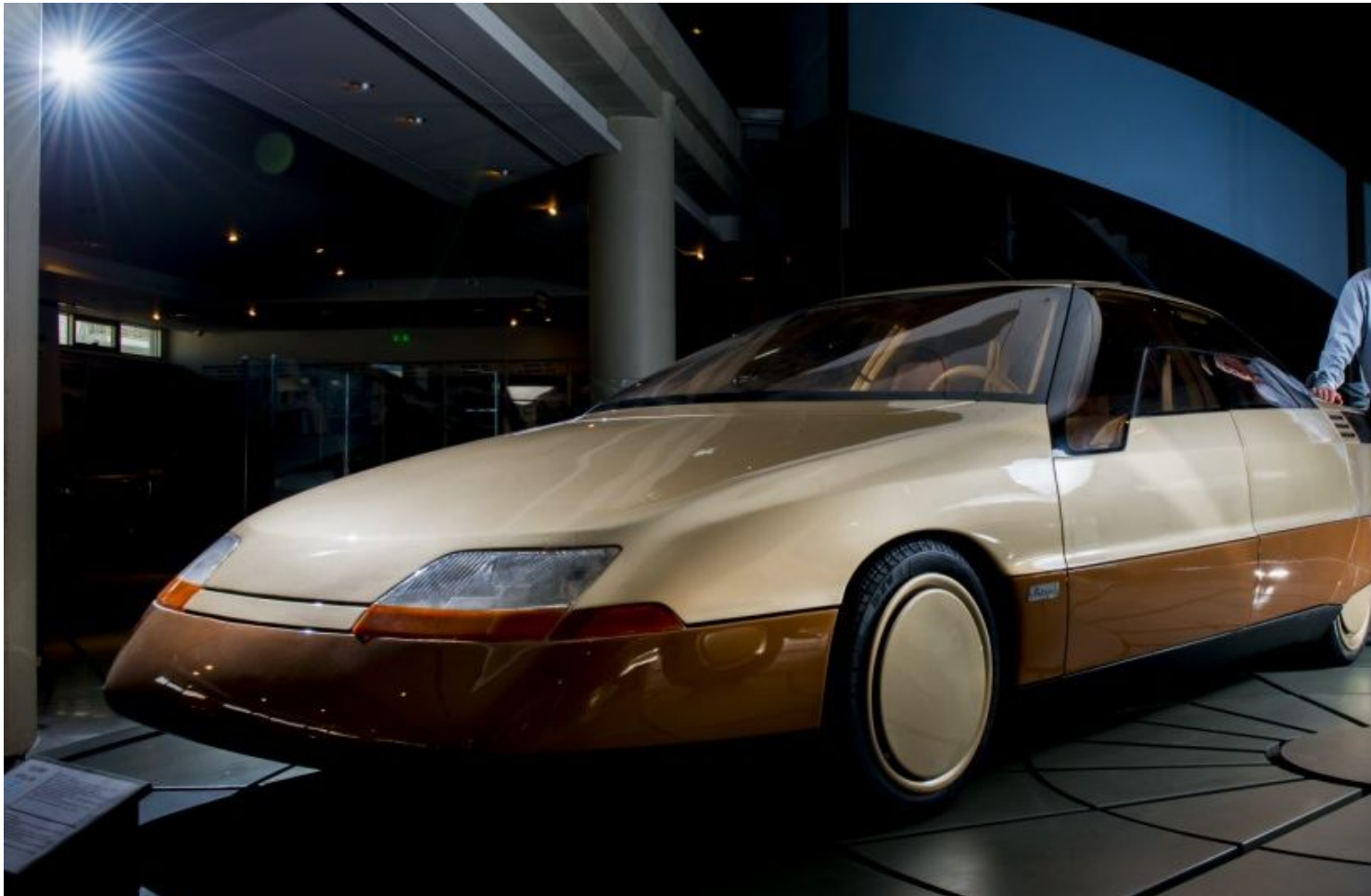


Το πλήθος των Ελλήνων σχεδιαστών αυτοκινήτων που έκαναν διεθνή καριέρα είναι περιορισμένο. Ως εκ τούτου κάθε κουβέντα με κάποιον από αυτούς, είναι ενδιαφέρουσα και ουσιαστική. Συνομιλούμε με τον αρχαιότερο, ίσως, εκπρόσωπό τους, Αντώ νη Βολάνη.



Χειριζόμενος τα εργαλεία που παρέχονται τη σήμερον ημέρα, ενίστε και τη γλώσσα, γκουγκλάρισα το όνομα του Έλληνα σχεδιαστή Αντώνη Βολάνη. Βρήκα μερικά ενδιαφέροντα στοιχεία που τον αφορούσαν. Τα ανακάλυψα ανακατεμένα στο τρι-κοιμισμένο διαδίκτυο ανάμεσα σε διάφορους άλλους συνδυασμούς.

Έναν άλλο Βολάνη και έναν άλλο Αντώνη που τα αντίστοιχα ονοματεπώνυμά τους βρίθουν στα Ελληνικά τμήματα του χαώδους παγκόσμιου ιστού, δείγματα αναμφίβολα μιας τρέχουσας κουλτούρας.

Τις επόμενες ώρες, τον συναντούσα στον τελευταίο όροφο του φιλόξενου Ελληνικού Μουσείου Αυτοκινήτου στο κέντρο των Αθηνών, με τους ακόμα πιο φιλόξενους ανθρώπους που διαχειρίζονται το τολμηρό αυτό εγχείρημα.



