

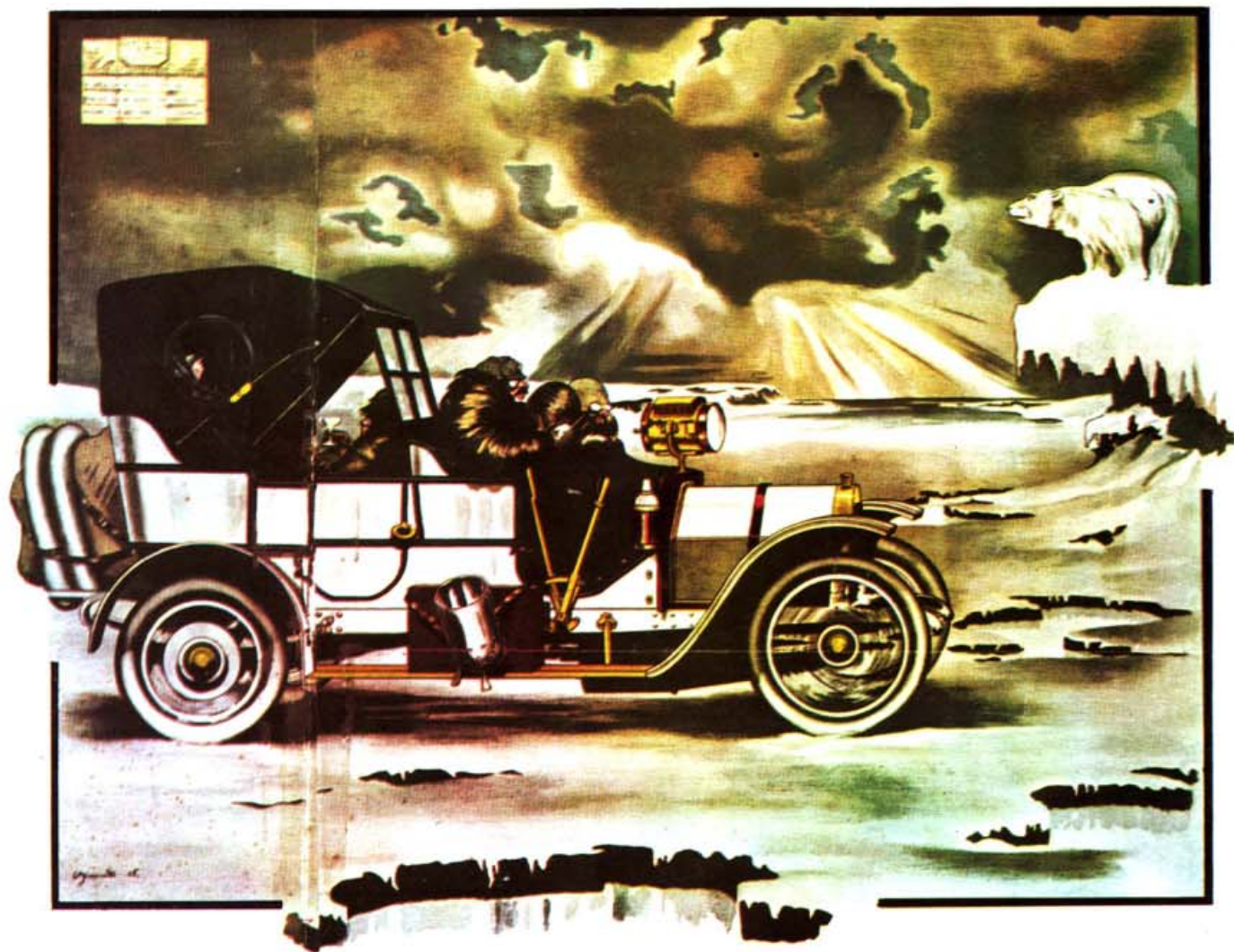
4 ΤΡΟΧΟΙ

ΤΕΥΧΟΣ 1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1970 ΔΡΧ. 10

γράφουν: Κώστας Καβαθάς, Αντώνης Κόλλιας
Άρης Σταθάκης, Δημήτρης Κληρονόμος
Τάκης Πιρπιής, Ρούντυ Μορώνης

Τέστ: Φιάτ 128 Έσκορτ 1300 GT, Σουμπαρού FFI.
Έπίσκεψι στη Πιρέλλι - Κινητήρες - Λάντσια Φούλβια
Γιόεν Ρίντ. Όδηγήσαμε μιὰ Ρόλλεϋ Ρόϋς Σίλβερ Σάντσου
και μιὰ Μερσεντέϋ 6,3 SEL. Καβασάκι ρέϊσινγκ-ΗΙ-Ρ
Κέρκυρα - Ασφαλή αυτοκίνητα - Μίνι αυτοκίνητα 360 κ.έκ.





Ἄρχισαμε πολὺ παλιά.

Τὸ 1890!

Ὅταν ὁ Βιτσέντσο Λάντσια ξεκίνησε τὴν ὁμώνυμη ἐταιρία.

Κι' ἀπὸ τότε κατασκευάσαμε πολλὰ αὐτοκίνητα. Τὶς Λάντσια Ἄλφα, Βῆτα, Θῆτα, Λάμδα καὶ Κάπα.

Τὶς Ἀπρίλια καὶ τὶς Ὠρέλια. Τὶς Φλαμίνια καὶ τὶς Φούλβια.

Αὐτοκίνητα πὺ ἄφησαν ἐποχὴ. Αὐτοκίνητα ἀπὸ «τζάκι» ὅπως λέμε.

Ἡ Λάντσια Φούλβια Μπερλίνα ἀνήκει στὴν λαμπρὴ αὐτὴ σειρά.

Ἕνα οἰκογενειακὸ αὐτοκίνητο πὺ μεταφέρει μιὰ περήφανη ἱστορία 80 ἐτῶν.

Σκεφθῆτε λοιπὸν πρὶν ἀποφασίσετε γιὰ τὸ ἐπόμενὸ σας αὐτοκίνητο.

Σκεφθῆτε καὶ ἐλάτε στὴν οἰκογένεια τῶν Λάντσια.

Διότι... Μιὰ Λάντσια... ΕΙΝΑΙ ΜΙΑ ΛΑΝΤΣΙΑ!

ΔΑΜΑΡ Α.Ε. Λεωφ. Συγγροῦ 114 - Τηλ. 910.871 - Ἀθῆναι

Ἡ Ἑλβετική Ἱερά Ἐξέταση

Υπάρχουν σήμερα ἐπτὰ κέντρα τῆς Ἱερᾶς Ἐξετάσεως πού λειτουργοῦν στήν Ἑλβετία: στή Bienne, στή La Chaux-de-Fonds, στή Γενεύη, La Locle, St-Imier, Le Sentier καί Soleure.

Εἶναι ἐπιμελῶς κεκαλυμμένα μέ τὸ ὄνομα Ἐπίσημα Ἑλβετικά Ἰνστιτούτα Ἐλέγχου Χρονομέτρων. Στὸ καθένα ἀπὸ αὐτὰ ἀπασχολοῦνται ἄνθρωποι πού πληρώνονται γιὰ νὰ κάνουν στὰ ρολόγια πράγματα πού δὲν θὰ θέλατε νὰ πάθουν ἀκόμη καὶ οἱ χειρότεροι ἐχθροί σας.

Βλέπετε, πρὶν μπορέσει ἕνα ρολοῖ νὰ ὀνομασθῆ ἐπίσημα «χρονόμετρο», ὁ μηχανισμὸς του πρέπει νὰ ὑποστῆ στὰ χέρια αὐτῶν τῶν Ἱεροξεταστῶν, μαρτύρια πού διαρκοῦν 15 ἡμέρες καὶ νύχτες.

