αυτά κι αν τα σταματήσει θά βυθισθεί, αλλά γιατί είναι ακόμη μπροστά από την εποχή τους. Άλλωστε, αυτό είναι χαρακτηριστικό της Σιτροέν. Είναι τόσο «μπλαζέ», που μόλις κάποιο αυτόκινητό της αρχίζει να είναι μόλις 4-5

χρόνια μπροστά από το υπόλοιπο, το αλλάζει!! Κοινό χαρακτηριστικό και των δύο: Τα πιο όμορφα από τα άσχημα αυτόκινητα του κόσμου. Το αυτόκινητο του 1939 (και τα υπόλοιπα 249) είχαν μόνο ένα φανάρι που ήταν άπαιτηση του γαλλικού κυκλοφοριακού κώδικα. Η βασική του κατασκευή ήταν από μία μορφή έλαφρου μετάλλου, του «ντουρανιλόξ», που άργότερα έδωσε τη θέση του στο άτσάλι, στα μοντέλα παραγωγής. Όπως φαίνεται και στις φωτογραφίες μας, η κατασκευή ήταν έντελως πρωτόγονη και δεν ήθελε καν βαρείες πρέσες, κάτι που βοήθησε πολύ μετά. Το πάνω μέρος του αυτόκινητου, εκτός από το κατώ, ήταν καλυμμένο με μουσαμά (μάλιστα ήταν κονβέρτιμπλ) και ο μουσαμάς τυλιγόταν



ρολό, όπως ακριβώς τυλίγεται το μέταλλο στα κουτιά για τις σαρδέλες! Το ίδιο ακριβώς συνέβαινε και με το πόρτ - μπαγκάζ, που τύλιγε προς τα πάνω. Τα φτερά ήταν ατσάλινα και μπαινόβγαίναν πολύ εύκολα. "Αν εξέταση λοιπόν κανείς τί έμνε, θα καταλάβη πόσο εύκολο, όπλο και μεγαλοφυές ήταν το αυτόκινητο. Οί πόρτες ήταν στρογγυλές σαν αυγά και άνοιγαν από μέσα. Τα μπροστινά παράθυρα ήταν χωρισμένα στη μέση για να μπορη ο οδηγός να κάνει σήματα με το χέρι. Έμπρός, ένα μικρό μέρος του καπώ άνοιγε, και απεκαλύπτε τον κινητήρα, ενώ το υπόλοιπο ήταν «φιξ» ένιχυμένο με την «ριγέ» κατασκευή που φαίνεται στις φωτογραφίες. Το έσωτερικό του αυτόκινητου ήταν δι.τι και το υπόλοιπο αυτόκινητο. Τά άπολύτως άπαραίτητα. Ένα τιμόνι, τρία πεντάλ, λεβιές ταχυτήτων, ένας - δυό διακόπτες για τά «ήλεκτρικά», και μία λαβή για την κίνηση του καθαριστήρα, που φυσικά δέν ήταν ήλεκτρική, αλλά χειροκίνητη. Τά πίσω κάθισμα ήταν κανονικό, αλλά τό

έμπροσθιο είχε την πλάτη του να στηρίζεται σε οχοινιά. Άργότερα στηριζόταν σε μία σωλήνα που ήταν προσαρμοσμένη στις κεντρικές κολόνες. Ο κινητήρας ήταν τό ίδιο άπλος. Άρχικά ήταν ύδρόψυκτος, δικύλινδρος, επίπεδος, 375 κ.εκ. και δέν είχε καν μίζα, αλλά μία μανιθέλλα μόνιμα στερεωμένη. Η λύση της μίζας με κορδόνι, όπως στις μηχανές θαλάσσης, είχε δοκιμασθή επίσης αλλά, όταν αρκετές κοπέλες δακτυλογράφοι, που βοηθοῦσαν στην εξέλιξη, δοκιμάζοντας έξαρτήματα από την γυναικεία σκοπιά, έσπασαν τό νύχια τους, τό σχέδιο εγκαταλείφθη! Τό σύστημα άναφλέξεως ήταν όρθόδοξο και τό σύστημα ψύξεως τό ίδιο, με τό ψυγείο στό πίσω μέρος του κινητήρα. Τό κιβώτιο είχε τρείς ταχύτητες και μία όπισθεν και ήταν τοποθετημένο πίσω από τόν κινητήρα. Τό σύστημα μεταδόσεως ήταν ένσωματωμένο στό κιβώτιο και είχε έσωτερικά τοποθετημένα τό ταμπούρα των ύδραυλικών φρένων. Πίσω, τά φρένα, ήταν μηχανικά. Στόν τομέα της άναρτήσεως, τά πράγματα ήταν πιο ιδιόρρυθμα από ποτέ.

