αρχείο ν.ε.ζ.
Στὶς βαλίτσες δὲ λέει...ὄχι!
Skoda
ΤΟ ΣΚΛΗΡΟ ΚΑΡΥΔΙ
Γεν. Αντιπροσωπεία: ΜΟΤΟΡ ΕΛΛΑΣ Α.Ε., Λ.Συγγρού 132, ΑΘΗΝΑΙ, Τηλ. 9221-101/6

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 νταλίκα 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.

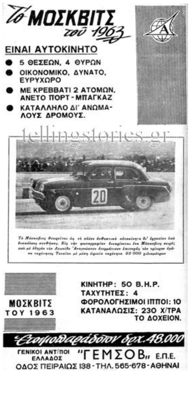
Όχι όλοι οι Έλληνες βέβαια. Υπήρξαν και αρκετοί συμπατριώτες μας, που είτε από ανάγκη (καθότι τα ανατολικά ήταν κατά τεκμήριο φθηνότερα), είτε από σοσιαλιστική αλληλεγγύη (η τρίτη διεθνής μπορεί να είχε ξεψυχήσει, αλλά πρώτα φεύγει η ψυχή και μετά το χούι), είτε διότι μια χαρά θα βολεύονταν, τα προτιμούσαν.

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 κατάρες 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 ηρωϊκά 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 καθήμενο.

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 1963

ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

- 5 ΘΕΣΕΩΝ, 4 ΘΥΡΩΝ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΔΥΝΑΤΟ, ΕΥΡΥΧΩΡΟ
- ΜΕ ΚΡΕΒΒΑΤΙ 2 ΑΤΟΜΩΝ, ΑΝΕΤΟ ΠΟΡΤ-ΜΠΑΓΚΑΖ
- ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΔΙ' ΑΝΩΜΑΛΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ.

tellingstories.gr

ΜΟΣΚΒΙΤΣ
ΤΟΥ 1963

ΚΙΝΗΤΗΡ: 50 Β.Η.Ρ.
ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ: 4
ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΙΜΟΙ ΙΠΠΟΙ: 10
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙΣ: 230 Χ/ΤΡΑ ΤΟ ΔΟΧΕΙΟΝ.

Ετοιμοπαράδοτον δρχ. 48.000

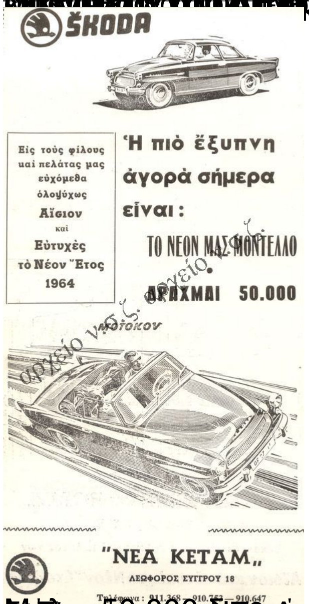
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ "ΓΕΜΣΟΒ" Ε.Π.Ε.
ΟΔΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 138 - ΤΗΛ. 565-678 - ΑΘΗΝΑΙ

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 Έλλην οδηγός που ολοκλήρωσε στο ΙΒ΄ Δ.Ρ.Α.

[illegible]



ŠKODA

Εἰς τοὺς φίλους
uαὶ πελάτας μας
εὐχόμεθα
ὁλοψύχως
Αἴσιον
καὶ
Εὐτυχὲς
τὸ Νέον Ἔτος
1964

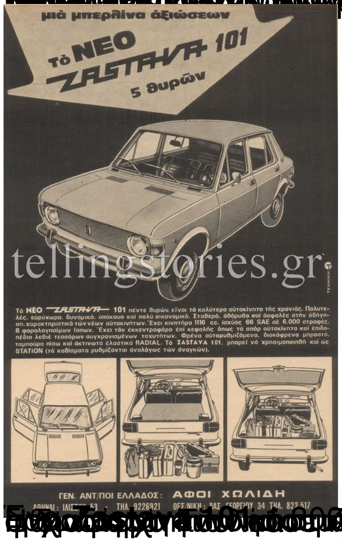
Ἡ πιὸ ἔξυπνη
ἀγορὰ σήμερα
εἶναι:

