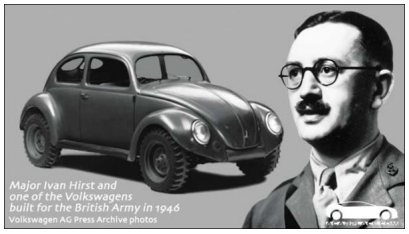
Συνεχίζουμε την περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Για το παρελθόν των εργοστασίων και τη θέση τους στην ελληνική αγορά και κοινωνία:

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.

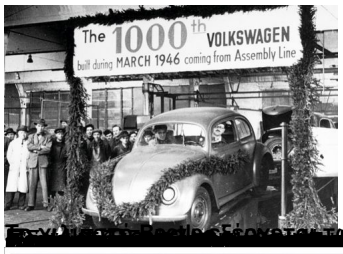
Στην διάρκεια του πολέμου, μοιραία, τα σχέδια για το πολιτικό όχημα υποχώρησαν και στο εργοστάσιο ξεκίνησε η κατασκευή πολεμικών αυτοκινήτων όπως τα Kubelwagen και Schwimmwagen. Ο πόλεμος που ξεκίνησε η Γερμανία τέλειωσε, στοίχισε 50τόσα εκατομμύρια ψυχές και ατελείωτο πόνο. Σε ότι αφορά το εργοστάσιο 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 τρείς περί που μήνες μετά την συνθηκολόγηση, το καλοκαίρι του '45, όταν ο Βρετανικός στρατός ανέλαβε τον έλεγχο στην κάτω Σαξωνία και στην περιοχή του Wolfsburg.

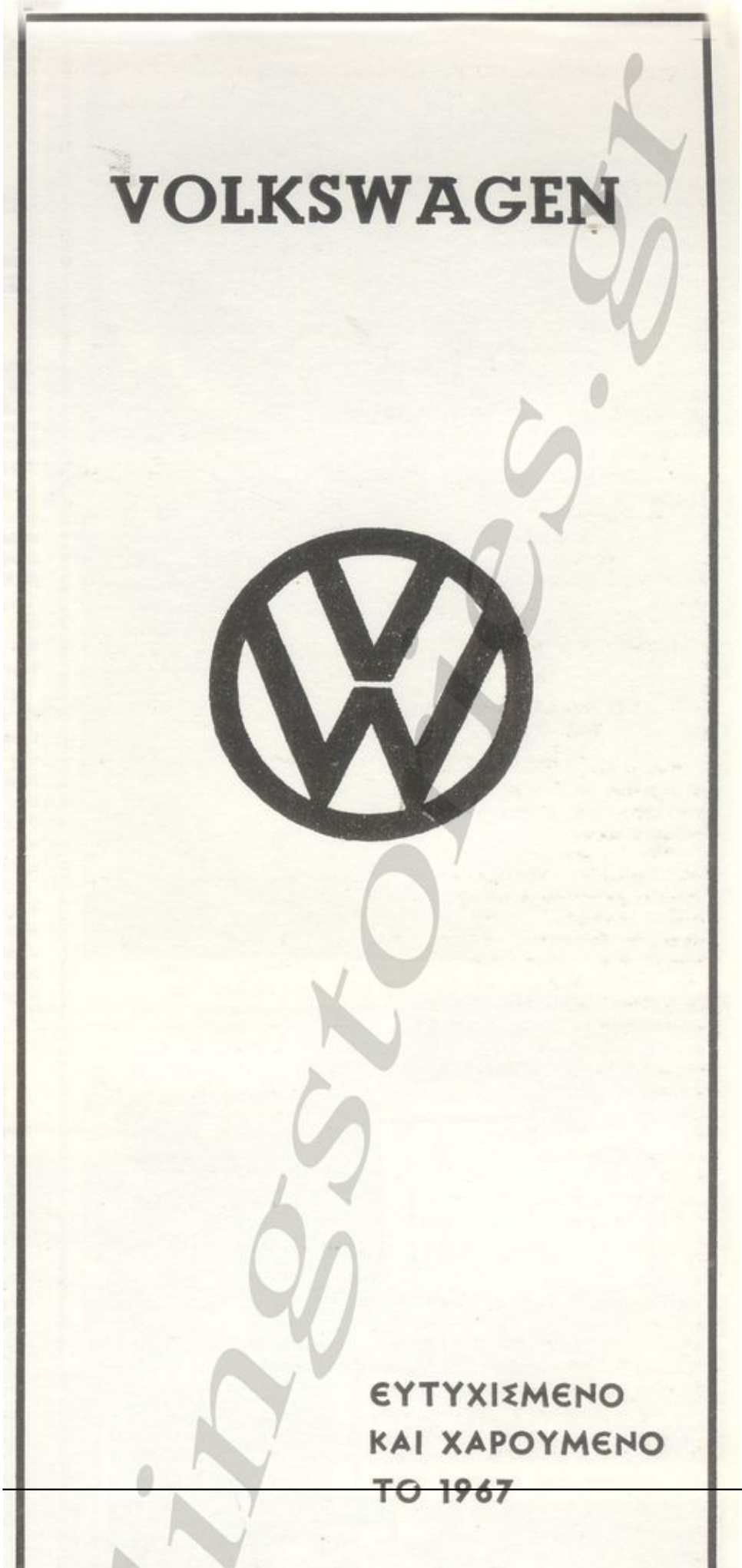
Βρετανοί αξιωματικοί επιθεωρούν έναν Σκαραβαίο. Στο άκρο αριστερά, ο Ivan Hirst,

