

# ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ

Το πρώτο αυτοκίνητο γύρισε τούς τροχούς του στην Εύρωπη.  
Το πρώτο εργοστάσιο στήθηκε στην Εύρωπη.  
Τα πρώτα προβλήματα, οι πρώτοι αγώνες, οι πρώτες άπεργίες, τα πρώτα ρεκόρ, έγιναν στην Εύρωπη...  
Ή Γηραιά ήπειρος εξακολουθεί να διατηρή τα πρωτεία ή τα έχασε από τούς Άμερικανούς; Ποιό βρίσκονται αυτή τη στιγμή οι Τέσσερις Μεγάλοι της Εύρωπαϊκής Αυτοκινητοβιομηχανίας;.. Διαβάστε το πρώτο μας άρθρο για τούς... Άγγλους!  
Στούς επόμενους μήνες θ' ασχοληθούμε με τούς άλλους πιά αξιούς κατασκευαστές και τις αξιολογώτερες προσπάθειες και θέσεις τους σε πωλήσεις και γόητρο...

Κάποιος πού μπορεί να μην ήταν σοφός, αλλά πού όπωσδήποτε ήξερε από αυτοκίνητα είπε ότι τα αυτοκίνητα είναι ό καθρέφτης μιάς χώρας, ό τρόπος πού σκέπτονται οι άνθρωποι, οι συνήθειές τους, ακόμη και οι δρόμοι πού έχουν οι χώρες τους. Αυτό συνέβαινε παλιά, σχεδόν κατά τό 90%. Τώρα όμως τό ποσοστό αυτό έχει μειωθεί με τις διάφορες πολυεθνικές εταιρίες ή και τήν ανάγκη εξαπλώσεως των εισαγωγών. Όμως, ά κ ό μ η , τα αυτοκίνητα μιάς χώρας καθρεφτίζουν τόν χαρακτήρα της.  
Είναι δυνατόν ένα Ντέ Σέ Βώ ή μιά Σιπρρέν Ντέ Ές να είναι τίποτε άλλο από γαλλικά; Ή, μιά Κάντιλακ Έλντοράντο να είναι τίποτε άλλο από άμερικάνικη; Πώς είναι δυνατό να συμπεριφερθώ καλύτερα στους τρομερούς γαλλικούς δρόμους ένα διαφορετικό από τό άνετο, μαλακό γαλλικό αυτοκίνητο, ή, τι να τό κάνη τα καταπληκτικά φρένα ό μέσας Άμερικάνος οδηγός με τούς ίσιους δρόμους, τήν καταπληκτική ασφαλτόστρωση και τό όρια των 100 χιλιομέτρων τήν ώρα; Ποιός άλλος λαός θα μπορούσε να κατασκευάσει μιά Πόρσε ή μιά Μερτσέντες, εκτός από τούς Γερμανούς;  
Τα αυτοκίνητα δείχνουν τήν προσωπικότητα ενός λαού. Και εδώ αρχίζει τό πρώτο πρόβλημα για μās τούς νέους πού δέν θυμόμαστε τις παραδόσεις και τούς θρύλους!!

