

Οι Γίγαντες δεν κοιμούνται ήσυχα στις ημέρες μας. Ο Χένρυ, ο Τζοβάννι, ο Ρούντολφ, ο Τζιουζέππε κι' ο Πιέρ έχουν εφιάλτες. Η Φόρντ, η Φιάτ, η Φολκσβάγκεν, η Άλφα Ρομέο κι' η Ρενώ αντιμετωπίζουν προβλήματα!..

Λίγα καύσιμα. Πολλά αυτοκίνητα. Καθαρή ατμόσφαιρα. Απεργίες. Οικονομική αστάθεια. Κορεσμός... «Η χρυσή εποχή πέρασε» είπε ο Χένρυ Φόρντ.

«Είναι η αγγή της εποχής του Μηδεν Κέρδους», είπε ο Τζοβάννι Ανιέλλι...

Τι γίνεται στον πανίσχυρο κύκλο των βιομηχανιών αυτοκινήτου; Πώς αντιμετωπίζουν την κρίση που έρχεται; Τι σκέπτονται να κάνουν;

Διαβάστε τι έχουν να πουν οι ειδικοί διότι το μέλλον μας δεν αποκλείεται να εξαρτάται άμεσα από το μέλλον της... Φιάτ!

Κορεσμός!

Ο Ούμπερτο Ανιέλλι, αδελφός του Τζοβάννι Ανιέλλι γενικού θρασίου της Φιάτ, είπε αυτή τη λέξη και κανείς δεν της έδωσε σημασία στην αρχή. Το κορεσμός όμως ήταν πραγματικότητα, τουλάχιστον στις δυτικοευρωπαϊκές αγορές και η πρόσφατη «ενεργειακή κρίση» ήταν η χαρακτηριστική βολή! Οι τιμές των καυσίμων αυξήθηκαν κόβοντας κι' εκατομμύρια άνθρωποι άρχισαν να σκέπτονται ότι, πάλι πολύ να εορδαίνουν το 1/3 του μισθού τους για ένα αντικείμενο το οποίο δεν μπορούν πια να χρησιμοποιήσουν. Η βιομηχανία δέχτηκε το μήνυμα δυνατά και καθαρά κι' οι άνθρωποι που καταβόταν τις τύχες της κατάλαβαν ότι, με τα σημερινά τους όπλα, δεν ήταν δυνατόν να την αντιμετωπίσουν. Τα αυτοκίνητα που προσέφεραν στις κορεσμένες (από χίλιους-δύο λόγους) ευρωπαϊκές αγορές, ήταν από μεγαλύτερο ποσοστό τους, μεγάλα, αντικονομικά, εξευπραγματικά.

Για να συνεχίσουν την επέκτασή τους, έπρεπε να βρουν νέους δρόμους... Μικρότερα, οικονομικότερα αυτοκίνητα. Με διαφορετικά χαρακτηριστικά απ' αυτό που έχουμε συνηθίσει.

Ο Χένρυ Φόρντ ήταν πια αισιόδοξος. «Η χρυσή εποχή του αυτοκινήτου είναι πια πίσω μας. Μπαίνουμε σε μία νέα, δύσκολη εποχή, αλλά το αυτοκίνητο δεν έφθασε στο τέλος του δρόμου. Είναι αναντικατάστατο στις χώρες που το έχουν συνηθίσει κι' έχει ένα λαμπρό μέλλον στις χώρες που ά κ ό μ η τό περιμένουν».

Ο Χένρυ είχε απόλυτο δίκιο αλλά οι φράσεις των «μεγάλων» αυτών ανθρώπων είναι απλές γενικότητες. Καμιά άποψη δεν μπορεί να σταθεί χωρίς το σίμα των πρώτων όλων και οι πρώτες ύλες τελειώνουν γρήγορα από το αλουμίνιο, μέχρι τον χαλκό και τον χάλυβα και τα πλαστικά που είναι παράγωγα του πετρελαίου!

«Εστω όμως ότι «παραβλέψουμε» το πρόβλημα των πρώτων όλων και περιοριζόμαστε στο σ η μ ε ρ ι ν ά προβλήματα.

