

4T2

Τον Απρίλιο του 1972 οι 4ΤΡΟΧΟΙ έκαναν ένα μεγάλο βήμα εμπρός: Παρουσίασαν στο εξώφυλλο και στο εσωτερικό του περιοδικού, ένα μικρό οικιαγενειακό αυτοκίνητο, που γεννήθηκε από τον αρχιτέκτονα, συνεργάτη της Γιώργα Μιχαήλ κι από τους ανθρώπους του περιοδικού.

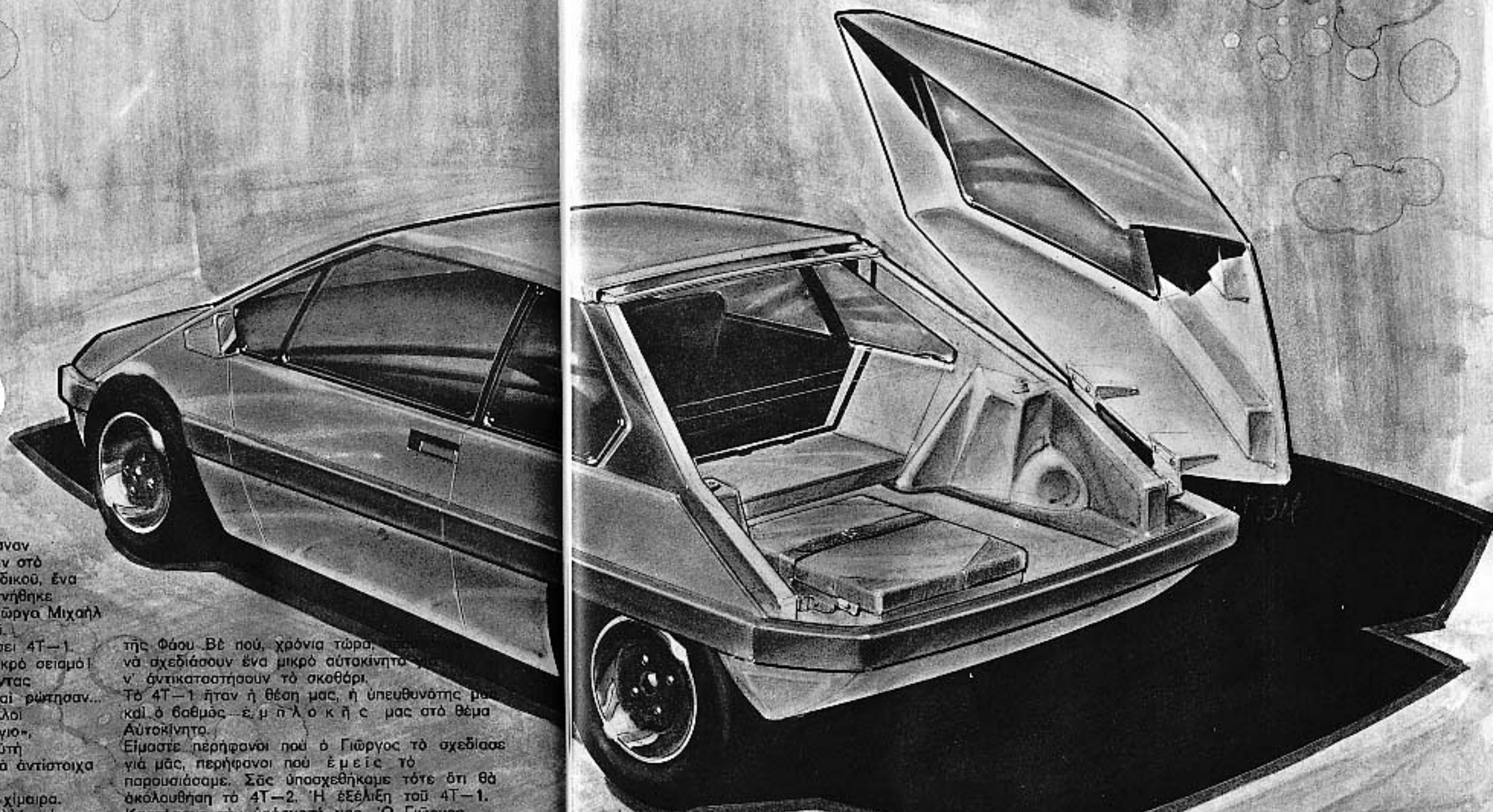
Το αυτοκίνητο αυτό το είχαμε ονομάσει 4T-1. Η παρουσίασή του δημιούργησε ένα μικρό σεισμό! Πολλοί αναγνώστες μας έγραψαν δίνοντας συγχαρητήρια. "Άλλοι χαμαγέλασαν και ρώτησαν... πότε θα κυκλοφορήσει το πρώτο! Κι άλλοι τηλεφώνησαν για να μας πούν «κουράγιο», προσθέτοντας ότι είναι πράξεις σαν αυτή που τοποθετούν τους 4T μακριά από τα αντίστοιχα έντυπα.

Γνωρίζαμε τότε ότι το 4T-1 ήταν μια χίμαιρα. Όχι διότι ήταν άπραγματοποίησιμο, αλλά μόνο διότι είχε την άτυχία να σχεδιασθεί σε μια χώρα που δεν έχει βιομηχανία αυτοκινήτων κι έτσι κανείς δεν θα ενδιαφερόταν γι' αυτό, όπως και δεν ενδιαφέρθηκε. Το θέμα όμως δεν βρίσκεται εκεί. Δεν γεννήσαμε το 4T-1 για να το... πουλήσουμε ή για να το κατασκευάσουμε. Το γεννήσαμε για να δείξουμε ότι υπάρχουν άνθρωποι ικανοί να κάνουν ό,τι και οι καλύτεροι στην Ευρώπη. Ο Γιώργος Μιχαήλ δεν έχει τίποτε να ζηλέψει από τον Γκιά, τον Τζάροντ ή τους εγκέφαλους

της Φάου. Βέ πού, χρόνια τώρα, να σχεδιάσουν ένα μικρό αυτοκίνητο να αντικαταστήσουν το σκοθάρι. Το 4T-1 ήταν η θέση μας, η υπευθυνότητά μας και ο δαβμός—ε μ η λ ο κ η ς—μας στο θέμα Αυτοκίνητο.

