

ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟ ΜΑΘΗΜΑ PROJECT

3ο ΕΠΑΛ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

**" Η ιστορία του αυτοκινήτου στην
Ελλάδα "**



ΤΑΞΗ Α 2

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2015

ΟΜΑΔΕΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

1η ομάδα

Βασιλόττος Ανδρέας
Θοδωρής Παναγιώτης
Λέσι Ρονάλντο
Μυρτέλη Έντζη
Κάββαλος Μάνος

2η ομάδα

Ρενάλντο Μάρκου
Ερσόν Βότσι
Λούκα Αχαλκάτση
Μάνος Καλουτσάκης
Φώτης Κυπριωτάκης

3η ομάδα

Σίμος Ζερβός
Δημητρης Βαν
Μαρίνος Γκεμιτζόγλου
Γιώργος Γκατζής
Παύλος Κολεσίδης

4η ομάδα

Καλογεράκης Μάνος
Λιοδακάκης Μάνος
Γαβράς Κώστας
Βαθάι Μάριος
Δημητριάδης Σταύρος

ΟΜΑΔΑ: “ HAPPY DAY ”

Βασιλώττος Ανδρέας
Θοδωρής Παναγιώτης
Λέσι Ρονάλντο
Μυρτέλη Έντζη
Κάββαλος Μάνος

Στην Ελλάδα, αν και έχουν γραφτεί αρκετά για την Ελληνική βιομηχανία αυτοκινήτου (που τελικά δεν ευτύχησε να αναπτυχθεί), λίγα είναι γνωστά για την αγορά αυτοκινήτου γενικότερα (τουλάχιστον πριν την δεκαετία του '80).

Μια ολόκληρη εποχή, τα αυτοκίνητα της οποίας σήμερα αναπολούμε, θαυμάζουμε και, κάποιοι αγωνίζονται πλέον να αποκτήσουν και να διατηρήσουν στη ζωή.

Ποιες ήταν όμως οι τάσεις εκείνης της εποχής και ποια η εικόνα της αυτοκινητιστικής πραγματικότητας του τότε?

Δυστυχώς ο μόνος τρόπος να πάρει κανείς μια γεύση, είναι ταινίες εκείνης της εποχής και παλιές φωτογραφίες από τους δρόμους της πόλης.

Κατ' αρχήν η Ελλάδα ήταν μια φτωχή χώρα της Ευρώπης με ένα πολύ μικρό στόλο επιβατικών αυτοκινήτων πριν τον Β'ΠΠ.

Από το σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων στη χώρα μας πριν το 1940 τα περισσότερα βρέθηκαν, μεταπολεμικά,κατεστραμμένα (συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων και των φορτηγών).

Παρ' ότι όμως η Ελλάδα ήταν μια φτωχή χώρα και μεταπολεμικά και είναι γνωστό γενικά πως το Ι.Χ. αποτελούσε από παλιά είδος πολυτελείας, οι εικόνες που μας έρχονται από από τις δεκαετίες του '50 και του '60, είναι αρκετές μεγάλες αμερικάνικες λιμουζίνες να 'οργώνουν' τους δρόμους της Αθήνας (και όχι μόνο).

Μια λογική εξήγηση είναι πως αυτά τα αυτοκίνητα τα κατέχουν, λίγοι έμποροι τυχεροί, ενώ τα περισσότερα αμερικάνικα τελούσαν χρέη ταξί στις Ελληνικές πόλεις. **Το θέμα 'αυτοκίνητο', απασχολούσε και τον ελληνικό κινηματογράφο με ιστορίες που στρέφονταν γύρω απ' αυτό.** Σχεδόν σε όλες όμως το αυτοκίνητο είναι παρόν, με λιγότερο ή περισσότερο συγκεκριμένο τρόπο.

Γενικότερα φαίνεται πως τα Opel αποτελούσαν πάντα μια γνώριμη εικόνα

στους Ελληνικούς δρόμους (οι παλιές φωτογραφίες το μαρτυρούν). Ο κατάλογος είναι μακρύς και περιλαμβάνει ευρωπαϊκά και αμερικάνικα μοντέλα.

Αυτή τη «συνύπαρξη» τη διαπιστώνουμε και σε φωτογραφίες της εποχής.

Πάντως, βλέπουμε πως το μεγάλο αμάξωμα ήταν κάτι το σύνηθες στα 50s και 60s.