Πάλι η βιομηχανία το έχει ακούρα. Η εχθρότητα υποδόσκει έναντιον του αυτοκινήτου στις ασύμπερ - καταναλωτικές κοινωνίες (που «χάρτασαν» αυτοκίνητο και έγιναν άρκετα ανάμη για να θέλουν να Εοαναγορίσουν από τετράποδα ή στα μέσα μαζικής μεταφοράς που στην πραγματικότητα είναι μεταμορφώσεις του καρκίνου) τουλάχιστον στη σημερινή τους μορφή), οι αντιρήσεις που προβάλλουν οι περιβαλλοντολόγοι και οι κοινωνιολόγοι που, μη έχοντας το κότσια να το βάλουν με τον Φρόνκο ή τον Μπρέζνιεφ ή τον στρατηγό Κόο Κού, το βάζουν με το αυτοκίνητο, άλλος αυτός ο κόσμος που ανέκαλυψε ότι δεν είναι διόλου «αικ» το να βάλεις το αυτοκίνητο, έφερε τη βιομηχανία στα πρόθυρα της κρίσεως. Οι νομοθέτες, με τις ανόητες απαιτήσεις τους, οδήγησαν τους κατασκευαστές στο δρόμο της στείροτητας και της άναστολης της τεχνολογικής εξέλιξης.

Τι πιο άνοητο από τους προφυλακτρες των αμερικανικών αυτοκινήτων του '74; Πρέπει ν' αντέχουν — λέει ο νομοθέτης — σε συγκρούσεις 5 μιλίων για να μην εοδεύονται διακατομμύρια δολάρια σε μικροσπατήσεις στις ασφαλιστικές εταιρίες και σε μικροεπισκευές. «Αν συγκρουσθώ όμως κανείς με 20 μίλια τότε, το έξοδα της επίσκεψης του τεθωρακισμένου είναι... είκοσιπλάσια! Για να μην άναφερθούμε στην άσκηνη κατανόληση του χάλυβα που υπολογίζεται ότι άνέθηκε κατά 7% από τη στιγμή που οι προφυλακτρες έγιναν άποχρωτικοί. «Έτσι, ά,τι γλύτωσαν από τις μικροδιαφορές το πλήρωσαν στο δεκαπλάσιο σε πρώτες ύλες. Οι κατασκευαστές έπρεσαν μ' άλη τους τη δύναμη στις συσκευές καθαρισμού,

στους άεράσκακους και τους προφυλακτρες των 5 μιλίων και τ' αυτοκίνητα έμειναν άπερίραχτα στο μεγάλο τους ποσοστό. Φύλλα οούστος στις άνορητρες, «έντυπωσιακά» άμσάωματα που δεν κάνουν καμιά προσπάθεια έξοικονομήςως χώρου, αυτοκίνητα τυφλά στη χιονοσειβάδα που έρχεται. Έλάχιστοι κατασκευαστές — άπως ήδη έχουμε τονίσει — κατούν εμπρός και προσπαθούν κάτι να κάνουν αλλά, παύ φοβόμαστε, ότι αντιμετωπίζουν το πρόβλημα θραχυπρόθεσμα.

Τι έννοσμε μ' αυτό; Έννοσμε τον τρόπο που εργάζονται οι παλαιοκινές εταιρίες. Η Φιάτ, π.χ... Έχει δυσκολίες στην Εύρωπη. Έχει άπεργίες, κοινωνική άνοταροχή, μείωση της παραγωγής της.

Όμως, η δραστηριότητά της στη Λατινική Άμερική, στην Ίσπανία και το Άνατολικό Μπλόκ καλύπτει τις άπώλειες της ευρωπαϊκής άγορας. Το ίδιο συμβαίνει με την Τζένεραλ Μότορς... Έχει προβλήματα στη Λαταρινόβια; Το καλύπτει με τα έργοστάσια της στην Εύρωπη, την Νότια Άμερική, στην Άσία και ποίος έέρε; που άσπρο το πρσί.