Στο πλαίσιο των πολεμικών επανορθώσεων, διάφοροι επισκέφτηκαν στο εργοστάσιο, αλλά όλοι έκαναν το ίσο 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 αναθεματισμένα ανόητος, νεαρός άνδρας. »

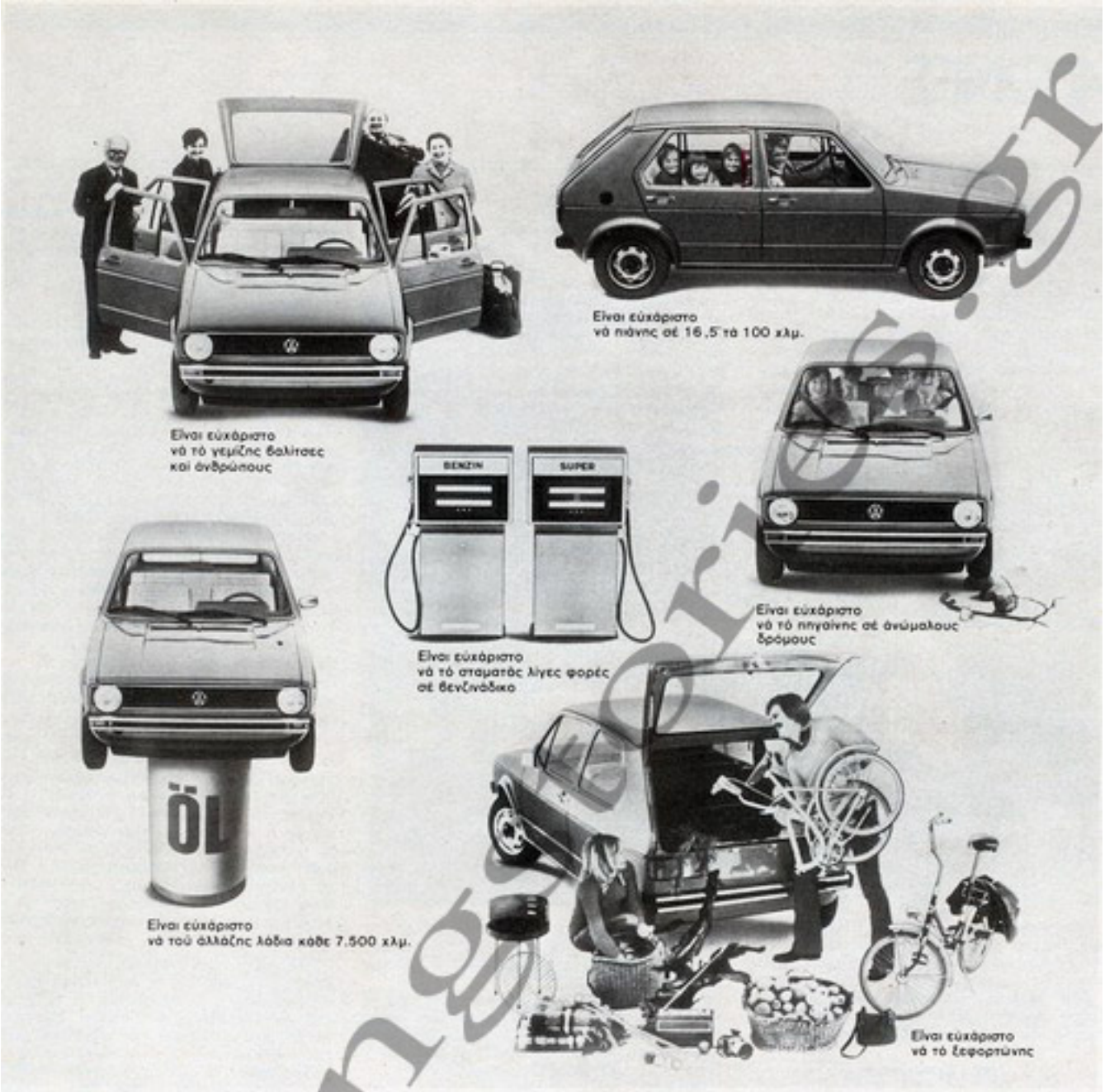

The 1000th VOLKSWAGEN
built during MARCH 1946 coming from Assembly Line

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

Volks-
wagen
+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

Στην Ελλάδα.



GOLF – ἡ συμπυκνωμένη πεῖρα τῆς Φολκσβάγκεν.

Τό Golf τῆς Volkswagen εἶναι ἕνα ἀσυνήθιστα ἀσυνήθιστο αὐτοκίνητο. Ἐνῶ ἀνήκει στήν κατηγορία τῶν μικρῶν (3,71 μ. μακρύ, 1,61 μ. φαρδύ), τό σαλόνι του φιλοξενεῖ ἄνετα 5 μακρυπόδαρους ἐπιβάτες. Καί γιά τίς ἀποσκευές τό 698 κυβ. ἑκατοστά, μέ λιγώτερους ἐπιβάτες γίνονται 1000! Ἡ πέμπτη πόρτα του εἶναι τόσο μεγάλη, πού κάνει τό φόρτωμα καί τό ξεφόρτωμα παιχνιδάκι!

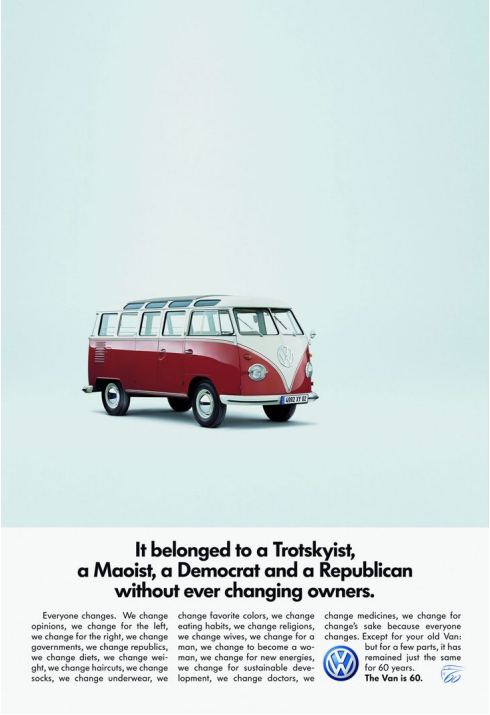