ΤΟ ΝΕΟΝ ΜΑΣ ΜΟΝΤΕΛΛΟ
•
ΔΡΑΧΜΑΙ 50.000

ΜΟΤΟΚΟΝ

"ΝΕΑ ΚΕΤΑΜ„
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 18
Τηλέφωνα: 911.368 — 910.753 — 910.647

[illegible]



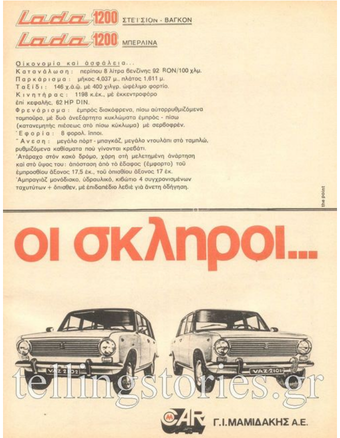
μιὰ μπερλίνα ἀξιώσεων

Τὸ ΝΕΟ ZASTAVA 101
5 θυρῶν

Τὸ ΝΕΟ ZASTAVA 101 πέντε θυρῶν, εἶναι τὸ καλύτερο αὐτοκίνητο τῆς χρονιᾶς. Πολυτελές, εὐρύχωρο, δυναμικό, ὑπάκουο καὶ πολὺ οἰκονομικό. Σταθερό, ἀθόρυβο καὶ ἀσφαλὲς στὴν ὁδήγηση, χαρακτηριστικὸ τῶν νέων αὐτοκινήτων. Ἔχει κινητῆρα 1116 cc. ἰσχύος 66 SAE σὲ 6.000 στροφές, 8 φορολογησίμων ἵππων. Ἔχει τὸν ἐκκεντροφόρο ἐπὶ κεφαλῆς ὅπως τὰ σπὸρ αὐτοκίνητα καὶ ἐπιδαπέδιο λεβιὲ τεσσάρων συγχρονισμένων ταχυτήτων. Φρένα αὐτορυθμιζόμενα, δισκόφρενα μπροστά, ταμποῦρα πίσω καὶ ἀκτινωτὰ ἐλαστικὰ RADIAL. Τὸ ZASTAVA 101, μπορεῖ νὰ χρησιμοποιηθῆ καὶ ὡς STATION (τὰ καθίσματα ρυθμίζονται ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν).

ΓΕΝ. ΑΝΤ/ΠΟΙ ΕΛΛΑΔΟΣ: ΑΦΟΙ ΧΩΛΙΔΗ
ΑΘΗΝΑΙ: ΙΛΙΣΣΟΥ 53 - ΤΗΛ. 9226921 ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ 34 ΤΗΛ. 822.517

[illegible]



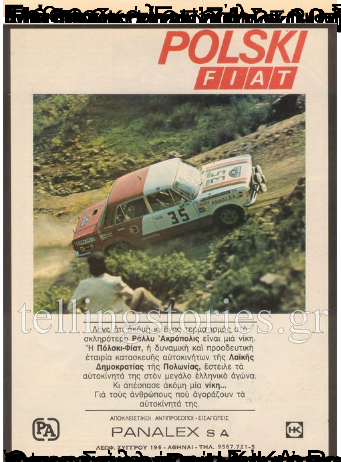
Lada 1200 ΣΤΕΙΣΙΟΝ - ΒΑΓΚΟΝ
Lada 1200 ΜΠΕΡΛΙΝΑ

