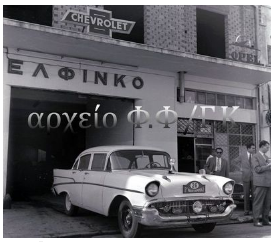
...Built Ford tough, with Chevy stuff.

Εν αρχή ήταν η Hellenic Finance Company. Ιστορικές πηγές αναφέρουν ότι ιδρύθηκε στον μεσοπόλεμο και συγκεκριμένα το 1927 από τον Όμηρο Ιωσηφόγλου και από το 1936 άρχισε να αντιπροσωπεύει προϊόντα της General Motors. Μετά το πέρας του Εμφυλίου ξεκίνησε δειλά – δειλά να εισάγει τα Cadillac, τα Chevrolet και τα Opel.

Η Ελλάδα καθημαγμένη επί 14 σχεδόν χρόνια, από την Μεταξική δικτατορία, την Κατοχή, τα βαθιά τραύματα του Εμφυλίου είχε πολύ σοβαρά θέματα να αντιμετωπίσει και η αγορά του αυτοκινήτου κατ' ουσίαν δεν υπήρχε, πόσω δε μάλλον για τόσο ακριβά και μεγάλα αυτοκίνητα

Αντίθετα, στην αντιπέρα ακτή του Ατλαντικού, οι Ηνωμένες Πολιτείες έβγαιναν από τον πόλεμο νικήτριες, κρατώντας τα ηνία του Δυτικού, τουλάχιστον, κόσμου. Η General Motors μετρούσε περισσότερο από 40 χρόνια λειτουργίας, δημιουργίας και δυναμικής παρουσίας. Ήδη από το 1931 βρισκόταν στην κορφή των πωλήσεων σε παγκόσμια κλίμακα. Ήταν μια κυρίαρχη θέση που θα κρατούσε για 77 συνεχή έτη, μέχρι το 2008, ένα απίστευτο σερί που είναι μάλλον αδύνατον να μπορέσει κάποιος άλλος όμιλος, στο μέλλον να πλησιάσει.



Μάιος 1959, η two ten έχει τερματίσει στο Ζ' “Ακρόπολις” σε μια μέτρια για τα μέτρα του Τζώ νυ επίδοση, μόλις στην 18η θέση, επί 43 τερματισάντων με συνοδηγό τον Γιάννη Χρονίδη. Ποζάρει στην είσοδο του γκαράζ της Κάρπου με το το λογότυπο της Chevrolet μπροστά από ανολοκλήρωτο ακίνητο.

Hellenic Finance Company λοιπόν,

που δεν μας θυμίζει κάτι ιδιαίτερο, αλλά αν εστιάσουμε στις πρώτες συλλαβές των τριών λέξεων, θα γεννηθεί η ΕΛΦΙΝΚΟ που μας λέει πολλά και από τις αρχές της δεκαετίας του ’50 αναλαμβάνει τη διοίκηση της μια εμβληματική μορφή του χώρου της αυτοκινητικής αγοράς αλλά και των αγώνων. Ο Ιωάννης Πεσμαζόγλου, γνωστότερος ως Τζώνυς, γόνος σημαντικής οικογένειας . Ο πατέρας του Γεώργιος, υπήρξε τραπεζίτης, διπλωμάτης, σύμβουλος κορυφαίων Ελλήνων πολιτικών. Στο σημείο αυτό ας ξεδιαλύνουμε και μια ανακρίβεια που συχνά συναντούμε. Η χρονολογία γέννεσής του, όπως την αναφέρει ο πατέρας του, στο ενδέκατο βιβλίο του, με τίτλο «Το χρονικόν της ζωής μου» που εκδόθηκε το 1980, αναφέρει στην 50η σελίδα: *«Την 21ην Μαρτίου/3η΄ν Απριλίου 1914 εγεννήθη ο υιός μου Ιωάννης»* . Συνεπώς, όταν αναλαμβάνει τις τύχες της Chevrolet στην Ελλάδα είναι 36 περίπου χρονών.

Μαζί με την επιχειρηματική δραστηριότητα, ξεκινά και την αγωνιστική του καριέρα. Πρωτοπόρος στο ελληνικό αγωνιστικό γίγνεσθαι θα οδηγήσει αποκλειστικά αυτοκίνητα που αντιπροσωπεύει με μια μόνη εξαίρεση τον Ιανουάριο του ’79 όταν συμμετείχε στο rally Ford, με Escort (!) και δεν θα είναι υπερβολή αν πούμε ότι η Chevy δεν θα ήταν γνωστή στον τόπο μας, αν δεν είχε ασχοληθεί ο Πεσμαζόγλου με τον τρόπο που ασχολήθηκε.

