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

Σαν τον κόσμο που έδυσε

Η ιστορία της Lada ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό την ιστορία του Υπαρκτού. Εκφράζει την επιθυμία του καθεστώτος για ένα φτηνό, αξιόπιστο λαϊκό αυτοκίνητο. Στα 20 χρόνια που συμπορεύτηκε η παραγωγή του με την κυριαρχία του κόμματος, δεν άλλαξαν και πολλά. Τόσο για το αυτοκίνητο όσο και για το κόμμα.

Η ιστορία ξεκινά το 1966, όταν τίθενται τα θεμέλια του εργοστασίου στην παραποτάμια πόλη Τολιάτι, η οποία είχε ιδρυθεί το 1737 με το όνομα Σταυρούπολη του Βόλγα. Το '64, υπακούοντας στον κώδικα της διεθνιστικής πολιτικής και αλληλεγγύης, μετονομάστηκε εις μνήμην του Palmiro Togliatti, του γ.γ. του Ιταλικού Κομμουνιστικού Κόμματος που απεβίωσε εκείνη τη χρόνια στη Γιάλτα. Με μεγάλους υδάτινους ταμιευτήρες και υδροηλεκτρικό σταθμό, που θα μπορούσαν να προσφέρουν την απαιτούμενη ενέργεια, κατασκευάστηκε τότε το εργοστάσιο που ξεκίνησε την παραγωγή του 4 χρόνια αργότερα.

Δεν σχεδίασαν, δεν έφτιαξαν από λευκό χαρτί αυτοκίνητο οι Σοβιετικοί. Ηταν το Fiat 124 που με κάποιες μικρές αλλαγές, όπως πιο ενισχυμένο πλαίσιο, ταμπούρα αλουμινένια αντί για δίσκους στον πίσω άξονα και επικεφαλής εκκεντροφόρο στον κινητήρα,

αναπροσαρμόστηκε για τις ανάγκες της Σοσιαλιστικής Αυτοκρατορίας.

Του έδωσαν και ένα παρανόμι: Kopeyka, που σημαίνει μικρό νόμισμα. Ηταν το περιβόητο VAZ-2101, γνωστό και ως Zhiguli (με την πρέπουσα προφορά) από το όνομα των λόφων γύρω από το εργοστάσιο. Η σύμβαση με τους Ιταλούς όριζε ότι δεν επιτρεπόταν να εξαχθεί σε αγορές όπου διατίθετο το 124, αλλά ύστερα από σχεδόν πέντε χρόνια παραγωγής, το '74, όταν αποσύρθηκε το 124 χάριν του 131, γνωστότερου και ως Mirafiori, άρχισαν και οι εξαγωγές.

Στις δυτικές αγορές πουλιόταν ως Lada 1200, Lada 1300 και Lada 1200 S. Τον Μάιο του '74, όταν έφθασε για πρώτη φορά στη Γηραιά Αλβιώνα, στοίχιζε μόλις 979 λίρες. Για την Κούβα υπάρχει η ενδιαφέρουσα πληροφορία ότι ο Raul Castro μέχρι το 2006 είχε το δικό του Lada για τις μετακινήσεις του. Το '76, η πιο οικονομική του έκδοση στην Ελλάδα στοίχιζε 200.000 δρχ. (587€), όταν τα ευρωπαϊκά αυτοκίνητα αντίστοιχου κυβισμού ήταν τουλάχιστον 30% ακριβότερα.

Από την πρώτη περίοδο παρουσίας της μάρκας στην ελληνική αγορά. Νοέμβριος του 1974,

καταχώρηση στον ειδικό Τύπο με σαφείς προσανατολισμούς.

Την πρώτη χρονιά παραγωγής κατασκευάστηκαν 22.000 τεμάχια, το '73 έφθασαν τα 660.000, ενώ τον Δεκέμβρη του ίδιου έτους ξεπέρασαν συνολικά το εκατομμύριο. Το κράτησαν στην παραγωγή σχεδόν είκοσι χρόνια και παρήγαγαν περισσότερα από 20.000.000 οχήματα. Αυτό του προσφέρει τα πρωτεία του αυτοκινήτου με τις μαζικότερες πωλήσεις χωρίς ουσιαστικές αλλαγές.