Βάζουν τὸ κάθε ρολοῖ μέσα σ' ἕνα φοῦρνο, τὸ κλειδώνουν σ' ἕνα ψυγεῖο, τὸ κρεμοῦν ἀπὸ σιδερένιους γάντζους σὲ ὅλες τὶς πιθανές στάσεις πού μπορεῖ νὰ πάρη ὅταν φορεθῆ στὸ χέρι, καὶ ἐλέγχουν κάθε μέρα τὴν ἀκρίβειά του.

Καὶ ἀφοῦ ὁ μηχανισμὸς περάσει ὅλες αὐτὲς τὶς δοκιμασίες μὲ ἀπειροελάχιστες ἀποκλίσεις ἀκρίβειας, τότε μόνον τοῦ ἀπονέμουν τὴν ἐπίσημη διάκρισι «χρονόμετρο» — ἕναν τίτλο πού τόσο αὐστηρὰ διαφυλάσσουν.

Ἐνα ἐνδιαφέρον γεγονός εἶναι ὅτι ἡ Rolex, ἂν καὶ κατασκευάζη ἕνα ἐλάχιστο ποσοστὸ ἀπὸ τὴν ἐτήσια παραγωγή Ἑλβετικῶν ρολογιῶν, ἔχει κερδίσει τὶς μισὲς ἀπὸ τὶς διακρίσεις αὐτὲς πού συνολικὰ ἔχουν ἀπονεμηθῆ μέχρι σήμερα.

Αὐτὸ μπορεῖτε νὰ τὸ ἀντιληφθῆτε εὐκολώτερα, ἂν ξέρετε ὅτι γιὰ νὰ κατασκευασθῆ ἕνα Rolex ἀπαιτεῖται περισσότερο ἀπὸ ἕνα χρόνος.

Πρῶτα κόβουμε τὴν κάσσα Oyster ἀπὸ ἕνα συμπαγὲς κομμάτι ἀνοξειδωτο Σουηδικὸ ἀτσάλι ἢ χρυσὸ 18 καρατιῶν.

Ἀκολουθοῦν 162 φάσεις ἐπεξεργασίας τῆς κάσσας, πρὶν τὴ θεωρήσουμε κατάλληλη νὰ προστα-



τεύσει τὸν αὐτόματο μηχανισμὸ rotator πού ὀνομάζουμε Perpetual καὶ πού κουρδίζεται μόνος του.

Βιδωμένο μέσα σὲ κάθε κάσσα Oyster, ὅπως ἀκριβῶς οἱ μπουκαπόρτες τῶν ὑποβρυχιῶν, βρίσκεται τὸ Twinlock Winding Crown — πατέντα τῆς Rolex, πού γιὰ νὰ ὀλοκληρωθῆ ἡ κατασκευὴ του ἀπαιτοῦνται 38 λεπτότατες φάσεις ἐπεξεργασίας.

Αὐτὸς ὁ συνδυασμὸς, τῆς συμπαγοῦς κάσσας Oyster καὶ τοῦ Twinlock Winding Crown, μᾶς δίνει τὸ δικαίωμα νὰ ἐγγυηθοῦμε ὅτι κάθε Rolex εἶναι ἀδιάβροχο σὲ πολὺ μεγάλα βάθη, καὶ ὅτι ὁ μηχανισμὸς Perpetual παραμένει ἀσφαλῆς ἀκόμη καὶ ὑπὸ συνθήκας πού κάνουν τὰ μαλλιά νὰ σηκώνονται ὄρθια.



Γιὰ παράδειγμα ἔχουμε τὸ γράμμα ἑνὸς Ἀμερικανοῦ, τοῦ ὁποῖου τὸ ρολοῖ ἔπεσε στὸ δρόμο, ὅταν τὸ ἔβγαλε γιὰ νὰ πλύνῃ τὸ αὐτοκίνητό του.

«Τὸ βρήκαμε τελικὰ, μετὰ ἀπὸ 20 ὥρες στὸ δρόμο πού μοῦ εἶχε πέσει τὸ προηγούμενο βράδυ. Κι ἐγὼ δὲν ξέρω πόσα αὐτοκίνητα πέρασαν ἀπὸ πάνω του. Τὸ σήκωσα καὶ τὸ ἔβαλα στὸ αὐτί μου. Ἐξακολουθοῦσε νὰ λειτουργῆ. Τόσο ἡ γυναίκα μου ὅσο κι ἐγὼ δὲν μπορούσαμε νὰ τὸ πιστέψουμε».

Τοῦ ἀπαντήσαμε ὅτι γιὰ νὰ πλύνῃ τὸ αὐτοκίνητό του δὲν ὑπῆρχε λόγος νὰ βγάλλῃ τὸ Rolex του.

«Ὅπως στὸ ρολοῖ, ἔτσι καὶ στὴν κατασκευὴ τοῦ μπρασελέ, ἡ περισσότερη ἐργασία γίνεται στὸ χέρι.

Θ' ἀναγνωρίσετε τὴν κορώνα Rolex στὴν πόρπη του.

«Ὅπως θὰ τὴν ἀναγνωρίσουν καὶ οἱ ἄλλοι.

Θ' ἀναγνωρίσουν ἐπίσης καὶ τὸ κλασσικὸ σχῆμα τῆς κάσσας Oyster.

Καὶ μετὰ ἀπ' ὅλα αὐτὰ, ἀρχίζετε ἴσως νὰ καταλαβαίνετε πόσα προβλήματα ἀντιμετωπίζουμε γιὰ νὰ κατασκευάσουμε ἕνα Rolex.

Πιθανόν, αὐτὸ ἐξηγεῖ γιὰτι ἕνας ἄνθρωπος σὰν τὸν Haroun Tazief αἰσθάνεται ἀσφαλῆς, ὅταν φορᾷ τὸ Rolex του μέσα κι ἔξω ἀπὸ τὰ ἠφαίστεια.

Καὶ γιὰτι σὲ μία ἰδιαίτερη αἴθουσα τῶν γραφείων μας στὴ Γενεύη, ἔχουμε ἀναρτήσει τὰ πορτραῖτα τῶν περισσοτέρων ἡγετῶν τοῦ κόσμου — πού ὁ καθένας τους βεβαιώνει ἔτσι, ὅτι φορᾷ ἕνα Rolex.

Καὶ γιὰτι ἔχουμε τὸ δικαίωμα νὰ λέμε ὅτι κάθε Rolex κερδίζει τὴν ἀναγνώρισι πού ἀπολαμβάνει.

Κάθε Rolex κερδίζει τὴν ἀναγνώρισι πού ἀπολαμβάνει. Ξέρετε τὸ συναίσθημα.



ROLEX
of Geneva

Φωτογραφία: Rolex Datejust ἀπὸ ἀνοξειδωτο Σουηδικὸ ἀτσάλι ἢ χρυσὸ 18 καρατιῶν μὲ ἴδιο μπρασελέ



FORD ESCORT

Ό θριαμβευτής του παγκοσμίου ράλλυ Μεξικού 1970

4 και 2 θυρών, 8 φορολ. Ύπων σε τύπους DELUXE-SUPER-GT

Δύο έντελως διαφορετικά αυτοκίνητα ...



FORD CORTINA

Το οικογενειακό αυτοκίνητο, νικητής στα μεγαλύτερα και σκληρότερα ράλλυ.

4 και 2 θυρών, 8, 9 φορολ. Ύπων και το καταπληκτικό CORTINA - 1600 E. 11 φορολ. Ύπων.



...μέ δύο μόνο κοινά σημεία:

- Είναι και τα δύο FORD ΑΓΓΛΙΑΣ
- Είναι και τα δύο φορτωμένα με κύπελλα και πρώτες νίκες, από τα πιο μεγάλα διεθνή ράλλυ



I. E. ΚΟΝΤΕΛΛΗΣ Α.Ε.



4ΤΡΟΧΟΙ®

ΜΗΝΙΑΙΟ-ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΟ-ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ
ΕΤΟΣ ΠΡΩΤΟ ΑΡ. ΤΕΥΧΟΥΣ 1

• Ίδιοκτησία: ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ Ε.Π.Ε.
Καλιρρόης (Ίλισσού) 28 και Νέζερ 1, Αθήναι Τ.Τ. 403, Τηλ. 915-814.