Τό αυτόκινητο ήταν «άπό κάτω» μία πλατφόρμα που είχε στερεωμένους δυό άξονες. Άπ' αυτούς τούς δυό άξονες έξκινούσαν «άνεξάρτητοι» οί βραχιόνες της άναρτήσεως, που άρχικά είχαν σαν μέσο έπαναφοράς τους ένα πολύπλοκο σύστημα ράβδου στρέψεως, αλλά μετά ή κατάσταση βελτιώθηκε με άκόμη πιο ριζοσπαστικό τρόπο: Στο μέσον του αυτόκινητου και όριζόντια, παράλληλα στην πλατφόρμα του σασί, τοποθετήθηκαν δυό θήκες οιλανσιέ που είχαν μέσα τους τέσσερα έλικοειδή έλατήρια. Τά έλατήρια ένώνονταν, με τούς βραχιόνες, με τέσσερις μεταλλικές «τιράντες». Κάθε φορά που τό έλατήριο ένεργούσε μία έπαναφορά, οί «τιράντες» μετέδιδαν τό μήνυμα στους βραχιόνες (οί όποιοι, σημειωτέον, τότε, και ίσως και τώρα, ήταν κατασκευασμένοι από μαγνήσιο, ένα άκόμη δείγμα της τεχνολογικής προπορείας). Υπήρχαν άκόμη και τέσσερα άμορτισέρ, πάλι τρελλά τοποθετημένα, με τό ένα τους άκρο στις πλημνες και τό άλλο στους βραχιόνες.

Άργότερα (1970), τά πίσω άμορτισέρ μεταφέρθηκαν σε έντελώς όριζόντια θέση, παράλληλα στις «τιράντες» και τή θήκη με τά έλικοειδή έλατήρια. Τό τρελλά αυτό συνονθύλευμα στην πράξη έδινε και δίνει μία άποτελεσματικότητα άνέσεως και εύσταθείας, που ούτε ξεπεράστηκε, ούτε θα ξεπερασθή από αυτόκινητο αυτής της κλάσεως. Δέν έχει σημασία «τί» και «πώς» και «γιατί», οδηγείται τό αυτόκινητο! Κρατάει, κολλημένο κάτω, σε φανταστικό σχήματα και στάσεις, με τρομερές ταχύτητες και άπίστευτη άνεση.

