

# ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ

Υπήρξαν μέρες που η Γερμανία ήταν πραγματικά "υπερ άλλες" στ' αυτοκίνητα. Κι άλλες, που γελοῦσες με τις βλακείες που κυλούσαν από τὰ ἐργαστάσιά της. Κανείς δὲν θὰ ξεχάσει τις Μερτσέντες SSK ἀλλὰ κανείς δὲν θὰ ξεχάσει καὶ τὰ Μπόργκνάρτ κουπέ, ἢ τὰ F-102, ἢ τὰ ἀνεκδιήγητα "Οπελ τῆς ἐποχῆς μέχρι τὸ '68. Ἡ γερμανικὴ βιομηχανία βρίσκεται τώρα στὴν κορυφὴ τοῦ «Οἰκονομικοῦ θαύματος». Λένε ὅτι ὁ κολοσσὸς αὐτὸς ἀντιμετωπίζει μιὰ λανθάνουσα κρίση τεραστίων διαστάσεων... "Ἀς τὸν γνωρίσουμε...

Αὐτὸ εἶναι τὸ τελευταῖο ἄρθρο τῆς σειράς τῶν «Εὐρωπαίων». Τὸ τέταρτο. Στὰ τρία προηγούμενα ἀσχοληθήκαμε με τοὺς Ἀγγλοὺς, τοὺς Ἰταλοὺς καὶ τοὺς Γάλλους καὶ πιστεύουμε ὅτι ἡ τοποθέτησή μας, δὲν εἶχε ξεφύγει καὶ πολὺ ἀπ' τὴν πραγματικότητα. Ἐὰν ἄρθρα αὐτὰ ἦταν ἕνα πείραμα γιὰ τὸ περιοδικό. Προσπαθήσαμε νὰ δικαιώσουμε τὰ ἐνδιαφέροντά μας καὶ τὰ ἐνδιαφέροντά σας, ἂν ἐπιτρέπεται, ἀναλύοντας τις βαρύτερες αἰτίες ποὺ ἔκαναν ἢ κάνουν, τοὺς Ἰταλοὺς νὰ σχεδιάζουν Λαμπαργκίνι, Φερράρι, Ἄλφα Ρομέο καὶ Λάντσια, τοὺς Ἀγγλοὺς νὰ σχεδιάζουν Γουόλβ, Μαρίνα καὶ Ἀλλέγκρο, τοὺς Γάλλους Σιτροὲν καὶ Ρενώ καὶ τώρα τοὺς Γερμανοὺς Φολκσβάγκεν καὶ BMW, Ὀπελ καὶ Μερτσέντες. Ἀπὸ τὰ προηγούμενά μας ἄρθρα σίγουρα θὰ ἔχετε διαμρφώσει μερικὲς γενικὲς ἰδέες, γνώμες ἢ εἰκόνες. Σίγουρα θὰ σκεφθήκατε ὅτι οἱ Ἰταλοὶ δὲν θὰ μ π ο ῦ σ α ν νὰ σχεδιάσουν αὐτοκίνητα διαφορετικὰ ἀπ' αὐτὰ ποὺ σχεδιάζουν καὶ τὸ ἴδιο ἰσχύει γιὰ τοὺς Ἀγγλοὺς καὶ τοὺς Γάλλους. Μ' ἄλλα λόγια, θὰ μπορούσαν ποτε οἱ Ἀγγλοὶ νὰ σχεδιάσουν μιὰ Σιτροὲν ἢ οἱ Γάλλοι ἕνα Γουόλβ; Ἡ, γιὰ σκεφθῆτε τοὺς Ἰταλοὺς νὰ σχεδιάζουν μιὰ... Μαρίνα ἢ ἕνα Ἀλλέγκρο ἢ μιὰ Κορτίνια Μάρκ VI!

Ἀδύνατον ἔ; Ὅσο καὶ νὰ προσπαθήσουμε, κι' ἐμεῖς κι' ἐσείς, εἶναι ἀδύνατον νὰ τὸ συλλάβουμε ἀκόμη καὶ στὴν φαντασία μας καὶ αὐτὸ συμβαίνει διότι οἱ λαοὶ εἶναι διαφορετικοί, ὁ τρόπος ζωῆς τους εἶναι διαφορετικός, ἡ ἱστορία τους τὸ ἴδιο, τὸ χιούμορ τους, οἱ δρόμοι τους, τὰ γράμμάτά τους καὶ οἱ τέχνες τους, τὰ πάντα.

Οἱ διαφορὲς ποὺ παρουσιάζονται στ' αὐτοκίνητά τους εἶναι τεράστιες κι' αὐτὸ συμβαίνει σὲ μιὰ ἐποχὴ ὅπου ἡ τυποποίηση ἐπιβάλλεται ὅτι εἶναι θεῶν. Αὐτὲς τις διαφορὲς θελήσαμε νὰ προσβάλλουμε ὄχι, πρὸς Θεοῦ, γιὰ νὰ σᾶς βοηθήσουμε ν' ἀγοράσει-

τε τὸ αὐτοκίνητο ποὺ ταιριάζει στὴ δική σας ἰδιοσυγκρασία ἀφοῦ τὰ μὲν αὐτοκίνητα ποὺ μπορεῖτε ν' ἀγοράσετε αὐτὴ τὴν ἐποχὴ εἶναι ἐκείνα τῶν... Ἀνατολικῶν χωρῶν, ἀλλὰ γιὰ νὰ τοποθετήσουμε τὸ κοινὸ μας ἐνδιαφέρον, τὸ αὐτοκίνητο, σὲ μιὰ ἀλλή σφαῖρα ἐνδιαφέροντος, μακριὰ ἀπὸ τὸ «πόσο τελωνεῖο καὶ εἰσφορὰ ἔχει» κι' ἂν ἐμπορῶ νὰ φέρω μιὰ Λαμπαργκίνι ἀπὸ τὴν Ἰταλία καὶ πόσο θὰ μοῦ στοιχίσει».

Γράψαμε τέλος γιὰ τοὺς Εὐρωπαίους διότι ἀισθανθήκαμε τὴν ἀνάγκη νὰ τὸ κάνουμε. Οἱ ἄνθρωποι στὶς χῶρες αὐτὲς ἀπολαμβάνουν ἐλεύθερα ἀπὸ τὸ ἀγαθὸ ἢ τὴν μάστιγα (διαγράψτε τὴ λέξη ποὺ δὲν συμφωνεῖτε) ἐνῶ ἐμεῖς μπορούμε νὰ κάνουμε μόνο ἀθῶα ὄνειρα καὶ ἀκόμη πὼ ἀθῶα... ἄρθρα!

Τὶ ὄνειρα, δηλαδή, ποὺ εἶναι οἱ Ἀλφάτες! Καὶ τί καλὲς οἱ Μερτσέντες τῆς σειράς S1 Μὰ κι' ἐκεῖνες οἱ τρίλιτρες BMW! Κι' ἐκεῖνες οἱ DS 231 Κι' ἐκεῖνα τὰ 2CV! Ἡ τὰ Φιάτ 126, οἱ Πόρσε, οἱ Ἄλφα Ρομέο, τὰ ὄμορφα φτιαγμένα Μίνι καὶ τὰ Ἄμπαρτ 595 Ἔσσε - Ἔσσε!

Αὐτοκίνητα ποὺ ὁ κάθε Εὐρωπαῖος μπορεῖ ν' ἀποκτήσει, φθάνει νὰ ἔχη κάνει κάτι στὴ ζωὴ του καὶ νὰ μὴν ἔχη γίνῃ σκουπιδιάριος.