Είμαστε περήφανοι που ο Γιώργος το σχεδίασε για μας, περήφανοι που έμεις το παρουσιάσαμε. Σας υποσχεθήκαμε τότε ότι θα ακολουθήσει το 4T-2. Η εξέλιξη του 4T-1. Κρατήσαμε την υπόσχεσή μας. Ο Γιώργος εργάστηκε πολύ τους μήνες που πέρασαν για να σχεδιάσει το 4T-2.

Το αυτοκίνητο που θα δείτε στις σελίδες αυτές δεν είναι πια ιδέα. Είναι πραγματικότητα! Μπορεί να κατασκευασθεί αύριο το πρωί, διότι όλα του τα σχέδια είναι έτοιμα! Όλοι οι υπολογισμοί έχουν γίνει. Τίποτα δεν έχει μείνει στην τύχη, τίποτα δεν είναι άπλη, δόμορφη ζωγραφική. Ο Γιώργος Μιχαήλ έχει γεμίσει δεκάδες κόλλες λευκού χαρτιού. Έχει κάνει άπειρους υπολογισμούς και μετρήσεις. Δεν έχει



αφήσει τίποτα στην τύχη.

Γνωρίζουμε ΠΟΛΥ ΚΑΛΑ ότι η τύχη του 4T-1 δεν θα διαφέρει από την τύχη του 4T-1.

Όμως, αυτό δεν σημαίνει για μας, για τον Γιώργο και για το μεγαλύτερο ποσοστό των αναγνωστών μας τίποτε απόλυτως. Διότι έμεις πιστεύουμε ότι κάναμε το καθήκον μας απέναντι σ' ένα σπάνιο ταλέντο και απέναντι σε σας. Διότι ο Γιώργος έχει στα μάτια του δυο μικρές φωτιές και διότι οι αναγνώστες μας θέλουν να βλέπουν το περιοδικό τους να αναζητά, να προτείνει, να πολεμά, να τραβά πάντα εμπρός. Και

4T-2 είναι πάντα εμπρός. Μακριά από τον απίθανο όγκο της διδολογίας και των (κακών) μεταφράσεων, που πλημμυρίζουν τον δήθεν «ειδικό» Τύπο του αυτοκινήτου.

Είλικρινά, ελπίζουμε να μην κάνουμε λάθος, σε αυτά που πιστεύουμε. Διότι, αν κάνουμε, τότε έχουμε νυχτώσει πολύ μακριά και δεν θάπρεπε να παρουσιάζουμε τα 4T-1 και 4T-2, αλλά τις δέκα άπλες συμβουλές για να ντυθίτε ευχάριστα στο αυτοκίνητο το καλοκαίρι.

4T-2

Αυτή τη φορά δεν μιλάμε έμεις πρώτοι! Άλλά δίνουμε τό θήμα στον ίδιο τόν ΓΙΩΡΓΟ ΜΙΧΑΗΛ. Στίς γραμμές πού άκολουθοῦν, ό άρχιτέκτων - σχεδιαστής

Ένα από τό ελεονεκτήματα του αυτοκινήτου, ίσως τό βασικότερο, είναι ή τρίτη πόρτα, πού αναγει δίπλα, πίσω. Το 4T-2, γίνεται ένα μικρό στέσιον θόγκον, στο οποίο άνετα μπορεί κανείς νά τοποθετήση τίς άποσκευές μιας οικογένειας. Ίδιαιτη πρόβλεψη έγινε στή σχεδίαση του πίσω τμήματος του αυτοκινήτου, ώστε ή πλατφόρμα φορτώσεως νά είναι πολύ χαμηλά. Το διαμορφωμένο πλαστικό διακρίνεται καθαρά στο σχέδιο, καθώς καθώς επίσης και ό ελαστικός προστακτήρας, πού περιβάλλει τ' αυτοκίνητο και τό προστατεύσει από μικροσυγκρούσεις ή τίς πόρτες των άσφρακτων οδηγών.

μας περιγράφει τί τόν όδήγησε στην σχεδίαση του 4T-1 και του 4T-2. Οί δικές μας κρίσεις άκολουθοῦν στο τέλος της παρουσιάσεως.

Η δουλειά πού παρουσιάζεται αυτή τη φορά στους 4T είναι μία συνέχεια, ή μάλλον μία εξέλιξη της δουλειάς πού παρουσίασα τό '72.

Θέμα της έχει, και είχε, τή δυνατότητα κατασκευής αυτοκινήτων σε χώρες με μικρή βιομηχανική παράδοση, όπως είναι ή Ελλάδα.

Όπως θα θυμούνται όσοι παρακολούθησαν τήν πρώτη προσπάθεια, ή δουλειά στηρίζεται στις ίδιες βασικές αρχές και στον ίδιο τρόπο αντιμετώπισης του προβλήματος, μόνο πού, αυτή τη φορά, ή λύση πού δίνω είναι αποτέλεσμα μεγαλύτερης και πληρέστερης έρευνας πάνω σε προβλήματα μορφικά και συνάμα κατασκευαστικά... Έτσι, παρουσιάζεται ένα σχέδιο αυτοκινήτου κι όχι ένα σκίτσο, όπως τό '72.

