

# BIZALDIKOA

## auto bat nekazarietzat

GUILLERMO ROA ZUBIA  
Elhuyar Zientziaren Komunikazioa

**C**itröen 2CV autoaren lehen modeloak 8 zaldi-potentzia zituen. Gaizki-ulertu baten ondorioz, ordea, 2 zaldi-potentzia zituen ustea errotu zen herri-tradizioan, eta horrek eman zion autoari kaleko jendeak aspalditik erabiltzen duen izena. Frantsesez, *deux chevaux*; gaztelaniaz, *dos caballos*; eta, euskaraz, *bizaldikoa* esaten diote.

Baina 2CV izenak ez zuen adierazten potentzia, baizik eta bi zilindroko motorra zuela, V-forman jarrita. Guztira, 375 cc. Motore txikia da gaurko estandarretatik begiraturata, baina, garai hari begiratu zero, Citröenek erabat asmatu zuen. Motor horrek oso kontsumo txikia zuen, eta auto egokia zen herritarrentzat.

Bizaldikoa diseinatu zen garaian, 1930eko hamarkadan, Frantzia gehienbat nekazari-herri bat zen. Horregatik, Pierre Boulanger Citröen enpresako zuzendari nagusiak haientzako moduko auto bat diseinatzeko eskatu zien ingeniariari.

Agindua oso argia izan zen; funtzionatzeko ezinbesteko osagaiak izan behar zituen autoak, besterik ez. “Lau gurpil aterki baten azpian”, esan zuen. Eta, horrez gain, baldintza simple batzuk bete behar zituen: alde batetik, bi lagun txapeldu-nentzako tokia izan beharko zuen; bestetik, 50 kiloko zama eramateko gauza izan behar zuen; eta, gainera, arrautzez betetako kaxa bat garraiatu behar zuen laborantza-eremu batean, arrautzak puskatu gabe. 1936an sortu zuten lehen prototipoak, 8 zaldi-potentziako modelo hark, baldintza horiek guztiak betetzen zituen. Arrautzak garraiatzearen proba bera ere filmatuta dago.

Eta ez zen hori bakarrik. Nahitaez auto merkea izan behar zuen, esan bezala, nekazariak erosi ahal izateko. Horretarako, diseinuak minimoetara jo zuen. Esate baterako, aurreko argi bakarra zuen, Frantzia ez baitzuten legez eskatzen bi argi izatea. Eta aluminiozko karrozeria zuen, oso metal merkea. Arazoa zen aluminioa ez dela oso material gogorra; horregatik, Citröenek uzkurto egin zuen aurrealdeko txapa, eta gogortasuna handitu zuen, autoa asko garestitu gabe.

### BIGARREN MUNDU GERRA

Bizaldikoa ez zen garai hartan merkatu-ratu; Parisko autoen azokan aurkeztu nahi zuten 1939an. Baina, urte hartan,

Citröenek prototipoak fabrikatu bitartean, Hitler Polonian sartu zen. Irailaren 3an, Frantziak eta Ingalaterrak gerra deklaratu zioten Alemaniari, eta azoka bertan behera utzi zuten frantsesek.

Bizaldikoak, nekazarien lane-rako hain aproposa zen ingeniari-tza-lan hark, alemaniarren eskuetan bukatuko ote zuen beldur ziren Citröenekoak. Ordurako, 250 ale eginda zituen, eta Boulangerrek denak suntsitzea erabaki zuen, ale bakar bat izan ezik (lau ale, iturri batzuen arabera). Auto hura desmuntatu, eta piezak granja batean ezkutatu zituzten, gerra bukatu arte.

Gerra bukatu eta Frantziak normaltasuna berreskuratu arte, urte batzuk igaro ziren. Citröenekoek berriz osatu zuten bizaldikoa, eta egokitza-pen batzuk egin zituzten. Adibidez, urik



gabeko hozte-sistema bat jarri zioten motorrari. Urik behar ez duen motor batek ezin du ur-faltarengatik matxurarik izan. Bestetik, aluminiozko txaparen ordeztu al-zairua jarri zioten modelo berriari.

1948ko Parisko azokan aurkeztu zuen Citroënek auto berria. Eta kronikek diotenez, bizaldikoa ikuste hutsak barrea eragin zien kritiko askori. Kazetari amerikar batek, adibidez, galdetu zuen prezioan lata-irekigailu bat sartuta ote zegoen.

*Bizaldikoaren diseinutik  
abiatuta, auto asko egin  
zituen Citroënek, baina  
bizaldikoak berak bere  
ondorengo guztiek baino  
gehiago iraun zuen.*

Nolanahi ere, ingeniartzaren arrakasta ez dago kritikarien eskuetan. Gerra osteko modelo 9 zaldi-potentziako autoa zen, bost litro baino gutxiago kontsumi-

