



Το αυτοκίνητο γύρευε τον άτρωτο ηρωισμό της νιότης.

Ilya Ehrenburg

Η περίπτωση του Andre Citroën (αριστερά), είναι πολύπλοκη. Ήταν πέμπτος γιος του Ολλανδοεβραίου εμπόρου διαμαντιών Λεβί Σιτρούν και της πολωνοεβραίας Μάζρα Κλάινμαν.

Πέντε χρόνια πριν γεννηθεί, η οικογένεια μετακόμισε από το Άμστερνταμ στο Παρίσι, όπου προστέθηκαν τα διαλυτικά και προέκυψε το επίθετο Σιτροέν. Ο Αντρέ δεν πρέπει να θυμόταν και πολλά από τον πατέρα του Λεβί, ο οποίος αυτοκτόνησε το 1883, όταν ο πέμπτος γιός ήταν πέντε ετών.

Στα 22 του όμως, με την αλλαγή του αιώνα, είχε ολοκληρώσει τις σπουδές του στο Πολυτεχνείο και ακολούθως επισκέφτηκε συγγενείς της μητέρας του, στην Πολωνία, οι οποίοι διατηρούσαν εργοστάσιο κλωστοϋφαντουργίας.

Όταν επέστρεψε στη Γαλλία επινόησε και κατασκεύασε το διπλό ελικοειδές γρανάζι, που αποτέλεσε καινοτομία στην τεχνολογία της αυτοκινητοβιομηχανίας, αλλά και την έμπνευση για το διαχρονικό σήμα της Citroën που μας συνοδεύει μέχρι τις μέρες μας.

Ο πόλεμος και ο Ilya

Η έναρξη του πρώτου μεγάλου πολέμου τον βρήκε 36 χρονών να ηγείται μια βιομηχανίας όπου απασχολούνταν 12.000 άνθρωποι και τροφοδοτούσε τις γαλλικές ένοπλες δυνάμεις με πολεμικό υλικό. Με τη λήξη του πολέμου καθώς οι γραμμές παραγωγής δεν είχαν πλέον αντικείμενο, ξεκίνησε την παραγωγή αυτοκινήτων. Κάπως έτσι γεννήθηκε η Citroën που στον μεσοπόλεμο γνώρισε τεράστια ανάπτυξη, αλλά βίωσε και την πτώση και τελικά κατέληξε στην Michelin.

Ο Ilya Ehrenburg στο εκτεταμένο και πολύ ενδιαφέρον χρονογράφημά του «μια ΙΣΤΟΡΙΑ του ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ» στέκεται πολύ επικριτικά απέναντι απέναντι στον Andre. Τον εμφανίζει τζογαδόρο με πάθος του, τον μπακαρά: «Κάποιες φορές ο μεσιέ Σιτροέν, τίναζε την μπάνκα άλλες πάλι έχανε. Έριξε τις τιμές. Έβγαλε νέα μοντέλα. Τα ρίσκαρε όλα για όλα.» είναι τα πιο ευγενικά που συναντά κανείς. Ο συγγραφέας επεκτείνεται στην ευρύτερη οικονομική πολιτική, τις συνθήκες, τις πολιτικές ισορροπίες κι ως συνεπής κομμουνιστής παίρνει θέσεις, επικεντρώνοντας την κριτική του και με κοινωνικά. Ο Ilya γεννήθηκε στο Κίεβο της Ουκρανίας από Εβραίους γονείς. Όταν ήταν πέντε χρόνων, η οικογένειά του μετακόμισε στη Μόσχα. Φίλος με τον Νικολάι Μπουχάριν, φυλακίστηκε για πέντε μήνες από το τσαρικό καθεστώς και το 1908 μετανάστευσε στο Παρίσι. Εκεί γνωρίστηκε με τον Λένιν, με τον Πικάσο, τον Μοντιλιάνι, εκεί επηρεάστηκε από τον Βερλαίν και τον Μπαλμόν. Σήμερα τον θυμόμαστε ως συγγραφέα έχοντα καταγράψει πολλά και σημαντικά θέματα σε περίπου εκατό τίτλους που εξέδωσε.