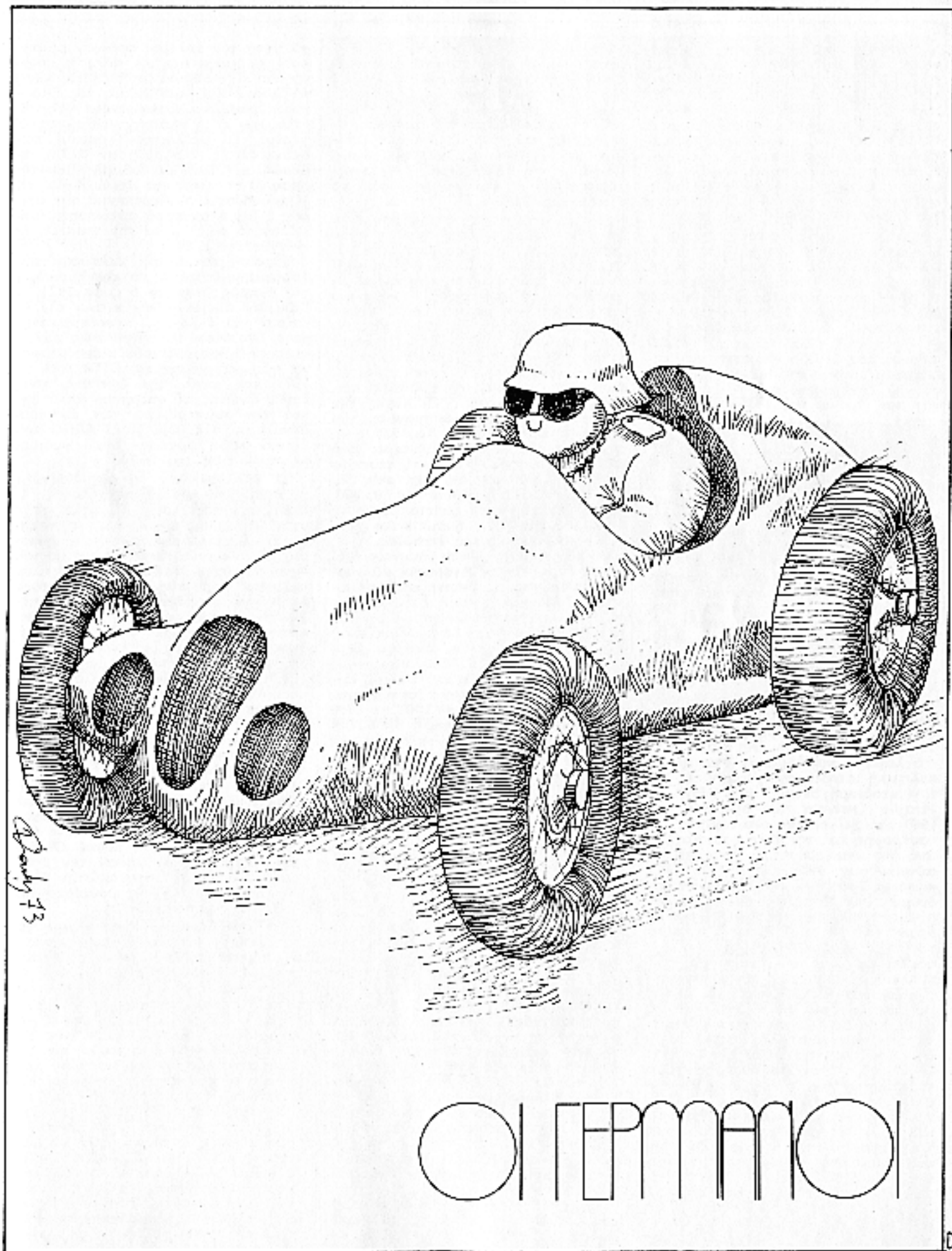
Τέλος, γράψαμε διότι θέλαμε νὰ ποῦμε τὴν ἀλήθεια ΕΞΩ ἀπ' τις γραμμές, δυνατὰ καὶ καθαρά. Τὰ ἄρθρα αὐτὰ ἦταν μόνο ἡ ἀρχὴ μιᾶς νέας ἐποχῆς γιὰ τὸ περιοδικό. Θὰ προσπαθήσουμε νὰ ἐπιτύχουμε τὸ ἀκατόρθωτο σ' αὐτὴ τὴ χώρα... Νὰ μὴν ἀφήσουμε νὰ ἐννοηθῇ ἡ ἀλήθεια ἀλλὰ νὰ τὴν γράψουμε σὲ ὄμορφη ἑλληνικὴ δημοτικὴ γλῶσσα.

Ἔτσι γράψαμε γιὰ τοὺς Ἀγγλοὺς. Καὶ τοὺς Ἰταλοὺς. Καὶ τοὺς Γάλλους στὸ προηγούμενο τεῦχος. Καὶ τώρα θὰ... περιλάβουμε τοὺς Γερμανοὺς. Τελευταίους στὴ σειρά τῶν ἄρθρων μας.

Κάποια φωνὴ ἀκούστηκε στὸ βάθος: «Τὶ θὰ γίνῃ μετὰ τὴ Βόλβο καὶ τὴν Σάαμπ; Κι' αὐτὲς Εὐρώπῃ εἶναι!»

Γιὰ τὴν Βόλβο θὰ μᾶς ἐπιτρέψετε νὰ ἔχουμε ἀντιρρήσεις. Γράψαμε γιὰ αὐτοκίνητα κι' ὄχι γιὰ τεθωρακισμένα. Ὅσο γιὰ τὴν Σάαμπ προτιμοῦμε νὰ τὴν θυμώμαστε ὅπως ἦταν τὴν παλιὰ καλὴ ἐποχὴ κι' ὄχι ὅπως κατήνησε σήμερα. Οἱ Σκανδιναβοὶ ἔπαθαν ὁμῶς μετὰ τὴν ἀσφάλεια καὶ τ' αὐτοκίνητά τους ἔπαψαν πιά νὰ εἶναι αὐτοκίνητα. Εἶναι... Τέλος πάντων! Συμπληρώστε τὸ δικό σας χαρακτηρισμό...

Τὰ γερμανικὰ αὐτοκίνητα ἔπασχον, μετὰ τὸν Β' παγκόσμιον πόλεμον, ἀπὸ μιᾶς σοβαρώτατης ἀσθένειας. Ἦταν ἴδια κι' ἀπαράλλαχτα με τοὺς... Γερμανοὺς! Ἦταν ἀκόμη, ἀπρόσιπα, ἀσταθῆ καὶ χοντρά στὴ συμπεριφορὰ ἐκτὸς ἀπὸ μιὰ δυὸ ἐξαιρέσεις. Ἦταν ὁμῶς, σὲ γενικὲς γραμμές,



# ΟΙ ΓΕΡΜΑΝΟΙ



▷ γεροφτιαγμένα — σαν τους Γερμανούς — και τρελλαινονταν για σκληρή αλλά χωρίς πρωτοβουλίες δουλειά. Θυμάστε εκείνα τα "Οπελ"; Έκρινε τα V-8 BMW; Θυμάστε τα Τάουνους με τη «γη» στη μάσκα ή τα 12M με τους κινητήρες V-4 και την άπαραδέκτη ποιότητα, το ανύπαρκτο κράτημα, τιμάνι και φρένα; Θυμάστε τις 170V με τους αλφωροσούμεγους αξόνες; Τα Χάνασα, τα F-102;

Ανάμεσα στους λευκούς αυτούς ελέφαντες ξεπηδούσε τότε - τότε ένα DKW F-12 ή 1000S αλλά το σύνολο ήταν φρικτό. Κι' ανάμεσα σ' όλον αυτό τον κόσμο, που πάσχιζε για μία θέση στην αγορά, υπήρχε η Φ.Β. που κατασκεύασε ένα αυτοκίνητο που είχε σχεδιασθή (Και τώρα το διαφημιστικό μας SPOT: Μπορείτε να διαβάσετε τα πάντα στο διδύλι μες Πόρσε: 'Ο Άνθρωπος και τ' Αυτοκίνητο) τον Ιούλιο του 1935!