Τα άγγλικά αυτοκίνητα τί δείχνουν; Και ποιό είναι ή θέση τους σε γόητρο, σε πωλήσεις; Πόσο τό εκτιμώ ό κόσμος; Και, τό κυριώτερο, ποιός είναι οι ένδειξεις για τό μέλλον;  
Οι άπαντήσεις δέν είναι καθόλου παρήγορες, πόσο μάλλον σε μιά εποχή πού, γενικά, τό μέλλον του αυτοκινήτου δέν είναι αισιόδοξο. Γιατί τώρα, περισσότερο από ποτέ, «διυλίζεται ό κώνωψ», ό κόσμος έέρει να κάνει συγκρίσεις, και, σαν κι έμας, δέν θυμάται θρύλους και παραδόσεις.  
Άλλωστε, ποιός κρατάει περισσότερο από 300-τρία χρόνια ένα αυτοκίνητο; Άς πηγαίνη, άς στρίβη, άς φρενάρη, άς μνή του δημιουργή προβλήματα... Φαίνεται ότι οι Άγγλοι κατασκευαστές έχουν χάσει μάλλον τό τρέινο.  
Όχι τόσο από ότι προσφέρουν άπρόσωπα, συμβατικά, άνισορά στην τεχνολογία αυτοκίνητα, αλλά γιατί ότι προσφέρουν είναι κακοσχεδιασμένο. Τα άγγλικά αυτοκίνητα δέν θεωρούνται ούτε καν σαν «καλά» αυτοκίνητα σ' αυτό τόν κόσμο.  
Δέν τό λέμε έμείς, δέν τό λένε οι Ευρωπαίοι, δέν τό λένε οι Άμερικανοί, τό λένε και οι ίδιοι οι Άγγλοι. Ό αυθισιτικός Τύπος τους συγκρίνει τήν Τζάγκουαρ Χ18 με τήν Μπύε Έμ Βέ 2800 και τό λέει καθαρά, τήν Ρόλλε Σίλβερ Σάντου με τήν Μερτσέντες 600 και τό λέει καθαρότερα, τό Μάξ με τό Ρενώ R16 και τό λέει καθαρότερα. Οι Έλβετοί άπέρριψαν τό άγγλικό Φόρντ διότι δέν τούς ικανοποιούσε ή ποιότητάς τους και ζήτησαν γερμανικό, τό «Μότορινγκ Γουίτς» δημοσίευσε ένα πίνακα με γραφασογραφίες για τό ποιό μοντέλα δείχνουν τήν χειρότερη άντοχή και τό περισσότερο προβλήματα και οι γραμμές των άγγλικών αυτοκινήτων έβγαιναν έξω από τή σελίδα!  
Δέν τό λέμε λοιπόν έμείς, άπλως άναφέρουμε παραδείγματα, από και πιο πιστευτά από τούς δικούς μας άφαρισμούς πού τούς είναι άπερβολικοί... Τι μπορεί, όμως, κανείς να πη για τό άγγλικό αυτοκίνητο! Δέν είναι άπλως, τό περισσότερο, κακοσχεδιασμένο ή άλλιως συμβατικό. (Και τό γισπωνέζικο πάσχαν από τήν



ΟΙ ΑΙΤΙΟΙ

**ji bnrlad anisrd rliw yhuwad, snisM ainoM wen erT**



κιο άρρωστια). Είναι κακοεκτελεσμένα! Ο έλεγχος ποιότητας, ή σπουδαία αυτή δουλειά, έχει μείνει πολύ πίσω, το κόστος έχει ανέβει τρομερά χάρη στο γαί και τις άπεργίες και οι λίγοι λογικοί Άγγλοι που υπάρχουν εκεί και αντιμετώπιζουν ψυχρά τα γεγονότα («Τώρα πουλάμε μόνο γνώσεις», λέγουν). βλέπουν με άσπρη χίλα (και το χειρότερο νοιάθουν) ότι το 1980 το 60% των πωλήσεων στην Άγγλία θα είναι εισαγόμενα αυτοκίνητα. Και πώς σ' αυτό τον κόσμο ένας λαγικός Άγγλος θα δώσει 837 λίρες για ένα χιλιάρι Μίνι Κλάμπινγκ και δεν θα δώσει 869 λίρες για το Φιατ 127; Η θα δώσει 905 λίρες για μιά Έσκορπ 1100 5θυρη και δεν θα δώσει 879, για τή 1100 Τζι Έλ Ές; Η τελικά θα δώσει 7031 λίρες για μιά ταλιπυρη Λοισιν-Μόρτιν Βαντισζ και δεν θα δώσει 8821 για μιά Κορτίνα Αρ Ές ή 6898 για μιά Κομπέ Μπé Έμ Βέ; Παλλές είναι αυτές οι συγκρίσεις και άσφαλώς είναι μιά ένδειξη ότι κάτι δεν πάει καλά. Τα άγγλικά αυτοκίνητα έχουν τον χαμηλότερο συντελεστή ποιότητας - προσφοράς πρδς τιμή και αυτό, όχι μόνο τή έχει διώξει από τις περισσότερες αγορές του έξωτερικού αλλά κοντεύει νά τή διώξει και από την άγγλική αγορά. Γιατί δεν δικαιολογείται τή 25% των πωλήσεων νά είναι εισαγόμενα αυτοκίνητα! Η φήμη τής κόποσε κρατίσε άγγλικής βιομηχανίας έχει πάψει νά είναι κοντά μας από παλιά. Ο κόσμος δεν συγκρίνει πιά από τήν παλιά μακροζωία (ή όποια άλλωστε δεν υπάρχει), τή γερά σιδερα (που δεν είναι πιά) τή έπιπλωμένα ταμπλά (έχει άκουστή στην αντιπροσωπία των Τράισινγκ κάποτε σάν κρητήριο σέ αγορά τού «δέξαστού» Χέρλαντ!). Αντίθετα, ένοχλείται από τή κακή φινιρίσμα, τήν φθνή ποιότητα των δέξουσάρ και γίνεται θραίο με τήν κακή ποιότητα οδηγικών άπολαύσεων που τού παρέχονται, με

τήν έλλειψη άντοχής, και τις άπλοικές λύσεις που δίνονται για νά τόν ικανοποιήσουν σάν οδηγό ή σάν έπιβάτη.

