



Μια σύντομη περιήγηση στην χαμένη αυτοκινητική και την, εξ ανάγκης έστω, ταπεινότητα του Έλληνα καταναλωτή.

Η εισαγωγή οχημάτων από τις χώρες του υπαρκτού σοσιαλισμού, δεν ήταν και η πιο εύκολη δραστηριότητα στην μετεμφυλιακή Ελλάδα. Αλλά το, κατά τον W. Churchill, σιδηρούν παραπέτασμα, η, κατ' άλλους αυτοκρατορία του κακού, έφτιαχνε αυτοκίνητα, φορτηγά, μοτοσυκλέτες, γεωργικούς ελκυστήρες. Έκανε και εξαγωγές.

Υπήρχαν όμως διάφορα εμπόδια, πέρα από τα ιδεολογικά, τα οποία συνήθως αίρονται στους περισσότερους όταν εμφανίζεται η μαγική λέξη κέρδος. Το πιο ακανθώδη, ήταν ότι τα ρούβλια ήταν πάντα ρούβλια, ακόμα και απέναντι στη δραχμή. Μια δραχμή, ας το θυμηθούμε, που κράτησε την ισοτιμία της απέναντι στο αμερικανικό δολάριο για μερικές δεκαετίες. Επίσης και η μεγάλη επιφυλακτικότητα του καταναλωτικού κοινού, ακόμα και του Ελληνικού, για την αξιοπιστία των προϊόντων.

Για το πρώτο, το νομισματικό, είχε εφευρεθεί, προπολεμικώς, η λύση του clearing. Σου στέλνω οκτώ π.χ. φορτηγά πορτοκάλια, μου στέλνεις μια νταλικά με Ζιγκουλί. Δεν μπερδευόμαστε με συναλλάγματα και ισοτιμίες. Δεν βιαιοπραγούμε με το εμπορικό μας ισοζύγιο.

Για το δεύτερο, την εκδηλωμένη επιφυλακτικότητα, και γιατί οι Έλληνες που το πιο ακραίο τους τεχνολογικό κατόρθωμα με ρόδες ήταν τα τρακτέρ του Σωκράτη Μαλκώτση, απέρριπταν μια σειρά από Ανατολικές βιομηχανίες είναι ένα ερώτημα με εύκολες απαντήσεις, που συνάγονται από την πραγματικότητα.

Όχι όλοι οι Έλληνες βέβαια. Υπήρξαν και αρκετοί συμπατριώτες μας, που είτε από ανάγκη (καθότι τα ανατολικά ήταν κατά τεκμήριο φθηνότερα), είτε από σοσιαλιστική αλληλεγγύη (η τρίτη διεθνής μπορεί να είχε ξεψυχήσει, αλλά πρώτα φεύγει η ψυχή και μετά το χούι), είτε διότι μια χαρά θα βολεύονταν, τα προτιμούσαν.

Τούτη η, έστω χαλαρή, σχέση έμελλε, περί τα μέσα της δεκαετίας του '90, να εξατμισθεί από την συγκυρία μερικών δεδομένων. Όπως:

1ον: η κατάρρευση του ανατολικού συνασπισμού. Οι χρόνιες κατάρρες των απανταχού καπιταλιστών, φαίνεται πως έπιασαν τόπο και το σιδηρούν παραπέτασμα, κατέρρευσε σηκώνοντας λιγότερη σκόνη από αυτή που δημιούργησαν οι σφυριές στα τείχη του Βερολίνου.

