

Μπορεί ένα όχημα να «πιάνει» ταχύτητες Formula 1 και να σκαρφαλώνει σε κατακόρυφα εμπόδια; Μπορεί να αναμετρίεται με τις ελληνικές λακούβες χωρίς οι επιβάτες του να νιώθουν το παραμικρό; Εδώ και δέκα περίπου χρόνια, ο αρχιτέκτονας Δημήτρης Κορρές εργάζεται πυρετωδώς για να απαντήσει θετικά στα παραπάνω ερωτήματα. Και αυτή δεν είναι η μόνη πρόκληση που κερδίζει. Μέχρι σήμερα έχει καταφέρει να μεταφέρει κτίρια, να σχεδιάσει περίπλοκα μηχανήματα για τη γέφυρα της Χαλκίδας και τον αεροδιάδρομο του «Ελ. Βενιζέλος» και να λύσει τους κατασκευαστικούς γρίφους στην τελετή έναρξης των Ολυμπιακών της Αθήνας.

ΤΟ ΥΠΕΡΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΟΥ ΤΑΛΑΝΤΟΥΧΟΥ Κ. ΚΟΡΡΕ



Η τέταρτη εκδοχή του πρότζεκτ θα βρει πιθανότητα τη θέση της σε μία από τις διεθνείς εκθέσεις αυτοκινήτων την επόμενη άνοιξη.

ΑΠΟ ΤΟΝ ΝΙΚΟΛΑ ΖΩΗ ΠΟΡΤΡΕΤΑ: ΓΙΩΡΓΟΣ ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΣΧΕΔΙΩΝ: ΑΡΧΕΙΟ ΔΗΜΗΤΡΗ ΚΟΡΡΕ





1 Σχέδιο για την ανάρτηση του Project Korres.



2 Σχέδιο για το σύστημα μετάδοσης.



3 Απεικόνιση του αμαξώματος.

Ολα ξεκίνησαν το καλοκαίρι του 2000, όταν ο αρχιτέκτονας, μηχανουργός, αναρριχητής και κάτοχος πλήθους άλλων ιδιοτήτων Δημήτρης Κορρές αποφάσισε να αφήσει τα αγαπημένα του Ντεσεβό και Μίνι Κούπερ για χάρη ενός καινούριου αυτοκινήτου. Αντί όμως να αγοράσει ένα σύγχρονο μοντέλο, προτίμησε να κατασκευάσει ένα, όπως ακριβώς το ήθελε αυτός. Το βασικό του πρόβλημα ήταν ο εξοπλισμός ενός οχήματος που θα κυκλοφορούσε στην Ελλάδα. «Η εξίσωση που έπρεπε φυσικά να λύσω ήταν “τροχός εναντίον λακούβας”», λέει σήμερα γελώντας και θυμάται τη βασική φιλοδοξία που τον έκανε να πιάσει χαρτί και μολύβι για τα σχέδια. Θα μπορούσε το νέο αυτοκίνητο να τρέχει σαν Πόρσε και ταυτόχρονα να μπορεί να σκαρφαλώσει παντού; Υπήρχε περίπτωση οι τροχοί του να ρολάρουν σε ανώμαλο έδαφος, ενώ την ίδια στιγμή η οροφή θα έμενε εντελώς ακίνητη;

Το στοιχείο ήταν οι αναρτήσεις και με αυτές καταπιάστηκε η σχεδιαστική ομάδα γύρω από το project του Δημήτρη Κορρέ. Η ομάδα ξεκίνησε από τις θεωρίες και τα σχέδια, στη συνέχεια πέρασε «από το χαρτί στο μέταλλο», κατασκευάζοντας το πρώτο μοντέλο για δοκιμή, και τελικά η λύση βρέθηκε (παρότι συχνά το αποτέλεσμα κρινόταν «από το πόσο συμπλέκτες καίγονταν κάθε μή-

να»). Η «πατέντα» τους, που αδιαφορούσε για τα μοδάτα και, κατά τη γνώμη τους, αφερέγγυα ηλεκτρονικά συστήματα, πρόσφερε στην τεχνολογία του αυτοκινήτου ένα σύστημα ανάρτησης με μηχανική σύνδεση των τροχών. Αυτό σήμαινε ότι οι κραδασμοί του ενός τροχού μεταφέρονταν όχι στο σασί ή στους επιβάτες, αλλά στις άλλες τρεις ρόδες. «Όσο πιο πολλές λακούβες ή εμπόδια συναντάνε οι τροχοί τόσο πιο καλά πατάνε στο έδαφος», εξηγεί ο Δημήτρης Κορρές. «Με το αμάξι αυτό θα μπορείς να περνάς πάνω από αρκετά ψηλά εμπόδια με 100 χιλιόμετρα και να μη σου χύνεται καν ο καφές!»

