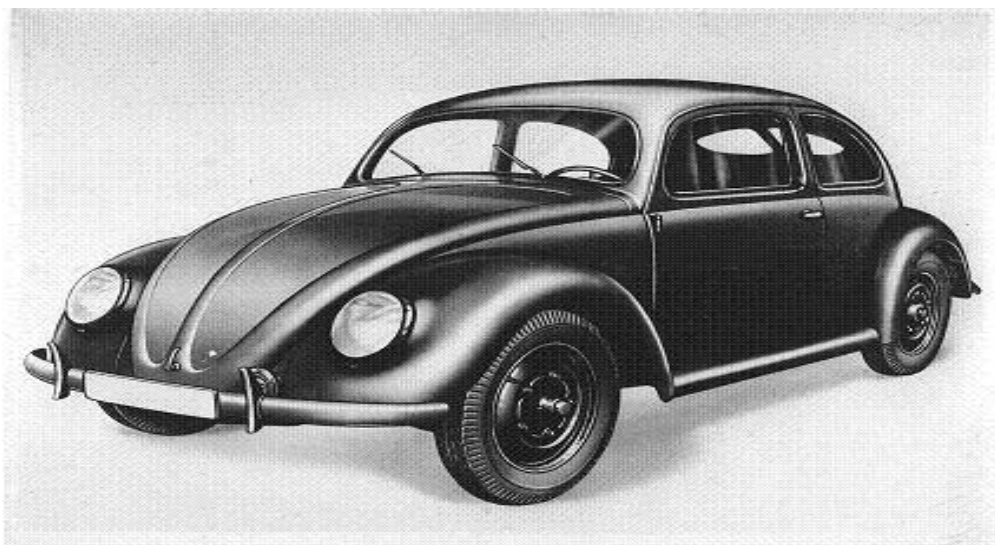


Η ΜΑΥΡΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ. ΠΟΙΟΙ ΣΤΑΜΑΤΗΣΑΝ ΤΑ ΟΝΕΙΡΑ ΚΑΠΟΙΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ;

6 Μαρτίου 2011



Ένα άρθρο με προσωπική εργασία από τον κ ΛΕΟΝΑΡΔΟ ΜΠΗΤΡΟ

Το κεφάλαιο «Ελληνικό αυτοκίνητο» στην καλύτερη των περιπτώσεων είναι μια μακρινή ανάμνηση. Πόσοι όμως γνωρίζουμε ότι στην Ελλάδα κατασκευάζαμε (είτε εξολοκλήρου, είτε μερικός) αυτοκίνητα;;; Για πολλούς δυστυχώς δεν αποτελεί καν τμήμα της βιομηχανικής ιστορίας της χώρας μας. Κι όμως, οι προσπάθειες για την κατασκευή και παραγωγή ενός απλού, φθηνού και πρακτικού αυτοκινήτου στην Ελλάδα ήταν πολλές και αξιόλογες.

-Ορισμένες έφθασαν έως το τέλος, γεμίζοντας τους δρόμους με αυτοκίνητα σχεδιασμένα και κατασκευασμένα από Ελληνικά χέρια, άλλες πάλι έμειναν στα... χαρτιά. Το μεγαλύτερο εμπόδιο στην προσπάθεια κατασκευής ενός αμιγώς ελληνικού επιβατικού αυτοκινήτου ήταν η εξασφάλιση έγκρισης τύπου.

-Το κόστος παραγωγής, το μικρό μέγεθος της ελληνικής αγοράς, η αδυναμία ανταγωνισμού των ξένων αυτοκινητοβιομηχανιών αλλά και η απουσία ουσιαστικής στήριξης από την εκάστοτε κυβέρνηση προστέθηκαν στις αιτίες αποτυχίας κάθε σχετικού εγχειρήματος. Αντίθετα, οι διαδικασίες ήταν πιο απλές στην κατηγορία των φορτηγών και των λεωφορείων, επιτρέποντας την ελληνική παραγωγή ανάλογων οχημάτων.

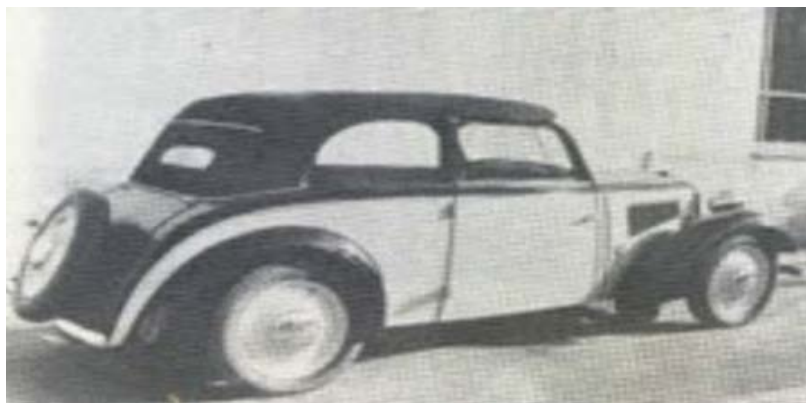
– Ας κάνουμε λοιπόν μια αναδρομή, στην ιστορία του Ελληνικού αυτοκινήτου, αλλά και στο παρόν.