2ον: η άφιξη της απόσυρσης στα πάτρια εδάφη. (το: «καλύτερα παπάκι παρά τον Μητσοτάκη», δεν ήταν τελικά παρά ένα σύνθημα)

3ον: η απελευθέρωση της ημεδαπής τραπεζικής πίστης. (όλη η λιγουριά, η γκλαμουριά, και το πωθημένο βρήκε το πρόσφορο έδαφος να ανθίσει, συνεπικουρούμενο από την κοπριά των παράλογων δανείων)

Κι έτσι τα ταπεινά Yugo, τα ξεχασμένα Wartburg, τα έντιμα Lada, τα ηρωικά Polski, τα λησμονημένα Moskvitch, τα απλησίαστα Volga, για να μην μιλήσουμε για τα χαλκέντερα Trabant, έγιναν με μιας παρελθόν. Τα Skoda, είχε προλάβει να τα αγοράσει το γκρουπ και ατυχώς δεν έπεσαν ηρωϊκώς.

Ο Έλλην, ο ευρωπαίος πια Έλλην, μπορούσε να περιφρονήσει απροκάλυπτα τα φτωχικά εξ ανατολών τετράτροχα, να χρεωθεί 72 δόσεις, να υποθηκεύσει το μέλλον του, να ξεχάσει τα περί ισοζυγίων και ως απεδείχθη, να μετατραπεί σε υποζύγιο, σε δυτικό όχημα καθημένο.

Μια σειρά από εικόνες του παρελθόντος, θα θυμίσει σε όσους τα έχουν λησμονήσει και θα τα γνωρίσει σε όσους δεν τα πρόλαβαν μοντέλα, εικόνες και στοιχεία μια άλλης εποχής, χρονικά όχι και τόσο μακρινής, αλλά σε θέματα νοοτροπίας και συμπεριφοράς, απολύτως απόμακρη

ΤΟ ΜΟΣΚΒΙΤΣ
του 1993

ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

- 5 ΘΕΣΕΩΝ, 4 ΘΥΡΩΝ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΔΥΝΑΤΟ, ΕΥΓΥΑΡΟ
- ΜΕ ΚΡΕΒΒΑΤΙ 2 ΑΤΟΜΩΝ, ΑΝΕΤΟ ΠΟΡΤ-ΜΙΛΑΚΑΣ
- ΚΑΤΑΛΑΝΟ ΔΙ' ΑΝΩΜΑΛΩΣ ΔΡΟΜΟΥΣ.

ΜΟΣΚΒΙΤΣ
ΤΟΥ 1993

ΚΙΝΗΤΗΡ: 50 B.H.P.
ΤΑΧΥΤΗΡΕΣ: 4
ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΙΜΟΙ (ΙΠΠΟΙ): 10
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ: 230 ΧΙΛΩΡΑ ΤΟ ΔΩΔΕΚΩΝ

Ευρωπαϊκή Ασφάλιση
ΓΕΜΣΟΒΕ Ε.Π.Ε.
ΟΔΟΣ ΠΕΡΙΣΣΙΩΣ 138 - ΤΗΛ. 555-678 - ΑΘΗΝΑΙ

Διαφήμιση της Ελληνικής αντιπροσωπείας της **Moskvitch**, από το **1963**. Το Σοβιετικό εργοστάσιο ανήκε από το 1929 μέχρι το 1991 στο κράτος, όπως, σχεδόν, οτιδήποτε λειτουργούσε στην Σ.Ε.

Ο «Μοσχοβίτης», πέρασε ακολούθως σε ιδιωτικά συμφέροντα. Το 2006 κήρυξε πτώχευση. Το VW group έχει αγοράσει τα δικαιώματα της φίρμας μέχρι το 2021.

Έως τα μέσα της δεκαετίας του '60 πάντως, η Ελληνική αντιπροσωπεία, βοηθούσε Έλληνες να συμμετέχουν σε ημεδαπούς αγώνες. Το '64 ο Θέμος Σταμουλάκης με Moskvitch ήταν ο μοναδικός Έλληνας οδηγός που ολοκλήρωσε στο IB' Δ.Ρ.Α.



Εκπαιδευτική Διαδικασία Μάθησης Πολυμέσικα Αρχικά (ΠΟΛΥΜΕΔΙΑ) - Σχολικό Βιβλίο

[illegible]