Τό σχέδιο, πού τό περιοδικό όνόμασε 4T-2, προφανώς έλλειψαι άλλου καλύτερου όνόματος, (είπαμε νά τό ανομάσουμε Michael GXL αλλά ξεράμε ότι δεν θα σου άρесе! Κ.Κ.) είναι ή άπεικόνιση στο χαρτί του πιστεύω μου πάνω στο πρόβλημα «οικονομικό έπιβατικό αυτοκίνητο», σε συνδυασμό όμως —κι αυτό είναι σοβαρό— με τους περιορισμούς πού θέτει ή δυνατότητα κατασκευής του σε χώρες όπως ή Ελλάδα.

Γιά τήν αγορά ενός αυτοκινήτου ό Έλληνας πρέπει νά πληρώσει τό διπλά ή και τριπλά, πολλές φορές, χρήματα, απ' εκείνα πού πληρώνει γιά ν' αγοράσει, τό ίδιο ακριβώς αυτοκίνητο ό οποιοσδήποτε άλλος Εύρωπαίος αγοραστής. Οί αιτίες είναι πάρα πολλές κι δε μόν επεκταθοῦμε, διότι τό πρόβλημά μας δεν είναι εκεί. Τουλάχιστον έπιφανειακά. Μία βασική, όμως, αίτια είναι τό ότι εδώ κατασκευάζονται μόνο τρίκυκλα και τ' αυτοκίνητα εισάγονται ήδη κατασκευασμένα ή, έξνα βιομηχανικά συγκροτήματα, όπως τό συγκρότημα Ρενώ - Πεζώ, θα μοντάρουν τό σχεδιασμένο από πριν μοντέλο τους σε εργοστάσια πού βρίσκονται στο έλληνικό έδαφος. Τό κομυράιτ

Προοπτική άποψη του 4T-2. Στοιχεία τό όποία δεν πρέπει νά περάσουν άπαρατήρητα: Η έλλειψη μεγάλων καμπυλών, αλλά και ή παντολής έλλειψη γωνιών! Ένα οικονομικό αυτοκίνητο πρέπει νά είναι ένα οικονομικό αυτοκίνητο. Κάθε τι λοιπόν, πού θα προσέφερε αντίσταση στην κίνησή του στον άνερα-κάλ, έπιμένως, θα αύξαινε τήν κατανάλωση θενζίνης, έχει έδαφανάτη. Τό σχήμα και ή τοποθέτηση των προβολέων, οι άσφραγγοί του ψυγείου νερού, ό καθαρότης άποδοποιείας και ή έλλειψη ύδρορών συντέχνουν όλα στο καθαρό άεροδυναμικό σχήμα και στον μικρότερο δυνατό βαθμό αντίστασης.

τίς όποιες έπεσεκέφθησαν οι άνωτέρω βιομηχανίες— δεν θα καταστή τελικά δυνατό νά πουληθούν με τήν τιμή πού θα μπορούσε νά πουληθή ένα αυτοκίνητο, καμωμένο από έλληνικά χέρια με και από έλληνικά κεφάλια!