Αν και το ‘μεγάλο αυτοκίνητο’, τουλάχιστον στην ευρωπαϊκή του εκδοχή δεν σήμαινε απαραίτητα τεράστιους σε χωρητικότητα κινητήρες, στην αμερικάνικη εκδοχή του σίγουρα οι μεγάλοι κινητήρες ήταν δεδομένοι.

Είναι γνωστό όμως, πως στην Ελλάδα πάντα κυνηγούσαν τα πολλά ‘κυβικά’. Ή μήπως δεν ίσχυε πάντα αυτό?



Πως ευδοκίμησαν, λοιπόν, αυτά τα αυτοκίνητα στη χώρα μας? Και πως οι εκάστοτε πολιτικές επηρέασαν τις τάσεις στην αγορά του αυτοκινήτου και την διάδοση του στη χώρα μας?

**ΠΩΣ ΕΞΕΛΙΧΘΗΚΕ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΑΣ,
ΜΕΣΑ ΣΤΟ
ΧΡΟΝΟ?**



Αθήνα δέκ. '50. Από δεξιά... Simca Aronde, Opel Rekord Caravan, Ford Anglia.

Το αυτοκίνητο κάνει την εμφάνιση του στη χώρα μας στην αυγή του 20^{ου} αιώνα, αποτελώντας αρχικά ένα ακριβό σπορ για εύπορους μεγαλοαστούς. Αυτά τα πρώτα αυτοκίνητα υπέφεραν από το κακό οδικό δίκτυο και την γενικότερη έλλειψη υποδομών. Επιπλέον αυτά καθ' αυτά τα οχήματα δεν ήταν τόσο εξελιγμένα ώστε να εξασφαλίζουν την απροβλημάτιστη χρήση τους.

Τα πρώτα αυτοκίνητα έρχονται από το εξωτερικό απ' ευθείας από τους ιδιοκτήτες τους, ενώ οι πρώτοι εισαγωγείς- έμποροι εμφανίζονται λίγο πριν το 1910 (περίπου το 1908).

Στην δεκαετία του 1910 η διάδοση του αυτοκινήτου είναι αργή στη χώρα μας σε αντίθεση με άλλες, ανεπτυγμένες χώρες.

Παρ' όλα αυτά μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '20 η διάδοση του αρχίζει να γίνεται με πιο γρήγορους ρυθμούς, **καθιστώντας την Ελλάδα πρώτη σε αριθμό κυκλοφορούντων οχημάτων στα Βαλκάνια.**

Αυτό δε σημαίνει ότι το αυτοκίνητο γίνεται προσιτό. Εξακολουθεί να είναι ένα ακριβό αγαθό. Άλλωστε ακόμα και τη παραμονή του Β'Π.Π. πολλά από τα επιβατικά αυτοκίνητα είναι αγοραία (χωρίς ταξίμετρο) ή ταξί (με ταξίμετρο).

Ο μεγαλύτερος όγκος του στόλου βρισκόταν στην Αθήνα.

Εκτός από το υψηλό κόστος κτήσης αυτοκινήτου, υψηλή ήταν και η τιμή της βενζίνης, ενώ από το 1920 επιβλήθηκαν για πρώτη φορά τέλη κυκλοφορίας, τα οποία ήταν αρκετά ακριβά για τα τότε δεδομένα. Τα επόμενα χρόνια τα τέλη αυτά αυξήθηκαν ενώ προστέθηκαν και άλλα . Τα πρώτα χρόνια τα αυτοκίνητα είχαν ευρωπαϊκή προέλευση, αλλά από τη

δεκαετία του '20 άρχισε να γίνεται αισθητή η παρουσία αμερικάνικων αυτοκινήτων.

Στα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του '30 (1931-33) η διεθνής οικονομική ύφεση και η υποτίμηση της δραχμής κράτησε την αγορά αυτοκινήτου σε πολύ χαμηλά επίπεδα.

Το 1932 πάντως τα περισσότερα από τα νέα αυτοκίνητα στην Ελλάδα ήταν Ford.

Η Ford πρέπει να είχε ισχυρή παρουσία σε όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου, ενώ γνωστή είναι η εμπλοκή του Κοντέλλη στην αντιπροσώπευση της ήδη από τότε

Το 1934 η κατάσταση της αγοράς βελτιώνεται (σε συνολικό αριθμό), ενώ από το 1936 μπαίνουν περιορισμοί στις εισαγωγές και μετά το 1939, με την έναρξη του Β'Π.Π., σταμάτησαν τελείως.



Ford Model T.

Τα Ford ήταν πολύ δημοφιλή στο μεσοπόλεμο.