“ΘΕΟΛΟΓΟΥ” 1920

Εκτός από την Βιομηχανία / Βιοτεχνία, κατασκευής αμαξωμάτων και μετέπειτα κατασκευής ολοκληρωμένων οχημάτων – Λεωφορεία, Φορτηγά και αγροτικά μηχανήματα, υπάρχει ακόμα μία προπολεμική (του 1920) καταγραφή για ελληνικής κατασκευής αυτοκίνητου και

αυτό είναι το όχημα του «ΤΑΓΚΑΛΑΚΗ» (κατασκευαστής αμαξωμάτων από την δεκαετία του 30) το 1937 και ήταν βασισμένο σε μηχανικά μέρη από D.K.W.

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



TANGALAKIS TEMAX

Σήμερα η TEMAX θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρεία στον τομέα κατασκευής πυροσβεστικών οχημάτων στην Ελλάδα.

Πιο πριν και με την ονομασία «TANGALAKIS», υπήρξε ένας ιστορικός κατασκευαστής αμαξωμάτων (και όχι μόνον) λεωφορείων, στην χώρα μας.

Στην Ελλάδα είχαν (και έχουν) δραστηριοποιηθεί, πάνω από 100 κατασκευαστές αμαξωμάτων λεωφορείων, αλλά η «TANGALAKIS», ήταν μία από τις καλύτερες.

Το 1922, συνενώνεται με τον Γ. ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗ και από το 1925, αρχίζει να χτίζει αμαξώματα λεωφορείων, πάνω σε εισαγόμενα σασί.



VELOS

Το “Velos” ήταν το πρώτο πολεμικό αεροσκάφος που κατασκευάστηκε υπό άδεια στην Ελλάδα στο Εργοστάσιο Κατασκευής Αεροπλάνων Φαλήρου. Σχεδιάστηκε ως εξέλιξη των Βρετανικών Dart/Swift, με προδιαγραφές αεροσκάφους πολλαπλών ρόλων παράκτιας άμυνας. Σύμφωνα με την ελληνική προδιαγραφή, είχε δυνατότητες βομβαρδισμού, αναγνώρισης, εκπαίδευσης και ρίψης τορπιλών. Διέθετε εξειδικευμένο εξοπλισμό όπως ηλεκτρικό σύστημα ενδοσυνεννόησης, ασύρματο εμβέλειας 200 μιλίων και ανατρήρες βομβών.

- Η παρθενική πτήση του πρώτου ελληνικού "Velos" έγινε το Μάρτιο του 1926 και ονομάστηκε "Ελπίς". Κατασκευάστηκαν συνολικά στο ΕΑΦ 12 αεροσκάφη εισάγοντας για πρώτη φορά στη χώρα τεχνολογία κατασκευής αεροσκαφών μεταλλικής δομής. Εισήλθαν σε ενεργό δράση το 1930 όπου χρησιμοποιήθηκαν κυρίως με σταθερό σύστημα προσγείωσης. Παρέμεινε σε ενεργό υπηρεσία μέχρι τις παραμονές του Β' Π.Π.



ΠΕΤΡΟΣ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.Β.Ε

-Η εταιρεία ήταν (και είναι τώρα) στην ουσία μια εταιρεία εισαγωγής και διάθεσης οχημάτων και βαρέων μηχανημάτων και για μια εποχή και κατασκευαστής.

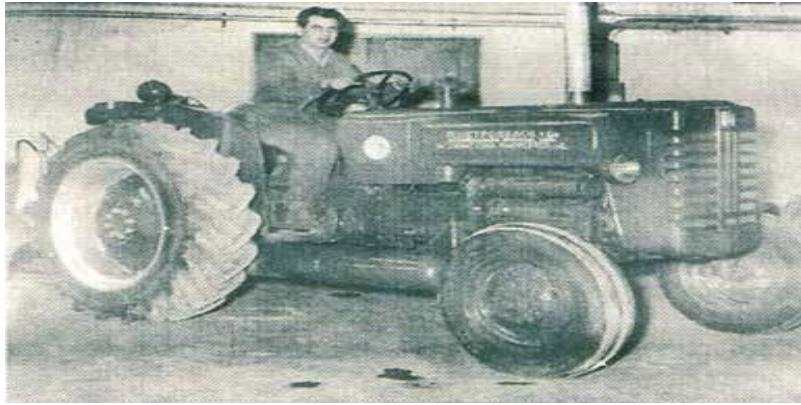
Η οικογένεια Πετρόπουλου παραδοσιακά απασχολείτο με την μεταλλουργία (χυτήρια, όπου μεταξύ άλλων εθεωρείτο ένας από τους καλύτερους κατασκευαστές καμpanών) από τον 19ο αιώνα, αρχικά στην Άμφισσα και αργότερα στην Λαμία.

