

# ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ

Μιά ματιά στην γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία και τα αυτοκίνητά της, τα πιο έξυπνα και τα πιο αντιπροσωπευτικά της χώρας κατασκευής τους, απ' όλα τ' αυτοκίνητα στον κόσμο. 'Η, πολλές φορές, ιδιόρρυθμη προσωπικότητα των γαλλικών αυτοκινήτων, είναι άξεπέραστη και έχει παίξει μεγάλο ρόλο στο ότι η γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία γνώρισε τα τελευταία χρόνια μία τρομερή ανάπτυξη σε πωλήσεις, ανάλογη μ' αυτή των 'Ιαπωνών. Κακά γαλλικά αυτοκίνητα δεν υπάρχουν, εκτός, ίσως, από ένα που έχει σχεδιασθή από 'Αγγλους, και, τουλάχιστον, δύο υπό τους κατασκευαστές της χώρας, έχουν μία παγκόσμια πρωτιά: 'Η Πεζώ, στην ποιότητα κατασκευής και αυτή, ή ανεπανόληπτη, Σιτροέν, στη γνήσια μεγαλοφυΐα, στην άγνη ύψηλου επιπέδου τεχνολογική σύλληψη.

'Η γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία, τα τελευταία χρόνια, έχει γνωρίσει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη, μετά την ιαπωνική. Από το 1965, μέχρι το 1972, η παραγωγή έφθασε από 1.500.000 αυτοκίνητα τον χρόνο στα 3.300.000, δηλαδή μία αύξηση μεγαλύτερη από 120%! Στο ίδιο διάστημα, η παραγωγή της Γερμανίας ανέβηκε κατά ποσοστό, περίπου, 30%, με 3.800.000 αυτοκίνητα, ή παραγωγή της 'Ιταλίας από 1.200.000 στα 1.900.000 (αύξηση 55%) και η παραγωγή της 'Αγγλίας από 2.200.000 στα 2.300.000 (πάλι καλά!). Δεν είναι λίγα οι οικονομολόγοι που, έτσι και κάπως αισιόδοξα, προλέγουν ότι γύρω από μέσα της επόμενης δεκαετίας, ή γαλλική οικονομία (και αυτοκινητοβιομηχανία), θα ξεπεράσει την γερμανική. Τι λένε για όλα αυτά οι Γάλλοι βιομήχανοι; 'Ασφαλώς, δεν συμπεριζονται την αισιόδοξία. Για το 1973 περιμένουν αύξηση πωλήσεων, περίπου 5%, σε σχέση με την περυσινή αύξηση, που ήταν 11%. 'Αντίθετα, περιμένουν, και θα έχουν, σημαντική αύξηση στο ποσοστό εξαγωγών και πωλήσεων. Πραγματικά, το ρεύμα υπέρ των γαλλικών αυτοκινήτων, στις δύσκολες αυτοκινητοπαραγωγές χώρες, είναι μεγάλο, σαφώς μεγαλύτερο από το ρεύμα τους στη γαλλική αγορά. Τέτοια είναι ή εκτίμηση και οι πωλήσεις της Γαλλίας στις ξένες χώρες, που, αν δεν υπήρχε ή άγερτη θέση της Γερμανίας στην αμερικάνικη αγορά, ή Γαλλία θα ήταν ή μεγαλύτερος εξαγωγέας αυτοκινήτων της Εύρωπης.

Είναι μία κατάσταση, όχι αντιπροσωπευτική των Γάλλων, που δεν είναι μόνο στο εξαγωγικό εμπόριο, άλλα είναι ότι τ' αυτοκίνητά τους είχαν ποιότητα, παράδοση, και αυτή την ξεχωριστή προσωπικότητα που θα τό έκανε δημοφιλή, ακόμη και σε «κλειστές» αγορές, δηλ. τις αγορές της 'Ιταλίας, 'Αγγλίας και Γερμανίας. 'Η άρχή έγινε το 1955, όταν ανέλαβε την Ρενώ αυτή ή μεγαλοφυΐα, ή Πιέρ Νιρβίφας και έθελε σαν στόχο του, να εξάγει ή μιά παραγωγή. Δεν άργησε ή Σίμακο (που τότε δεν ήταν Κρόζαλερ - Φρανς), να σκοπεύσει στον ίδιο στόχο, και να ακολουθήσουν άργότερα ή Σιτροέν και ή Πεζώ.

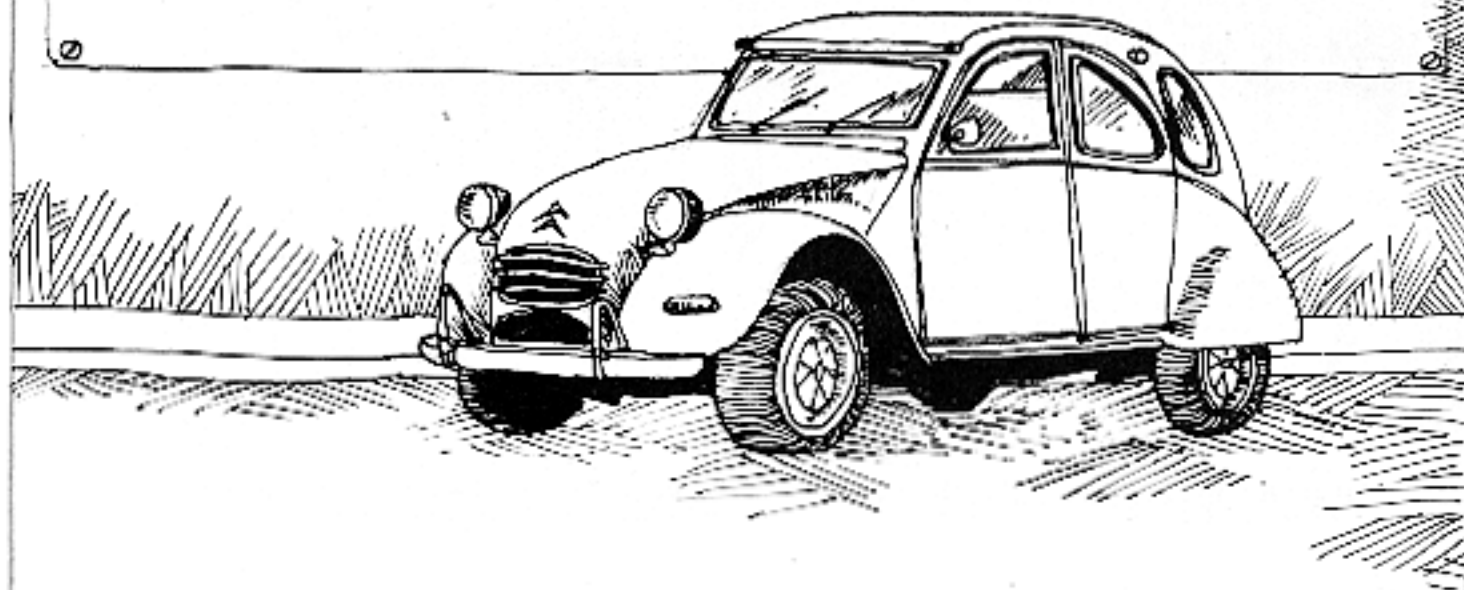
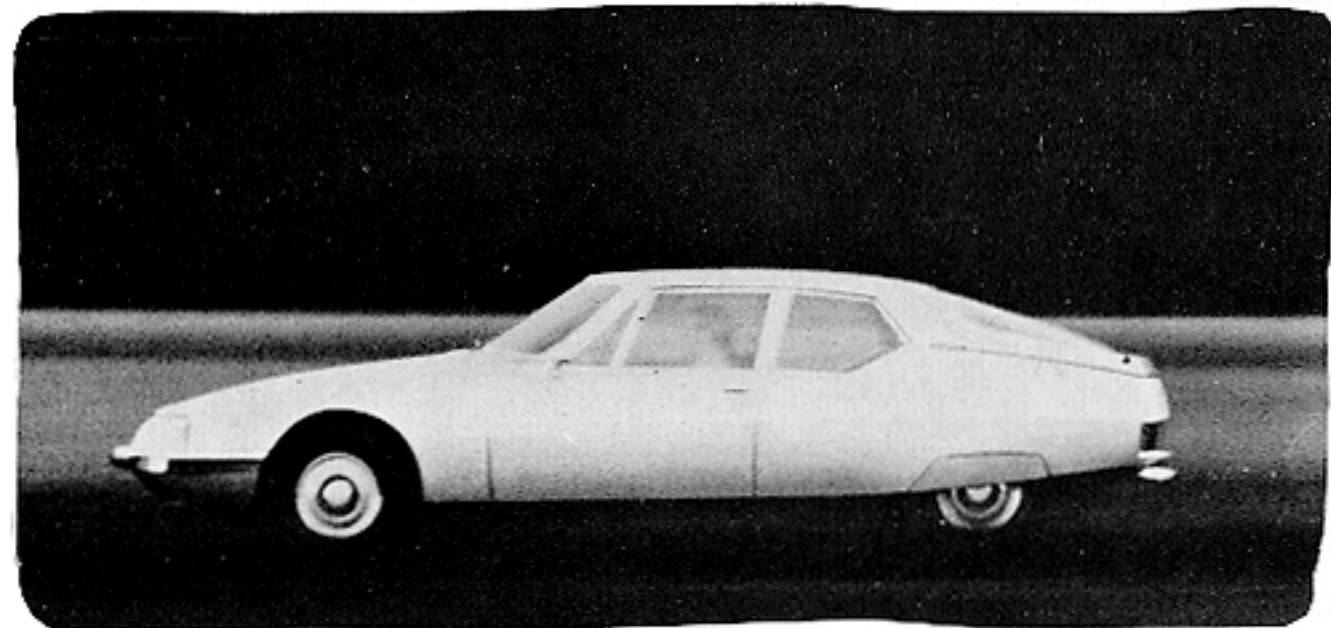
'Ίσως τα πράγματα να ήταν διαφορετικά, εάν ή υπόθεση της Ρενώ, λίγο πριν από το 1960, στην 'Αμερική, είχε πετύχει.