Το 1972, η Φιάτ είχε το 18% των ευρωπαϊκών πωλήσεων. Τώρα η Φόρντ είναι δεύτερη στην γηραιά Ήπειρο με 12% και η Τζένεραλ Μότορς είναι τρίτη με 11% εμπρός από την Ρενώ και την Φολκσβάγκεν, που έχουν από 10,4%. Η Φολκσβάγκεν λέει ότι ά άμερικανικός κλάδος της εταιρίας είναι τώρα στο κόκκινο — λόγω των σοβαρών νομισματικών διακυμάνσεων — αλλά η επιτυχία που σημειώνουν τα Άουντι - NSU και το βραζιλιάνικο παρακλάδιο της εταιρίας άπερκαλύπτουν τις άμερικανικές άπώλειες... Όλες αυτές οι πράξεις όμως είναι κ α θ α ρ ά οικονομικές. Χάνω άδω, καρδίζω εκεί αλλά θραχυπρόθεσμα. Διότι σύντομα το φάσμα της έλλείψεως των πρώτων όλων και της «λογικής» καταναλώσεως των καυσίμων θα άπλωθθ άπειλητικά άκόμη και πάνω άπ' την Άσία ή την Ρωσία ή την Πολωνία. Και δεν εξυπηρετεί να κατασκευάζεις αυτοκίνητα της χαζοκαρούμενης δεκαετίας του '60, την δύσκολη, γυμνή δεκαετία του '70 ή την σπορτιάτικη δεκαετία του '80.

Οι Γίγαντες κάνουν τις κινήσεις τους στην πολυεθνική τους ακακίρα, αλλά χάνουν συνεχώς το παιχνίδι. Άν συνεχίσουν έτσι θα έλθθ μια άμερα που θα μετατρέψουν το έργοστάσι τους σε μονάδες παραγωγής ποδηλάτων.

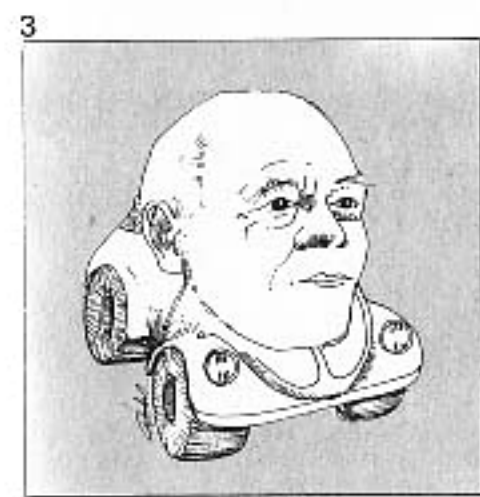
Κινήσεις γίνονται και σε εθνικό έπίπεδο. Πάρτε σαν παράδειγμα την Φιάτ. Κάτω άπ' τον μονόδο της συγκέντρωσε τους πάντες στην Ίταλία. Η Ώτοπιάνκι, η Λάντσια, η Φερράρι, η Άρμαρι δεν είναι παρά μικρά ή μεγάλα παρακλάδια της γιγαντιαίας εταιρίας.

Η μόνη εταιρία που έξφυγε είναι η Άλφα Ρομέο που έλέγχεται από το Κράτος. Στην Άγγλία άλόκληρη η εθνική βιομηχανία αυτοκινήτου ένώθηκε κάτω άπ' τη σημαία της Μπρίτις Λάιλαντ. Οι ύπόλοιπες βιομηχανίες, η Φόρντ, η Βώξωλ και η Κράυολερ είναι άμερικανικά παρακλάδια.

Στη Γερμανία η Μερτσεντες και η Φολκσβάγκεν συνεχίζουν το δρόμο τους έχοντας η μόν πρώτη διαλέξει ένα τομέα που κανείς δεν μπορεί να την πλησιάσει ή δε δεύτερη έχοντας άπορροφήσει την Άουντι - NSU και την Πόρσε σε μία προσπάθεια να άποσώγη την καταστροφή που την άδηγοόσαν τα στείρα μυαλά που «συνέλαθον» τα 411 και τα 412. Στη χώρα αυτή μόνο μία εταιρία μένει άνεξάρτητη: Η BMW! Κι' αυτό θα γίνεται όσο οι μηχανικοί της και οι σχεδιαστές της συνεχίσουν να χρησιμοποιούν την φαντασία τους — την ιδιαίτερα γόνιμη πρέπει να προσέσσουμε — και όσο



ΚΡΙΣΙΣ!



