

Η ιστορία μας σεβρίζει μονίμως ενδιαφέροντα μενού. Συχνά τόσο περίπλοκα, όσο και με απρόσμενες εξελίξεις. Ανατρεπτικά και απροσδόκητα. Κάπως έτσι έχουν και οι ιστορίες που έφεραν τα

Tr
iumph

και τα

Opel

στον παγκόσμιο χάρτη των κατασκευαστών ν. Με αφορμή δυο convertible

οχήματα, ιχνηλατούμε μικρά τμήματα της ιστορίας.

Η βιομηχανική επανάσταση κορυφώθηκε τον 19ο αιώνα. Μαζί της άλλαζε μορφή ο κόσμος. Δίπλα της, πέρα από τα τόσα απίθανα συνέβαιναν, γεννήθηκαν τάσεις (συνδικαλισμός), ιδεολογίες (Μαρξισμός) που θα συνέβαλαν τα μέγιστα στην ολοένα επιταχυνόμενη αλλαγή του πλανήτη. Σημαντική συμβολή σε αυτή την αλλαγή είχε και η αυτοκινητοβιομηχανία που άρχισε να κάνει τα πρώτα διστακτικά της βήματα στην αλλαγή του αιώνα. Έτσι ο εικοστός έφερε το αυτοκίνητο. Το έφερε ως αγαθό, απλησίαστο στην αρχή, μαζικό στην συνέχεια, απελευθερωτικό αλλά και θορυβώδες, συχνά απειλητικό.

Εξίσου περιπετειώδεις είναι και οι τρόποι που κάποια φημισμένα εργοστάσια παραγωγής αυτοκινήτων ξεκινούσαν την πορεία τους. Να θυμίσουμε την περίπτωση του Κιχίρο Τογιόντα, ο οποίος εγκατέλειψε την παραγωγή των πιο φημισμένων αργαλειών των κόσμου για να συστήσει βιομηχανία παραγωγής αυτοκινήτων. Έτσι ξεκίνησε η Toyota.



Σχεδόν με παρόμοιο τρόπο, ξεκίνησε και η Opel κάποια σαράντα χρόνια νωρίτερα. Τέσσερα μόλις χρόνια μετά το θάνατο του ιδρυτή Adam

Opel

, το 1899, οι απόγονοι αποφασίζουν να εγκαταλείψουν την παραγωγή ραπτομηχανών οι οποίες

κυριαρχούσαν σε όλη την ευρωπαϊκή αγορά, προκειμένου να στραφούν στην αυτοκινητοβιομηχανία. Εφαρμόζοντας πρωτοπόρες διαδικασίες συναρμολόγησης, κομίζοντας καινοτόμες τεχνολογικές προτάσεις, κάνοντας ευφυείς επιχειρηματικές κινήσεις, κατακτούν την Γερμανική αγορά (μερίδιο 37,5%) και η εταιρεία γίνεται η μεγαλύτερη εξαγωγική εταιρεία. Το 1931 πουλήθηκε στην

G

.

M

., αποφέροντας στην οικογένεια

Opel

περισσότερα από 30 εκατομμύρια δολάρια, ποσό αστρονομικό για εκείνη την εποχή. Η ανάπτυξη συνεχίστηκε τη δεκαετία του '30 και μέχρι το φθινόπωρο του '40 ανέβηκε στην έβδομη θέση σε παγκόσμια κλίμακα των πλέον παραγωγικών εργοστασίων αυτοκινήτων του πλανήτη, ασφαλώς ο μεγαλύτερος Ευρωπαίος και μάλιστα σε ένα σφικτό, δύσκολο οικονομικό περιβάλλον, όπως εκείνο της προπολεμικής Γερμανίας.

Μετά τη λαιλαπα του πολέμου η παραγωγή ξεκίνησε κυριολεκτικά εκ του μηδενός, με ένα ελαφρύ φορτηγό προκειμένου να καλυφθούν οι ανάγκες της χώρας και πριν τη λήξη της εφιαλτικής εκείνης δεκαετίας ξεκινούσε η παραγωγή του πρώτου αυτοκινήτου, του μεταπολεμικού Ολύμπια. Έκτοτε πέρασαν πολλές δεκαετίες, χρονικά διαστήματα ταραχώδη αλλά και επιτυχημένα. Το 2010 ανακοινώθηκε ότι την επόμενη πενταετία θα επενδυθούν 11 δισ. ευρώ, ενώ το '12 ανακοινώθηκε η συμφωνία συνεργασίας με τον όμιλο P SA

προκειμένου να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας. Με παραγωγή δέκα φορές μεγαλύτερη από την προπολεμική η

Opel

κατείχε το 2012 το 5,6 % των πωλήσεων στην Ευρώπη.

