

Μοντέλα όπως τα Πόνι, Άττικα, Ντιμ, έγραψαν τη δική τους ιστορία και ήταν από χέρια ελληνικά

Ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία: Το μεγάλο χαμένο στοίχημα

Το ελπιδοφόρο ξεκίνημα του 1960 και η ταφόπλακα του 1995

Μπορεί το κράτος να μην ενθάρρυνε ποτέ την ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία, όμως, νέες ελπίδες γεννιούνται με την έρευνα και την ανάπτυξη της τεχνολογίας στα ελληνικά Πανεπιστήμια.

ΡΕΠΟΡΤΑΖ: ΧΑΡΗΣ ΚΑΡΑΝΙΚΑΣ

Άττικα, Ντιμ, Φάρκο, Νάμκο: ονόματα τα οποία σε όσους έχουν γεννηθεί από το 1970 και μετά μπορεί να μη λένε τίποτα, όμως στους παλαιότερους ξυπνούν μνήμες... ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Όσο παράξενο κι αν ακούγεται στους νεότερους, αυτές οι εταιρείες κατασκεύασαν ελληνικά επιβατικά που είχαν μεγάλη επιτυχία και σχεδόν μονοπωλούσαν την αγορά της χώρας μας.

Πρώτη από όλες τις ελληνικές εταιρείες η Άττικα, ασχολήθηκε τη δεκαετία του 1960 με την κατασκευή επιβατικών αυτοκινήτων. Ανέπτυξε ένα τρίκυκλο, το οποίο αποτελούσε παραλλαγή του γερμανικού Φουλνταμομπίλ. Είχε δε τόσο μεγάλη επιτυχία, που το όνομα Άττικα ταυτίστηκε με τον όρο «τρίκυκλο».

Μία ακόμα εταιρεία που μπήκε το 1968 στον «χορό της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας» με ναυαρχίδα ένα τρίκυκλο ήταν η Άλτα.

«Λιμουζίνα παντός εδάφους». Στο μεταξύ στις αρχές της δεκαετίας του 1970 η αγγλική Ένφιλντ Οτομότηθα θα περνούσε στα χέρια της οικογένειας Γουλανδρή, η οποία μετέφερε τις δραστηριότητες της εταιρείας στο Νεώριον της Σύρου. Εκεί το 1974 θα σχεδιάζονταν το Σικάγο, ένα βενζινοκίνητο με τετρακίνηση το οποίο θα χαρακτηριζόταν «λιμουζίνα παντός εδάφους».

Άλλη μία εταιρεία που δραστηριοποιήθηκε στην ελληνική αγορά ήταν η ΜΕΒΕΑ. Κατασκεύαζε το μοντέλο Ρόμπιν της εταιρείας Ριλιάντ κατόπιν σχετικής αδείας, ενώ αργότερα ανέπτυξε το τζιπάκι Φοξ. Το 1977 η Άττικα, που είχε πλέον μετονομαστεί σε Ντιμ, θα έδινε δυναμικό «παρών» στο σαλόνι της Γενεύης με ένα μικρό τετράτροχο που θύμιζε το Autobianchi A112. Όμως, η παραγωγή του συγκεκριμένου μοντέλου θα αντιμετώπιζε προβλήματα.

Άλλοι «παίκτες» των αρχών της δεκαετίας του 1980 ήταν η ΠΑΝ-ΚΑΡ, με το γνωστό Μπάγκι και το τζιπάκι Ερμής, η ΜΑΒΑ-Ρενό με το Φάρμα, η Αυτοκινητοβιομηχανία Ελλάδος με τα Σκάουτ, Αμικό και Πόκερ, και η Οτομεκάνικα με το Ζέβρα.



Η ομάδα του Εργαστηρίου Συστημάτων Παραγωγής και Αυτοματισμού του Πανεπιστημίου Πατρών το 2004 όταν συμμετείχε στον διεθνή διαγωνισμό Μονοθέσιου Οχήματος - Formula Student με το πρότυπο όχημα UOP

