

Ελληνικό αυτοκίνητο - Μια φορά κι έναν καιρό...



Ελληνικό αυτοκίνητο; Όχι δε πρόκειται για ανέκδοτο. Μια φορά και έναν καιρό υπήρξε.

Μπορεί η ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία να μην έφτασε ποτέ ούτε καν στα κατώτερα ποιοτικά επίπεδα της Ευρώπης και άλλων περιοχών του κόσμου αλλά τουλάχιστον προσπαθούσε.

Σήμερα και εδώ και 2 δεκαετίες, το γελοίο συνδικαλιστικό κατεστημένο των κομματικών επιταγών και τεμπέλικων κεκτημένων, των απεργιών και των εργατοπατεράδων, όπως επίσης και η γελοία φοροεισπρακτική κρατική εμμονή, δεν επιτρέπει καν έστω και σαν ιδέα, να δώσει την ευκαιρία σε ξένο επενδυτή να ανοίξει και στην Ελλάδα κάποιο εργοστάσιο έστω και συναρμολόγησης αυτοκινήτων.

Οι επενδυτές ειδικά της άπω ανατολής κοιτούν στην Σλοβακία, την Πορτογαλία, την Ισπανία, τη Σλοβενία και ειδικά την Τουρκία όπου οι άνθρωποι είναι σοβαροί και κοιτούν μπροστά. Εταιρίες όπως η TOYOTA, FIAT, HYUNDAI, KIA, RENAULT, NISSAN, HONDA κλπ κατασκευάζουν τα μοντέλα τους στις παραπάνω χώρες. Ποιος θα έλθει στην Ελλάδα των 100αδων απεργιών και των 900 διαδηλώσεων στο κέντρο της Αθήνας κάθε χρόνο;

Διαβάστε λοιπόν παρακάτω ένα μικρό αφιέρωμα στην παλαιά και εντελώς εξαφανισμένη πλέον Ελληνική Αυτοκινητοβιομηχανία, τότε που οι Έλληνες προσπαθούσαν να πετύχουν πράγματα έστω και με ρομαντικό τρόπο, όμως προσπαθούσαν και τους άφηναν προπαντός να προσπαθούν...

Ακολουθεί η ιστορική διαδρομή στις ελληνικές και πλέον ξεχασμένες εταιρίες κατασκευής αυτοκινήτων. Για να θυμούνται με νοσταλγία οι παλιοί και να μαθαίνουν οι νεώτεροι...

THEOLOGOU

Ο Νικόλαος Θεολόγου ήταν ο πρώτος Έλληνας που σχεδίασε και κατασκεύασε επιβατικό αυτοκίνητο. Επιστρέφοντας από την Αμερική, όπου εργαζόταν ως μηχανικός αυτοκινήτων, ίδρυσε το 1916 την ομώνυμη εταιρεία.



ΑΤΤΙΚΑ

Η Attica ήταν μια από τις εταιρείες που δημιουργήθηκαν από τη Βιοπλαστική ΑΕ του Γιώργου Δημητριάδη. Το 1958 σχεδίασε το μοντέλο «505», ο φόρος όμως για τα τετράτροχα αυτοκίνητα μπλόκαρε την παραγωγή του. Το 1963 άρχισε την παραγωγή του «200», το οποίο βασιζόταν στο γερμανικό Fuldamobil. Οι διάφορες εκδόσεις έφεραν κινητήρες της ILO, της Sachs και της Heinkel, όλοι 200 κ.εκ. Οι μετέπειτα προσπάθειες του Δημητριάδη για την κατασκευή τετράτροχων αυτοκινήτων -όπως είναι το Carmel της ισραηλινής Autocars ή το ελληνικό DIM με κινητήρα Fiat, που μάλιστα παρουσιάστηκε το 1977 στην Έκθεση Αυτοκινήτου της Γενεύης- δε στέφθηκαν από επιτυχία.



ALTA

Με έδρα την Αθήνα, η εταιρεία Alta παρουσίασε το 1968 ένα τρίκυκλο επιβατικό αυτοκίνητο, το A200 . Χρησιμοποιούσε, όπως και η Attica, πλαίσιο της γερμανικής Fuldamobil, το αμάξωμα ήταν όμως δικής της σχεδίασης. Η Fulda έστειλε το μονοκύλινδρο κινητήρα 200 κ.εκ. της Heinkel, απόδοσης 10 ίππων, και την πίσω ανάρτηση. Το κιβώτιο ήταν 4 ταχυτήτων και είχε άδεια κυκλοφορίας για τρεις επιβάτες.

