

Στην εποχή μας και στην Ευρωπαϊκή Δύση, το δικαίωμα της διαφορετικότητας έχει μετατραπεί σε αντικείμενο κρατικής προστασίας. Τύποις τουλάχιστον, ή έστω εκείνης της διαφορετικότητας, που δεν απειλεί την καθεστηκυία τάξη των πραγμάτων. Στην αυτοκινητοβιομηχανία;

Κυριαρχεί η άποψη, στις μέρες μας, ότι δυσκολεύεται να αναγνωρίσεις γρήγορα και εύκολα τα αυτοκίνητα διότι κυριαρχεί μια ομοιότητα. Σχεδιαστικού περιεχομένου ομοιότητα. Η άποψη έχει ερείσματα ισχυρά, κυρίως όμως σε ένα κοινό που αντιμετωπίζει την αυτοκίνηση έτσι κάπως αόριστα, ή σχετικά αδιάφορα. Είναι άνθρωποι κάποιας ηλικίας με τις πρώτες αυτοκινητικές εικόνες τους ριζωμένες την δεκαετία του '60, όταν ασφαλώς ένα Alpine διέφερε τα μάλα από μια Giulia, και ένα Mini κυλούσε τους τροχούς του σε ένα διαφορετικό σύμπαν από μια Anglia ή ένα Dauphin.

Ασφαλώς τότε τα αυτοκίνητα διακρίνονταν από μια, ας την χαρακτηρίσουμε, σχεδιαστική πολυφωνία. Οι όροι, οι απαιτήσεις της αεροδυναμικής και της ασφάλειας ήταν, χαμηλά στις σχεδιαστικές προτεραιότητες, έτσι υπήρχε μια μεγαλύτερη ελευθεριότητα.



Στις μέρες μας, που ο ανταγωνισμός είναι οξύτατος, τα αυτοκίνητα παράγονται κάτω από αυστηρότερες προδιαγραφές, οι βιομηχανίες είναι υποχρεωμένες να ακολουθούν συγκεκριμένες νόρμες, ως εκ τούτου υπάρχει μια ομοιότητα.

Στις μέρες μας, έχουν δημιουργηθεί μια πλειάδα από κατηγορίες όπως Crossover, SUV, SAV, MPV, Supermini, σε έναν βιομηχανικό λαβύρινθο γεμάτο υποκατηγορίες που έρχονται να καλύψουν και την παραμικρή ανάγκη και επιθυμία.

Γι αυτό, πάντα υπάρχει πλέον η διάθεση μερικών αυτοκινητοβιομηχανιών για διαφοροποίηση, η οποία συχνά βρίσκει το δρόμο για την εφαρμογή της, έστω με αρκετούς συμβιβασμούς από τους αρχικούς σχεδιαστικούς στόχους. Σε αυτή την κατηγορία μπορούμε να κατατάξουμε τα τρία αυτοκίνητα του παρόντος special drive. Για διαφορετικούς λόγους όμως.

Vive la difference!

Ξεκινώντας αλφαβητικά από το Citroen C4 Cactus, το οποίο δείχνει να λησμονεί το παραδοσιακό σύνθημα που δονούσε την πρώτη μεταπολιτευτική περίοδο τους ουρανούς της Αθήνας* «Ελλάς - Γαλλία συμμαχία» καθώς δεν έχει ελληνικό μενού στην κεντρική οθόνη αφής, αλλά δεν λησμονεί διόλου κάποιες πρωτότυπες προτάσεις. Το διακρίνει μια καθαρή σχεδιαστική γραμμή, με γλυκιές καμπύλες και όμορφα «τελειώματα». Σου δίνει την εντύπωση ενός συνόλου που κρύβει τον όγκο του και μπορεί να δια-σχίσει ομοιόμορφα την ατμόσφαιρα.

Μικρά παραφωνία στο αεροδυναμισμό του οι επιμήκεις σχάρες οροφής και τα πολυσυζητημένα πλευρικά προστατευτικά σε μορφή καπιτονέ αεροστρώματος, τα οποία δύσκολο να μείνουν ασχολίαστα.



Η ταπεινότητά μου τα βρίσκει τόσο αντιαισθητικά όσο και άχρηστα –ίσως όχι ο αφηρημένος ποδηλάτης που πιθανώς να πέσει επάνω τους- αλλά προτιμώ να μην εκτεθώ έτι περαιτέρω διότι σε πέντε χρόνια μπορεί να τα φέρουν όλα τα Citroen και να έχουν αποδειχθεί τρομερή καινοτομία. Δεν είναι παρά πλαστικά φύλλα στα οποία έχει εγκλωβιστεί αέρας και μπορεί να προφυλάξει τις πλευρικές επιφάνειες από τις μικροεπαφές. Αεροπροφυλακτήρας ονομάζεται επισήμως αυτή η πατενταρισμένη πρόταση.