ΟΜΑΔΑ: “Super team”

Σίμος Ζερβός
Δημητρης Βαν
Μαρίνος Γκεμιτζόγλου
Γιώργος Γκατζής
Πάυλος Κολεσιδης

Μετά την απελευθέρωση και παρά το ασταθές πολιτικό κλίμα και τον εμφύλιο, τα πρώτα οχήματα αρχίζουν να κυκλοφορούν κυρίως για τους σκοπούς της ανασυγκροτήσεως, στρατιωτικά, λεωφορεία, φορτηγά κλπ. Προς τα τέλη της δεκαετίας του '40 ξεκίνησε ξανά η εμπορία αυτοκινήτων, μάλλον όμως σε περιορισμένο αριθμό.

Το 1953 επιβλήθηκαν νέα αυξημένα τέλη στα αυτοκίνητα, αλλά είδη ξεκινάει η αντικατάσταση των παλιών ταξί με καινούργια, κυρίως μεγάλα αμερικάνικα, (Chrysler, Buick, De Soto κ.α.) ενώ το εμπόριο αυτοκινήτου διευρύνεται .

Τα αμερικάνικα αυτοκίνητα ήταν γενικώς πολύ δημοφιλή στη δεκαετία του '50 .



Τα πλέον δημοφιλή αμερικάνικα αυτοκίνητα στη χώρα μας ήταν τα Chevrolet, κυρίως χάρη στα γνωστά μοντέλα “Bel Air” , αλλά και τα Plymouth, Dodge , Buick και Desoto (θυγατρική της Chrysler), ήταν αρκετά δημοφιλή .Στις περισσότερες περιπτώσεις , πραγματικά το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των μοντέλων αφορούσαν ταξί και αγοραία , υπήρχαν όμως και αρκετά ιδιωτικής χρήσης . Επίσης υπήρχαν και αρκετά Jeep , κληρονομιά από τους Αμερικάνους μετά το πόλεμο , που χρησιμοποιούνταν ως Ι.Χ.



Εκείνη τη δεκαετία γενικά το ιδιωτικό αυτοκίνητο αναπτύσσεται αργά αλλά σταθερά, με αυξητικές τάσεις στη δεκαετία του '60 όπου άρχισε να διαδίδεται και στα μεσαία στρώματα.

Ωστόσο, όσον αφορά τα Ι.Χ. αυτοκίνητα, κάποια στιγμή στα τέλη της δεκαετίας του '50, τα αμερικάνικα μοντέλα δίνουν τη θέση τους ολοένα και περισσότερα σε ευρωπαϊκά, που είναι πιο προσιτά, περισσότερο οικονομικά και με λιγότερους δασμούς.

Στις αρχές της δεκαετίας '60 κάνουν δειλά την εμφάνιση τους και τα Ιαπωνικής προέλευσης αυτοκίνητα. Πολύ δημοφιλή εκείνη τη περίοδο, ήταν τα Γερμανικά (τότε Δυτική Γερμανία) και τα Βρετανικά αλλά και τα Γαλλικά (με πιο δημοφιλή τα Peugeot) και τα Ιταλικά. Τα δημοφιλέστερα όλων, όμως, επί των κυκλοφορούντων οχημάτων, αποτελούσαν στη χώρα μας εκείνη τη περίοδο τα Ford (Γερμανικής, Βρετανικής & Αμερικανικής προέλευσης) και Opel. Τα δεύτερα κυριαρχούν τη περίοδο από το 1967 μέχρι το 1972 επί των κυκλοφορούντων οχημάτων. Μέχρι το 1970 πολύ ισχυρή είναι και η παρουσία των VW και Fiat ενώ από τα μέσα της δεκαετίας του '70 σταδιακά το μεγαλύτερο μερίδιο επί των κυκλοφορούντων κατείχε η Ιταλική Fiat.



Ford (αριστερά) & η Opel (δεξιά) ήταν οι δημοφιλέστερες στη χώρα μας τη δεκαετία του '60

Όσον αφορά τα πιο δημοφιλή επί των πωλήσεων, πρώτη σε πωλήσεις τη περίοδο 1963 – 64 ήταν η Ford . Το 1965 πουλήθηκαν στη χώρα μας συνολικά 16.236 καινούργια αυτοκίνητα , με τη VW να κατακτάει τη κορυφή των πωλήσεων, αφήνοντας τη Ford στη 2^η θέση . Το 1966 οι συνολικές πωλήσεις νέων αυτοκινήτων μειώνονται σε 12.962, με τη VW να διατηρεί τη 1^η θέση . Το 1967 οι πωλήσεις ανήλθαν σε 16.510 , με τη Fiat στη πρώτη θέση .