'Ήταν ένα σχέδιο του Νιρβίφας, που πέτυχε και απέτυχε. 'Η προσπάθεια και προβολή των Νιρβίφας, ήταν τρομερή, τό αμερικάνικο κοινό, σαν αντίδραση στο κατεστημένο Σκαθόριο, ανταποκρίθηκε και για μερικούς μήνες το 1959, τό Νιρβίφας πούλησε περισσότερο από τό Σκαθόριο. Και, εσπνικά, ή αγορά των Νιρβίφας, πέθανε. 'Η δικτύωση αντιπροσώπων και ούρθος της Ρενώ, όχι μόνο σε σχέση με την Φολκσβάνγκεν άλλα και αυτή καθ' αυτή, ήταν αστασία. Και ή 'Αμερικανός πελάτης, δεν συγγνωρι άδιαφορία σ' αυτόν τον ταμείο Του θαζει φωτιά και τον κοίσει!!

'Ήταν ή εποχή που οι Γάλλοι ήθεραν λίγα πράγματα από εξαγωγές, άλλα τό πάθημα τους έγινε μόθημα. Και τους δημιούργησε και μία άπροθυμία να εξαγοδοκρίθουν στην ιδιορρυθμία, επικίνδυνη, αμερικάνικη αγορά, σε γέτοια έκταση. Μία προσπάθεια στην Εύρωπη, ήταν πιο εύκολη. Και εδώ δεν υπήρχαν δυσκολίες. Σήμερα, τό 10% της γαλλικής παραγωγής, πηγαίνει στη Γερμανία. Δηλαδή, γύρω στις 350.000 αυτοκίνητα τό χρόνο, που συγχρόνως αντιπροσωπεύει και ένα ποσοστό 8-10% όλων των γερμανικών πωλήσεων!!

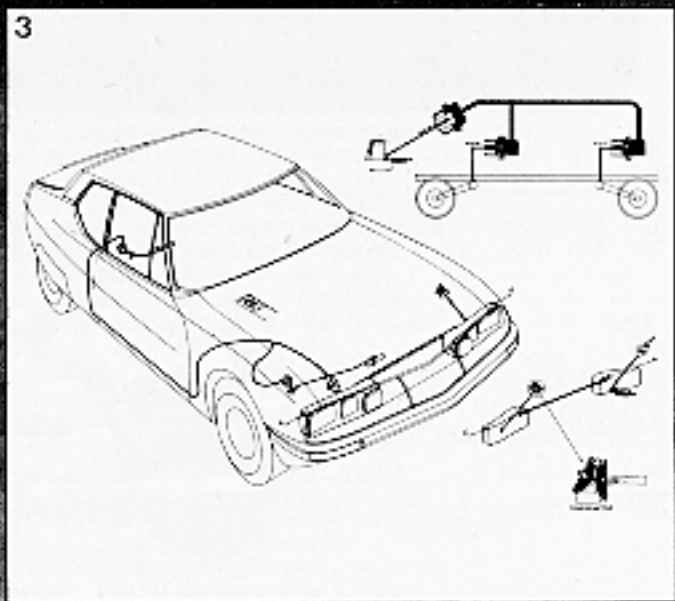
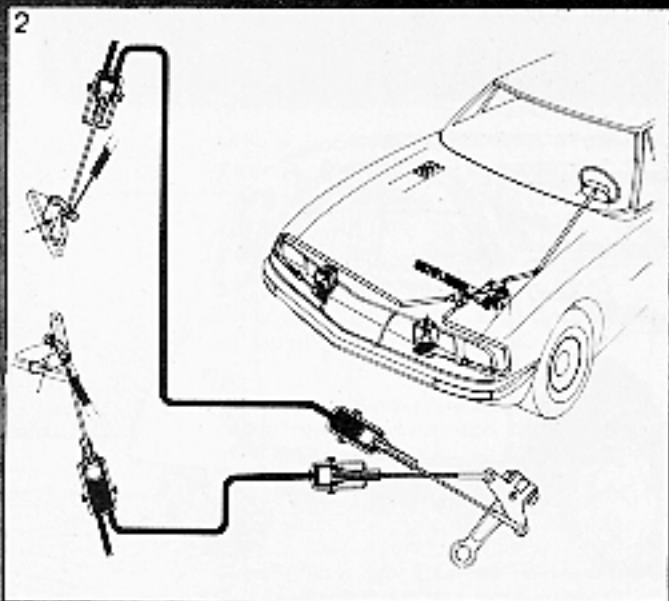
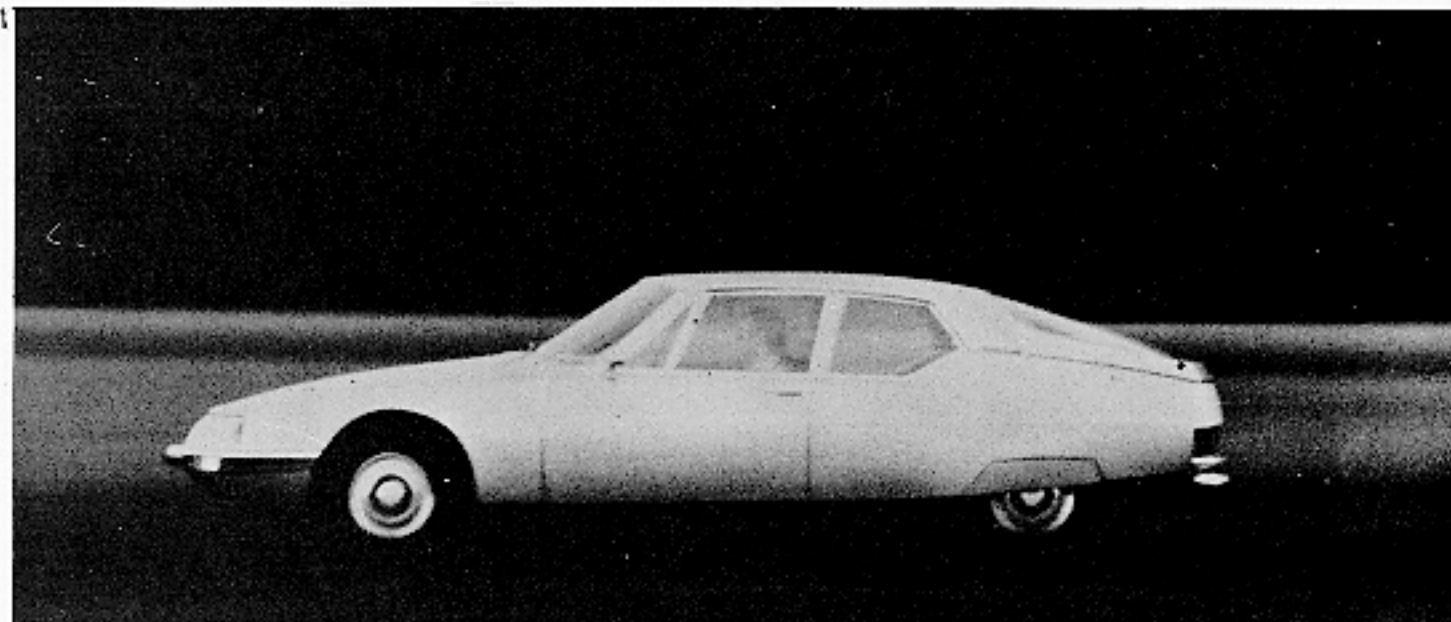
'Αλλά και στην 'Ιταλία και 'Αγγλία, τα γαλλικά αυτοκίνητα, είναι πρώτα σε πωλήσεις. Για πρώτη φορά, πέρυσι, ή Ρενώ έδιωξε την Φίατ και την Φολκσβάνγκεν, από την πρώτη θέση στην 'Αγγλία...

