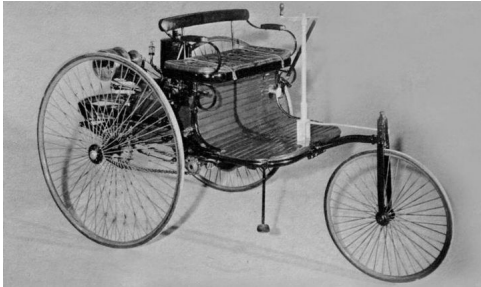


Συνέχεια στην περιήγηση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία. Για το παρελθόν των εργοστασίων και τη θέση τους στην ελληνική αγορά και κοινωνία

Στο σαλόνι των Παρισίων του 2010, η Mercedes, γιόρταζε τα 125 χρόνια παρουσίας της στην αυτοκινητοβιομηχανία. Ήταν απόγευμα της 29ης Σεπτεμβρίου. Σε 125 μέρες θα έκλειναν 125 χρόνια καινοτομιών, καθώς στις 29 Ιανουαρίου του 1886, πρωτοκύλησε τους μεγάλους του, λεπτούς, τροχούς το πρώτο αυτό-κίνητο, η τρίτροχη επινόηση του Carl Benz.



Την ίδια χρονική στιγμή ο Gottlieb Daimler εργαζόταν πάνω στο τετράτροχο σχέδιο. Αυτό το είδος πρωτοπορίας στον αυτοκίνητο κόσμο, οι Γερμανοί δεν είναι καθόλου διατεθειμένοι να το παραδώσουν όσες συνθήκες «Βερσαλλιών» ή άνευ όρων παραδόσεις υπογράψουν. Για να κάνουν όσο πιο ξεκάθαρες τις προθέσεις τους, δεν σταματούν με μια τρομερή επινοητικότητα να εφαρμόζουν νέες τεχνολογίες, οι οποίες έχουν να κάνουν σε μεγάλο με την βελτίωση της ενεργητικής αλλά και παθητικής ασφάλειας.

Από το όχι και τόσο κοντινό 1978 όπου τοποθετούν ABS για πρώτη φορά σε Ευρωπαϊκό αυτοκίνητο, στη δεκαετία του '80 με την τοποθέτηση αερόσακων πρώτα στην πλευρά του οδηγού και ακολούθως στο συνοδηγό. Στη επόμενη δεκαετία με την εφαρμογή συστημάτων ελέγχου πρόσφυσης (ESP), αλλά και με σύστημα υποβοήθησης επιβράδυνσης Brake Assist.

Με την κυριαρχία της ψηφιακής τεχνολογίας, την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα, ήρθε το 7G-Tronic, πρώτο σε παγκόσμια κλίμακα μαζικής παραγωγής αυτόματο κιβώτιο επτά σχέσεων, ενώ με την νέα GLE κόμισαν και το 9G-Tronic. Να αναφερθεί και ο κινητήρας M133, με τους 181 ίππους του, ανά λίτρο που κατέχει τον τίτλο του πιο ισχυρού, μαζικής παραγωγής τετρακύλινδρου υπερτροφοδοτούμενου κινητήρα, από τον Ιούνιο του 2013.

Κι όλα τα παραπάνω, είναι μερικά δείγματα σε μια καλπάζουσα εφαρμογή νέων τεχνολογιών μέσα σε ένα αυστηρό πλαίσιο, υψηλής κατασκευαστικής ποιότητας. Και να μην λησμονούμε ότι δεν είναι μόνον τα αυτοκίνητα, αλλά και τα φορτηγά, τα

λεωφορεία, τα πούλμαν, τα ειδικής χρήσης εκτός δρόμου οχήματα που παράγονται με σήμα το αστέρι, τα οποία πέρα από την Γερμανία παράγονται σχεδόν σε περισσότερες από δυο δεκάδες χώρες ανά την υφήλιο.



Η άσβεστη επιθυμία των τεχνολόγων της εταιρείας για εξέλιξη, μας έφερε ήδη από τη δεκαετία του '80 στο δρόμο της κατασκευής του πρώτου ρομποτικού – αυτόνομου αυτοκινήτου στον κόσμο. Ήταν μια προσπάθεια που πραγματοποιήθηκε μαζί με την ομάδα του καθηγητή Ernst Dickmanns από το Πανεπιστήμιο του Μονάχου, Bundeswehr. Η κορύφωση του προγράμματος επιτεύχθηκε το 1995, όταν μια ανασχεδιασμένη από τον καθηγητή, αυτόνομη S-Class έκανε το μακρύ ταξίδι από το Μόναχο της Βαυαρίας, έως την Κοπεγχάγη της Δανίας και πίσω. Στις εθνικές οδούς, η αυτόνομη S Class ανέπτυξε ταχύτητες έως 175 χλμ/ώρα, νούμερο επιτρεπτό για ορισμένες περιοχές του γερμανικού εθνικού δικτύου. Τα αποτελέσματα αυτού του εγχειρήματος επηρέασαν θετικά και σε μεγάλο βαθμό την έρευνα για τα αυτόνομα αυτοκίνητα και τις πολιτικές ή οικονομικές αποφάσεις χρηματοδότησης τους σε όλο τον κόσμο.