Την επόμενη χρονιά (1968) οι πωλήσεις αυξάνονται στα 20.735 αυτοκίνητα , με τις Opel, Fiat, Ford VW να κατέχουν σχεδόν το 47% της αγοράς !



Η Fiat ήταν 1^η σε πωλήσεις το 1967 , κυρίως χάρη στο "124" (φωτό).

Το 1969 κλείνει με 21.439 πωλήσεις με Ford , VW και Fiat να εξακολουθούν να πρωταγωνιστούν ,αλλά πλέον να έχει γίνει αισθητή και η παρουσία των Ιαπώνων , χάρη σε Datsun και Toyota. Το 1970 οι πωλήσεις κλείνουν στις 27.868 μονάδες.

Πάντως η αγορά αυτοκινήτου δε γινόταν πάντα με ευνοϊκούς όρους αφού το κράτος δεν επέτρεπε πάντα τη πώληση με δόσεις. Μάλιστα από το 1965 αποφασίστηκε η καθολική απαγόρευση στη πώληση καινούργιων (και μεταχειρισμένων) αυτοκινήτων επί πιστώσει .

Από και πέρα –και για πολλά χρόνια – μόνο περιστασιακά επιτράπηκε η πίστωση στην αγορά αυτοκινήτου –τουλάχιστον επισήμως .

Τα επιβατικά ιδιωτικής χρήσης το 1961 είναι λίγο πάνω από 41.000 οχήματα για να φτάσουν το 1965 τα 96.149, ενώ το 1970 έχουν ξεπεράσει τα 210.000 , από τα οποία η μεγάλη πλειοψηφία βρίσκεται στη πρωτεύουσα .

Παρ'όλα αυτά το αυτοκίνητο στη χώρα μας αντιμετωπίστηκε καθαρά σαν πηγή εσόδων για το κράτος .

Μια σειρά εισφορών , τελών κλπ επιβλήθηκαν κατά διαστήματα.

Το 1958 π.χ. νέο πρόσθετο ειδικό τέλος (βάσει της συναλλαγματικής αξίας

του αυτοκινήτου), είχε ως αποτέλεσμα η λιανική του αυτοκινήτου να αυξηθεί κατακόρυφα . Φυσικά υπήρξαν αναπροσαρμογές τα επόμενα χρόνια , συνήθως προς τα πάνω !

Έτσι οι καταναλωτές σταδιακά άρχισαν να στρέφονται σε αυτοκίνητα μικρότερου κυβισμού και λιγότερων φορολ ίπων . Βάσει στοιχείων , το 1963 το 45.57% των οχημάτων στην χώρα μας ανήκε στη κατηγορία των 9-12 φορολ ίπων , ενώ το 1983 στην κατηγορία αυτή ανήκε το 26.9% .

Οι αγοραστές , στη προσπάθεια τους να μειώσουν τις φορολογικές επιβαρύνσεις , στρέφονταν σε αυτοκίνητα 8 ή ακόμα και 7 φορολ ίπων .

Πάντως η δεκαετία του '70 ξεκινάει με καλές προοπτικές , εφόσον οι πωλήσεις αυξάνονται σταθερά μέχρι και το 1973. Το 1971 “σπάει ” για πρώτη φορά το φράγμα των 30.000 αυτοκινήτων (32.011) ενώ οι νέες ταξινομήσεις το 1973 , είναι 38.043 . Το διάστημα 1972-1973 η Fiat- πολύ δυνατή στη χώρα μας ήδη από τη δεκαετία του '60 – είναι ο απόλυτος πρωταγωνιστής στις πωλήσεις , έχοντας εξασφαλίσει σημαντική διαφορά από τον 2° . Το 1974 είναι μια δύσκολη χρονιά για τη χώρα και ο χώρος του αυτοκινήτου δε θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστος. Έτσι οι πωλήσεις μειώνονται ενώ λόγω των σημαντικών γεγονότων (στρατιωτική κρίση κλπ) οι εισαγωγές αυτοκινήτων σταματάνε για κάποιο διάστημα . Το 1975, όμως οι πωλήσεις σχεδόν διπλασιάζονται σε σχέση με τον '74 , φτάνοντας τις 50.807 μονάδες . Η αγορά θα συνεχίσει να αναπτύσσεται τη τριετία 1976-1978 , όπου φτάνει στο απόγειο της με 119.814 μονάδες η Fiat πρωταγωνιστεί όλο αυτό διάστημα .