Εκδότης - Διευθυντής: Κώστας Καβαθάς.

Γράφουν: Δ. Κληρονόμος, Α. Κόλλιας, Ρ. Μορώνης, Τ. Πιρπιρής, Α. Σταθάκης •
Συνεργάζονται: Όλυμπια Έξάρχου, Κάρολος Μπρούσαλης • Δημ. Σχέσεις: Σόφη
Καβαθά • Διευθ. Συντάξεως: Δ. Καβαθάς • Υπεύθυνοι συμφώνως τῷ νόμῳ: Κ. Καβα-
θάς, Αστυδάμαντος 62, Παγκράτι, Τυπογραφείου: Λουκάς Γιοβάνης, Βαλτετσίου 35 •
Έκτύπωση - Αναπαραγωγή: Σπύρος Μπόντας - Γραφικαί Τέχναι Ε.Π.Ε., Λ. Κηφι-
σίας 50 - Παναγοπούλου 10-12, Αμμουσίον, τηλ. 688-964 • Συνδρομές: Έτησια έσω-
τερικού 120 δρχ., Έξάμηνος έσωτερικού 60 δρχ.

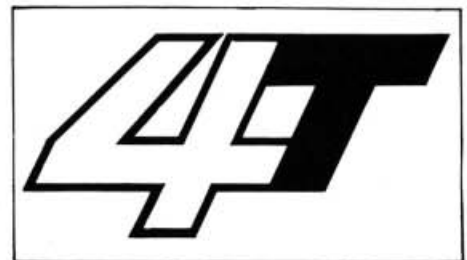
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- | | |
|-----------------------------|--|
| 7. Έν λευκῶ | 61. Αφιέρωμα: Μάκ - Λάρεν — Ρίνι |
| 8. 4Τ Νέα | 66. Αρχίζουμε τὸ Γ' Παγκόσμιο Πόλεμο |
| 15. Άλληλογραφία | 70. Γκράν Πρι |
| 16. Φιάτ 128 | 78. Κέρκυρα '70 |
| 19. Έσκορτ 1300 GT | 82. Ίταλικὸ Γκράν Πρι |
| 22. Σουμπαροῦ FF1 | 84. Καβαθάκι 500 HI — R: Ί-στορίες τρόμου! |
| 27. Λάντσια Φούλβια | 93. Ασφαλή αυτοκίνητα |
| 30. Έπίσκεψη στὴν Πιρέλλι | 103. Έμβολα |
| 38. Κινητῆρες | 106. Έδῶ Χόντα — Γιόσιο Νακα-καμούρα |
| 45. Άπὸ τὴν θέση τοῦ ὀδηγοῦ | 110. Διαλέξτε αυτοκίνητο (πίνακες κ.λ.π.) |
| 47. Γιὰ νέους ὀδηγοὺς | 127. "Άν ζητᾶτε... |
| 51. Μίνι αυτοκίνητα | |
| 60. Ὀδηγώντας στὴν βροχή | |

ΣΤΟ ΕΡΧΟΜΕΝΟ διαβάστε τὰ ἐξῆς:

- 4Τ Τέστ: Πόρσε 911S
- 4Τ Άλφα Ρομέο 1750 Βελότσε
- 4Τ Άουντι 100LS
- 4Τ Φιάτ 130
- 4Τ Μὲ μιά Φιάτ - Ντίνο στὴν Μόντζα
- 4Τ Ἡ ἀλήθεια γιὰ τὰ ἄκτινωτά λάστιχα
- 4Τ Σαλόκι Παρισίων
- 4Τ Τρεῖς ὥρες τοῦ Τατσιού
- 4Τ Καὶ ἄλλα πού δὲν πρέπει νὰ σᾶς ποῦμε αὐτὴ τὴ στιγμή!

αὐτο εἶναι
το σημά μας



Αὐτὸ εἶναι τὸ σημά μας, Ποῦ γιὰ τοὺς ἀναγνώ-
στες.....τοὺς φίλους ,βρίσκεται σὲ αὐτοκόλ-
λητα, σὲ γραφεῖα μας .

"ΑΛΕΚΤΩΡ..

Δέν
χρειάζεται
περισσότερη
σκέψη

είναι

FORD
Γερμανίας



12 M



15 M-XL



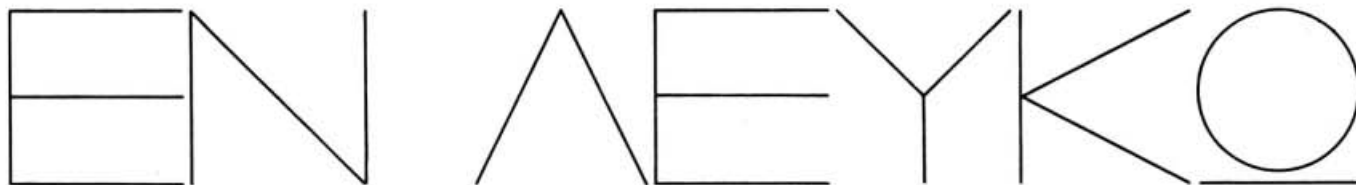
17 M
20 M-XL
Sedan



17 M
Hardtop

ΣΤΑΚΟΡ
A.B.E.E.

ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 166 - ΤΗΛ. 537.101 - 4
ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 180 - ΤΗΛ. 965.929
Γ' ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 83 - ΤΗΛ. 839.696
ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ: Β. ΣΟΦΙΑΣ 73-ΤΗΛ. 470.988



Στό πρώτο τεύχος πάντα συνηθίζεται: Νά γράφει ο υπεύθυνος λίγες λέξεις για τὸ σκοπὸ καὶ τοὺς στόχους τοῦ ἐντύπου. Τὸ βλέπουμε χρόνια καὶ δὲν θὰ μπορούσαμε ν' ἀποτελέσουμε ἐξαιρέσι.

Διότι ἔχουμε σκοποὺς καὶ στόχους. Ὅπως ὅλοι οἱ ἄνθρωποι, πού θέλουν νά κάνουν κάτι στή ζωὴ τους.

Μόνο πού οἱ δικοὶ μας σκοποὶ καὶ στόχοι εἶναι ἄμεσα συνδεμένοι μὲ τοὺς δικούς σας. Καὶ δὲν θὰ κάνουμε τίποτα στή ζωὴ μας, ἂν οἱ δικοὶ μας καὶ οἱ δικοὶ σας δὲν συναντηθοῦν.

Δὲν εἶναι μιὰ προσπάθεια πλάγιας προσελκύσεως αὐτὸ, πού λέμε.

Θέλουμε νά εἶμαστε ἀπόλυτα εὐλικρινεῖς μαζί σας ἀπ' τὴν πρώτη στιγμή.

Ὅπως πάντα προσπαθοῦμε νά εἶμαστε.

Ἄν ἐπιτύχουμε, ἂν σεῖς μᾶς πιστέψετε καὶ μᾶς ὑποστηρίξετε μὲ τίς δέκα σας δραχμές, θὰ κρατηθοῦμε.

Ἄν ὄχι, θὰ μᾶς ἐξαφανίσουν.

Οἱ «4 ΤΡΟΧΟΙ» δὲν εἶναι ἓνα ἀκόμη αὐτοκίνητο πειροδικό. Εἶναι μιὰ σ τ ἔ γ η. Μιὰ ἰδέα, μιὰ ἀγάπη παλιά, ἓνα κάστρο, ἂν θέλετε, πού χτίσαμε γιὰ νά γλυτώσουμε.