(1) Χένρυ Φόρντ
(2) Τζοβάννι Άνιέλλι
(3) Ρούντολφ Λάνιτιγκ
(4) Πιέρ Νιγερόφς
(5) Τζιουζέππε Λουράγγκι
(6) Ντόντορ Γιάν

ο κύριος μέτοχος της Μπαγκάριας Ματόρεν Βέρκε, ο κ. Κβάντ (ο οποίος έχει και πολλές μεταχές στην Ντάιμλερ Μπέντλε!) επιθυμεί η αντίχεις. Στη Βόρεια Ευρώπη η ανάγκη για «Ζεστασιά» έφερε κοντά τη Βόλβο και την Ντάιφ, έτσι πού, η σουηδική εταιρία έχει το 1/3 των μετοχών της αλλανδικής εταιρίας. Σύντομα όμως κινητήρες Βόλβο θ' αρχίσουν να κυλούν απ' τις γραμμές παραγωγής της Ρενώ — Πεζώ από Ντωβρέν και, έτσι πού γίνε τα πράγματα, σε λίγο χρόνια δεν θα ξέρη κανείς τί πού γίνεται!

Οι Γίγαντες δεν θέλουν πιά να φρονε ο ένας τον άλλον, αλλά να συνεργασθούν μαζί κι' αυτός είναι ο μόνος δρόμος για την επιβίωση. Ο συναγωνισμός κοστίζει. Η συνεργασία είναι καλύτερη για όλους. Πάλι όμως δραχνοπρόβλημα

στην Κράυσελρ αλλά πράλαβε και μάζεψε την Ματρά από τον δρόμο για να μην υποφέρει απ' την Ρενώ. πού συνεργάστηκε στενά με την Άλβιν! Έτσι, η Κράυσελρ, ελέγχει τώρα την Ματρά έστω κι' αν κανείς δεν μπορεί να καταλάβει τι έλεγχο μπορεί να επιβάλει ένας Ιπποπόταμος σ' έναν ακεπτάμενο, ανθρώπινο οργανισμό σαν τις «Ένζεν Ματρά». Οι Γίγαντες χρειάζονται όμως αυτούς τους μικρούς οργανισμούς γιατί αυτοί θα είναι οι πυρήνες για τις νέες λύσεις πού θα κρατήσουν στη ζωή το δυσκίνητο μεγαθήριο. Η Φιατ έχει την Λάντσο και την Φερράρι, η VW έχει την Πόρσε, η Ρενώ την Άλβιν κι' η Κράυσελρ την Ματρά. Στη Γαλλία μόνον η Σιτροέν μένει ανέραστη και δύσκολη (διαβάστε το ρεπορτάζ μας για τους Γάλλους από

οικονομία 134 εκατομμύρια εργάσιμες ημέρες! Η Ίταλια δεν είναι η μόνη πού υποφέρει. Η Μπρίτς Λέβλαντ έχασε γύρω στις 80.000 αυτοκίνητα το 1972 και πάνω από 100.000 αυτοκίνητα το 1973 από τις διφορούς απεργίες. Ποιάς έγινε κερδοφόρος απ' όλη αυτή την αναταραχή; Από την άνοδο της αναπτύξεως της Φιατ και της Μπρίτς Λέβλαντ; Μά οί... Γερμανοί!

Και οι Γάλλοι πού δεν υπέφεραν τόσο πολύ από την εργατική αναταραχή. Η μειωμένη δραστηριότητα της Φιατ επέτρεψε στην Φολκσβάγκεν να περάσει, χωρίς σοβαρά τραύματα, από την μεγαλύτερη κρίση της ιστορίας της. Ανάμεσα από 1971 και 1972, η παραγωγή του Φόλκσβουργκ έπεσε από το 1.715.000 μονάδες στο 1.477.000 μονάδες. Η Άουτι - NSU παράγει, στο ίδιο χρονικό διάστημα, γύρω στις 300.000 αυτοκίνητα πού δούθησαν πολύ στη μείωση των τραυμάτων του γκρουπ. Η Φιατ, λόγω της αβεβαιότητας πού ήδη περιγράψαμε, έχασε την ευκαιρία να πάρη μια καλή την πρώτη θέση στην Ευρώπη κι' είναι πολύ δύσκολο να αντεπιτεθεί τώρα με τα «Σιρόκα» και τα Μπλιζαρντ και τα μικρά «χιλιάρια». Το παρόδειγμα της VW είναι χαρακτηριστικό. Είναι, ίσως το μόνο μακροπρόθεσμο σχέδιο (μαζί με εκείνο της Φιατ) στον κόσμο.