Στο σημείο αυτό θα έπρεπε ν' αφήσουμε τ' αυτοκίνητα κατά μέρος και νά πιάσουμε τους ανθρώπους. Νά εξηγήσουμε τι είδους λαός είναι, πώς εργάζεται, πώς ζει, πώς σκέπτεται. Περισσότερο από κάθε άλλη περίπτωση όμως αυτό θα ήταν χαμένος κόπος διότι όλοι γνωρίζουμε καλά τους Γερμανούς. Από τον τρόπο που εργάστηκαν όταν η χώρα τους ήταν στον πόλεμο, μέχρι τα πράγματα που σχεδίασαν και κατασκεύασαν, μέχρι τον τρόπο που έγιναν την ζωή τους για ένα παρανοϊκό δεκανέα, μέχρι το μεταπολεμικό οικονομικό θαύμα. Οι Γερμανοί είναι ένας λαός που μπορεί νά κάνει τα μεγαλύτερα λάθη και νά επιτυγχάνη τα πιο άπιστα κατορθώματα με την ίδια εύκολία. Τα πάντα εξαρτώνται από τον άνθρωπο ή τους ανθρώπους που βρίσκονται στην κορυφή. "Ας πάρουμε το πιο λαμπρό παράδειγμα στην μεταπολεμική ιστορία της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας: την BMW. Η εταιρία ξεκίνησε την δεκαετία του 1960 στο χείλος της οικονομικής καταστροφής και την τελείωσε σαν μία από τις επικερδέστερες βιομηχανίες αυτοκινήτων στον κόσμο. Το 1961, κάποιος άνθρωπος, που άκουγε στο όνομα Πόλ Χάνεμαν, σκέφθηκε ότι, η εποχή των πανάκριδων εξακώλυδρων και δεκακώλυδρων αυτοκινήτων είχε περάσει αλλά το ίδιο είχε συμβή και για την εποχή των τρικυκλών αυτοκινήτων που παρήγαγε τότε η εταιρία. Ο Χάνεμαν έφριξε μία ματιά γύρω του κι' είδε την Εύρωπη που δάδιζε με τεράστια ήματα προς την οικονομική ερήμεια. Είδε τους συμπατριώτες του νά χτίζουν και ν' αναπτύσσουν τη χώρα τους τόσο γρήγορα που το μυαλό κυριολεκτικά βόλωνε με τις προοπτικές που ανοίγονταν εμπρός. Κι' είδε και τους αντιπάλους του στη βιομηχανία και τα χωρίς φαντασία ανοσιουργήματα που χτυπούσαν στις πρέσες τους, είδε ότι ανεπτύσσεται μία νέα τάξη οδηγών που λίγο ενδιαφερόταν για τ' αν άλλαζε το χειρούλι στις πόρτες των Φ.Β. ή αν μεγάλωνε το πίσω τζάμι και λίγους

μήνες πριν από την διάλυση και την ρευστοποίηση της εταιρίας, η θανατική κυβέρνηση αποφάσισε ότι η Μπαγιάρια Μοτόρβεν βέρκε δέν έπρεπε νά πεθάνη κι' ότι οι ιδέες του Χάνεμαν αξίζουν την άμεριστη υποστήριξη της. Με τα DM που μπόκαν στο ταμείο, σχεδιάστηκε, δοκιμάστηκε και εξελίχθηκε ένας κινητήρας 1500 κ. εκ. που ήταν και το σωσίβιο της BMW.

Ο τετρακύλινδρος κινητήρας είχε...έκκεντροφόρο έπικεφαλή! Κι' ήταν γεμάτος ζωή και ύπασχες. Ο Χάνεμαν σχεδίασε το 1500, ένα αυτοκίνητο που από πλευράς σχήματος, εδυσταθίας και ταχύτητας ήταν μιλιά εμπρός από τα φθηνά "Οπελ, Φόρντ και Φολκσβάγκεν και σε μία τελείως διαφορετική κλάση από τις πανάκριδες Μερτσέντες. Τ' αυτοκίνητο έπεσε σ' ένα... πηγάδι, που στον πυθμένα του περιμεναν χιλιάδες πεινασμένοι αγοραστές! Οι τόχες της μικρής θανατικής βιομηχανίας, πήραν την άπάνω δόλια. Το 1960 η εταιρία κατασκεύασε λιγότερα από 8.000 αυτοκίνητα. Μέσα σε τέσσερα χρόνια, ο αριθμός ανέβηκε στις 58.000 και το 1972, ξεπέρασε τις 183.000. Ο τζίρος αυξήθηκε κάθετα μέχρι το 1972 που ήταν και η πιο καλή χρονιά στην ιστορία της εταιρίας.

Ο Χάνεμαν ήταν ένας από τους εξυπνούς Γερμανούς, "Άνθρωπος, ζωντανός, ανήσυχος, με έντονη προσωπικότητα. Άνθρωπος που καταλάβαινε τους αγώνες, που γελοούσε με την πολυμπύρα και τα πολλά λουκάνικα κι' έλεγε ότι υπάρχουν κι' άλλοι Γερμανοί! Πάνω στο 1500 βασίστηκε μία δλόκληρη σειρά από σπορ - σολόν, από οικογενειακά αυτοκίνητα με ζωή. Ακολούθησε το 1800, το 1600 και το 2000 κι' από τότε, η BMW, δέν κοιτάζε πίσω. Το 1969 τα κέρδη και η εμπιστοσύνη της εταιρίας στα προϊόντα της και το κοινό της εφθασαν στο σημείο όπου η μονομαχία ήταν πιά γεγονός!

Η BMW προκάλεσε την Ντάιμλερ - Μπέντλ Παρουσίασε τα 2500, τα 2800 και τα 3000 και η Στουτγκάρδη κουνήθηκε στα θεμέλια της. Ένας μόνον άνθρωπος, ο Χάνεμαν, τα έβαλε με τον πατριάρχη της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, με το λαμπρό παρελθόν και τον τάραξο! Η Μερτσέντες ησύχαζε στις δάφνες της εκείνα τα χρόνια.

Το λαούτρο από την ήρωική, προπολεμική εποχή, από τις σαρωτικές εμφανίσεις στις υπέρθερες από τα πολιτικά πάθη άφρονες των αγώνων, οι επιτυχίες του 1954 με τις 300 SLR, οι W196, οι Μόες, Φάντζιο, Κλινγκ και Νωθμπάουερ είχαν ανεβάσει την Μερτσέντες στα ύψη και το διοικητικό ή τα διοικητικά, συμβούλιο-α δέν «ήθελε» νά δοθούν την πραγματικότητα. Δέν ήταν δυνατόν νά χάσουν πελάτες σ' έναν κατασκευαστή που, δέκα χρόνια πριν, έφτιαχνε αυτοκίνητα - σαπουνόφουσες! Κι' όμως ήταν...

Ο νέος Γερμανός μπίζνεσμαν στράφηκε προς τις γρήγορες, ευρυκές, όμορφες BMW και, για πρώτη φο-

ρά μετά τον πόλεμο, στους γερμανικούς δρόμους φάνηκε πάλι η εικόνα που είχε στήσει μαζί με τις 89K, τα Χόρτς και πιο παλιά, τις "Λου-στρο Ντάιμλερ, ξαναφάνηκε στις αούτομπαν κι' η πλάστιγγα άρχισε νά γέρνει... Οι υπόλοιποι Γερμανοί κατασκευαστές άκολούθησαν άλλοι άμέσως, κι' άλλοι με σοδαρή καθυστέρηση. Τα Κάφρι, το NSU K-70, τα "Οπελ Μάντα, οι Μερτσέντες της σειράς 9 δέν ήταν παρά αυτόκίνητα που είδαν το φώς μετά την τρομερή έπιτυχία της BMW.

Χαρακτηριστικό της θελήσεως της θανατικής εταιρίας νά κινηθί ακόμη πιο εμπρός ήταν το ότι, το 1971, ο Χάνεμαν άπομακρόνθησε από την εταιρία για έλλειψη... προοδευτικότητας! Την θέση του πήρε ένας άλλος «τύπος» ή ιστορία του όποιου μπορεί νά σάς άξηγήση» της BMW από το 1971 και μετά, την έμπλοκή τους στους αγώνες το «τάρμπο» αλλά όχι και την συμπεριφορά των αντιπροσώπων της στη χώρα μας! Αδύτων που έγιναν «έξω φρενών» όταν γράφαμε την... τιμή του 5-20!

Ο «άλλος» ήταν ο φόν Κουνάιμ με ύπαρχηγό τον Ρόμπερτ Λούτζ. Ο Λούτζ γεννήθηκε στην Έλβετία, πήγε στην Άμερική, έγινε πιλότος καταδιωκτικών στην άμερικανική άεροπορία, μετά πήγε στο πανεπιστήμιο του Μπέρκλι στην Καλιφόρνια, τελείωσε τμήματα μάρκετινγκ και διοικήσεως έπιχειρήσεων, γύρισε στο πανεπιστήμιο της Λωζάννης, πήρε κι' άπ' εκεί κάποιο «τοκτορά», και μετά επέστρεψε στην Άμερική για ν' αναλάβη τη διεύθυνση του τμήματος έρευνας της αγοράς της Τζένεραλ Μότορς στη Ν. Υόρκη. Αναγύρισε στην Εύρωπη κι' έπιασε δουλειά στην "Οπελ όπου συντόνισε τις προσπάθειες του αγωνιστικού τμήματος της εταιρίας σε συνεργασία με τον Στάινμπετς και τέλος έφυγε και κατέληξε στην BMW. Ο Λούτζ, περιττό νά πούμε, ήταν υπεύθυνος για την θεαματική έπιστροφή της εταιρίας στους αγώνες και για τις πρόσφατες νίκες των πανίσχυρων τριλιτρων κουπέ. Οι δύο νέοι «άρχηγοι» άδηγησαν την εταιρία από την μία έπιτυχία στην άλλη με προτελευταία την παρουσίαση του 5-20 και τώρα του 5-25.