Αν έχεις πίστη, διάβαινε

Σε όποιον έλεγε τι προσπαθούσε να κάνει, εισέπραττε ειρωνική δυσπιστία ή συγκαταβατικά χαμόγελα για ημίτρελους. Το αυτοκίνητο, που είχε ονομαστεί πλέον Project Korres και αριθμούσε ήδη το δεύτερο δοκιμαστικό πρωτότυπό του, δεν θα μπορούσε ποτέ να κυκλοφορήσει ως συμβατικό μοντέλο εμπορίου, αφού το ογκώδες σύστημα αναρτήσεων άφηνε λίγο χώρο στους επιβάτες, απαιτούσε πανίσχυρο –άρα ακριβό– κινητήρα και κιβώτιο ταχυτήτων ικανό να προσαρμοστεί σε όλα τα τερέν. Ο στόχος έγινε ακόμη πιο δύσκολος, ευτυχώς όμως το εγχείρημα βρήκε και άλλους χρηματοδότες εκτός από την τσέπη του Δημήτρη Κορρέ. Η εταιρεία επεξεργασίας μετάλλων Menaco, ο επιχειρηματίας George Molin από τις ΗΠΑ αλλά και μερικοί ιδιώτες είδαν

“ Η εξίσωση που έπρεπε να λύσω, όταν πρωτοξεκίνησα το σχεδιασμό του οχήματος, ήταν η πολύ γνωστή για τα ελληνικά δεδομένα «τροχός εναντίον λακούβας» ”

με ενδιαφέρον την προσπάθεια και την υποστήριξαν, παρά το σαρκασμό των περισσότερων. «Ειδικά στην Ελλάδα, ακόμα κι αν πεις ότι θα κάνεις το πιο απλό πράγμα, όλοι σου λένε “αυτό δεν γίνεται”». Είμαστε μια χώρα ανθρώπων που είναι εναντίον στο να προσπαθήσουν για οτιδήποτε», λέει ο ευρηματικός αρχιτέκτονας.

Φαίνεται όμως πως για ανθρώπους που δεν γνωρίζουν τι θα πει «ακατόρθωτο» τα πράγματα ήταν πάντα έτσι. Αν και μπορούσε από 8 χρόνων να επισκευάσει τη ραπτομηχανή της γιαγιάς του και να φτιάχνει ο ίδιος τα παιχνίδια του, ο Δημήτρης Κορρές συχνά προκαλούσε ακόμα και το θυμό των ενηλίκων. «Στην Πέμπτη Δημοτικού είχα φτιάξει σε τρεις μήνες μια μεγάλη άμαξα με όλα τα “κομφόρ” και την είχα πάει στο σχολείο. Και μόνο ξύλο δεν έφαγα από τον δάσκαλο, που θεώρησε πρόκληση να επιδεικνύω τα ακριβά παιχνίδια μου στους συμμαθητές μου», θυμάται σήμερα. Αλλά και όταν αργότερα, ως φτασμένος επαγγελματίας, κατάφερε να μεταφέρει μια εκκλησία στην Κηφισιάς και ένα τζαμί στη Θεσσαλονίκη, χρειάστηκε να περιμένει δύο χρόνια για να αποφασίσουν οι δημόσιοι φορείς ότι αυτό ήταν εφικτό. «Είχε μάλιστα δοθεί τόση δημοσιότητα, λες και θα στέλναμε πύραυλο στο φεγγάρι», λέει. «Και αυτός είναι ο λόγος που για το αυτοκίνητο δεν έχουμε πάρει καμία επιδότηση, ενώ το δικαιούμεστε, και που δεν θέλουμε να εμπλακεί ►



Πάνω και κάτω: σχέδια που απεικονίζουν την πιθανή μελλοντική εξέλιξη του οχήματος.

ΤΟ ΥΠΕΡΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

- ☞ Η τελική του ταχύτητα αγγίζει τα 300 χιλιόμετρα/ώρα.
- ☞ Χρειάζεται μόλις 3,8 δευτερόλεπτα για να «πιάσει» τα 100 κλμ.
- ☞ Ζυγίζει 1.400 κιλά.
- ☞ Η ιπποδύναμή του αγγίζει τα 500 άλογα, από 7.000 κυβικά.
- ☞ Διαθέτει τετρακίνηση.
- ☞ Θα κυκλοφορήσει στην αγορά με τιμή 100.000-150.000€.
- ☞ Η ανάρτηση και το κιβώπο ταχυτήτων χρειάστηκαν το καθένα ενάμιση χρόνο για να σχεδιαστούν.
- ☞ Μέχρι στιγμής έχει κοστίσει περίπου 1.500.000€ και 15.000 ώρες εργασία του Δημήτρη Κορρέ.
- ☞ Η ομάδα αποτελείται από 9 άτομα τους: Βασίλη Σπανδάγο, Μάνο Βορδοναράκη, Φράγκο Φραγκόπουλο, Μιχάλη Μπομπότη, Κώστα Μαλαδρινό, Ηλία Τσελέκο, Μιχάλη Μοντεσάτο, Γιάννη Μικαηλίδη και Δωροθέα Μητροπούλου.