Ποιος είναι ή λόγος, εκτός από την ποιότητα και την προηγμένη τεχνολογία; 'Ασφαλώς, ή κοινωνική ίσσορροπία, που υπάρχει στη Γαλλία, μετά τό γεγονός του Μάισι το 1968, και που έφερε μόνο μία μεγάλη άπεργία (ένος μήνα, τό 1971, στο εργοστάσιο της Ρενώ τού Λε Μόν), στο διάστημα αυτό. Στο ίδιο διάστημα, ή 'Αγγλία και ή 'Ιταλία μισιζονταν από άπεργίες, ενώ και ή Γερμανία είχε άρχσει ν' άνησυχή. 'Η παραγωγή και σταθερότητα της τελευταίας χώρας, ήταν ή μόνη που βασικά άνησυχούσε την Γαλλία. Οι περιπέτειες, όμως, του μάρκου, τον τελευταίο καιρό, έχουν ίσχυροποιήσει, ακόμη περισσότερο, τους Γάλλους.



ΟΙ ΓΑΛΛΟΙ





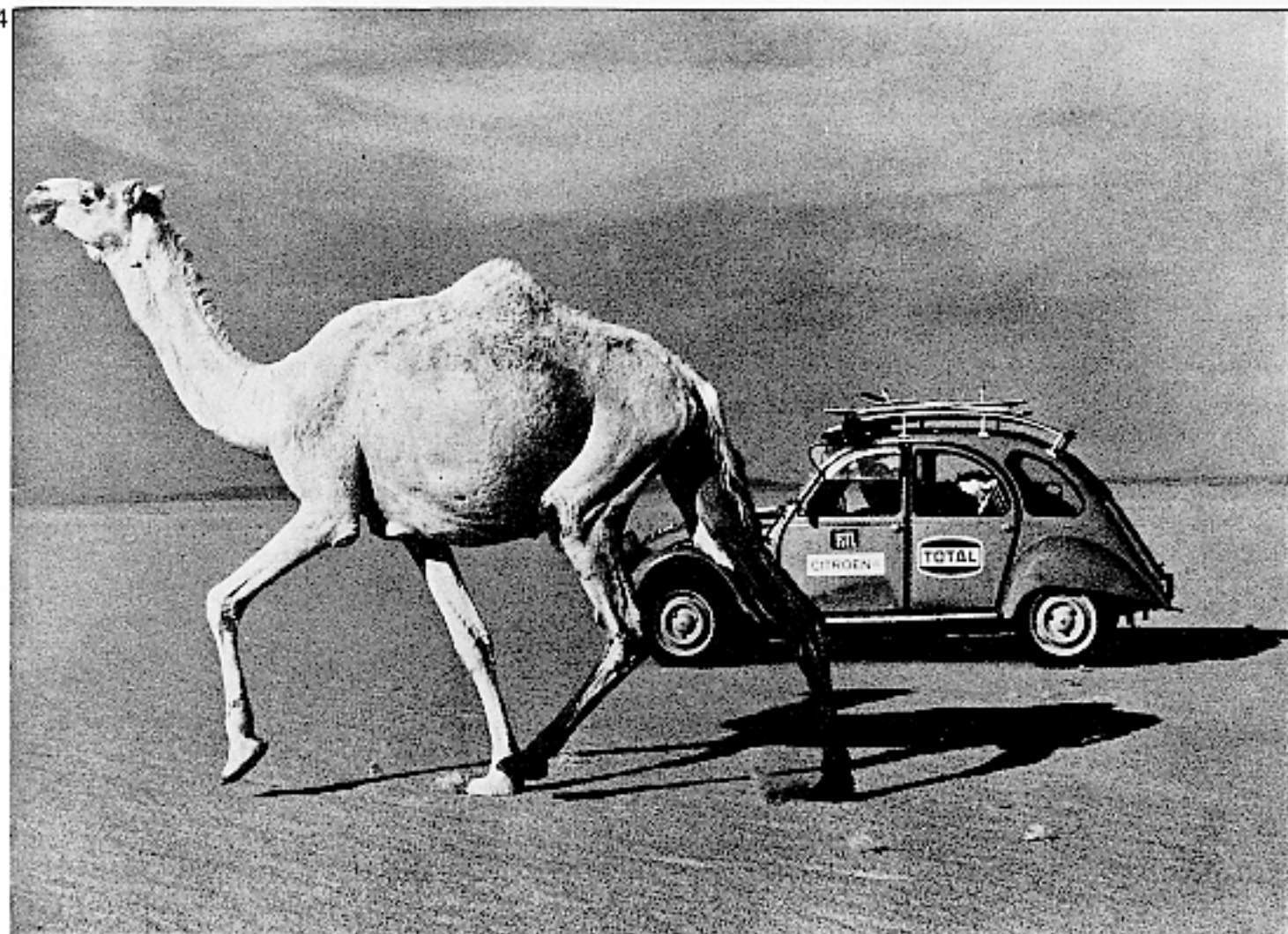
Και φυσικά, μετά από τις διάφορες οικονομικές, νομισματικές, πολιτικές, κοινωνικές αλλαγές, ερχεται η βασική αιτία και άφορη της τραγικής ανόδου των ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.

Το μεγάλο μυστικό των Γάλλων κατασκευαστών, είναι ότι προσφέρουν το καλύτερο αυτοκίνητο στις καταστάσεις. Κόστος, η Γαλλία, ήταν η χώρα των Σπόρ και των Λιμουζιτών (;). Μετά τον πόλεμο, όμως, η ανάγκη και σκοπιμότητα την έκαναν να αλλάξει τροπάρ και να είναι από τότε η πρώτη στην κατασκευή μικρών, έξυπνων, οικονομικών, πολύ άνετων, αλλά και λειτουργικών και προηγμένων τεχνολογικά αυτοκινήτων. Ποιος μπορεί να ξεχάσει το κλασικό άσχημο, το Κατρ - Σεβώ της Ρενώ και ιδιαίτερα αυτό το δευτερεύον δημιούργημα (που δημιούργησε της δεν είναι άεπλάσσο;) της Σιτροέν, το Ντέ Σεβώ και τα μετέπειτα «απαρτίτ» του. Τα μόνα αυτοκίνητα ακόμη και στις

ήμερες μας, που προσφέρουν άνεση και καθίσματα, που αυτοκίνητα με πενταπλάσια τιμή είναι άδικο να ανεβρευτούν; Σιγά - σιγά, η κατάσταση βελτιώθηκε, πάλι στο ίδιο πρότυπο των μικρών αυτοκινήτων... Η γκάμα των Γάλλων μεγάλωσε και άρχισαν να παρουσιάζονται όλο και μεγαλύτερα, αλλά έξυπνα, έξυπνα και πρακτικά «αυτοκίνητα για όλες τις δουλειές». Τα διθυρα αυτοκίνητα έχουν και μία τρίτη πόρτα πίσω, (ένώ το τετράθυρο μία πέμπτη), ενώ το πίσω κάθισμα διπλώνει και δίνει τριπλάσιο χώρο απ' αυτόν του πόρτ - μπγκάζ. Οι υπέριμοι χώροι στις μικρές καρrosse είναι, πολλές φορές, άπιστοι. Ο Γάλλος κατασκευαστής, δεν χάνει ούτε έκαστο. Και, τέλος, όλοι, απ' ενός επηρεασμένοι από την υψηλή τεχνολογία της Σιτροέν, απ' ετέρου από την κακή κατάσταση των γαλλικών δρόμων, μας έδωσαν τις πιο άνετες αναρτήσεις και τα απίστευτα καλύτερα καθίσματα, μαζί με διακόσμηση (από πολύ παλιά) και, χάρη στη Μισλέν, σπάνια ράντια λάστιχα στα

Ντέ Σεβώ, όταν ακόμη οι Μερτσέντες είχαν συμβατικά, σε τιμές ανάλογα εξοντωτικές για τον συναγωνισμό! Η προτεραιότητα είναι σαφής σε όλους τους τομείς. Η εσωτερική εμφάνιση, που δεν ακολουθεί τα κατεστημένα «στυλ» των άλλων, αλλά μία λειτουργική ιδιορρυθμία, πολλές φορές ήθελημένη, που υπονοείται από τις αναζητούμενες άλλες ποιότητες. Και αν σταθείς σε παραδείγματα, αυτοκίνητα σαν το Ρενώ 5, ή το Σιτροέν Ζε Ές, Ντέ Ές, Ές Έμ, και ακόμη και το Ντέ Σεβώ, όχι μόνο είναι ξεχωριστά, αλλά και άμφω, έστω με τον τρόπο τους. Η ακόμη, προϊόντα της Πεζώ, σαν το Κουπέ και Καμριολέ 504, ή το Κουπέ 304, ή το Σεντάν 504, είναι πολύ όμοια και χωρίς «τόν τρόπο τους»!! Η ποικιλία των γαλλικών αυτοκινήτων στις κλάσεις που σκοπεύουν, είναι πολλές φορές, εξουθενωτική για τον συναγωνισμό, όπου υπάρχει. Πάρτε την φθηνή - φθηνή κλάση. Υπάρχουν το Ντέ Σεβώ, και το Ρενώ το Τεσσαράκι.