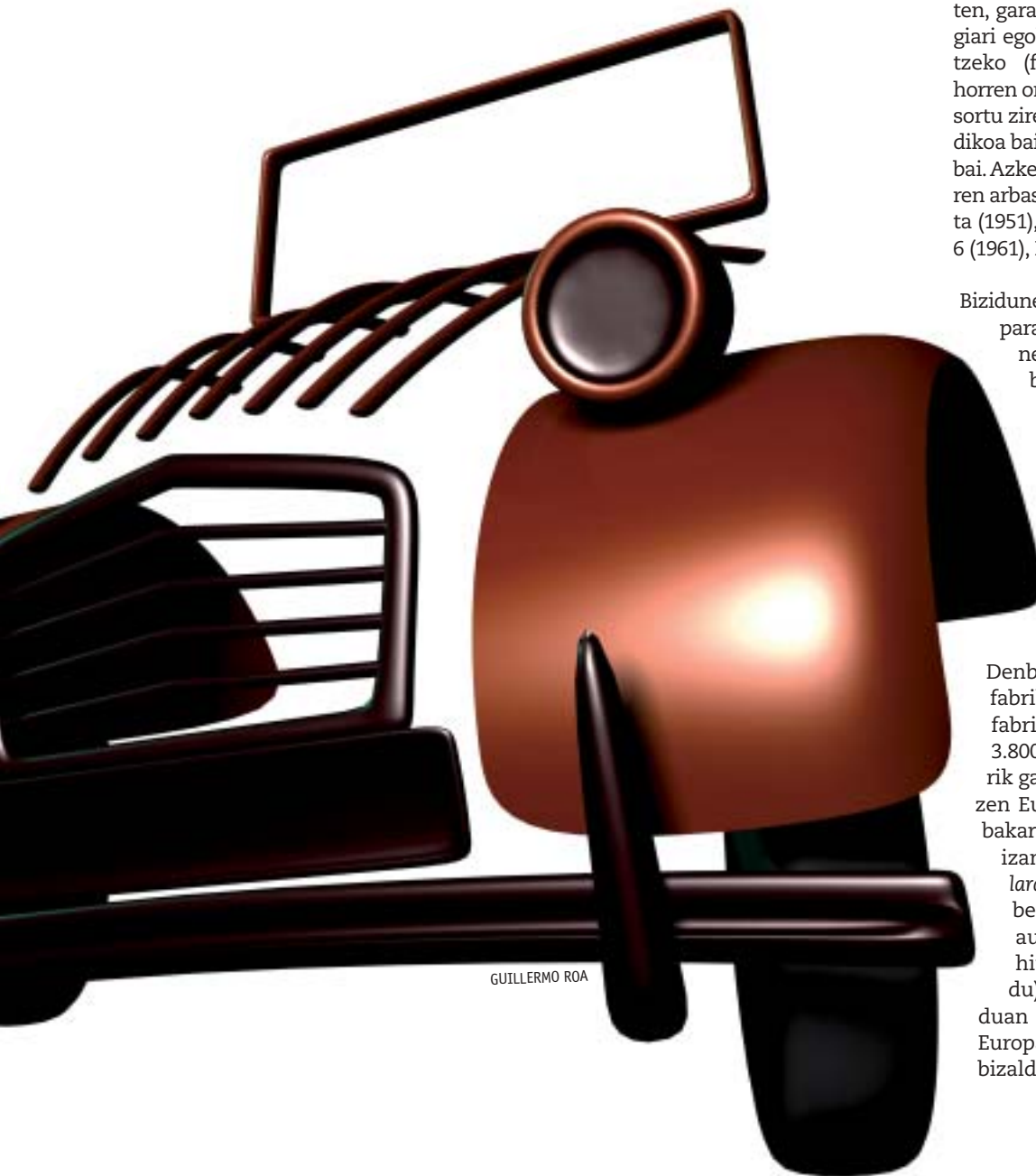
tzen zuen 100 kilometroan, orduko 65 kilometroko abiadura hartzen zuen, eta esekidura-sistema harrigarria zuen, autoa ez iraultzeko modukoa. Gainera, auto amerikar estandarrak baino hiru aldiz merkeagoa zen. Herriarentzat diseinatutako autoa zen, eta herriak erantzun egin zuen. Salmentak ikaragarriak izan ziren. 1950ean, bizaldiko bat erosteko, sei urteko itxaron-zerrenda zegoen.

## **EBOLUZIO TEKNOLOGIKOAREN ARBASOA**

Denborarekin, modelo berriak egin zituzten, garaian garaiko egoerari eta teknologiarik egokitzeko edo ibilgailu berriak sortzeko (furgonetak, adibidez). Garapen horren ondorioz, bizaldiko eboluzionatuak sortu ziren, eta, une batetik aurrera, bizaldikoa baino harago dauden ibilgailuak ere bai. Azkenean, bizaldikoa beste auto askoren arbaso ebolutiboa izan zen: H furgoneta (1951), Sahara (1958, 4x4 auto bat), Ami 6 (1961), Diane 6 (1967) eta Mehari (1969).

Bizidunen espezieen eboluzioarekin konpara daiteke; Citroënen “zuhatitz genealogikoko” jatorrizko abiapuntua bizaldikoa izango litzateke. Baina alde handi bat dago: bizaldikoak berak bere ondorengo guztiak baino gehiago iraun zuela, bai produkzioan, baita merkatuan ere. Ondorengoak arrakasta handiko autoak izan ziren, baina oso azkar desagertu ziren, jatorrizkoarekin alderatuta.

Denborarekin, Citroënek bizaldikoa fabrikatzeari ere utzi zion. 1990ean fabrikatu zuen azkenekoa. Guztira, 3.800.000 ale saldu zituen. Zalantzarik gabe, nekazarien autoa gakoa izan zen Europako mekanizazioan. Ez zen bakarrik izan; filosofia eta emaitza bera izan zuen Volkswagen Sedan, *kakalardo*, autoaren sorrerak. Hitlerrek berak eskatu zuen herriarentzako auto bat diseinatzeko (*Volkswagen* hitzak herriaren autoa esan nahi du), eta, gerran, auto militar moduan erabili zuen kakalardo. Gerora, Europari modernizatzen lagundu zion, bizaldikoarekin batera. ●



GUILLERMO ROA