Προσωπογραφία της Mercedes. Για τη Χάρη της ονομάστηκε έτσι μια ολόκληρη αυτοκινητοβιομηχανία. Η ίδια πάντως δεν έζησε μέσα σε μεγάλη χάρη.

### Η Χάρης και το αστέρι

Ακούμε ονόματα όπως Carl Benz, Gottlieb Daimler, αλλά όχι Mercedes. Αυτό το Ισπανόφωνο

όνομα που σημαίνει Χάρις μας προέκυψε την αυγή του 20ού αιώνα. Ήταν η θυγατέρα του γεννημένου στο Leirzig επιχειρηματία Emil Jellinek. Με Τσέχικες και Ουγγρικές ρίζες από μια πολύ διαφορετική, τότε, Ευρώπη, με Εβραϊκή θρησκευτική πίστη ο Ε.Ι. είχε πάθος με την αυτοκίνηση και υπήρξε ο πρώτος μεγάλος πελάτης, έμπορος των προϊόντων της Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG).

Η φανατική του προσήλωση στην εξέλιξη και στην παραγωγή ολοένα και πιο γρήγορων αυτοκινήτων καθώς και ο μεγάλος όγκος παραγγελιών που έκαμε σε συνδυασμό με την επαφή του με χρηματοδοτικούς κύκλους που μπορούσαν να βοηθήσουν τα πρώτα διστακτικά βήματα της αυτοκινητοβιομηχανίας, σηματοδότησαν τις εξελίξεις. Την άνοιξη του 1900 παράγγειλε σε δυο δόσεις 72 συνολικά οχήματα ένα αστρονομικό νούμερο για το πλαίσιο της εποχής.

Τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους, ο αρχιμηχανικός της εταιρείας Wilhelm Maybach, του παρέδωσε το πρώτο όχημα με κινητήρα ισχύος 35 ίππων. Με πολλές καινοτομίες, όπως χαμηλό κέντρο βάρους, πλαίσιο από πρεσαριστό χάλυβα, ελαφρύ κινητήρα υψηλής απόδοσης και κυψελοειδές ψυγείο, θεωρείται ως το πρώτο σύγχρονο αυτοκίνητο.

Στις 23 Ιουνίου του 1902, το όνομα «Mercedes», κατατέθηκε ως εμπορική ονομασία, ενώ τον Ιούνιο του 1903, ο Emil Jellinek πήρε επισήμως την άδεια να αποκαλεί τον εαυτό του Jellinek-Mercedes, σχολιάζοντας ότι «αυτή είναι ίσως η πρώτη φορά που ένας πατέρας έχει πάρει το όνομα της κόρης του».

Λίγο πριν το τέλος του πρώτου Μεγάλου πολέμου του 20ου αιώνα, ο Emil εγκατέλειψε τον μάταιο τούτο κόσμο μας. Μόλις 11 χρόνια αργότερα, τον ακολούθησε η Mercedes, η οποία είχε μια μετεωρική ζωή όπου μετά από το γάμο της με τον βαρόνο von Schlosser και το πλούσιο βίο αναγκάστηκε να ζητιανεύει στους δρόμους. Αργότερα, σε μια σκανδαλώδη κίνηση για την υποκριτική Ευρώπη, παντρεύτηκε τον πτωχό αλλά ταλαντούχο γλύπτη βαρόνο Rudolf von Weigl. Πέθανε από καρκίνο των οστών το 1929, στα 39 της.

## ΚΑΙ ΝΕΟΙ ΘΡΙΑΜΒΟΙ

**MERCEDES-BENZ**



Ἀδελφία  
ἀπὸ καλὸ σπίτι

**DKW**  
*Junior*

Τὸ στερεώτερον αὐτοκίνητον τοῦ κόσμου



**Μ. Κ. ΦΩΣΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.Ε.**

### 9<sup>ΟΗ</sup> ΔΙΕΘΝΗΣ ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ



Κατηγορία Α' Κλάσις ἀνω τῶν 2001 κ. ε.