κανένας δημόσιος φορέας ή τράπεζα. Όλα τα έχουμε καταφέρει μόνο με ιδιωτικά κεφάλαια και την προσωπική μας προσπάθεια».

Παιχνίδια για μεγάλους

Σε ποιο target group όμως απευθύνεται ένα τέτοιο όχημα; Η τεχνολογία που εφαρμόζει το κάνει, παρά τα αρχικά σχέδια, αναγκαστικά ακριβό και περιορισμένης παραγωγής και με αυτά τα δεδομένα σχεδιάζεται αυτή τη στιγμή το τέταρτο και ενδεχομένως τελευταίο πρωτότυπο. Που, εάν όλα πάνε καλά, την ερχόμενη άνοιξη θα ποζάρει σε κάποια διεθνή έκθεση. Μπορεί η Ελλάδα να μην είναι μαθημένη σε αυτά, στο εξωτερικό όμως δραστηριοποιούνται πολλές εταιρείες που κατασκευάζουν όποιο όχημα απαιτήσουν ακόμα και οι πιο ευφάνταστοι αγοραστές. Ο Δημήτρης Κορρές και η ομάδα του παρακολουθούν τις εξελίξεις και ξέρουν ότι οι πελάτες τους θα έχουν μάλλον ασυνήθιστο προφίλ. «Ένα μεγάλο ποσοστό θα πουληθεί σε ανθρώπους που θα το κάνουν τρεις βόλτες και θα το αφήσουν στο γκαράζ. Μερικοί θα το έχουν σαν παιχνίδι, μερικοί θα το έχουν στη συλλογή τους και μπορεί να μην το οδηγήσουν ποτέ», λέει, γνωρίζοντας ότι θα υπάρξει ενδιαφέρον και από το χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Εξάλλου το τελικό όχημα «θα μπορεί να διασχίσει εύκολα, γρήγορα και οι-

“
Έρωάς του είναι
το... κογιότ
από τα γνωστά
κινούμενα σχέδια
που χρησιμοποιεί
όλες τις παλαβές
ευρεσπεχνίες για
να πιάσει το γεύμα
του, αλλά πέφτει
το ίδιο στις παγίδες

”

κονομικά ακόμα και μια δύσκολη έρημο. Ίσως σε λίγα χρόνια να το δούμε να τρέχει μέχρι και στο ράλι Paris - Dakar».

Όσο απίστευτο κι αν ακούγεται, ο ίδιος είναι υπέρ του μικρού μεταχειρισμένου αυτοκινήτου. Ακόμα και την ίδια την τεχνολογία δεν τη θεωρεί πανάκεια και επισημαίνει γελώντας πως «όσο πλείθιοι ήμασταν μέσα στις σπηλιές τόσο είμαστε και σήμερα με τα ηλεκτρονικά gadgets». Θεωρεί ότι πολλά τεχνολογικά επιτεύγματα απελευθέρωσαν πολύ κόσμο από χειρωνακτική εργασία, δεν απορρίπτει όμως και το κλισέ που θέλει την αξία της τεχνολογίας να καθορίζεται από τον τρόπο χρήσης της. Έρωάς του, λέει αυτοσαρκασζόμενος, είναι το κογιότ του γνωστού κινούμενου σχεδίου, που χρησιμοποιεί όλες τις παλαβές ευρεσιτεχνίες για να πιάσει το γεύμα του, στο τέλος όμως πέφτει το ίδιο στις παγίδες. Και ενώ γνωρίζει ότι ενδεχομένως σε λίγο καιρό να μιλάνε όλοι για αυτόν και το υπεραυτοκίνητό του, όταν πρέπει να αποφασίσει για το πώς να χρησιμοποιεί την τεχνολογία στη ζωή του, είναι κάθετος: «Στην καθημερινότητα αυτό που μετράει είναι το συναίσθημα. Όσο προηγμένα ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας κι αν έχουμε ή όσα έξυπνα παιχνίδια κι αν πάρουμε στο παιδί μας, αν δεν κάτσουμε να παίξουμε, να γελάσουμε και να επικοινωνήσουμε, τι θα καταφέρουμε;» ■