Ἄν' τὰ συμφέροντα, τίς διαβολιές, τίς πνιχτές κουβέντες. Στὸ κάστρο αὐτὸ ζοῦν πέντε ἄνθρωποι — ἐμεῖς — καὶ πρόκειται νά ἔλθετε κι ἐσεῖς. Δὲν σᾶς ὑποσχόμεθα τὸν οὐρανό. Δὲν μπορούμε νά τὸν ἔχουμε. Δὲν σᾶς ὑποσχόμεθα ὅτι οἱ «4 ΤΡΟΧΟΙ» θὰ ἔχουν 1.500 ἐγχρωμες σελίδες σὲ κάθε του ἐκδοσι.

Δὲν σᾶς ὑποσχόμεθα κᾶν ὅτι θὰ ἔχουν ἐγχρωμες σελίδες. Κι αὐτὸ ὄχι, γιὰτὶ δὲν θέλουμε νά σᾶς δώσουμε, ἀλλὰ γιὰτὶ δὲν ἔχουμε τὰ μέσα.

Δὲν εἶμαστε «συγκρότημα», ὀργανισμός, οἰκοδόμημα, φρούριο ἀπόρητο.

Δὲν εἶμαστε πλούσιοι!

Καὶ δὲν ἔχουμε καμιὰ ἀπολύτως διάθεσι νά γίνουμε πλούσιοι.

Σᾶς ὑποσχόμεθα ὅμως μερικὰ πράγματα.

Σᾶς ὑποσχόμεθα ὅτι θὰ εἶμαστε ἀντικειμενικοὶ.

Ὅτι θὰ γράψουμε γιὰ τ' αὐτοκίνητα, τίς μηχανές κάθε εἶδους καὶ τὸν κόσμο τους, ἔχοντας στήν ἄκρη τῆς πέννας μας μιὰ πείρα 12 ἐτῶν καὶ μιὰ ἀνόητη — ὅπως μᾶς εἶπαν — συναίσθησι εὐθύνης ἀπέναντί σας.

Σᾶς ὑποσχόμεθα ὅτι οἱ «4 ΤΡΟΧΟΙ» θὰ εἶναι ἓνα πειροδικό, πού θὰ γράφεται ἀπὸ τὴν ἀρχὴ μέχρι τὸ τέλος μὲ ἓνα καὶ μόνο σκοπὸ:

Πῶς νά ἰκανοποιήσῃ ἐσᾶς.

Ξέρουμε ὅτι θὰ ἀντιμετωπίσουμε προβλήματα. Ξέρουμε ὅτι ὁ πόλεμος ἐναντίον μας θὰ ἔσπαση — καὶ ἤδη ἔσπασε — ἄγριος.

Βλέπετε, σὲ κανένα δὲν ἀρέσει ἡ ἀλήθεια.

Δὲν ξέρουμε ἂν θ' ἀντέξουμε, διότι δὲν ξέρουμε ἐὰν ο ε ἰ ς θὰ φτιάξετε τὰ θεμέλιά μας.

Κάνουμε ὅμως σκέψεις. Καὶ στίς σκέψεις μας ὑπάρχει ἡ πιθανότης ὅτι Σ ε ἰ ς θὰ βοηθήσετε.

Ποιοὶ εἶστε Σεῖς;

Θὰ σᾶς ποῦμε ἀμέσως.

Σεῖς εἶσθε ἐκεῖνοι, πού ἔγραψαν ἀπ' ὅλα τὰ μέρη τῆς χώρας μ' ἓνα τρόπο ἔξυπνο, ἐρευνητικό καὶ ἀνήσυχο.

Σεῖς εἶσθε ἐκεῖνοι, πού ἀπορήσατε μὲ τὸν θαυμαστὸ κόσμο πού βρέθηκε ἐμπρὸς στὰ μάτια σας καὶ θελήσατε νά μάθετε περισσότερο.

Εἶσθε ὁ ἀναγνώστης ἀπὸ τὴν Θεσσαλονικη, πού ἔστειλε τὸ Ντοκουμέντο, ὁ γιατρός πού μᾶς ἔγραψε εὐχαριστήματα γιὰ μιὰ συμβουλὴ μας, ὁ ἀναγνώστης πού μᾶς ἐπετέθη, ὅταν κάναμε τὴν ἀνοησία μας. Ἴσως νά εἶμαστε ἀδιόρθωτα ρομαντικοὶ καὶ νά μὴ βλέπουμε τὴν πραγματικότητα.

Στὰ συρτάρια μας ὅμως ὑπάρχουν 5.500 γράμματα καὶ στὸ μυαλό μας δεκάδες τηλεφωνήματα.

Ἐπομένως Σεῖς ὑπάρχετε. Καὶ γιὰ σᾶς φτιάξαμε τοὺς «4 ΤΡΟΧΟΥΣ».

Φυσικά, δὲν θὰ ἰσχυρισθοῦμε ὅτι εἶμαστε ἱεραπόστολοι.

Δὲν θὰ ποῦμε ὅτι τὸ πειροδικό αὐτὸ ἔγινε γιὰ νά προσφέρῃ μόνο μιὰ κοινωνικὴ ὑπηρεσία!

Αὐτὸ θὰ ἦταν προσβολὴ στή νοημοσύνη σας.

Ἐγινε, διότι αὐτὸ ξέρουμε νά κάνουμε καλύτερα ἀπὸ κάθε ἄλλο.

Ἐγινε, διότι ἀπ' τοὺς 4 ΤΡΟΧΟΥΣ περιμένουμε νά ζήσουμε.

Ἐγινε ὅμως καὶ διότι ἀγαπᾶμε τ' αὐτοκίνητα καὶ τὸ ἔχουμε ἀποδείξει.

Διότι ξέρουμε τ' αὐτοκίνητα κι αὐτὸ τὸ ἔχουμε ἀποδείξει.

Ἐγινε διότι, ὅπως εἶπαμε, φτιάξαμε ἓνα κάστρο.

Θὰ πολεμήσουμε νά τὸ κρατήσουμε.

Νά μὴν ἀλωθῇ ἀπὸ τοὺς θαρβάρους.

Ἄν γκρεμιστῇ, τότε γκρεμίστηκε ἓνα ὄνειρο, καὶ εἶναι γνωστὸ ὅτι πολλὰ ὄνειρα γκρεμίζονται στήν ἐποχὴ μας.

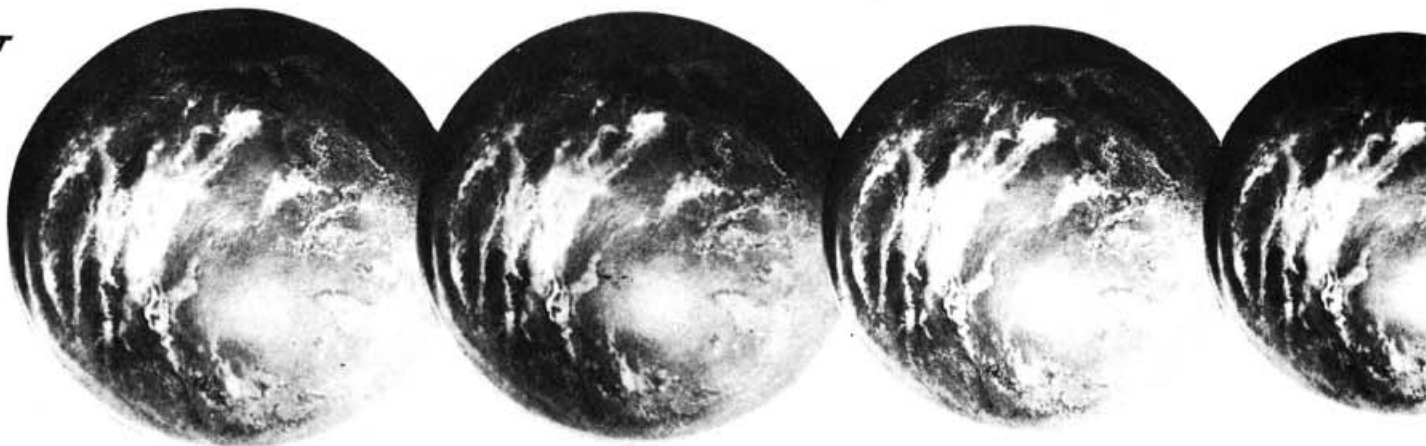
Μπορεῖ νά ἔλθῃ μιὰ μέρα πού οἱ «4 ΤΡΟΧΟΙ» θὰ ἔχουν 25.000 ἀναγνώστες.