Το καλοκαίρι του 1979 έχουμε αύξηση των φορολογικών επιβαρύνσεων των αυτοκινήτων , ενώ σε συνδυασμό με την άνοδο της τιμής των καυσίμων , η αγορά πλήττεται . Εκείνη τη περίοδο κάνει τα πρώτα του βήματα και το εργοστάσιο της Nissan στο Βόλο .

Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '80 η φορολογική πολιτική εξακολουθεί να είναι εχθρική έναντι του αυτοκινήτου .

Αυτό μετατοπίζει το αγοραστικό κοινό σε συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων , όπως τα Ελληνικής κατασκευής τύπου <<τζιπ>> (Nameco Pony, Renault Farma, Fiat Amico), που μέχρι τα μέσα της δεκαετίας έχουν πιο ευνοϊκή φορολογική μεταχείριση .

Επίσης η δυναμική που είχε αρχίσει να έχει η αγορά στα τέλη της δεκ. του '70 , δε συνεχίστηκε . Πολλοί δεν προέβαιναν σε αλλαγή του παλιού τους οχήματος. Έτσι η αναλογία των μεταχειρισμένων (σε σχέση με τα καινούργια) αυτοκινήτων κυμάνθηκε σε υψηλά επίπεδα μετά το 1980 ,

ενώ το 1978 ο αριθμός τους είχε πέσει σε ιστορικά χαμηλά .

Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου των οχημάτων το 1979 είναι 8 έτη ενώ μέσα στην επόμενη δεκαετία θα αυξηθεί αρκετά .

Επίσης η ανάγκη για απόκτηση καινούργιου αυτοκινήτου με όσο το δυνατόν μικρότερο κόστος ήταν η αιτία να ευδοκιμήσουν για αρκετά χρόνια αυτοκίνητα από τις χώρες του πρώην Ανατολικού Μπλοκ. Για παράδειγμα το Σεπτρέμβριο του 1984 ένα Zastava 1100 (Γιουγκοσλαβία) κόστιζε 673.000 δρχ., όταν η βασική έκδοση ενός 5θυριου Ford Escort 1100 απαιτούσε 1.051.000 δρχ.

ΟΜΑΔΑ: “JUNIOR ENGINEERS”

Ρενάλντο Μάρκου

Ερσόν Βότσι

Λούκα Αχαλκάτση

Μάνος Καλουτσάκης

Φώτης Κυπριωτάκης



Αν και τα αυτοκίνητα “ανατολικής προέλευσης” ήταν αρκετά δημοφιλή και στη δεκαετία του ’70, στη δεκαετία του ’80 αποτελούσαν best sellers της ελληνικής αγοράς. Μοντέλα της Lada, της Zastava και της Skoda, αλλά και της Dacia αποτελούσαν γνώριμο θεάμα στους ελληνικούς δρόμους εκείνης της δεκαετίας. Η ξεπερασμένη σχεδίαση και η παροχημένη τεχνολογία τους ήταν η αναγκαστική υποχώρηση σε σχέση με την χαμηλή τους τιμή.



Γα

Lada ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένα στη χώρα μας σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '80

Οι υψηλοί φόροι στα καινούργια αυτοκίνητα, ανάγκαζαν ένα μεγάλο ποσοστό αγοραστών να στρέφονται και σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Στη δεκαετία του '80 άλλωστε είχαμε και αύξηση των εισαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων.

Για παράδειγμα, ενώ το 1978 ταξινομήθηκαν μόλις 5.504 μεταχειρισμένα αυτοκίνητα (με την αγορά καινούργιων να έχει ξεπεράσει 100.000 μονάδες), το 1985 ταξινομήθηκαν σχεδόν 31.000 μεταχειρισμένα έναντι σχεδόν 78.500 καινούργιων αυτοκινήτων. Γενικά η αγορά αυτοκινήτου παρέμεινε σχετικά χαμηλά επίπεδα σε όλη την διάρκεια της δεκαετίας.

Μέχρι το τέλος του 1989 (31/12/1989) ένας μεγάλος αριθμός παλαιών αυτοκινήτων κυκλοφορούσε στους ελληνικούς δρόμους **με επιπτώσεις στο περιβάλλον και την οδική ασφάλεια**. Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (Ελλ. Στατιστική Υπηρεσία) κυκλοφορούσαν στη χώρα 45.446 Ι.Χ. επιβατηγά προ του 1965, 118.911 χρονολογίας 1965-1969 και 427.906 Ι.Χ. επιβατηγά της περιόδου 1970-1977. Οι αριθμοί αυτοί μεγαλώνουν αρκετά αν προσθέσουμε και άλλες κατηγορίες οχημάτων (Δ.Χ., φορτηγά κ.α.)