**ΟΙ ΤΕΣΣΑΡΕΣ ΜΕΓΑΛΟΙ**

Οι τέσσερες μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες στην Άγγλία είναι ή Μπρίτις Λέιλαντ, ή Φόρντ, ή Τζένεραλ Μότορς και ή Κράυσελερ. Όπως φαίνεται και από τή ονόματά τους, μόνο μιά, ή πρώτη, είναι καθαρά άγγλική. Οι άλλες είναι υποκαταστήματα των μεγάλων Αμερικάνων κατασκευαστών, που ήθελαν νά κάνουν μιά οικονομική άπόβαση στην Εύρωπη. Τό πιο πρόσφορο έδαφος ήταν οι ταλαιπωρημένες οικονομικά άγγλικές εταιρίες. Τώρα, οι τρεις μεγάλοι έλέγχουν τις τρεις μεγαλύτερες μετά τήν Μπρίτις Λέιλαντ εταιρίες, ενώ όί αυτές ή Φόρντ και ή Τζένεραλ Μότορς είναι και στην Γερμανία, ενώ ή Κράυσελερ είναι στην Γαλλία ελέγχοντας τήν παλιά Σιμα. Η πολιτική κατασκευή των εταιριών αυτών στις εύρωπαϊκές τους προσπάθειες διαφέρει σημαντικά. Η Φόρντ, από άρκετά χρόνια, έχει άρρομίσση εντελώς ένισο σύστημα παραγωγής. Τό άγγλικό και γερμανικό Έσκορτ, Κάμπρι, Κορτίνα (ή Τάουνους, όπως ονομάζονται στή Γερμανία) και ή σειρά Κόνσουλ - Γκρανάντα είναι ίδια και μόνο μικρές άλλαγές υπάρχουν σέ έκλογές κινητήρας ή σέ λεπτομέρειες εμμανιώσεως. Η Τζένεραλ Μότορς έχει αυτόνομο τήν Βώξολ στην Άγγλία και Όπελ στην Γερμανία, καθορίζοντας μόνο τήν πολιτική των μοντέλων και αφήνοντας τις εταιρίες νά δώσουν τις λύσεις τους, ενώ ή Κράυσελερ άπλάως έλέγχει τήν Σιμα, αφήνοντας τήν νά κατασκευάσει τή «γαλλικά τρε» αυτοκίνητα, και μόλις πρδ δύο έτων τής έπέβαλε τήν κατασκευή των κοθόλου αντιπροσωπικών γαλλικών Κράυσελερ 160-180, που σχεδίσθηκαν άλλωστε στην Άγγλία! Εκτίνο που ή Κράυσελερ έκανε στην Άγγλία, ήταν νά πάρη τήν παλιά Ρέντς και νά τήν άφήσει νά άποσινωθεί από τή διάφορα «δικά της» μοντέλα έπιβάλλοντας, οινό-οινό, τή γραμμή τής. Οι περιπέτειες των Αμερικάνων τής Άγγλίας δεν είναι και παλιά καλέ. Τα αυτοκίνητά τους πάσχουν από τή αντιπροσωπιακά άγγλικά μειονεκτήματα, είναι άραφινόριστα, έχουν κακό έλεγχο ποιότητας, δεν είναι καλά εκτελεσμένα. Πάρετε παράδειγμα, τή σαφέστατο, τής Βώξολ και τής Όπελ. Τα αυτοκίνητά τους είναι άνημέτωπα στις ίδιες κλάσεις. Και όμως, και ό πιά σκεδίστησε Άγγλος δεν σκεπτεται νά συγκρίνη σέ όξιο μιά Βίβο με μιά Άσκόντα, ένα Βικτωρ με ένα Ρεκορντ, μιά Φιρέντζα με μιά Μάντα. Ενώ ή Βώξολ στην Άγγλία δεν πάει καλά, ή Όπελ δεν έχει κατ'έξο πίσω και μάλιστα έσπερασε και τήν Φόλκαδάρκιν... σέ πωλήσεις! Έχει γίνει μιά αυτοκρατορία και έχει μνη σέ όλη τήν Εύρωπη, κατασκευάζοντας ίδια αυτοκίνητα με τήν Βώξολ, ή όποια παραπαίει. Για νά αντιμετώπισή ή άπόβαση αυτή των Αμερικάνων, έπρεπε νά γίνει κάτι εκ μέρους των Άγγλων. Η λύση ήταν



εύκολη και οι δύο μεγάλες εταιρίες «της Γηραιάς», ή Μπύ Έμ Σι και ή Λέιλαντ, έγιναν ή Μπρίτις Λέιλαντ, που πίσω τής έχει Τζάγκουερ, Ρόβερ, Τράισινγκ, Όπεν, Μόρρις. Κάτω από τή διοίκηση τού Λόρδου Σίτουκς, ή εταιρία προσάβει, νά διορθώσει τή γήνηρα τής Άγγλικής Αυτοκινητοβιομηχανίας. Έχει, άλλωστε, τή φήμη, αντιπροσωπείοντας σάν κατασκευάστρια και διάδοχη ονόματι και μεγάλη δυνατότητα. Όταν, πριν από μερικά ήμέρες παρουσίασε τή πρώτη άπακλειστικά «δικά της» μοντέλο, οι κορυφαίοι τής παραδέχτηκαν ότι τή «Αλλέγκρο, ή παρουσίαση τού όποιου ήταν και ή βασική άφορμή για τή άρρο μος περί Εύρωπαϊων αυτοκινητοβιομηχανιών, ήταν μιά προσπάθεια νά διορθωθεί τή κακό. (Ήταν όμως;) Η προσφορά αυτή τής Μπρίτις Λέιλαντ στην κακή αυτή κατάσταση είναι μεγάλη. Τά 1959, παρουσιάστηκε τή Μίνι. Ήταν ένα πραγματικό μεγαλοφυές σχέδιο, ένα πραγματικό μικρό-μεγάλο αυτοκίνητο. Ο κόσμος τή δέχτηκε σάν Μεσοία και όλοι είπαν μισόβιο για ένα αυτοκίνητο που προσέφερε σάν άψέλιμο τή 70% του χώρου του, είχε κινητήρα έγκάσια τοποθετημένο, και με μήκος τριών μέτρων χωρούσε, έτσι «πρωτόγονο», τέσσερα άλόκληρα άτομα. Τί ήταν στην πράξη τή Μίνι; Ένα αυτοκίνητο με άσχημη βάση οδηγητικής, με άσχημες άλλαγές τοχυιήτων, με άσχημα τοποθετημένα πεντάλ, ένα έργονομικό μηδέν. Τό πρδν του ήταν πολύ θορό, ιδιαίτερα με σωματικό λούσιχο, και ή ευσιθέτιά του «άπονη», για νά πούμε τή λιγώτερο. Ήταν εύκίνητο θεωρητικά σάν διαστάσεις αλλά κορραστικό στην ουσία τής οδηγώσεως. Δεν σου προσέφερε «δηγητική τέραση» δεν σέ άφηνε εύχαριστημένο, παρ' ότι έπρεπε, και ή άπόδωση του (σάν 850 που ήταν αρχικά) μηδισμνή, κάτι που έπρωγε και για τήν κακή οδική συμπεριφορά, αφού δεν υπήρχε δάνομη. Ο άπρηχαιωμένος κινητήρας βασίζε σάν έργοστάσιο στις 3500 σ.ά.λ.

και σου έκοβε κάθε διάθεση νά έπιχειρήσει νά εεφύγη από τή ήδη «κατώτατο» όριο του. Τό Μίνι ήταν ένα καταληκτικό σχέδιο σέ μιά κακή εκτέλεση. Άργότερα, κυκλοφόρησαν πιά γρήγορες εκδόσεις, υπήρξαν διάφορες βελτιώσεις από ειδικούς και εταιρίες άξισουάρ, κάθε Μίνι είχε και κάτι διασπορτικό (ένα ίσως άκόμη δείγμα τού πάσα κακό υπήρχαν). Όμως, ένα «βασικό» Μίνι 850 δεν ήταν ένα εύχρηστο αυτοκίνητο. Και όμως, ήταν τή 1959 ή 1960 ή 1961 και συναγωνισμός για τή Μίνι δεν υπήρχε. Νά όμως που τώρα υπάρχουν τόσα μοντέλα, τόσων κατασκευαστών, που άντέγραψαν και ΟΛΑ έσπερασαν τή Μίνι και τή μετεπειτα παράγωγά του. Τό Μίνι, όμως, έμεινε σάν πολύ σημαντικό τμήμα τής έεελίσεως, τή ίδιο άρροφινόριστα, σάν τή 1959. Και σν τή 1959 ήταν κάτω από προσδοκίες και άποσχεσεις, τί μπορεί νά είναι γό 1973, που όλοι έχουν έφαρμάσει τήν αρχιτεκτονική του, χωρίς νά είναι Άγγλοι κατασκευαστά; Τό παράγωγα τού Μίνι ήταν έέ ίσου σημαντικό σάν «αναστήσεις», έέ ίσου άόημματα σάν «έπιπέσεις»! Η σειρά 1100 με τήν πολυδιαφημισμένη υδροελαστική άνάρτηση, πήγαμε θαιμόσια σταύς θαιμόσιους άγγλικούς δρόμους, αλλά στην Γαλλία τή ταλιπυρα «4ρόκια» τής Ρενώ, με τις στωχές οδδους σπρέμεως, περνούσαν από πάνω τους. Τό 1800 παρουσιάστηκε και προσέφεραν φανταστικό έξωτερικό χώρο, αλλά τή πολυδιαφημισμένο σύστημα άλλαγής ταχυιήτων με... συμπατόχρονα ήταν άπαράδεκτο. Η άνεση που προσέφερε ή υδροελαστική άνάρτηση τή ίδια. Τό Μόξι παρουσιάστηκε μετά «δύων και κλάδων», προσφέροντας πέντε «συρματόχρονα» αντί τέσσερα (είχε πεντάρι κιβώτιο) και έκεντροφόρο έπικεφαλής (κάτι που βρωρήθηκε τή 1980 σάν ή άγγλική κατάκτηση τής Σελήνης). Άκόμη γελάμε με μιά τεχνική άνάλυση που έκανε ένας Άγγλος δημοσιογράφος, ό Τζέφ Ντινιέλε, σέ ένα άγγλικό

(3) Μίνι. Η μεγαλοφυέστερη ίσως ιδέα στην ιστορία του αυτοκινήτου είχε πολύ άσχημη τέχνη από πλεονάζς εκτελέσεως. Τό άπλό 850, γραμμά «πρωτόγονο» οδηγικά αυτοκίνητο είναι μόλις 21 λίρες γρηγότερο από τή Ρενώ 4! Νά γιατί τή 25ο/ο διαρκώς μεγαλώνει.

(1) Τό καταποιοιστικό φυλλάδιο τής Μαρίνα. Λέει: «Η νέα Μόρρις Μαρίνα, άμοργιά που κούβει μεγαλοφυία». Τό αυτοκίνητο, όταν παρουσιάστηκε έξαγρίωσε άντικειμενικός και μύ. Άργότερα βελτιώθηκε σημαντικά. Αν προσέξετε στή φωτογραφία, δίπλα από τή λέξη «BRAINS» υπάρχει μικρό σήμα τής εταιρίας σάν σήμα κατατέθεινο! «BRAINS» σημαίνει μεγαλοφυία, έξαγρίως κλπ., κλπ.»

(2) Η Κορτίνα τής Φόρντ Άγγλίας. Πρώτη σέ πωλήσεις στην Άγγλία. Όταν παρουσιάστηκε αντιμετώπισε άσχημά τήροντία και νοσταλγία για τις παλιές Κορτίνες. Τί αυτοκίνητο «νοιάσει» γιατί είναι πολύ για τή χρέηματα που ζητάει...

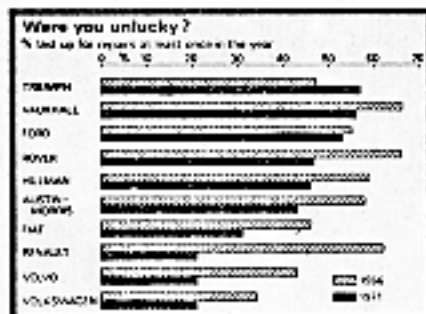


Henry Ford II—The Associated Press, March 16, 1971.

Ford summed up his views, which he earlier imparted to the prime minister, with these conclusion:

- Complaints about the quality of British-Ford Capris resulted in the parent company in Dearborn, Mich., shifting the bulk of imports of this model to West Germany.
- Disruptions and interruptions in production caused chaos in delivery-schedules to Ford assembly plants elsewhere.
- Customers overseas found missing parts in Ford vehicles produced in England.
- Costs became unstable by rising prices for British-made components.

The Economist, London, Nov. 25, 1972



(3) «Είπατε άτυχος;», ρωτάει ο «Ε-κόνομοιστ» της 25ης Νοεμβρίου 1972 και έχει ένα πίνακα με τα αυτοκίνητα και το ποσοστό παρουσιάσεώς τους για έπιωκεύες τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Τράιαρ, Βάξολ, Φόρντ, Ρόβερ, Χίλαρ, Όστιν - Μόρρις. (4) Συνέντευξη Χ. Φόρντ 2: «Τα παράπονα για την ποιότητα των άγγλικών Φόρντ Κάρι, είχαν πών αποτέλεσμα ή κυρίως έπαιρία να μεταφερή το θέρος των ειναιγωγών αυτού τοῦ μοντέλου στα γερμανικά... Οι πελάται τοῦ έξωτερικού θρήξαν να λείπουν πράγματα από αυτοκίνητα Φόρντ που παρήχθησαν στην Άγγλία». (5) Το πρόβλημα των άγγλικών αυτοκινήτων ήταν ή άπροθυμία τους να πάρουν μέρος όταν έκανε κόντ. Ένας δημοσιογράφος έγραψε τον Φεβρουάριο τοῦ '71: «Μου φαίνεται παράξενο πού ή Τζένεραλ Μότορς ή όποια έκανε τα δόντια της προπαθώνας να φτιάσει αυτοκίνητα να δουλεύουν στους χειμώνες της Βορείου Άμερικής να φέρρη εδώ τη Φιρέντζα (Βίβα Βάξολ).

δέν λείπει στα 1100, αλλά για την εξαπόνηση δύο σοβαρών μειονεκτημάτων. Την έλλειψη άνάλογου χώρου άσπακιών και την βελτίωση της άσπακτικής θέσεως όδηγήσεως των 1100. Κατά τα άλλα, «ούδέν κοινόν». Η άρχιτεκτονική είναι άντιπροσωπευτική 'Ισσιόνης, και αυτό σημαίνει έγκάρσια τοποθετημένος κινητήρας, έμπρόσθια κίνηση, κινητήρας, κινώπιο σύστημα μεταδόσεως σε ένα συγκρότημα, και πολύ έκμεταλλεύσιμο χώρο για τους επιβάτες. Η τεχνική ομάδα της Μ.Α. δέν έκανε τίποτε άλλο παρά να προσφέρη λίγο περισσότερο την σχεδίαση τοῦ όπολοίου αυτοκινήτου, να τό κάνει πιο εύχρηστο και εύκολο στα άρβια, να τό έξελίξη προγραμματισμένα πριν το παρυσιαίο (και όχι μετά, όφου άκούση τών έξέμελλο). να βελτίωση την άνάρτηση και να δώση στο αυτοκίνητο μεγάλη γκάμα μοντέλων και τών τίτλο ενός Διεθνούς Αυτοκινήτου (δηλαδή... σκοπούς να έπιτεθή κατά μέτωπο στην εύρωπαϊκή αγορά, π.χ. την Γαλλική, την 'Ιταλική, την Γερμανική). Η έντελεω νέα και στρογγυλεμένη καρροσερί (ζήτημα) γούστου να άρέση, έμς πάντως δέν μς φαίνεται άσχημη) ύπάρχει σε 2θύρες και 4θύρες εκδόσεις και μαζί με τούς 4 διαφορετικούς κινητήρες και τις διάφορες πακίλλες έξοπλισμού συμπληρώνει 12 μοντέλα...

The Montreal Star, Feb., 1971  
John Keopling's Column

Five cars introduced in this country in the past few years have made such a black mark with buyers as the Vespa. I suppose the cars are very well suited to the climate and road conditions of England but they are not very good in this country.

I've had more calls and letters complaining about the Viva-Top-Gway cars, than for any other car. Poor workmanship and bad design seem to be at the root of the problem. Combine this with shabby treatment by some dealers and you end up with the Viva-Top-Gway story.

I want to be fair about this car so I will say a word about the GT. Though I've not driven one, the GT seems to come as I'm not sure it's still available with an overhead cam four-cylinder engine putting out over 30 horsepower. It had nice wheels, stripes and a full selection of new paint colors. In short, it looked nice. I'm not sure whether it was a Volkswagen Jetta or an Escort, but it was one of them.

It looked like a bargain for those who were fans of the late car. Fast, sporty and good-looking, the GT was the most thing GM of England has done in the last seven or eight years.

The Astra is the same car with yet another name. It looks like the Astra, which is a much better car that worked in North American waters, been bringing this car over year after year. People buy them because they feel GM is the biggest company so it will stand behind its imported cars.

The best thing GM could do is bring in the German Opel (not just the GT) and discontinue the Vespa. The Vespa is a better car designed by North America.

Οι περισσότερες κινητήρες στην οχολο είναι δύο. Ο ένας είναι ο προερχόμενος από την παλιά σειρά Α, με τόν έκκεντροφόρο στο πλάι, σε εκδόσεις 1100 και 1300 κ.έ.κ. Ο άλλος είναι ό κατά πολύ έξελιγμένος (και πολύ σιωπός, άν και αδύνατος) προερχόμενος από τα Μάρι, σε εκδόσεις 1500 και 1750 κ.έ.κ., με τόν έκκεντροφόρο επικεφαλή. Οι αντίστοιχες άποδόσεις των 4 κινητήρων είναι: 48 ίπποι στις 5250 σ.ά.λ., 57 στις 5250, 69 στις 5600, 76 στις 5000, όλας ένδειξης ΝΤΙΝ. Στα Άλλέγκρο, με τούς δύο μεγαλύτερους κινητήρες, ύπάρχουν τα πεντάρια κιβώτια τοῦ Μάρι, ενώ οι τελικές σχέσεις διαφέρουν άνάλογα με τις ίσσοδυνάμεις. Στόν τομέα της άναρτήσεως ή κατάσταση είναι πολύ ένδιαφέραση με την θέσηση ενός παρόμοιου τύπου με της Σιτροέν, ύδροπνευματικής άναρτήσεως, πού οι Γάλλοι θέσπισαν τό 1956!! Η βασική διαφορά από τα γαλλικά κόλλο είναι ότι είναι ατμορρυμιζόμενη και δ έ ν ρυθμιζεται από τόν οδηγό. Είναι μία έξελίξη της ύδροπνευματικής άναρτήσεως, πού πρωτοπορουσιάσθηκε με τό 1100 και ήδη πήρε την θέση ελατηρίων, άμφοτέρ πών πηγών άναρτήσεως. Η διαφορά τους είναι ότι αντί για έλαστικά ύπάρχει δζωτα, πού φροντίζει για τήν άνωση, ενώ οι «μπαζέλας» συνδέονται μεταξύ τους ώστε τό αυτοκίνητο άνάλογα με την



κατάσταση του δρόμου, να έχει αυτόματα μεταβλητό ύψος. Μία μεγαλοφυέστατη λύση στο πρόβλημα της άνεσης. Πολύ ώραία όλα αυτά, είπαν και οι δοκιμαστές, αλλά τι γίνεται στον δρόμο;

Οι προδιαγραφές ήταν έντυπωσιακές, ιδιαίτερα για άγγλικό αυτοκίνητο. 'Ακόμη και το πιο φθινό μοντέλο διαθέτει διακόφρανα, εναλλάκτη, καθαριστήρες δύο ταχυτήτων, θερμαινόμενο πίσω τζάμι και λάσπη ράντζα σαν σπάνιο έξοπλισμό.

Σημαντική βελτίωση, πολύ σημαντική, αν οσς πούμε ότι μέχρι πριν λίγα χρόνια, το καλύτερο στά άγγλικό αυτοκίνητο το πληρώνατε έστρα! Μέσα τα πράγματα πολύ ώραία. Πιο παχιά καθίσματα, πιο άνετα, μεγαλύτερη προσαρμογή και ένας πολύ έξυπνος μηχανισμός (για το δίθυρο μοντέλο), που φέρνει έμπρός όχι την πλάτη μόνο

άλλα όλα το κάθισμα, όταν κάποιος μπαίνει πίσω. Και ενώ ήταν ετοιμοι να πουν οι άνθρωποι κού είναι αυτό αυτοκίνητο άγγλικό;», είδαν και αισθάνθηκαν το τιμόνι! Πού είναι τα τράβηγμα... Οι 'Αγγλοι το είχαν εναοκάνει! Το «Μότορ» έγραψε διάφαρα... «Τρελλά», «γελισο», «αι δοκιμαστές μας άηδισαν (11)». «προβλέπουμε αύξηση πωλησων των κανονικών τιμονιών, μέχρις ότου ή Μ.Α. επιτραπεί στο κανονικό σχήμα» κλπ. Και όμως, όλα δούλευαν τέλεια, κατά τα άλλα. 'Όργανα, διακόπτες, γιά πρώτη φορά σωστά τοποθετημένα. Στην απόδοση το πρόγραμμα δεν είναι ούτε καλύτερο ούτε χειρότερο από το μέτριο. 'Η έκδοση 1100 προσφέρει επιτάχυνση 0-100 σε 21 δευτερόλεπτα και ανώτατη ταχύτητα 134 χ.ά.ώ., ενώ ή 1750, 0-100 σε 13,7 δευτερόλεπτα και 155 χ.ά.ώ. Το κράτημα είναι καλό και οι δοκιμαστές του «Μότορ» δεν έμειναν δυσαρεστημένοι, αλλά δεν είπαν ότι είναι γιά καλύτερο.