Ἡ μιὰ ἄλλη, πού θὰ ἔχουν πέντε.

Δὲν μπορούμε νά ξέρουμε.

Πειράζει, ὅμως, ἂν ἐλπίζουμε γιὰ τὸ καλύτερο;

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ



4T ΝΕΑ



Ο ΘΗΣΑΥΡΟΣ ΜΑΣ

Ο θησαυρός μας στους 4T είναι ο Γκέραιντ Φίλιπς. Είναι ο υπ' αριθμόν Ένα ειδικός δημοσιογράφος ράλλυ στην Ευρώπη, δηλ. στον κόσμο. Γράφει και παρακολουθεί ράλλυ και μόνον ράλλυ και οι γνώσεις και γνωριμίες του σ' αυτόν τον κόσμο είναι τρομερές! Μαζί με τον Τζών Ντάβενपोर्ट θεωρούνται σαν οι καλύτεροι στο είδος τους, αλλά έχουν μία μικρή διαφορά. Ο Ντάβενपोर्ट δεν γράφει πιά τόσο πολύ. Προτιμά μία θέσι συνοδηγού στην επίσημη ομάδα της Λάντσια. Ο Γκέραιντ γράφει πολύ και είμαστε πραγματικά τυχεροί που θα συνεργασθούμε μαζί μας. Είναι παλιός φίλος, είναι ένας σπουδαίος άνθρωπος. Μόλις έμαθε για την δημιουργία του περιοδικού προσφέρθηκε να μας βοηθήσει στέλνοντας συνεργασία του όποτε του επιτρέπουν τα ταξίδια του και η δουλειά του θα προσπαθήσουμε να έχουμε κάτι από τον Γκέραιντ κάθε μήνα και να είμαστε σίγουροι ότι θα διαβάσετε την δουλειά ενός σπεσιαλίστα.

Οι «4T» στην Φινλανδία. Στο ταξίδι του για το Ράλλυ των 1000 λιμνών ο Γκέραιντ Φίλιπς ανακάλυψε μία από τις τρεις Μεροσεντές 6.3 που είχαν φτιαχθεί πέρυσι για τους αγώνες του Πρωταθλήματος Τουρισμού. Τελικά το σχέδιο εγκατελείφθηκε και οι 6.3 πουλήθηκαν σε εύτυχεις ηθητούς. Η μία από αυτές πήγε στην Φινλανδία στα χέρια του ιδιοκτήτη της Ούρπο Λακτινέν. Όταν πάρθηκε η φωτογραφία τ' αυτόκινητο ήταν δια-

νεισμένο σε κάποιο περιοδικό για τέστ. Οι δοκιμαστές έκαναν 4,5 δευτερόλεπτα από 0 - 100 χλμ.ω. και αυτό συζητήθηκε πολύ. Σημειώθηκαν ότι το αυτόκινητο έχει αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων!

Όπως θα διαβάσατε και στο ρεπορτάζ μας από το ιταλικό Γκράν Πρί ο Κλαϊν Ρεγκαζόνι έχει πιθανότητες να κερδίσει τον τίτλο του Παγκοσμίου Πρωταθλητού 1970. Έχει όμως και πιθανότητες να κερδίσει τον τίτλο του Πρωταθλητού στην Φόρμουλα 2. Μετά την νίκη του στην Ένα της Σικελίας ο Κλαϊν είναι επικεφαλής στον πίνακα της βαθμολογίας, με δύο βαθμούς διαφορά από τον Ντέρεκ Μπέλλ.

Το τροποποιημένο ΤΕΚΝΟ του Κλαϊν είναι το καλύτερο αυτή την στιγμή κι αν κερδί-

ση και τον μεγάλο τίτλο, ο Έλβετος θα έχει επιτύχει ένα σπάνιο θρίαμβο στην ιστορία των αγώνων.

ΚΟΣΓΟΥΕΡΘ

Οι τελευταίες ήττες και οι συνεχείς βλάβες των κινητήρων Κόσγουερθ DFV στην Φόρμουλα Ένα, δημιούργησαν πολλά προβλήματα στο εργοστάσιο του Νορθάμπτον. Κάθε Κυριακή μετά από Γκράν Πρί, γίνεται ένας αγώνας μεταξύ των ομάδων που έχουν μηχανές σπασμένες και θέλουν σέρβις. Βασικός σκοπός τους είναι να πάρουν καλή θέσι στη ούρα που περιμένει κάθε Δευτέρα πρωί! Βασική αιτία βλαβών των DFV είναι οι εκκεντροφόροι. Βασική αιτία της ήττας τους, κυρίως από την Φερράρι, είναι η δυσκο-

λία να αναπτυχθούν στις ύψηλες στροφές. Και η αυτή καθαυτή έλλειψή τους (1000 σ. δ.λ. διαφορά).

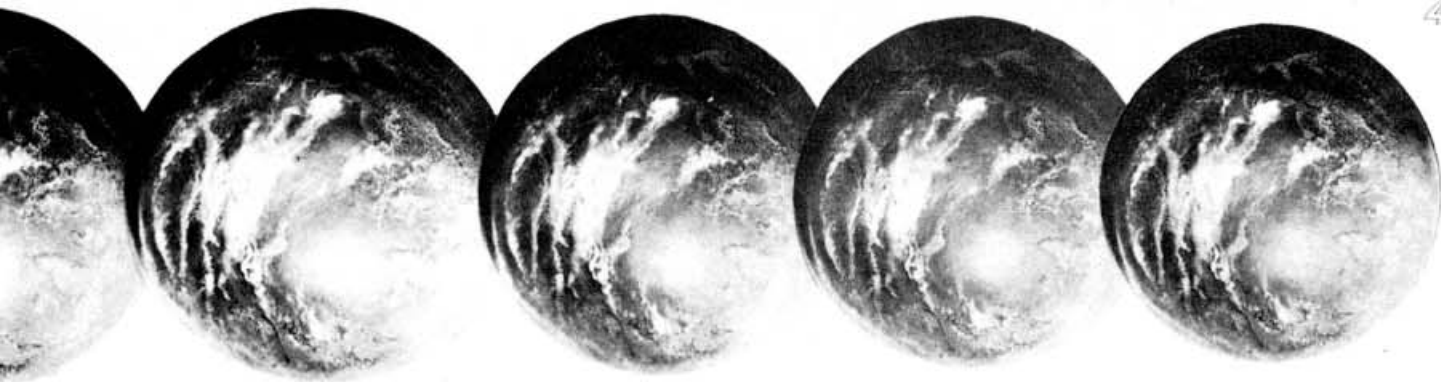
Και ο Κήθ Ντάκγουερθ έχει «στρωθή» για να βελτιώσει τα δύο αυτά βασικά ελαττώματα της μηχανής του, λέγοντας ότι η DFV «δεν έφαγε ακόμη τό ψωμιά της».

Οι φήμες για μία 12κύλινδρη Κόσγουερθ μάλλον είναι ανυπόστατες αν και ο Ντάκγουερθ δεν αρνείται ότι το 1971 θα άρχισι να δοκιμάζει κάτι καινούργιο.

ΕΛΦΟΡΝΤ ΣΑΠΑΡΑΛ

Οι πρόσφατες επιτυχίες του Βίκ Έλφορντ στους αγώνες Τράνς - "Αμ και η έλλειψι χρόνου από τον Τζάκυ Στιούαρτ. έπεισαν τον Τζιμ Χώλλ να του εμπιστευθι το Σάπαρλα 2 Τζέι, το αυτόκινητο





πού τόσο αισθησι προκάλεσε όταν πρωτοεμφανίσθηκε.