Πέρα από τη βάση του 2101 και την estate έκδοση 2102, γνωρίσαμε, ως εξέλιξη, το 2105, γνωστό και ως Riva, Classic, Kalinka, ή Signet, ανάλογα με τις χώρες όπου εισαγόταν, αργότερα το προσθιοκίνητο Samara, και βέβαια το Niva, που αποτέλεσε μια πρωτόλεια, φτηνή και ανθεκτική τετρακίνητη πρόταση.

Η πτώ ση και οι αλλαγές

Η πτώση του Υπαρκτού, η διάλυση της Σοβιετικής Ενωσης, η γέννηση της Κοινοπολιτείας κατ' αρχάς και ό,τι επακολούθησε, σε συνδυασμό με τις θυελλώδεις αλλαγές στην τεχνολογία των αυτοκινήτων, μοιραία εξώθησαν την παραγωγή αυτών των κλασικών Lada στο τέλος τους. Για τις συνθήκες της διάθεσης στο εσωτερικό της ΕΣΣΔ είναι γνωστό και το ανέκδοτο που σημαδεύει με τρόπο δηκτικό τις ευρύτερες συνθήκες οικονομικής δυσλειτουργίας του πελώριου κράτους με το ακόμα μεγαλύτερο κόμμα.

Οι αγωνιστικές επιτυχίες δίνουν την καλύτερη ευκαιρία ώστε να προβληθούν προτερήματα όπως η αξιοπιστία και αντοχή.

Υστερα, λοιπόν, από διατυπώσεις που κρατούν σχεδόν μια μέρα, με μεγάλες ουρές και τρομερή γραφειοκρατία, φθάνει ο πολίτης ο αιτούμενος την αγορά Lada κατάκοπος στο τελευταίο γραφείο, με ένα πάκο χαρτιά όπου πίπτει η τελική σφραγίδα και ακούει τον κρατικό υπάλληλο να του λέει:
«Εντάξει, σύντροφε Νικολάι, όλα καλά. Σε πέντε χρόνια, στις 10 Σεπτέμβρη του '84, θα το παραλάβεις».
Ακολουθεί μορφασμός απορίας του αιτούμενου, συνοδευόμενος από το ερώτημα:
«Μήπως θα μπορούσες να μου πεις, σύντροφε, πρωί ή απόγευμα, διότι την ίδια μέρα περιμένω και τον υδραυλικό».

Αντίστοιχα σκωπτικά ερωτήματα είχαν κυκλοφορήσει και για τα ίδια τα αυτοκίνητα:

- Πώς αποκαλείς τον οδηγό ενός Lada που ισχυρίζεται ότι τον έγραψε η Τροχαία για υπερβολική ταχύτητα; -Ψεύτη.

- Πώς διπλασιάζεις την αξία ενός Lada; -Γεμίζοντας το ρεζερβουάρ.

Πάντως, για όσους Δυτικούς πανηγύριζαν τότε που κατέρρεε η Αυτοκρατορία, μένει το ερώτημα πόσο πιο ισόρροπος είναι ο κόσμος τώρα. Για τους πρώην Σοβιετικούς πολίτες το ερώτημα είναι, υποθέτω, πιο βαρύ. Το γράφω αυτό έχοντας διαβάσει ότι πέρυσι τον Ιούνιο, στο πλαίσιο του εορτασμού των 277 ετών από την ίδρυση της Τολιάτι και ταυτόχρονα με τη Διεθνή Ημέρα Προστασίας των Παιδιών, ανάμεσα στις εκδηλώσεις ήταν και ένα auto show σε χώρο ανοικτό, όπου έλαβε χώρα και διαγωνισμός
pole
dancing
. Δεν είναι σημείωση απότοκη συντηρητισμού, είναι σκέτο θέμα αισθητικής.

Οι εικονιζόμενοι Vl. Shtykov - Y. Baikov δεν κατάφεραν να τερματίσουν στο 39ο Δ.Ρ.Α. ('92), αλλά το άλλο Samara 2108 με τους S. Alyas of - A lex . Levitan ήταν πρώτο στην κλάση Α/7, πρώτο δικίνητο και 14ο γενικής.