Συμμετείχε σε εκατοντάδες αγώνων, κατέκτησε εννέα Πανελλήνιους τίτλους κερδίζοντας 32 αγώνες από το Σεπτέμβριο του ’56 έως τον Ιούλιο του ’71. Τους 27 με Chevrolet. Από αυτούς, τους 15 με την two – ten και τους 12 με τη Vette , ενώ συνέχισε να αγωνίζεται έως το τέλος της δεκαετίας του ’80, με Opel . Τρεις ήταν οι Chevrolet

που οδήγησε αγωνιστικά. Η λευκή
two
ten
, γνωστότερη και με το προσωνύμιο «γουρούνα», λόγω μεγέθους, η ασημένια δίπορτη
V
8 ή «πόρκυ» και η λευκή
Vette
σαν «στρίγγλα». Ογκώδη, δύσκολα αυτοκίνητα, ακατάλληλα για την ελληνική πραγματικότητα ήθελαν ειδική συμπεριφορά που μόνον εκείνος μπορούσε να προσφέρει.
Είναι χαρακτηριστική η δήλωση, από το ’78,
του Γ. Μοσχού, που ήταν φειδωλός στα κολακευτικά σχόλια:
«Κανένας άλλος δεν μπορεί να οδηγήσει
έτσι αυτό το θηρίο».
Χωρίς αμφιβολία η περίπτωση της σχέσης
Chevrolet
– Πεσμαζόγλου αποτελεί μοναδική περίπτωση όχι μόνον στο στενό ελληνικό χώρο αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, η άρρηκτη δηλαδή και αποκλειστική σχέση οδηγού με όχημα.

αρχείο: Φ.Φ./Γ.Κ.
Φ.Φ./Γ.Κ.

Χαρακτήρας δύσκολος,

ο Τζώνυς, σπόρτσμαν σε διαρκή σωματική φόρμα πολλές δεκαετίες πριν τα γυμναστήρια γίνουν της μόδας. Πολλοί πρεσβύτεροι θα τον θυμούνται να γυμνάζει μονίμως καρπούς και βραχίονες με σφιγκτήρες.

Υπέφερε από την ταλαιπωρημένη μέση του, πρόβλημα που είχε αποκτήσει και από τις καταδύσεις, το οποίο το 1962 θα τον κρατούσε μακριά από αγωνιστικές δραστηριότητες, καθώς στο ίδιο βιβλίο, σελ. 374 θα σημειώσει ο πατέρας του:
«Το 1962 ήτο η επέτειος των χρυσών μας γάμων, αλλά ανεβάλαμε τον εορτασμόν, λόγω της εγχειρήσεως την οποίαν είχεν υποστή εκείνας τα ημέρας, ο υιός μας Ιωάννης εις τον Λονδίνον από τον καθηγητή
Truetta
.»

Τα παιδικά του χρόνια κύλησαν με σημαντικές, για την εποχή, μετακινήσεις καθώς ακολούθησε την μητέρα Ειρήνη πρώτα στη Μασσαλία, μετά στη Σιέννα όπου συνάντησαν τον πατέρα του και ακολούθως στο Viarregio και στη Ρώμη. Η επιστημονική, πολιτική και κοινωνική θέση του πατέρα του, Γεώργιου ήταν σαφώς καθοριστική για όλη την οικογένεια, σε εποχές σκληρές και δύσκολες.

Στο σπορ πρωταγωνίστησε. Από τα πρώτα έτη της εμπλοκής έως μετά τα μέσα της δεκαετίας του ’70 έτρεχε για να διακρίνεται, συμμετείχε για να κερδίζει. Αυτά τα περί της χαράς της συμμετοχής του Πιέρ ντε Κουμπερντέν, ο Τζώνυς ούτε τα καταλάβαινε, ούτε τα ένοιωθε.

Υπό αυτό το πρίσμα, είχε δυο πρόσωπα. Εκείνο κατόπιν της νίκης και εκείνο μετά την ήττα. Όταν το Σαβατοκύριακο έκλεινε με νίκη ήταν ένας θαυμάσιος άνθρωπος, με χιούμορ, με άνεση, με όλη την ευγένεια που απαιτούσε η τάξη του, με όλη την ευπρέπεια που απαιτούσε η καταγωγή του.