Σιτροέν. Παντού και πάντα, χρόνια εμπρός από τους άλλους. Ρίξτε ακόμη μία ματιά στο «Ές - Έμ». Και μετά στα αυτοκίνητα μετακινήσεις των προβολέων. Άριστοτά - δεξιά, ανάλογα με την πορεία (2) και πάνω - κάτω, ανάλογα με το ύψος (3). Υδραυλική κίνηση, που έχει θεοποιηθεί εδώ και χρόνια και στη σειρά Ντέ Ές. Αφιαδί, ένα χρόνο πριν από την παρουσία της «Μαρίνα»... (4) Το καλύτερο αυτοκίνητο του κόσμου. Για πολλούς, και! επί 25 χρόνια, το Ντέ - Σεβώ έχει τους πιο μαχητικούς και ποιούς διαπόδες, από κάθε αυτοκίνητο. Η άνεση και άνεσή του, είναι θρυλικές. Παρουσιάστηκε 11 χρόνια πριν από το «Μίνι»!

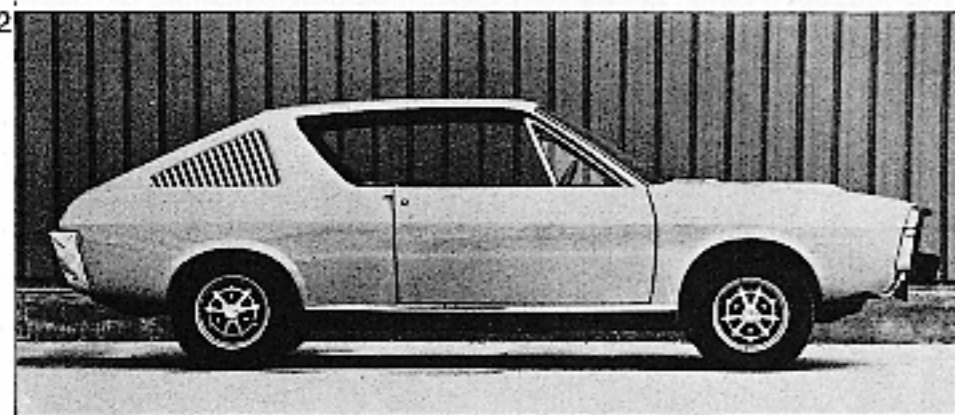


Τι μπορούν να κάνουν οι πτωχοί τω πεντάμι «Άγγλοι με το Μίνι 850, π.χ., σε αυτή την κλάση, ή οι Ιταλοί, με το Φιαρ 126 ή 500; Σ' αυτή την κλάση, λοιπόν, ο συναγωνισμός είναι άσπρος και οι Γάλλοι την μονοπωλούν, ιδιαίτερα στην Γερμανία και στην Άγγλία, όπου το Τεσσαράκι... θρωμόν!! Προσθέστε μερικά πραγματικά πρώτης τάξεως αυτοκίνητα, που η αγορά ανεβαίνει, όπως το Σιτρο 1100 (το έκκλητικό, με κόπια παρεξηγημένα, στη χώρα μας, φυσικά, αυτοκίνητα), το Πεζώ 204-304 (για πολλά χρόνια το 204 ήταν «ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - παραδείγμα», με «άλλα εμπρός»), το Ρενώ 12 (το καλύτερο ίσως από τα «μεγάλα» Ρενώ) και, τέλος, αυτό το διαμάντι, το Σιτροέν Ζε Ές (πολλοί ιδιαίτεροι, από τους πρώτους, είχαν και έχουν παράπονα άνεσης, το οποίο φαίνεται ότι με τη διαρκή εξέλιξη, οι Γάλλοι μηχανικοί μάλλον έχουν αντιπαρέλθει) και θα δите πόσο καλό ανταμείβεται είναι οι Γάλλοι να αντιμετωπίσουν οποιοδήποτε στην Ευρώπη. Ακόμη και στην ανώτερη

κλάση, αρχίζοντας από το Ρενώ 16 και, μέσω των Πεζώ 504, τελειώνοντας στη σειρά Ντέ Ές (από 20 μέχρι 23) της Σιτροέν, οι Γάλλοι έχουν μια ηγετική θέση στην αγορά, παρουσιάζοντας αυτοκίνητα που είναι μία δαση στην εποχή της τυποποίησης και της προσαρμογής στον εμπορικό κακόγουστο τρόπο. Είναι και η εποχή μας που έχει δώσει αυτή την άνεση. Ο κόσμος έχει πάρει να γεφυρώσει από τα διάφορα «μικρομυδία», «στυλ» και τις υπόλοιπες «προσφορές». Ζητάει απλές, πρακτικές λύσεις και να που το εκκεντρικό, άσχημο γαλλικό αυτοκίνητο είναι και στη μόδα... Η κατάσταση στο μέλλον θα είναι πιο δύσκολη για τους Γάλλους, όχι γιατί αυτοί δεν έκαναν τίποτα, αλλά γιατί υπερβίβαν οι άλλοι να κινηθούν, σε δύο κλάσεις, που είναι βασικά γαλλικά παρτίκια. Η «Αουτιν» Ές Ού με το 90 και η Φολκσβόγκεν με το Πασατ, σκαπύουν με αξιοσύνη στην κλάση 1300-1600, ενώ το γιλιόρι των ίδιων εταιριών, για το 1974, θα μοιάζει και αναμένεται ότι θα πληξεί κοίρια την

αγορά των Ρενώ 5, Πεζώ 104 και Φιαρ 127... Αν πήγαινε ακόμη πιο μακριά κανείς (έμεις δ'εν θα πηγαίναμε), θα έλεγε ότι ίσως οι Γάλλοι δεν έχουν κάτι σαν την κλάση των μεγάλων Μερτσέντες ή Μπέ Έμ Βέ ή Τζάγκουαρ (σοβαρές αμφισβητήσεις για το αν θάρρα ή τελευταία να είναι στην ίδια κλάση με τις προηγούμενες). Πράγματι, το μόνο αυτοκίνητο εκεί είναι το προηγμένο Ές Έμ της Σιτροέν, αλλά αυτό το εξωτικό, μεγαλοφυές δημιούργημα, είναι άπρόσιτο για το γούστο της μάλλον νεόπλουτης ή τουλάχιστον όχι εκλεκτικής πελασίας της κλάσης. Η απόκτηση των Γάλλων στις ελλείψεις, δεν θα είναι ούτε πλοσάρ, αλλά ούτε και θα άργηση. Η αρχή θα γίνει σε λίγες μέρες, στο Σαλόνι της Φρανκφούρτης και του Παρισιού, που η Σιτροέν θα παρουσιάσει ένα αυτοκίνητο που λίγο θα υπολείπεται του τίτλου «Αυτοκίνητο του Αιώνα». Θα είναι το Ζε Ές με κινητήρα Βάνκελ, δυό Ρότορς 1000 κ.ε.κ., και 107 ίππων ΝΤΙΝ. Και τότε, κύριοι, έλατε να μιλήσουμε γ'α





(1) Ζέ - Ές - «Μικροτόρο». 'Η Σιτροέν τό ξανάκανε. Σχεμήθητε ένα Ζέ - Ές με Βάνκελ των δύο ρότορς, 107 ίππους ΝΤΙΝ, 200 χ.ά.μ. και επιτάχυνση 0-100 σε 9,5 δευτερόλεπτα.  
(2) Σπάρ Ρενώ.

Δεν θα πρέπει να είναι προβλήματα, λοιπόν, αυτά! Άλλοι θα πρέπει να ψάξουμε για άβυσσο γαλλικό μέλλον. Και όπως σ' έοσε, έμσε, εκείνους και τους άλλους, το πρόβλημα είναι τ ό φ ρ ά γ κ α (τό γαλλικό, όχι τό μάγκικα). Τό γενικό πρόβλημα δεν ήταν δυνατόν να μην αλήξη και τους Γάλλους: Περισσότερα αυτοκίνητα, μεγαλύτερες έξαγωγές, τερβάτος γίγρος, χ α μ η λ ό τ ε ρ α κ έ ρ δ η ι

'Η φαβερή κρίση το 1988, που για ένα μήνα είχε διαλύσει τή Γαλλία, οδήγησε σε μετέπειτα τρομερά ανοίγματα όλες τις διομηχανίες, χωρίς άμεσο όρθολογικό προγραμματισμό, κάτι που έφερε τερβάτια ανάπτυξη αλλά πρός τί: Τά κέρδη ήταν λίγα...