Η περίπτωση της Triumph είναι διαφορετική. Υπάρχει όμως ένα πρωτοφανές κοινό στοιχείο. Η Γερμανικότητα του ιδρυτή. Γεννημένος το 1863 στη Νυρεμβέργη, εκεί που μερικές δεκαετίες αργότερα ο ναζιστικό κόμμα θα οργάνωνε τις τερατώδεις τελετές του, ο Siegfried Bettmann βρέθηκε το 1885 στο Coventry της γηραιάς Αλβιώνας. Στον αγώνα της επιβίωσης, ανάμεσα σε άλλα, αρχίζει να πουλά ποδήλατα, μέχρι που συνεταιρίζεται με τον επίσης, εκ Νυρεμβέργης, Γερμανό μηχανικό Moritz Schulte και στις αρχές του 20ου αιώνα κατασκευάζουν την πρώτη μοτοσυκλέτα

Triumph

. Στο μεσοδιάστημα, ο Bettmann μετείχε πλήρως της Βρετανικής παιδείας, νυμφεύτηκε Αγγλίδα, έφθασε να γίνει ο πρώτος αλλοδαπός δήμαρχος του

Coventry

μέχρι που καθαιρέθηκε στη δύνη του μίσους του πρώτου Μεγάλου Πολέμου, παρότι διέθεσε την παραγωγή του εργοστασίου του, για της πολεμικές ανάγκες της αυτοκρατορίας. Τον Μάρτιο του '21 στο τέλος μιας τελετής όπου μνημόνευσαν τους πεσόντες του εργοστασίου της

Triumph

, ο

Bettmann

πήρε το λόγο και παρομοίασε τους νεκρούς του με τους Σπαρτιάτες των Θερμοπυλών, απαγγέλοντας σε μετάφραση τους περίφημους στίχους του Σιμωνίδη.



Στο μεσοπόλεμο, η εταιρεία θα μεγάλωνε, θα γινόταν πρωταγωνίστρια σε παγκόσμιο επίπεδο στις πωλήσεις μοτοσυκλετών, ενώ από το 1923 ξεκίνησε και την παραγωγή αυτοκινήτων με πρώτο μοντέλο το 10/20, όνομα που οφείλει στη φορολογήσιμη κλίμακά του (10) και στην ισχύ του κινητήρα του (20 ίπποι). Κατασκεύασε σχεδόν δύο δεκάδες μοντέλων, αλλά λίγο πριν την λαιλαπα του δεύτερου μεγάλου πολέμου το εργοστάσιο τέθη κε υπό καθεστώς πτώχευσης.

Η μεταπολεμική περίοδος κράτησε λίγο παραπάνω. Μέχρι το 1984, που παρήγαγε μισή εκατοντάδα μοντέλων με τελευταίο το Triumph Acclaim που δεν ήταν παρά ένα 4πορτο Civic . Η Βρετανική αυτοκινητοβιομηχανία αποχωρούσε από το προσκήνιο...

Στον περίπλοκο κόσμο του σήμερα λοιπόν, αυτοκίνητα Triumph δεν υπάρχουν, η Opel όπως και πολλές κραταιές αυτοκινητοβιομηχανίες δοκιμάζονται, αλλά συνεχίζουν να παράγουν αυτοκίνητα με μια πληρότητα και μια τεχνολογική αρτιότητα που πριν πενήντα χρόνια φάνταζαν σαν επιστημονική φαντασία και επιπροσθέτως, εκείνοι που κοιτούν στο παρελθόν με νοσταλγία πολλαπλασιάζονται.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες έχει ενδιαφέρον να βάλουμε δίπλα – δίπλα δυο αυτοκίνητα που τα διέπει η ίδια, περίπου, φιλοσοφία αλλά τα χωρίζουν πενήντα χρόνια. Δυο convertible οχήματα που στόχο είχαν, έχουν, πέρα από τις μεταφορικές ανάγκες που εξυπηρετούν, να ψυχαγωγήσουν οδηγό και πλήρωμα. Πέρα από αυτό το κοινό χαρακτηριστικό, τα συνδέουν το ίδιο πλήθος θυρών και τροχών. Μα τίποτα άλλο.