Οικονομία καὶ ἀσφάλεια...
Κατανάλωση: περίπου 8 λίτρα βενζίνης 92 RON/100 χλμ.
Παρκάρισμα: μῆκος 4,037 μ., πλάτος 1,611 μ.
Ταξίδι: 146 χ.ά.ώ. μὲ 400 χιλγρ. ὠφέλιμο φορτίο.
Κινητήρας: 1198 κ.έκ., μὲ ἐκκεντροφόρο ἐπὶ κεφαλῆς, 62 HP DIN.
Φρενάρισμα: ἐμπρὸς δισκόφρενα, πίσω αὐτορρυθμιζόμενα ταμποῦρα, μὲ δυὸ ἀνεξάρτητα κυκλώματα ἐμπρὸς - πίσω (κατανεμητὴς πιέσεως στὸ πίσω κύκλωμα) μὲ σερβοφρέν.
Ἐφορία: 8 φορολ. ἵπποι.
Ἄνεση: μεγάλο πόρτ - μπαγκάζ, μεγάλο ντουλάπι στὸ ταμπλώ, ρυθμιζόμενα καθίσματα ποὺ γίνονται κρεβάτι.
Ἀτάραχο στὸν κακὸ δρόμο, χάρη στὴ μελετημένη ἀνάρτηση καὶ στὸ ὕψος του: ἀπόσταση ἀπὸ τὸ ἔδαφος (ἔμφορτο) τοῦ ἐμπροσθίου ἄξονος 17,5 έκ., τοῦ ὀπισθίου ἄξονος 17 έκ.
Ἀμπραγιὰζ μονόδισκο, ὑδραυλικό, κιβώτιο 4 συγχρονισμένων ταχυτύτων + ὄπισθεν, μὲ ἐπιδαπέδιο λεβιὲ γιὰ ἄνετη ὁδήγηση.

οι σκληροι...

Γ.Ι. ΜΑΜΙΔΑΚΗΣ Α.Ε.

[illegible]

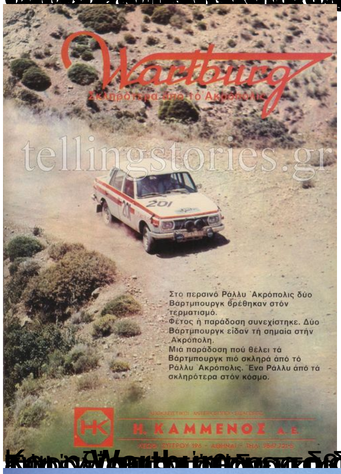


POLSKI FIAT

Λένε ὅτι ἀκόμη κι ἕνας τερματισμὸς στὸ σκληρότερο **Ράλλυ Ἀκρόπολις** εἶναι μιὰ νίκη.
Ἡ **Πόλσκι-Φίατ,** ἡ δυναμικὴ καὶ προοδευτικὴ ἑταιρία κατασκευῆς αὐτοκινήτων τῆς **Λαϊκῆς Δημοκρατίας** τῆς **Πολωνίας,** ἔστειλε τὰ αὐτοκίνητά της στὸν μεγάλο ἑλληνικὸ ἀγῶνα.
Κι ἀπέσπασε ἀκόμη μία **νίκη...**
Γιὰ τοὺς ἀνθρώπους ποὺ ἀγοράζουν τὰ αὐτοκίνητά της.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
PANALEX S A
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 196 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 9567.721-5

[illegible]



Wartburg
Σκληρότερα ἀπὸ τὸ Ἀκρόπολις

Στο περσινὸ Ράλλυ Ἀκρόπολις δύο Βάρτμπουργκ βρέθηκαν στὸν τερματισμό.
Φέτος ἡ παράδοση συνεχίστηκε. Δύο Βάρτμπουργκ εἶδαν τὴ σημαία στὴν Ἀκρόπολη.
Μιά παράδοση ποὺ θέλει τὰ Βάρτμπουργκ πιὸ σκληρὰ ἀπὸ τὸ Ράλλυ Ἀκρόπολις. Ἕνα Ράλλυ ἀπὸ τὰ σκληρότερα στὸν κόσμο.

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ • ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ
Η. ΚΑΜΜΕΝΟΣ Α.Ε.
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 196 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 9567.721-5

[illegible]

[illegible]