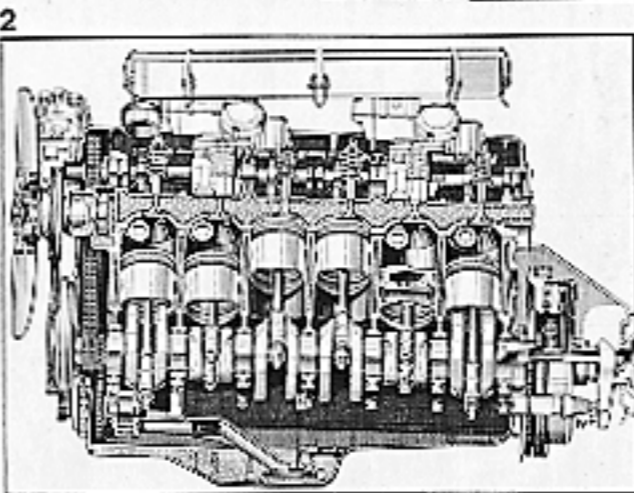
Η BMW ήταν ο εικονοκλάστης της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Το ίδιο και η NSU. Κι αυτό δέν γράφεται, διότι άδηγούσαμε χρόνια TT αλλά γιατί πίσω από τα θαυμάσια αυτά αντικείμενα άδηγήσεως ποτέ δέν είπαμε ότι ήταν αυτοκίνητα στο μέτρο ενός Φολκσβάγκεν ή ενός Τάουνους 12M - ήταν η σκέψη της πιο περήφανης ομάδας σχεδιαστών, μαζί με αυτούς της Σιτροέν, στην ιστορία του αυτοκινήτου. Ήταν οι άνθρωποι που θεμελίωσαν το 1957 την "Ένεσο, οι άνθρωποι που μόνι τους, χωρίς χρήματα, έφτυσαν αίμα νά εξελίξουν τον κινητήρα Βάνκελ στα πρώτα του δύσκολα δήματα, οι άνθρωποι που σχεδίασαν και εξέλιξαν ένα τεχνολογικό μνημείο, το "Ένεσο Ro 80, που για πολλά χρόνια θά είναι μάθημα για μηχανικούς, με πολυάμοφα

Το θαύμα BMW άρχισε πριν 13 χρόνια, από τις σιγάτες.

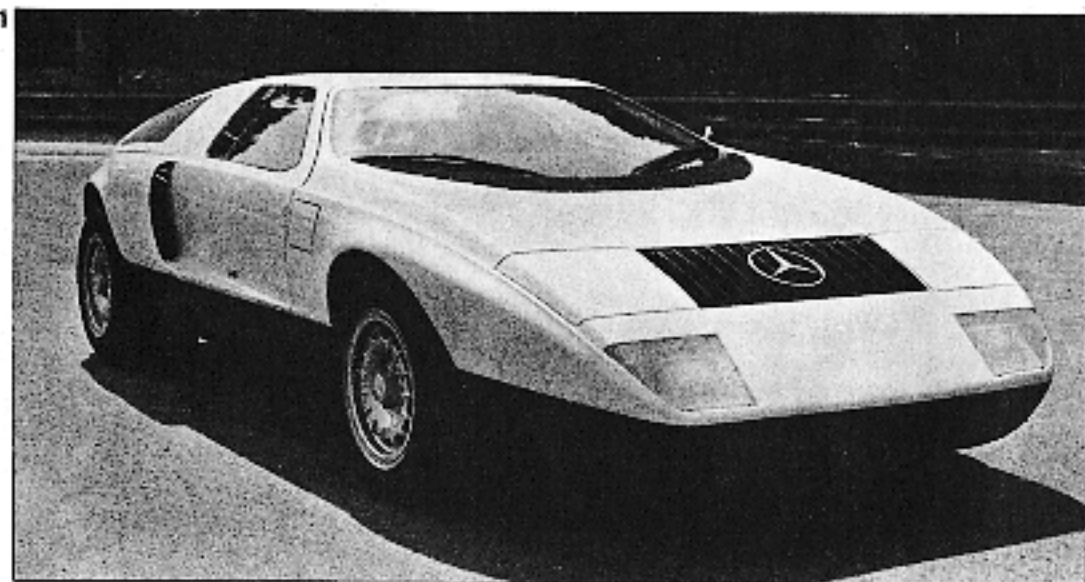
(1) Η σειρά των εξακώλυδρων αυτοκινήτων με τα 2500, 2800, 3.0 και Κουπέ ήταν μία πρόκληση στην αγορά της Μερτσέντες, που την διόγλησε και την έκανε νά προσέξη πολύ.

(2) Ο εξακώλυδρος προηγμένος κινητήρας της σειράς είναι κλασικός. Άρχίζει από 2500 κ.εκ. και φτάνει στις 3500 ιών 360 ίππων για τα κουπέ (3) που έχουν μονοκωλύσει το ΕΠΑΤ.

(4) Η σειρά 520 σημαίνει ακρόη πολήσεων. Φέτος προσετέθη και το 525, με εξακώλυδρο κινητήρα των 2500 κ.εκ.







### Κέντρα Έρευνών.

Τέλος, ήταν αυτοί οι άνθρωποι που όταν η Ένεσο — η πύλο προηγμένη, καθαρή, υπερήφανη εταιρία που υπήρξε στη Γερμανία, γονάτισε από τα έξοδα της κατασκευής του Ro 80 και υπέκυψε στα χρήματα του σκοταδιού κι έγινε ένα όνομα στο κλισιό "Αουντι-Ένεσο", χαμογέλασαν πικρόχολα και ειρωνικά, κι έφυγαν, προτιμώντας να πάρουν σύνταξη ή να πεθάνουν στην πείνα, παρά να συμβιβαστούν.

Άνθρωποι σαν τον Βάλτερ Φρέντε, που εξέλιξε, μαζί με τον Φελίξ Βάνκελ, τον περιστροφικό κινητήρα. Άνθρωποι σαν τον Έβαλντ Πράξλ, που συνέλαβε το Ro 80, τον Γκέρι Στάλλερ φον Χάιντεκαμφο, τον διευθυντή της NSU, που πίστεψε στον κινητήρα και στο Ro 80 και έδωσε πράσινο φως στις έρευνες, σκεπτόμενος σαν πρωτοπάρος περισσότερο, παρά σαν έμπορος, αν και ήξερε ότι η μικρή, φτωχή εταιρία του θα γονάτιζε στο δυσβάσταχτο θάρος. Άνθρωποι σαν τους Γκέοργκ Γιούνγκμπλουθ (βοηθός του Φρέντε), Ρούντολφ Στράμπελ και Χέρμπερτ Μπρόκχαους (σασί), Χάνς Γκέοργκ Βέντεροθ (εξέλιξη).

Αυτοί ήταν οι άνθρωποι που το 1957 σχεδίασαν το 1000, που για οικονομικούς λόγους παρουσιάστηκε μετά 6 χρόνια, με έκκεντροφόρο έπι κεφαλής, κινητήρα με κράμα αλουμινίου, τοποθετημένο πίσω έγκάρσια. Δύο χρόνια πριν από το Μίνι!

Όχι πώς δεν υπήρξαν θύματα. Και πρώτος ήταν ο Λούντβιχ Κράους, αρχιμηχανικός της "Αουντι από την εποχή που την ανέλαβε ο Χέρρ Ρούντολφ Λάιντινγκ και την έκανε ότι είναι σήμερα. Ο Κράους σχεδίασε το "Αουντι 80 και μετά από 6 μήνες το παρουσίασε η Φολκσβάγκεν σαν "Πασάτ", δηλώνοντας μάλιστα ότι... «τό 'ινγκολσάτ δεν έχει καμιά σχέση και το αυτοκίνητο σχεδιάστηκε από τη Φολκσβάγκεν».