Η εταιρεία με την σημερινή της μορφή, δημιουργήθηκε από τον Πέτρο Πετρόπουλο στην Θεσσαλονίκη του 1922, μ'εργασίες πώλησης οχημάτων και επισκευές / ανακατασκευές κινητήρων. Με αυτούς τους κινητήρες άρχισε κατασκευές οχημάτων, με βάση επιβατηγά FORD του 1920, τα WILLYS-OVERLAND του 1930 και για φορτηγά με τα DIAMOND T και INTERNATIONAL του 1930.

Το 1938, μεταφέρεται στην Αθήνα.

Κύρια απασχόληση από το 1956, η κατασκευή τρακτέρ, με την χρήση ανακατασκευασμένων κινητήρων. Αργότερα κατασκευάζει σειρά τρακτέρ με κινητήρα PERKINS με μεγάλες πωλήσεις.

-Από το 1974, αρχίζει την κατασκευή, του πρώτου «έξυπνου» (όπως τ ονομάζει) οικογενειακού φορτηγού 4x4, σε τύπους UNITRUCK-POLYTRUCK και MILITRUCK για τον στρατό. Οι αγρότες τ αγοράζουν σε μεγάλους αριθμούς αλλά όχι κι ο στρατός. Επιπλέον ο νόμος για τα αγροτικά αλλάζει το 1984-85 και έτσι σταματάει η παραγωγή με την εταιρεία σε δεινή οικονομική κατάσταση λόγω των μεγάλων επενδύσεων που είχε κάνει έως τότε. Εκτός των άλλων η εταιρεία είχε σχεδιάσει - κατασκευάσει μια σειρά προϊόντων, όπως γεννήτριες - περνοφόρα (τα επιτυχημένα βενζινοκίνητα και ηλεκτροκίνητα DYNALIFT).



NAMCO

National Motor Company Of Greece

Ιδρύθηκε από τούς αδελφούς Κοντογούρη που ασχολούντο / απασχολούντο με το αυτοκίνητο από το 1950.

Οι πρώτες προσπάθειες των αδελφών Κοντογούρη, ήταν στην Γερμανία όπου προσπάθησαν να βάλουν σε παραγωγή ένα φορτηγό με το όνομα «HELLAS».

Το 1957 ο Κοντογούρης αποκτά τα δικαιώματα βιομηχανικής κατασκευής από το WILFRED FAHR, ενός οχήματος πολλαπλών χρήσεων.

Το 1961 δημιουργείται στην Θεσσαλονίκη το πρώτο εργοστάσιο, με την ονομασία FARCO, όπου αρχίζει η κατασκευή του προαναφερόμενου οχήματος, με το όνομα FARMOBIL που «φορά» δικύλινδρο αερόψυκτο κινητήρα 700cc, της BMW.

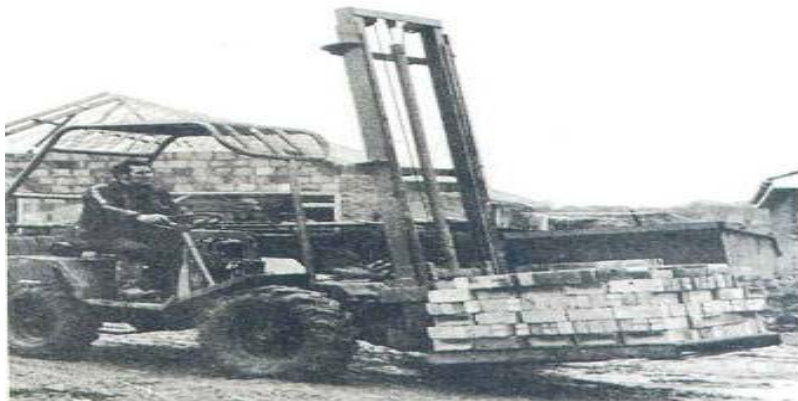
Ω Ελλάδα. Τι ειρωνεία. Αυτό το πάρα πολύ καλό για την εποχή του όχημα, ΔΕΝ παίρνει έγκριση τύπου στην Ελλάδα, (παρά την καλή υποδοχή που του έγινε) και όλη η παραγωγή κατευθύνεται στο εξωτερικό. Βλέποντας την ευκαιρία η CHRYSLER αγοράζει την εταιρεία και το παραγωγικό της έργο, και δημιουργεί την CHRYSLER HELLAS S.A.



BIOMAN

Δύο Έλληνες μηχανικοί, ιδρύουν το 1967 μια εταιρεία στο Κορωπί, όπου σχεδιάζουν και κατασκευάζουν ανυψωτικά και όχι μόνο μηχανήματα, με αρκετή επιτυχία.

Δεν λειτουργεί πλέον.



MOTOR CAR

Μία μάλλον περίεργη Ελληνική σχεδίαση / κατασκευή, ενός μικρού τρίκυκλου φορτηγού, φορτίου μόνο 350 κιλών. (άσχετα αν συνήθως το φόρτωναν έως και 2000 κιλά).

Κατασκευάστηκε σε δύο τύπους, χρησιμοποιώντας κινητήρες V.W. ή FORD.

Λειτουργήσε από το 1967 έως το 1971.