'Η κατάσταση αυτή, δεν ήταν δυνατό να μην επηρεάσει και μέρος της αέτοκινητοβιομηχανίας... 'Ετσι, ή Σιτροέν, για αρκετά χρόνια, είναι στην κάκκινη ζώνη (ή κοντά σ' αυτήν), μιά και ή προπορεία πάντα «πληρώνεται», ή Ρενώ, τό 1971, χάρη στην μηνιαία άπεργία του Λέ Μόν, που είπαμε, παρουσίασε για πρώτη φορά παθητικό. 'Υπάρχει, φυσικά, άκόμη, ή Κράουλερ - Φράνς, που έχει τό περισσότερα άναλογικά, κέρδη, άπ' όλα τό παρακλάδια της Κράουλερ και, αυτό τό καλό παράδειγμα αωστής ήγεσίας - άργωνώσεως - προγραμματισμού, ή Πεζώ, που είναι ίσως ή πιο επικερδής

(πάλι άναλογικά), αέτοκινητοβιομηχανία στην Εύρώπη.

**ΤΕΣΣΑΡΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΔΥΟ ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΙ ΜΙΑ ΔΥΣΚΟΛΗ ΦΙΛΕΝΑΔΑ**

Στή Γαλλία, αήτή τή στιγμή, υπάρχουν τέσσερις μεγάλες εταιρίες και δύο δορυφόροι τους. 'Η Ρενώ (με τήν Άλπιν - Ρενώ), ή Κράουλερ Φράνς (με τήν Ματρά - Σίμκα), ή Πεζώ και ή δύσκολη αήτή φίλενάδα, ή Σιτροέν, κάτι που δεν αωβαίνει πουθενά στην Εύρώπη.

'Απ' αυτές, ή πρώτη Σίμκα και νύν Κράουλερ Φράνς, είναι 100% άμερικάνικη ιδιοκτησία, τώρα, άφού πρώτα άπήρξε παιδί τής Φιάτ. 'Ο Άνιέλι, όμως, τήν πούλησε στην Κράουλερ, μιά άπόφωση για τήν όποία τώρα χτυπάει τό κεφάλι του. 'Αν ή Φίσιγ είχε τήν Σίμκα και ό γάμος με τήν Σιτροέν είχε πάσι αωστή, ή ιταλική εταιρία τώρα θά ήταν τό μεγαλύτερο γκρουπ παραγωγής αέτοκινήτων... Αήτή τή στιγμή, όμως, ή Σίμκα δίνει άναφορά στό Ντητρώιτ, και ή Σιτροέν στό Κλερμόν - Φερράν, στό Γραφείο του κυρίου Φρανσουά Μιαλέν, που έδω και πολλά χρόνια, είναι ιδιοκτήτης τής Σιτροέν.

'Η μεγάλη τω πνεύματι αήτή εταιρία, είναι μιά πολύ δύσκολη φίλενάδα, και χάρη στην άβία της, τό μήλο της έριδος έλων. 'Η Σιτροέν, όμως, έτρε, τί είναι, γι' αυτό είναι δύσκολη, και οι άλλοι έέρουν τίς οικονομικές της δυσκολίες, γι' αυτό και προσπαθούν.

'Η Σιτροέν τους εκμταλλεύεται, άφού έέρει ότι τήν θέλουν όλοι. Κάποτε, παλιά, άπήρχε ένα φλέριτ με τήν Πεζώ, αλλά ή κατάσταση ποτέ δεν προχώρησε σε δεσμό. Χάρισαν σαν καλοί φίλοι και άρχισαν τό φλέριτ με τήν Φολκσβάγκεν.

'Ο καθηγητής Νόρντχοφ, πής με τιμίες προθέσεις (και προτάσεις) στους γονείς τής Σιτροέν, τήν οικογένεια Μιαλέν, αλλά πριν προσθήσει να γίνη ό άρραβώνας, ό καλός καθηγητής πέθανε και τή θέση του πήρε ό Δόκτωρ Κούριτ Λότζ. 'Ο Λότζ, που είδε με πανικό να μην ύπάρχη κανένας προγραμματισμός για τό μέλλον στό αωρτόριο, «θγήκε στην



Τά βασικά μου πλεονεκτήματα είναι: Τό μήκος μου: 3.50 μ. 'Η άκτίνα περιστροφής μου: 4.90 μ. 'Εχω 3 πόρτες, δύο πλάγιες και μιά πίσω για να διευκολύνω τήν φόρτωση. 'Ο κινητήρ μου (845 κ. έκ. - 6 φορολογήσιμοι ίπποι) πιάνει τά 135 χλμ. τήν ώρα. 'Εχω διακόφρε-

να, μεγάλο χώρο άποσκευών και νέου τύπου ισχυρούς προφυλακτήρες από όπλισμένο πολυεστέρα. Στην πόλι και στους δρόμους δεν με τρομάζει τίποτε. 'Εχω τήν σιγουριά που έχουν όλα τά μεγαλύτερα άδέλφια μου. Γι' αυτό με λένε και τό «σουπερ - αέτοκίνητο».

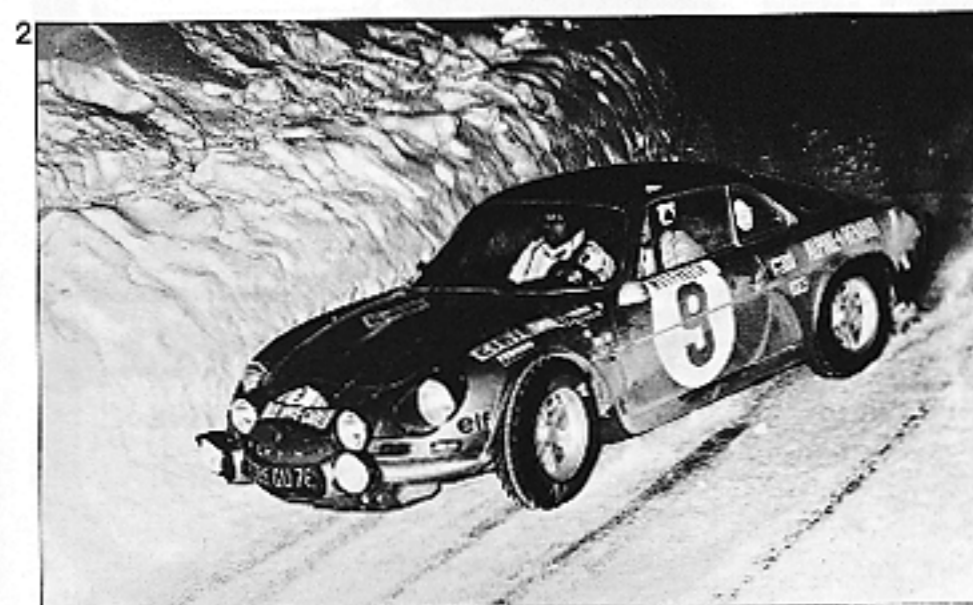
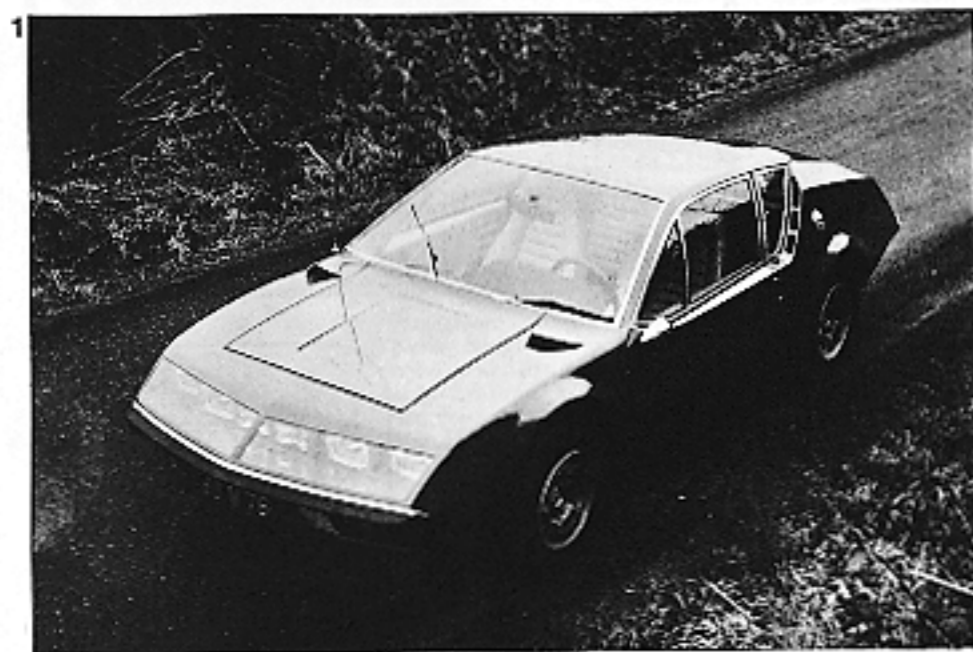
**RENAULT**

**ΑΔΕΛΦΟΙ ΣΑΡΑΚΑΚΗ Α. Ε. Β. Ε.**  
 ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ - ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ - ΕΚΘΕΣΙΣ ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ 71  
 ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 387.011 ■ ΓΡΑΦ. ΠΟΛΕΩΣ ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 170 ΤΗΛ. 392.301  
 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ: 81 ΜΕΓΑΡΧΙΑΣ 3 ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ 4171.577  
 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ 18, ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ 515.318  
 ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΛΑΡΙΣΗΣ: ΦΑΡΣΑΛΩΝ 68, ΤΗΛΕΦ. ΚΕΝΤΡΟΝ 225.501



(1) Άλπιν Α310. Το 2+2 της Άλπιν, με εξελιγμένη ανώστρωση, ακόμη καλύτερο κράτημα από τις υπερλινές, ένα αντιπροσωπευτικό άκρη γαλλικό οχημάτιο.