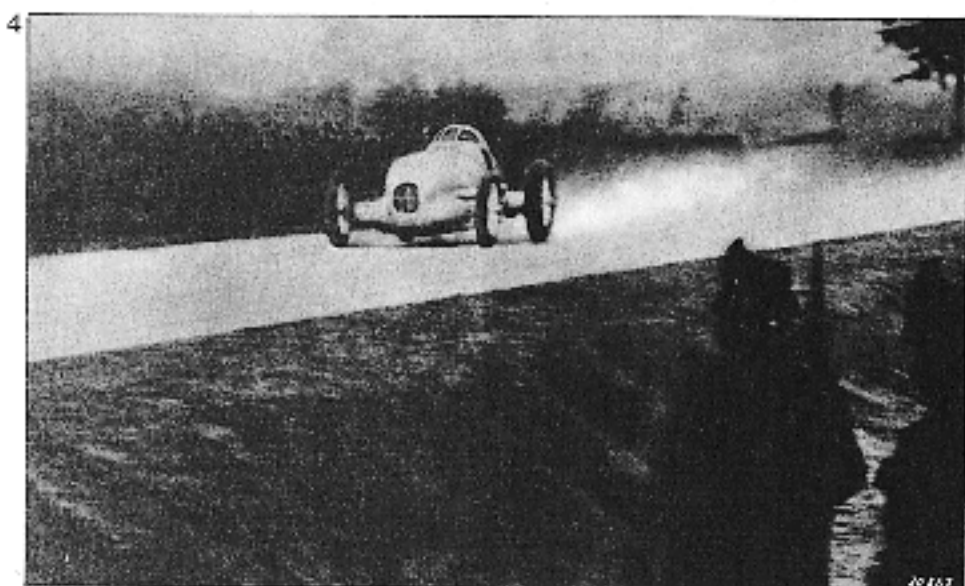
Ο Κράους, σεπεράνος μηχανολόγος, 62 ετών αναπήρισε την κατάσταση. Έιχε έτοιμο το δεύτερο "παιδί" του, το 1000άρι "Αουντι, και είχε πέσει με τα μούτρα στην εξέλιξη του «Κόκκειου ασηματός» του, για να



το παρουσίαση το 1974, αν και ήξερε ότι οι άνικανοί να σχεδιάσουν τίποτε άλλο εκτός από το 412 «έπιστήμονες» του Φόλκσμπουργκ, θά το παρουσίαζαν μετά από 6 μήνες σαν δικό τους.

Τώρα, ίσως η Πρότζεκτ EA 837 να μην παρουσιασθή καν σαν "Αουντι, αλλά σαν Φολκσβάγκεν. Απλούστατα γιατί ο κάποτε "Αουντικός κ. Ρούντολφ Λάιντινγκ, προσωπικός φίλος του Κράους και με έμφανές σύμπλεγμα κατωτερότητας (λογικό!) σε ότι αφορά την λέξη Ένεσο, προσπαθεί με τα δόντια να κρατήσει μία αυτο-

κρατορία που παραπαίει. Η φτωχότερη κάποτε "Αουντι (που είναι η αλήθεια ότι είναι δημιούργημα των Λάιντινγκ και Κράους) είναι η μόνη αυτοκινητοβιομηχανία στη Γερμανία μαζί με την BMW που έχει το σημείο + στα ποσοστά πωλήσεων, σε αναλογία με τα δύο τελευταία χρόνια, είχε φθάσει σε σημείο να έχει επεκταθή μέχρι το Βόλφσμπουργκ και οι γραμμές παραγωγής των ταλαιπωρων σκαθαριών να παράγουν 100 και 80. Ο Λάιντινγκ, που είχε την γνώμη ότι «ότι πιάνει γίνεται χρυσός» πήγε από την "Αουντι (που στα μέσα της περα-



Λένε ότι δεν υπάρχουν δροια για την Μερτσέντες (1).

Στην εξέλιξη έδειξε, με την C111, ότι έχει δυνατότητες και για τεχνολογική κυριαρχία. Λένε ότι ήπιε έκανε ή Μερτσέντες άγώνες, οι άλλοι ξυπνούν στο περιθώριο. Σε δύο περιπτώσεις έχουν δίκιο. Την εποχή 54-55 και την εποχή 34-39. Ο Ρούντολφ Καρτσιόιλα ήταν ο πιο πετυχημένος άδηγός προπολεμικά (2).

Σειρά "Ες και αυτοκίνητο για ρεκόρ το 1934 (3 και 4). Αλήθεια, υπάρχουν δροια για την Μερτσέντες;

σμένης δεκαετίας την έκανε αυτοκινητοβιομηχανία μέσα από τις στάχτες) στην Βολκσβάγκεν Βραζιλίας, ξαναγύρισε στην "Αουντι - Ένεσο το 1970 για να ανακηρυχθή λίγο άργότερα αυτοκράτορας του συγκροτήματος Φολκσβάγκεν (που έχει το 100% της "Αουντι - Ένεσο), μήπως και κάνει τίποτε. Το μόνο που έκανε ήταν να διώξη ή να αναγκάση να φύγουν οι μεγαλοφύεις της Ένεσο, να κρατήσει μόνο τον Κράους για να σχεδιάζη αυτοκίνητα, και στο τέλος «να πουλήση» αυτόν και την "Αουντι που είναι το σχεδιαστήριο της αποδεδειγμένα άνικανης Φολκσβάγκεν. (Λέγεται ότι για όλα αυτά, ο Κράους μία μέρα που έμαθε ότι το «1000» δεν θά δγη καν σαν "Αουντι, πήγε στο γραφείο του, «το πέταξε κάτω στο κεφάλι» και έφυγε, για να πάη ίσως στην Μερτσέντες!).

Τώρα η "Αουντι παράγει το 80, είναι αμφίβολο αν θά παράγη το «1000» και η Φολκσβάγκεν προσπαθεί να σταθί στα πόδια της. Και ο κόσμος γελάει με το κατόνημα. Το Σκαθάρι πεθαίνει και κανείς, ούτε ο Λάιντινγκ, μπορεί να πείση την αγορά, ότι η Φολκσβάγκεν μπορεί να κατασκευάση και άλλα εκτός από Σκαθάρια. (Δεν το λέμε αυτό έμεις! Το λένε οι πωλήσεις της).

Η "Οπελ είναι μία από τις «αμερικανικές» ευρωπαϊκές εταιρίες που... διέφυγε. Δεν έπαθε δηλαδή ότι η Ρούτς και η Σίμκα που έχασαν δριστικά το τραίνο εκτός αν, στην τελευταία, επικρατήσουν τα γαλλικά μασαλά και σχεδιάσει κάτι σαν το 1100.

Για αρκετά χρόνια κατασκεύαζε αυτοκίνητα επηρεασμένα από τα χοιρινά λουκάνικα και την αμερικανική συντηρητικότητα. Το παράδειγμα της BMW όμως την έκανε ν' αναθεωρήση τις θέσεις της κι απ' τα εργοστάσια της σ' όλο τον κόσμο άρχισαν να θγαίνουν αυτοκίνητα κι όχι τετρατροχοί έφιπλάτες. Η μαμά Τζένεραλ Μότορς έπείσθη από την έπιδοση της Γερμανίδας κόρης της — έχοντας και από την Βώξωλ — και τώρα είναι παντού πράσινα φώτα.

Τά Μάντα και οι Άσκονα, τα Κόμ-μοντορ και τα νέα Ρεκόρ και σε λίγο τα νέα, μικρά, Καντέτ επέτρεψαν στην "Οπελ να ξεπεράση σε πωλήσεις την Φολκσβάγκεν και σε μάζ, που προσπαθούμε να προφυλάξουμε τους άναγνώστες μας από μία άσχημη άγορά, να παίρνουμε άνετα θέση ύπέρ των αυτοκινήτων, με την έξαιρηση των Καντέτ 1100 και των Ντίπλοματ που θυμίζουν έντονα τα προαναφερθέντα έξέοματα.