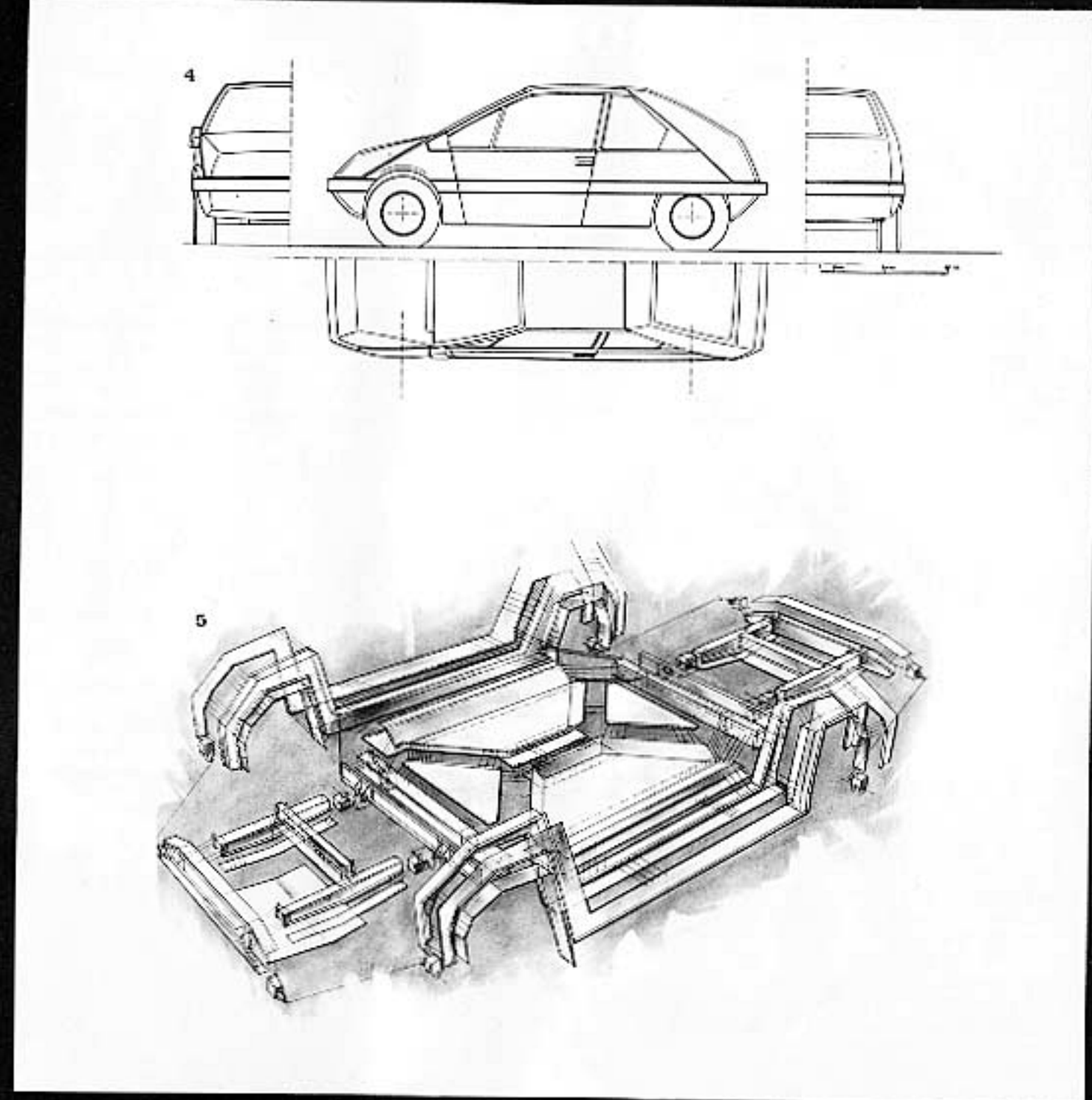
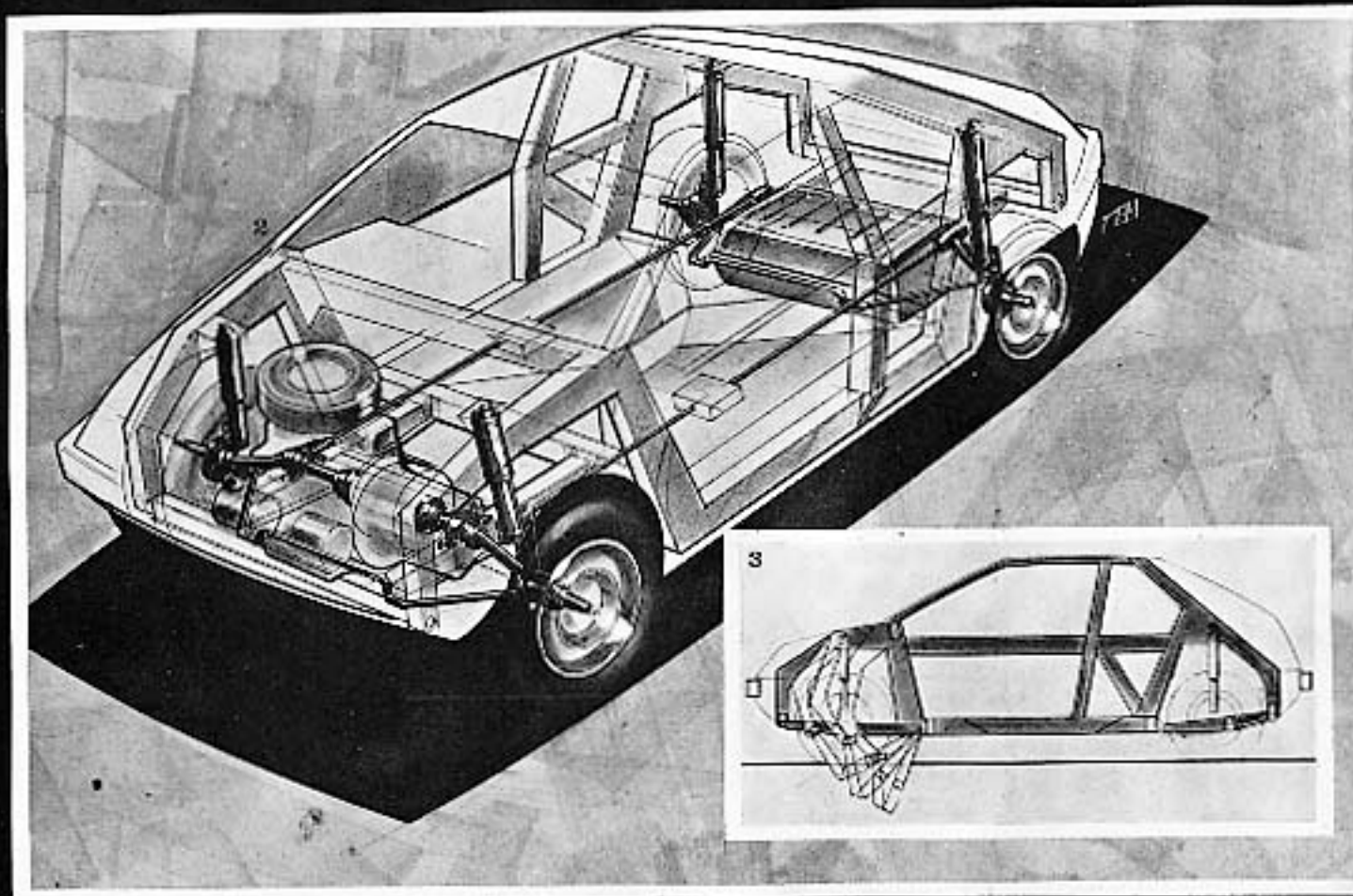
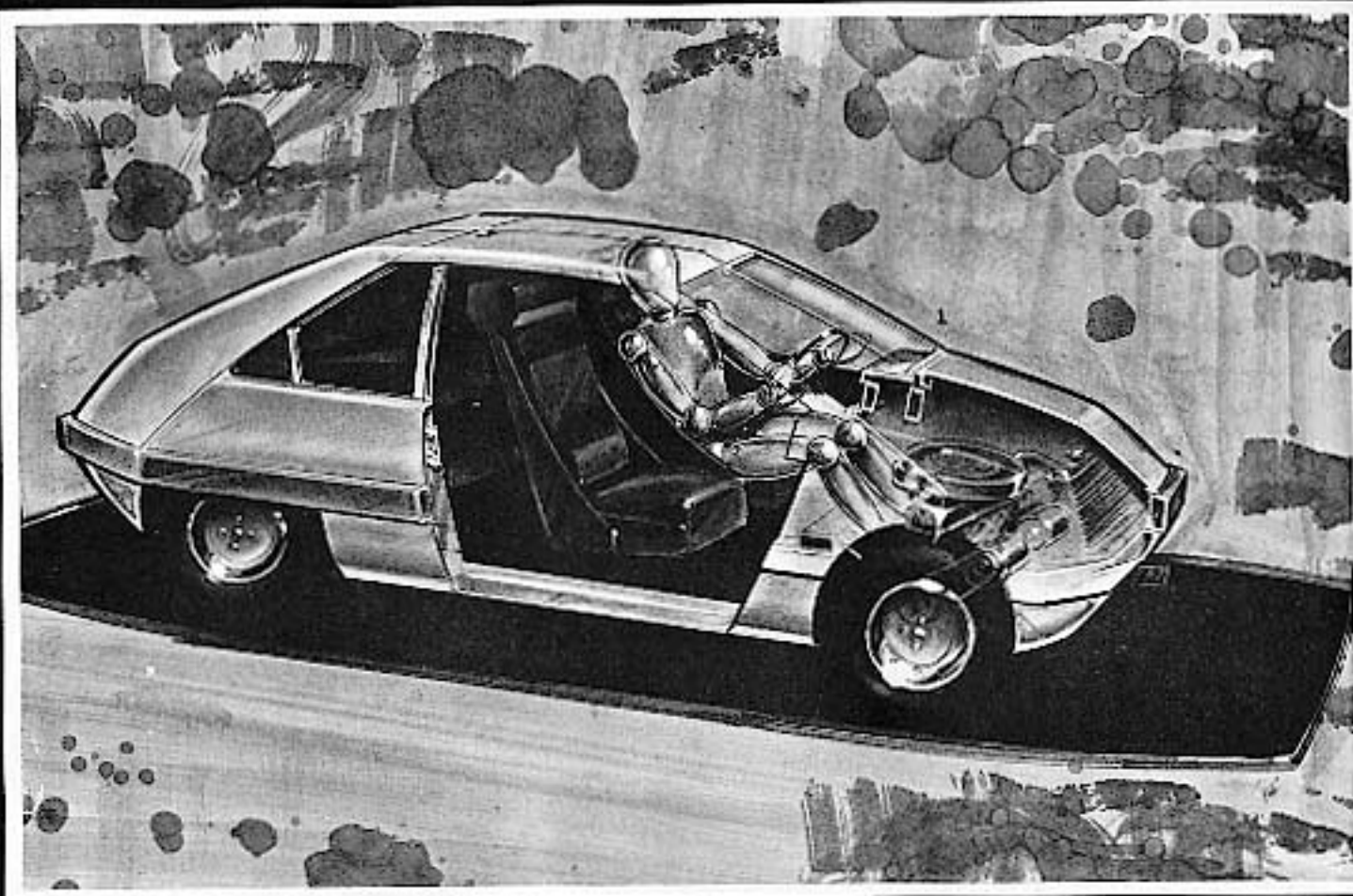
Μόνό ένα αυτοκίνητο κατασκευασμένο και, κατά τό μεγαλύτερο μέρος του, σχεδιασμένο στην Ελλάδα, θα μπορούσε νά βοηθήσει στή λύση του μεγάλου προβλήματος της ύψηλης τιμής αγοράς. Αν κι αυτό δεν έρριχνε τίς τιμές, τότε νομίζω ότι δεν θα έπρεπε καν νά συζητοῦμε τό θέμα αυτοκίνητο στή χώρα μας.