Δεν τους άρεσε όμως ή αντίσταση που προσέφερε το τιμόνι στις στραφές (θανάσιμα και κοινό όμώρημα γιά τα αυτοκίνητα με μπροσινή κίνηση) και επίσης έμειναν απογοητευμένοι από τον μηχανισμό άλλαγής ταχυτήτων. Και κάπου ανέφεραν κάτι άρετό σημαντικό. «'Ενα καλό αυτοκίνητο», είπαν, «άλλα δυστυχώς δεν εύχαριστηθήκαμε άδηλώντας το».

Τι έγινε όμως στον τομέα της εναοασατικής αναρτήσεως; Είχαν τετραγωνίσει εσθρικά οι 'Αγγλοι τον κύκλο 17 άλόκληρα χρόνια μετά την Σπρον; 'Ασφαλώς όχι, είπαν οι δοκιμαστές του «Μότορ», που έμειναν μάλλον δυσαρεστημένοι από την συμπεριφορά της «Καιντοραγκάζ», και μάλιστα ανέφεραν την έλλειψη μεγάλης διαδρομής σαν βασικό μειονέκτημα άλόκληρου του αυτοκινήτου.

Το αίτημα λοιπόν παραμένει. Τι στην άλήθεια είναι το 'Αλλέγκρο; Μία ακόμη ήμπελής προσπάθεια, όπως όλες οι άλλες; 'Ενα νέο άγγλικό αυτοκίνητο; 'Ενα από τα αυτοκίνητα της 'Αγγλικής Αυτοκινητοβιομηχανίας, που έξελίσσεται με βάση τα αποκόμματα των έντυπώσεων του Τύπου; 'Θέλαμε νάμαστε αντικειμενικοί και θά περιμέναμε να το γνωρίσουμε από κοντά... 'Όπωςδήποτε όμως, θά πρέπει να είναι μία σημαντική βελτίωση στην παλιά, όχι παλιά εύχάριστη κατάσταση.

#### ΤΕΛΕΙΩΝΟΝΤΑΣ

'Η κατάσταση, οικονομική, ούοισατική, άλλα και γαήτρου, δεν είναι καθόλου καλή γιά την Γηραιά 'Αλβιόνα. 'Απεργίες, τεχνολογική στερότητα, ύψηλά κόστος και έλλειψη καλής ποιότητας είναι ένα κοινό γνώρισμα των αυτοκινήτων τους. Και το χειρότερο είναι ότι ή προσπάθεια (δεν γίνεται), δεν τελεσφορεί. Πολλές φορές νομίζει κανείς ότι υπάρχουν τόσες μισολεφτίες στους 'Αγγλους... Νά χάνουν πωλησες, να χάνουν κέρδη, να χάνουν γόητρο. Και φοβόται μήπως έλθει ή ώρα που θά χαθεί το τρέινο. 'Ανεπιτρέπτι...

## ROAD TEST AUSTIN ALLEGRO 1750 Sport Special



**FOR :** spacious and well equipped ; smooth and quiet at speed ; good handling ; smooth ride under most conditions ; competitively priced

**AGAINST :** crashes over potholes ; strong reaction through steering ; awkward access to rear seats ; poor gearchange ; unpleasant steering wheel



«'Όταν 'Αλλέγκρο: ή νέα προσπάθεια. Τι έγινε; τα «Μότορ» μόλις παρουσιάζθηκε; ΥΠΕΡ: Εξοχότητα και καλή εξοπλισμένο, μιλακό και βουχο στις υψηλές ταχύτητες, καλό κράτημα, άνετη ποιότητα άνεσης στις περισσότερες περιπτώσεις, λογική τιμή. ΚΑΤΑ: «Κοιναάει» σε λακκούβες, μεγάλη αντίσταση στο τιμόνι, όχι άνετη είσοδος πίσω, κακός μηχανισμός άλλαγής ταχυτήτων, δοχημα βολάν τιμονιού.»