

ΠΩΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΘΗΚΕ Ο ΘΡΥΛΟΣ ΤΟΥ



ΜΕΡΙΚΑ μοντέλα, όπως το «Φόρντ Τ», το «Σιτροέν τραβιόν - άβάν», το «Μίνι» και το «Φόλκσβάγκεν», πέρασαν στην ιστορία σαν αυτοκίνητα που ή παραγωγή τους κράτησε, με ελάχιστες αλλαγές του βασικού σχεδίου, πάνω από 10, 20 ή 30 χρόνια.

Και τα αυτοκίνητα αυτά, ιδίως το τελευταίο, δημιούργησαν τον θρύλο του καλύτερου στον κόσμο, με αποτέλεσμα να τρέχουν πολλοί να τα αγοράσουν, όχι γιατί διαπίστωσαν ότι είναι πράγματι μοναδικά, αλλά γιατί τέτοιο είχε ο γοηγητός τους ή ο μπατζανάκης τους και... «είχε βγή καλά».

Μ' αυτά δεν θέλουμε φυσικά να αποδείξουμε ότι τα αυτοκίνητα αυτά δεν είναι καλά. Θα είμαστε παθιασμένοι και άνοκτριδείς.

Απλώς, πιστεύουμε, για το «Φόλκσβάγκεν» στην συγκεκριμένη περίπτωση, πως όταν πρωτοκατασκευάστηκε ήταν πραγματική επανάσταση στον κόσμο του αυτοκινήτου και το μοναδικό, ίσως, με τόσα πολλά πλεονεκτήματα. Σήμερα, όμως, μετά από 35 περίπου χρόνια, αρνούμεθα να παραδεχτούμε ότι όλοι οι άνθρωποι κατασκευαστές δεν κατάφεραν να ξεπεράσουν ένα θρύλο που δημιουργήθηκε για πολιτικά συμφέροντα πριν από τόσο καιρό. Τα δεδομένα, άλλωστε, αποδεικνύουν το αντίθετο.

Καταλήγουμε, λοιπόν, στο συμπέρασμα, ότι οι αγοραστές, οι τών οποίων ελάχιστοι διαθέτουν άρες για να μελετήσουν τα αμάξια πριν τα αγοράσουν, προτιμούν την σιγουριά του παλαιού καλού «δοκιμασμένου» αυτοκινήτου, από τις τεχνικές τελειοποιήσεις, τα καταφανή πλεονεκτήματα, αλλά την... αμφιβολία σιγουριά των άλλων, με την ίδια νοσταλγία αυτών που ανεβαίνουν στον δορυφορο από την σκάλα, αντί να πάρουν το άσπασέρ.

Ας δούμε όμως από την αρχή, την ιστορία του μοναδικού αυτοκινήτου, που είχε την τύχη να κατασκευασθεί κατά διαταγή ενός δικτάτορος.

Ήταν 11 Φεβρουαρίου του 1933, ό-

ταν ο Αδόλφος Χίτλερ, έχοντας μαζέψει στα χέρια του τρομερή δύναμη, άνηγειλε επί «εξουσία της Διεθνούς Έκθεσης» του Βερολίνου, ότι η Γερμανία, για δόξα του Ναζισμού, θα κατασκεύαζε και θα παρέδιδε στον λαό, ένα αυτοκίνητο ικανό να λειτουργεί με το μικρότερο κόστος συντηρήσεως.

Ο συμβουλευτήρας του, πρώην αντιπρόσωπος της «Μερτσέντες» Τζάκο Βέρλιν, είχε προηγουμένως κανονίσει μία συνάντηση του άρρατικού του με τον διάκτορα Φερδινάνδο Πόρσε και ο Χίτλερ είχε δώσει τις εντολές του.

Ήθελε ένα αυτοκίνητο ικανό να αναπτύσσει ταχύτητα 100 χλμ. την ώρα, με καταναλώσει γύρω στα 60 χλμ. το γαλλόνι, απρόβληκτη μηχανή, χώρο για πέντε άτομα και κόστος μικρότερο από χίλια μάρκα.

Και όλα αυτά γιατί ήδη σκόπευε στεί μετέπειτα στρατιωτικές εξομήσεις του και, εκτός των άλλων, ήθελε ένα ελαφρύ στρατιωτικό όχημα, για την τακτική του άστραγαίου πολέμου.

Έτσι, έπρεπε να είναι άρρόφουκτο για να μην έχει προβλήματα με χαμηλές θερμοκρασίες ή έλλειψη νερού, και να έχει πίσω μηχανή, για καλύτερη πρόσφυση σε κάθε είδους έδαφος, αν τυχόν είχαν καταστραφεί οι κανονικοί δρόμοι.