ΚΑΠΡΙ

Είναι παράξενο αλλά η Άγγλις είναι το μόνο μέρος που το Κάπρι δεν κάνουν αγώνες. Φόρντ Γερμανίας τα στέλνει πιά σαν επίσημες συμμετοχές της στο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Τουρισμού, ενώ σε μέρη πολύ προηγμένα σε αγώνες, σαν την Αυστραλία και την Ν. Αφρική, είναι το αυτοκίνητο της Μόδας.

Το τελευταίο «σατανικό» Κάπρι που βγήκε, προέρχεται από την Αυστραλία και θα πρέπει να είναι άπιστο. Έχει μηχανή παρμένη από ένα Μάστανγκ για Τράνς - Αμ. Έχει 302 κυβικές ίντσες δηλ. 5000 κ.έ. και αποδίδει περισσότερους από 400 ίππους!

Η ανάρτησι είναι φτιαγμένη από την αρχή και τα φρένα είναι τέσσαρες τεράστιοι αεριζόμενοι δίσκοι Κέσλεϊ - Χαίης.

Ο υπεύθυνος της μετατροπής του Κάπρι είναι ο Πήτερ Λώους, ένας Αυστραλός που δούλεψε αρκετό καιρό κοντά στον Ρότζερ Πένσκι. Και έφτιαξε ένα Κάπρι που ηγαινει στους αγώνες του Αυστραλικού Πρωταθλήματος και κάνει όλους να το «υπόσχονται στον εαυτό τους».

ΔΙΑΦΟΡΑ

Κορόλλα 1200
Στις 9 Μαρτίου βγήκε από το συγκρότημα της Τακάκα το εκατομμυριοστό Κορόλλα, μόλις 35 χρόνια μετά την παρουσιάσι της!

Τώρα, μετά από την τερά-

στια επίτυχία που είχε, το εργοστάσιο έτοιμασε την δεύτερη γενιά. Ένα τελείως νέο άμάξωμα, που διατίθεται σε έννέα (9) διαφορετικούς τύπους:

— Κορόλλα 1200 2 θυρών 73 ίππων.

— Κορόλλα 1200 2 θυρών ΛούΞ 73 ίππων.

— Κορόλλα 1200 4 θυρών 73 ίππων.

— Κορόλλα 1200 4 θυρών ΛούΞ 73 ίππων.

— Κορόλλα 1200 SL, 83 ίππων.

— Κορόλλα 1200 Κουπέ 73 ίππων.

— Κορόλλα 1200 Κουπέ SL, 83 ίππων.

— Κορόλλα 1200 Στείσιον

73 ίππων.

Κορόλλα 1200 Φορτηγό 73 ίππων.

Βασικό χαρακτηριστικό του νέου Κορόλλα είναι το άμάξωμά του, μακρύτερο από το προηγούμενο με περισσότερο χώρο και άνεσι για τους επιβάτες. Υπάρχουν μαξιλάρια στα καθίσματα, που και αυτά, με την σειρά τους, είναι πολύ καλύτερα από τα προηγούμενα. Καλύτερη επένδυσι, περισσότερα περιθώρια στην ρύθμισι της ράχης και αυτό το σπάνιο είδος για την Εύρωπη, που λέγεται μαξιλάρι, υπάρχει ακόμη και στο φθηνότερο μοντέλο. Ακόμη ραδιόφωνο με ήμισαυτοματη κερσία, αναπτήρας και

ζώνες ασφαλείας αποτελούν ένα μόνο μέρος από τα αξεσουάρ, που είναι «σάνταρ» στα SL και προαιρετικά — αλλά με ελάχιστη επιβάρυνσι — στα υπόλοιπα.

Διακόφρενα, ράντια λάστιχα και κλασσική ανάρτησι είναι τα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του Κορόλλα.

Το μοτέρ του έχει στρόφαλο, που γυρίζει σε 5 κουζινέτα, 4 κυλίνδρους και 1166 κ.έ. (75X66χιλ) με 73 ίππους στις 6.000 στροφές, συμπίεσι 9:1 και ροπή στρεψως 10,3 χγ.μ. στις 3.800 στροφές. Για τους τύπους Ές Έλ, το ίδιο μοτέρ δίνει 83 ίππους στις 6.600 στροφές (συμπ. 10:1) και ροπή

Η Κορόνα Μάρκ II 1500 και 1700.



καμαρωστε το...



Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΛΕΞΗ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ

ΕΝΑ ΑΚΟΜΑ ΚΑΛΟΤΑΞΙΔΟ, ΕΛΚΥΣΤΙΚΟ
ΚΑΙ ΤΑΧΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΜΕ ΝΕΑ
ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΟΜΨΗ ΓΡΑΜΜΗ - ΕΞΟ
ΠΛΙΣΜΟΣ ΑΦΘΑΣΤΗΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ -
ΣΑΛΟΝΙ ΠΛΟΥΣΙΟ ΚΑΙ ΑΝΕΤΟ.

Άμαξωμα αυτοφερόμενο με ειδική αντισκωριακή προστασία δια ηλεκτροφορτίσεως. 9 φορ. ίπποι. Τεράστιο πόρτ-μπαγκάζ. Κινητήρ εγκάρσιος δέσεως σούπερ-καρρέ 4 κυλίνδρων. Κυλινδρισμός 1288 κυβ. εκ. Μεγίστη πραγματική ισχύς SAE 70 ίπποι. DIN: 65 ίπποι. Άριθ. στροφών 6100 ανά 1'. Συμπλέκτης με διάφραγμα (χτένι) ρουλεμάν και υδραυλική κίνηση. 4 Ταχύτητες. ΕΜ συγχρονισμένες. Κιβώτιον ταχυτήτων - διαφορικών κάτωθεν του κινητήρος. Τροχοί άνεξαρτήτου άναρτήσεως. Άμορτισιέρ διπλής ένεργείας, σπειροειδή έλατήρια. Μπάρα εύσταθείας έμπρός έξισορροπήσεως όπισθεν. Δισκόφρενα ΕΜ, ταμπούρα ΟΡ υδραυλικής ένεργείας με ένίσχυσιν σερβοφρένου. Μεγίστη ταχύτης 150 χιλμ. έν φορτώσει.

ΝΕΟ ΡΕΥΓΕΟΤ 304



ΓΕΝ. ΑΝΤ ΠΟΙ
ΕΛΛΑΔΟΣ **ΙΜΠΟΡΤΕΣ Α.Ε.** ΕΚΘΕΣΙΣ-ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ: Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 97 - ΑΘΗΝΑΙ-ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡΟΝ (5 γραμμοί) 919.411-415
ΥΠΟΜΑΤΑ ΑΘΗΝΑΙ: ΠΑΤΗΡΙΟΝ 6, ΤΗΛ. 416.611 • ΟΕΣ/ΝΙΚΗ Β. ΟΑΓΑΣ 164 Β ΤΗΛ. 831.649 • ΠΑΤΡΑΙ ΑΓ. ΑΝΔΡΕΟΥ 24 ΚΑΙ ΚΟΛΑΚΟΠΟΥΗ ΤΗΛ. 72.984 • Α.Δ.Μ.Ι.Α. ΨΥΧΑΝΤΟΥ 5 ΤΗΛ. 48-62 •
ΠΑΡΝΗΝΑ 28ος ΠΑΤΗΡΙΟΥ 6 Σ 10 ΤΗΛ. 47 31 42/32 • ΡΟΔΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΥ 6 ΤΗΛ. 55 77 • ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ ΟΥΔΩΝ 3 ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΤΗΛ. ΚΟ.295 • ΊΑΝΝΙΝΑ ΠΛΑΤΕΙΑ 1866 ΤΗΛ. 31-52
• ΡΟΔΟΣ ΤΗΛΕΦΩΝΙΟΝ ΔΟΔΙΚΑΝΗΣΙΟΝ 2 1 ΤΗΛ. 21 20 • ΚΑΘΑΛΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΚΑΙ ΝΕΑ ΠΑΡΑΛΙΑ ΤΗΛ. 42-62

Φαίνεται πως κάποια Μιούρα θα έφθασε μέχρι την Ίαπωνία. Οί ζάντες είναι σπάνταρ σε όλα τα μοντέλα "Ες" "ΕΛ.



