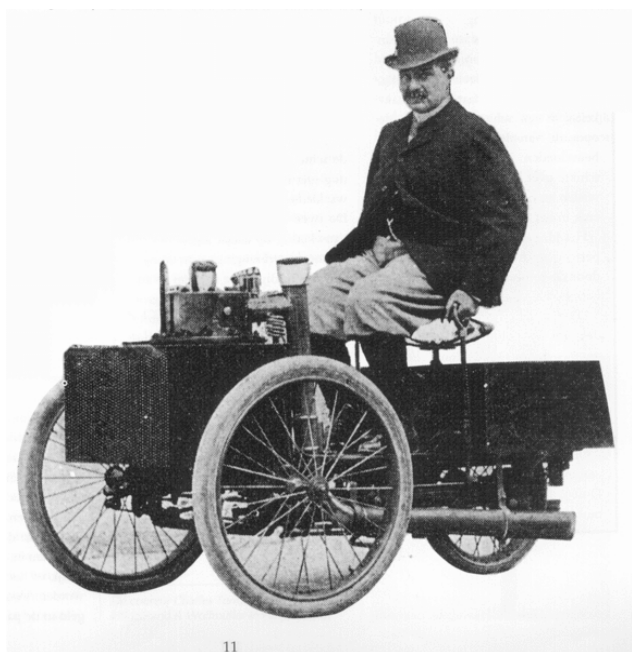


Μόλις 22 χρόνια μετά την άρση του πενταετούς στρατιωτικού νόμου, στο Παρίσι διοργανώνεται η πρώτη έκθεση αυτοκινήτου. Είχαν ήδη παρέλθει 27 ανοίξεις από την οδυνηρή Παρισινή Κομμούνα και η Γαλλική πρωτεύουσα όσο και η υπόλοιπη Ευρώπη ανέπνεε τη σταθερότητα της Belle Epoque.

Σχεδόν απίστευτο πως μετά από τόσο σύντομο χρονικό διάστημα η Ευρωπαϊκή αυτή πόλη μπόρεσε να ανακάμψει, ιδιαίτερα σε εκείνες τις εποχές, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα όπου οι εξελίξεις έρχονταν σε εξαιρετικά αργούς, σε σύγκριση με το σήμερα, ρυθμούς



Για τρίτη συνεχή φορά, από το 2008, βρέθηκα στο διεθνές σαλόνι αυτοκινήτου των Παρισίων. Η παγκόσμια αυτή έκθεση που όπως προείπαμε, έχει την τιμή να είναι η πρώτη στην ιστορία της αυτοκίνησης, ξεκίνησε την πορεία της το 1898, από το όραμα ενός πρωτοπόρου. Του Μαρκήσιου Jules Félix Philippe Albert de Dion . Προσωπικά αγνοούσα την ύπαρξή του, μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '70. Τότε κατέφθασε η πρώτη Alfetta

στην Ελλάδα και κοιτάξαμε (

down

under

) για να δούμε το θαύμα, τον άξονα που έφερε το όνομά του:

de

Dion

.

Ο

Γάλλος είχε ήδη αποχωρήσει από τα εγκόσμια 30 χρόνια νωρίτερα αλλά είχε αφήσει έντονα τα ίχνη του στον κόσμο της αυτοκίνησης. Πέρα από τεχνοκρατικό, εφευρετικό μυαλό όμως, υπήρξε αγωνιζόμενος, συμμετέχων, ανάμεσα σε άλλα, σε αυτό που πια θεωρείται ο πρώτος αγώνας αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Είχε όμως και άτυχες στιγμές στη

ζωή του όπως η φανατική του προσήλωση ενάντια στο λοχαγό Άλφρεντ Ντρέιφους και στην τεράστια υπόθεση που ταλαιπώρησε την Γ' Γαλλική Δημοκρατία.

Αν όμως η Ιστορία τον χρέωσε με την υπόθεση Ντρέιφους, σαφώς τον πίστωσε με την δημιουργία του πρώτου σαλονιού αυτοκινήτου το οποίο όχι μόνον συνεχίζει την πορεία του αλλά κάθε ζυγό χρόνο γίνεται και λαμπρότερο, ενώ επιλέγεται από ολόένα και περισσότερους κατασκευαστές για τις παγκόσμιες πρεμιέρες τους.

Φέτος τα νούμερα αρχίζουν να γίνονται δυσθεώρητα. Τριακόσιοι πενήντα εκθέτες σε περισσότερα από 11.000 τετραγωνικά μέτρα, αναμένουν περισσότερους από 13.000 διαπιστευμένους δημοσιογράφους από περισσότερες από 100 χώρες, ενώ οι επισκέπτες θα φθάσουν τους 1.400.000 που θα αντικρίσουν 147 «πρεμιέρες», 111 από αυτές σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ οι υπόλοιπες σε ευρωπαϊκό ή γαλλικό.