Η στείρα εποχή του Λότζ και των ανεκδιήγητων αυτοκινήτων του διαλύθηκε με την εμφάνιση του Λάιντιγκ. Ο δαιμόνιος αυτός «εξέκιαιτιδ» πού μολήτευσε κάτω απ' τον καθηγητή Νόρντχοφ, κόνισε από ηθάλιο της Άουτι - NSU κι' έκανε την Φολκσβάγκεν ντό Μπριζιλ παραγωγή πρώτης σειράς με 344.000 αυτοκίνητα το 1972. Ο Ρουίντολφ Λάιντιγκ διαδέχθηκε τον Λότζ στον θρόνο της VW τον Οκτώβριο του 1971. Ο Λάιντιγκ προγραμμάτισε στην VW. Και χρησιμοποίησε και τα όπλα από τις εύφορες αποθήκες της Άουτι - NSU. Θα πρέπει να περιμένη κανείς δυο - τρία χρόνια για να δει τ' αποτελέσματα της προσπάθειας του νέου Τσάρου αλλά τα πρώτα δείγματα είναι άκρως ενθαρρυντικά.

Ήδη, η εικόνα της VW άρχισε ν' αλλάζει πρὰς το καλύτερο. Η αρχή έγινε με το Πασάτ, πού δεν ήταν παρὰ ένα Άουτι 80 με ελάχιστες μεταρρυθνές. Συνεχίζεται με το «Μπλιζαρντ», πού δεν είναι παρὰ η αντίγραφή του Άουτι 90 και θα τελειώσει το 1975 με την παρουσίαση των VW 800 πού θα έπιτεθούν μετωπικά στο Ρενώ 5, τα Φιατ 127 και τα Πεζώ 104.

Αυτή η μόχη ανάμεσα στους Γίγαντες δείξει «πολλά λεπτά» στο μάς αλλά και για όσους. Γιατί και οι τρεις έχουν δει την πραγματικότητα κι' έχουν αρχίσει να εργάζονται πάνω στο πρόβλημά της. Τα Φιατ 127, τα Ρενώ 5, τα Άουτι 50 και τα VW 800 είναι τ' αυτοκίνητα της δεκαετίας του '80. Κι' αν δεν είναι τα ίδια μοντέλα, αυτό δεν έχει μεγάλη σημασία. Η ιδέα είναι σωστή. Αλλά ο Λάιντιγκ δεν σταμάτησε εκεί.

Δήλωσε καθαρά ότι οι δεσμοί της VW με την Άμερική δεν θα επηρεάζουν την ευρωπαϊκή της πολιτική. Μέχρι σήμερα, η εταιρία κυριολεκτικά «κρεμόταν» από τις εξαγωγές της στις

Ε.Π.Α. Ο Λάιντιγκ είπε ότι θα συνεχίσει να ενδιαφέρεται για το χρωματιστό αλλά ότι το ίδιο ενδιαφέρον θα υπάρχει για την Ευρώπη. Αυτό σημαίνει ότι οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές θα αποκτήσουν έναν πιο ισχυρό σύμμαχο από πρόσωπο της VW. Θα μπορούσαν να παρουσιασθούν ενωμένοι στις κυβερνήσεις τους και να συζητήσουν μαζί τους τα ευρωπαϊκά στάνταρντς για την ασφάλεια, την μόλυνση της ατμόσφαιρας κι' όχι να μαιρουδίζουν τους αμερικανικούς παραλαγισμούς. Οι πολυεθνικές δεν έχουν να φοβηθούν τίποτα για μια ακόμη φορά.

Η ευρωπαϊκή Φόρντ θ' ακολουθήσει το δικό της δρόμο και το ίδιο θα κάνει και η ευρωπαϊκή Τζένεραλ Μότορς. Κάθε μία διαλέγοντας ότι νομίζει καλύτερο από τις αποθήκες των γνώσεων και της πείρας τους.