Όπως και να έχει, Andre και Ilya έφυγαν από τον μάταιο κόσμο μας με τον ίδιο τρόπο Ο Citroën το θέρους του '35, στα 57 του χρόνια από καρκίνο του στομάχου και ο Ehrenburg το '67, στα 76 του από καρκίνο του προστάτη.



Ο Παύλος Γιαννηκώ στας στα πηδάλια και ο J.J. B. Vigne στη θέση του συνοδηγού, έτοιμοι να ξεκινήσουν την περιπέτεια του Α' ράλυ «Ακρόπολις»

('53)

στην

traction avant

. Μετά από δεκάδες ώρες συνεχούς οδήγησης τερμάτισαν στη δεύτερη θέση.

Στην Ελλάδα

Μια από τις πρώτες μαρτυρίες για την παρουσία της Citroën στην Ελλάδα είναι αυτή του Jean Jacques Bertrand Vign. Ο γεννημένος και σπουδασμένος στη Γαλλία Vign, αφού

εργάστηκε λίγα χρόνια στο Μαρόκο, έρχεται στην Ελλάδα το Φθινόπωρο του '52. Μαζί του φέρνει μια Traction Avant και κατά πάσα πιθανότητα πρέπει να είναι η πρώτη Τ.Α. που κύλησε τους τροχούς της στην Ελλάδα. Ο Jean Jacques παρέμεινε στον τόπο μας μέχρι το τέλος του '55 παντρεύτηκε Ελληνίδα, ακολούθως αναχώρησαν για την Μ. Ανατολή μέχρι το '63 οπότε και επέστρεψαν εδώ μόνιμως. Στο πρώτο χρονικό διάστημα πρόλαβε να συμμετάσχει σε δύο ράλυ «Ακρόπολις».

Στο πρώτο, το '53 όταν με συνοδηγό τον Παύλο Γιαννηκώστα τερμάτισαν δεύτεροι με μια ελάχιστη διαφορά μερικών δευτερολέπτων πίσω από τη Jag του Νίκου Παπαμιχαήλ και στο δεύτερο '54, που εγκατέλειψαν από κιβώτιο ταχυτήτων ανεβαίνοντας προς Θεσσαλονίκη. Εκείνη την περίοδο, θυμάται πως την αντιπροσωπεία της Γαλλικής φίρμας είχε ο Αντώνιος Καρντανώ, γεγονός που επιβεβαιώνεται από ρεκλάμα της εποχής, ενώ τη δική του traction avant, συντηρούσε ένας Γάλλος μηχανικός από την Αλσατία ονόματι Robach που διατηρούσε γκαράζ στην Αθήνα.

ΤΑ ΕΠΙΘΗΜΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΤΟΜΙΚΟΥ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ			
Αεροδρόμιο - Ιαννίνων - Κέρκευ 9 Ιουνίου 1957			
Α/Α	Ομάδα	Ονομα	Χρόνος (λεπτά)
1.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
2.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
3.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
4.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
5.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
6.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
7.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
8.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
9.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
10.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
11.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
12.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
13.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
14.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
15.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
16.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
17.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
18.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
19.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
20.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
21.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
22.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
23.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
24.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
25.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
26.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
27.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
28.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
29.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
30.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
31.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
32.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
33.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
34.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
35.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
36.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
37.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
38.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
39.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
40.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
41.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
42.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
43.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
44.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
45.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
46.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
47.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
48.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
49.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
50.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
51.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
52.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
53.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
54.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
55.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
56.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
57.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
58.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
59.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
60.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
61.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
62.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
63.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
64.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
65.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
66.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
67.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
68.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
69.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
70.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
71.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
72.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
73.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
74.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
75.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
76.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
77.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
78.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
79.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
80.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
81.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
82.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
83.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
84.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
85.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
86.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
87.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
88.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
89.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
90.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
91.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
92.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
93.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
94.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
95.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
96.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
97.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
98.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
99.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00
100.	Α/Α	Καρντανώ, Α.	50:00