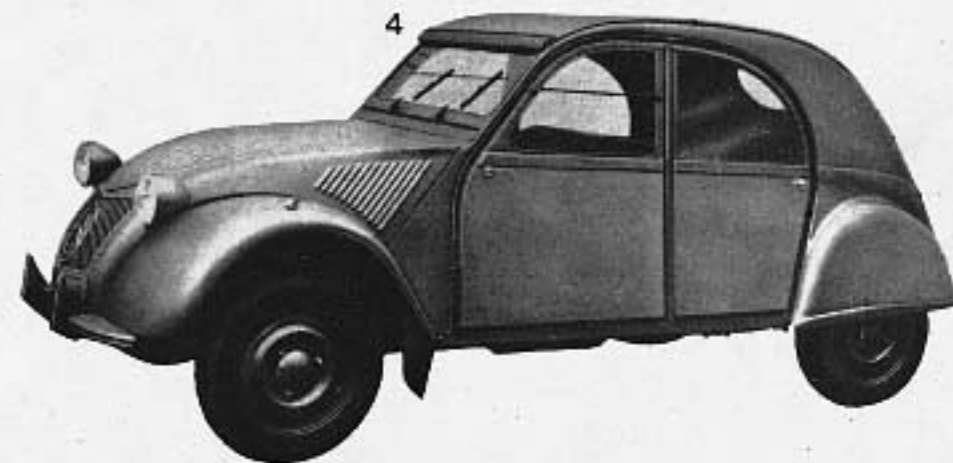
#### Η παραγωγή

Όλα αυτά συνέβαιναν με τό τρελλά αυτό αυτόκινητο τό 1939... Και ένώ οί άνθρωποι της Σιτροέν ήταν έτοιμοι να καταπλήξουν όλο τόν κόσμο με τό «πρωτόγονό» τους κατασκεύασμα, Έξεσπασε ό Πόλεμος. Όταν τέλειωσε, οί Γάλλοι, όπως όλοι άλλωστε, είχαν μείνει με μία διαλυμένη βιομηχανία. "Οχι τόσο από τις καταστροφές, όσο από τό έπιμελέστατο «γδύσιμο», από βαρειές πρέσες, που έκαναν οί

Γερμανοί, αφήνοντας μηχανήματα μόνο για έλαφρές δουλειές. Η Σιτροέν όμως είχε τό μικρότερο πρόβλημα έπιθιώσεως. Μία προσεκτική «ματιά» στα σχέδια και τό ένα και μοναδικό προπολεμικό αυτόκινητο έδειξε ότι μόνο έλαφρές πρέσες χρειαζόνταν για την παραγωγή του Ντέ Σεβώ. Παράλληλα με τό πρόγραμμα άναδιοργανώσεως της εταιρίας, συνεχίστηκαν οί δοκιμές σε μερικές βελτιώσεις του πρωταρχικού αυτόκινητου. Ο κινητήρας έγινε άερόψυκτος, ή μίζα άντικατέστησε τή μανιθέλα, προστέθηκε ένα άκόμη φανάρι, ένας άκόμη καθαριστήρας και μία άκόμη ταχύτητα στό κιβώτιο. Οί πόρτες δέν θυμίζαν πια αυγά και άνοιγαν κι άπ' έξω. Κατά τά άλλα, τά ίδια. Πίσω ένα στόπ, όχι τόξα, καμιά άλλαγή στην τεχνολογία. Τό Ντέ Σεβώ ήταν φυσικά ή βόμβα του «Σαλόν». Η Σιτροέν τό παρουσίασε περήφανα, ακριβώς δίπλα από τό Κάτρ Σεβώ, της Ρενώ, και τό ριζοσπαστικά αυτά αυτόκινητα είχαν έντυπωσιάσει τόν κόσμο, και γρήγορα άρχισε να μεγαλώνη ή ούρά. Όπως είπαμε στις



(1) Η βόμβα του Σαλονισό! Κάτω δεξιά φαίνεται ή καλοκαιρινή έκδοση ή πώς να κάνει οικονομία στη λαμαρίνα. (2, 3) Σιτροέν Ντέ Σεβώ, Ντισε Μοϊόρι! Δέν είχε πόρτ μπαγκάζ, αλλά στην έρημο έκανε τά τζιπς να ντρέπονται! (4) Σιτροέν 1948.



άρχές του 1950 μπορούσε κανείς να περιμένη και 6 χρόνια. Ήταν ειρωνικό αλλά τό αυτόκινητο για τόν λαό δέν μπορούσε να γίνη κτήμα του οίουδήποτε, παρ' ότι ή παραγωγή του είχε πια ξεπεράσει τόν ρυθμό των 1000 αυτόκινητων την ήμέρα. Υπήρχαν όμως και οί «κατ' έξαιρσεις» πελάτες. Η Σιτροέν έξυπηρετούσε πρώτα αυτούς που είχαν ανάγκη και μετά τούς Παριζιάνους που ήθελαν τό αυτόκινητο για γούστο. Άγρότες, δάσκαλοι και οί θρυλικές έκεφνες καλόγριες που έχουμε δει στόν κινηματογράφο, έπαιρναν άμέσως!