Ο Πόρσε, που ήταν προηγουμένως αρχισχεδιαστής και τεχνικός διευθυντής της «Στάγιερ» στην Αυστρία και της «Μερτσέντες» στην Γερμανία, είχε ανοίξει από δύο χρόνια δικό του εργαστήριο σχεδίασεως και κατασκευής αυτοκινήτων και είχε μάλιστα προχωρήσει σημαντικά στο «Πρότζεκτ 12» τόσο που η «Ζούνταπ» στην αρχή και η «NSU» αργότερα, είχαν αναλάβει την κατασκευή τους σε περιορισμένο αριθμό.

Η πρώτη χρησιμοποιούσε μία πεντακύλινδρη άκτινωτή μηχανή που έδωσε κατόπιν την θέση της σε μία τρικύλινδρη, ενώ η «NSU» μία έπίπεδη τετρακύλινδρη 1500 κυβικών έκτατος, ίδια σχεδόν με αυτήν που χρησιμοποιεί τώρα η «Φόλκσ-

βάγκεν». Σαφηνικά, όμως, και την ώρα που έπρόκειτο να αρχίσει από αυτήν η κατασκευή του «επαναστατικού αυτοκινήτου», ήθελε στο φως ένα συμβόλαιο που είχε υπογράψει με την «Φίατ» και σύμφωνα με το οποίο άπαγορευόταν τελείως στην «NSU» να κατασκευάσει αυτοκίνητα. Και επειδή λίγο πριν η «Ζούνταπ» είχε αρχίσει να κάνει αμιατηρές οικονομίες, η ιδέα εγκατελείφθη τελείως και από αυτήν.

Έτσι, ο Πόρσε συνέχισε μόνος του, η καλύτερα με την βοήθεια αξίων βοηθών, των Γιόντ, Μπέλλα και Μπερζίνκι, Ράμπε και Κάλες. Ο πρώτος, 26 ετών, είχε ήδη κάνει μία δική του μελέτη για ένα αυτοκίνητο με τετρακύλινδρη έπίπεδη μηχανή, τοποθετημένη πίσω και κάτω παράμοιο είχε δοκιμάσει και ο Ράμπε, ενώ ο ίδιος ο Πόρσε είχε πάρει πατέντα για την άσφρηση με ράβδους στρέψεως.

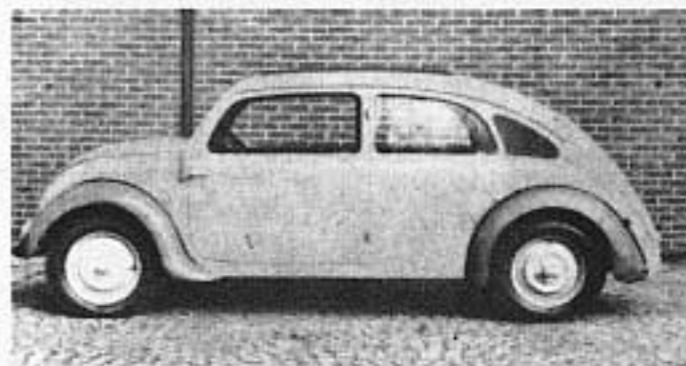
Παρ' όλα αυτά, η πρότασις του Χίτλερ δεν τούς άρεσε καθόλου, γιατί ο περιορισμός της τιμής κάτω από χίλια μάρκα ήταν κάτι που θεωρούσαν άβιθανο.

Εκτός αυτού, δεν υπήρχε κανένα εργοστάσιο όπου θα μπορούσαν να αρχίσουν την κατασκευή.

Τότε, λοιπόν, έγινε μία... κωμωδία σε δύο πράξεις, με άκούσιο πρωταγωνιστή τον Φόν Όπελ, που άλλαξε την πορεία των πραγμάτων.

Η πρώτη πράξις ήταν δεν μία μέρα ο Φόν Όπελ άκουσε τα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο Πόρσε, και θέλοντας να τον πειράξει, του είπα ότι το καλύτερο που είχε να κάνει, ήταν να φάει όσα περισσότερα λεφτά μπορεί και κατόπιν να

Δεξιά: Το πρώτο μεταπολεμικό μοντέλο ήταν πολύ φτωχό, αλλά είχε πόρτ - μπαγκάζ που χωρούσε μερικά πράγματα και δύο μικρά παραθυράκια από πίσω μέρος.