Ο ίδιος ο Καρντανώ συμμετείχε στους αγώνες με ένα ταπεινό μεν αλλά ως απεδείχθη διαχρονικό αυτοκίνητο αυτοκίνητο. Βρέθηκε τόσο σε ράλυ Ακρόπολις, όπου τερμάτισε 50ος στο Δ' ('56) όσο και στο πρώτο αγώνα ταχύτητας που διοργανώθηκε στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Δεκέλειας τον Ιούνιο του '57, όπου ολοκλήρωσε δεύτερος στην κλάση του (αριστερά).

Κι όλα αυτά με ένα 2CV. Το μικρό εκείνο θαύμα από το Λεβαλουά των Παρισίων που εκείνη την εποχή «ζούσε» μόνον 8 χρόνια, επέπρωτο να μείνει επί σκηνής, μέχρι το '90, συνολικά 42 έτη.

Μιλώντας για επιτυχίες όμως τι να πει κανείς τη DS. Μπορώ να θυμηθώ αρχές δεκαετίας του '70, μαθητής ακόμα, τη λατρεία που έτρεφε από τότε, ο συμμαθητής Ανδρέας Ζαπατίνας για το αυτό μοντέλο και τα λόγια θαυμασμού του. Μετά από σαράντα χρόνια βρήκε μια και τη διατηρεί σε άψογη κατάσταση, εκεί στο Varese που ζει και σχεδιάζει.

Στο Varese, όπου γεννήθηκε ο γλύπτης Flaminio Bertoni. Είναι ο άνθρωπος που σχεδίασε την Traction Avant, το 2CV και την DS. Καμία σχέση με τον Giovanni και τον Giuseppe "Nuccio" ενίοτε και "Gary" Bertone Bertone. Από τον Μάιο του 2007, στο Varese υπάρχει και μουσείο με το όνομά του.

Προσωπικά, δεν συμφωνούσα και παρέμενα επηρεασμένος και ευθυγραμμισμένος με την περιρρέουσα τότε ατμόσφαιρα των "τροχών" που περιέγραφαν την DS ως «κρεβατομηχανή».

Σήμερα όμως, οφείλω να αναγνωρίσω το σφάλμα μου. Η DS ήταν, είναι κάτι πολύ σπουδαιότερο από ότι αρχικά νόμισα.



Σε πλήρη δύναμη, παρατεταγμένη η ομάδα της Citroen για τον αγώ να του '63 στον προ του τεχνικού ελέγχου χώ ρο. Από αριστερά οι

DS

19 με το No 49 συμμετοχή της

Ec

.

Paris

—

Ile

de

France

ο

ι B.

Neyret

—

J

.

Teramorsit

, με το 1 οι κυρίες

C

.

Bouchet

—

F

.

Vallier

με τα No 55 και 59 επίσης συμμετοχές της

Ec

.

Paris

—

Ile

de

France

για τους

R

,

Trautman

—

J

.

P

.

Ogier

και

G

.

Verier

—

J

.

Badoche

αντίστοιχα, ενώ τελευταίοι δεξιά οι

P

.

Toivonen

—

V

.

Nurmimaa

συμμετοχή της

Autolike

Teho

Koprivaara

&

Kumpp

. Πίσω τους διακρίνεται το ξενοδοχείο

Hilton

στα δεξιά και πίσω το νοσοκομείο «Ευαγγελισμός» του οποίου οι ανεγείρονται οι τελευταίοι όροφοι.

Την πιο emphatic εμφάνιση πάντως σε «Ακρόπολις», έκανε η Citroën στο ΙΓ' όπου μας ήρθε πάνοπλη με έξι DS 19. Δεν κατάφερε να επικρατήσει, έμεινε μακριά από τη διεκδίκηση της νίκης, αλλά τρεις από αυτές τερμάτισαν στις θέσεις 7, 8, 9, με τους P. Toivonen, R. Trautman, J. Verrier.