Τά υπόλοιπα χρόνια, μέχρι σήμερα, είναι μία ιστορία θριάμβου. Η εξέλιξη στό βασικό σχέδιο είναι άσήμαντη, γιατί άπλούστατα δέν υπάρχει τίποτε που να χρειαζεται ένώ σε ένα άλλο κοινό, μικρό αυτόκινητο, δέν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 1-2%! Μπορεί να πάη κανείς μακριά, «έκτιμώντας» τά Ντέ Σεβώ! Ίσως και να τά όνομάση πιο κλασικά και από τά σκαθάρια. Και σ' αυτό «υπεύθυνοι» είναι οί οδηγοί ίσως και όχι τά αυτόκινητα. Όμως αυτή δέν ήταν πάντα ή γοητεία των Σιτροέν; Να κάνουν «δικό τους» τόν άφέντη τους!

Η παρουσίαση του 2 CV στον Παύλο της  
 Δημοκρατίας  
 στην Έκθεση SALON DE L' AUTOMOBILE  
 στο Παρίσι  
 7 Οκτωβρίου του 1948.



## ΧΡΥΣΕΣ ΤΟΥΣ ΣΤΙΓΜΕΣ

Επί κορυφία των 25-χρονων γενεών του Ντέ Σεβώ, το Τμήμα Τύπου της Σιτροέν, που είναι το απολύτως καλύτερο οργανωμένο στον κόσμο, παρουσίασε γραβοάρες με μερικές από τις διάσημες στιγμές των αυτοκινήτων.  
 Έδώ, θα πρέπει να σταματήσουμε λίγο: Κανένα αυτοκίνητο σ' αυτόν τον κόσμο δεν έχει αγαπηθεί από τους ιδιοκτήτες τους όσο το Ντέ Σεβώ. Μιά αγάπη και εμπιστοσύνη που αισθάνεται κανείς για κάτι

δικό του, που θέλει να το έχει μαζί του για πάντα. Η γοητεία των Ντέ Σεβώ είναι πολύ μεγάλη, λένε. Όποιος πάση στο δικτύω τους, δύσκολα γλυτώνει. Το Ντέ Σεβώ είναι σαν τις αγαπημένες κοπέλες των παιδιών. Άν' όσες έχουν, μία αγαπούν και την παίρνουν μαζί δόλτα, της μιλάνε, κοιμούνται μαζί. Το «φαινόμενο», όπως το αποκάλεσε ο Πάβ Φρέρ το 1971, είναι φαινόμενο «κάτι άλλο» στις καρδιές αυτών που το έχουν. Μικρό το θούμο,



λοιπόν, που τό όστεια, ιστορία κλπ. με το Ντέ Σεβώ είναι όσα όλων των άλλων μαζί. Γιατί ίσως να είναι ή απάντηση σε όλα τα ερωτήματα.  
 Άλλα αν εμείς οι Έλληνες τό ανακαλύψαμε μόλις τώρα, λόγω ελλείψεως και οι αντιπρόσωποι της Σιτροέν στην Αθήνα δεν θα έχουν ανακαλύψει ή κ ό μ α ! ! Οι περιπέτειες των Ντέ Σεβώ είναι δύο ειδών:  
 Οι προσωπικές και οι ομαδικές. Το 1958, π.χ., μία εταιρία πετρελαιοειδών στη Σαχάρα ζήτησε κάτι που να πήγαινε παντού!! Η Σιτροέν τόυε έφτιαξε ένα αυτοκίνητο ονομάζοντάς το 4X4. Ήταν ένα όχημα με ένα κινητήρα εμπρός και ένα πίσω, στο πάρτ - μπαγκάζ, με δικό του σύστημα κίνησης - μεταδόσεως. Το αποτέλεσμα ήταν φανταστική πρόοδος, όμοια και καλύτερη των τζιπς, που ήταν τρεις φορές πιο ακριβά στη συντήρηση. Σε λίγο καιρό, όλη ή πετρελαιοπαραγωγός Αφρική οδηγούσε 4X4!  
 Έκείνη τήν εποχή περίπου, τό παρακλόδι της Σιτροέν στην Άγγλία, έδωσε παραγγελία για καμιά 20αριά φορητά Ντέ Σεβώ, όσα τό δυνατόν πιο οδιόδροχα!! Τα ήβελαν οι Κομμάντος του Βασιλικού Ναυτικού, για επιχειρήσεις «κεραυνοβόλου επιθέσεως»... Ήταν γυμνάσια φυσικά, αλλά λίγους μήνες πριν, καμιά τριανταριά θάνα όποτελούσαν ένα επίλεκτο σώμα όστρατοσίας παρουσίας στην Μέση Άνατολή!  
 Ή πιο τρελή όμας εφαρμογή των αυτοκινήτων, ήταν ή έκδοση για τό γαλλικό πυροσβεστικό σώμα. Ήταν ένα αυτοκίνητο που όποτελούσαν δύο μισά μπραστίντα Ντέ Σεβώ, κολλημένο τό ένα με σ' άλλο. Μία σοοκεύη όπορόνιανε τόυς πίσω τροχούς και τό αυτοκίνητο οδηγείτο από