Η παγκόσμια παραγωγή της "Οπελ έφθασε, το 1972, τις 820.000 μονάδες. Απ' αυτά, 243.000 περίπου κατασκευάστηκαν εκτός Γερμανίας. Το μεγαλύτερο «έξωτερικό» εργοστάσιο δρισκεται στην Άντθέρπ, στο Βέλγιο. Πέρισσι κατασκεύαζε μόνον 195.000 αυτοκίνητα. Άλλα εργοστάσια δρισκονται στην Κοπεγχάγη (12.264 αυτοκίνητα το 1972), στην Έλβετία (17.280 αυτοκίνητα), την Πορτογαλία (7.500). Το μέγεθος των σχεδίων της "Οπελ για το μέλλον, αν και κρυφά προς το παρόν, φαίνεται τεράστιο. Μόλις τα σχέδια ολοκληρωθούν, η "Οπελ θά έχη την δυνατότητα να κατασκευάζη 430.000 αυτοκίνητα το χρόνο εκτός Γερμανίας, εκτός του 1.100.000 που θά κατασκευάζονται σ' αυτή τη χώρα. Τα εργοστάσια στην Άντθέρπ, που κατασκευάζουν Καντέτ και Μάντα για την αμερικανική άγορά και άλλα μοντέλα της "Οπελ, της Βώξωλ και της Μπέντφορντ για το Βέλγιο και την Ολλανδία, θά μεγαλώσουν ακόμη περισσότερο. Τα εργοστάσια της Κοπεγχάγη έχουν σαν στόχο τις 65.000 μονάδες το χρόνο ενώ τα εργοστάσια που δρισκονται στο Βέλγιο και την Ολλανδία και παράγουν Βώξωλ θά μετατραπούν σε εργοστάσια που θά κατασκευάζουν μόνο μοντέλα της "Οπελ.

Οι κακές γλώσσες λένε ότι ακόμη και τα έγγλέζικα εργοστάσια θά κατασκευάζουν... "Οπελ και έβωλ που τα λέμε, δεν ξέρουμε αν είναι κακές ή αν άπλως λένε την αλήθεια! Η "Οπελ φαίνεται να έχη βάλει «στο μάτι» την Φολκσβάγκεν και οι προσπάθειές της κατευθύνονται στην κατάληψη της πρώτης θέσεως — πρά-

γμα που ήδη πέτυχε — και στην διατήρησή της, πράγμα που είναι δύσκολο να έπιτύχη με τις ένωμένες δυνάμεις της Φολκσβάγκεν και της "Αουντι - NSU. Νά ένα παράδειγμα... "Ας υποθέσουμε ότι, το 1974 ή «Φολκσβάγκεν αβγάζω το νέο Ro 80 με τον κινητήρα των 160 ίππων και το λέει... Φολκσβάγκεν! Κι' έχει ένα αυτοκίνητο με εκπληκτικές έπιδόσεις, σχήμα, φρένα, μ'ένα διπλό περιστροφικό κινητήρα που δεν έχει πιά προδλήματα (χρησιμοποιούμε ένα κι' Ε-χουμε κάνει 20.000 χιλιόμετρα χωρίς κανένα άπολότως πρόδλημα) κι' έχει στα χέρια της μία στιγμιαία έπιτυχία (κατά το στιγμιαίο καφέ, κατά το Πασάτ και το νέο «χιλιάρω»). Η "Οπελ θά πρέπει ν' αντιδράση θαρραλέα και δυνατά, κι' αυτό είναι ένα απ' τ' άδύνατά της σημεία!

Δεν μπορεί! Στην εταιρία υπάρχει η διάθεση για επέκταση και κέρδη αλλά όχι για τεχνολογική πρόοδο κι' αυτό γιατί πίσω της δρισκεται η Τζένεραλ Μότορς που μόλις τώρα αρχίζει να κάνει τα θήματα εκείνα που θά της έπιτρέψουν ν' αντιμετωπίση τον κόσμο της έπιόμενης εικοσαετίας. Αντίθετα, οι άλλες τρεις γερμανικές βιομηχανίες — η BMW, η Φολκσβάγκεν και η Μερτσέντες — είναι πιά σε θέση να μη ξανακάνουν πολύ χοντρό λάθη. Η BMW έχει ήδη μάθει, η Φολκσβάγκεν έχει ήδη υποκλιθή και η Μερτσέντες έχει την ικανότητα ν' άπαντήση στην πρόκληση μέσα σ' ένα ελάχιστο χρονικό διάστημα... Για την Φάρντ θά ήταν καλύτερα να μη μιλήσουμε. Εκτός απ' τις Κορτίνα και τα Τάουουσκ και το εκπληκτικό άληθινό άγωνιστικό της τμήμα, δεν έχει τίποτα να δείξη στις γενές που έρχονται. Σχεδιάζει για τους έπιόμενους 12 μήνες και πολύ φοβόμαστε ότι αν δεν κινηθή γρήγορα, τα εργοστάσιά της θ' άρχισουν να παράγουν κορδόνια παπουτσιών, ραπτομηχανές και πολεμικές μηχανές.

Παύ είναι τα σχέδια των μικρών αυτοκινήτων που θά χρεια-



- (1) NSU T.T. Το άρνάκι που έγινε λίκας. Σάν οικογενειακό αυτοκίνητο δεν έλεγε πολλά, αλλά σάν αυτοκίνητο για οδηγούς ήταν —και είναι— άξεπραστο.
- (2) "Αυντι 80 GT. Με 100 ίππους Ντίν και 850 κιλά!
- (3) Το τελευταίο παιδί του Κράους. Το "Αυντι 1000 που δά παρουσιάσθη σάν VW 1000.
- (4) Μόνο οι Γερμανοί θά μπορούσαν νά φτιάξουν ένα Κo 89. "Ένα αυτοκίνητο που προσφέρει τήν "Απόλυτη Ασφάλεια στήν οδηγό του.



σθούν για τήν δεκαετία του '80; Πού είναι οι νέες ιδέες, λύσεις, προτάσεις για τά σοβαρώτατα προβλήματα που γεννιούνται και πολλαπλασιάζονται με έκπληκτική ταχύτητα κάθε μέρα; Η διοίκηση τής εταιρίας είναι άπασχολημένη με τήν παραγωγή αυτοκινήτων και ή κοινωνική πλευρά του θέματος λίγο τήν άπασχολεί.

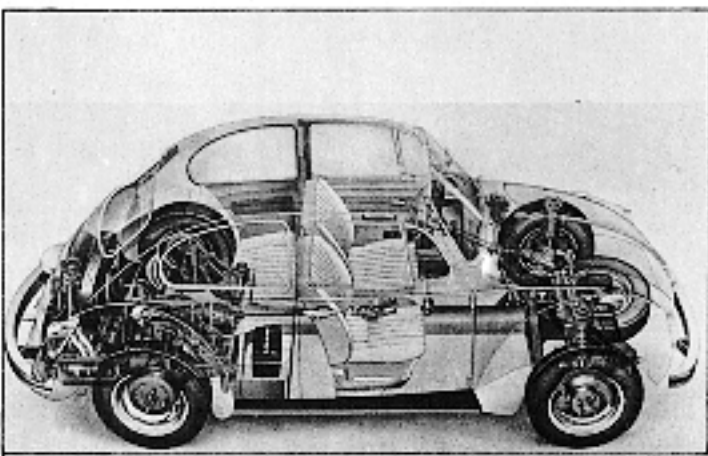
Θά μάς πητε...  
 Τι μ' ενδιαφέρει έμένα αν ή Φόρντ σχεδιάζει ή όχι για τό μέλλον; Δεν σάς ενδιαφέρει;  
 Μά αν δεν σάς ενδιαφέρει τότε γιατί δυσανασχετείτε με τήν σ η μ ε ρ ι ν ή κατάσταση; Γιατί σάς ένοχλούν οι θόρυβοι και τά καυσαέρια, τ' άτυχήματα και ή κυκλοφοριακή άσφυξία; Άπλούστατα... Διότι κανείς δεν σκέφθηκε όπως έπρεπε 10 ή 15 χρόνια πριν.

Τώρα όμως όλοι σκέπτονται ή όλοι πρέπει νά σκέπτονται. Και πρώτοι έμεις που υποτίθεται ότι δεν θγάζουμε δόντια και τρίχες όταν καθόμαστε πίσω άπ' τό τιμόνι του αυτοκινήτου μας αλλά ξέρουμε τί αντιπροσωπεύει και πώς πρέπει νά τó χρησιμποιήσουμε ή πώς πρέπει νά είναι σχεδιασμένο.

Έτσι ή Φόρντ περνά άπ' έμπρός μας χωρίς νά μάς κάνει και μεγάλη αίσθηση αλλά φαίνεται ότι δεν κάνει και μεγάλη αίσθηση στήν γερμανική αγορά όπου οι πωλήσεις τών Κόνσουλ και τών Γκρανάντα έχουν πάρει τήν κάτω θόλτα! Τ' αυτοκίνητα είναι σχεδιασμένα για νά έντυπωσιάσουν και νά πιάσουν χώρο παρά για νά μεταφέρουν ανθρώπους και αντικείμενα άνετα και οικονομικά.