Προσπαθώ π.χ. να έρθω στη θέση ενός 70άρη που κατανάλωσε τα νιάτα του στις γραμμές παραγωγής, που έζησε τις όποιες αστοχίες του σοσιαλισμού και τώρα προσπαθεί να επιβιώσει ζώντας τις όποιες αστοχίες του καπιταλισμού. Ο συνδυασμός αυτός αποτελεί, ίσως, έναν από τους ορισμούς της δυστυχίας, καθώς 70 σχεδόν χρόνια λαϊκής κυριαρχίας οδήγησαν στο ακριβώς αντίθετο αποτέλεσμα, για να ακολουθήσουν τα χρόνια ενός ισοπεδωτικού μετακαπιταλισμού που οδηγεί τις ίδιες λαϊκές μάζες σε μια ακόμα πιο καταθλιπτική καθημερινότητα.

Πέρα από τις δραματικές πολιτικές αλλαγές που προέκυψαν, ήταν και το τμηματικό πέρασμα της AvtoVAZ σε δυτικά επιχειρηματικά συμφέροντα. Το 2008 η Renault καταβάλλοντας ένα δισ. δολάρια απέκτησε το 25% και μέχρι το 2014 το πλειοψηφικό πακέτο πέρασε στη συμμαχία
Renault
-
Nissan
.

Ετσι το σήμα της εταιρείας με το ιστιοφόρο ποταμόπλοιο (lada στα ρωσικά) θα συνεχίζει να υπάρχει. Το Vesta που παρουσιάστηκε, ως πρωτότυπο, στην έκθεση της Μόσχας τον Αύγουστο, δείγμα της επέμβασης των
Renault
-
Nissan
, είναι το πρώτο σημάδι. Μόνο που αυτό το ίδιο καραβάκι ολοένα και σαλπάρει μακρύτερα από τις εικόνες που είχαμε μεταπολεμικά τόσο για τις ισορροπίες του πλανήτη όσο και για τα 2101 με την ένδειξη ΒΟΔΑ στο όργανο θερμοκρασίας νερού.

Στην Ελλάδα

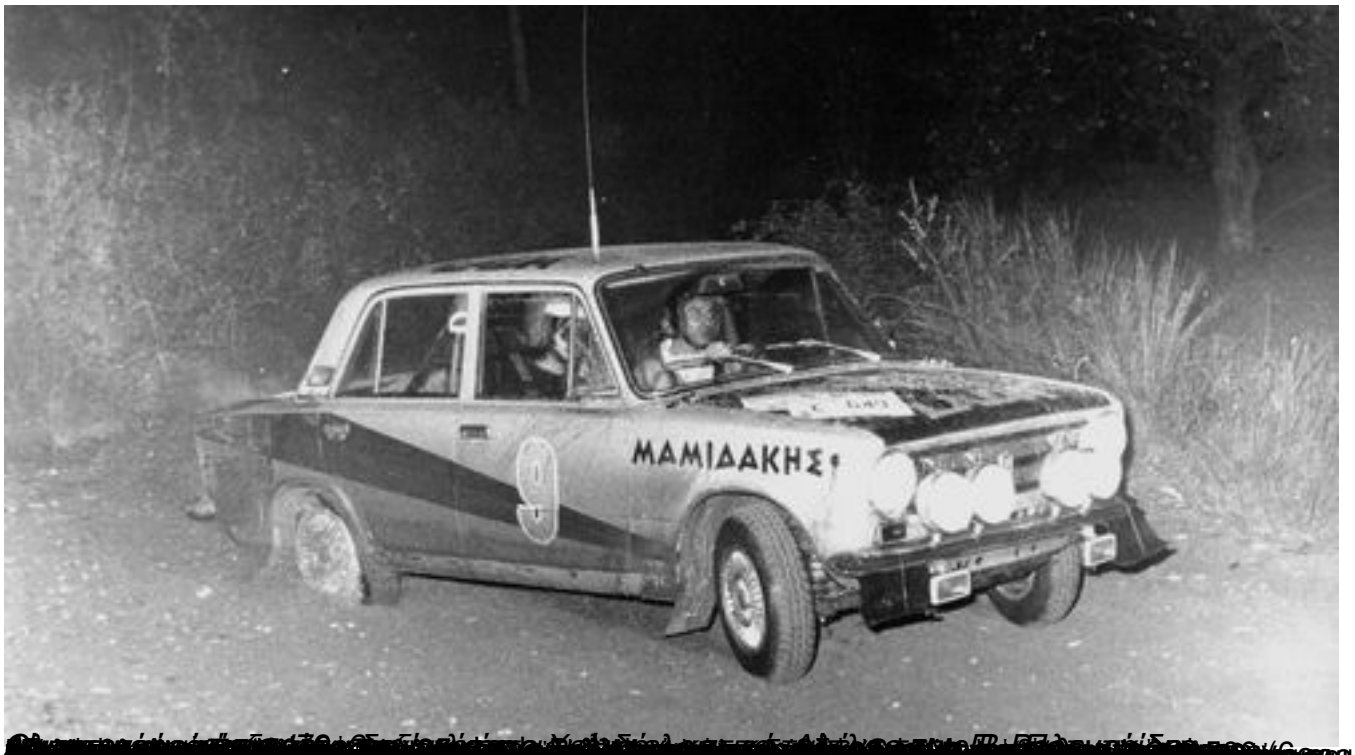
Πριν από τα μέσα της δεκαετίας του '70 άρχισε να εισάγεται από δύο διαφορετικούς φορείς. Το δικαίωμα της αντιπροσώπευσης είχε δοθεί σε εταιρεία συμφερόντων οικογένειας Μαμιδάκη και σε άλλη συμφερόντων οικογένειας Ηλιόπουλου. Η τελευταία διατηρούσε επαφές με τη Σοβιετική Ενωση από τη δεκαετία του '60, εισάγοντας τόσο τα Vo lga
όσο και τα Moskvich.