Δέκα χρόνια αργότερα, το '73 μια DS23 με τους Αυστριακούς Richard Bohmicheck – Zep Kermeyer θα αποσπούσε την τιμητική 6η θέση σε έναν αγώνα με μόλις έντεκα πληρώματα στον τερματισμό, από τα 83 που συνολικά εκίνησαν.



Στο 24ο Δ.Ρ.Α. ('77), ο J.P. Lick με μια εξαιρετική προσπάθεια έφερε την ογκώδη CX έκτη στον τερματισμό. Εδώ διακρίνεται στην πόλη της Καρδίτσας.



Τα κινητά service της ομάδας στο 24ο «Ακρόπολις» ήταν DS break βαμμένα στα χρώματα της

Tot

al.

Στην εικόνα με φόντο τα Μετέωρα.

Η ομάδα θα επανέλθει το '77 και το '78 με καλύτερη θέση πάλι τη 6η με το J.P. Lick που χειρίστηκε με κόπο μια ογκώδη CX. Για να καταφέρει όμως το Γαλλικό εργοστάσιο να πετύχει μια καλύτερη επίδοση από εκείνη των J.J. B.Vign – Π. Γιαννηκώστα έπρεπε να περιμένει 55 χρόνια, μέχρι το 2008 οπότε ο Loeb πέτυχε την πρώτη του νίκη στον ελληνικό αγώνα.



Η εικόνα του Sebastian Loeb κατέστη συνώνυμη μιας απίθανης ακολουθίας επιτυχιών για τη Citroën. Κυριάρχησε στο παγκόσμιο πρωτάθλημα ράλυ επί εννέα έτη, σημειώνοντας 78 νίκες, εκτοξεύοντας ταυτόχρονα το γαλλικό εργοστάσιο στην πρώτη θέση των κατασκευαστών με 93 νίκες στο θεσμό.

Το εμπορικό κομμάτι

«Το μέλλον ανήκει σε εκείνους που προετοιμάζονται για αυτό». Με αυτή τη φιλοσοφία κίνησε τα επιχειρηματικά του βήματα ο Πολυχρόνης Συγγελίδης όταν μαζί με τον γιο του Γιώργο ξεκίνησαν να δραστηριοποιούνται, στον κλάδο της κλωστοϋφαντουργίας πριν από 90 περίπου χρόνια. Σαν μια Ελληνική έκδοση της οικογένειας Τογιόντα και φυσικά υπό κλίμακα, στράφηκε αργότερα στην αγορά του αυτοκινήτου και το 1965 πήρε το χρίσμα της αποκλειστικής διανομής των αυτοκινήτων της Citroën στην Ελλάδα ιδρύοντας την Citroën Hellas.

Από τότε πέρασε σχεδόν μισός αιώνας, η οικογένεια Συγγελίδη παραμένει σταθερή στην αντιπροσώπευση του γαλλικού εργοστασίου στη χώρα μας.

Το ξεκίνημα του 21ου αιώνα, ίσως να μην έχει επιδείξει προσωπικότητες, του βάθους και της εφευρετικότητας του Andres Citroën, ενώ οι χαρακτήρες τύπου Ilya Ehrenburg δεν έχουν πρακτικά ερείσματα μετά την παταγώδη πτώση του υπαρκτού.

Τα αυτοκίνητα είναι καλύτερα και περισσότερα από ποτέ και οι ανήσυχoi αμφισβητίες ακόμα μοναχικότεροι.



Κάποια 60 χρόνια νωρίτερα. Μια παρέα “Σιτροενάνθρωποι”. Από αριστερά Κλ. Καρντανώ , Π. Γιαννηκώ στας, J.J. B. Vigne και δεξιά στο άκρο ο Στ. Ζάννος έφηβος.