Ό τρόπος παραγωγής αυτου του αυτοκινήτου πρέπει νά ακολουθή μια μέση σειρά, μία πού, στην αρχή τουλάχιστον, θα προορίζεται γιά τήν έσωτερική κατανάλωση. Έτσι, ή κατασκευή ενός παρόμοιου αυτοκινήτου θα μπορούσε νά γίνη με άπλές μεθόδους

της σχεδίασεως παρα... του λέοντος τή νέμονται οι ξε... "Ετσι, κι αν ακόμη τ' αυτοκίνητα πού θα παραχθοῦν από «έλληνικά χέρια» όνομαστοῦν «ΡΟΥΜΕΛΙ 5» ή «ΠΕΡΣΕΦΟΝΙ 104» — όπως συμβαίνει και σε πολλές άλλες υπό άνάπτειν περιοχές του κόσμου,

του να μην είναι άπαραίτητη ή έξειδίκευση του προσωπικού. Θα μπορούσαν νά χρησιμοποιηθοῦν υλικά όπως τό φάιμπερ γκλάς (σαλοβάμβοκας) ή τό θερμοπλαστικά γιά τό άμάξωμα και άπλές μεταλλικές κατασκευές γιά τόν φέροντα σκελετό. Με τό μέσα αυτά άποφεύγεται ή χρήση πρεσσιών μεγάλων πιέσεων και, κατά συνέπεια, τό στήσιμο του πιό πολυδάπανου τμήματος κάθε αυτοκίνητοβιομηχανίας. Στο τμήμα αυτό διαμορφώνονται τά φύλλα της λαμαρίνας ώστε, συντιθέμενα μεταξύ τους, ν' άποτελέσουν τό λεγόμενο αυτοφερόμενο σασσί, πού είναι και ή πιό





(1) Τομή, στην οποία διακρίνονται τα καθίσματα και η θέση του οδηγού. Τα καθίσματα προσφέρουν άριστη πλευρική στήριξη και ειδικά υποστηρίγματα για την οσφυϊκή χώρα, την πλάτη και το κεφάλι. Όλο το έρσοίνωτο του καθίσματος πέφτει εμπρός για την είσοδο των πίσω επιβατών.

