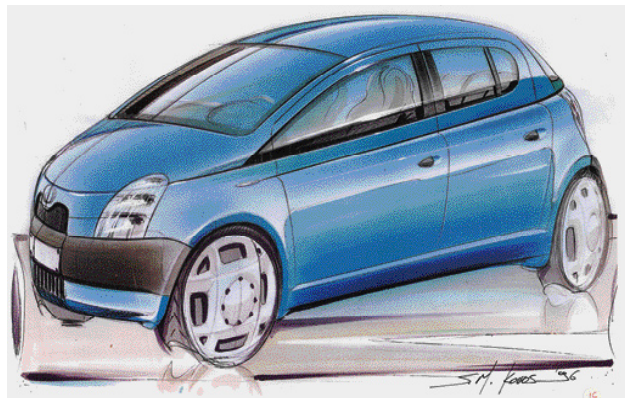




Σχεδιαστής αυτοκινήτων με υπέροχες γραμμές, ο Σωτήρης Κωβός είναι ο άνθρωπος που άλλαξε την εικόνα της αυτοκίνησης, τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια. Το βραβευμένο Yaris είναι ένα μόνο από τα δέκα και πλέον μοντέλα που κυκλοφορούν στις λεωφόρους του πλανήτη και φέρουν την υπογραφή του Έλληνα σχεδιαστή.



ΣΩΤΗΡΗΣ ΚΩΒΟΣ

Στη λεωφόρο της καταξίωσης!

ΤΗΣ ΕΥΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΟΥ
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: ΠΕΡΙΚΛΗΣ ΜΕΡΑΚΟΣ
periklesmerakos.com



ΤΟ ΟΝΕΙΡΟ, εφηβικό. Δεκαέξι ετών ήταν παρών στο Ράλι Ακρόπολις, και μετά σχέδια, πολλά σχέδια. Στην αρχή αντιγραφές, ένα Audi Quattro το πρώτο από αυτά, μετά κάποιες πρωτότυπες δημιουργίες. Και σιγά σιγά τα πράγματα πήραν τον δρόμο τους. Σχεδίασε και συνεχίζει να σχεδιάζει μοντέλα αυτοκινήτων που αγαπήθηκαν από τους οδηγούς και χάρισαν σε αυτοκινητοβιομηχανίες-κολοσσούς, κέρδη και κύρος. Μετά την τεράστια διάκριση που

ήρθε με το πασίγνωστο Yaris το 2000, που γεννήθηκε στο ΕΡΟΚ, το κέντρο σχεδιασμού της Toyota στις Βρυξέλες, στο οποίο διετέλεσε διευθυντής, το όνομά του Σωτήρη Κωβού, ανέβηκε πολύ ψηλά στις λίστες των καλύτερων σχεδιαστών του κόσμου. Είναι ενδεικτικό ότι μόνο στην Ευρώπη τα τελευταία δέκα χρόνια παρήχθησαν περισσότερα από δύο εκατομμύρια Yaris I και II. Τον συναντήσαμε στην Ελλάδα, με αφορμή τη δραστηριοποίησή του και στη χώρα μας. Πρόσφατα έβαλε την έμπνευση και την υπογραφή του στη

νέα σειρά σκούτερ της ελληνικής εταιρείας Nirronia. Ο κ. Κωβός ζει μόνιμα στο Τορίνο και τα τελευταία δέκα χρόνια εργάζεται ως ελεύθερος επαγγελματίας μετά την αποχώρησή του το 2001 από την Audi, εξαιτίας της διαφωνίας του με τους επικεφαλής, που του ζητούσαν να αναλάβει διοικητικό ρόλο και λιγότερο σχεδιαστικό. **Ακολουθώντας το όνειρο.** Ο 45χρονος Έλληνας δημιουργός, με καταγωγή από τη Λιβαδειά, γεννήθηκε σε μια γειτονιά στο Ιλιον κι έπαιξε μπάλα στους χωματόδρομους της. Το