S A M

Ένας από τους πολλούς Έλληνες βιοτέχνες / κατασκευαστές τρικύκλων φορτηγών, ο Στέφανος Α. Μπαλτάς.

Δημιούργησε και λειτούργησε την εταιρεία του από το 1966 έως το 1974.

Τα πρώτα του μοντέλα χρησιμοποίησαν κινητήρες V.W.

Τα επόμενα FORD 1300.

Η επιτυχία των SAM, ήταν στο σασί που δεν σκούριαζε εύκολα. Ακόμα και σήμερα υπάρχουν ελάχιστες, 36 χρόνια μετά το κλείσιμο.



ΑΤΤΙCΑ

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.

-Το μοντέλο «505» σε έκθεση βιομηχανικών προϊόντων το 1958. Δεξιά του αυτοκινήτου, με τα γυαλιά, εικονίζεται ο Γιώργος Δημητριάδης και δίπλα του ο τότε υπουργός Βιομηχανίας, Νίκος Μάρτης



Το Attica 200 συνέχισε να παράγεται ως το 1972 και αποτέλεσε ένα από τα πλέον εμπορικά ελληνικά αυτοκίνητα.



Η δεύτερη έκδοση του DIM έφερε κινητήρα 650 κ.εκ. της Fiat.



GEN

Ο τύπος GEN , κατασκευάστηκε από τον Αντώνη Τζέν, παλιό Οδηγό αγώνων, μηχανικό και ταυτόχρονα συλλέκτη αυτοκινήτων.

Η πρώτη του δημιουργία ήταν το 1963 και ήταν ένα κομψό σπορ αυτοκίνητο, σχεδιασμένο από τον Έλληνα αρχιτέκτονα Π.Βαρουχάκη.

Κτίστηκε πάνω σε πλαίσιο V.W. και μηχανικά μέρη της SAAB.



ΜΕΒΕΑ

Μεσογειακές Επιχειρήσεις Βιομηχανίας Εμπορίου και Αντιπροσωπειών.

Μετά από συνένωση δύο κατασκευαστών / συναρμολογητών μοτοποδηλάτων (από το 1954), το 1960 δημιουργείται η ΜΕΒΕΑ.

Ξεκινάει την παραγωγή ενός μικρού τρίκυκλου φορτηγού με κινητήρα ZUNDAPP 50cc. Μεγάλη επιτυχία που πωλείται και κυκλοφορεί σ' όλη την Ελλάδα για πάνω από 30 χρόνια. Πωλείται και εξάγεται επίσης στην Ασία σε μεγάλους αριθμούς σαν επιβατηγό και σαν φορτηγό. Τα κατασκευαστικά σχέδια και η τεχνογνωσία της ΜΕΒΕΑ, δίνονται και σε μια άλλη εταιρεία την MEGO, για να μεγαλώσει η παραγωγή και να καλυφθεί η ζήτηση.

Το 1970 σε συνεργασία με την Αγγλική RELIANT, κατασκευάζει κατόπιν αδείας το σχετικά βαρύ τρίκυκλο φορτηγό TW9 και από το 1974 και το μικρό τρίτροχο επιβατηγό ROBIN. Εκείνη την εποχή το τρίκυκλο ήταν στην ουσία μονόδρομος για τα χαμηλά εισοδήματα στην Ελλάδα μιας και ενέπιπταν στην κατηγορία των μοτοσυκλετών, οπότε και η φορολόγηση ήταν ανεκτή.





MEBEA FOX

Άλλη μία περίπτωση ελαφριών οχημάτων μικτής χρήσης ήταν το Fox. Σχεδιασμένο από τη Reliant ειδικά για τη MEBEA, 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.



ALTA

Το Alta 200 σε φυλλάδιο του 1969. Το αυτοκίνητο κόστιζε αρχικά 39.500 δρχ., τη στιγμή που ο μισθός ενός δημόσιου υπαλλήλου κυμαινόταν γύρω στις 3.500 δρχ.

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 έστελνε 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 Τρικούκλων 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 μοτοσυκλέτας 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. Από το εικονιζόμενο BET 500 παρήχθησαν μόλις δέκα αντίτυπα.



BALKANIA

Ήταν το σήμα που χρησιμοποιούσε ο Ζαχαρόπουλος που κατασκεύαζε στην Αθήνα, ελαφρά 4x4 φορτηγά και 4x4 τύπου τζιπ.

Μέχρι το 1972, η «Ζαχαρόπουλος» ABEE ασχολείτο με την εισαγωγή Ρουμάνικων και Ινδικών αυτοκινήτων.

Το 1975, σχεδιάζει και κατασκευάζει ένα φορτηγό 4x4, με κινητήρα Diesel – Mercedes Benz 3200 CC, με μεταλλική καμπίνα και για φορτίο 1500 κιλών.

Το 1979, το αυτοκίνητο επανασχεδιάζεται με νέα μοντέρνα πολυεστερική καμπίνα. Κατασκευάζεται μέχρι το 1984, οπότε με τον νέο φοροεισπρακτικό νόμο σταματάει η παραγωγή του. Το 1975 η εταιρεία συναρμολογεί και παρουσιάζει στην Ελληνική αγορά

ένα ελαφρύ τύπου τζιπ, με το όνομα AUTOTRACTOR. Το αυτοκίνητο ήταν στην ουσία, ένα εδώ συναρμολογημένο τύπου τζιπ, το "MAHINDRA". Και αυτό βέβαια ήταν ένα αντίγραφο από τα πρωτογενή Αμερικάνικα.