Όταν όμως έχανε ή εγκατέλειπε, ειδικά σε αγώνες που θεωρητικά είχε προβάδισμα ξεπερνούσε όχι μόνο τα όρια του αγωνιστικού fair play αλλά και της ευγένειας.

Ήταν σκληρός, αψύς, είχε μερικές ακραίες συμπεριφορές. Η Κέρκυρα του ’66, Το κολοφώνιο στην Ριτσώνα του ‘68, η Ρόδος, του ’69 αλλά και του ’71, η κατ’ επιλογήν λειτουργία των στοπ στα αυτοκίνητα των ράλυ και η σχεδόν πάγια τακτική του στα κλεισίματα ήταν κάποιες απ’ αυτές. Ήταν πολεμιστής, και δεν σταμάταγε ούτε με την πτώση της καρώ σημαίας, το μαρτυρούν και οι τακτικές του, με μπαράζ ενστάσεων όταν τα αποτελέσματα δεν τον βόλευαν.

αρχείο Φ.Φ./Γ.Κ.

Ιούλιος του 1970. Φιλέρημος. Νίκη & Χαμόγελα.

Να σημειώσουμε όμως και μια επίδειξη φιλαλήθειας όταν αμέσως μετά την κατάκτηση των δύο πρώτων του τίτλων απάντησε στην ερώτηση με θέμα πως βλέπει τους αγώνες: *«Μα εγώ χρυσέ μου είμαι μέλος της Ε.Θ.Ε.Α. Τι να σου πώ!»*

Σε καθαρά οδηγικό πλαίσιο είχε μερικές εξαίρετες στιγμές. Τόσο η two ten όσο και η Vette ήταν μεν δυνατά αλλά δύστροπα οχήματα. Ίσως οι πιο διαλεκτές επιδόσεις του να είναι εκείνες με τα αντίστοιχα ρεκόρ μάλιστα, στη Πάρνηθα, και τη Φιλέρημο. Στην μεγαλύτερη Ελληνική ανάβαση σκοράρισε 5 νίκες σε 11 χρόνια. Ξεκίνησε από το 7΄:43΄΄:8 το ’59 με την two ten για να κατέβει με την Vette στο 6΄:37΄΄:9 το ’68, μόλις 7 δεύτερα πάνω από το απόλυτο ρεκόρ του von Trips. Στην πρώτη εμφάνιση της Vette εκεί το ’67 θα ανέβει το βουνό στα 7 λεπτά ακριβώς. Που βρήκε τα περιθώρια και κατέβασε περισσότερα από 2΄΄ το χλμ την επόμενη χρονιά, μόνον η ψυχή του το γνώριζε. Ως προς τούτο κέρδισε και τον τίτλο: «ο sir John των βουνών».

Μάιος 2006. Στους έρημους χώρους της Ελφίνκο παρκαρισμένα τα παιχνίδια του Τζώνυ. Η two ten και η Vette , δείγματα παλιών λαμπρών ημερών. Το κτίριο που στέγασε για δεκαετίες την Chevrolet στην Ελλάδα μετράει λίγες εβδομάδες ύπαρξης, ακόμα.

Όπως και να είχε,

η ζωή του δεν ήταν μόνον αγώνες. Οι παλιότεροι τον θυμούνται να εργάζεται ώρες ατελείωτες, νύκτες, ξημερώματα στο γραφείο του, στο «διοικητήριο» της πλατείας Κάνιγγος. Από εκεί ξεκίνησε την ιστορία της η Ελφίνκο και η Chevrolet. Μέχρι το τέλος του ’63 το τεχνικό τμήμα βρισκόταν στην οδό Κάρπου στην Καλλιθέα και από το ’64 στεγάστηκε στο πελώριο για τα μέτρα της εποχής ακίνητο στο νο 340 της Λεωφόρου Συγγρού. Εκεί φιλοξενήθηκαν οι τεχνικοί έλεγχοι του ράλυ «Ακρόπολις» για μια περίπου δεκαετία, αλλά και δεκάδων ελληνικών αγώνων για περισσότερα χρόνια. Από εκεί πέρασαν, ανδρώθηκαν και ξεχώρισαν μια γενιά τεχνικών. Με κορυφαίους τον Κώστα Γαλάνη που ως μηχανικός είχε αναλάβει το δύσκολο έργο να συντηρεί τις chevy του Τζώνυ και να αντέχει τους θυμούς του αλλά και τον φανοποιό Χρήστο Δενδρινό. Κοντά τους οι Γιάννης Τσουκαλάς, Ιωσήφ Βιτάλης και Λεωνίδας Σαρωτής. Εκεί μαθήτευσε και ο

Χάρης Καλτσούνης, που ξεκίνησε παιδί σχεδόν, δίπλα στον Γαλάνη για να εξελιχθεί, σε συνοδηγό, οδηγό, μηχανικό και επιχειρηματία του χώρου. Σήμερα καταθέτει:
«Ήταν σκληρός ο Τζώνυς, σκληρός αλλά δίκαιος».