Τί θά κάνει ή «μαμά» Φόρντ άπ' τήν "Αμερική κανείς δεν ξέρει... "Ισως ή παρουσίαση τών κινητήρων Βάνκελ τής Τζένεραλ Μότορς νά ένπνιση τόν άμερικανικό γίγαντα και οι ήλεκτρονικοί του έγκέφαλοι νά σχεδιάσουν τά ευρωπαϊκά αυτοκίνητα του '80... "Ισως λέμε γιατί, αν πάρουμε σάν παράδειγμα τά ευρωπαϊκά αυτοκίνητα τής Κράυσερ πρέπει νά κλάψουμε με μαύρο δάκρυ για τό μέλλον τής Φόρντ στήν έντονα άνταγωνιστική αγορά τής Ευρώπης.

Τί έχουμε λοιπόν μετά άπ' όλα αυτά;  
 Μία χώρα με πανίσχυρη αυτοκινητοβιομηχανία και με λαμπρό μέλλον θά πητε χωρίς πολλή σκέψη...



Δυστυχώς δεν είναι έτσι.  
 Η ύποτιμηση του δολλαρίου έχει σάν αποτέλεσμα τήν μείωση τών κερδών τών Γερμανών κατασκευαστών άπό τήν άμερικανική αγορά και ή άνατίμηση του μάρκου κάθε άλλο παρά καλό θά φέρη στόν συναγωνισμό με τούς έταίρους τής ΕΟΚ. Οι τελευταίοι μάλιστα έχουν θέσει στό μάτι τή γερμανική αγορά. Η Ρενώ έχει τό... 7% τών πωλήσεων στήν Όμοσπονδιακή Δημοκρατία και ή Φιατ τό 7,7% με συνεχή τάση άνόδου.

Η άβιάσκη άνοδος του κόστους παραγωγής έχει φέρει σέ δύσκολη θέση όλες τες βιομηχανίες κι' αυτός είναι και ο λόγος που ή "Οπελ ξοδεύει τόσα χρήματα σέ έργοστάσια έκτός Γερμανίας. Η Φολκσβάγκεν, που είναι και ή μεγαλύτερη βιομηχανία τής χώρας, αντιμετώπιζει τρομερά οικονομικά προβλήματα.

Ο Λάιντιγκ προσπαθεί νά κρατήσει τήν κατάσταση με τά δόντια αλλά φαίνεται ότι μερικοί άπ' τούς άνθρώπους που έκαναν τήν VW αυτή που είναι, είχαν σοβαρές διαφωνίες με τά δόντια του νέου αυτοκράτορος. Οι μάχες στό διοικητικό συμβούλιο τής εταιρίας έχουν γίνει γνωστές άκόμη και στίς Γερμανίδες νοικοκυρές κι' έχουν επιβεβαιωθεί με τες άποχωρήσεις τών Χάνς Βέρνερ Κέλ-

στε (άρχισχεδιαστής) και Κάρλ Χάνν (ύπεύθυνος για τό θαύμα που λέγεται Φολκσβάγκεν σέ "Αμερική). Τά κέρδη μειώθηκαν βραστικά τó 1972 και ή εταιρία προσπάθησε νά μειώσει τά έξοδά της άνάλογα. Η ύποτιμηση δολλαρίου όμως μείωσε τά κέρδη τής στήν "Αμερική κι' αυτό ξέρετε τί σημαίνει για τήν VW που πουλά τó 1/3 τής παραγωγής της σ' αυτή τή χώρα.

Αντίθετα ή BMW αύξησε τά κέρδη της κατά 70% τó 1972 και ο Κουνάμ λέει ότι τó πρόβλημά τους είναι ότι δεν έχουν άρκετά αυτοκίνητα νά πουλήσουν για νά θγάλουν άκόμη περισσότερα χρήματα! Χαρακτηριστική είναι ή ζήτηση τής άμερικανικής αγοράς... Τó 1972 ή εταιρία πούλησε 15.000 αυτοκίνητα αλλά είχε παραγγελίες για... 29.000.

Τά δυό αυτά παραδείγματα δεν κάνουν τίποτα άλλο άπό τó νά τονίζουν τή δυσκολία έξαγωγής ενός γενικού συμπεράσματος για τήν γερμανική βιομηχανία.

Όπως ήδη γράψαμε ή έπιτυχία ή άποτυχία έξαρτάται άπό τó ποιός είναι στήν κορυφή και όχι άπό παράγοντες σάν αυτούς που συναντώνται στόν Ιταλικό Νότο ή στά έγγλέζικα φλυτζάνια του τσαγιού και τήν φιλοσοφία τους.

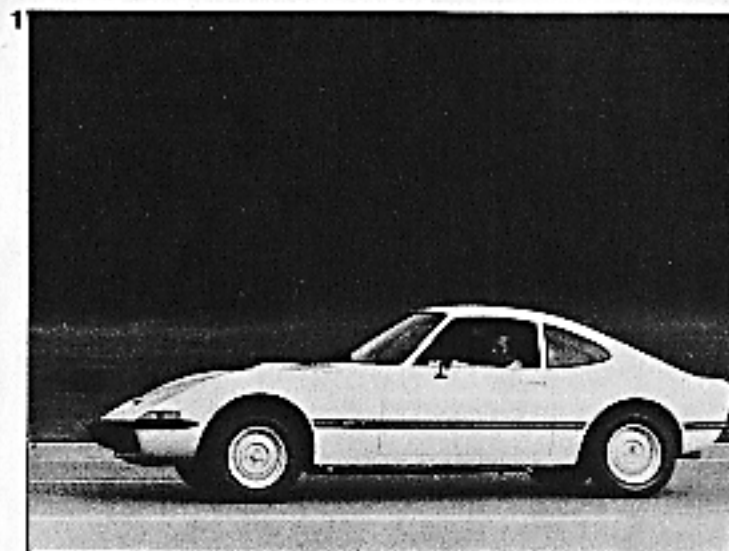
Τó 1972 ή γερμανική αυτοκινητο-

(5) "Η VW ξεκίνησε άπό αυτό τó σπίτι. Κι έφτασε στό σύμπλεγμα, κάτω, άπό τήν καθοδήγηση του Λάιντιγκ.

(6) "Η έπιτυχία. Τό «καθάρι» εξακολουθεί ν' άποτελή τή βάση...

(7) Και ή... άποτυχία! Τό 412 ξεκίησε κάθε θηο! Τό Κ 70 ξεκίησε άπό τά σύννεφα και κατέληξε σ' ένα άκόμη «δχημα»!





- (1) Μία προσπάθεια στ' αυτοκίνητα Μεγάλου Τουρισμού, με τὸ GT, κατέληξε σὲ ἀποτυχία. Τ' αυτοκίνητα δὲν ἦταν παρὰ δημοφιλῆ σχήματα.
- (2) Ἡ "Οπελ παράγει ἄλλως καὶ τὰ Κομμουνιστὰ... πὸς μπορεῖτε νὰ τὰ συγκρίνετε μετὰ τὰ Βώξωλ.
- (3) Ἐξοχιστικὸν σαλόνι στὰ Γερμανία. Μὲ ψεύτικο ξύλο καὶ «σιτέμματα» στὸ ταμπλό!
- (4) Ἐξοχιστικὸν αυτοκίνητο, μπροστὰ σὲ «αὐτοκίνητο» οἰκίτη.
- (5) Καὶ ἡ ἄλλη ὄψη! Ἡ γερμανικὴ Φόρμ οἰκίτη ἀγῶνες, μέχρι... τῆς μύτης.

βιομηχανία παρήγαγε 3.521.500 αυτοκίνητα. Τὸ 1971 ὁ ἀριθμὸς ἦταν 3.696.780. Ἡ μείωση ὀφείλεται στὶς μεγάλες ἀπεργίες τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1971 καὶ στὴν γενικὴ οἰκονομικὴ κατάσταση ποὺ ἔκανε τὸ μάρκο ἄλλοτε ρυθμιστὴ καὶ ἄλλοτε θύμα.

Ἡ παραγωγή τοῦ 1973 προβλέπεται ὅτι θὰ εἶναι ἴδια μ' ἐκείνη τοῦ 1971 ἄλλα, γιὰ νὰ καταλάβῃ κανεὶς εὐκολὰ τὴν παρούσα κατάσταση, δὲν ἔχει παρὰ νὰ ρίξῃ μιὰ ματιὰ στὰ κέρδη τῆς βιομηχανίας σὰν ἑκατοστὰ τοῦ ὀλικοῦ τζίρου τῆς.