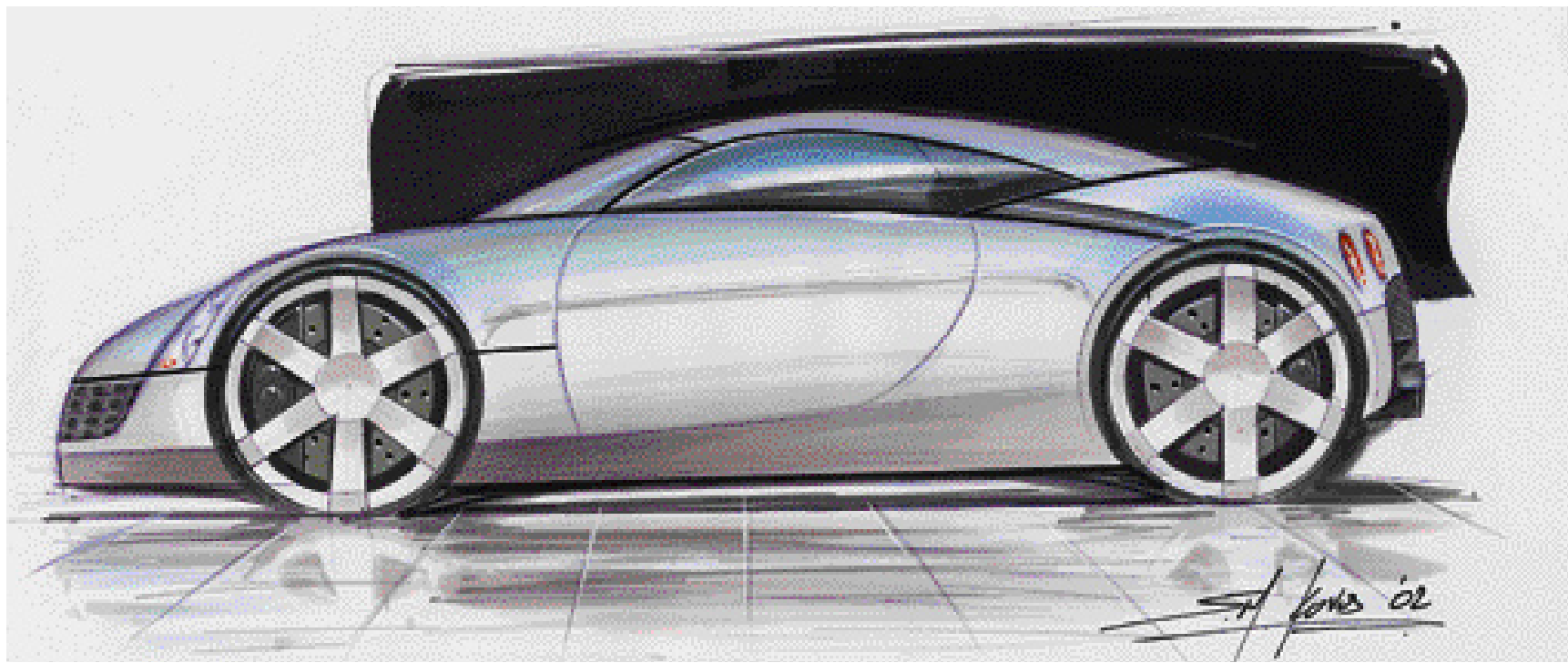
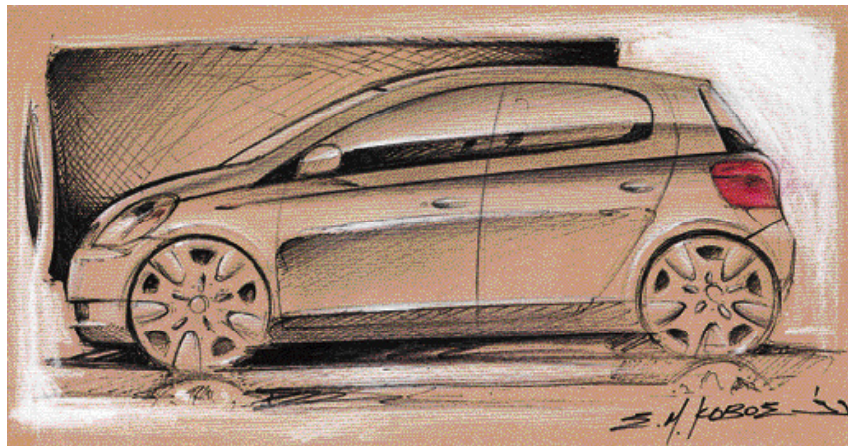
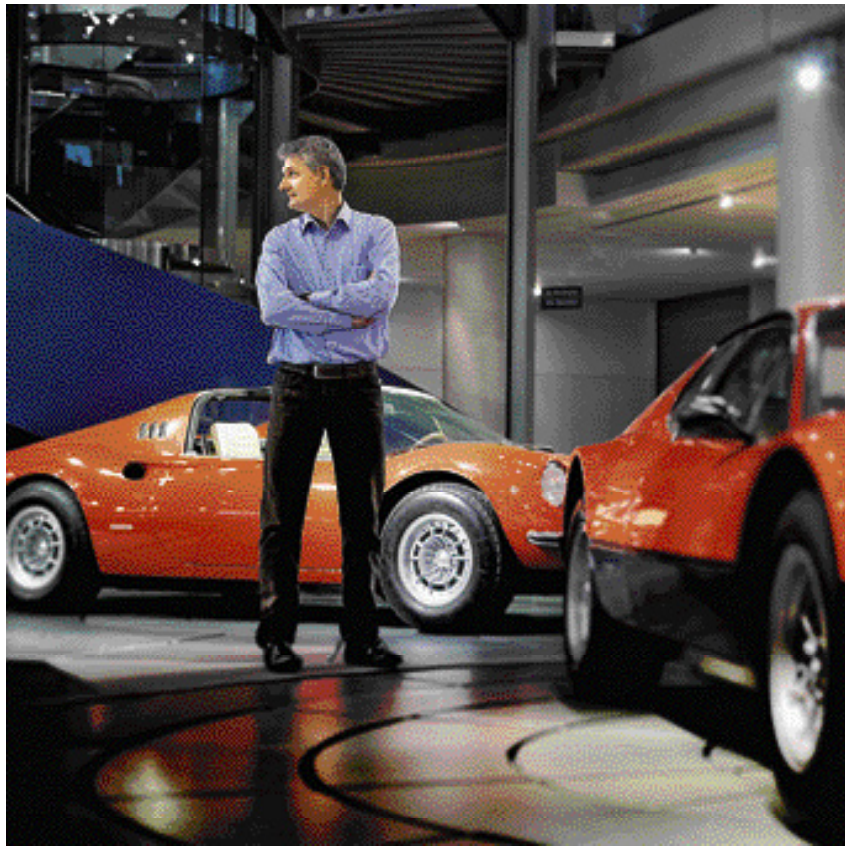
■ **Πάθος.** Η σχέση του με το αυτοκίνητο είναι σχέση ζωής. Δεν χάνει αγώνα ράλι και ως οδηγός διανύει αμέτρητα χιλιόμετρα κάθε χρόνο.

