

Συνεχίζουμε την περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Για το παρελθόν των εργοστασίων και τη θέση τους στην ελληνική αγορά και κοινωνία:

Volkswagen: Όχι και τόσο λαϊκό, πια



Σε κάποιο βαθμό, η VW είναι ότι είναι σήμερα, το οφείλει στον Ivan Hirst,

Λίγο πολύ η προπολεμική ιστορία είναι γνωστή. Ο Αδόλφος, στο βαρβαρικά επιθετικό του όραμα για την Γερμανία ήθελε ένα λαϊκό όχημα που θα μετέφερε μια πενταμελή οικογένεια, οπουδήποτε αλλά και στους αυτοκινητόδρομους της Ανατολής που θα κατασκεύαζε, που επεκτατικά θα κατακτούσε το Γ' Ραιχ. Ο συνοδοιπόρος του καθεστώτος Ferdinand Porsche, ανέλαβε να το υλοποιήσει με κρατική χρηματοδότηση και προτεινόμενη ονομασία KdF-Wagen (Kraft durch Freude - δύναμη μέσα από τη χαρά).

Βρισκόμαστε στον Μαίο 1938, μόλις 15 μήνες πριν ξεσπάσει ο Πόλεμος όταν δρύθηκε η εταιρεία Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagen, η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε Volkswagen-Werke GmbH. Τότε άρχισε να κτίζεται το εργοστάσιο όπως και η πόλη που θα στέγαζε τους πολυάριθμους εργαζόμενους. Το όνομα της ήταν Wolfsburg (Βόλφσμπουργκ) και παραμένει έως τις μέρες μας η έδρα της αυτοκινητοβιομηχανίας Volkswagen.

Στην διάρκεια του πολέμου, μοιραία, τα σχέδια για το πολιτικό όχημα υποχώρησαν και στο εργοστάσιο ξεκίνησε η κατασκευή πολεμικών αυτοκινήτων όπως τα Kubelwagen και Schwimmwagen. Ο πόλεμος που ξεκίνησε η Γερμανία τέλειωσε, στοίχισε 50τόσα εκατομμύρια ψυχές και ατελείωτο πόνο. Σε ότι αφορά το εργοστάσιο στο Wolfsburg,

μοιραία και αυτό δεν κατάφερε να αποφύγει την μαζική καταναγκαστική εργασία στην παραγωγή. Το 1998, η εταιρεία θα παραδεχτεί ότι χρησιμοποίησε 15.000 δούλους κατά τη διάρκεια της πολεμικής εμπλοκής. Γερμανοί ιστορικοί εκτιμούν ότι το 80% του εργατικού δυναμικού στην διάρκεια του πολέμου ήταν σκλάβοι.

Η μεταπολεμική τύχη του εργοστασίου, θα ήταν, ίσως, πολύ διαφορετική αν δεν υπήρχε ο Ivan Hirst, Άγγλος μηχανικός, από το ευρύτερο Manchester. Από τον Οκτώβριο του '42 υπηρετούσε στο βασιλικό σώμα των ηλεκτρολόγων και μηχανολόγων μηχανικών (R.E.M.E.), ενώ μετά την D-day υπηρετούσε σε μονάδα επισκευής αρμάτων στο Μόναχο. Έφθασε στην Γερμανία τρεις περίπου μήνες μετά την συνθηκολόγηση, το καλοκαίρι του '45, όταν ο Βρετανικός στρατός ανέλαβε τον έλεγχο στην κάτω Σαξωνία και στην περιοχή του Wolfsburg.

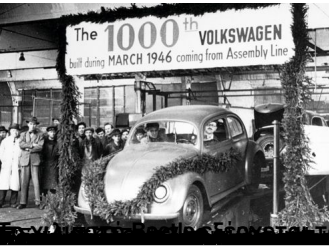


Βρετανοί αξιωματικοί επιθεωρούν έναν Σκαρβαίο. Στο άκρο αριστερά, ο Ivan Hirst,

Στο πλαίσιο των πολεμικών επανορθώσεων, διάφοροι επισκέφτηκαν στο εργοστάσιο, αλλά όλοι έκαναν το ίδιο σφάλμα. Το πιο ηχηρό ήταν του Sir William Rootes, επικεφαλής της βρετανικού εργοστασίου Rootes, που μετά από επόπτευση φέρεται να είπε στον Hirst ότι: *«η προσπάθεια δεν είχε καμιά προοπτική, το αυτοκίνητο είναι απωθητικό για τον μέσο αγοραστή, πολύ άσχημο και πολύ θορυβώδες»*

. Ολοκλήρωσε την προφητεία σχολιάζοντας:

«Αν νομίζετε, ότι θα κατασκευάσετε αυτοκίνητα σε αυτές τις εγκαταστάσεις, είστε ένας αναθεματισμένος ανόητος, νεαρός άνδρας. »



Volkswagen Turbo Diesel Injection.
Less fuel consumption with added engine power.

 Das Auto.

Volkswagen

+ VW 1500

Αμφότερα είναι
προϊόντα της
Θρυλικής μάρκας
ΦΟΛΚΣΒΑΓΚΕΝ



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΔΕΛΦΟΙ ΠΑΝΑ & ΣΙΑ Ο. Ε.