Μειώθηκαν κατὰ 40% μέσα στὰ τελευταῖα τέσσερα χρόνια! Προσθέστε σ' αὐτὸν τὸν ἀριθμὸ καὶ τὸ 26,5% ποὺ εἶναι οἱ πωλήσεις τῶν ξένων στὴ χώρα καὶ ξαφνικὰ ἀνακαλύπτετε μιὰ δευτέρη... Ἀγγλία! Μὰ εἶναι δύνα τόν;

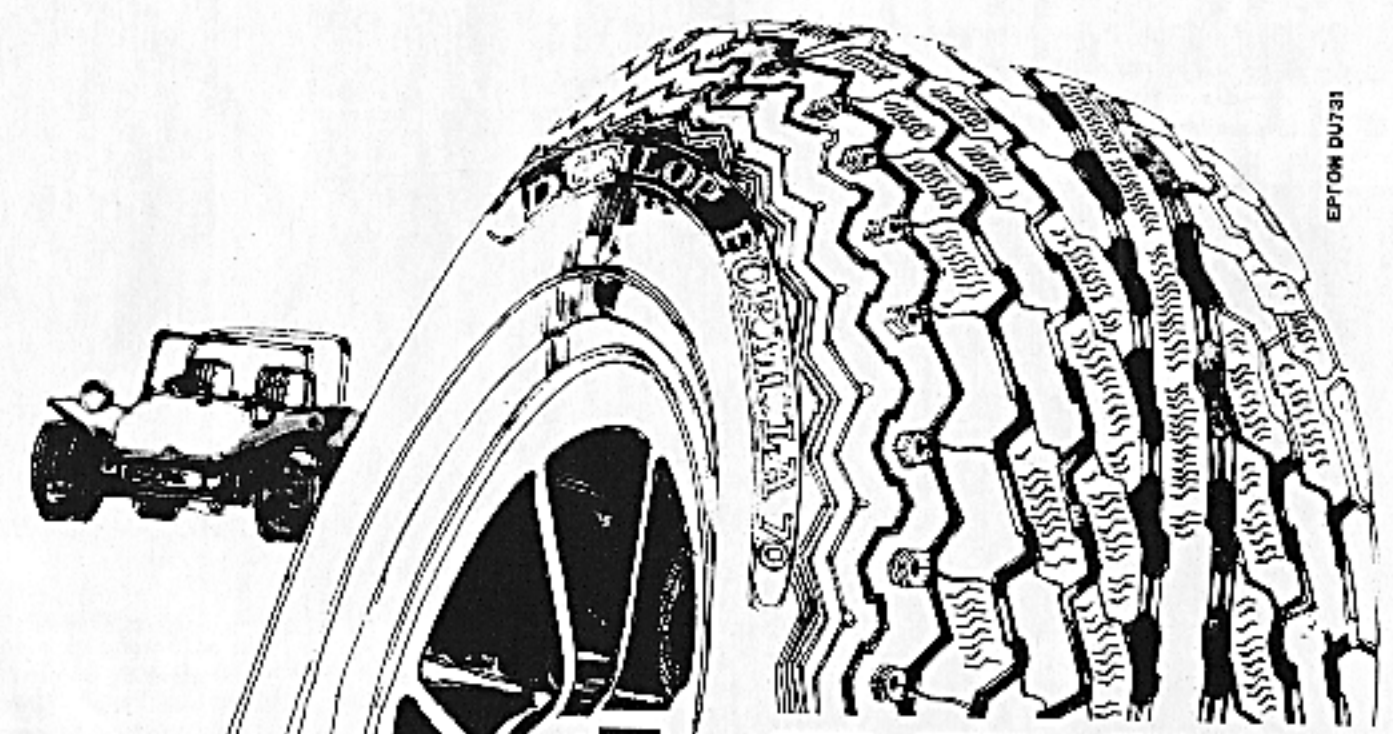
Εἶναι! Ἴσως ἄλλως μόνον πρὸς τὸ παρὸν καὶ ὄχι γιὰ πάντα ὅπως θὰ συμβῆ μετὰ τοὺς δημιουργοὺς τῆς Κορτίνια Μάρκ IV καὶ τοῦ Ἀλλέγκρο. Τὰ πάντα θὰ ἐξαρτηθοῦν ἀπὸ τὴν ταχύτητα σκέψης καὶ ἀντιλήψεως τῶν «αὐτοκρατόρων».

Ἄν ὑπάρξουν περισσότερα Κορνάιμ καὶ Λοῦτζ καὶ Κράους καὶ Οὐλενάουτ καὶ Φύρμαν (Πόρσε) τότε ἡ γερμανικὴ βιομηχανία θὰ πάη ἐμπρός. Ἄν τὶς ἀποφάσεις τὶς παίρ-

νουν ἄνθρωποι σὰν τοὺς ἀκέφαλους διευθυντὰς τῆς Φόρντ ἢ σὰν τὸν Λάιντιγκ ποὺ φρόντισε νὰ διώξῃ τὸ πολυτιμότερό του κεφάλαιο, τοὺς ἀνθρώπους του, τότε θὰ σὰς καλέσουμε νὰ φάμε χοιρινὸ λαυκάνικο μέσα σ' ἓνα "Οπελ Ντίπλωματ ἢ ἓνα Φολκσβάγκεν 412.

Εἴμαστε σίγουροι ὅτι θὰ ἔλθετε. Ὑ.Γ. Δὲν διαβάσατε τίποτε γιὰ τὴν Πόρσε. Ἔτσι δὲν εἶναι; Τί θὰ μπορούσαμε νὰ γράψουμε μετὰ ἀπὸ τόσες γραμμὲς ποὺ ἔχουν γραφῆ καὶ τόσους χαρακτηρισμοὺς ποὺ μὰς ἔχουν δώσει; Οἱ ἄνθρωποι εἶναι πάνω ἀπ' ὅλα αὐτὰ ποὺ διαβάσατε μιὰ οἰκογένεια. Μιὰ οἰκογένεια - ἐπιχείρηση ποὺ ἡγεῖται τεχνολογικὰ καὶ ἀγωνιστικὰ ὄλων. Κερδίζει χρήματα, καὶ ἀπὸ τὰ αυτοκίνητά της καὶ ἀπὸ τὶς «ἐξυπηρετήσεις» ποὺ κάνει στοὺς ἄλλους.

Ἡ «Πόρσε» χάρη στὴ σκέψη τῆς εἶναι μιὰ βιοτεχνία μὲ τὰ κέρδη (κρυφὰ καὶ φανερά) μιᾶς ὑπερβιομηχανίας. Καὶ εἶναι ὑπεράνω κρίσεων καὶ ρυθμίσεων. Καὶ θὰ τολμούσαμε νὰ πούμε ἐκτὸς γενικοῦ ρεύματος καὶ τάσεων τῆς γερμανικῆς αὐτοκινητοβιομηχανίας.



# ΦΑΡΔΥ ΔΥΝΑΤΟ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ



Formula 70 τῆς Dunlop - ἓνα ελαστικὸ ράντσιαλ, φτιαγμένο γιὰ ἄνδρες! Πέρα ἀπ' τὴν ἐξωτερικὴ του ἐμφάνιση, τὸ Formula 70 δημιουργήθηκε γιὰ ν' ἀποδίδῃ σωστὰ καὶ στὶς πιὸ δύσκολες στιγμὲς. Ὅταν ἐσεῖς αὐξάνετε τὴν ἰσχύ, ἐκεῖνο αὐξάνει τὴν ἀπόδοση. Τὸ πολὺ φαρδύ του πέλαμα "κολλάει" στὸ δρόμο καὶ σὰς προσφέρει μοναδικὴ ἀσφάλεια. Καὶ στὴ βροχή, τὰ ἀποκλειστικὰ Aquajets τῆς Dunlop, διώχνουν τὸ νερὸ, γιὰ νὰ ὀδηγήτε σίγουρα καὶ σταθερὰ.

Ἀποκτήστε μιὰ καινούργια ἐμπειρία στὸ ὄδηγμα, μὲ ελαστικὰ Formula 70 τῆς Dunlop.

**Dunlop Formula 70** Ἐλαστικὰ Dunlop ἀκριβότερα ἀλλὰ τελειότερα.