παιδικό του όνειρο να γίνει ναυτικός στα πετρελαιοφόρα, κατέληξε στα αμφιθέατρα του Παντείου το 1981 και στο Τμήμα Κοινωνιολογίας. Πάντα στη ζωή του, όμως, υπήρχε η αγάπη για τα αυτοκίνητα. Το πρώι παρακολουθούσε τις παραδόσεις στη Σχολή και το βράδυ στο σπίτι σχεδίαζε ασταμάτητα μοντέλα. Το πρώτο από αυτά το σκισάρισε το 1981 επιστρέφοντας από το Ράλι Ακρόπολις. «Ήταν το πρώτο πράγμα που σκισάρισα με μολύβι», συμπληρώνει ο ίδιος.

συνέχεια στην επόμενη →

συνέχεια από τη σελίδα 06→

ΣΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΕΤΟΣ των σπουδών του αποφάσισε πως ήθελε να γίνει σχεδιαστής αυτοκινήτων, γεγονός που δυσaráεστησε την οικογένειά του και ιδιαίτερα τον οικοδόμο πατέρα του, Μιλτιάδη, που δεν ήθελε ο γιος του να εγκαταλείψει την πατρίδα. Για εκείνον, όμως, η απόφαση ήταν οριστική. Πήρε το πτυχίο της Κοινωνιολογίας κι έφυγε για το Κόβεντρι, στο κέντρο αυτοκινητοβιομηχανιών της Αγγλίας, όπου υπήρχε και η μοναδική σχολή, και στη συνέχεια για δύο χρόνια στο Royal College of Art, με υποτροφία από τη Mazda και με την προοπτική να πάει στο σχεδιαστικό κέντρο της εταιρείας στη Φρανκφούρτη. Κατέληξε όμως στην Peugeot για πρακτική και την 1η Σεπτεμβρίου του 1993 προσλήφθηκε στο σχεδιαστικό κέντρο της Τογوتا στις Βρυξέλλες, όπου παρέμεινε επτά χρόνια.



Πριν μεταγραφεί το 2000 στην Audi, ο Έλληνας σχεδιαστής διέγραψε άκρως επιτυχημένη πορεία στην ιαπωνική εταιρεία. Εκτός από το «Yaris, Αυτοκίνητο της χρονιάς του 2000», που απέσπασε έξι βραβεία στην Ευρώπη, υπήρξε υπεύθυνος και για άλλα μοντέλα, όπως το Yaris Verso ή την πολυτελή ανοικτή έκδοση του Lexus SC430 και το πρώτο Avensis. «Φανταστείτε τη διαδικασία σχεδιασμού ενός αυτοκινήτου σαν μια πυραμίδα που στη βάση της είναι τα πρώτα σχέδια. Μετά θα επέλθουν όλοι με πρώτους τους μηχανολόγους που θα δουν τα τρωτά σημεία του σχεδίου. Στα πρώτα σχέδια του Yaris χρειάστηκε να κάνουμε αρκετές αλλαγές, μηδαμινές, αλλά σημαντικές για την άψογη λειτουργικότητά του».

