Μερικές παράλληλες ιστορίες για το πως φτιάχνονται τα ισχυρά χαρτιά της αυτοκίνησης, για το πως οι σωστές επιλογές οδηγούν σε καλά προϊόντα και σε υγιείς βιομηχανίες.

Όταν παρουσιάσθηκε το πρώτο Golf, το '74, δεν ήταν καθόλου βέβαιο ότι θα μπορούσε να αντικαταστήσει σε δημοφιλία τον πρόγονό του, που ήταν το περίφημο Beetle, το οποίο, είχε ξεκινήσει την πορεία του προπολεμικά με γνωστές τις πολιτικές προεκτάσεις του εγχειρήματος. Ο εθνικοσοσιαλισμός του Γ' Ράιχ πάλευε να προσδώσει το δεύτερο συστατικό της ιδεολογίας του και με ένα «αυτοκίνητο του λαού» ή Volkswagen.

Είναι επίσης γνωστό, πως συνέχισε να παράγεται για τρία περίπου χρόνια στη Γερμανία και ακολούθως στο Μεξικό, και μετά την έλευση του Golf για άλλα 27 χρόνια. Κατασκευάστηκαν συνολικά περισσότερα από 21.5 εκατομμύρια «σκαθάρια». Το νούμερο αυτό έδωσε στο Beetle τον τίτλο του μοντέλου με τις περισσότερες πωλήσεις με το ίδιο όνομα,





Με τέτοιο, βαρύ, ιστορικό παρελθόν, το μέλλον ήταν άδηλο για το Golf. Κι όμως, όλη αυτή την πελώρια επιτυχία του «σκαθαριού», το Golf την ξεπέρασε μάλλον με άνεση καθώς πριν συμπληρώσει τριακονταετία στην παραγωγή, το 2002 έσπασε το ρεκόρ πωλήσεων του Beetle, ενώ 11 χρόνια αργότερα, το 2013, οι πωλήσεις του ξεπέρασαν τα 30 εκατομμύρια!

Όπως εύκολα αντιλαμβανόμαστε, οι επιτυχίες και μάλιστα επί μακρώ δεν είναι ούτε εύκολες, ούτε τυχαίες, ειδικά σε τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον.

Ήταν Δεκέμβριος του '74 όταν πρωταντίκρισα το Golf, στη βασική και φτωχή του έκδοση τότε για την Ελληνική πραγματικότητα. Κυριακή λοιπόν δέκα μέρες πριν τα πρώτα μεταδιδακτορικά Χριστούγεννα και στο Τατόι που οργάνωσε εκείνη την ημέρα η Λέσχη, πρωτοείδαμε τόσο το Golf όσο και το 50άρι Audi.
Μπορούμε να ισχυριστούμε δε, ότι και το 50άρι είχε τρόπον τινά ταυτόσημη τροχιά με το Golf με την έννοια ότι διαδέχτηκε επίσης ένα «όλα πίσω» όχημα όπως τον «πρίγκηπα» της NSU. Αυτό που δεν είχε, ήταν η εξέλιξη του Golf καθώς οι ιθύνοντες απεφάσισαν το σταμάτημα της παραγωγής, την αφοσίωση της Audi σε μεγαλύτερα μοντέλα, και το VW Polo, σε ρόλο άτυπου αντικαταστάτη του 50.

Να και το GTI
Δυο μόλις χρόνια μετά την έλευση του Golf μας ήρθε το πρώτο GTI. Ήταν 1976, αλλά το δρόμο τον είχε ανοίξει ένα χρόνο νωρίτερα το Audi 80 GTE. Ένα καταπληκτικό αυτοκίνητο, με βάρος κάτω από 880 κιλά, με 110 ίππους από 1.600 κ.εκ. και τροφοδοσία K-Jetronic της Bosch.
Το Golf που ήταν ακόμα ελαφρύτερο μόλις 810 κιλά, ήταν μια ακόμα πιο ευφυής πρόταση και σύντομα έγινε ιδιαίτερα δημοφιλές, ένα χαρακτηριστικό που θα κρατούσε στο διηνεκές.