Η παραγωγή του συνεχίστηκε έως το 1974. Η Alta κατασκεύαζε επίσης τρίκυκλα ελαφρά φορτηγά καθώς και μοτοποδήλατα. Το εργοστάσιό της στην Ελευσίνα

έκλεισε το 1978.



BET

Η Βιοτεχνία Ελληνικών Τρίκυκλων ιδρύθηκε από τον Πέτρο Κωνσταντίνου και προσανατολίστηκε στην κατασκευή -κυρίως- φορτηγών. Το 1965 σχεδίασε το πρώτο της επιβατικό αυτοκίνητο, ένα τρίκυκλο που βασιζόταν σε κινητήρα μοτοσικλέτας BMW, 125 κ.εκ. Το πρωτότυπο αυτό δεν έφτασε ποτέ στη γραμμή παραγωγής.

Αρκετά χρόνια αργότερα, το 1973, κατασκεύασε το BET 500, που έφερε κινητήρα Fiat 500 κ.εκ., το οποίο παρήχθη όμως σε ελάχιστα κομμάτια. Αντιμετωπίζοντας προβλήματα έγκρισης τύπου, η επιχείρηση σταμάτησε τις δραστηριότητές της το 1976.



ENFIELD-NEORION

Η Enfield Automotive Ltd, με έδρα το Λονδίνο, ειδικευόταν στη σχεδίαση και κατασκευή ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Το 1972 εξαγοράστηκε από τους αδελφούς Γουλανδρή, οι οποίοι τη μετονόμασαν σε «Enfield-Neorion» και μετέφεραν τη γραμμή παραγωγής στη Σύρο, όπου βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Νεωρίου.

Ένα από τα μοντέλα που δέχτηκαν τις σχεδιαστικές... επεμβάσεις του Γιώργου Μιχαήλ ήταν το E 8000. Επρόκειτο για ηλεκτρικό αυτοκίνητο πόλης, με αυτονομία γύρω στα 110-130 χλμ. και τελική ταχύτητα 65 χλμ./ώρα. Παρήχθησαν όμως ελάχιστα κομμάτια, γεγονός που οφειλόταν στη σχετικά υψηλή τιμή του και στο φορολογικό «σκόπελο» τον οποίο έπρεπε να αποφύγουν τα ηλεκτροκίνητα οχήματα.

Ο Μιχαήλ σχεδίασε το 1974 το «Σικάγο», ένα πολυτελές βενζινοκίνητο όχημα παντός εδάφους, το οποίο παρήχθη όμως μόλις σε δύο αντίτυπα.



ZEBRA DAIHATSU

Η Automeccanica AEBE ιδρύθηκε στις αρχές της δεκαετίας του '80 από στελέχη της Αυτοκινητοβιομηχανίας Ελλάδος, η οποία ήταν γνωστή για την παραγωγή των Scout και Amico, που αποτελούσαν παραλλαγές του Fiat 127. Το Zebra, αντιθέτως, κατασκευαζόταν πλήρως στην Ελλάδα από την Automeccanica και βασιζόταν στο Daihatsu Charade.

Το επαγγελματικής και επιβατικής χρήσης Zebra άρχισε να παράγεται το 1981, ενώ από το 1985 δεν έφερε το σήμα της Daihatsu. Την ίδια χρονιά η Automeccanica εξασφάλισε την άδεια της Lada για την κατασκευή στη χώρα μας του Niva, το οποίο παρήγαγε και σε ανοιχτή έκδοση.



NAMCO PONY

Δημιούργημα των αδελφών Κοντογούρη, η NAMCO (National Motor Company) συνέδεσε το όνομά της με την παραγωγή στη Θεσσαλονίκη του εξαιρετικά δημοφιλούς Pony, ενός ελαφρού οχήματος με περιορισμένες δυνατότητες εκτός δρόμου. Αν και παρουσιάστηκε ως «εθνικό αυτοκίνητο», βασιζόταν σε μοντέλο της Citroen, το σήμα της οποίας, εξάλλου, έφερε.

Με όπλο τη χαμηλή τιμή τους, λόγω της φορολογίας τους ως επαγγελματικών οχημάτων, τα Pony κατέκλυσαν τους ελληνικούς δρόμους, ενώ εξήχθησαν και σε αρκετές χώρες. Η πρώτη γενιά του Pony άρχισε να παράγεται το 1974, με κινητήρα 600 κ.εκ. της Citroen. Η τιμή πώλησής του ανερχόταν σε περίπου 125.000 δρχ., αρκετά χαμηλότερη από τις 170.000 δρχ. που κόστιζε, για παράδειγμα, το Fiat 128.