Τη λύση στο πρόβλημα έρχεται να δώσει η μείωση των φορολογικών συντελεστών (Ε.Φ.Κ.) για τα αυτοκίνητα νέας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (με καταλυτή), το 1990. Αποτέλεσμα είναι η αγορά να κινηθεί ανοδικά, με τις πωλήσεις να ξεπερνάνε τις 100.000 μονάδες, για πρώτη φορά μετά το 1978. Όμως στο σημαντικότερο βήμα θα γίνει

το 1991 με την εφαρμογή του μέτρου της απόσυρσης των παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων και την αντικατάστασή τους με νέα καταλυτικά.

Τα κίνητρα για αυτό το σκοπό “εκτοξεύουν” την αγορά στα 167.737 νέα αυτοκίνητα εκείνη τη χρονιά και στα 199.004 το 1992 (2^η χρονιά που ισχύει το μέτρο). ταυτόχρονα, όμως, σε αυτό το διάστημα αποσύρονται περίπου 332.000 παλιά αυτοκίνητα από τη κυκλοφορία. Έτσι ανανεώνεται ο στόλος των οχημάτων, μειώνεται ο μ.ο. ηλικίας, ενώ επιβραδύνεται και το ποσοστό αύξησής του λόγω της αναλογίας εισόδου/ εξόδου στα κυκλοφορούντα οχήματα.

Το 1992 1^η σε πωλήσεις είναι η Nissan, η οποία πρωταγωνιστεί και στο μεγαλύτερο μέρος της δεκαετίας του '80. Τα περισσότερα από τα πωληθέντα Nissan αφορούν τα εγχώρια κατασκευής μοντέλα (NISSAN-TEOKAR στο βόλο) Τα 2 επόμενα χρόνια (1993-1994) εκτός από τη συνολική μείωση των πωλήσεων, μεγάλη μείωση σε πωλήσεις υπέστη και η NISSAN. Αυτό είχε ως συνέπεια και πλήγμα στη παραγωγή της TEOKAR, η οποία πλέον δεχόταν μεγάλη πίεση από τον ανταγωνισμό. Δυστυχώς αυτό (σε συνδυασμό με διάφορους άλλους λόγους) οδήγησε στο κλείσιμο της βιομηχανικής μοναδάς συναρμολόγησης των Ιαπωνικών αυτοκινήτων, μετά από 15 χρόνια (το 1995).



το 1992 η Nissan ήταν στη κορυφή των πωλήσεων κυρίως χάρη στο ελληνικής κατασκευής Sunny.

Το 1994 οι πωλήσεις πέφτουν στα χαμηλότερα επίπεδα για τη δεκαετία,

φτάνοντας τις 112.567 μονάδες. Η Fiat κατακτάει την κορυφή και συνεχίζει μια επιτυχημένη πορεία πολλών ετών, αυτή τη φορά χάρη στο νέο –τότε- μοντέλο πόλης, το Punto. Το συγκεκριμένο μοντέλο θα είναι και το best seller της ελληνικής αγοράς το 1995. Μια αγορά που από κεί και πέρα βλέπει μια σταδιακή αύξηση και λόγω της απελευθέρωσης του χρηματοπιστωτικού συστήματος, που έκανε πιο ε'θκολη την απόκτηση νέου αυτοκινήτου. Έτσι, από 128,137 πωλήσεις το 1995, η αγορά φτάνει στις 180.046 πωλήσεις το 1998.

Είναι η περίοδος που η κορεάτικη Hyundai έχει αρχίσει να είναι από τους βασικούς παίκτες. Το 1998 διαθέτει το best seller μοντέλο, το Accent, με 9.033 πωλήσεις αν και 1^η θέση της γενικής κατάταξης βρίσκεται η Toyota 18.707 πωλήσεις.

Η άνθηση, όμως, της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου έρχεται το 1999, μετά και από τη μείωση του Ε.Φ.Κ με μεγάλα οικονομικά οφέλη για τους αγοραστές. Έτσι η χρονιά κλείνει σε επίπεδα ρεκόρ για τα ελληνικά δεδομένα, με 261.711 ταξινομήσεις νέων αυτοκινήτων. Η Toyota παραμένει στην κορυφή των πωλήσεων.