ΚΕΡΔΙΖΟΥΜΕ ΒΡΑΒΕΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

Συμμετοχή σε προγράμματα Μερτσέντες, Βόλβο και Πόρσε

«Η Ελλάδα έχασε το τρένο της... αυτοκινητοβιομηχανίας, αλλά όχι το τρένο της τεχνολογίας», λέει ο κ. Γεώργιος Χρυσολούρης, διευθυντής στο Εργαστήριο Συστημάτων Παραγωγής και Αυτοματισμού του Πανεπιστημίου Πατρών, που κέρδισε το πρώτο βραβείο στον διεθνή διαγωνισμό Μονοθέσιου Οχήματος - Formula Student με το πρότυπο UOP. Σύμφωνα με τον κ. Χρυσολούρη, τα ερευνητικά κέντρα της χώρας μπορούν να παίξουν ρόλο εξαγωγέα τεχνολογίας. «Συμμετέχουμε σε τεράστια πρότζεκτ της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, και συγκεκριμένα σε προγράμματα της Μερτσέντες, της Βόλβο, της Πόρσε και της BMW. Δεν είναι απαραίτητο η τεχνολογία που παράγεται στα ελληνικά πανεπιστήμια να διοχετεύεται σε εγχώριες εταιρείες - μπορούμε και έχουμε τη δυνατότητα να συνεργαζόμαστε με τις μεγαλύτερες αυτοκινητοβιομηχανίες στον κόσμο». Ένας ακόμα ρόλος θα μπορούσε να είναι αυτός των υπεργολάβων των Ευρωπαίων κατασκευαστών. «Θα μπορούσαμε για παράδειγμα να αναπτύσσουμε ηλεκτρονικά συστήματα των αυτοκινήτων ή μέρη από ειδικά υλικά, τα οποία έχουν νόημα να κατασκευαστούν στη χώρα μας είτε γιατί είμαστε πιο φθηνοί είτε γιατί παρέχουμε καλύτερη ποιότητα».

Η μακέτα της φόρμουλας UOP που κέρδισε το πρώτο βραβείο στον διαγωνισμό Formula Student 2006



Στην κορυφή φυσικά η ΤΕΟΚΑΡ του Θεοχαράκη, με έδρα τον Βόλο, που δραστηριοποιήθηκε στην Ελλάδα από το 1980 έως το 1995 με ένα από τα πλέον σύγχρονα και αυτοματοποιημένα εργοστάσια συναρμολόγησης αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Σε αυτό συναρμολογούνταν τα δημοφιλή μοντέλα της Nissan, Τσέρι και Σάνι.

Πόνι: ο γντευτής των οδών. Ήταν 1961 όταν οι αδελφοί Κοντογούρη δημιούργησαν

τη Φάρκο στη Θεσσαλονίκη. Το πρώτο τους όχημα θα ήταν το Φαρμομπίλ, ένας συνδυασμός αγροτικού οχήματος, τρακτέρ και τζιπ, με μηχανή BMW 700 κ.εκ. Η αμερικανική Chrysler εξαγόρασε τη Φάρκο το 1965, ενώ δύο χρόνια μετά θα διέκοπταν τη λειτουργία της στην Ελλάδα αλλά θα συνέχιζε μέσω της μητρικής η παραγωγή του Φαρμομπίλ για τις αγορές της Τουρκίας και της Αυστραλίας. Βλέποντας την επιτυχία του προηγούμενου εγχειρήματός τους, οι αδελφοί Κοντογούρη αποφασίζουν το

1973 να ιδρύσουν τη Νάμκο. Όραμά τους, το Πόνι-Σιτροέν, που είχε ένα μεγάλο μυστικό το οποίο θα αποκάλυπτόταν το 1978. Κανείς μέχρι τότε - εκτός βέβαια από τους κατασκευαστές του - δεν γνώριζε ότι είναι ελληνικής κατασκευής. Από αυτό το σημείο και έπειτα το σίμα της Σιτροέν θα «έφευγε» και θα καθιερωνόταν ως σκέτο Πόνι ή αλλιώς «το εθνικό μας όχημα», με εξαγωγές σε Δυτική Γερμανία, Ελβετία, Μέση Ανατολή, Βόρεια και Δυτική Αφρική - συνολικά σε 14 χώρες.

Το 1985 υπήρξε ένα φιλόδοξο σχέδιο για το Πόνι δεύτερης γενιάς που θα έκανε ντεμπούτο στις ΗΠΑ με ρυθμούς παραγωγής 20.000 περίπου ανά έτος, το οποίο δεν ευοδώθηκε. Το Πόνι Σούπερ βγήκε στην αγορά της Ελλάδας με κινητήρα Φορντ, αλλά δεν σημείωσε ανάλογη επιτυχία με τον προκατόχο του.

Σήμερα η Νάμκο συνεχίζει τη λειτουργία της παράγοντας, εκτός από το Πόνι Σούπερ, πούλμαν, φορτηγά, στρατιωτικά και πυροσβεστικά οχήματα.



Παραλλαγμένη έκδοση του γερμανικού Φουλνταμομπίλ, που παραγόταν στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1960



Το Ντιμ με κινητήρα Φιάτ 650 κ.ε. είχε αμάξωμα από συνθετικό υλικό



Πόνι: το ελληνικό μπεστ σέλερ όλων των εποχών στην έκδοση χωρίς μουςαμά



Σικάγο: η «λιμουζίνα παντός εδάφους» είχε τετρακίνηση και μηχανικά μέρη του Range Rover



Μπάγκι: με σκελετό και μηχανικά μέρη του Φολκσβάγκεν 1200 κ.ε. και αμάξωμα από πολυεστέρα

Νέες ελπίδες γεννιούνται με την έρευνα και την ανάπτυξη της τεχνολογίας