1<sup>ος</sup> BORINGER & SOCHER

ΜΕ **MERCEDES 220 S**

4<sup>οι</sup> τῆς Γενικῆς Βαθμολογίας

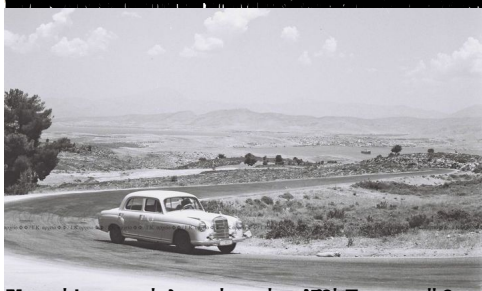
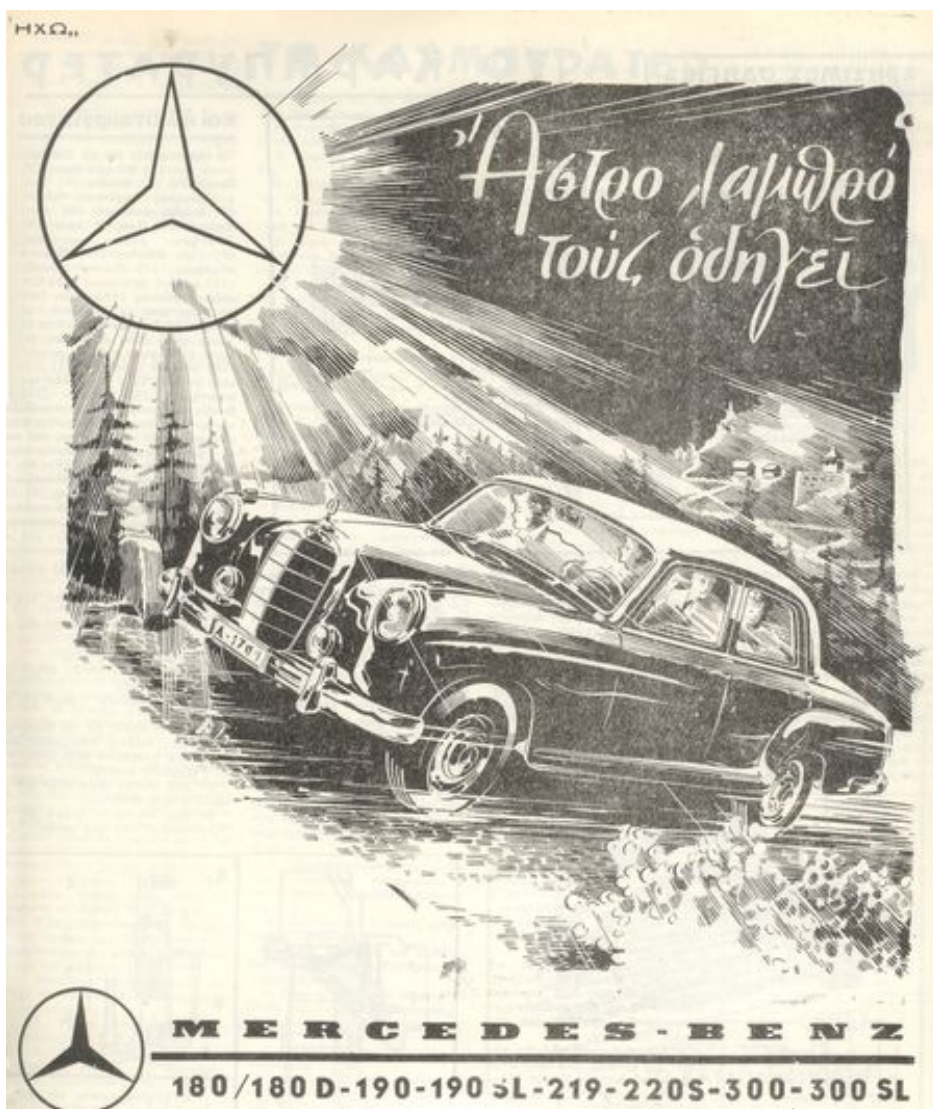


Κατηγορία Β' Κλάσις κάτω τῶν 1300 κ. ε.

1<sup>ος</sup> ΚΑΜΠΑΝΙ - ΜΙΛΤΩΝ

ΜΕ **A. U. 1000 S**

Καὶ 1<sup>οι</sup> μεταξὺ ὅλων τῶν Ἑλλήνων





Μεγάλες Εταιρείες που κατέχουν «Εξουσιοδότηση» ΒΙΛΙΑΜΣ λόγω της υψηλής ποιότητας των προϊόντων τους και της εξαιρετικής φημολογίας τους.



Η εταιρεία μας είναι η μόνη που διαθέτει την Φιλοσοφία της Μεγάλης Επιχειρήσεως, που είναι η βάση της ποιότητας των προϊόντων μας.



Λόγω αξιοπιστίας η Mercedes ήταν πάντα η προτίμηση μεγάλης μερίδας επαγγελματιών οδηγών.