τούς εμπρόσθιους.

Έτσι, όταν οι πυροσθέτες ήβελαν «να τὸ βάλουν στὰ πόδια», δὲν ἔκαναν μονοῦδρο, ἀλλὰ ἐμπαιναν στὸ ἄλλο μέτρος καὶ ἐφευγαν ὅπως ἤθελαν!

Οἱ ὁμαδικές προσπάθειες πού ὀργανώνει ἡ Σιτροέν στὴν Γαλλία ἀλλὰ καὶ οἱ σοβαρές ἀντιπροσωπεύει τῆς σὲ ἄλλα μέρη τοῦ κόσμου εἶναι διάσημες. Μαραθῶνιοι χιλιάδων χιλιόμετρων μὲ Ντέ Σεβώ, σὲ διάφορες χώρες, κάτω ἀπὸ συνθήκες ἐνὸς τρομεροῦ δυνατοῦ ρόλλου. Τὸ πιὸ διάσημο ἀπ' αὐτὰ τὰ «παχνίδια» εἶναι οἱ Μαραθῶνιοι τῆς ἴδιας τῆς Σιτροέν στὴν Ἀφρική.

Ἡ «Ραίντ' Ἀφρική» τοῦ 1973 εἶχε σὸν συμμετοχός, ἀπὸ ὅλη τὴν Εὐρώπη, 2.700 κατόχων Ντέ Σεβώ, ἀπὸ τίς ὁποῖες, μετὰ ἀπὸ διάφορες δοκιμασίες, ἐξελέγησαν οἱ 100 καλύτερες! Γιατροί, μηχανικοί, καθηγητές, δημοσιογράφοι, φωτογράφοι, διευθυντές ἐπιχειρήσεων, ἦταν ἀνάμεσα σ' αὐτούς, τοὺς τυχερούς, ὅπως χαρακτηρίστηκαν. Ὅλοι πέρασαν ἀπὸ δοκιμασίες, σχετικὰ μὲ τὸ ἐπάγγελμα τους, ὥστε νὰ ἀναδειχθοῦν οἱ καλύτεροι.

Τέτοιες ὁμαδικές καὶ ἀτομικές ἱστορίες μὲ τὸ θαυμάσιο ὄχημάρισμα, εἶναι χιλιάδες. Ἄς δοῦμε μερικές ἀπ' αὐτές, ἐπισημαίνοντας τίς γκραδοῦρες πού μᾶς ἐστειλε ἡ γ α λ λ ι κ ἡ Σιτροέν. Φυσικά!

## Ρεκόρ ὑψομέτρου

Δυὸ νεαροὶ ἐξερευνητές ἀπὸ τὴν Λυών, ὁ Ζακ Κορνέ καὶ ὁ Ἀνρί Λοσόν, ἀποφάσισαν νὰ πάρουν τὸ Ντέ Σεβώ τους παρὲς σ' ἓνα γεράσιο ταξίδι, ἀπὸ τὸν Καναδὰ στὴν Γῆ τοῦ Παρόξ. Ἐνῶ εἶχαν διανύσει τὸ 233 περίπου τοῦ ταξιδιοῦ τους, καὶ ἐνῶ περνοῦσαν ἀπὸ τὸ τεράστιο ὄρηξιό τῆς Βολιβίας,