Κάτι πού κανείς δεν περίμενε ίσως — εκτός από δυο - τρεις ανθρώπους σ' όλη την Ευρώπη κι' άλλους τόσους στην Άμερική — είναι η πρόσφατη στροφή των προτιμήσεων του Άμερικανού καταναλωτού! Η έλλειψη της βενζίνης και το γεγονός ότι πρέπει να είσαι καυτός και άκεφαλος για να καθίσει στο πίσω κάθισμα μιας Κάντιλακ Κουπέ ντέ Βιλ, έκανε τους ανθρώπους να αναρωτηθούν «για ποιά λόγο» και να ανακαλύψουν την μορφή — και την οικονομία — του μικρού αυτοκινήτου. Κι' εκεί πού δεν ήθελαν οι φίλοι μας οι Άμερικανοί ούτε ν' ακούσουν για το «φρέιν κάρ» ν, Εφρικνί τ' αγοράζουν με το τσουβάλι. Νά, λοιπόν, τα Όπελ πού διατίθενται από τους μεταπωλητές των Μπιαούκ, να οι Κορτίνα πού κόνονται πλάι στις Μέρικουρι και τα Σίμκο, τα Άδεντζερ και τα Κόλτ πού πωλούνται από τους «ντλήστερ» της Κράυσελρ.

Κι' όχι μόνον αυτό αλλά το Νητράιτ κυριολεκτικά «το κατέβασε» χρησιμοποιώντας ευρωπαϊκούς κινητήρες και συστήματα μεταδόσεως κινήσεως σε πολλά μοντέλα του ενώ η Τζένεραλ Μότορς σκέπτεται να χρησιμοποιήσει την Όπελ Ντιπλάματ για να αντιμετωπίσει την Μερτσέντες (Άν είναι δυνατόν!). Άν σ' όλα αυτά προσθέσει κανείς την πρόθεση της Βόλβο και της VW να στήσουν δικό τους εργοστάσιο στην Άμερική, καταλήγει στο συμπέρασμα πού είχαμε... καταλήγει έμεις 10 χρόνια πριν! Ότι, σε γενικές γραμμές, οι Ευρωπαίοι ακολουθούν τον σωστό δρόμο κι' οι Άμερικανοί τον θεόστραδο. Όμως! Μην ταλμίζετε να υποτιμήσετε τους Άμερικανούς...

Είναι ένας λαός πού ξέρει να δίνει λύσεις και μάλιστα γρήγορα. Το οικονομικό μέτρο του ΝΙΞον κράτησαν το ποσοστό της «ένη» διεισδύσεως στην Άμερική στο 15%. Το Φόρντ Πλιντο πούλσει τώρα καλύτερα στην Άμερική από το Φολκσβάγκεν Μπήτλ. Ο Ανιέλλι είχε πρόβλημα με παρόμοια εξέλιξη πολλά χρόνια πριν κι' είχε πει ότι η Φιατ είχε αποφασίσει να μην διαθέσει περισσότερα από 150.000 αυτοκίνητα το χρόνο στην αμερικανική αγορά. Είναι μια αγορά πού μεταβάλλεται ταχύτητα — είχε πει — κι' είμαι πρόθυμος να την αφήσω στην VW. Έλνιζο μάλιστα να τα καταφέρη (η VW) διότι έτσι θα άφηση ήσυχη την ευρωπαϊκή αγορά!

Πόσο σωστός ήταν ο ύψιστος αυτός άνθρωπος!

Ο Πιέρ Ντρεϊφός, διευθύνων σύμβουλος της Ρενώ είναι ένας από τους ανθρώπους πού έμαθε τους Άμερικανούς με τον ακληρό τρόπο. Η άπαυχία της Ρενώ στην αμερικανική αγορά τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '60 έχει αφήσει βαθιά το σημάδι της στην εταιρία. Μόλις τελευταίο κατάφερε να γυρίσει την πλάστιγγα πρὸς το μέρος της με τα R-18 και τα R-17 πού έκαναν, όπως φαίνεται, μεγάλη εντύπωση στους Άμερικανούς. «Αλλάστε, συμπληρώσε ο Γάλλος, οι Άμερικανοί είναι έξω απ' την πόρτα μας στην άλλη άκρη του Ρήνου. Και μ' αυτά έννοσους ότι, η Γη της Έπαγγελίας για την Ρενώ, δεν ήταν η Άμερική αλλά η Γερμανία στην οποία η Ρενώ πούλσει 150.000 αυτοκίνητα το χρόνο! Και το ίδιο ισχύει για την Άγγλια, όπου η Ρενώ έρχεται πρώτη σε πωλήσεις από τους «Ένους», εμπρός ακόμη κι' απ' την θαυμάσια ώργωνυμένη Ντατσούν. Αλλά δεν είναι μόνο η Ρενώ πού θάβει την Ευρώπη σαν Γη της Έπαγγελίας. Είναι και οι Ιάπωνες πού τα βρήκαν ακούρα με την απόθεση του δολαρίου. Και Ενωσύνουρη στην Ευρώπη για να εκμεταλλευθούν τις χώρες πού δεν έχουν διουμηχανία, σαν την Φινλανδία, το Βέλγιο και την Έλβετία, πριν έπιτεθούν στις αγορές πού είχαν πλήρη έλεγχο οι Ευρωπαίοι ανταγωνιστές τους. Δείγμα της δραστηριότητάς τους είναι το ότι το 1972 πούλησαν στις χώρες της ΕΟΚ, 90.000 αυτοκίνητα, 38.000 περισσότερα απ' ό,τι το 1971!