10,4χγ.μ. στις 4.600 στροφές.

Έδω, υπάρχουν δύο διπλά καρμπυρατέρ αντί ενός του τύπου «73».

Τα λάστιχα είναι 155 (ράντιαλ) σε ζάντες 12 ίντσών.

Η τελική ταχύτης είναι 135 χλμ. για το στέϊσιον, 145 για τα 2θυρα και 4θυρα όπλα, 150 για το 1200 κουπέ και 160 για τα SL.

ΚΟΡΟΝΑ

Άλλά και η μεγάλη σειρά των μεσαίας κλάσεως μοντέλων της πρώτης ιαπωνικής εταιρίας, δηλαδή η σειρά των Κορόνα, παρουσιάζεται για το 1971 τελείως ανανεωμένη.

Αρχικά, το φινίρισμα του άμαξώματος είναι καλύτερο. Τα καθίσματα είναι, όπως και

στις Κορόλλα, πιο άνετα, κρατούν καλύτερα το σώμα και έχουν μεγαλύτερα περιθώρια ρυθμίσεως. Οί κλειδαριές μπορούν να αντιστέκωνται αρκετά σ' αυτούς που... επιμένουν, το τιμόνι κλειδώνει, ενώ όλο το ταμπλώ έχει παχύτερη προστατευτική επένδυση.

Η νέα γραμμή, εκτός φυ-

σικά από την εμφάνισι, προσφέρει και καλύτερη διάταξη χώρου, ιδίως για το πόρτ — μπαγκάζ.

Υπάρχει με τρεις κινητήρες 1500 κ.έ. (10 φορολογήσιμοι) 1700 κ.έ. (12 φορολ.) και 1900 κ.έ. (13 φορολ.). Για όλα τα μοντέλα της Τογιότα θα διαβάσετε ειδικά τεστ των 4Τ στα επόμενα τεύχη.

2 ΝΕΑ ΤΡΑΙΟΜΦ

Το Χέραλντ είχε αρχίσει να παλιώνει. Είναι γεγονός. Από καιρό, ήταν κοινό μυστικό ότι η Τράϊομφ έτοιμαζε κάτι για να το αντικαταστήσει. Όλοι περίμεναν κάτι νέο. Ήλπιζαν ότι η μηχανή που η Τράϊομφ σχεδίασε για την Σάσμπ θα εύρισκε τον δρόμο της σε αυτόκίνητα της εταιρίας.

Το Χέραλντ που παρουσιάστηκε πριν από 12 χρόνια είχε ανεξάρτητη ανάρτησι, στην απλούστερη της μορφή, με αιωρούμενους άξονες. Το σύστημα αυτό προσφέρει οποσδήποτε περισσότερη άνεσι από μία συμβατική και ανεξάρτητη ανάρτησι. Όπως τα μειονεκτήματά του από πλευράς ευσταθείας είναι σημαντικά όταν οδηγείται γρήγορα, κυρίως λόγω της απότομης αλλαγής της κλίσεως των τροχών.

Το Χέραλντ πάντως πούλησε καλά και κράτησε πολύ περισσότερο απ' ό,τι περίμεναν ακόμη και οι κατασκευαστάι του. Στα τέλη της δεκαετίας όμως η αντικατάστασι του ήταν περισσότερο από αναγκαία.

Οί τεχνικοί της Τράϊομφ με τον διευθυντή τους Σπένσερ Κίνγκ θα είχαν όπωσδήποτε έτοιμη και Φόρμουλα, κάτι σαν το Τράϊομφ 1300, με μπροστινή κίνησι και μία μικρότερη έκδοσι του κινητήρα της Σάσμπ με τον έκκεντροφόρο έπικεφα-

λής.

Η πολιτική της Τράϊομφ όμως, η διατοκτικότης των Αγγλων κατασκευαστών για κάτι μοντέρνο (τουλάχιστον στα φθηνά αυτοκίνητα) και η Α.Μ. το κόστος μας έδωσαν τα πιο συμβατικά Τράϊομφ Τολέντο και 1500. Άλλά η γενιά των Χέραλντ εξακολουθεί να παράγεται προς το παρόν.

ΣΙΓΟΥΡΗ ΣΥΝΤΑΓΗ

Η πολιτική της Τράϊομφ είναι: Νέα μοντέλα, χωρίς ουσιαστικά νέα αυτοκίνητα. Εκτός από το σχετικά καινούργιο Στάγκ, άλλωγές εδώ και κεί και να το νέο αυτοκίνητο. Πέρυσι το 2.000 άλλαξαν ριζικά χωρίς την παραμικρή θυσία του κατασκευαστού. Και το Στάγκ χρησιμοποιεί πολύ περισσότερα κοινά εξαρτήματα με το 2000 απ' ό,τι δείχνει η εμφάνισι του.

Η διαταγή στον Σπένσερ Κίνγκ ήταν: Έπιστροφή στην συμβατική ανάρτησι και χρησιμοποίησι όσων περισσότερων εξαρτημάτων από το Χέραλντ. Όχι κάτι που θα ήθελε απόλυτα ο άνθρωπος που έφτιαξε το Ρόβερ 2000 το 1962!

Και το Τολέντο γεννήθηκε. Είναι πιο ακριβό από το Χέραλντ για αντικαταστάτης, αλλά η συνταγή είναι έξυπνη. Η καρότσα είναι του 1300 σε δίπορτη έκδοσι πιο όμορφη κατά την γνώμη μας από την τετράπορτη. Η μηχανή είναι αυτή του

13)60 με 58 ίππους και οδηγεί τους πίσω τροχούς. Η ανάρτησι είναι με άκαμπτο άξονα, ελατήρια και 4 βραχιόνες στηρίξεως πάνω και κάτω. Η χωρητικότης του Τολέντο είναι τώρα πια ίση με τα οικογενειακά αυτοκίνητα που συναγωνίζεται, και η απόδοσι του είναι 138 χλ. ώ. και 17,5 από 0 - 100 αρκετά ζωηρή για την κλάσι του.

ΤΟ 1500

Παράλληλα με το Τολέντο, η Τράϊομφ παρουσίασε και το 1500. Είναι και αυτό βασισμένο στο 1300 και η φιλοσοφία κατασκευής του είναι ίδια με του Τολέντο. Η μόνη διαφορά είναι στο μήκος, στην μεγαλύτερη μηχανή και στην πιο πλούσια εμφάνισι. Παρ' ότι τα μεταξόνια είναι ίδια, οι σχεδιασταί πρόσθεσαν 15 πόντους για να μεγαλώσουν τον χώρο όπισθεν και να «αλλάξουν» την εμφάνισι. Η μηχανή είναι η 1300 μεγαλωμένη στα 1500 και αποδίδει 61 ίππους. Το κέρδος της επίδσεως δεν θα πρέπει να είναι μεγάλο διότι το πρόσθετο βάρος είναι γύρω στα 50 κιλά.

Όπως αναφέραμε και στην αρχή, το Τολέντο, προς το παρόν, δεν θα αντικαταστήσει αυτόμάτως το Χέραλντ. Ίσως το μικρό αυτό αυτοκίνητο της Τράϊομφ να μείνη λίγο καιρό ακόμη μέχρις ότου αντικατασταθί από κάτι ίσως πιο μοντέρνο.