(2) Το καλύτερο αυτοκίνητο Ραλλέ στον κόσμο. Ξεκίνησε πριν 12 χρόνια, με κινητήρα 850 κ.εκ., 45 ίππων. Τώρα, έχει φθάσει τους 175 από 1800 κ.εκ. και χάρη στην εξέλιξη και τη σωστή έκταση, η Άλπιν υπάσχει και θα μπορούσε να περδίσει σε γάλλοι. Οι Γάλλοι ξεκίνησαν στα πάνω άκρη, αλλά χάρη στην προσιτότητα της κλιμακωτικής τους και τη δοξασία της, έχουν φθάσει πολύ ψηλά!!



γύρο», και ζήτησε από την Σιτροέν στοιμ αεροκίνητο για να αντικαταστήσει το Σκαθόρι. Η Σιτροέν δεν είχε, άλλα και κάτι προκαταρκτικά σχέδια - ιδέες, που τους έδειξε, μύλλον δεν έκαναν για αντικατάσταση του Σκαθόριου (!).  
 «Έτσι, η «φιλία» δεν προχώρησε... Παρ' όλα αυτά, όμως, η Σιτροέν με την Φαλκσβάγκεν έχουν κάποιο έμμεσο σύνδεσμο. Είναι η «Κουστόρ», που είναι 50 - 50 Σιτροέν - Λουσιανενσού, και που είναι μία εταιρία παραγωγής, αποκλειστικά και μόνον κινητήρων Βάνκελ, για τις ανάγκες των εταιριών και άργότερα και για εξαγωγική προσπάθεια...  
 Τό Ζε Έε, που λέγαμε πριν, θα εχη γέλιο κινητήρα. Μία από τις συμφωνίες ήταν ότι η Σιτροέν μπορούσε να πουλήσει και Βάνκελ στη Φιατ, μέσω της «Κουστόρ». Έτσι, η Σιτροέν, ήταν η μόνη (και άκωδη) πολυ εύρωστη γύρω, άνωσσε στους δυο μεγαλύτερους Ευρωπαίους κατασκευαστές, την Φιατ και την Φόου - Βέ.  
 Έτσι, ήλθε ο σύνδεσμος με την Φιατ.

Οι σχέσεις προχώρησαν πολύ και η εταιρία πέρασε στον έλεγχο της «Πρωντι», μιας ελβετικής εταιρίας, που ιδρύθηκε επί τούτου και της οποίας το 51% είχαν οι Μισλέν και το 49% η Φιατ. Έτσι, οι Μισλέν, που ήταν οι ιδιοκτήτες από παλιά και η Φιατ, άρχισαν να ελέγχουν τον δεύτερο Γάλλο κατασκευαστή. Ήταν ένας γάμος - γαμώσε που αυξηθήκε και άδει φαντάστηκαν ότι θα ήταν εύτυχισμένος και θα έδρανε πολλά και γερά παιδιά. Όμως, η νύφη, ήταν δύσκολη και απαιτητική, η πεθερά Μισλέν, πεισματάρη και «κακιά», και η Φιατ άρχισε να καταπιέζεται από τις απαιτήσεις μαμάς - κόρης.  
 Ήταν πρόθυμη να κάνει το πύν, γιατί είχε φθυναρία στη νύφη... Έκανε τον τραπεζίτη στις δύσκολες στιγμές, που ήταν πολλές, εξετάσσε την Πιρέλλι, σαν βασικό προμηθευτή ελαστικών της και άρχισε να θύει σχεδόν αποκλειστικά Μισλέν, παρέχοντας αντιπροσωπείες και πώληση της «Ότομπάνια» στην Σιτροέν, για Γαλλία, Βέλγιο, Έλβετία! Το μόνο που έκανε η Σιτροέν, ήταν να σχεδιάσει το κιβώτιο - σύστημα διεύθυνσης των νέων Λόντσια Βέτα.  
 Ήταν ένας γάμος ασύμφορος, η Σιτροέν δεν υπήρξε ποτέ πραγματική σύζυγος και μετά τέσσερα χρόνια που πέρασε ο έρωτας, ήλθε το διαζύγιο μετά από μερικούς μήνες...  
 Ο Άνιέλι, βαρέθηκε να κάνει τον τραπεζίτη στους Μισλέν και την Σιτροέν, και όλα γύρισαν πίσω, στην υπερφάνεια και την φτώχεια.  
 Φυσικά, «άλοι θα ζήσουμε» και τώρα, λίγους μήνες μετά, η Σιτροέν προσάθει να κρατηθεί ανεξάρτητη, ενώ ένας άλλος μνηστήρας χτυπάει την πόρτα: Η Ρενώ - Πεζώ!

Οι δυο εταιρίες έχουν μία εύτυχημένη συνεργασία από το 1956. Μία συνεργασία, που είναι η πρώτη στην ιστορία και ήταν για πολλούς ώθησαν να πετύχη γιατί είναι συνεργασία μίας 100% κρατικής φίρμας και μίας 100% οικονομικής. Δεν υπάρχει καμιά οικονομική συνεργασία μεταξύ τους, και οι δύο συμφώνησαν από την αρχή κιόλας, να συνεχίσουν την ίδια μάχη στο μέτωπο των πωλήσεων. Σε άλλους, όμως, τους άλλους τομείς, υπάρχει πλήρης και αρμονικώτατη συνεργασία.



Οι μηχανικοί, και των δυο εταιριών, ζήρουν πλήρεις λεπτομέρειες για το πρωτότυπο των άλλων, και συνεργάζονται στην έρευνα και εξέλιξη κοινών σχεδίων ή ακόμη και «αντιπάλων». Ακόμη, θύζουν μαζί - μαζί το χρήσιμα για τη δημιουργία κέντρων ή εργαστοσίων «κόντς φρελίας». Έχουν δημιουργήσει ένα Κέντρο Έρευνών και Δοκιμών μαζί, ένα έργοσασίο κινητήρων στο Ντουβρέν, ένα έργοσασίο κιβωτίων στο Μπρνέ - αν Άρτουά, και μία τεράστια ύμκαμινο, Μαζί, έχουν αγοράσει μία μεγάλη εταιρία συναρμολογήσεως άμαξωμάτων, την «Μπρισοννύ και Λοτζ», που τώρα συναρμολογεί Ρενώ. Τέλος, μαζί συμφώνησαν με την Βόλβα να κατασκευάσουν κινητήρες γι' αυτήν, στο Ντουβρέν.

Αν προσέξτε κανείς τις δυο παραγωγές, θύζει ένα ναύμερο 2 εκατομμυρίων, που μόλις υπολείπεται από την Φαλκσβάγκεν και είναι εμπρός από την Φιατ, για το ηρωταίο στην Ευρώπη. Παρόλληλα, η Ρενώ μόνη της έχει τον έλεγχο της «Σαβότ», που κατασκευάζει φορηγύ, ενώ πρόσφατα απέκτησε το 30% της «Άλπιν». Οι «Ρενώ - Πεζώ» ήταν εκείνοι που το 1968 έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου στη γαλλική κυβέρνηση για να άπορευχθή ο γάμος Σιτροέν - Φιατ. Τώρα, που το διαζύγιο είναι γεγονός, φαίνεται ότι θα προσάθισουν και πάλι να δημιουργήσουν ένα ενιαίο γαλλικό μέτωπο εναντίον των «άλλοφύλων», αν και η Σιτροέν είναι μύλλον άπρόθυμη, ιδιαίτερα για συνεργασία με την κρατική Ρενώ. Η Σιτροέν, έχει τη νοστροπία έρωμένης, ενώ άλοι πύνε για γάμο...