Για να γίνουν πιο αντιληπτά τα μεγέθη, την πρώτη δημοσιογραφική μέρα, σήμερα 27 Σεπτεμβρίου, 39 εργοστάσια παρουσίαζαν από τις 07.30 το πρωί, αξημέρωτα ακόμα στο βροχερό και νεφосκεπές εκείνη την ώρα Παρίσι, έως στις 19.00 τα μοντέλα τους. Ένα λαχανιασμένο πρόγραμμα με άρτιες και απόλυτα συγχρονισμένες παρουσιάσεις 15 λεπτών, όπου τον πρώτο λόγο είχε συνήθως ένα από τα πρώτα «βιολιά» της βιομηχανίας. Στη Toyota
α
ο
Didier
Leroy
, στη
Renault
ο
Carlos
Ghosn

, στην BM

W

o

Ian

Robertson

και ούτω καθ' εξής. Για την

VW

, την

Skoda

, και την

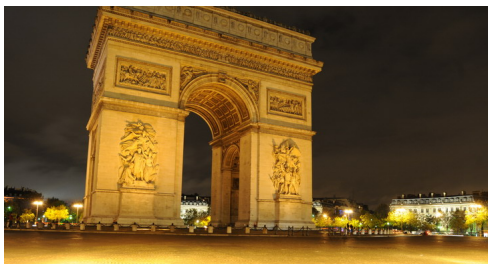
Porsche

οι ομιλητές ήταν Γερμανοί, ομίλησαν στην Γερμανική. Μπορώ να καταλάβω έναν Γάλλο να μιλά στο σαλόνι Παρισιών την Γαλλική. Έναν Γερμανό όμως στη Γαλλία, που μιλά Γερμανικά όχι. Ευτυχώς πού κάλεσαν και τον Βέλγο

Jackie

Ickx

μιλώντας στην Αγγλική (σουξές το πρόφερε αλλά καταλάβαμε)...



Αυτό που συνάγεται πάντως σαν γενικό συμπέρασμα είναι ότι τα εργοστάσια κάνουν τα πάντα προκειμένου να παράγουν όσο το δυνατό φιλικότερα προς το περιβάλλον αυτοκίνητα σε όσο το δυνατόν προσιτές τιμές. Ο οικονομικός όγκος της αυτοκινητοβιομηχανίας είναι πια τόσο μεγάλος, έχει τόση αδράνεια που αποτελεί πολύ σοβαρό μέγεθος στο παγκόσμιο γίγνεσθαι. Οφείλει λοιπόν να επιζηήσει και να ευημερήσει. Οφείλει παράλληλα να λάβει υπ' όψιν του συντελεστές που πριν μια γενιά ήταν άγνωστοι. Όπως το οικολογικό αποτύπωμα, οι εναλλακτικές μορφές κίνησης, οι νέες τεχνολογίες καυσίμων και όλα όσα η θαυμαστή ηλεκτρονική τεχνολογία του 21^{ου} αιώνα κομίζει με φούρια.

Αυτό που επίσης συνάγεται είναι ότι οι βιομηχανίες έχουν, ή τουλάχιστον δείχνουν να έχουν (συγχωρήστε την καχυποψία μου, αλλά ζω στην Ελλάδα του 2012) μια μεγάλη αισιοδοξία για το μέλλον. Δεν είναι μόνον οι λαμπρές τελετές, οι δυνατές μουσικές, δεν

είναι τα πρώτα στελέχη που περιφέρουν την αυτοπεποίθησή τους στις εντυπωσιακές παρουσιάσεις των μοντέλων τους, είναι μια τεράστια δυναμική που εξελίσσεται σε μακρινά χρονοδιαγράμματα.



Οι Ιάπωνες φημίζονται για τα μακρόπνοα πλάνα τους. Κρατώ το «μότο» του Leroy: *«Συνέχεια θα φτιάχνουμε καλύτερα αυτοκίνητα»*

, που συμβαδίζει με το «μότο» του εργοστασίου το οποίο ξεχώριζε και στο φετινό Παρίσι κάτω από τα κόκκινα γράμματα

TOYOTA

:

«Πάντα με ένα καλύτερο τρόπο».

Μου ήρθε στο μυαλό μου οι εικόνες της λευκής KE 25 και της κιτρινής Celica που βρίσκονταν σε έκθεση στην Champs-

Élysées και τα χάζευα το προηγούμενο βροχερό βράδυ. Από εκείνα τα μοντέλα μέχρι το σημερινό A

uris

Hybrid

touring

sports

πέρασαν μόλις 35 χρόνια.

Κοίταζα επίσης Active Tourer της BMW. Πέρασαν ακόμα λιγότερα από τις πρώτες εκείνες 315 που έστριβαν με αίτηση και είναι πράγματι η «μέρα με τη νύχτα.».

Αχανής η έκθεση με μεγαλύτερους εκθέτες φυσικά τους ντόπιους. Οι τρεις μεγάλοι Γάλλοι, κατείχαν τα περισσότερα τετραγωνικά, με πιο ζεστό, λόγω φωτισμού, χώρο της Renault.

Μεγάλο χώρο και η Ford αν και επειδή το βασικό της χρώμα, πέρα από το μπλέ, ήταν το μαύρο ήταν κάπως σκοτεινό. Παρόν εκεί και το Model T να θυμίζει σε όλους μας από πού ξεκίνησε η ιστορία της μαζικής παραγωγής. Ένα ευχαριστώ στη Seat που προνόησε να δωρίζει στους διαπιστευμένους ένα κυλιόμενο βαλιτσάκι για να μεταφερθούν πιο εύκολα όλα όσα συγκεντρώσαμε εκεί. Μεγάλη πέραση οι «ταμπλέτες», όποιος δεν κατείχε, ήταν σαν να ζούσε στον προηγούμενο αιώνα.





Από τον ιστότοπο της εταιρείας Rolls-Royce Motor Cars, η οποία ανακοίνωσε την επανέκδοση του Phantom στην έκδοση Phantom Art Deco.