Έπάνω άριστερά: Το αυτοκίνητο που ο Πόρσε είχε σχεδιάσει το 1933-34 για την NSU άπετέλεσε, όπως φαίνεται καθαρά, το βασικό σχέδιο για το μετέπειτα «Φόλκσβάγκεν». Σοράντα χρόνια αργότερα, η δεύτερη άγοράζει μετοχές της πρώτης και το «NSU K 70» άλλαζει όνομα, άρκατά μετά την άπίσημη εμφάνισί του και γίνεται... «VW K 70». Λέτε να μπαίνουμε σε μία καινούργια έποχή;

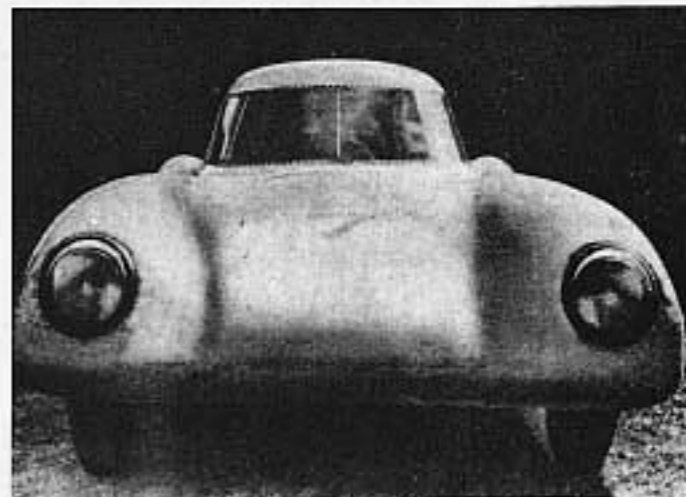
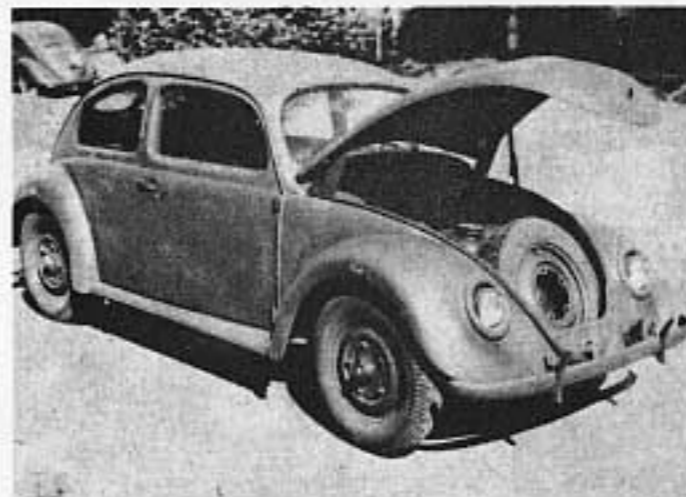
Έπάνω: Αυτό είναι ένα από τα μοντέλα της σειράς «60», που είχε κατασκευάσει το 1937 η Νταϊμλερ Μπέιζ.

Και η μεγάλη μέρα του 1938. Ο Αδόλφος Χίτλερ δάξει τον έμμελο λίθο στο εργοστάσιο της «Φόλκσβάγκεν», ενώ τα αυτοκίνητα είχαν ήδη πάρει το σχήμα που θα κρατήσουν για τόσες δεκαετίες.



Το τζιπ της έταιρίας, ήταν ο μυστικός άπώτερος σκοπός του Χίτλερ, για να έχει άκόμη ένα «άπλο» από άστραγαίο πόλεμο. Τα κυβικά του ήταν 1.130 και οι ίπποι του... 25.

Με πιά άγρια, πολεμική εμφάνισι, ο τύπος «166» ήταν ένα άμφίδιο τζιπ, με κίνησι και στους τέσσερις τροχούς.



δηλώσει ότι του είναι αδύνατο να προχωρήσει. Αυτό, όμως, πεισματίωσε τόσο πολύ τον Πόρσε, που έτρεξε άμέσως στον Βέρλιν και του είπε ότι δέχεται την πρότασή και θα προχωρήσει.

Η δεύτερη πράξη ήταν στην έκθεση αυτοκινήτου του 1937, όταν ο Όπελ, γνωρίζοντας ότι μόνον αυτός και η «Φόρντ» είχαν εργοστάσια για να πραγματοποιήσουν το όνειρο του Χίτλερ, κάλεσε τον δικτάτορα να δει ένα μικρό αυτοκίνητο που στοιχίζει γύρω στα 1.500 μάρκα και να του δηλώσει:

— Φύγε μου, να το «Φόλκσβάγκεν» μας.