ἀποφάσισαν νὰ σπύσουν τὸ παγκόσμιο ρεκόρ ὕψους μὲ αὐτοκίνητο. Ἦταν ἤδη στὸ 4.000 μέτρα καὶ ἀπαφάσιον νὰ φθάσουν στὴν κορυφὴ Τσασκαλτάια, πού εἶχε ὑψόμετρο 5.420 μέτρα. Τὸ Ντέ Σεβώ τους, πού ἤδη ἀνέντες μὲ δυσκολία, ἄρχισε νὰ διαμαρτύρεται μὲ τὰ προβλήματα τροφοδοσίας πού δημιουργοῦσε ἡ ἔλλειψη ἀξυγόνου, ἀλλὰ συνέχιζε.

Ὅσο ἀνέβαινε, τόσο πιὸ δύσκολα λειτουργοῦσε ὁ μικρὸς κινητήρας καὶ τελικὰ, σ' ἓνα ἀπὸ τοὺς δυὸ ἐπιβάτες του ὄδηγοῦσε, ὁ ἄλλος ἀκολουθοῦσε στὸ μονοπάτι.

Ὅμως, δὲν ἦταν ἀρκετὰ καὶ ὡς ἀνέβαιναν ἦταν ὑποχρεωμένοι γιὰ νὰ τὸ ἐλαφρῶσουν νὰ πετοῦν πράγματα ἀπὸ τίς ὀπισθεὺς τους. Τελικὰ, ἄρθεσαν στὴν κορυφὴ, στὸ 5.420 μέτρο, τὴν 1η Νοεμβρίου 1953, στίς 11 τὸ πρωί. Τὸ Ντέ Σεβώ ἦταν γὰρ πιὸ «ψηλὸ» αὐτοκίνητο τοῦ Κόσμου!

## Σωτηρία μὲ μπανάνες

Στίς 15 Φεβρουαρίου 1955, δυὸ φίλοι, ὁ Ζακ Σεγκελό καὶ ὁ Ζαν-Κλωντ Λιποντό, περνοῦσαν μὲ τὸ Ντέ Σεβώ τους τὴν ἐρημὸν Ἀτακάμα, στὴ Χιλή. Εἶχαν φύγει ἀπὸ τὸ Περνιγιάν τῆς Γαλλίας 4 μῆνες πρὶν, στίς 9 Ὀκτωβρίου, γιὰ ἓνα ταξίδι γύρω ἀπὸ τὸν κόσμο καὶ ἤδη εἶχαν κάνει κάπου 25.000 χιλιόμετρα στὴν Ἀφρική καὶ τὴ Νότια Ἀμερική. Ἰσπανικά, ἀπὸ τὸ μέρος τοῦ κινητήρα ἀκούστηκαν ἀνατριχιαστικοὶ θόρυβοι. Οἱ δυὸ φίλοι σταμάτησαν νὰ δοῦν τί συνέβαινε: ὁ κινητήρας εἶχε χάσει ὅλο του τὸ λάδι, ὅταν κάποιοι θρόακος «κούρσι» τὴν τόπα ἀπὸ τὸ κάρτερ, καὶ ἦταν εἰσιμος νὰ κολλήσει.

Οἱ δυὸ φίλοι ἦταν ἀπελπισμένοι. Ἦταν στὴ μέση

τῆς ἐρήμου, χωρὶς νερὸ καὶ φαί, μ' ἓνα αὐτοκίνητο πού δὲν μπορούσε νὰ κινή οὔτε μέτρο. Μάταια περίμεναν κάποιοι νὰ τοὺς βοηθήσει. Ἡ μόνη τους παρὰ ἦταν τὸ ἀπολιθώματα τῶν ζώων στὴν ἐρημὸν τῶν 1000 χιλιομέτρων. Ἰσπανικά, σὸν ἀπὸ μηχανῆς Θεός, παρουσιάστηκε ἓνας γέρο-Ἰνδιάνος. Καίταξε στοχαστικὰ τοὺς νεαρούς καὶ τὸ αὐτοκίνητο καὶ σιωπηλὰ ἐβγαλε ἓνα δεμάτι μπανάνες ἀπὸ ἓνα σακκὶ πού κουβαλοῦσε, τίς καθάρισε καὶ τίς ἔριξε στὸν κινητήρα. Οἱ δυὸ ἐξερευνητές, μὴν πιστεύοντας στὸ μάτι τους, ἐβάλαν μπρός τὸν κινητήρα, πού ἄρχισε νὰ λειτουργῇ κανονικά, μὲ τὸ περίεργο λαπαντικό του!