Τι γίνεται όμως με τους «δικούς μας»; Με τους Ευρωπαίους; Απ' την μία μεριά η Άμερική αντιπάρει κι' η αγορά χάνει τα παρθένα ενδιαφέροντα πού είχε μόλις πέντε χρόνια πριν. Απ' την άλλη έρχονται οι Ιάπωνες.

«Στις αναπτυσσόμενες χώρες» λένε οι αρχηγοί της Φιατ και της Ρενώ. «Στη Ρωσία, την Πολωνία, την Γιουγκοσλαβία, την Ρουμανία, την Τουρκία. Και δεν έβρουμε αν το έχετε παρατηρήσει(!) αλλά αυτό ακριβώς κάνουν εδώ και μερικά χρόνια. Οι ευρωπαϊκοί δρόμοι γέμισαν από τα Άνατολικά Φιατ και Ρενώ. Και όχι μόνον αυτά, αλλά γέμισαν με αυτοκίνητα πού είναι φθηνότερα από τα γαλλικά και τα αντίστοιχα Ιταλικά κατασκευάσματα! Τώρα αν είναι και καλύτερα, κανείς δε, το ξέρει...

Έκτός από τους Ιδιακτήτες πού έτυχε να έχουν Ιταλικά και Γιουγκοσλαβικά Φιατ π.χ.

γέμισαν και για να φάνε πρέπει να έχουν τροφή. Κι' αν η τροφή είναι λίγη στη χώρα πού γεννήθηκαν, θα μεταφέρουν ένα μέρος του σώματός τους σε μίαν άλλη χώρα πού έχει την ανάγκη τους. Και μόλις αυτή ή άλλη χώρα αποκτήσει τον δικό της μικρό γίγαντα θα βελήση να εδάγη ένα τμήμα του για να μπορέσει να φάη άλλο. Πού είναι το «άλλού»; Η Άφρική... Η Νοτιοανατολική Άσια. Οι Ινδίες. Η Κίνα!

Αυτοί οι άνθρωποι δεν έβρουμ ακόμη τί είναι ποδήλατο. Μόλις το μάθουν θα είναι καιρός ν' αποκτήσουν αυτοκίνητο. Και ο κύκλος της παραφροσύνης θα συνεχισθή μέχρι την ημέρα πού δεν

ΚΡΙΣΙΣ!...