ΟΜΑΔΑ: “Γιατι Μπορούμε”

Καλογεράκης Μάνος
Λιοδακακης Μανος
Γαβρας Κωστας
Βαθαι Μαριος
Δημητριάδης Σταυρος

Το 2000 βλέπει περαιτέρω αύξηση των πωλήσεων , φτάνοντας στις 290.030 μονάδες ,αριθμός ρεκόρ μέχρι σήμερα!



Punto & Hyundai Accent Δύο από τα best sellers των ‘90s στην ελληνική αγορά

Γενικά η αγορά μέχρι και το 2008 κινήθηκε σταθερά πάνω από τις 250.000 μονάδες, με διάφορες αυξομειώσεις .Το 2004,με τη κατάργηση των τεκμηρίων διαβίωσης για αυτοκίνητα με εργοστασιακή αξία μικρότερη των 50.000 ευρώ καθώς και το σταθερό –τότε- οικονομικό κλίμα η αγορά “έκλεισε” λίγο χαμηλότερα από τα επίπεδα του 2000, στα 288.952 αυτοκίνητα(αύξηση 12% σε σχέση με το 2003).

Έτσι άλλαξε σε ένα ποσοστό και η σύνθεση των πωληθέντων νέων αυτοκινήτων ,εφόσον αρκετοί αγοραστές επέλεξαν αυτοκίνητα μεγαλύτερου κυβισμού και μεγαλύτερης κατηγορίας (SUV/τύπου “jeep” κλπ).

Το σκηνικό ,όμως, άρχισε να αλλάζει από το 2009 προς το χειρότερο.
Σαν συνέπεια της γενικότερης οικονομικής κατάστασης της χώρας η

αγορά αυτοκινήτου γκρεμίστηκε σε 2 μόλις χρόνια, από 220.412 το 2009 σε 97.669 αυτοκίνητα τα 2011. **Επιπλέον στην άμεση ανάγκη του κράτους για έσοδα, το αυτοκίνητο αποτελεί για άλλη μια φορά από τους κύριους στόχους φοροεπιδρομής.** Και δεν αφορά στην απόκτηση ενός Ι.Χ. μόνο αλλά και στη κατοχή και συντήρηση που σε συνδυασμό με την αύξηση στη τιμή των καυσίμων, **καθιστά πλέον το αυτοκίνητο ένα «αναγκαίο κακό» για την τσέπη της πλειοψηφίας των ιδιοκτητών Ι.Χ.**

Ακόμα και στη συρρικνωμένη αγορά του 2012 η πλειοψηφία των νέων αυτοκινήτων αφορά μικρά και οικονομικά μοντέλα, σε τιμή αγοράς, πάγιων εξόδων (π.χ. μηδενικά τέλη λόγω χαμηλών ρύπων) και κατανάλωση (οι diesel εκδόσεις άλλωστε είναι εδώ και λίγο καιρό διαθέσιμες και στους αγοραστές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που απαγορευόταν η κυκλοφορία τους).

Το μέλλον της αγοράς αυτοκινήτου, τουλάχιστον για τα αμέσως επόμενα χρόνια, δε θα είναι εύκολο. Υπό τις παρούσες συνθήκες αυτό φαίνεται λογικό. **Όπως είδαμε και πιο πάνω το αυτοκίνητο στην Ελλάδα έχει περάσει πολλές περιπέτειες και η αγορά πολλές στρεβλώσεις εδώ και πολλές δεκαετίες.**



Το συγκεκριμένο Volvo Amazon

είναι το 100.000ο αυτοκίνητο της εταιρίας. Η φωτο είναι από το 1958. Το προς εξαγωγή Amazon, έχει προορισμό την Ελλάδα. Εδώ λίγο πριν την αναχώρηση του από την Σουηδία. Οι "Αμαζόνες" ήταν αρκετά διαδεδομένες στη χώρα μας



Αμερικάνικα ταξί στην Αθήνα της δεκαετίας του '50.



Κίνηση στην Πανεπιστημίου του 1968.



Το 1965 &

1966 η VW έκανε τις περισσότερες πωλήσεις, όταν μεσουρανούσε ο θρυλικός Σκαραβαίος.



Τα Ιαπωνικά αυτοκίνητα, με αιχμή τα Datsun & Toyota (φώτο), αρχίζουν να κάνουν αισθητή τη παρουσία τους στην ελληνική αγορά, μετά το 1968.



Σε

συνδυασμό με τα επιβατικά, οι αυξημένες πωλήσεις των δημοφιλών στη χώρα μας Ιαπωνικών ελαφρών φορτηγών (pick-up) εκτόξευαν εταιρίες όπως τη Datsun (φώτο) σε υψηλά νούμερα πωλήσεων στη δεκαετία του '70.



