

Για να δώσουμε το μέτρο της Ford, στα μέσα της δεκαετίας του '60, τα εργοστάσια της απασχολούσαν 365.000 εργαζόμενους και κατασκεύαζαν περισσότερα από 4.000.000 οχήματα ετησίως. Την ίδια περίοδο στο Maranello έβρισκαν απασχόληση 450 εργαζόμενοι οι οποίοι κατασκεύαζαν όχι περισσότερα από 600 αυτοκίνητα ανά έτος. Κι όμως τα αυτοκίνητα με το Cavallino Rabante κέρδιζαν το Le Mans, τα τελευταία έξι χρόνια. Ήταν η στιγμή που ο Henry Ford II, ψιθύρισε στο αυτί του διευθυντή Leo Beeb: *«Καλά θα κάνετε να κερδίσετε. Διαφορετικά...»*



Ο Henry Ford II, στο Le Mans του '66

Έτσι στις αρχές του Ιουνίου, κατέφθασαν στη La Sarthe οκτώ (!) Ford GT 40 Mk.II, με επτάλιτρους V8 κινητήρες κάτω από ένα τόνο μάζα, κατανεμημένες σε τρεις ομάδες. Όταν οι Αμερικανοί θυμώνουν χάνουν το μέτρο και το παιχνίδι κρίνεται, πριν αρχίσει. Το έδειξε κι' ο δεύτερος Μεγάλος πόλεμος του 20ου αιώνα.

Έτσι ξεκίνησαν την κούρσα με έναν ρυθμό φρενήρη, παρασύροντας τις συμμετοχές της Scuderia οι οποίες ήλπιζαν ότι με την ελαφρύτερη τετράλιτρη 330 P3 μπορούσαν να διεκδικήσουν την νίκη. Οι ελπίδες όμως γρήγορα μετατράπηκαν σε απογοήτευση. Οι Ludovico Scarfiotti - Mike Parkes στον 123ο γύρο ενεπλάκησαν σε ατύχημα, οι Pedro Rodriguez - Richie Ginther εγκατέλειψαν στον 151ο από κιβώτιο ταχυτήτων και υπερθέρμανση του κινητήρα, ενώ τέλος οι Lorenzo Bandini – Jean Guichet έσπασαν το μοτέρ τους στο 226ο γύρο, σε μια απέλπιδα προσπάθεια να μην χάσουν την επαφή με τις θυελλωδώς προπορευόμενες MKII.

Ο Ford ήταν εκεί, γραβατοφορεμένος όλο το 24ωρο και όταν στις 16.00 της Κυριακής 19 Ιουνίου οι Bruce McLaren - Chris Amon, Ken Miles - Denis Hulme, Ronnie Bucknum - Richard 'Dick' Hutcherson, ανέβηκαν στις τρεις πρώτες θέσεις του βάθρου, δήλωσε: *«Η προσπάθεια άξιζε τον κόπο»*

Αυτή είναι η Ford

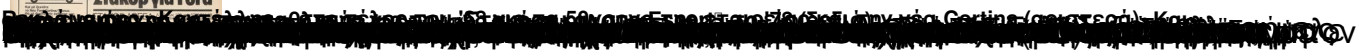
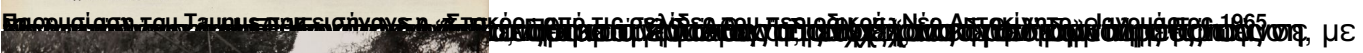
Ιδρύθηκε το 1903 από τον Henry Ford που μόλις πέντε χρόνια αργότερα σκέφτηκε και εφάρμοσε μια σειρά επινοήσεων που αφενός άλλαξε το χάρτη της αυτοκινητοβιομηχανίας, αφετέρου αντέχουν σχεδόν ατόφιες ως τις μέρες μας. Κατ' αρχήν η γραμμή παραγωγής. Αυτό που αργότερα οι Γερμανοί ονόμασαν fliessband. Παρήγαγε, έτσι περισσότερα φτηνότερα αυτοκίνητα σε μικρότερη μονάδα χρόνου.

Σχεδόν 28 χρόνια αργότερα ο C. Chaplin διακωμώδησε με τρόπο δραματικό τις γραμμές παραγωγής στους Μοντέρνους Καιρούς του, ενώ σε φιλοσοφικό επίπεδο τους είχε προλάβει και τους δύο ο K. Marx μιλώντας για την αλλοτρίωση του εργαζόμενου, από τον τρόπο εργασίας. Σε ευρωπαϊκό πλαίσιο ο Ilya Ehrenburg μας δίνει τη δική του άποψη για την αλυσίδα παραγωγής στο βιβλίο του: «Μια ιστορία του αυτοκινήτου», γραμμένη από το '29.



Στην Μυτιλήνη του 1919 συναντάμε τη πρώ τη, ίσως, «κάθετη μονάδα». Στο κέντρο με τα χαρτιά στα χέρια ο ιδιοκτήτης και ιδρυτής Ιωάννης Κοντέλλης

Όπως και να έχει, ο Ford αφού έλυσε το πρόβλημα της μεγαλύτερης, ταχύτερης και φτηνότερης παραγωγής έπρεπε να λύσει και το πρόβλημα της διάθεσης. Για όσους λοιπόν δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα γεννήθηκε η χρηματοδότηση και η αγορά άνησε. Πολύ Αμερικάνικο, αλλά εξόχως λειτουργικό.





Διαφήμιση του Ταυνus και της «Στακόρ» στο τέλος του '65