Αναλυτικότερα: Το μαγευτικό αισθητικά TR4, απότοκο έμπνευσης του Giovanni Michelotti (άλλο του δημιούργημα το Hino Contessa που παραγόταν στη Hamoura του Τόκυο), δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι έκρυβε κάτω από το καπό του ένα αντίστοιχο τεχνολογικό αριστούργημα. Ο τετρακύλινδρος εν σειρά 2.138

κ.εκ. κινητήρας, ήταν ο ίδιος που τοποθετούσαν στους γεωργικούς ελκυστήρες, κοινώς τρακτέρ, της Ferguson μεγαλωμένος κατά 147 κ.εκ., μια διαφορά η οποία προέκυψε από την αύξηση της διαμέτρου των κυλίνδρων και έβγαζε, δεν έβγαζε ίππους εκατό, καθώς τροφοδοτούνταν από εκείνα τα περίεργα καρμπυρατέρ με το όνομα SU

. Σε αντιδιαστολή η μονάδα ισχύος του Cascada

ανήκει στην νέα γενιά των κινητήρων της Opel

. Με χωρητικότητα 1.598 κ.εκ. μπλοκ από χυτοσίδηρο, υπερτροφοδοτούμενος, με άμεσο ψεκασμό στα 200 bar

. και απόδοση 170 ίππων από 1.598 κ.εκ. που επιπροσθέτως είναι εφοδιασμένο με το σύστημα

Start

/

Stop

, οι διαφορές είναι χαώδεις. Το αυτό και με τα κιβώτια ταχυτήτων. Από τις 4 σχέσεις του TR

στις 6 του

Cascada

αν και οι Άγγλοι μπορούν να περηφανεύονται για το θαυματουργό overdrive

.



Εξίσου χαοτική είναι η διαφορά στο βάρος. Κάτω από τόνο το TR, ελάχιστα πάνω από Opel.
1.700 κιλά το

Σχεδόν
double

σκορ. Αλλά και στις διαστάσεις οι διαφορές είναι μεγάλης κλίμακας. Ένα μέτρο πιο μακρύ, σαράντα πόντους πιο φαρδύ και είκοσι πόντους πιο ψηλό, αποδεικνύεται το Cascada κάτω από τον έλεγχο της μεζούρας.

Στον τομέα του εξοπλισμού και της άνεσης οι διαφορές μάλλον μεγαλώνουν ακόμα περισσότερο. Το να συζητήσουμε για ηλεκτρικά ανοιγόμενα, σε 17 δεύτερα, ακόμα και εν κινήσει, αν η ταχύτητα δεν υπερβαίνει τα 50 χλμ./ώρα, οροφή με αποτελεσματική ακουστική και θερμική μόνωση ή για αεριζόμενα και θερμαινόμενα καθίσματα, θερμαινόμενο τιμόνι, σύστημα Quick Heat, καλοριφέρ στάθμευσης, και ανεμοθώρακα που διαθέτει το Cascada σήμερα, δεν λέει και πολλά αφού τότε, όλα τούτα δεν υπήρχαν ούτε στη φαντασία των TR



Το TR βέβαια, είχε σαφείς σπορτίφ καταβολές και στόχους. Ακόμα και στην πατρίδα μας πριν ακριβώς μισό αιώνα, το '63, ένα TR4 που έφερε ο Γιώργος -τότε “Warlock”-

Μεϊμαρίδης, κέρδισε την ανάβαση Πάρνηθας, με μόλις 1,3 δευτερόλεπτα, από το Junior του Γιώργου Ραπτόπουλου στα 10 χλμ. της διαδρομής. Το οδήγησε ένας αλλοδαπός, ο Βρετανός ο Murray Smith

“...το μικρό Εγγλεζάκι που τίμησε με την παρουσία του και με την νίκη του τον πρώτο ελληνικό αγώνα του 1963”

όπως έγραψε ο τύπος της εποχής. Ο

Murray

, είχε ντουμπλάρει το

TR

4 του Γιώργου ο οποίος σε εκείνη την Πάρνηθα είχε ολοκληρώσει τέταρτος, 5,3 δευτερά πίσω από τον νικητή. Δυο μήνες αργότερα ο Γιώργος θα ανεβάσει το πανέμορφο