Το αυτοκίνητο «φόραγε» κινητήρα diesel 3.100 cc 62 HP PEUGEOT.

Το εκμοντερνισμένο πιο «καλό» μοντέλο «AUTOTRACTOR KZ», φορούσε κινητήρα βενζίνης πάλι της PEUGEOT 2.500 cc, 103 HP.



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 ΑΕΒΕ 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.



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. Το Buggy της Pan-Car ήταν μια από τις λίγες ελληνικές προτάσεις για αυτοκίνητα «ελεύθερου χρόνου».



ΜΑΒΑ

Η ΜΑΒΑ αρχικά ήταν η Ελληνική εταιρεία εισαγωγής των αυτοκινήτων RENAULT.

Το 1979 αποφασίζει την σχεδίαση και κατασκευή ενός αυτοκινήτου. Την σχεδίαση αναλαμβάνει ο Έλληνας βιομηχανικός σχεδιαστής αυτοκινήτων Γιώργος Μιχαήλ.

Πάνω σε μηχανικά μέρη από RENAULT, ο Γιώργος Μιχαήλ, σχεδιάζει και κατασκευάζει το πρότυπο ενός ελαφρού πολλαπλών χρήσεων οχήματος που ονομάζεται "FARMA".

Μετά από αίτηση της ΜΑΒΑ, το αυτοκίνητο στέλνεται στην RENAULT στην Γαλλία, όπου μετά από εξονυχιστικούς ελέγχους και δοκιμές, παίρνει έγκριση τύπου και μάλιστα με το όνομα της RENAULT.

Το αυτοκίνητο γίνεται επιτυχία και κατασκευάζεται σε πολλούς τύπους, όπως επιβατηγό - φορτηγό, ακόμα και τύπου τζιπ.

Χρησιμοποιεί κινητήρα 845 cc 34 HP, με τελική 110 χλμ/ώρα.

Το 1984 σχεδιάζεται ο διάδοχός το FARMA S με αυξημένες εκτός δρόμου δυνατότητες που το είχαν προ ονομάσει «το Ελληνικό Τζιπ». Την ίδια εποχή αλλάζει ο νόμος, η παραγωγή κρίνεται αντικοινωνική και σταματά και μετά από λίγο κλείνει και το εργοστάσιο.



HERCULES

Εργοστάσιο κατασκευής «αγροτικών» οχημάτων - μηχανημάτων, στην Κέρκυρα.

Χρησιμοποιούσε τμήματα της NAMCO (PONY) και κινητήρες, MITSUBISHI, KUBOTA και RUGGERINI.

Παρήγαγε αυτοκίνητα μεταξύ των ετών 1980 και 1983.

Από τα γνωστότερα μοντέλα της το "Hercules light all terrain vehicle" του 1980.



AGRICOLA

Έλληνας κατασκευαστής στην Θεσσαλονίκη. (Γ. Τσολακίδης).

Κύρια προϊόντα, φορτηγά πολλαπλών ρόλων 4x4 και διάφορα αγροτικά μηχανήματα.

Το AGRICOLA 25 GT 4X4 truck, ήταν ένα έξυπνης σχεδίασης πολλαπλών χρήσεων, τετράτροχο - τετρακίνητο φορτηγό όχημα, με μεταλλική καμπίνα και μηχανικά μέρη από MERCEDES-BENZ 180 D diesel. Με δυνατότητα φορτίου 1650 κιλών και μεγίστης ταχύτητας 80 χλμ/ώρα, ήταν ένα τυπικό Ελληνικό αγροτικό όχημα, που εξαφανίσθηκε με την αλλαγή του νόμου του 1984-85.



AUTO DIANA UNICAR

Ελληνική κατασκευαστική εταιρεία στην Θεσσαλονίκη, μεταξύ των ετών 1975 και 1984.

Κύριο προϊόν της εταιρείας το UNICAR (καμία σχέση με το συνονόματο Ισπανικό), ήταν ένα μάλλον βαρέως τύπου φορτηγό 4x4, με ικανότητα φορτίου 1500 κιλά.

Χρησιμοποιούσε μηχανικά μέρη MERCEDES-BENZ Diesel και άξονες από DODGE. Το 1984 που άλλαξε ο φοροεισπρακτικός νόμος στην Ελλάδα, ακολούθησε την μοίρα και άλλων Ελλήνων κατασκευαστών και εξαφανίσθηκε.



ΕΒΙΑΜ

Ελληνική Βιομηχανία Αγροτικών Μηχανημάτων.