Το κυκλοφοριακό απασχολούσε ήδη από το 1966(αλλά και παλιότερα), όπου η γωτογραφία . Σίγουρα εδώ τα Ford υπερέχουν! (Βρετανικά και Γερμανικά μαζί).



Ιπποκράτους

1968. Opel Olympia προπορεύεται ενός Σκαραβαίου.



Αθήνα Κέντρο.



Πανεπιστημίου.Σ' αυτή τη φωτογραφία τα Αμερικάνικα κυριαρχούν.



Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '70, η Fiat ήταν μια από τις πιο επιτυχημένες εταιρίες στην Ελλάδα. Στην φωτογραφία το Fiat 128, ένα από τα best sellers της περιόδου στη χώρα μας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ: 1) ΒΙΚΙΠΑΙΔΕΙΑ

2) [www. by prisma](http://www.byprisma)

3) www.ough.gr/index.php?mod=articles&op=view&id=1187

4) www.kantas.gr/?wpfb_dl=3

Ερωτηματολόγιο

Δόθηκε σε 19 μαθητές του Α2 μετά το τέλος της εκπαιδευτικής διαδικασίας του Β΄ Τετραμήνου του σχολικού έτους 2015-16 για την αξιολόγηση της επίτευξης των στόχων του project .

1. Στις δεκαετίες του '50 και του '60 τα περισσότερα αμερικάνικα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν ,τελούν χρέη ταξί .

	ΣΩΣΤΟ	ΛΑΘΟΣ
Απάντησαν:	ΣΩΣΤΟ 15	ΛΑΘΟΣ 4

2. Στην αυγή του 20ου αιώνα, το αυτοκίνητο αποτελεί αρχικά ένα ακριβό σπορ για εύπορους μεγαλοαστούς.

	ΣΩΣΤΟ	ΛΑΘΟΣ
Απάντησαν:	ΣΩΣΤΟ 17	ΛΑΘΟΣ 2

3. Στη δεκαετία του 1910 η διάδοση του αυτοκινήτου είναι αργή στη χώρα μας σε αντίθεση με άλλες, ανεπτυγμένες χώρες.

	ΣΩΣΤΟ	ΛΑΘΟΣ
Απάντησαν :	ΣΩΣΤΟ 13	ΛΑΘΟΣ 6

4. Στα μέσα της δεκαετίας του '20 η Ελλάδα θεωρείται πρώτη σε αριθμό κυκλοφορούντων οχημάτων στα Βαλκάνια.

	ΣΩΣΤΟ	ΛΑΘΟΣ
Απάντησαν :	ΣΩΣΤΟ 15	ΛΑΘΟΣ 4

5. Το 1932 τα περισσότερα από τα νέα αυτοκίνητα στην Ελλάδα ήταν Ford.

ΣΩΣΤΟ	ΛΑΘΟΣ
-------	-------

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 12**

ΛΑΘΟΣ 7

6. Το 1953 και το 1958 επιβλήθηκαν αυξημένα τέλη στα αυτοκίνητα.

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 15**

ΛΑΘΟΣ 4

7. Μετά την απελευθέρωση τα πρώτα οχήματα είναι στρατιωτικά, λεωφορεία, φορτηγά .

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 17**

ΛΑΘΟΣ 2

8. Η Fiat ήταν 1η σε πωλήσεις το 1967 .

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 7**

ΛΑΘΟΣ 12

9. Μέχρι το 1970 πολύ ισχυρή είναι η παρουσία των VW .

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 15**

ΛΑΘΟΣ 4

10. Τα Ιαπωνικά αυτοκίνητα αρχίζουν να κάνουν αισθητή τη παρουσία τους στην ελληνική αγορά, μετά το 1968.

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 15**

ΛΑΘΟΣ 4

11. Η αγορά κινείται ανοδικά με τη μείωση των φορολογικών συντελεστών για τα αυτοκίνητα με καταλύτη, το 1990.

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 16**

ΛΑΘΟΣ 3

12. Το 1922 η Nissan ήταν στη κορυφή των πωλήσεων .

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 12**

ΛΑΘΟΣ 7

13. Η άνθηση της ελληνικής αγοράς αυτοκινήτου έρχεται το 1999, μετά από τη μείωση του Ε.Φ.Κ.

ΣΩΣΤΟ

ΛΑΘΟΣ

Απάντησαν : **ΣΩΣΤΟ 18**

ΛΑΘΟΣ 1

δηλαδή 75,71 % σωστές απαντήσεις επί του συνόλου των απαντήσεων .