Οι βασίλισσες δεν γερνούν

written by Δημήτρης Λεβέντης | 30.11.2015



Την είδα εκεί παραπονεμένη κι απεριποίητη να στέκεται σε μια πάροδο της Μαρασλή.

Έχει ένα μυστήριο χρώμα μεταξύ του κερκυραϊκού μωβ και του μελιτζανί.

Υπάρχει ακόμη μία ελεύθερη, μαύρη κι ατίθαση με κερκυραϊκά νούμερα που παρκάρει μπροστά από την είσοδο του Φρουρίου.

Εκείνη είναι φροντισμένη, γυαλισμένη και με νικελένια αξεσουάρ.

Είναι η DS21 ο βάτραχος όπως την λένε οι περισσότεροι.

Προτιμώ όμως το άλλο της χαϊδευτικό όπως βγαίνει από τα αρχικά της .

D+S = Deesse= θεά, όμορφη βασίλισσα, από το λατινικό Dea, δηλ.,από τον Ολύμπιο Δία.

Και ήταν πράγματι.

Όχι τόσο για την αεροδυναμική γλυπτική της γραμμής της αλλά για τις τεχνολογικές εφαρμογές που έκρυβε στο κορμί της.

Δεν θα ξεχάσω ποτέ την αίσθηση που δοκίμασα όταν πρωτομπήκα πιτσιρικάς στο άνετο πίσω σαλονάκι της και η καρότσα άρχισε να ανεβαίνει ψηλά μόνη της.

Νόμισα ότι ήμουν σε διαστημόπλοιο!!

Συμπληρώνει 60 χρόνια ζωής από την πρώτη της εμφάνιση στο Σαλόνι του Παρισιού το 1955, και θεωρείται ένα από τα σημεία αναφοράς στην ιστορία του αυτοκινήτου και αναμφίβολα το πιο σημαντικό Citroen.

Η DS ήταν δεκαετίες μπροστά από τον ανταγωνισμό της. και που ουσιαστικά αποτελούσε το όραμα ενός ανθρώπου, του επικεφαλής του τμήματος Έρευνας & Εξέλιξης της εταιρείας AndreLefebvre, που στο εγχείρημα του βρήκε συμπαραστάτες τον Flaminio Bertoni (σχεδιαστής ή καλύτερα γλύπτης) και τον Paul Mages, τον εμπνευστή της υδρο-πνευματικής ανάρτησης..

Η εμπορική της επιτυχία ήρθε και με το παραπάνω και σε ένα βαθμό πρέπει να πιστωθεί στην ανάρτησή της. Την ελαιοπνευματική τότε που ναι μεν ήταν σα μαγικό χαλί, αλλά οι κλίσεις στις στροφές ήταν έντονες και τα συνεχή σκαμπανεβάσματα του πίσω άξονα έκαναν πολλούς Γάλλους και μη που σήμερα είναι τουλάχιστον μεσήλικες να την απεχθάνονται, καθώς ως παιδιά κάθονταν στο πίσω κάθισμά της και ένοιωθαν ναυτία αλλά και οι Υπουργούς και οι αξιωματούχοι το ίδιο γιατί ήταν το επίσημο αυτοκίνητο της Γαλλικής Κυβέρνησης μέχρι που ήρθαν τα Πεζώ 604.

Άλλη ενδιαφέρουσα ιδιαιτερότητα της DS: η «φούσκα» αντί για πεντάλ φρένων, που απλά ακουμπώντας την μπορούσες να κολλήσεις σα μυγάκι στην εσωτερική πλευρά του παρμπρίζ.

Χαλάλι της όμως.

Ποιο άλλο αυτοκίνητο είχε το 1955 τέσσερα δισκόφρενα και υποβοήθηση για το σύστημα πέδησης με το διπλό ανεξάρτητο κύκλωμα;

Ποιο άλλο είχε σύστημα διεύθυνσης με υδραυλική υποβοήθηση, απόρροια βέβαια της ύπαρξης του κυκλώματος της υδροπνευματικής ανάρτησης;

Το ότι έστριβες το state of the art μονόμπρατσο τιμόνι και το αυτοκίνητο ακολουθούσε με υστέρηση φάσης, το ότι ήσουν αποκομμένος από το δρόμο περνούσε σε δεύτερη μοίρα.

Το ότι δεν έπρεπε να έχεις μπράτσα παλαιστή για να μανουβράρεις ήταν υπεραρκετό για να επισκιάσει όλα τα υπόλοιπα.

Η DS δεν είναι ένα κοινό αυτοκίνητο. Είναι μια γνήσια ντίβα της αυτοκίνησης και σαν τέτοια έχει τα καπρίτσια της και μάλιστα έντονα όλα αυτά δημιούργησαν το μύθο της.

Ο Ρολάν Μπάρτ έγραψε ότι πρόκειται για κάτι που έπεσε απ’ τον ουρανό και

πραγματικά ήταν για χρόνια το σύμβολο του ενδιαφέροντος της ηττημένης Γαλλίας για την τεχνολογική πρόοδο που έθεσε τη χώρα στην κορυφή και πρωτοπορία των χωρών της «διαστημικής εποχής», κατά τη διάρκεια του ξέφρενου παγκόσμιου ανταγωνισμού για την τεχνολογία στην διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου.