

# ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ

Τό μεγάλο βιβλίο των Θρύλων και Παραδόσεων έχει τις σελίδες του γεμάτες με... Θρύλους και Παραδόσεις!

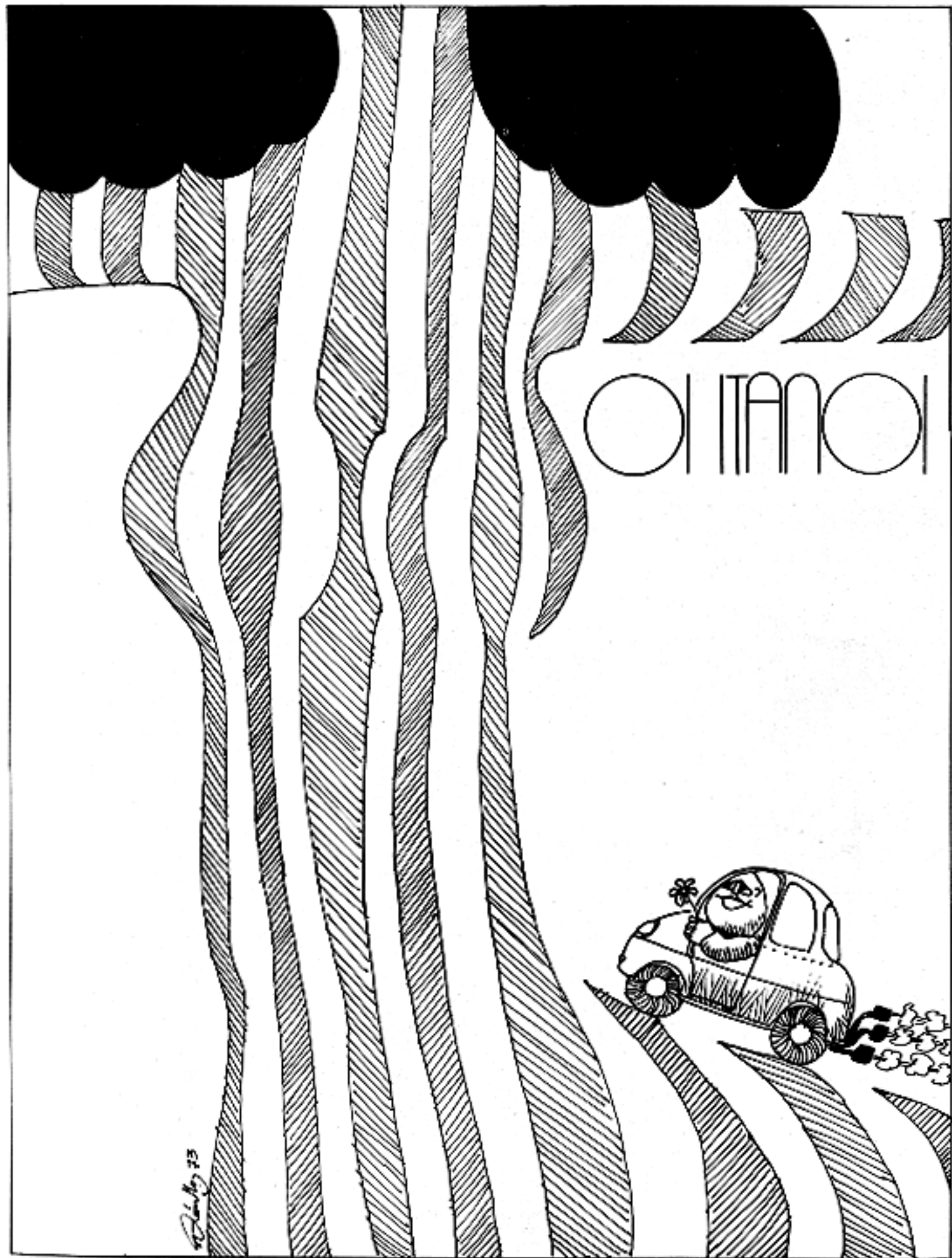
Με ιστορίες που ξεκίνησαν από τα βάθη του χρόνου, από τα πρώτα χρόνια του αυτοκινήτου, από τους πρώτους οδηγούς και τους πρώτους μηχανικούς. Πολλοί θρύλοι εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμη και σήμερα και θα εξαφανισθούν μαζί με τους παλιούς που πιστεύουν ότι τα αγγλικά αυτοκίνητα

εξακολουθούν να είναι καλά ή ότι το βαρύ αυτοκίνητο είναι πιο σταθερό. Τους πιο δμορφους θρύλους, πάντως, τους συναντά κανείς στις σχέσεις του μεγάλου κοινού με αυτοκίνητα διαφόρων εθνικοτήτων. Στη σύνδεση που γεννιέται ανάμεσα σε μία μερίδα ανθρώπων με τα ιταλικά π.χ. αυτοκίνητα ή με τα γερμανικά ή τα γαλλικά ή τα αγγλικά. Υπάρχουν οδηγοί που δεν θ' αγοράσουν παρά μόνο ιταλικό αυτοκίνητο...

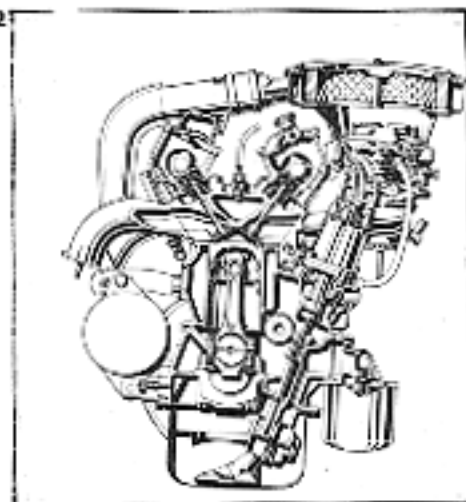
Κι άλλοι που είναι δεμένοι χειροπόδαρα με την αγγλίζικη βιομηχανία. Υπάρχουν οι «Γάλλοι» και υπάρχουν και οι «Γερμανοί». Η κάθε ομάδα, πιστή στα σιδηρικά της μέχρι... θανάτου! Ελάχιστοι οι λιποτάκτες στα χρόνια μέχρι το 1965. Διαρκώς αυξανόμενος όμως ο αριθμός τους από το 1965 και μετά, όποτε τα αυτοκίνητα σταμάτησαν να έχουν έντονο εθνικό χαρακτήρα κι έγιναν περισσότερο ευρωπαϊκά. Παρ' όλη αυτά, όμως, οι Τέσσερις Μεγάλοι εξακολουθούν να διατηρούν πολλά από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους που δεν είναι απαραίτητο να είναι πάντα καλά. Αυτό τα χαρακτηριστικά αναλύουμε στη σειρά των άρθρων μας «Οι Ευρωπαίοι», για να δώσουμε τη δυνατότητα στους αναγνώστες μας να δουν τα πράγματα κάτω από ένα διαφορετικό φως και να αναθεωρήσουν ίσως τις απόψεις τους για τη χώρα που «υποστηρίζουν». Είτε προς το καλό, είτε προς το κακό!

Θα ήταν το λιγότερο περιέργο αν εμείς τουλάχιστον, ξεκινούσαμε με τους... Άγγλους! Οι Ιταλοί είναι γείτονές μας, έχουν μία λαμπρή ιστορία στο αυτοκίνητο, είναι ώριμοι στη ζωή τους και δεν τους έχει πλησιάσει — ακόμη — ή ασθένεια του άπνου από τις 8 για έγγραφο στις 06.00 και μετάβαση στο εργοστάσιο του Φλικοσεντιπούζεν-χουανζούστ. Μα ακόμη κι αν τους έχη κι εργάζονται στο εργοστάσιο του Βορρό, μέσα στις ομίχλες και την υγρασία του Τουρίνου, οι Ιταλοί εξακολουθούν να σκεπάζονται από ανθρώπινα όντα, με το μειονεκτικότερο και πλεονεκτικότερο που πρέπει να έχουν όλα οι άνθρωποι και τ' αυτοκίνητα που τυχόν κατασκευάζουν. Οι Ιταλοί έχουν μία λαμπρή παράδοση στο αυτοκίνητο. Και η παράδοση αυτή τους κρατά δεσμένους! Δεν τους επιτρέπει να κινηθούν από την ιδέα του ιταλικού αυτοκινήτου. Έκατομμύρια άνθρωποι έχουν συνήθισει αυτή την ιδέα.

Τ' αυτοκίνητα είναι νευρικά, γρήγορα, κρατούν καλά τον δρόμο και είναι σχετικά οικονομικά, αφού η βενζίνη στην Ιταλία είναι, όπως και στην καλή μας πατρίδα, μάλλον ακριβή. Οι αγοραστές θέλουν αυτόν τον τύπο του αυτοκινήτου. Δεν μπορούν να φαντασθούν ότι θ' αγοράσουν ποτέ ένα ιταλικό... Φολκσβάνγκεν π.χ. ή ένα Άμι 6. Το ιταλικό αυτοκίνητο ήταν πάντα περισσότερο αὐτοκίνητο ὄχι ὅλα τ' ἄλλα καὶ δὲν ὑπάρχει αὐτὴ τὴ στιγμή — ἀλλὰ οὐτε καὶ πρόκειται νὰ ὑπάρξῃ, βιομηχανία πού θὰ προδώσῃ τὸν ρόλο της μέσα σὴν γενικότερη εἰκόνα τῆς ἰταλικῆς παραγωγῆς. Πρῶτο-πρῶτα, οἱ ἴδιοι οἱ Ἰταλοὶ θὰ ἀντιδρῶσιν. Δὲν εἶναι δυνατόν νὰ δώσῃς σ' ἕνα λαὸ πού πίνει κόκκινο κρασί ἐγγλέζικη τζιντζερέλα αὐτὴ γερμανικὴ μπίρα. Πολὺ περισσότερο μάλιστα δὲν μπορεῖς νὰ τοῦ δώσῃς... γότ νιόγκες. Μεγάλωσαν μὲ τοὺς Φερρῆρι καὶ τοὺς Μαζερῆτι, τοὺς Λάντσια καὶ τοὺς Λαμπερῆτι καὶ τ' αὐτοκίνητα πού σχεδίαζαν καὶ κατασκεύαζαν. Ἀκόμη καὶ οἱ μεγάλες τους βιομηχανίες, σὴν τὴν Φία, καὶ τὴν Ἄλφα Ρομέο, δὲν σταμάτησαν ποτέ νὰ κατασκευάζουν αὐτοκίνητα γιὰ ὁ ν θ ρ ῶ π ο υ ς καὶ ὄχι γιὰ μετανθρώπους. Ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τοῦ πρώτου Φιάτ Κόρσα, ἑνὸς αὐτοκινήτου 10 ἵππων πού χρησιμοποίησε ἕναν ἐπιπέδο, δικύλινδρο κινητήρα 1.082 κ.εκ. καὶ ἀπέδιδε 10 ἵππους σὴν 1000 στροφές, μέχρι τὸ S 78, τὸ γέρας τῶν 300 ἵππων πού ὁ Φελίτσο Νοζζόρο σὴν παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας τῶν 290 χιλιομέτρων ἀπὸ Λόνγκ Ἀιλαντ τὸν Ἀπρίλιο 1912, μέχρι τὸ τυρινὸ Σπίντερ μὲ τοὺς διπλοὺς ἐπικεφαλῆς ἐκκεντροφόρους καὶ τὴν ανεξάρτητες πίσω ἀναρτήσεις, τὴν ἐπιπέδου δωδεκακύλινδρου Ἄλφα, τὴν Λάντσια Στρώτορ καὶ τὸ Ἄμπαρτι, τὴν Φερρῆρι,







(1) Φιάτ 128. Ίσως το πιο αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της νέας ιταλικής σχολής, το Φιάτ 128, εξακολουθεί να πετά ψηλά στους πίνακες των πωλήσεων στην Ευρώπη.

(2) Οι κινητήρες τους έχουν πάντα έδρανα βάσεως και διώ εκκεντροφόρους επικεφαλής. Δεν χρειάζεται να ποίμε δι είναι γεμάτοι ζωή!

τις Τέκνο και τις Ίζα, οι Ίταλοι κατασκευαστές ήρθαν να ούτα κίνηση. Έτσι λοιπόν πρέπει να συνεχίσουν γιατί ο κόσμος αυτό περιμένει απ' αυτούς. Και συνεχίζουν! Με τις Άλφες και τις Άλφασόντ, με τις Βέτα και το 124 Σπόρτ, το Ωτομπαϊκ και φυσικά, το όρθιο τους αυτοκίνητο Μεγάλου Τουρισμού στο οποίο είναι άνομισητήτα η ρώ γ α ι. Αυτή είναι λοιπόν η τ ο π ο θ έ τ η σ η και η παράδοση του Ιταλικού αυτοκινήτου και κανείς δεν την άμφισβητεί ούτε προσπαθεί να την αλλάξει. Οι ίδιοι οι Ίταλοι είναι έρωτευμένοι με τις μηχανές. Όχι, προς Θεού, μόνο με τις μηχανές των αυτοκινήτων αλλά με κ α θ ε μηχανή, είτε είναι σταθερή, είτε θαλάσσια, είτε αεροπορική, είτε πάνω σε δύο τροχούς ή σε... τέσσερις! Οι άρχες κατασκευής είναι πολύ άπλες... Αν είναι για καθημερινή χρήση τότε, η μηχανή, πρέπει να είναι οικονομική διότι η θενζίνη είναι πανάκριβη! Αν είναι για ειδική χρήση τότε δεν υπάρχουν όρια! Η μηχανή είναι ένα αντικείμενο Τέχνης, φτιαγμένο με ά γ α η για την τελειότητα και την αισθητική απόλαυση κι όχι για τους λόγους που πιστεύουν οι κομπλεξικοί του κόσμου αυτού (ταχύτητα, λίγγους, επιδείξεις κ.δ.). Σαν αποτέλεσμα της αγάπης του, ο Ίταλος δεν άνεχεται τους θρονόσους στους δρόμους. Μια μηχανή πρέπει να άθηνήται κι άν πίσω άπό το τιμόνι της κάθεται άνθρωπόμορφος, τότε πολύ ά σ χ η μ ο διά το άνθρωπόμορφο. Θα καταργηθεί! Η Ίταλία έχει το τελειότερο ίσως, μετά την Άμερική, σύστημα αυτοκινητοδρόμων σάν κόσμο άπου ένα καλό αυτοκίνητο μπορεί να τ α ε ι δ ε ψ η με 200 χιλιόμετρα

την ώρα χωρίς κανένα πρόβλημα. Το δίκτυο των δευτερευουσών δάδων άμως είναι τόσο παλιό και άσκολο άστε, για να μπορεί κανείς να κινηθεί άσχετικά γρήγορα, πρέπει να είναι πολύ καλός οδηγός! Άπ' όλα τα προηγύμενα, εύκολα θγαίνουν οι βάσεις πάνω στις άσείες βασίζονται τ ά σ χ έ δ ι α των περισσότερων ιταλικών αυτοκινήτων και φυσικά ά χαρακτηρες τους. Μ' αυτά δεν άννοάμε άτι τ ά Ιταλικά αυτοκίνητα άναίγουν νέους δρόμους στην Τεχνολογία — άπως μερικά γαλλικά π.χ. Κάθε άλλο, μάλλον. Είναι παλιές, δοκιμασμένες λύσεις, που έχουν εξελιχθεί ή συνεχώς εξελίσσονται...

Μετά, δεν πρέπει, να άσχνόμε άτι, πολλοί, χρησιμοποιούν Ίθες που έχουν άποδείξει την άεία τους σάν άκληρό τομέα των άγώνων αυτοκινήτου. Άπό τη στιγμή που οι Ίταλοι μηχανικοί θ' άνακαλύψουν ή θα άσχεδιάσουν κάτι που είναι βασικά σωστό, δεν φαίναται άσχετουμενοι να το άγκαταλείψουν εύκολα. Η Άλφα Ρομέο είναι ένα παράδειγμα... χρησιμοποιεί τον Ίδιο τετρακύλινδρο κινητήρα με τους 2 ΕΕΚ άπό τ ά τέλος του... 2ου Παγκοσμίου Πολέμου... Με μόνη τη διαφορά άτι έχει μεγαλώσει άπό τ ά 1300 κυβικά άκασοτά στις 2.000 κι έχει χρησιμοποιηθεί σε κάθε είδος τεγρότροχου, άπό μικρό φορτηγά και φθηνά ασολών άσε τις ασίγλωστες GTAM. Στ' αυτοκίνητο αυτό ή Άλφα χρησιμοποιεί πάντα κιβώτια πάντα ταχυτήτων, άπου ή «πύλη» ήταν στην άσεία άθέρντροδ για να μπορεί κανείς να ταξιδεύει οικονομικά στις άπαστρώντα. Προσθέστε στα παραπάνω τη χρησιμοποίηση διακοφρώνων ά' άλλου τύπου τροχούς και τις χλισειμωμένες πιά θαλάσσιες ναβριού — που πρεάφρονται άπ' άσείας μέσο άπό τ ά άγωνιστικά μετά τής άταίρας. Και για να άποδείξουμε τού λόγου τ ά άσφαλές, δεν άχοιμε παρά να φέρουμε σάν παράδειγμα τ ά τελευταίο αυτοκίνητο άπό την Άλφα Ρομέο, την Άλφρέτα.

Πάλι ά Ίδιο τετρακύλινδρο κινητήρας, με τους 2 ΕΕΚ, αλλά τάρω τ ά κιβώτια ταχυτήτων άποτελεί μια μονάδα με τόν πίσω άξονα και τ ά διαφορικά... Οι παλιές άγωνιστικές Άλφρέτες είχαν άυτή τη διάταξη... Πιά να έχουν καλύτερη κατανομή θάρους και καλύτερη ευστάθεια... Τ ά Ίδιο προσπαθούν να κάνουν και οι Άλφρέτες τού 1973!

Η θέση της Άλφα Ρομέο στην Ιταλική αγορά ήταν πάντα στο άνω τμήμα της κλίμακας των τιμών. Και ή θέση αυτή άπηρεάζεται εύκολα άπό τ ά γενικότερο οικονομικό κλίμα... Τ ά γεγονός αυτό, σάν ή κυβερνητική πίαση που άφωρμάθηκε — και άφωρμάζεται — σε όλες τις θιομηχανίες για να εκθιομηχωνισθεί ά Ιταλικός Νότος, άδήγησε σάν νέο, άπρωμότερο άργαστήριο τού Παμυλιάνο νι' Άρκα, έξω άπό τ ή Νάπολη, άπου παράγεται ή Άλφασόντ. Τ ά αυτοκίνητο έχει παρουσιασθεί με κάθε λεπτομέρεια σάν 22ο τεύχος των 4Τ, μαζί με τις άντυπίσεις μας άπό τήν άδήγησή του. Κάτι άμως που τότε δεν είχαμε τονίσει άσχετά είναι ά τρέπος που οι μηχανικοί της Άλφα Ρομέο κατάφραν να κάνουν έναν άπλό — άσχετικά πάντα! — αυτοκίνητο με η ρ ό θ έ α κίνηση να μη δείχνει άτι έχει πρόοδια κίνηση

άλλά να μοιάζει μ' άλλες τις άλλες Άλφα! Οι μηχανικοί μας είχαν πεί τότε άτι ήθελαν τήν οικονομία τού χώρου που προσέφερε ή πρόοδια κίνηση, άλλα δέν ήθελαν τ ά άσάρεστα δυναμικά φαινόμενα που τή συνοδεύουν... Και τ ά κατόφραν!

Τ ά αυτοκίνητο έχει τήν κίνηση άμπρός, άλλα συμπεριφέρεται σάν ένα καλοφτιαγμένο αυτοκίνητο με τή μηχανή άμπρός και τήν κίνηση π ί ο ω !

Τ ά «θύρα» έγινε με τή σωστή — για τόν σκοπό — άσχεδίαση της άναρτήσεως ή άποία άμως «κάτι» θέλει άκόμη για να μετατρέψει τήν Άλφασόντ σε... Άλφα Ρομέο! Η Ιταλική θιομηχανία αυτοκινήτου διαθέτει μια μεγάλη σειρά μ ο ν τ έ λ ω ν τ ά άποία άμως πρεάφρονται άπό ένα μικρό άριθμό άργουστίων. Τ ά γκρούπ της Φιατ είναι φυσικά τ ά μεγαλύτερο άπ' όλα, παράγοντας 1.600.000 αυτοκίνητα τ ά χρόνο, με τ ά όνομα Φιατ, 65.000 με τ' όνομα Ωτομπαϊκ και γάρω στις 50.000 μέσω της Λάντσια, με τήν άποία ή Φιατ έχει άμση άσνεργασία σάν τεχνολογικό τομέα.

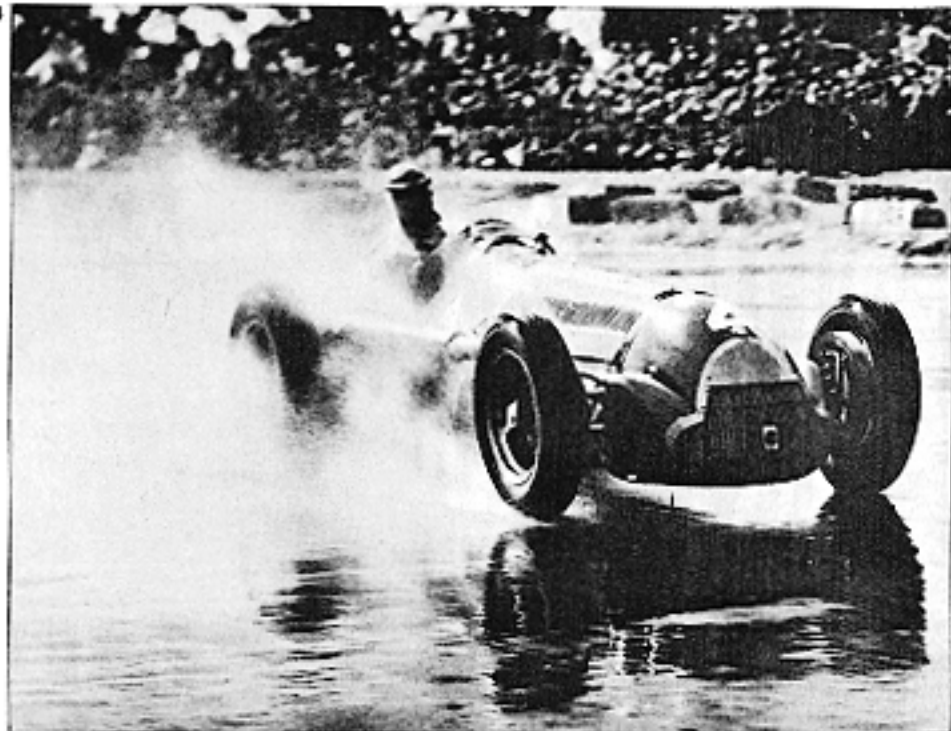
Η Άλφα Ρομέο παράγει 120.000 μονάδες τ ά χρόνο με τ' όνομά της.

Η παραγωγή της Άλφασόντ άρχίζει σάν άσά να μεγαλώνει και σύντομα θα φθάσει και θα ξεπεράσει τούς άριθμούς τού άργουστίου τού Μιλάνου. Τέλος, δεν πρέπει να άσχοιουμε τ ά άργαστήριο της Μπρίτσια Λυυλάντ, που κατασκευάζει τ ά 75.000 1100 και Μίνι τ ά χρόνο και να προσθέσουμε άτι τ ά «Ιταλικά» άγγλέζικα αυτοκίνητα δεν έχουν κομιά ποιοτική άσέση με τ ά άγγλέζικα. Άπλάς είναι... 100 φορές καλύτερα!

Τ ά άλλα μεγάλο κεφάλαιο τού Ιταλικού αυτοκινήτου είναι οι ειδικά κατασκευαστά. Άυτά που άχτισαν τ ά θρόνα και που τόν διατηρούν άκόμη ζωντανό. Η παραγωγή τους πλησιάζει τις 5.500 αυτοκίνητα τ ά χρόνο, άλλα μύ και ή Φιατ έχει άγοράσει τήν Φερράρι ή παραγωγή της τελευταίας πρέπει να άπαλιγνίστα μετ ά σάν παραγωγή της μάρα Φιατ.

Η Μαζεράτι έλέγχεται άπό τ ή Σπρονέν άλλα συνδέεται και με τήν Φιατ, ή άποία έχει οικονομικούς και τεχνικούς άσρους με τ ή γαλλική άταίρια — μέσω της Μολέν — ή άποία έλέγχει τήν Σπρονέν, ή κάτι παρόμοιο, που μόνο οι οικονομικοί έγκάφαλοι της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνδιαλλαγής είναι άσ θέσι να γνωρίζουν.

Όλα τ ά Ιταλικά αυτοκίνητα έχουν ένα κοινό άμείο: Τήν καλή άπόκριση σάνς κινητήρες, σάν κράτημα και τήν ευστάθεια και, τις περισσότερες φορές, σάν φρένα. Κι αυτά τ ά δυναμικά χαρακτηριστικά είναι έκείνα που περιμένουν οι άγοράσει τών Ιταλικών αυτοκινήτων. Όλα άφωρα και καλά με τ ά μικρή παρένθεση άμως! Όπως και ή άπόκριση αυτοκινητοθιομηχανία έτοι και ή Ιταλική, έχει άμπλακή σάν διασταυρούμενα πυρά της άπόδους των τιμών των υλικών, των άμρωμασίων και των άπρωγών και των άποσήςτων της «άσφαλείας» και της μάλυνσεως της άτμοσφαιρας. Και για να ξεπεράσει τ ά νοκαπέδιο ή θιομηχανία πρέπει να σκεφθεί ρεαλιστικά και να άσέχσει,



για λίγο άστω καιρό, τήν τεχνολογική πρόοδο και τ ή θ η μ ι ο υ ρ γ ι α .

Ήδη, ή Φιατ ή «μόνα» τού μικρού αυτοκινήτου πιάστηκε σάν δίκτυο. Η Ίδια λέει άτι τ ά νέο 126 δεν είναι τόσο τεχνολογικά προηγμένο, άσο θα ήθελε...

Είναι μια άνοδική εξέλιξη τού «500», αντί να είναι μια «καθολική» εξέλιξη τού «127». Άπό τήν οικονομική άποψη άμως, ήταν ή μόνη λύση που άπέμενε στή Φιατ... Υπάρχει άμως κι ένα άκόμη πρόβλημα! Τ ά άτι τ ά κόπας παραγωγής των «παλά μικρών» αυτοκινήτων πλησιάζει και κομιά φορά είναι μεγαλύτερο άπό τ ά κόπας παραγωγής των «μικρών» αυτοκινήτων. Βλέπουμε άτι στήν Ευρώπη ένα Ισπανικό Φιατ 850 στοιχίζει πιο φθηνά άπό ένα Ιταλικό Φιατ 850. Πλησιάζει θηλοδή τήν τιμή τού «500» ή, τάρω, τήν τιμή τού 126.

Έτσι ο κόσμος προτιμά τ ά... 850 και τ ά «παλά μικρά» κινδυνεύουν να πωθούν άπό οικονομική και τεχνολογική άσφεια!

Έτσι, παρά τήν ικανότητα, τήν άφωρητικότητα και τήν ζωντανία των προϊόντων τους, ή Ίταλία δεν μπορεί ν' άποφύγει τις άσκολίες που άκολουθούν τις προσάσεις για τήν ικανοποίηση των άσπήςτων των πελατών, των άργατικών συνδέκτων και των νομοθετών που λύσσασαν άσφρικά με τήν «άσφάλεια» και τήν μάλυνση τού περιβάλλοντος. (Σ.Σ. Στήν περίπτωση που τις γραμμές αυτές τις διαθέσει κάποιος νομοθέτης, θα θέλαμε να θέσουμε τήν έξη άπορία: Μήπως έπρεπε να λύσσαει πρώτα μ' άλλους κινδύνους που μολύνουν πολύ βαθύτερα τόν σύγχρονο άνθρωπο; Κι άφου καταρρώσει να τού βγάλη τ ή θρίμμα και τ ή συσώδια άπό τ ά δέρμα, να τόν άπαλλάξει άπό τούς κινδύνους της άποβλακώσεως και της πνευματικής άθρόνσεως, τότε να φροντίσει για τήν άσφάλεια του σάνς δρόμους και τ ά καυσάρια).



(3) Τι τ ά Ιταλικά άπό τήν καινοτόγια Άλφρέτα! Ένα αυτοκίνητο που μ έ ρ ο οι Ίταλοι θα μοροούσαν να άσχεδιάσουν...

(4)... Και πού ξεκίνησε άπό τις Άλφρέτες που άδηγοόσε ά Φάντζιο σε νίκες σάν αυτή σάν Σίλβερστον, τ ά 1950.





**ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΦΙΑΤ**

Νά, όμως, παύ, παρά για ομοιομορφία ακέμια και προοπτικές, συμβαίνουν και θαύματα. Παρά την άνατοραχή στη βιομηχανία και το διαρκώς αυξανόμενο ποσοστό άπνοιας των εργατών, η Φάμρικα Ιταλίανη 'Λουτομπίλι Τορίνο αύησε τον 'ζιρο της. Τά αυτοκίνητα κρατούν τό 70% της έτησιας παραγωγής, διότι η Φιατ, δέν είναι μιά απλή βιομηχανία αυτοκινήτων, άλλα ένας βιομηχανικός κολοσσός. Παράγει τά δικά της αιδερα, άτσάλια, κράματα και διαμορφώνει ή ίδια τά μέταλλα αιάτá με έξαρτήματα με κάθε γνωστό στή μεταλλουργία τρόπο. Καί τά χρησιμοποιεί για νά κατασκευάσει όχι μόνο αυτοκίνητα και φορτηγά άλλα και άδοσομητικά μηχανήματα και κινητήρες νηζελ θαλόσσης και άεροσπυδύλους και πυρηγνικά έξαρτήματα και κινητήρες άεροπλάνων και ά.τ.ι. άλλα μπορεί νά φαντασθή ό νός του ανθρώπου.

Πριν από άρκετά χρόνια είχε ειπωθή τό περίφημο: "Ό,τι ήταν καλό για τήν Τζένεραλ Μότορ ήταν και για τήν 'Ηνωμένη Πολιτεία... Τώρα μπορεί νά ειπωθή ότι: "Ό,τι είναι καλό για τή Φιατ είναι καλό για τό Τουρίνο!"

Ό Τζοζόνι 'Ανιέλλι συχνά μιλά για τήν εύθύνη πού ή εταιρία του έχει άπέναντι στην πόλη όπου βρίσκεται, τό κέντρο των πολυεθνικών επιχειρήσεων του. Καί ήταν αυτή άκριβώς ή εύθύνη πού έκανε τήν Φιατ νά σώσει τήν Λάντσια, τήν καλιά εταιρία πού κατασκευάζει πάντα αυτοκίνητα ποιότητας, από τήν οικονομική καταστροφή τέσσαρα χρόνια πριν. Διότι, άν «έκλεινε» ή Λάντσια, 15.000 κάτοικοι του Τουρίνου θά βρίσκονταν χωρίς εργασία, με τρομερά άποσελέσματα στή ζωή της πόλεως και της περιοχής γενικά.

Σήμερα, ή Φιατ έχει 190.000 άνθρώπους στό μισθολόγιό της, από τούς άποισους τά 2/3 βρίσκονται στην περιοχή του Τουρίνου. Τά εργαστήρια του Μιραφιόρι και του Ριόλτα, σ' αυτήν τήν περιοχή άποσυχολούν 80.000 άτομα, όπως και τά τελευταία χρόνια όμως, όπως τό με τήν 'Άλφα Ρομέο, ή Φιατ μεγαλώνει προς τόν Νάτο.

Στό Βορρά ή Φιατ προσπάθησε πάντα νά επνήξη τό ίδανικό στις σχέσεις της άνάμεσα στην εταιρία και τό εργατοπαλληλικό προσωπικό. Διαθέτει τεράστια ποσά για σχολεία, ιατρική περίθαλψη και στέγη και θά περίμενε κανείς ότι οι σχέσεις κεφαλαίου-εργασίας θά ήταν καλές. Όμως συμβαίνει τό αντίθετο. Οι σχέσεις είναι τόσο κακές και δημιουργούν τόσα προβλήματα, ώστε έμπρός τους ώχριοι άν όκμη και οι αντίστοιχες έγγλέζικες! Τό μέσο ημερησια ποσοστό άπνοιας από τήν εργασία στην περιοχή του Τουρίνου και μόνο φθάνει τό 14%, άνεβαίνοντας στό 30 σέ άρισμένους τομείς της παραγωγής, τή στιγμή πού τό μέσο ποσοστό στην 'Αγγλία, τή Γαλλία και τή Γερμανία είναι. αυτή τή στιγμή άκριβώς τό μέσο.

Σέ μιά συνταρακτική συνέντευξη Τύπου, πού δόθηκε τις ήμέρες της 'Εκθέσεως Αυτοκινήτων του Τουρίνου τόν 'Οκτώβριο του '72, ό Τζοζόνι 'Ανιέλλι έκανε ένα φλόε-μπάκ στα πάντα προηγούμενα χρόνια, λέγοντας ότι σ' αυτό τό διάστημα ή Φιατ είχε δώσει δουλειά σέ 20.000 ανθρώπους, είχε αύξησει τό εργατικό της δυναμικό στό εργαστήριο κατά 1/3 και είχε δει τήν παραγωγή νά αύξανετο κατά... 1/7!...

Και, τελευταία, σέ μιά άκόμη συνέντευξη Τύπου, τις ήμέρες πού τό συνδικάτο των εργατών μετάλλου παζάρευσαν άγρια με τήν κυβέρνηση και τήν ίδια τή Φιατ για τή αύξηση των ημερομισθίων, είπε ότι ή Φιατ και μόνον είχε χάσει με τις άπνοιας του 1972 4.500.000 εργάσιμες ώρες, και είχε μισώσει τήν παραγωγή δ ι α κ ο σ ι ω ν χ ι λ ι ά δ ι ω ν αυτοκινήτων!

Παρά τήν άνατοραχή, όμως, ή Φιατ αύησε τόν έτήσιο 'ζιρο της και τόν αριθμό των μονάδων πού πουλήθηκαν τό 1972 σ' ένώς διότι αύησε τις τιμές της και άσ' έτέρου διότι πουλάσει από τό τεράστιο άποθέματα πού είχε δημιουργήσει.

Η παραγωγή επιβατικών αυτοκινήτων και φορτηγών αύήθηκε κατά 75.000 μονάδες, για νά φθάσει τις 1.081.000 μονάδες και οι έξαγωγές άνέθηκαν από τις 610.000 στις 646.000 μονάδες.

*Άκόμη και τά μεγάλα, άκριβά αυτοκίνητά τους έχουν τό στοιχείο εκείνο πού τά κάνει νά ξεχωρίζουν από τά άλλα... "Όχι πάντα σέ σωστές άναλογίες όμως!"*

Άπό τό τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι πριν λίγα χρόνια, ή Φιατ ήλεγχε σχεδόν άπόλυτα τήν Ιταλική άγορά αυτοκινήτων. Αυτό δέν ισχύει πιά άλλα έξακολουθεί νά παραμένει ύψηλό τό ποσοστό. Τό 1972 πουλήθηκαν 1.800.000 αυτοκίνητα στην 'Ιταλία. Άπό αυτό, τό ένα εκατομμύριο ήταν Φιατ, οι 400.000 ήταν Έένης προελεύσεως, ενώ τα άπόλοιπα τό μορσίτηκαν όλοι, οι άλλοι Ιταλοί κατασκευαστές. Μιά άκόμη ύψηλη στοιχητική δείχνει τόν έλεγχο της Ε υ ρ ω π ο ι κ ή ς άγορας από τόν Ιταλικό κολοσσό. Στις χώρες της ΕΟΚ, όπου έξάγεται τό 80% της παραγωγής, στό έξη αυτοκίνητα τό ένα είναι Φιατ.

Για νά επνήξη αυτό τό είδος της εισαγωγής, ένας κατασκευαστής πρέπει νά προσφέρει σχεδόν κάθε τύπο αυτοκινήτου στον πιθανό άγοραστή και ή σειρά των μοντέλων της Φιατ είναι, τουλάχιστον, έντυπωσική. Στό κάτω μέρος βρίσκεται τό νέο 126, πού έμφανίστηκε στό Τουρίνο τόν 'Οκτώβριο του '72. Καί στην κορυφή βρίσκεται τό 130, ένα μεγάλο, σχεδόν «άμερικανικό» αυτοκίνητο, με κινητήρα V-6, τό όποιο όμως έξακολουθεί νά είναι 100% Φιατ.

Τ' αυτοκίνητα της σειράς δέν διαφέρουν μόνο στό μέγεθος και τήν τιμή. Αύτή τή στιγμή παράγονται αυτοκίνητα με κινητήρες πίσω (τό 500 και τό 126), με κινητήρες και κίνηση έμπρός (τό 127 και τό 128), με συμβατική 5-άτοξη, δηλαδή κινήσεως έμπρός, κίνηση πίσω (τό 124, τό 132 και τό 130) και άπάρχει άκόμη και τό Χ1/9, ένα αυτοκίνητο με τόν κινητήρα στή μέση, πού σύντομα πρόκειται νά γίνη Χ1/20, ν' άπακτίση ένα νέο κινητήρα με 2 ΕΕΚ και νά όγη κυνήγι για 'Αλπίν!

Τό 500 και τό 126 είναι τό μόνο αυτοκίνητα της εταιρίας με κινητήρα

**Μεγάλες  
έξελίξεις  
στό  
ΦΟΡΤΗΓΑ**

έφθασαν τά **ΝΕΑ  
ΜΟΝΤΕΛΑ 1973**  
με τις ύπερσύγχρονες  
τελειοποιήσεις

**FIAT**

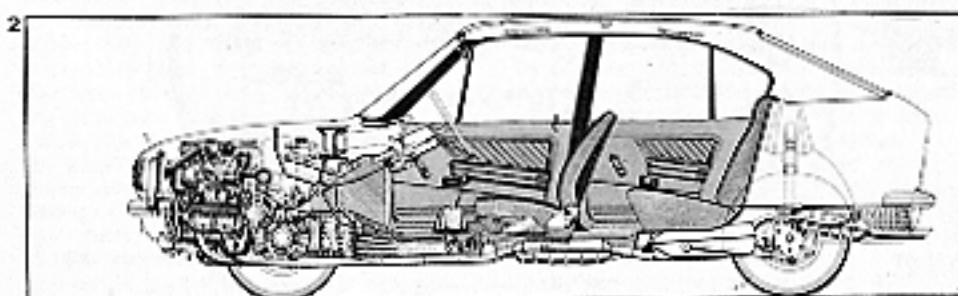
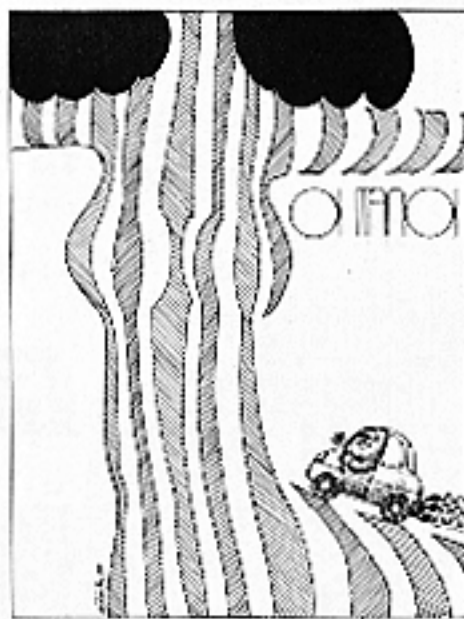
**ΠΛΗΡΗΣ ΣΕΙΡΑ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΥΠΩΝ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΤΟΝΑΖ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΑΜΕΘΕΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΔΟΥΛΕΙΕΣ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ ΕΛΑΤΕ ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΝΑ ΤΑ ΔΗΤΕ... ΑΞΙΖΕΙ!**

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ: ΑΡΙΣΤΟΜ. ΚΑΡΕΛΑΣ Α.Β.Ε.Ε.**  
ΑΘΗΝΑΙ: ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ-ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ-ΑΝΤ.ΚΑ: ΚΗΦΙΣΣΟΥ 57, ΑΓ. ΙΩΑΝ. ΡΕΝΤΗΣ-ΤΗΛ. 484.111  
ΕΚΘΕΣΕΙΣ: ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ ΚΑΙ ΚΗΦΙΣΣΟΥ - ΤΗΛ. 360.797 - ΛΕΩΦ. ΔΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 21-ΤΗΛ. 911.543  
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΚΕΝΤΡ. ΓΡΑΦΕΙΑ-ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ-ΑΝΤ.ΚΑ: 46ν ΧΙΛ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΔΟΥ ΛΑΓΚΑΔΑ - ΤΗΛ. 510.285  
ΕΚΘΕΣΕΙΣ: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ 37 - ΤΗΛ. 522.644



(1) Πώς θα μπορούσε να κάνει το δελφίνιο να μιλήσει όπως μιλά στην Λάντσια Στράτος; Μά... Οι Ιταλοί!

(2) Άιγα Ρομέο - Άλφασόντ. Το αυτοκίνητο των 1200 κ.έκ. κατά την Α.Ρ. Έλιπεδος, τετρακύλιτρος, υδροδυναμικός κινητήρας, κίνηση στους πρόποδες τροχούς, ανεξίτητη ανάφωξη, διακόφραση παντού!



πίσω. Το 850 σταμάτησε να παράγεται και τη θέση του πήρε το 127, που παλλοί είναι ότι είναι η Ιταλική απάντηση στο Μίνι... Μόνο που δεν είναι έτσι. Είναι κάτι πάρα πάνω από απλή απάντηση αφού μόνο οι εξωτερικές διαστάσεις είναι μικρές και ο εξωτερικός χώρος του κάνει πολλά αυτοκίνητα των 1500 κ.έκ. να ντρέπονται! \*Αλλά το «ταύρ ντέ φόν» της Φιατ το

τελευταίο χρόνια ήταν το γνωστό 128, ένα αυτοκίνητο που έγινε επιτυχία από τη μία στιγμή στην άλλη, με τον εγκάρσιο κινητήρα του, το άριστο κράτημα δρόμου και το καλό φρένο. Λίγους μήνες αργότερα κυκλοφόρησε το 128 Ράλλυ με ισχυρότερο κινητήρα και... μούρες γραμμές στο πλάι. Λίγους μήνες αργότερα παρουσιάστηκε το 128 κουπέ, που δεν μπορεί να θεωρηθεί σαν

οιοθητική επιτυχία, αλλά που δείχνει την ορεξή της εταιρίας για νέες δημιουργίες και την ευσυνείδησή της στις απαιτήσεις του καινούριου.

Το 124, ένα εξωτερικά κοινό αυτοκίνητο, ήταν ένα από τα πρώτα οικογενειακά αυτοκίνητα που είχε διακόφραση στους τέσσερις τροχούς. Και ήταν ακόμη το αυτοκίνητο που διάλεξαν οι Ρώσοι για να στήσουν το εργοστάσιο που ξεκίνησε την σύγχρονη σοβιετική αυτοκινητοβιομηχανία. Τώρα το ρώσικο 124 πουλιέται φθηνότερα από το Ιταλικό 124, αλλά οι λόγοι είναι γνωστοί σε όλους μας! Οι παραλλαγές του 124 περιλαμβάνουν ένα στέσιον θάγκον και μερικά γρήγορα σαλούν. Δυσ' από αυτά έχουν κινητήρες με 2 ΕΕΚ. Βασισμένα στο 124 είναι και το 124 Σπάρ Κουπέ, με 2+2 θέσεις και κινητήρας πάλι με κινητήρας με 2 ΕΕΚ και κωδικό 5

τοχυρήτων και τη δεύτερη θέση στο... Ράλλυ Ακρόπολις 1973! Το 125, με εξέλιξη του 124, έδωσε τη θέση του στο 132, που ήταν το πρώτο μη Ιταλικό Ιταλικό αυτοκίνητο! Η υποδοχή του από τον Τύπο ήταν τέτοια, που η Φιατ έπεσε με γά μούτρα στη δουλειά για να το αλλάξει το χαρακτηριστικό οδηγώσας!

Τα τελευταία χρόνια, οι Άμερικοί δεν σταματούν να λένε ότι είναι παράλογο να υπάρχουν 16 μεγάλες βιομηχανίες αυτοκινήτου στην Ευρώπη κι ότι μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '70, ο αριθμός θα έχει... ελαττωθεί ούθετό!

Τίσις να έχουν δικίο... Δεν θα έχουν κανείς το χρήμα του αν στοιχημάτιζε ότι η Φιατ θα κατασκευάζει αυτοκίνητα και την δεκαετία του 1990!

**ΟΙ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ**

Μπορείς να παρακολουθήσεις μια καλή Ιταλική όπερα, χωρίς ούτε να πατήσεις το πόδι σου στη Σκόλα;

Μπορείς! Μά παρακολουθώντας τους Ιταλούς «απειθαλιωτές», τους ειδικευμένους κατασκευαστές, τους κορροσκηρδες, τους κατασκευαστές αυτοκινήτων Μεγάλου Τουρισμού και αυτοκινήτων αγώνων. Είναι ένας βαυμάσιος θίασος.

Πού κινείται από τη μία κρίση στην άλλη με εκπληκτική... άνεση και είναι ντυμένος στους ψιθύρους, τους αντιψθύρους, τις φήμες, τις αντιφήμες, τις οικονομικές καταστροφές και τις αναγεννήσεις και τις συνεχείς προσπάθειες να καταλάβει τον κόσμο ολόκληρο! Το σκηνικό της όπερας είναι η μικρή πόλη της Μόντενα. Όπως είναι κάτι στον κόσμο του «ειδικού» αυτοκινήτου ή ξεκίνησε από τη Μόντενα ή έχει εργοστάσιο στη Μόντενα ή απλά χαζεύει στις τρατορίες και το μπάρ των παλιών ξενοδοχείων της πόλεως. Κι επειδή η πόλη είναι μικρή, είναι απαραίτητα να ξέρουν οι πάντες τα πάντα για τους πάντες και να το ψιθυρίζουν χαμηλόφωνα στ' αυτιά των πάντων!

Μ' άλλα λόγια, η δουλειά του ενός είναι δουλειά όλων και «δύο βέρτα». Αυτή είναι η μία όψη. Η αίσια Ιταλική όψη της αυτοσχέδιας όπερας. \*Αλλά υπάρχει και η άλλη. Η σοβαρή οικονομική όψη που κάνει τους απειθαλιωτές να τρέμουν, να ξενοχτούν,

να χαρίζουν, να ένώνονται, να αγοράζονται και να πουλιούνται ο Ένας από τον άλλο, χωρίς αρχή και τέλος. Η Φερράρι μπορεί και συνεχίζει χωρίς στις τρατορίες... έννοιες που της κάνει η μάμα-Φιατ. Η Μαζεράτι είναι περισσότερο Σιτροέν (που είναι πιο πολύ Μισλέν, που είναι και λίγο Φιατ!) Η Ντέ Τομάζο κατοργάθηκε από την αμερικάνικη Φόρντ και ο Άλφασόντρο έμεινε χωρίς παιχνίδια με την εξαίρεση της 200% Ιταλικής Μπενέλλι Στι και της Μότο Γκούτσι για την όποια έβρουμε μόνο ότι την χρησιμοποιεί η αστυνομία για να κυνηγά τους οδηγούς. Η Λαμποργκίνι πουλήθηκε σε μια Πολύ Πλούσια Οικογένεια από την Έλβετία, που έχει το όνομα... Ροσσέτι! Η πιο έυληνη ήταν η Φερράρι. Ακολούθησε μια τοπική που απέδειξε σωστή και αντιγράφη δύσκολα από την Μαζεράτι και την Λαμποργκίνι.