(2) Η διάταξη της αναστήσεως και τα στοιχεία μεταδόσεως κινήσεως. Ο Μιχαήλ «χρησιμοποίησε» τον κινητήρα του Fiat 127 στο 4T-2. Στο σχέδιο διακρίνονται η θέση του, τα ήμισυάξονια τα οποία έχουν τούτες «σταυρούς» τοποθετημένους πάνω στα πρόσθια στοιχεία του φέροντος σκελετού, ο τρόπος με τον οποίο αναρτώνται οι τροχοί με γάντια Μάκ Φέρσον, ρυθμούς στρέψεως, αντιαιεπιτικές ράβδους και άμμορτιζέρ. Η θέση της δεξιομενής θενζίνης φαίνεται κι αυτή καθαρά πίσω και κάτω από τον χώρο των άποσκευών. Το πλαίσιο, το οποίο περιγράφει ο Μιχαήλ στο άρθρο του, φαίνεται θαυμάσιο. Ακόμη καλύτερα, όμως, φαίνεται στο σχέδιο 7.

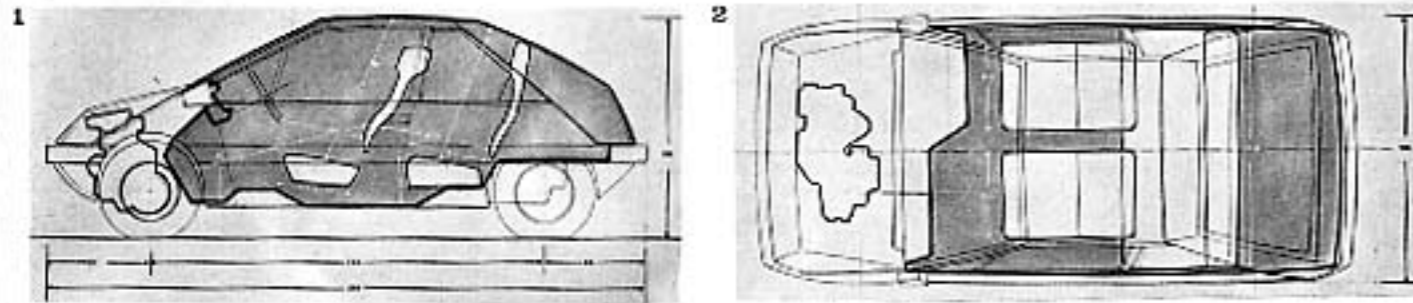
(3) Ο φέρων σκελετός, σε πλάγια όψη. Στο εμπρόσθιο τμήμα του έχουν σχεδιασθεί οι βάσεις της ελεγχόμενης παραμορφώσεως σε περίπτωση μεταπηκής συγκρούσεως. Το «κλουβί» των επιβατών παραμένει ανέφορο.

(4) Στο αναλυτικό αυτό σχέδιο ο Μιχαήλ δείχνει τον τρόπο με τον οποίο συγκολλούνται μεταξύ τους τα επί μέρους τμήματα του φέροντος σκελετού, ο οποίος κατασκευάζεται από στραντζαριστή λαμαρίνα. Οι μικρές μαύρες τελείες είναι τα σημεία συγκολλήσεως (της ηλεκτροπότηας). Μήπως θα ενδιαφερόταν τό... ύπαιργεία Βιομηχανίας; Ή μήπως η ιδέα του Μιχαήλ είναι «πρακτικώς ανεφάρμιστος»;... Φαντάζεστε να μας άπαντούσαν;!

(5) Πληρες σχέδιο της μορφής του άμοεώματος.

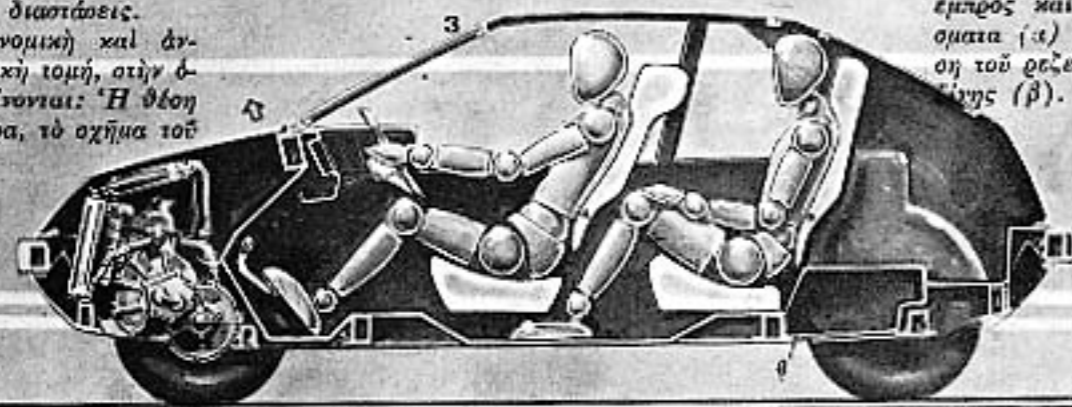
ΕΠΙΣΤΟΛΗ

πρός τόν κ. ύπουργόν Βιομηχανίας



(1) Πλάγια όψη με τις εσωτερικές διαστάσεις.
(2) Κάτωψη με τις γενικές εσωτερικές διαστάσεις.
(3) Έργονομική και ανθρωπομετρική τομή, στην οποία διακρίνονται: Η θέση του κινητήρα, το σχήμα του

δαπέδου στο χώρο των επιβατιών, ή δομική υποστήριξη που προσφέρουν τα εμπρός και τα πίσω καθίσματα (α) και η τοποθέτηση του ρεζερβουάρ της βενζίνης (β).



τά σήματα που δίδονται από τις βαθμολογημένες κλίμακες (ρολόγια) και τους φωτεινούς σημάτες (φωτάκια)...