Είναι καιρός τώρα πού έχουμε ν' ακούσουμε τον όρο «αυχώνευση». Ο Χένρυ και ο Τζοβάνι, ο Πιέρ Ντρεϊφός κι ο Ρουίντολφ Λάιντιγκ προτιμούν την συνεργασία πάνω σε συγκεκριμένους τεχνολογικούς ως επί πλείστον τομείς. Δεν έχω κινητήρα για το Σάουπ; Παρακαλώ την Μπρίτς Λέβλαντ να μου σχεδιάσει έναν. Δεν έχω κιβώτιο για τα Φολκσβάγκεν; Παρακαλώ την Πόρσε να μου το ετοιμάσει. Θέλω να δοκιμάσω ένα νέα σύστημα κινητήρας - προσθίας κινήσεως; Τό αναθέτω στην Ότομπίανκι και εύχομαι να τα βγάλη πέρα για να μπορέσω μετά να τα τοποθετήσω στο 1281 Πέρασε η εποχή των ορπακτικών τάσεων, τότε πού ο ένας ήθελε να καταπιεί τον άλλον. Τώρα δεν «αγοράζει» ή μια εταιρία την άλλη, αλλά συνεργάζεται χρησιμοποιώντας και την τελευταία προνίδα του ανθρώπινου και του μηχανικού εξοπλισμού της «μικρότερης». Τα πιο όμορφα παραδείγματα είναι ίσως της Φιατ, με τους δορυφόρους της και της Ρενώ με την Πεζώ. Η Ρενώ συνεργάστηκε στενά στον τεχνολογικό και διομηχανικό τομέα με την Πεζώ αφήνοντας έλεύθερο τον τομέα του έμπορικου ανταγωνισμού και διατηρώντας πλήρη οικονομική ανεξαρτησία και για τις δύο εταιρίες. Δεν αποκλείεται δηλαδή τα κιβώτια ταχυτήτων ή τα διαφορικά των Πεζώ να είναι σχεδιασμένα από τους μηχανικούς της PEZΙ και VICE VETCA. Ο τελικός καταναλωτής δεν γνωρίζει τίποτα και ούτε π ρ ε ν ε ι να γνωρίζει. Οι Γίγαντες δεν θέλουν να βλάψουν την Πιστη του κοινού στο Προϊόν. Μ' άλλα λόγια, γιατί οι Ιδιακτήτες των Πεζώ να μάθουν ότι οι Ζάντες τους κατασκευάστηκαν στη Ρενώ;

Η γνώση μπορεί να πού κλονισή τα «πιστεύα» εκείνα τους τους έκαναν ν' αγοράζουν Πεζώ όλη τους τη ζωή. Η Σίμκα έχει παραδοθή χειροπόδαρα

τεύχος 36), αλλά παρὰ λίγο να παρασπυρή από ίδιο κρεβάτι με την Φιατ. Χώρισαν το 1973 (έπισημο) αλλά, η Σιτροέν, δεν θα μπορούσε να μείνη μόνη της αν δεν υπήρχε πίσω της η πανίσχυρη αυτοκρατορία του Φρανσουά Μισλέν και των στράγγυλων αντικειμένων του! Η τεράστια διομηχανία ελαστικών ελέγχει τις τύχες της παραδόσης διομηχανίας αυτοκινήτων και δεν αφήνει κανέναν να την πλησιάση πρὸς το παρόν. Πιο λίγτερα είχαν προσποθήσει να την νυμφευθούν η Ρενώ και η Πεζώ κι' όταν μάλιστα υπεγράφη η συμφωνία με την Φιατ, οι δύο γαλλικές εταιρίες σήκωσαν γρή και ουρανὸ για να άπαρτρέψουν τον γάμο. Έφθασαν μέχρι την κυβέρνηση για να πείσουν τους τότε Ιθύνοντες ότι στην οικονομία έπρεπε να μείνουν μόνον Γάλλοι. Τελικά, ο Ανιέλλι άπέτυχε. Κι' έχασε ένα προγεφύρωμα, μια ανεπανόληπη ευκαιρία πού θα του έδινε τη δυνατότητα να δημιουργήση τον πιο σύγχρονο, παραγωγικό, έξυπνο οργανισμό παραγωγής μέσων μεταφοράς στη Γη. Σκεφθήτε τους θαυμάσιους μηχανικούς της Σιτροέν να εργάζονται με τις ανεξάντλητες οικονομικές πλάτες της Φιατ... Να έχουν στη διάθεσή τους το κινητό πεδίο δοκιμών της Φερράρι... Και ν' άπλώνουν το χέρι στους κινητήρες και την πείρα της Μαζέρατι!...

Τι συνδυασμός σ' αλήθεια... Συνδυασμός πού θα έκανε κάθε σοβαρό καταναλωτή να κοιτάει πρώτα τ' αυτοκίνητο αυτού του γκρουπ και μετά τα υπόλοιπα.

Ο γάμος δεν έγινε κι' η Σιτροέν παλεύει μόνη της ενώ η Φιατ υποφέρει από το ήφραιστείο της κοινωνικής αναταραχής πού έχει Εεσάσει στη διομηχανική βόρεια Ίταλια. Μετά τη «χρυσή» δεκαετία του '50, η Ίταλια δριόκεται στην αλήγη της εποχής του Μπέν Κάρδος άφου, οι άπεργίες και μόνο στοιχίσαν στην εθνική

76

77

47

47