Λεωφόρος Συγγρού 226. — ΑΘΗΝΑΙ

Τηλέφωνα 962.255 — 962.256

VOLKSWAGEN



**ΕΥΤΥΧΙΣΜΕΝΟ
ΚΑΙ ΧΑΡΟΥΜΕΝΟ
ΤΟ 1967**

Και αν είναι έτσι, τότε ο Πάνος από τις σελίδες που παραδίνω, θέλω να απαντήσω απλά στους παλιούς φίλους που με έχουν ακολουθήσει από το 1962 στην Ελλάδα.



Είναι εύχρηστο
να το γεμίσει δολίτσες
και άνδρες



Είναι εύχρηστο
να πιάσει σε 16,5 τα 100 κμ.



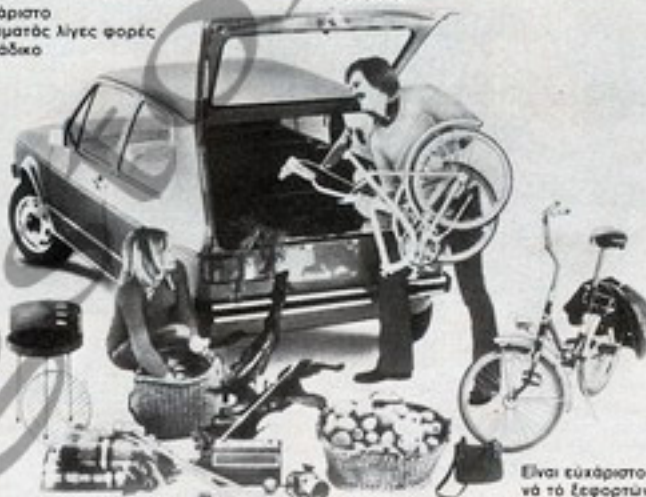
Είναι εύχρηστο
να το πηγαίνει σε ανώμαλους
δρόμους



Είναι εύχρηστο
να του αλλάζει λάδια κάθε 7.500 κμ.



Είναι εύχρηστο
να το σταματάς λίγες φορές
σε βενζινόδικα



Είναι εύχρηστο
να το ξεφορτώνεις

GOLF - ή συμπυκνωμένη πείρα της Φολκσβάγκεν.

Τό Golf της Volkswagen είναι ένα άσυνήθιστο άσυνήθιστο αυτοκίνητο. Ενώ ανήκει στην κατηγορία των μικρών (3,71 μ. μακρύ, 1,61 μ. φαρδύ), το σαλόνι του φιλοξενεί άνετα 5 μακροπόδαρους επιβάτες. Και για τις άπρεκτες τα 698 κυβ. εκατοστά, με λιγότερους επιβάτες γίνονται 1000! Η πέμπτη πόρτα του είναι τόσο μεγάλη, που κάνει το φόρτωμα και το ξεφόρτωμα παιχνιδάκι!

Ενώ το μοτέρ του είναι μικρό (8 φαρ. ίπποι) "θγάζει" 50 αλογα, τρέχει 140 χιλιόμετρα την ώρα και "πιάσει" τα 100 σε 16,5". Και για όλα αυτά αρκούν 5,5 λίτρα στα 100, με σταθερή ταχύτητα 80 κμ. Βεβαίως απλή. (91 όκτανίων) βενζίνη και αλλαγή λαδιών κάθε 7.500 χιλιόμετρα! Ενώ είναι σχετικά φθινό, διαθέτει συστήματα διεύθυνσεως και ασφαλείας πιο προηγμένα, από τα ακριβά αυτοκίνητα. Π.χ. διπλό διαγώνιο

κύκλωμα φρένων, με σέρβο και αρνητική ακτίνα διεύθυνσεως, ανεξάρτητη ανάρτηση κ.λπ. Μόνο η Φολκσβάγκεν μπορούσε να συγκεντρώσει τόσα πολλά σ' ένα μόνο τύπο αυτοκινήτου. Τό Golf είναι η συμπυκνωμένη πείρα της Φολκσβάγκεν. Αυτό τα λέει όλα.



ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ: KOSMOCAR

Καταπύρωνα της Καστοριάς από τις πρώτες μέρες έλκεσαν τον Θανάση Λαμπρόπουλο, με τον Νίκο Ορφανό στο συνοδηγό.



Ο Λαμπρόπουλος και ο Ορφανός ήταν οι πρώτοι που έφτασαν στην Καστοριά, με τον Λαμπρόπουλο να οδηγεί το αυτοκίνητο.



**It belonged to a Trotskyist,
a Maoist, a Democrat and a Republican
without ever changing owners.**

Everyone changes. We change
opinions, we change for the left,
we change for the right, we change
governments, we change republics,
we change diets, we change wei-
ght, we change haircuts, we change
socks, we change underwear, we

change favorite colors, we change
eating habits, we change religions,
we change wives, we change for a
man, we change to become a wo-
man, we change for new energies,
we change for sustainable deve-
lopment, we change doctors, we

change medicines, we change for
change's sake because everyone
changes. Except for your old Van:
but for a few parts, it has
remained just the same
for 60 years.



The Van is 60.



9 / 9