Κατασκεύαζε, μεταξύ άλλων αγροτικών μηχανημάτων, σ'εργοστάσιο στην Θεσσαλονίκη και φορτηγό 4x4, εκμεταλλευόμενη την νομοθεσία που κατέτασσε κάθε όχημα που μπορούσε να κάνει και αγροτικές δουλειές, στην κατηγορία των αγροτικών μηχανημάτων, με αποτέλεσμα την ελάχιστη έως μηδενική των φορολόγηση (ο νόμος άλλαξε το 1984).

Στην κατηγορία αυτή κατασκευάσθηκαν περίεργα οχήματα / εργαλεία, που ήταν μισά αυτοκίνητα - μισά τρακτέρ, με 3 ή και με 4 τροχούς.

Μεγαλύτερος κατασκευαστής, μία Κρητική εταιρεία με τα μοντέλα CANDIA-KRONOS_MINOS_MINOTAUROS και άλλα.

Άλλος κατασκευαστής στον Βόλο με το "DEMETRA".

Η EBIAM (όπως και η AGROMAX στην Άρτα, η AGROCAR στην Αθήνα και άλλες), κατασκεύασαν ένα τύπο τετράτροχου - τετρακίνητου οχήματος, με δυνατότητα φορτίου από 500 έως 1000 κιλά.



SCAVAS

Σχεδιαστής / κατασκευαστής / μηχανικός ο Βασίλειος Σκάβας.

Αποκτώντας εμπειρία από την εργασία του (στην ΒΙΑΜΑΞ), ξεκίνησε την πρώτη του σχεδίαση το 1969, κάνοντας σχεδόν τα πάντα, όσον αφορά την κατασκευή του προτύπου.

Το SCAVAS 1, ήταν ένα σπορ αυτοκίνητο με κινητήρα N.S.U. 1200 και παρουσιάστηκε το 1973. Το αυτοκίνητο μετά από έντονες πιέσεις του Κώστα Καββαθά, ιδιοκτήτη των 4 Τροχών, πήρε άδεια κυκλοφορίας αλλά ποτέ άδεια έγκρισης για παραγωγή.

Το δεύτερο μοντέλο ήταν το πανέμορφο SCAVAS 2 που παρουσιάστηκε το 1992 και προοριζόταν για παραγωγή. Για μια ακόμα φορά το Ελληνικό κράτος, του έδωσε άδεια κυκλοφορίας αλλά όχι άδεια παραγωγής.

Το SCAVAS3, το 1996 δεν ξεπέρασε ποτέ το στάδιο σχεδίασης.



SFAKIANAKIS

Η "SFAKIANAKIS" είναι ένα γκρουπ επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται σε τρεις χώρες με προσωπικό περίπου 1000 ατόμων.

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1961 (και αφού είχε διαδεχθεί διάφορες παρόμοιες οικογενειακές επιχειρήσεις) και ονομάστηκε “ BUSSING HELLAS”.

Αρχικά έφτιαχνε αμαξώματα πάνω σε εισαγόμενα σασί.

Αργότερα, κάνοντας αρχικά χρήση τεχνολογίας από την Γερμανική «MAN» και αργότερα από την επίσης Γερμανική «BUSSING», άρχισε να φτιάχνει εξ'ολοκλήρου, λεωφορεία – πούλμαν κλπ οχήματα.

Δημιούργησε επίσης και μια σειρά λεωφορείων και φορτηγών, πάνω σε εισαγόμενο Ιαπωνικό σασί της «HINO» ένας αριθμός της παραγωγής, εξήχθη σε Μέση Ανατολή και Ανατολική Ευρώπη.

Από το 2006, η εταιρεία ασχολείται μόνο με την εμπορία αυτοκινήτων και συναφών εξαρτημάτων.



SARACAKIS

Ο όμιλος επιχειρήσεων των αδελφών Σαρακάκη, ήταν στην ουσία ένας από τους δύο μεγάλους κατασκευαστές λεωφορείων - φορτηγών κλπ οχημάτων.

Η εταιρεία ξεκίνησε από την Θεσσαλονίκη το 1923, ως εισαγωγέας οχημάτων και ανταλλακτικών. Το 1941 τα κεντρικά γραφεία μεταφέρονται στην Αθήνα.

Ουσιαστικά σαν κατασκευαστής ξεκίνησε το 1954.

Το 1962, αρχίζει την κατασκευή / παραγωγή αμαξωμάτων, πάνω σε εισαγόμενα σασί. Το 1966 αρχίζει την κατασκευή λεωφορείων πάνω σε δική της σχεδίασης και κατασκευής σασί, με μηχανή VOLVO. Ήταν η σειρά SB 55 – SB 556 – SB 85 – SB 95. (Το SB σήμαινε SARACAKIS BROTHERS).

Το 1974 κατασκευάζει το πρώτο χωρίς σασί λεωφορείο, το SBAV, και μετά από συνεχείς αναβαθμίσεις φθάνει στο SBAV 90 το 1990.

Πετυχημένα μοντέλα που έγιναν και μεγάλη εξαγωγική επιτυχία σε χώρες κυρίως της Μέσης Ανατολής.

Εκτός των άλλων η εταιρεία συναρμολόγησε (και άλλα κατασκεύασε) σειρά οχημάτων 4x4, τρίκυκλων μεταφορικών, τρακτέρ και άλλων τύπων.

Αυτή την εποχή η εταιρεία ουσιαστικά λειτουργεί μόνο σαν εμπορική.



ΒΙΑΜΑΞ

Μια από τις μεγάλες Βιομηχανίες στη Ελλάδα εργοστάσια στην Αθήνα - Θεσσαλονίκη και Λάρισα.

Ήταν από τις πρωτοπόρες εταιρείες, που διέθεταν από παλαιά, ποιοτικό έλεγχο, τεχνική εκπαίδευση και υποστήριξη, γραφείο έρευνας και παραγωγής κ.λ.π..

Η εταιρεία ιδρύθηκε το 1930 από την οικογένεια Φωστηρόπουλου, που ως τότε λειτουργούσε ως εισαγωγέας της MERCEDES BENZ.

Από το 1956 άρχισε να κατασκευάζει αμαξώματα λεωφορείων, και από το 1961 γίνεται κατασκευαστής οχημάτων. Οχήματα όπως το R 495 και το R514 τύπου πούλμαν, εδραιώνουν την ποιότητα των κατασκευών. Έως τα τέλη της δεκαετίας του 80, η εταιρεία κατασκευάζει χιλιάδες οχήματα (Λεωφορεία - πούλμαν - τρόλεϊ – τρακτέρ – αμαξώματα - σασί για λογαριασμό άλλων εταιρειών και άλλα πολλά). Μεγάλες επιτυχίες οχήματα όπως τα F 530 και F 580 πωλούνται σε μεγάλους αριθμούς στην Ελλάδα και εξάγονται σε επίσης μεγάλους αριθμούς στο εξωτερικό (Ευρώπη - Ασία και Αφρική). Τέλη της δεκαετίας του 80, η εταιρεία κάτω από το βάρος της πετρελαϊκής και οικονομικής κρίσης του έντονου εγχώριου και αλλοδαπού ανταγωνισμού και της εμφάνισης των νέων νόμων που επέτρεπαν την αθρόα εισαγωγή μεταχειρισμένων λεωφορείων από το εξωτερικό γονάτισε και έκλεισε.



ΕΛΒΟ

Ελληνική Βιομηχανία Οχημάτων.

Δημιουργήθηκε το 1972 μετά από συμφωνία του κράτους με την Αυστριακή STEYR – DAIMLER - PUCH με το όνομα STEYR HELLAS S.A. Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 η STEYR Αυστρίας κατείχε το μεγαλύτερο μέρος του κεφαλαίου. Το 1986 το Ελληνικό κράτος αποκτά την πλειονότητα της εταιρείας και την μετονομάζει σε ELVO. Η αρχική παραγωγή της εταιρείας ήταν αγροτικά μηχανήματα, τρακτέρ, φορτηγά και μοτοποδήλατα σχεδίασης της STEYR και της PUCH. Τεράστιες παραγγελίες από το κράτος για φορτηγά οχήματα, διαφόρων τύπων, για τις ένοπλες δυνάμεις και τις Δημόσιες υπηρεσίες, δίνουν ώθηση στην εταιρεία. Το 1981 εδόθη παραγγελία και κατασκευάστηκε το ερπυστριοφόρο όχημα μεταφοράς προσωπικού LEONIDAS, στην ουσία αντίγραφο (με ελάχιστες διαφοροποιήσεις) του Αυστριακού STEYR 4K 7 FA.

Το 1987 η εταιρεία παράγει το LEONIDAS 2, με ουσιαστικές διαφοροποιήσεις από το «1» και σε μεγάλους αριθμούς. Στα χρόνια που ακολούθησαν η ΕΛΒΟ έγινε σχεδόν ο αποκλειστικός προμηθευτής του Ελληνικού Δημοσίου, κατασκευάζοντας φορτηγά (στρατιωτικά και μη) με κινητήρες της STEYR. Παρήγαγε και τα φορτηγά τύπου Β για τον Ελληνικό Στρατό της STEYR 680M3 σε έκδοση 66 και 680M σε έκδοση 44. Και ακολούθησε το τελείως Ελληνικό (σχεδιαστικά αμάξωμα) STEYR 12M με τα ίδια μηχανικά μέρη.

Παράγει ακόμα και σήμερα το 240 G και 290 G ½ του τόνου πάλι για τον Ελληνικό Στρατό. Και 290 T, κλειστού τύπου για την αστυνομία και την πυροσβεστική. Επίσης λεωφορεία όπως π.χ. το MIDAS και EUROPE του 1993 με μεγάλες εξαγωγές. Σημαντική εξαγωγική επιτυχία το 1996 στην Σιγκαπούρη, που ήταν και η πρώτη χρήση λεωφορείων χαμηλού δαπέδου στην περιοχή.

Το 1988 σταματά η συνεργασία με την STEYR. Οι παραγγελίες από το κράτος ελαχιστοποιούνται λόγω των οικονομικών περικοπών. Η σχεδίαση και κατασκευή πρωτότυπου ελαφρού άρματος τύπου «KENTAUPOΣ» αφήνει υποσχέσεις, αλλά δεν παίρνει παραγγελίες. Μια Ελληνο - Γερμανική συμφωνία για την κατασκευή ενός επιβατηγού σπορ αυτοκινήτου, που το πρωτότυπό του παρουσιάζεται στην Φρανκφούρτη το 2001, του ELVO ALETIS, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης δεν προχωρά.