Το αυτό ισχύει και για την πατρίδα μας. Δεν είναι τυχαίο πως σχεδόν σε όλη τη δεκαετία του '80, άνθισε (τι άνθισε; καρποφόρησε και μάλιστα με καρπούς πλουσιότατους), η μετατροπή. Επειδή λοιπόν η φορολογία ήταν υπερβολική για τα πολλά κυβικά, αγόραζαν Golf με 1.050 κ.εκ. και ακολουθούσε η μετατροπή σε 1,8. Κι όταν λέμε μετατροπή εννοούμε τα πάντα, τουλάχιστον για τις προσεγμένες δουλειές. Κινητήρας, κιβώτιο, διαφορικό, αναρτήσεις, σαλόνια, ταπετσαρίες, ακόμα και κρύσταλλα.

Στο ερώτημα πως βρίσκονταν τόσα πολλά «τορπέτα», δεν υπάρχει σαφής απάντηση. Κάποια ασφαλώς ήταν από τρακαρισμένα, και κάποια άλλα προφανώς αντικείμενο απαλλοτριώσεως, όπως ήταν και της μόδας τότε, ειδικά τότε, η έκφραση.
Τέλος πάντων χιλιάδες Golf έγιναν τότε από αρνάκια, λύκοι και αντίστοιχοι ιδιοκτήτες εμεναν ικανοποιημένοι. Στην αρχή με οκταβάλβιδες εκδόσεις, στη συνέχεια με 16 βαλβίδες φορτωμένες και με κλιματισμό, απίστευτη πολυτέλεια για την εποχή. Οι νομιμόφρονες τα

δήλωναν κιόλας, ενώ στο οικονομικό τμήμα οι μετατροπείς θα ήταν ακόμα πιο ικανοποιημένοι.

Εκείνη η κάπως αφελώς ηρωική εποχή, πέρασε. Τα πράγματα άλλαζαν, όπως και οι συνήθειες, οι ανάγκες, οι επιθυμίες. Τούτο δεν σήμαινε ότι μια μεγάλη μερίδα οδηγών έπαψε να επιθυμεί το GTI. Τουναντίον. Σημαίνει όμως ότι άλλαζε και το ίδιο το Golf. Χωρίς να έχω καμία όρεξη να φανώ κριτικός απέναντι στο τρέχον GTI, τουναντίον μάλιστα έχω μια τάση να είμαι θαυμαστικός, θα θέσω μερικά έτσι κάπως νοσταλγικά στοιχεία. Για εκείνα τα 16βάλβιδα Golf δεύτερης γενιάς των 900 κιλών και 139 ίππων που ήταν ο ορισμός του GTI. Με τα δυο διπλά στρόγγυλα φωτιστικά σώματα, την ατμοσφαιρική δύναμη και τα γλυκά γλιστρήματα εκείνα τα Gti ήταν πράγματι αυτοκίνητα οδηγού.



Εφτά γενιές και 38 χρόνια αργότερα βάρυνε αρκετά, τα 900 κιλά έχουν γίνει 1.300, οι 139 ίπποι, πολλαπλασιάστηκαν και έφθασαν του 230, το ατμοσφαιρικό της υπόθεσης χάθηκε και ως δια μαγείας βρέθηκε το DSG. Η ψηφιακή τεχνολογία μας προσέφερε τη δυνατότητα επιλογής προγραμμάτων οδήγησης. Ο χειριστής μπορεί να διαλέξει ανάμεσα σε normal, οικολογικό (ακούγεται κάπως οξύμωρο για GTI), comfort και φυσικά σπορ. Πάνω στο φλατ μποτομ τιμόνι του υπάρχουν περισσότερα χειριστήρια από όσα υπήρχαν στα βολάν των μονοθεσίων της F1 στη δεκαετία του '80. Στο μεταξύ βέβαια, μας είχαν προκύψει και τόσα άλλα από το πρώτο μοντέλο. Όπως: Καταλύτης, ABS, αερόσακοι. Μια αυστηρή, στα όρια του φανατικού άποψη μπορεί να είναι πως έχει μετατραπεί περισσότερο σε ένα grand tourer παρά σε ένα GTI. Μια άλλη άποψη αναφέρει ότι έχει μετατοπισθεί όλη η φιλοσοφία των GTI σε ένα πιο μεγάλο, βαρύ, επιβλητικό σύνολο.
Όλα τούτα έχουν να κάνουν με την τοποθέτηση του αυτοκινήτου, την κατηγοριοποιήση του και τη σχέση του με το παρελθόν.