**Η ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟΥΣ**

Άς δούμε με μία περιληπτική ματιά, τι απάνουν οι Γάλλοι και πώς δημιουργούν ή αντιμετώπιζον επίθεσεις στις διάφορες κλάσεις: Η Σιτροέν δεν έχει τη μεγάλη ποικιλία της Ρενώ, αλλά το οχημάτιο της καλύτερου μεγαλύτερου πλάτους από την Ρενώ. Κοινά χαρακτηριστικά και των δύο, είναι η 100% προσάλωσή τους στην εμπρόσθια κίνηση. Η Σιτροέν είναι μία από τις πρώτες που την θέσπισε και μία από τις πρώτες που Εέχασε τί σημαίνει πίσω

κίνηση, άου, επί 40 χρόνια, δεν έχει κατασκευάσει οχημάτιο με τη δεύτερη έρχηκεκτονική. Η Ρενώ, από την άλλη μεριά, έκανε φήμη, παρουσία και παροδοση με οχημάτιο με «άλοι πίσω», και επί πολλά χρόνια πρώτα με το Κάτρ - Σεβώ, άργότερα με το Ντουβρέν και τέλος με το Ρ 8 ήταν άπέρμαχος της ιδέας. Γρήγορο, καίταξε μπροστά της, και άρχίζοντας με το κλασικό R 4 και R 16, προσαμύσθηκε τόσο στην έρχηκεκτονική του μέλλοντος, ώστε τώρα, ένάμισο χρόνο μετά την όριστική ταφή των τελευταίων R 8, είναι ο μεγαλύτερος παραγωγός οχημάτιων με εμπρόσθια κίνηση στον κόσμο.  
 Οι άλλες δυο γαλλικές εταιρίες, δεν έχουν ακόμη καταλήξει. Η Πεζώ, παράγει το μικρό της οχημάτιο με «άλοι εμπρός», αλλά για πολλά άκρη χρόνια δεν ούνεται να εχη διάθεση να άλλόδη έρχηκεκτονική στο μεγάλο της, δηλαδή θασικό, στη σειρά 504, άου η σειρά 404, γρήγορο θά μύς άφησε χρόνους. Το ίδιο και η Σίμκα. Επαμένει και παράγει, σε μικρούς άριθμούς το έσπερασμένο 1000 της, άκολουθεί τις πεσπημένες με το άλλο μοντέλο της, άκτός της σειράς 1100, και δεν φαίνεται διατεθειμένη να άλλόδη τακτική στην μεγάλη κλάση, άν και το 1300-1500 μύλλον θά δώσουν την θέση τους σε μεγεθύνσεις από 1100.

Πώς αντιμετώπιζον άμως την άγορά οι Γάλλοι; Και παύ άλλη χώρα έχει να άπέρχρη πύ άμορφο, πύ προηγμένο, πύ σωστό από πολλά νέα άκριβότερα οχημάτιο. 37 χρόνια μετά την δημιουργία του, το Ντε-Σεβώ έξακολουθεί να είναι ένα από το πύ προηγμένα οχημάτιο και ίσως το πύ πρακτικό και άξιμνο οχημάτιο που παράγεται στον κόσμο. Σήμερα παράγεται σε δύο έκδοσεις το Ντε-Σεβώ και το «πολυτελέστερο» Ντουάν, με δύο κινητήρες

**ΣΙΤΡΟΕΝ**

Και πρώτο φυσικά αυτό το άξιολόγρετο, χιλιοσσογυδισμένο άσχημάσιο, το Ντε-Σεβώ Πρωτοδημιουργήθηκε το 1936, παρουσιάθηκε έμπορικά το 1948, και έξακολουθεί σήμερα να άπέρχρη πύ άμορφο, πύ προηγμένο, πύ σωστό από πολλά νέα άκριβότερα οχημάτιο. 37 χρόνια μετά την δημιουργία του, το Ντε-Σεβώ έξακολουθεί να είναι ένα από το πύ προηγμένα οχημάτιο και ίσως το πύ πρακτικό και άξιμνο οχημάτιο που παράγεται στον κόσμο. Σήμερα παράγεται σε δύο έκδοσεις το Ντε-Σεβώ και το «πολυτελέστερο» Ντουάν, με δύο κινητήρες

Το μεγάλο λάθος. Έπειδή στο άγγλικό οστιάδι βασίλειο το Άβένιζερ, έπρεπε, ή Κοάυόλερ - Φαίνε, να αντιμετώπιση τα Πεζώ 504 και τα Σιτροέν τε - Έε με τα έσχελιωμένα Άβένιζερ, σχεδιασμένα στην Άγγλία; Κοάυόλερ 160-180.

τον «όριζινάλ» δικύλινδρο των 435 κ.εκ. και μία έκδοσή του 602 κ.εκ., που παλιά ξεκίνησε από το «Άμι». Το «Άμι» είναι το έπόμενο οχημάτιο στο ίδιο οστιάδι και έρχηκεκτονική, άκρη πύ άσχημο αλλά με έε ίσου άνωστή προσωπικότητα. Στις άρχές του 1973 η Σιτροέν, τοποθέτησε στο «Άμι» τον τετρακύλινδρο κινητήρα των Ζε-Έε με το 1015 κ.εκ., και έφθασε ένα καλά γρήγορο μικρό οχημάτιο το «Άμι Σούπερ».

Η έπόμενη σειρά είναι η Ζε-Έε, ίσως το οχημάτιο της δεκαετίας, γιατί έφερε άλλες άυτές τις έσχηκεκ και προηγμένες άκρηκε και λύσεις των έγκεφάλων της Σιτροέν, κοντά στον μέσο οχημάτιοσάτι σε τιμή που το έκανε προσά και κτημα άλων των «πληθελίων». Η έλκτιση άνωσσε πύ υπήρχε άρχικά από τους κινητήρες των 1015 κ.εκ. και των 54 ίππων, άντμετωπίσθηκε με το «νέο» Ζε-Έε 1220 κ.εκ., με 80 ίππους και σημαντικό καλύτερη ροπή. Όμως το φανταστικό σε δυνατότητες «σασσι» των Ζε-Έε έχει άκρη μέλλον και σφαλώς θα δούμε και άλλες ταχύτερες έκδοσεις των Ζε-Έε. Η πρώτη σε παρουσίαση σε λίγες ήμέρες στην Φρανκφούρτη και μετά στο Παρίσι και θα είναι το «Ζε-Έε Μπριστόν» ένα οχημάτιο που μύλλον θά τελειώση άλοι τα έλλα. Κινητήρας Βάνκελ σε κοσσοσερί-σασσι Ζε-Έε!!! Το οχημάτιο θα καλύτερη, άν άγη σε μεγάλη παραγωγή, ένα σημαντικό κενό στην γκάμα της Σιτροέν που είναι η έλλειψη οχημάτιο στην κλάση 800-2000.

Η έπόμενη σειρά της εταιρίας είναι η διάσημη σειρά Ντε-Έε που άπο το 1956 άπόρχη θασικό ίδιο με διάφορες βελτιώσεις. Σήμερα άπόρχουν τρεις έκδοσεις κινητήρας 2000, 2175 και 2347 κ.εκ., με άνάλογο έσπολιόμο, προφδοσία, έπίδοσεις. Κατά τα έλλα το ίδιο διάσημο μεγαλοσού σύστημα άπόρχουν σε άλη την σειρά. Τέλος άπόρχει το πάρο - παύ Έε-Έμ, η νουορχίδα της Γαλλικής Αυτοκινητοβιομηχανίας ένα άκρη άπρόσπο, για άποιοδήποτε άλλο έκτός από την Σιτροέν, έπίτευγμα. Ο ιταλικός κινητήρας Μαζεράτι (που έλέγχεται από την Σιτροέν) δεν άνταποκρίνεται στην





(1) Το αντιπροσωπευτικότερο γαλλικό αυτοκίνητο. Σε εμφάνιση, τεχνολογία, ιδιική συμπεριφορά. Το «Ρενώ 5». Περιληπτικά: μία γλάνη...

(2) Το 104 της Πεζώ, είναι το μικρότερο τετραθέσιο αυτοκίνητο του κόσμου. Σκοπεύει στην όχι και τόσο νεανική αγορά της κλάσης, η οποία έχει κατακτηθεί από το «Πεντάγωνο».

(3) Ο ερχομός του 1100 της Σίμα, το 1987, σήμανε το καλύτερο αυτοκίνητο με την αρχιτεκτονική «δία έμπροσθεν» για εκείνη την εποχή. Το 1100 ανέπτυξε επιτυχώς στην επίδοση πολλών άλλων πιο νέων, και εξακολουθεί να είναι στα κορυφαία.