Από το 2000 η ΕΛΒΟ είναι μερικώς ιδιωτικοποιημένη. Αυτή την εποχή κατασκευάζει κατόπιν αδείας το HUMMER σε διαφορετικές μορφές και χρήσεις, σειρά λεωφορείων, φορτηγών κλπ.



ALETIS

Ένα αυτοκίνητο που θα έφτιαχνε η Ελληνική ΕΛΒΟ σε συνεργασία με Γερμανική εταιρεία και ήταν βασισμένο σε μηχανικά μέρη V.W. Το πρωτότυπο παρουσιάστηκε στην έκθεση της Φρανκφούρτης αλλά τελικά δεν προχώρησε.

– Μετά τον παγκόσμιο πόλεμο ξεκινήσαμε μαζί με όλους τους άλλους και όλοι τότε ήμασταν σε μια κατάσταση επιεικώς δραματική. Δραματική, γιατί δεν υπήρχαν λεφτά, δεν υπήρχαν εργοστάσια, δεν υπήρχαν επιστήμονες, δεν υπήρχαν τεχνίτες. Υπήρχε όμως το βασικό: Η ανάγκη της επιβίωσης. Κι εκεί τα πήγαμε καλά.

– Κατ' αρχάς φτιάξαμε τα απαραίτητα αυτοκίνητα – εργαλεία. Τα αυτοκίνητα που χρειάζονταν στην ύπαιθρο, για να κάνουν δουλειά, να μεταφέρουν τις σοδειές, την γυναίκα τους και τα παιδιά τους. Και για να φτιάξουμε αυτά τα αυτοκίνητα, σκεφτήκαμε – δουλέψαμε – ανακαλύψαμε και προχωρήσαμε στην παραγωγή και πουλήσαμε και αναβαθμίσαμε και ξανά πουλήσαμε και ΤΟΤΕ;

– Τότε το κράτος (που είμαστε εμείς) αλλάξαμε τους νόμους και ότι είχαμε καταφέρει μέχρι τότε το διαλύσαμε. Και επειδή τα εργαλεία είναι απαραίτητα και δεν τα βρήκαμε εδώ, τα αγοράσαμε (και αγοράζουμε) από έξω. Και οι τεχνίτες; τα μυαλά; τα σχέδια;

– Και είχαμε φτιάξει βιομηχανίες που έφτιαχναν φορτηγάκια. Στην αρχή απλώς έκαναν την δουλειά τους και τα περισσότερα μέρη τους ήταν εισαγόμενα. Αργότερα φτιάξαμε περιφερειακές βιοτεχνίες και φτιάχναμε τα περισσότερα μέρη τους εδώ. Και το κυριότερο ήταν ότι αυτά τ' αυτοκίνητα ήταν τόσο καλά, που τεράστια Ευρωπαϊκά εργοστάσια τα υιοθετούσαν και αυτά έφεραν και τα σήματά τους. Ήταν τόσο καλά που τα αγόραζαν οι ΞΕΝΟΙ (ξέρετε αυτοί οι «κουτοί»). Και θα σας πω και κάτι ακόμα και εμείς κONOμOύσαμε και περνούσαμε καλύτερα. Και τότε, το κράτος (που είμαστε εμείς), άλλαξε τους νόμους και ότι είχαμε καταφέρει μέχρι τότε, το διαλύσαμε.

– Και είχαμε φτιάξει βιομηχανίες και περιφερειακές βιοτεχνίες, που δούλευαν χιλιάδες έλληνες (και φέραμε κι εργάτες απ έξω, γιατί εμείς δεν φθάναμε) που έφτιαχναν λεωφορεία και πούλμαν και φορτηγά και τρακτέρ και μηχανάκια και ποδήλατα και γεννήτριες και καράβια και και και. Και τότε το κράτος (που είμαστε εμείς) άλλαξε τους νόμους και τα περισσότερα απ όσα είχαμε καταφέρει μέχρι τότε, τα διαλύσαμε.

Και τι έχει μείνει? Έχουν μείνει ελάχιστοι που φτιάχνουν αμαξώματα. Στην ουσία μόνο ένας μεγάλος κατασκευαστής υπάρχει, η ΕΛΒΟ. Έχουν μείνει όμως πάρα πολλοί, που είναι σίγουρο πλέον, ότι ΔΕΝ θα ξανατολήσουν να κάνουν ή ξανακάνουν κάτι στην Ελλάδα. Και αυτό, γιατί το κράτος (που είμαστε εμείς) θα ξαναλλάξει τους νόμους, για να καταστρέψει τις όποιες προσπάθειες γίνουν και εάν δεν αλλάξει τους νόμους, θα επικαιροποιήσει την από αρχαιοτάτων χρόνων δυνατότητα του λαού μας, να σκοτώσει ο ένας τον άλλον.