Ο κ. Κωβός έχει σχεδιάσει περισσότερα από δέκα μοντέλα αυτοκινήτων που ήδη κυκλοφορούν στην αγορά, τα οποία, λόγω συμβολαίου, δεν μπο-

»
Η εικόνα ενός αυτοκινήτου πρέπει να ικανοποιεί την αισθητική του αγοραστή, δηλαδή να του αρέσει και να το "ερωτεύεται" με την πρώτη ματιά».

ρεί να αποκαλύψει, αν δεν περάσουν δέκα χρόνια από την πρώτη κυκλοφορία τους. Εξίσου σημαντικό, όμως, είναι το ότι έχει καταφέρει να βάλει στο παιχνίδι της σχεδίασης και την Κοινωνιολογία. «Η εικόνα ενός αυτοκινήτου πρέπει να ικανοποιεί την αισθητική του αγοραστή, δηλαδή να του αρέσει αυτό που βλέπει και στην ουσία να το "ερωτεύεται" με την πρώτη ματιά. Το αυτοκίνητο ήταν πάντα ερωτεύσιμο, ένα σύμβολο ομορφιάς, εξουσίας και δύναμης -ειδικά για το αντρικό φύλο. Και για να το ερωτεύει κάποιος δεν χρειάζεται να είναι σχετικός με τα αυτοκίνητα. Εξάλλου οι περισσότερες γυναίκες αγοράζουν με αυτό το κριτήριο. Ένα όμορφο αμάξι, είναι όμορφο. Γυρνάς και το κοπιάς με θαυμασμό και ασ μην ξέρεις πολλά για μηχανές, κινητήρες και ίππους. Για να παραμείνει όμως «ερωτευμένος» κάποιος, πρέπει το αυτοκίνητο να διαθέτει χαρακτήρα,

προσωπικότητα και να είναι μηχανολογικά αξιόπιστο».

Τα μυστικά της σχεδίασης.
«Προσωπικά προσπαθώ να ανακαλύψω γιατί ένα αυτοκίνητο αρέσει. Τι είναι αυτό στο οποίο βάζουμε θετικό πρόσημο; Για παράδειγμα, ξέρουμε ότι γενικά το κομψό στοιχείο προσελκύει, ενώ το πολύ επιθετικό απωθεί. Το φιλικό, το προστό, είναι στοιχεία στα οποία ο κόσμος αρέσκεται. Κάπως έτσι βγήκε το Yaris. Ήταν διαφορετικό, αλλά αποδεκτό, εύπεπτο από τον κόσμο. Το βασικό σχεδιαστικό του μοτίβο είναι εκείνο ενός αθλητή που είναι σκυμμένος στους βαθύς, γεμάτος ενέργεια, έτοιμος να εκτιναχθεί μπροστά. Είπαχνα να βρω κάτι που να εκφράζει το υγιές και το αθλητικό σώμα είναι ό,τι πιο υγιές μπορείς να συναντήσεις. Έτσι πήλα και εγώ το Yaris. Αν δείτε αθλητή και Yaris σε πλαϊνή

όψη ταιριάζουν απόλυτα, το κεφάλι γεμάτο δύναμη, μετά οι ισχυροί ώμοι και τέλος η ευθεία γραμμή που φανερώνει την ένταση της στιγμής». Παρά την επιτυχία, ο κ. Κωβός δεν αισθάνεται σταρ. «Η ζωή μου είναι ίδια όπως πριν. Παρότι ζω στο εξωτερικό, είμαι συχνά στην Ελλάδα. Χριστούγεννα, καλοκαίρι και με κάθε ευκαιρία». Η συμβουλή του για όποιον θέλει να ακολουθήσει το επάγγελμα είναι πρώτα να σπουδάσει μηχανολογία και στη συνέχεια να εξειδικευτεί στο σχέδιο. «Οτιδήποτε όμως κι αν κάνει κάποιος, χρειάζεται πολλή δουλειά. Δεν υπάρχει λάμπη, υπάρχει δουλειά και ξενύχτι. Τίποτα δεν είναι τυχαίο. Γενικά αυτό που θέλω να πω στα νέα παιδιά είναι να μάθουν να στηρίζονται στις δικές τους δυνάμεις και να μην έχουν εξαρτήσεις από κανέναν και ειδικότερα από το κράτος. Μόνο έτσι ανοίγει ο δρόμος της κατάρτισης». ■

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩΜΕ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΟΛΟΓΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΤΗ ΤΗ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΟ ΧΡΩ