Έντελως αναπάντεχα, όμως, ο Χίτλερ έδειξε πολύ θυμωμένος, γόργισε και έφυγε. Και δύο μέρες αργότερα, μία από τις μεγαλύτερες οικοδομικές εταιρίες, ανέλαμβανε κατά διαταγή του να κτίσει ένα σύγχρονο εργοστάσιο, για την αποκλειστική κατασκευή του «Φόλκσβάγκεν». Ών καταλληλότερη τοποθεσία, επέλεγε το Φόλκσβαουεργκ.

Ημενος για ο Πόρσε, με ύσα μέσα και λεφτά ήθελε, ρίχτηκε στο έργο. Το σασί και το αμάξωμα του αυτοκινήτου δεν του δημιούργησαν κανένα πρόβλημα. Η μηχανή, όμως, τους ταλαιπώρησε άφροντα. Ο Πόρσε προτιμούσε να τοποθετήσουν μία δίχρονη, που θα ήταν πιο απλή και θα είχε καλύτερη ροπή στις χαμηλές

στροφές, κάτι που επέδειξαν από την αρχή. Αλλά δώδεκα μηχανές που έφτιαξαν σε διάστημα 20 μηνών, παρ' όλο που είχαν την ροπή που ήθελαν στις κατάλληλες στροφές, δεν κατάφεραν να ξεπεράσουν ώριαμένα προβλήματα θερμοκρασίας.

Όταν λοιπόν είδαν ότι ο καιρός και η προθυμία που είχαν, παρ' όλο που ήθελαν να κατασκευάσουν και τοποθετήσουν μία μηχανή που είχε σχεδιάσει το 1933 ο Κάλες, αν και ο Πόρσε υποσχέθηκε ότι μέχρι το 1944 θα την άλλαζε με μία δίχρονη.

Η επίσημη παρουσίαση του νέου αυτοκινήτου, έγινε στα εγκαίνια της Αυτόκινητικής Έκθεσεως Βερολίνου του 1939 και όσοι το ώδήγησαν στο σιρκουί Άδους, έγραψαν τότε ότι πρόκειται για ένα πολύ φθηνό στην κατασκευαστή του αυτοκίνητο, με μία άξεστη μηχανή και εαυρία εσωτερικά. Η τιμή του, πάντως, ήταν κάτω από χίλια μάρκα και αυτό ήταν εκπληκτικό, γιατί τόσο στοιχίζει μία μεσαίου μεγέθους μοτοσυκέτα.

Η μηχανή ήταν τότε μόνον 985 κ.εκ., αλλά για τις ανάγκες του πολέμου έγινε αργότερα 1.130 και οι ίπποι 25 από 23. Με αυτήν έφωδιάσθησαν τα 70.000 τεζία «Φόλκσβάγκεν» από τα όποια τα 1.500 ήταν αμφίβια.

Μετά τον πόλεμο, εκεί που όλα φαίνονταν χαμένα, δρεθήκε ένας Άγγλος τα-

γματάρχης να ξαναδώσει ζωή στο «Φόλκσβάγκεν» και το 1945 κατασκευάζονται... 713 αυτοκίνητα, για να φθάσουμε στο 1955 όπου θυγαίνει από την γραμμή παραγωγής το «εκατομμυριαστό»!

Η μεγάλη έπιτυχία του μετά τον πόλεμο άφείλεται σε έναν από τους διευθυντές, τον Χέινζ Νόρντχαφ, που έπεισε τους πάντας να κρατήσουν το σχήμα του Φόλκσβάγκεν αναλλοίωτο και να δώσουν όλο το βάρος της επιχειρήσεως στα διάφορα σέρβις, στην διαφήμιση και τις μικροβελτιώσεις. Έτσι, κρατώντας από ανάγκη χαμηλού κόστους το αυτοκίνητο στο ίδιο σχήμα, γέμισαν τις αγορές αυτοκινήτου και ανταλλακτικά — ίδιως μεταχειρισμένα — και έπεισαν τον κόσμο ότι το αυτοκίνητό τους είναι τόσο καλό, που δεν χρειάζεται καμία αλλαγή.

Τώρα όμως, πλησιάζει η κάμψις. Όπως γίνεται πάντα με τα κλασικά σχέδια, δεν χωρεί ούτε άλλη βελτίωση, ούτε μικροαλλαγή. Και αυτό το έχουν καταλάβει οι κατασκευαστές, που από το 1961 ήδη, περιοριάζονται με την νέα σειρά του «1500» και αργότερα με το φρικτό «411», χωρίς καμία έπιτυχία, ώπως μπορείτε να διαβάσετε και στην Άνάλυση του Δ.Κ. στις έπόμενες σελίδες.

Α.Σ.



Και η τελική μορφή που έδωσε το 1951. Απομένουν τα πίσω παραθύρακια και τα τζάμια των θυρών, που είναι μονοκάμματα.