Δεν έχουν τίποτα να κάνουν, με τα χαρακτηριστικά του. Το τρέχον μοντέλο συνδυάζει δυο μέχρι πρότινος σπανίως συνεργαζόμενες ιδιότητες. Είναι γρήγορο και είναι εύκολο. Ένα

πολύ καλό πλαίσιο, με έναν ισχυρό κινητήρα, άριστα περιφερειακά και ένα ηλεκτρονικό εργοστάσιο, συσκευασμένα σε ένα όνομα με παράδοση. Πολύ πετυχημένη συνταγή, που γίνεται ακόμα πιο πετυχημένη επειδή συγχωρεί και κάνει τον χειριστή να αισθάνεται άνετα σβέλτος. Ακούς και εκείνο το χαρακτηριστικό σκάσιμο σε κάθε αλλαγή, ε, και θαρρείς ότι κάνεις περισσότερα. Και κάνεις. Όχι όπως τότε που για να πας γρήγορα έπρεπε να ήσουν καλός. Θυμάμαι γνωστό, που νόμισε ότι είχε ανέβει επίπεδο αλλά μόλις ένοιωσε την ουρά να ελαφρώνει με πολλά σκαρφάλωσε στο μεσαίο πετάλ και προσέφερε ένα καλό μεροκάματο στο φαναρτζή. Ε λοιπόν αυτό δεν θα συμβεί με το τρέχον GTI. Κάτι που αρέσει σχεδόν σε όλους. Θα μου επιτρέψετε να μην ανήκω σε αυτούς.

Για την Seat

τώρα, ή Sociedad Española de Automóviles de Turismo (Ισπανική Εταιρεία για Αυτοκίνητα Τουρισμού), δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το πέρασμά της στο group της VW, της προσέδωσε ουσιαστικά χαρακτηριστικά επιτυχίας.

Αν γυρίσουμε αρκετά χρόνια πίσω στα τέλη της δεκαετίας του '70, θα θυμηθούμε τα 124 DLS, και ασφαλώς τα 133 που συνέχιζαν μια παράδοση ενός προσιτού αυτοκινήτου, αλλά οπωσδήποτε μακριά από την όποια τεχνολογία αιχμής της εποχής. Εξ άλλου στις αρχές της δεκαετίας του '80 που το 133 ήταν ακόμα στην παραγωγή, εκτός της 911, άντε και του «σκαραβαίου» για ολότελα άλλους λόγους όμως, οποιοδήποτε άλλο όχημα με διάταξη «όλα πίσω», ήταν de facto ξεπερασμένο.

Λίγο αργότερα όταν μας ήρθε το πρώτο Ibiza, στα τέλη του '84, τα πράγματα έδειχναν να αλλάζουν. Το ευρηματικό Ελληνικό κοινό δεν άργησε να του προσδώσει τον τίτλο: «Το Golf του φτωχού» και δεν είχε πέσει πολύ έξω. Δεν είχε την λάμψη του Golf, δεν είχε την μεταπολιτική του αξία, δεν γινόταν μετατροπή, αλλά ήταν ένα έντιμο, νόστιμο, νεανικό αυτοκίνητο.




M 3268 AG






IPN 6362
IPP 9259


IPP 9259
IPN 6362