Ποιά ήταν; Μό ολίως η σχεδίαση και παραγωγή της Ντίνο, του καλύτερου αυτοκινήτου Μεγάλου Τουρισμού στον κόσμο ού τη στιγμή. Οι δρόμοι «γκύμαν» από Ντίνο και η Μαζεράτι και η Λαμποργκίνι έλαβαν το μήνυμα και έκαναν ένα θήμα κι ακόμη μισό έμπρος.

Η Μαζεράτι παρουσίασε την Μεράκ και η Λαμποργκίνι το Ούρράκο, και τα δυο αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού αλλά με 2+1½ θέσεις! Η Φερράρι εργάζεται με μανία, για να παρουσιάσει τη νέα Ντίνο, που θα έχει κάνει 5 ή ο θήματα έμπρος από τους αντιπάλους της. Θα έχει 2+2 θέσεις. Η Μεράκ χρησιμοποιεί τον μικρό,

σε εξωτερικές διαστάσεις, V-6 της Μαζεράτι, αυτόν που τοποθετείται και στην SM. Τ' αυτοκίνητο μοιάζει πολύ με τη φανταστική Μαζεράτι Μπάρρα από την όποια δανείζεται και πολλά τμήματα, διατηρώντας έτσι το κόστος της εξέλιξως και επομένως και την τιμή, χαμηλά.

Η θέση της Ντέ Τομάζο είναι διαφορετική. Έχει ένα και μόνο «φθινό» αυτοκίνητο, την Παντέρα, που είναι ένα μεγάλο, βαρύ όχημα με ένα μεγάλο, βαρύ αμερικάνικο Φόρντ V-8 των 351 κυβ. ιντσών, που πουλιέται κυρίως στην Αμερική. Υπάρχει και το Ντωβίλ που μοιάζει με τη Τζιόγκουαρ Χ/Γ αλλά είναι μάλλον άσπια υπόθεση, ακόμη και για τον πιο δέξαστο Έλληνα μεγαλοεμπόρο.

Η Ντέ Τομάζο περιέχει την Γκία - που έπεσε ήρωικά σε άσχημους καιρούς - που περιέχει τη Βινιάλλε, που επίσης καταφωγήθη! Έτσι έχει στη διάθεσή της αρκετά μέσα, είναι σχεδόν αυτόρκτη και δεν βασίζεται στους εξωτερικούς προμηθευτές για να συνεχίσει ή να σταματήσει την παραγωγή των Παντέρων. Μ' αυτό τον τρόπο καταφέρνει:

α) να παράγει αρκετές, β) να τις πουλά «φθινό», γ) να βγάλη λεπτά. Η Παντέρα και η Ντωβίλ σχεδιάστηκαν από τον Νταλλάρο, για αρκετό καιρό επικεφαλής μηχανικό της Λαμποργκίνι και υπεύθυνα για την εξέλιξη της Μισούρα. Τώρα, ο Νταλλάρο, είναι ελεύθερος επαγγελματίας και τ' αποτελέσματα της ελευθερίας του διακρίνονται άραως στην εκπληκτική Λάντσια - Στράτος!

Ο Νταλλάρο άσπασσε ότι τον ενδιαφέρουν περισσότερο το άγνό αγωνιστικό αυτοκίνητο και το προβληματικό, παρά οι συμβιβασμοί του τύπου Παντέρα. Το άσπασσε μέλλον της Ιταλικής «ειδικής» βιομηχανίας είναι απόλυτα συνδεδεμένο με την παραγωγή των Ούρράκο, Ντίνο V-8, Παντέρα και Μεράκ. Τώρα, το κατά πόσον οι ρομαντικοί αυτοί κατασκευαστές θα μπορέσουν να ικανοποιήσουν τους Άμερικούς και τους νεοφώτιστους Ευρωπαίους νομοθέτες και να κάνουν τις δουλειές τους «άσπαιες», είναι κάτι που δεν γνωρίζουμε. Αν το θυάδουν πέρα τότε η Ιταλική γοητεία, όπερα, όπερέττα, θα εξακολουθήσει να υπάρχει.

Αν άσπασχουν θα ξενοχτήσουν στο Μαρέττι και το Τζανίνι και το Φιατί και το Μπαυρίνι και τους ψιθύρους και τους αντιψθύρους στις τρατορίες της Μόντενα. Τα μυστικά τους μπορεί να τα διακόπη ο ήχος από τις εξατμίσεις μιας Φερράρι Μπερλινέττα Μπόξερ ή μιας Λαμποργκίνι Κουντός σε δοκιμή στην γειτονική άσπασχόνα αλλά όσο κακός δεν φέρνουν την άνοση. Το τέλος του Ιταλικού ούθερ - αυτοκινήτου θα έχει έλθει και ο Τζοβάνι Ανιέλλι θα δείχνη στους έπισκέπτες του Τουρίνου τ' αυτοκίνητα στις αίθουσες του έ κ π λ η κ τ ι κ ο υ μουσείου. Οι Ιταλοί; Τους άσπασχε. Τ' αυτοκίνητά τους; Τα έδω. Ζούν και πεθαίνουν όπω κι έμεις... Κι αυτό είναι δοκίμο, στις σχέσεις μας με τις μηχανές.

**ΤΑΠΑ** άσφαλείας  
ΤΟΥ ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ ΣΑΣ

**FAAB**

**ΕΙΔΙΚΑ κατασκευασμένες για κάθε τύπου αυτοκίνητο!**

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ  
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Δ. ΨΥΧΟΓΙΟΣ**  
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗΣ 5 - ΤΗΛ. 524.583

**ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΝΑΦΛΕΞΙΣ**

**SwissTronic**

Η πρώτη ηλεκτρονική ανάφλεξη, που καταργεί τις πλάτνες και προσαρμόζεται σε όλα τα αυτοκίνητα και σκόφη με μοτέρ 4 έως 8 κυλίνδρων.

**ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ:**

1. Παντελής έλλειψις συντηρήσεως.
2. Ούδεμία έμπροή εις την φθοράν των πλατινών.
3. Απόλυτος και συνεχής άκρίβεια εις το σπριον άνορλέξεως.
4. Καλύτερα συμπίεσις άποδοκνυομένη διά: στιγμιαίων έπιτοχύνσεων.
5. Μείωσις της κατανολώσεως της βενζίνης.
6. Μεταφορά του SWISSTRONIC από ένα αυτοκίνητο σε άλλο.

Επανάρα εις τον άρχικόν τρόπον άνορλέξεως, άνευ δυσκολίας.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:** Βαλαωρίτου 9, τηλ. 628.482.