Μου εστάλη link από την ηλεκτρονική έκδοση της Καθημερινής. Το ανέγνωσα μετά προσοχής, το άφησα να μεταβολιστεί μερικές μέρες και το ξαναδιάβασα. Τα συναισθήματα στεναχώ ριας, με ολίγον από αγανάκτηση δεν έλεγαν να υποχωρήσουν. Η είδηση αφορούσε την κατασκευή ελληνικού αυτοκινήτου που έλαβε πιστοποίηση από το ελληνικό κράτος. Το σύνολο των δηλώ σεων των επισήμων, υπευθύνων και γενικώ ς κρατικώ ν λειτουργώ ν, ήταν εκείνα που προκάλεσαν τα παραπάνω συναισθήματα. Το σημειώ νω, διότι εκείνοι που έκαμαν την προσπάθεια της κατασκευής αγωνίζονται μια ντουζίνα χρόνια, να ξεπεράσουν τα κάθε είδους εμπόδια που θέτει η πολιτεία.

Η οποία πολιτεία ήρθε στο προσκήνιο κομπάζοντας με τους λαλίστατους εκπροσώπους της. Ειδικά ο εις εξ αυτών είναι πιστοποιημένος καθώς δηλώνει και ποζάρει επί παντός επιστητού με τα γνωστά ευχολόγια. Για το αμαρτωλό κρατικό παρελθόν στο κεφάλαιο μονάδα κατασκευής οχημάτων στην Ελλάδα, δεν λέμε τίποτα. Απαιτούνται τόνοι γιγαμπάιτ. Σε ότι αφορά την ουσία, δηλαδή την προσπάθεια των δημιουργών, ιδού ένα κείμενο που τους αφορά γραμμένο πριν από 124 μήνες. Ήταν Μάρτιος του 2012, όταν συναντηθήκαμε, μιλήσαμε, είδα και οδήγησα την κατασκευή τους, με τίτλο: *Η ασυνήθιστη περίπτωση του Παύλου Κεραμπού*

Κάποια στοιχεία γνώριζα, αρκετά αγνοούσα και καθώς μου τα έφερνε ο Παύλος στο

προσκήνιο επιχειρούσα να τα συνεκτιμήσω. Αν το έθετα σε προσωπική βάση, θα έλεγα ότι ο Κεραμπός αποτελεί ένα κομμάτι της φτωχής μεν, αλλά ηρωικής ντόπιας αυτοκινητοπαραγωγής. Αν το προχωρούσα ακόμα πιο πολύ θα εξέφραζα την άποψη πως η περίπτωσή του αποτελεί μια ιστορία ξεχωριστή, που δεν υπάρχει περίπτωση να επαναληφθεί στο μέλλον. Οι ευκαιρίες για να ζήσει κανείς τη ζωή του Παύλου και να πράξει τα πεπραγμένα του, θα εκλείψουν, ταυτόχρονα με τη γενιά του. Για την ακρίβεια ο κύκλος έχει ήδη κλείσει, ανεξάρτητα αν κάποιοι πρεσβευτές είναι ακόμα ενεργοί και δραστήριοι.

«Ανήσυχο πνεύμα» είναι μια καλή, κατ᾽ αρχάς, περιγραφή για τον Παύλο. Γεννημένος πριν 67 χρόνια σε μια ολότελα διαφορετική εποχή, συνεχίζει να ζει με τρόπο διαφορετικό, να ζωγραφίζει, να «χτίζει» αυτοκίνητα, να κάνει όνειρα, να ερωτεύεται και όπως όλοι μας να καταβάλλει το τίμημα των λαθών του. Ας ακολουθήσουμε τα μονοπάτια του.

Φορτωμένος με όλες τις εικόνες από τη δεκαετία του '60, όταν η ιδέα της αυτοκίνησης άρχισε να στροφάρει γρηγορότερα στον τόπο μας, έκανε δύσκολα βήματα αλλά και κάποια όνειρά του πραγματικότητα. Οι πρώτες εμπορικές δραστηριότητές του, σαν πωλητής των Ελληνικών προσπαθειών στον τομέα της κατασκευής, των Pony και των Amico, του έδωσαν την ώθηση που επιθυμούσε αλλά ταυτόχρονα συνειδητοποίησε ότι τον άφηναν με την μισή χαρά. Έτσι αποφάσισε το αδιανόητο. Να πουλά το όχημα που κατασκευάζει. Και εγένετο Safari.

“Περίπου εκατό, κάτι λιγότερο” , απαντά στην ερώτηση πόσα τέτοια κατασκευάστηκαν, διατέθηκαν, ενώ: *“Πιέσεις, γραφειοκρατία, δύσκαμπτο Δημόσιο”* είναι η απάντηση του στο γιατί σταμάτησε η παραγωγή.

Βρισκόμαστε στα τέλη της δεκαετίας του '70. Το κεφάλαιο κατασκευή αυτοκινήτου στην Ελλάδα το γράφει ένα μεγάλος παίκτης στο Βόλο. Βέβαια η “Τεοκαρ” συναρμολογεί, δεν κατασκευάζει και πολύ περισσότερο δεν κατασκευάζει Ελληνικό όχημα. Αυτή η μόνιμα ανοικτή πληγή θα ενοχλεί, θα ιντριγκάρει και θα αποτελεί πεδίο ονείρων, κριτικής πολλών. Θα άγεται από γραφεία υπουργών έως τα άτυπα καφενεία, θα ταλαιπωρείται, αλλά ταυτόχρονα θα αποτελεί και έναν τεράστιο στόχο, μια πελώρια επιθυμία. Ακόμα ανεκπλήρωτη.