Ἐνῶ τό μοτέρ του εἶναι μικρό (8 φορ. ἵπποι) "βγάζει" 50 ἄλογα, τρέχει 140 χιλιόμετρα τήν ὥρα καί "πιάνει" τά 100 σέ 16,5". Καί γιά ὅλα αὐτά ἀρκοῦν 5,5 λίτρα στά 100, μέ σταθερή ταχύτητα 80 χλμ. Βεβαίως ἁπλῆ. (91 ὀκτανίων) βενζίνη καί ἀλλαγή λαδιῶν κάθε 7.500 χιλιόμετρα!

Ἐνῶ εἶναι σχετικά φθηνό, διαθέτει συστήματα διευθύνσεως καί ἀσφαλείας πιό προηγμένα, ἀπό τά ἀκριβά αὐτοκίνητα. Π.χ. διπλό διαγώνιο κύκλωμα φρένων, μέ σέρβο καί ἀρνητική ἀκτίνα διευθύνσεως, ἀνεξάρτητη ἀνάρτηση κ.λ.π. Μόνο ἡ Φολκσβάγκεν μποροῦσε νά συγκεντρώση τόσα πολλά σ' ἕνα μόνο τύπο αὐτοκινήτου. Τό Golf εἶναι ἡ συμπυκνωμένη πεῖρα τῆς Φολκσβάγκεν. Αὐτό τά λέει ὅλα.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ: KOSMOCAR

tellingstorie
E1164

16
tellingstories.gr


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 weight, 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 woman, we change for new energies, we change for sustainable development, 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.