Triumph

με τις ακτινωτές μονομπύλονες ζάντες στην τρίτη θέση της Ριτσώνας πίσω από τη Chevy

του Τζώνυ, και την

E

type

του Μίμη Μαρκομιχελάκη. Την τελευταία Κυριακή του Ιουλίου του '63, εκείνο το

TR

έκανε την τελευταία του εμφάνιση στο σιρκουί της Ρόδου. Την προηγούμενη μέρα στην ανάβαση της Φιλερήμου όπου σημειώθηκε το πρώτο μεταπολεμικό θανατηφόρο δυστύχημα κατά τη διάρκεια αγώνων αυτοκινήτου στην Ελλάδα, ο Γιώργος τερμάτισε στην 4η θέση, πίσω από το

Junior

του Γ. Ραπτόπουλου, τη

Chevy

του Τζώνυ και την 544 του Γιώργου “Σιμούν” Δεβερίκου. Το πρώτο θύμα των ελληνικών αγώνων ήταν ο Πέτρος Κουβάτσος που κατέληξε μέσα

στην αγαπημένη του

Alfa

στην τελευταία δεξιά στροφή εκείνης της Φιλερήμου όπου βγήκε και συγκρούστηκε σε παρακείμενο δένδρο. Την επόμενη μέρα στο δύσκολο, απαιτητικό και επικίνδυνο

street

circuit

ανάμεσα στα Ενετικά τείχη της πόλης, παρολίγον να θρηνήσουμε και δεύτερο θύμα όταν το

TR

4 του

Γιώργου “

Warlock

” Μείμαριδη, στον 30ο γύρο έχασε τα φρένα στην πύλη της Παναγιάς και βούτηξε στα νερά του λιμανιού. Ο οδηγός σώθηκε, συμμετείχε το Φθινόπωρο στο Τατόι με

Alfa

, το αυτοκίνητο όμως δεν ξανάτρεξε.

Η

νίκη που σημείωσε ο

Murray

Smith

στην Πάρνηθα ήταν και η μοναδική της

Triumph

σε πρωταθληματικό Ελληνικό αγώνα.



Αντίστοιχες όμως επιτυχίες έκαναν τα TR4 σε εθνικούς αγώνες ανά την Ευρώπη και την Αμερική συναγωνιζόμενα τις διακρίσεις των δίτροχων *Triumph*. Τότε που 500 κ.εκ. δύο *Amal*, και άντε κάτι παραπάνω από 41 ίππους αρκούσαν να βρεθείς στην κορφή, όπως ο *Buddy Elmor* που επικράτησε στα 200 μίλια της *Daytona*, το '66 όπως και ο *Gary Nixon* ο οποίος επανέλαβε με το ίδιο υλικό, την επόμενη χρονιά.



Ε λοιπόν, τέτοιου είδους επιτυχίες δεν πρόκειται να γευθεί το Cascada. Δεν κατασκευάστηκε για αυτό. Απευθύνεται σε νέους γονείς με κάποια άνεση που έχουν ακόμα την επιθυμία να νοιώσουν τις χαρές ενός ανοικτού αυτοκινήτου, χωρίς να κάνουν οποιαδήποτε παραχώρηση στους τομείς της άνεσης και της ασφάλειας. Είναι ένα όχημα που ενσωματώνει τεχνολογίες, είναι ήσυχο, καθαρό, οικονομικό, σύγχρονο. Δύσκολα όμως μετά από πενήντα χρόνια θα το θυμάται κανείς. Αντίθετα, μετά από άλλα πενήντα χρόνια τα

TR

4 θα έχουν ακόμα μεγαλύτερη αξία και τιμή. Ακόμα και αν συνεχίζουν να ταλαιπωρούν μερικούς ιδιοκτήτες τους με τα ηλεκτρικά. (

Lucas

-

prince

of

darkness

), όπως έλεγαν υποτιμητικά και υπερβολικά οι δίτροχοι. Το πνευματικό τέκνο του Michelotti

θα συνεχίζει να γοητεύει με την λεπτή, κομψή σιλουέτα του, ακόμα και αν έχει καρδιά τρακτέρ. Απαράμιλλα σίξιτις...