Καθώς το κεφάλαιο τούτο παρέμενε στάσιμο, ο Παύλος, στράφηκε στην μεταποίηση, στις μετατροπές. Με τα ξύλινα ταμπλό των Favorit, τις καρότσες των King cab Polonez και τις

μετασκευές σχεδόν κάθε είδους οχήματος σε convertible, ασκούσε την τέχνη του και κέρδιζε το βιος του. Σε αυτές τις δύο δραστηριότητες όμως, είχε και άλλες εκφράσεις. Σε ό,τι αφορούσε τις ανησυχίες περί τέχνης ζωγράφιζε, σε ό,τι είχε να κάνει με τις επιχειρηματικές ανησυχίες σύστησε μια ΕΛΔΕ και από τα ταμπλό του Favorit, σκαρφάλωσε στο… ταμπλό του Χ.Α.Α.

Ταυτόχρονα παντρευόταν, χώριζε, έκανε παιδιά, μεγάλωνε, κέρδιζε, έχανε αλλά παρέμενε με εκείνη τη εφηβική ορμή. Είναι μια στάση που διατηρούν λίγοι, αντέχουν λιγότεροι.

Απότοκο αυτής της ορμής είναι το τελευταίο του δημιούργημα. Ένα όχημα baggy, δικής του έμπνευσης με μηχανικά μέρη smart. Δικής του έμπνευσης άλλα όχι δικής του κατασκευής. Εδώ είναι, που ανέρχεται επί σκηνής η Στέλλα. Στέλλα εστί, η τελευταία (μέχρι στιγμής) σύζυγος. Με τη διαφορά της ηλικίας της, με εκείνη του συζύγου της, να φτάνει χρόνια που έζησε ο Μεγαλέξανδρος, επιχειρεί να δαμάσει το Βουκεφάλα που κρύβει μέσα του ο Παύλος.

Βεβαίως η Στέλλα δεν είναι αυτό που αποκαλούμε συνηθισμένο κορίτσι. Με σπουδές τουριστικών επιχειρήσεων, σεμινάρια ηλεκτρονικής και πλήθος ανησυχιών, εργάζεται στον πάγκο κατασκευάζοντας chips βελτίωσης που τοποθετεί σε κινητήρες αυτοκινήτων. Ταυτόχρονα με όπλο την φούρια και τη διαφορετικότητα των νιάτων της, τιθασεύει με τα οξυγόνα τις σιδηροκατασκευές των πλαισίων των υπό κατασκευή οχημάτων.

Ναι είναι ένα ασυνήθιστο ζευγάρι, όσο και το δημιούργημά τους. Παλεύουν στα τελειώματά του, ελπίζουν να το τρέξουν σε μια παραγωγή που πέρα από την ηθική ικανοποίηση θα τους προσφέρει ένα καλύτερο αύριο. Εργάζονται, ζωγραφίζουν και ονειρεύονται καθημερινώς στο 19 της οδού Βριλησσού.

Μοιράστηκα λίγο χρόνο μαζί τους, είδα, οδήγησα το δημιούργημα τους και πριν προχωρήσω με πομπώδεις παρατηρήσεις, δήθεν επαΐοντος, περί της διαδρομής των αναρτήσεων, της ακρίβειας του τιμονιού θα επιθυμούσα να γράψω ότι το πρωτόλειο αποτέλεσμα συνιστά ένα αυτοκίνητο σβέλτο, ελαφρύ, (γύρω στα 750 κιλά), λιτό που δεν υπόσχεται τον πλουμιστό χαρακτήρα της τρέχουσας μορφής των αυτοκινήτων. Απευθύνεται σε νεανικό κοινό, ή σε νεανικό τρόπο ζωής.

Μπορεί να αποτελέσει μια θαυμάσια πρόταση για τουριστικούς τόπους (ενοικιάσεις κλπ) και σε κάθε περίπτωση θα είναι μια λύση ευχάριστη και ευήλια. Ακούγονται διάφοροι θόρυβοι, όπως σε κάθε πρωτότυπο, από την αφαιρούμενη οροφή π.χ., αλλά είναι θέμα φινιρισμάτων όλα να συμμαζευτούν. Τα κυρίαρχα ερωτήματα είναι ο τρόπος της παραγωγής, δηλαδή το πλήθος των μονάδων σε μονάδα χρόνου, το κόστος και ο τρόπος υποστήριξης. Αποχώρησα, θαυμάζοντας το κουράγιο τους να εμπλακούν τέτοιους καιρούς σε τέτοιο κυκεώνα.

Ευχόμενος καλή επιτυχία, να σημειώσω πως καθώς ο χρόνος περνά και ο Παύλος φαίνεται να γίνεται ολοένα νεότερος και δημιουργικότερος, συνιστά πιθανότατα μια ελληνική εκδοχή του δημιουργήματος του Scott Fitzgerald : «the curious case of Benjamin Button».

υ.γ. ειρήσθω εν παρόδω, many happy returns Παύλο, που λεν και στα χωριά μας, ένεκα αύριο Πέτρου και Παύλου των πρωτοκορυφαίων Αποστόλων, κατά την Ορθοδοξία.

Ιδού και το ζευγάρι των δημιουργώ ν σε μια εικόνα του Γιώ ργου Κούτου από την Τρίτη, 6 Μαρτίου του 2012.