2



αυτοκίνητο είναι το κλασικό πιο «τεσσάρων» που μέχρι την παρουσία του «Πέντε» ήταν το πιο ευπαρκό αυτοκίνητο της Πεζώ. Το «Πέντε» πήρε την θέση των R8 και R10 που πέθαναν με την ίδια «δία πίσω». Παλλοι ληφθήκαν, όχι τόσο για τα οικονομικά αυτοκίνητα, αλλά για το θαυμάσιο εκείνο «εργαλείο», το R8 Γκροντίνι. Η Ρενώ προσπάθησε να αναπληρώσει το κενό με το R12 Γκροντίνι, που δυστυχώς όμως δεν έχει καμιά σχέση με τις πελώριες δυναλογικά διαστάσεις του, και την άνομή, για οπτικές ευκινήτες, μετακινήσεις, εμπρόσθια κίνηση. Αντίθετα το R12, που είναι το όλο στην δημοφιλέστερη κλάση 1300 είναι ένα θαυμάσιο, άνετο οικονομικά αυτοκίνητο για τον μέσο οδηγό. Καθίσματα, κράτηρα, χώροι είναι πρώτης τάξεως,

και οι επιδόσεις 5.πi χρειάζεται για την κλάση. Το «σοσι» του R12 είναι η θέση των Σπόρτικων μοντέλων R15 και R17 με την έννοια που η Άσκονα και η Μόντα της Όπελ είναι ίδιες, εκτός κορροσερί. Το 15 και 17 έχουν μάλλον εβιόσφραη εμφάνιση, αλλά πανταστική οδική συμπεριφορά και μία έκδοση του κινητήρα 1565 κ.κ. με 108 ίππους, πολύ καλές επιδόσεις στις τάξεις των 10 δευτ. από 0-100 και των 185 χ.δ.ω. Στις ίδιες εσωτερικές και εξωτερικές διαστάσεις με το R12 υπάρχει η πιο όμορφη και πιο πρακτική σειρά R16 που παρουσιάστηκε πριν από 8 χρόνια και ήταν ο πρόδρομος της πρακτικής κορροσερί σάντάν - στέριον στα μεγαλύτερα από θρεφικά αυτοκίνητα. Το

▲ υψηλή κλάση του υπολοίπου αυτοκινήτου γισπ, ξεκίνησε από θούλινδρος και οι Ιταλοί για να τον κάνουν εξακλίνδρω έκοψαν μία φέτα, δύο κυλίνδρων, κάτι που κατέστρεψε την «ισορροπία» του, όσοι ή κλίση του βέ πρέπει να είναι ελαφρώς, Αποτέλεσμα: άγρια δούλεμα, ένα σημαντικό μειονέκτημα στην φανταστική συμπεριφορά της «Εσ»-Εμ. Τελειώνοντας με την Σπρανέ δλέπουμε ότι διαθέτει το μικρότερο και το μεγαλύτερο και αντίστοιχα το πλαυότερο - φθηνότερο και το πολυτελέστερο - ακριβότερο αυτοκίνητο στην Γαλλία.

**ΡΕΝΩ**

Η οικογένεια της Ρενώ είναι πιο μεγάλη αλλά καλύτερη, ομολογουμένως τέλεια, μικρότερη «έκταση». Το πρώτο



αχίμα και οι θέσεις προσαρμογής του πίσω καθίσματος των R16 δίνουν χώρο που κάνουν πολλά άλλα στέριον - θάγκον να ντρέπονται. Η σειρά αυτή υπάρχει σε δύο εκδόσεις, Η TS είναι η γρήγορη και αυτοί οι κινητήρες είναι η καρδιά των διάσημων Άλβιν - Ρενώ. Η «Άλβιν», που μέχρι τις αρχές του 1973 ήταν ανεπίσημος δορυφόρος και από τις αρχές του 73 η Ρενώ αγόρασε το 30%, είναι ένα μικρό ικανότατο εργοστάσιο στην Διέπη που διευθύνεται από τον Ζαν Ρεντιέ, δημιουργό και απόλυτο αρχηγό, και είναι γνωστή όχι μόνο για τις διάσημες Άλβιν των Ραλλύ, αλλά και για το θαυμάσιο αγωνιστικό ορσά που κατασκευάζει. Στον εμπορικό τομέα το εργοστάσιο κατασκευάζει, περί τα 1800-2000 αυτοκίνητα που είναι εβίσε εκδόσεις των αυτοκινήτων Ραλλύ καθώς και οι νέες τουριστικές και πολύ όμορφες A310... Στόχος της Ρενώ από άποψη προσεχέ μελλον είναι η δημιουργία ενός πολυτελούς αυτοκινήτου στην κλάση Πεζώ 504 και Σπρανέ, το οποίο ίσως παρουσιάσει στην Γενεύη του χρόνου σαν R21 ή 23 χρησιμοποιώντας τον «καινό» V6 κινητήρα Ρενώ - Πεζώ.

**Η ΚΡΑΥΣΛΕΡ-ΦΡΑΝΣ**

Η Κράυσελ - Φράνς δεν είναι άλλη από την παλιά Σίμα που κάποτε ήταν ο σύνδεσμος της «Φιστ» στην Γαλλία. Η γκάμα δεν ήταν ιδιαίτερα γαλλική και γι' αυτό δεν ήταν και ιδιαίτερα επιτυχημένη. Έτσι, ο Ανιέλλι εκανε σφάλμα να την πουλήσει στην Κράυσελ, κάτι για το οποίο όπως έχουμε πει μετένοωσε. Κατασκευαστικό αυτοκίνητο, το 1100, που

3

παράγεται το 530 MX ένα κακόσχημο αυτοκίνητο με κινητήρα στην μέση, αλλά στον αγωνιστικό τομέα ποιάς μπορεί να ξεχάσει τις Μισρά MS 10 ή MS 80 του Τζόου Σπρόουτ των ετών 1958, 59, ή οι αετινές 670 που διέλυσαν τις Φερράρι, σε κάτι που βλαιο νομίζαμε ότι ήταν Ιταλικά παιχνίδια. Τελευταία εμπορική προσπάθεια της Μισρά ή συνεργασία με την Σίμα για την εξέλιξη του «Μπαγκκερρά» του νέου σπόρ αυτοκινήτου της Κράυσελ - Φράνς...

**Η ΠΕΖΩ**

Τελειώνουμε με την μεγάλη Πεζώ. Μία τερασση και σε κερδέστερη επιχείρη που έχει κατορθώσει να είναι ακόμη 100% οικιαστική. Είναι διάσημη για την ποιότητα των αυτοκινήτων της και μοντέλα σαν το 403, 404 και το τωρινό 504 είναι διάσημα και κλασικά για την υψηλή ποιότητα κατασκευής τους. Δεν είναι λίγα αυτοί που υποστηρίζουν ότι το Πεζώ είναι το καλύτερο αυτοκίνητο στον κόσμο στην ποιότητα κατασκευής. Η γκάμα έχει μεγαλώσει σημαντικά το τελευταίο χρόνο. Φέτος παρουσιάστηκε το 104, μία τετράπορτη (η μοναδική στην κλάση) απόνηση στα ύψολοιμα 1000ρια της αγοράς, με την ίδια διάσημη ποιότητα κατασκευής, και κίπως υψηλότερη τιμή. Το 204 των 1200 κ.κ. που παρουσιάστηκε το 1985 και ήταν το καλύτερο αυτοκίνητο με «δία εμπρός» τότε, ήταν μέχρι και το 1972 το εμπορικότερο αυτοκίνητο στην Γαλλία. Ένα μίλι που μάλλον φέτος θα χάσει από το Ρενώ 5. Μία εξέλιξη και είκόνα και κορ' ομολογώ τον 204 είναι το 304 των 1300 κ.κ. Το αυτοκίνητο έχουν κινητήρες με εκκεντροφόρο επί κεφαλής, τοποθετημένους εγκάρσια, και υπάρχουν και πολύ όμορφες εκδόσεις Κοουπ και Καμπριολέ. Το 404 των 1600 κ.κ. που πρωτοπαρουσιάστηκε το 1960 χάρη στην εκπληκτική ποιότητα, άνεση και αβδρυσή λειτουργία εξακολουθεί ακόμη να είναι δημοφιλές, αλλά το ρεύμα πιά έχει μεταφερθεί στα επίσης όμορφα και πιο μοντέρνα 504 των 2000 κ.κ. με τις ίδιες ποιότητες του 404 και εκπληκτικό όμορφη εκδόσεις Κοουπ - Καμπριολέ. Αυτά λοιπόν για τους φίλους μας, τους σωβινιστές, τους Γάλλους. Αυτά και για τ' αυτοκίνητά τους το οποίο εμείς, κατανήσαμε να τ' εβούμε αλλά όχι να το θέλουμε.

Και πριν τελειώσουμε, μία παρατήρηση... Το στοιχείο της εβείνης συγκεντρώνοντα μίλκε τάρα από εβίσε. Όχι από τις αντιπροσωπείες, η ρ ό σ θ ε ο υ ! 'Από τών Έννο Τύπο και από δυά - τρεις ελαστές που στείλαμε στο Εργοστάσιο. Οι «δικόι μας» εξακολουθούν να ζούν στον ύπνο του δικαίου, των «πουλήσεων» τις όποιες «δεν προλαβαίνουν» και της τέλεισε αβιρορίας (προκλητικές πολλές φορές) προς τον ειδικό Τύπο. Χρειόθηκε να καταβάλουμε σοβαρή προσπάθεια για να διαχωρίσουμε το Γαλλικό αυτοκίνητο από τους εβώ αντιπροσωπείες τους. Νομίζουμε ότι τα καταφέραμε ό η ο λ υ τ ο κ ι' αυτό -σας ΒΕΒΑΙΩΝΟΥΜΕ- δεν είναι ΔΙΟΛΟΥ εύκολο.