Αντώνης Βολάνης. Γαλανά μάτια, Ελληνικά με γαλλική προφορά, φυσιογνωμία ευγενική, συμπεριφορά ευγενικότερη. Καθώς λοιπόν ξετύλιγε το κουβάρι της ζωής του, ήρθε στο μυαλό μου η επική ταινία του Claude Lelouch, οι μεν και οι δε. (Les Uns et les Autres) όπου Γάλλος σκηνοθέτης, αφηγείται τη ιστορία του 20ου αιώνα μέσα από την τύχη μιας οικογένειας.

Όπως περίπου συμβαίνει και με την οικογένεια του συζητητή μας. Ο παππούς (του) Αντώνης Βολανάκης, εκ Κρήτης φυσικά καταγόμενος, με αδέρφια ηγέτες Μακεδονομάχους, μετανάστευσε στη Γαλλία για ένα καλύτερο αύριο. Έγινε Βολάνης από μια τυχαία ανορθογραφία στα ταξιδιωτικά έγγραφα και το '39 λίγο πριν το ξέσπασμα της μεγάλης φωτιάς που άναψε ο Αδόλφος και οι όμοιοι Αλαμανοί του σε ολόκληρο το σύμπαν, έστειλε το αγόρι του πίσω στην Ελλάδα για να γλυτώσει το μακελειό. Αυτό επεδίωξε.

Μόνον που ο γιός του και πατέρας του Αντώνη, ο Γιώργος, πολέμησε και στο Αλβανικό μέτωπο και τον Απρίλη του επόμενου έτους όταν εισέβαλε η σιδερόφρακτη 6η στρατιά της Wehrmacht στην Ελλάδα.

Επέζησε της θύελλας της Κατοχής, παντρεύτηκε, εργαζόταν στον Ο.Τ.Ε., ζούσε στην Θεσσαλονίκη, το '46 όταν ήρθε στο φως το πρώτο τους παιδί, ένα κοριτσάκι. Πάνω στο ζόφο του Εμφυλίου, μόλις τρεις μήνες μετά την δολοφονία του Αμερικανού δημοσιογράφου George Polk, εκεί που ζούσαν, στην νύμφη του Θερμαϊκού, γεννήθηκε ο Αντώνης τον Αύγουστο του '58, ακριβώς μια δεκαετία μετά τον άνθρωπο που γνώρισε και θαύμασε

αργότερα, ως σχεδιαστή, τον Giorgetto Giugiaro.

Τέσσερα χρόνια μετά την γέννησή του, η οικογένεια Βολάνη, εγκαταλείπει την Ελλάδα και μετοικίζει στη Γαλλία, στο Παρίσι, δίπλα στον παππού.

Έτσι αρχίζει το αμιγώς Ευρωπαϊκό κομμάτι της οικογένειας και η ξεχωριστή πορεία του Αντώνη. Φοιτά σε Τεχνικό Λύκειο. Στα 14 του παρακολουθεί από κοντά, ζωντάνα την μεγάλη περιπέτεια των 24 ωρών στο Le Mans. Επισκέπτεται την έκθεση των Παρισίων και εκεί μπολιάζεται.

Καταλαβαίνει ότι αυτό που θέλει να κάνει στη ζωή του είναι να σχεδιάζει αυτοκίνητα. Οι καθηγητές του, αντιλαμβάνονται ότι το παιδί έχει χάρισμα και στα 18 του χρόνια, μόλις ολοκληρώνει τις εγκύκλιες σπουδές, τον στέλνουν συστημένο για ένα χρόνο στη Renault. Στην κρατική τότε εταιρεία, εξ' ου και Ρεζί, εργάζεται για 12 μήνες επ' αμοιβή περνώντας απ' όλα στα στάδια της παραγωγής, βλέποντας και μαθαίνοντας. Εκεί τον βρίσκει ο διαβόητος Μάης του '68.

*- Πέστε μου ότι ήσαστε τότε κι εσείς, στα 20 σας χρόνια, παρών στην εξέγερση του παρισινού Μάη, εκεί στο Quartier Latin; ρωτώ με την συνήθη επαναστατική μου αφέλεια.*

*- Ε λοιπόν όχι, δεν είχα καμιά συμμετοχή.*

Δηλαδή, δεν πιστέψατε, δεν φωνάξατε το σύνθημα «φαντασία στην εξουσία» ή ακόμα «κάτ ω από το πεζοδρόμιο η παραλία;»

, επιμένω

Όχι, μπορείτε να πείτε, ότι ήμουν στο ίδιο δρόμο της δικής μου επανάστασης. Ίσως να μην είχε πολλές στροφές, αλλά σας διαβεβαιώ πως είχε πολλές ανηφόρες.

Τα επόμενα τρία χρόνια θα τα περάσει στην Peugeot αλλά η πιο επαναστατική περίοδος της ζωής του έρχεται όταν μετακομίζει στην Matra.

Εκεί είχε το ελεύθερο αλλά και τα μέσα να αφήσει το ταλέντο του χωρίς ιδιαίτερες δεσμεύσεις να καλπάσει. Το Murena, το Bagheera, το Rancho είναι οι αποδείξεις. Κι αν τα δυο πρώτα σπορ οχήματα είναι «μόνον» ωραία, καινοτόμα, με το Rancho ανοίγει το κεφάλαιο SUV στο αυτοκινητικό σύμπαν, ενώ με το Espace που έπεται, είναι αυτό με το οποίο ξεκινά εντυπωσιακά, η ενότητα των πολυμορφικών.