Αστρος, τελευταία ετάπ του 25ου Δ.Ρ.Α. και ο Στάσις Μπρούντζα θα κλείσει τη δεκάδα της γενικής.

Επειδή ήταν σαφές ότι δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί τα δυτικά προϊόντα σε επίπεδο ομορφιάς ή πολυτέλειας ή εξοπλισμών, η στόχευση ήταν ευθύς εξαρχής στο προσιτό της τιμής και στην αντοχή. Εννοείται ότι ανταποκρίθηκαν τα χαμηλότερα εισοδήματα, ειδικά σε μια αγορά αποπροσανατολισμένη και πεινασμένη σαν την ελληνική, που εξ απαλών ονύχων αποζητούσε περισσότερα από όσα μπορούσε να πληρώσει ή, ακόμα χειρότερα, περισσότερα από όσα μπορούσε να καταλάβει ή να χαρεί.

Σε αυτό, το ίδιο, κλίμα περιφρόνησης, κινήθηκε και η ατάκα γνωστού λόγιου ο οποίος υποτίθεται ότι είχε ευαισθησίες περί των αυτοκινήτων, αλλά με περισσή δόση αφέλειας και αναίδειας είχε εκφράσει την απαξιωτική άποψη ότι *«τα Lada είναι μη αυτοκίνητα».*

Τίμιο λοιπόν όχημα το Lada για την Ελλάδα, τίμιο και φθηνό, και έτσι δεν άργησε να γράψει τις δικές του ενδιαφέρουσες σελίδες στο αγωνιστικό γίγνεσθαι. Πρωτοπόρος σε αυτό το κεφάλαιο η «Μαμιδάκης». Το στέλεχος της εταιρείας Ε. Στρατηγουλάκου κάνει πρόταση στο σπουδαιότερο, τότε, ταλέντο των ελληνικών αγώνων να συμμετάσχει στο 22ο Δ.Ρ.Α. με Lada. Δεν είναι άλλος από τον Τάσο «Ιαβέρη» Μαρκουίζο, ο οποίος αρνήθηκε ευγενικά καθώς θα συμμετείχε με Κώστα Φερτάκη και τη vecchia Veloce, γνωστότερη ως «Ντόλι».



[redacted]

[redacted]

[redacted]