Πέρα όμως από την προσπάθειά μου να το κάνω ενεργητικά ασφαλές θέλησα να δώσω στ' αυτοκίνητο τη δυνατότητα να προσφέρει και την περίφημη πιά π ο θ η τ ι κ ή ασφάλεια στους επιβάτες του. Το πρόβλημα που με άσασχόλησε ήταν η σχεδίαση ενός σκελετού που να μπορεί να παρουσιάσει στη σύγκρουση κατά μέτωπο ή υπό γωνία, τη συμπεριφορά που απαιτούν οι κανόνες της παθητικής ασφαλείας. Έτσι, εκτός από τη δυνατότητα διαφορετικού βαθμού αντίστασης του εμπρός και πίσω μέρους του αυτοκινήτου, προσθέτω και τη δυνατότητα μιας προϋπολογισμένης, σε γενικές γραμμές, παραμορφώσεως (κατασκευάζω δηλαδή άρισμένα τμήματα του φέροντος σκελετού έτσι, ώστε να ξέρω εκ των προτέρων πώς θα υποχωρήσουν και πόσο θα υποχωρήσουν).

Στά αυτάφερόμενα άμαξώματα έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες στον τομέα της «προϋπολογισμένης σε γενικές γραμμές παραμορφώσεως». Μό σε κατασκευές με άμαξωμα που φέρεται από μεταλλικό σκελετό δεν έχει γίνει καμιά προσπάθεια στον τομέα αυτό. Στις δοκιμές που έχουν γίνει σε παρόμοια αυτοκίνητα, άπεκαλύφθη ότι αυτό που συνέβαινε ήταν τελείως τυχαίο και απρόβλεπτο. Στο 4Τ-2, όμως, ο σκελετός έχει σχεδιασθεί έτσι, ώστε

μετά από μιά κατά μέτωπο σύγκρουση, το εμπρός του αυτοκινήτου να στρέφει προς τα κάτω, παρασύροντας και τόν κινητήρα, ο οποίος μετατίθεται κάτω από το πάτωμα του χώρου των επιβατών και δεν εισχωρεί μέσα σ' αυτόν, συνθλιβοντας τους επιβάτες. Η ίδια αρχή λυγισμού ισχύει και για τις συγκρούσεις από πίσω.

Σχεδίασα τόν φέροντα σκελετό όσο πιο απλά μπορούσα, ώστε ο χρόνος μονταρίσματος να είναι όσο το δυνατόν πιο λίγος. Έτσι, προσπάθησα ν' ακολουθήσω μιά σύστημα καθορισμένη σειρά διαδικασιών, ώστε το μοντάρισμα να γίνεται κατά στάδια. Δεν έχω μεταλλικές διατομές, σωληνωτές ή πρισματικές, που να συνδέονται μεταξύ τους με όξυγονοκόλληση ή βολταικό τόξο —όπως συμβαίνει σε κατασκευές του είδους— και ο σκελετός μου συντίθεται από διατομές που σχηματίζονται από στρατζαριστή λαμαρίνα και συγκολλώνται με ηλεκτρονόνητα. Η κατασκευή γίνεται, μ' αυτή τη μέθοδο, πολύ ελαφρότερη και, το κυριώτερο, μειώνεται ο χρόνος που απαιτείται για τη συγκόλληση δύο τμημάτων, στο ελάχιστο.

Ο σκελετός μελετάται αυτή τη στιγμή από τη στατική και τη δυναμική πλευρά (με το διαθέσιμα στην Ελλάδα μέσα), ώστε να έχω και στην πράξη τα αναμενόμενα από τη θεωρητική διερεύνηση, άποτελέσματα.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΙΧΑΗΛ

Υποτίθεται ότι οι 4ΤΡΟΧΟΙ είναι το πιο έγκυρο αυτοκινητικό περιοδικό στην Ελλάδα. Υποτίθεται, από τους γνωρίζοντες τα πράγματα, από τους αναγνώστες μου και από τη μέχρι τώρα «ιστορία» των ανθρώπων που το εκδίδουν. Οι 4ΤΡΟΧΟΙ είναι σε θέση να παύν τη γνώμη τους πάνω σε κάθε αυτοκινητικό θέμα, και η γνώμη τους, συνήθως, είναι σεβαστή.

Μέχρι σήμερα, οι 4ΤΡΟΧΟΙ δεν είχαν την τιμή να ένασχηθούν από κανέναν κρατικό φορέα για κανέναν αυτοκινητικό πρόβλημα ή θέμα. Δεν έλαβαν ούτε ένα δελτίο Τύπου από το υπουργείο Μεταφορών, από την Τροχαία, από το υπουργείο Βιομηχανίας ή από οποιονδήποτε άλλον φορέα, που έχει έστω και μακρινή σχέση με τις μεταφορές και τ' αυτοκίνητα γενικώς.

Οι 4ΤΡΟΧΟΙ δεν κάνουν, προς Θεού, παράνομα αυτή τη στιγμή! Άπλως εκθέτουν μιά κατάσταση, την οποία περίμεναν και η οποία ούδεμία έκπληξη τους προέξηνσε ή προέξενε. Έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα, μετά από δώδεκα χρόνια στον τομέα του αυτοκινήτου, ότι οι διευθυντές των διαφόρων υπηρεσιών απλώς δεν ξέρουν ότι στην Ελλάδα κυκλοφορούν δύο αυτοκινητικά περιοδικά!

Διαφορετικά, πώς εξηγείται το γεγονός ότι δεν προσεκλήθησαν στη θεμελίωση του εργοστασίου Ρενώ-Πεζώ, στο Βόλο;!

Υπάρχει και η άποψη ότι οι υπεύθυνοι των διαφόρων υπηρεσιών ξέρουν μόνον ότι υπάρχουν αυτοκινητικά περιοδικά αλλά πιστεύουν ότι «γράφουν μόνο για αγώνες και γι' αυτούς τους τρελλούς»... Πράγμα μάλλον άστοιχό.

Ας πάρουμε, όμως, το παράδειγμα του εργοστασίου Ρενώ-Πεζώ.