Το Pony κυκλοφόρησε σε διάφορες εκδόσεις, ανάμεσά τους και σε αυτές για τις ελληνικές ένοπλες δυνάμεις και τις ΔΕΚΟ (ΔΕΗ, ΟΤΕ κτλ.). Ακολούθησε το 1985 η παραγωγή του Pony Super, με κινητήρες Ford, το οποίο δεν έφερε φυσικά το σήμα της Citroen.

Το Pony Super, που προοριζόταν -μεταξύ άλλων- και για την αγορά της Αμερικής, δε γνώρισε ανάλογη εμπορική επιτυχία και η παραγωγή του σταμάτησε το 1992.



FARMA RENAULT

Η εταιρεία MAVA, πρώην εισαγωγέας των αυτοκινήτων Renault στη χώρα μας, ανέθεσε στα τέλη της δεκαετίας του '70 στο Γιώργο Μιχαήλ τη σχεδίαση ενός ελαφρού οχήματος μικτής χρήσης. Ο Μιχαήλ ήταν «ανακάλυψη» του Κώστα Καββαθά, που παρουσίασε για πρώτη φορά τα σχέδιά του στο εξώφυλλο των 4Τροχών. Ο ίδιος ήταν, μάλιστα, αυτός που έπεισε το σχεδιαστή να επιστρέψει από την Ιταλία και να συνεργαστεί με τον Αλέξανδρο Μανιατόπουλο.

Το Farma, με κινητήρα 845 κ.εκ., εξασφάλισε την άδεια της Renault, για να φέρει το σήμα της γαλλικής εταιρείας. Το 1983 παρουσιάστηκε το Farma Σ, που είχε αυξημένες εκτός δρόμου δυνατότητες, διαφημιζόταν μάλιστα ως «το ελληνικό τζιπ». Η παραγωγή από τη MAVA σταμάτησε δύο χρόνια αργότερα, ως αποτέλεσμα -μεταξύ άλλων- της αλλαγής του νόμου περί επαγγελματικών οχημάτων.



ΜΕΒΕΑ FOX

Άλλη μία περίπτωση ελαφριών οχημάτων μικτής χρήσης ήταν το Fox. Σχεδιασμένο από τη Reliant ειδικά για τη ΜΕΒΕΑ, η οποία κατασκεύαζε εξ ολοκλήρου το αυτοκίνητο, το Fox έφερε κινητήρα 850 κ.εκ. της βρετανικής εταιρείας. Η παραγωγή του μοντέλου άρχισε το 1979 και σταμάτησε το 1983. Από το 1975 η ΜΕΒΕΑ κατασκεύαζε στην Ελλάδα, με άδεια της Reliant, το τρίκυκλο Robin.



PAN-CAR

Με έδρα την Αθήνα, η Pan-Car άρχισε το 1977 την παραγωγή του Buggy, που

δανειζόταν σασί και μηχανικά μέρη από τη Volkswagen. Το 1992 παρουσίασε την πρότασή της στα οχήματα εκτός δρόμου, με το όνομα «Ερμής». Η παραγωγή του δεν προχώρησε και η εταιρεία σταμάτησε να λειτουργεί δύο χρόνια αργότερα.



NISSAN TEOCAR

Το 1978, η ΤΕΟCΑR (Θεοχαράκης) ξεκίνησε τις διαδικασίες για την ανέγερση εργοστασίου συναρμολόγησης αυτοκινήτων Nissan. Ανεγέρθη επίσης εκεί κοντά και ένα ακόμα εργοστάσιο (Tecom) το οποίο κατασκεύαζε καθίσματα και μεταλλικά μέρη τα οποία χρησιμοποιούνταν στο πρώτο. Το 1980, το πρώτο αυτοκίνητο είχε βγει απ'την γραμμή παραγωγής και ακολούθησαν 170,000 ακόμα Ι.Χ και επαγγελματικά.

Δυστυχώς, το εργοστάσιο αυτοκινήτων έκλεισε το '95 για φοροεισπρακτικούς λόγους (η Tecom συνεχίζει να λειτουργεί, κατασκευάζοντας πλέον έπιπλα γραφείου, δέρματα και after market καθίσματα αυτοκινήτου).



ΚΑΠΟΥ ΕΔΩ ΤΕΛΕΙΩΝΕΙ Η ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΑΔΟΞΑ...

Πηγή: hygropr.blogspot.com