Ἐκαναν ἔτσι 300 χιλιόμετρα, μέχρι νὰ βροῦν ἓνα σταθμὸ γιὰ ἐπισκευή. Τὸ ἴδιο αὐτοκίνητο, μερικὸς μῆνας ἀργότερα, ἦταν τὸ πρῶτο γαλλικὸ αὐτοκίνητο πού ἔκανε τὸν Γύρο τοῦ Κόσμου: 100.000 χιλιόμετρα!

## Τὸ ὄχημάρισμα καὶ οἱ κύκνοι

Ποτὲ ὁ χειμῶνας δὲν ἦταν τόσο κρύος στὴν Ὀλλανδία, ὡς ἐκεῖνος τοῦ 1962-63. Ἐνῶ γλυκύτατο μέρος τῆς χώρας, ἀκόμα καὶ τὸν χειμῶνα, ἡ λίμνη Ἰσαελ, ἦταν τὸ καταφύγιο ὅλων τῶν πουλιῶν τῆς Ὀλλανδίας, ἀλλὰ... καὶ αὐτὴ ἦταν γεμάτη πάγου καὶ χιόνια καὶ οἱ φυγόντες Εὐλίσαν ἀνυπερσπίστοι.

Πού καὶ πού ἓνας δυνατός, παγωμένος ἀέρας, ἀποτέλειωνε τὰ πουλάκια, πού εἶχαν ἤδη ἀποδεκατισθῆ ἀπὸ τὴν πείνα. Ἀκόμα καὶ τὰ μεγάλα, οἱ διάσημοι σ' ὅλο τὸν κόσμο «Κύκνοι τῆς Λίμνης Ἰσαελ» κινδύνεψαν θανάσιμα ἀπὸ τὴν πείνα καὶ τὸ κρύο.

Τὸ περισσότερο εἶχαν χάσει

τίς φωλιές τους καὶ γύριζαν ἀδέσποτα στὴν ἄσηρη ἐρημὸν. Οἱ Ὀλλανδοὶ κάτι ἐπρεπε νὰ κάνουν. Προμηθεύτηκαν ἀστραπιαία μερικὰ «φορητάκια» Ντέ Σεβώ. Ἦταν τὰ μόνα πού μπορούσαν, γρήγορα καὶ ἀβέλτα, νὰ περάσουν τοὺς πάγους, καὶ νὰ φτάσουν στοὺς κύκνους. Κάθε μέρα λοιπόν, ἓνα κοραβῶνι ἔσκινοῦσε γιὰ τὴν παγωμένη λίμνη καὶ κουβαλοῦσε φαί στὰ πουλιά, παίρνοντας μαζί του τὸ πιὸ ταλαιπωρημένα. Πολὺ γρήγορα τὰ πουλιά τῆς λίμνης ἐμῶσαν στὴν ἄσχημη, αὐτήρια παρουσία τοῦ Ντέ Σεβώ καὶ μόλις τὸ ἐβλεπαν νὰ ἐρχεται ἀπὸ μακριά, τὸ τριγύριζαν, περιμένοντας τὸ γεῦμα τους. Ἐκεῖνο τὸν χειμῶνα, οἱ ἄσχημοι κύκνοι αὐθῆκαν ἀπὸ ἓνα «ἀσχημάρισμα». Ἐτσι ἀνόμασαν οἱ Ὀλλανδοὶ τὸ ὄχημα αὐτοκίνητο, ἀνόμασε ἀπὸ ἄσχημο πουλιὰ καὶ ἀπὸ τότε τὸ παρατσούκλι «ἐμεινε», τόσο γνωστὸ ὡς καὶ τὸ Ντέ Σεβώ!

Τ.Π.