Ένας χρόνος έχει περάσει από την υπογραφή της συμβάσεως και, υποτίθεται, κάτι θάπρεπε να γνωρίζουμε για την πρόοδο των εργασιών. Ότι κάποιο δελτίο Τύπου έπρεπε να έχω φθάσει στα γραφεία μου, ώστε να μπορέσουμε, με τη σειρά μας, να ενημερώσουμε τους αναγνώστες μας, οι οποίοι, τόν τελευταίο καιρό, έχουν φριξεί με τη συνεχή άνοδο των τιμών των αυτοκινήτων και ενδιαφέρονται ΑΜΕΣΑ για το «έλληνικό αυτοκίνητο», που ύπόσχεται να επαναφέρει την αγορά του αυτοκινήτου σε λογικά πλαίσια. Αύτη τη στιγμή δεν γνωρίζουμε τίποτα. Και φυσικά τίποτα δεν γνωρίζουν και οι άναγνώστες μας.

Μιά λοιπόν και δεν υπάρχει ενημέρωση εκ μέρους των διαφόρων φορέων, θα θέλαμε να υποβάλουμε όρισμένες έρωτήσεις ή σκέψεις ή άπορίες ή γνώμες πάνω στο όλο θέμα της κατασκευής αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Αν διαβάσετε το άρθρο του συνεργάτου μας Γιώργου Μιχαήλ, στην παρουσίαση του αυτοκινήτου που σχεδίασε, θα δείτε ότι υπάρχουν δύο τρόποι παραγωγής αυτοκινήτων:

- α) Η εν σειρά μαζική παραγωγή, και
- β) Η παραγωγή σε μικρή κλίμακα.

Ο πρώτος, τρόπος προϋποθέτει τεράστιες επενδύσεις, ειδικευμένους εργάτες και μηχανήματα που κο-

στίζουν εκατοντάδες εκατομμύρια δραχμές. Ο δεύτερος τρόπος είναι πιο ρεαλιστικός για χώρες σαν τη δική μας. Η παραγωγή σε μικρή, στην αρχή, κλίμακα, δεν προϋποθέτει πανάκριβα μηχανήματα και ειδικευμένο προσωπικό. Ο τρόπος κατασκευής του 4Τ-2 μπορεί να δώσει μιά πλήρη ιδέα - εικόνα των μεθόδων που ακολουθούνται στην περίπτωση αυτή. Η χρησιμοποίηση της στρατζαριστής λαμαρίνας και του ύαλοβάμβακος ή των θερμοπλαστικών είναι σχετικά απλή και, πάνω απ' όλα, οικονομική.

Το πρόβλημα του ποιός θα σχεδιάσει ένα ή περισσότερα, 100% ελληνικά αυτοκίνητα δεν νομίζουμε ότι υπάρχει. Γι' αυτό δεν έχετε παρά να κοιτάξετε τις προηγούμενες σελίδες!

Δεν γνωρίζουμε, αυτή είναι η άλήθεια, τα οικονομικά που υπάρχουν πίσω από την ίδρυση μιάς βιομηχανίας συναρμολογήσεως αυτοκινήτων. Δυό περιπτώσεις μόνον έχουμε υπ' όψη μας. Μιά στην Ελλάδα και μιά στο Βέλγιο και, απ' ό,τι ξέρουμε, και οι δύο δεν τα κατάφεραν καλά. Τα μονταρισμένα αυτοκίνητα στοιχίζαν πιο ακριβά από τα εισαγόμενα!

Αντίθετα, η ενθάρρυνση των μικρών βιοτεχνιών θα πρέπει να φέρη άριστα άποτελέσματα. Δεν έχετε παρά να ρίξετε μιά ματιά στην Αγγλία, όπου άνθει το είδος. Δεκάδες βιοτεχνίες ξεπήδησαν με έναν ειδικό νόμο, που έγινε χρόνια πριν, ο οποίος επέτρεπε την παραγωγή και πώληση των «κίτ-κάρ», αυτοκινήτων που αγοράζονταν σε κομμάτια και ή συναρμολογήσή τους γινόταν από τους ιδιοκτήτες τους. Πολλές από τις βιοτεχνίες έγιναν βιομηχανίες (Λότους, Κλάν, Τζινέττα, Σέβρον, Σίμιταρ, Τι Βί Άρ, κ.ά.) και τα αυτοκίνητά τους άρχισαν να εξάγονται σ' όλο τόν κόσμο, φέρνοντας συνάλλαγμα πολύτιμο στη χώρα. Το ίδιο γίνεται και στη γειτονική Ιταλία, όπου οι «σπεσιαλιστες» κατασκευαστές έχουν κάνει τη χώρα πασίγνωστη στον κόσμο! Τα νόματα Γκία, Φαρίνο, Μπερτόνε, Ιταλνιτζάν και πολλά άλλα προσφέρουν το άπαραίτητο «πρεστιζ» που βοηθεί στην πώληση των αυτοκινήτων μαζικής παραγωγής.

Δεν βλέπουμε για ποιά λόγο δεν θα μπορούσαμε να κάνουμε κι έμεις το ίδιο. Δεν βλέπουμε τί δυσκολία υπάρχει στο να δοθούν άδειες σε μικρές βιοτεχνίες να κατασκευάσουν μικρά, οικονομικά αυτοκίνητα για τόν Έλληνα, που, όπως κι έσείς, θεωρεί άπαράδεκτο να δώσει 130.000 δραχμές για ένα αυτοκίνητο 950 κυβικών εκατοστών!

Μιά άπάντηση, κύριε ύπουργέ, στην οποία θα περιέχονται οι άπόψεις σας για το μέλλον του ιδιωτικού αυτοκινήτου στη χώρα μας, νομίζουμε ότι θα ήταν άπαραίτητη.

Οι 30.000 άναγνώστες των 4ΤΡΟΧΩΝ περιμένουν. Δεν νομίζετε ότι κάποτε κάποιος πρέπει να τους ενημερώσει; Και, μαζί τους, και τις χιλιάδες των Έλλήνων που πληρώνουν τ' αυτοκίνητα λές και είναι... διαμερίσματα;

Μετά τιμής
4 ΤΡΟΧΟΙ