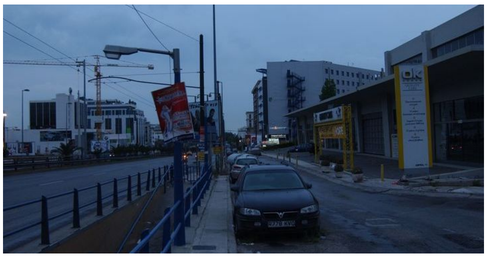
Εννοείται ότι το πελατειακό κοινό των Chevrolet ήταν πολύ περιορισμένο. Μεγάλα, ακριβά οχήματα απευθύνονταν σε ελάχιστους Αθηναίους και σε ακόμα λιγότερα ταξί.

Τα χρόνια περνούσαν

και τυπικά την αντιπροσώπευση των Chevrolet είχε η ΕΛΦΙΝΚΟ μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του ’90. Θα μεσολαβήσει σχεδόν μια δεκαετία όπου το καθεστώς είναι ασαφές. Ο όμιλος Σφακιανάκη εισάγει κάποια μοντέλα
Chevrolet
μέσω της Ολλανδικής
Croimans
και τα διαθέτει στην ελληνική αγορά που κινείται πλέον με ιλλιγγιώδεις ρυθμούς. Στο ίδιο χρονικό διάστημα
ιδρύεται, το ’94, η
DAEHELLAS
, ενώ η το 2002 συστήνεται η
G
.
M
.
DAEVOO
σε διεθνές επίπεδο και το 2005 την επίσημη αντιπροσώπευση της
Chevrolet
στην Ελλάδα αναλαμβάνει η
CHEVELLAS
, συμφερόντων της οικογενείας Θεοχαράκη, η οποία πέντε χρόνια αργότερα, το 2010 και ενώ η κρίση αρχίζει να πλήττει τον τόπο, αναλαμβάνει και την αντιπροσώπευση των αμερικάνικων προϊόντων του εργοστασίου.

Τα Chevrolet που διανέμει βεβαίως δεν έχουν κάτι από Detroit αλλά πολύ από Γκουνσάγκ.

Μικρά, οικονομικά κατά βάση αυτοκίνητα, πιο ταιριαστά στην Ευρωπαϊκή πραγματικότητα, μέχρι που στο τέλος της προηγούμενης χρονιάς, ανακοινώθηκε η απόφαση, στα προσεχή δυο έτη να αποχωρήσει ολοκληρωτικά (η Chevrolet) από την Ευρώπη. Αυτό σημαίνει ότι 2.500 σημεία πωλήσεων και service, με το αντίστοιχο προσωπικό, θα πρέπει να αλλάξουν προσανατολισμό ή να κλείσουν. Ιδιαίτερα δυσάρεστο μέσα στην δύνη της ύφεσης,



Για κάποιους πάντως, το θέμα είχε κλείσει τον Μάιο του 2006. Τότε που εκκενώθηκε το κτίσμα που φιλοξένησε την Ελφίνκο και τη Chevrolet για κάτι περισσότερο από 40 χρόνια. Ο Τζώνυς είχε ήδη αναχωρήσει από το μάταιο κόσμο μας το 2002 και το τσιμεντένιο επιβλητικό γκαράζ θα γινόταν άλλο ένα αδιάφορο γυάλινο κτίριο της σύγχρονης εποχής ώστε να στεγάσει κατάστημα ηλεκτρονικών και το πολιτικό κόμμα που ιδρύθηκε μισό αιώνα μετά την Ελφίνκο, που κατά καιρούς κυβερνά τη χώρα, αλλά αδυνατεί να καταβάλει το τίμημα των ενοικίων του.

Κάπως έτσι είχε το μοναχικό ταξίδι της Chevrolet στην Ελλάδα. Μοναχικό γιατί στηρίχτηκε σε έναν άνδρα, γιατί δεν απέκτησε ποτέ δυναμική πωλήσεων, αντίθετα είχε μια ξεχωριστή αγωνιστική πορεία και γιατί τώρα δείχνει να σβήνει ολοκληρωτικά, αφού διασταυρώθηκε με αποανατολίτικα στοιχεία.