4T

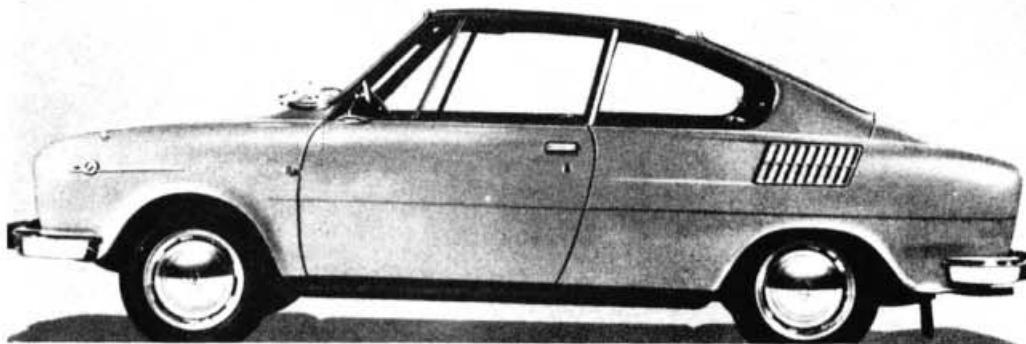
VW K70

Το 1967 το μικρό γερμανικό εργοστάσιο της Νέκαρασούλμερ - Μοτόρεν - Βέρκε άναστάτωσε την Εύρωπη κατασκευάζοντας ένα διπλό περιστροφικό κινητήρα που τον τοποθέτησε σε ένα τετράθυρο οικόγενειακό αυτοκίνητο με τα στοιχεία RO 80. Το αυτοκίνητο ήταν θαυμάσιο από τεχνικής πλευράς αλλά κόστιζε άρκετά, και δέν ήταν προσιτό στον πολύ κόσμο. Έτσι η NSU άπεφάσισε να κατασκευάσει ένα παρόμοιο αυτοκίνητο χωρίς τον περιστροφικό κινητήρα που άνεβαζε τό κόστος κατασκευής. Από τό σχεδιαστήρια της Νέκαρασούλμερ βγήκε τό Κ 70 που έμοιαζε άρκετά με τό RO 80 στην καροσσερί και την άνάρτησι, ήταν όμως έφοδιασμέ-

νο με κλασσικό έμβλοφόρο κινητήρα που μετέδιδε την κίνησι εμπρός. Τό Κ 70 έτοιμάσθηκε και ήρθε ή ώρα να περάσει στο στάδιο της μαζικής παραγωγής όταν Φόλκς Βάγκεν, NSU και Άούτο Ούνιον ένώθησαν, καή πάρθηκε ή άπόφασι να σταματήσει ή παραγωγή του Κ70 για να μήν κτυπήσει τις πωλήσεις του 411. Τό 411 σταδιοδρόμησε και οι άνθρωποι της Άουντι NSU Άούτο Ούνιον AG άπεφάσισαν να κυκλοφορήσουν τό Κ70 με την φίρμα της Φόλκς Βάγκεν επειδή ή Άουντι NSU είχε ένα παρόμοιο αυτοκίνητο σ' αυτήν την κατηγορία, τό 100 LS. Έτσι ή βιομηχανία του Βόλφσμπουργκ, για πρώτη φορά στα χρονικά της, παρουσίασε ύδρόψυκτο αυτοκίνητο με την κίνησι εμπρός. Στα εργοστάσια της τό Κ70 παράγεται άπό τον Σεπτέμβριο με ρυθμό 50 αυτοκινήτων την ήμέρα, ένω στους έπόμενους μήνες ό ρυθμός αυτός θα αύξηθή κατά πολύ, με πρόβλεψι να φθάσει

στις άρχές του 1971 τό 500 αυτοκίνητα την ήμέρα. Ό κινητήρας του Κ70 θα προσφέρεται σε δύο εκδόσεις με τον ίδιο κυβισμό. Στην πρώτη, άπό τό 1605 κ.έ. θα βγαίνουν 70 ίπποι NTIN στις 5200 στροφές, ένω στην δεύτερη 90 NTIN στις ίδιες στροφές. Η ροπή, στην πρώτη περίπτωση, φθάνει τό 12,5 χιλιογραμμόμετρα στις 2500 στροφές και στην δεύτερη τό 13,7 στις 4.000. Η επιτάχυνσι στην εκδοσι των 75 NTIN είναι 16'' για τό 0 - 100 χλμ. και 13,9'' στην εκδοσι των 90 NTIN. Ό κινητήρας του Κ 70 είναι τοποθετημένος εμπρός άπο τον νοητό άξονα των εμπροσθίων τροχών, τό διαφορικό βρίσκεται κάτω άπό τον στροφαλοφόρο, και τό κιβώτιο ταχυτήτων πίσω άπό τον άξονα των τροχών στην προέκτασι του στροφαλοφόρου. Η άνάρτησι περιλαμβάνει «γόνατα» Μάκ - Φέρσον για όλους τους τροχούς, τριγωνικά ψαλιδια εμπρός και ράβδο έ-

εισορροπήσεως και πίσω αιώρούμενα ψαλιδια. Τό άμάξιμα είναι αυτοφερόμενο, τετράθυρο και ζυγίζει, κενό, 1040 κιλά. Τό εμπρός τμήμα του Κ70 θυμίζει άρκετά Άουντι ένω τό πίσω έχει περίπου τις ίδιες γραμμές με τό RO 80. Στο ταμπλώ ύπάρχουν ταχύμετρο, όργανα θερμοκρασίας και βενζίνης στην εκδοσι των 75 ίππων και στροφόμετρο στην εκδοσι των 90 ίππων. Για να σταματά τό Κ70, ύπάρχουν διακόφρενα εμπρός τοποθετημένα κοντά στον κινητήρα για μείωση του φερόμενου βάρους και πίσω ταμπούρα που οι πιέσεις που δέχονται έλέγχονται άπό βαλβιδα άδρανεϊας. Από πλευράς άσφαλείας τό γερμανικό αυτοκίνητο είναι ειδικά μελετημένο στην κατασκευή της καροσσερί του και έχει τό ρεζερβουάρ τοποθετημένο κάτω άπό τό κάθισμα των πίσω τροχών για προστασια στην περίπτωση συγκρούσεως.



ΣΚΟΝΤΑ ΚΟΥΠΕ

Άκόμη ένα νέο μοντέλο φθάνει άπό την Τσεχοσλοβακία. Η Σκόντα μετά την σειρά των μοντέλων 100 και 110 παρουσίασε ένα κουπέ βασισμένο επάνω στην καροσσερί των δυό αυτών μοντέλων,

που άποτελεί συνέχεια του παλαιού κουπέ 1000 MBX. Τό S 110 R όπως λέγεται τό κουπέ έχει τον κινητήρα του 110 με περισσότερους όμως ίππους. Συγκεκριμένα τό 1100 κ.έ. δίνουν 52 ίπ. NTIN στις 4650 στροφές και ροπή στρέψεως 8,8 χιλιογραμμόμετρα στις 3500 στροφές. Η συμπίεσι άνέρχεται στο 9,5:1 και ή τε-

λική ταχύτης στα 145 χιλ)ώρ. Για τό 0 - 100 χλμ)ώρ. τό S 110 R χρειάζεται 18,5''. Υπάρχουν 2+2 θέσεις, άνακλιόμενα καθίσματα, διακόφρενα εμπρός και διπλό κύκλωμα γερών. Η τιμή του στην Γερμανία ύπολογίζεται γύρω στα 6200 - 6500 γερμανικά Μάρκα, όσο δηλαδή και ή τιμή ενός NSU 1200 TT.

ΤΑΤΡΑ 613

Η Τσεχοσλοβακική Τάτρα μετά τό μοντέλο της 603 που ξεπεράστηκε ήδη έτοιμάσε ένα έντελώς καινούργιο και άρκετά επαναστατικό, από τεχνικής πλευράς, αυτοκίνητο με τα στοιχεία 613. Τό 613 διαθέτει αυτοφερόμενη καροσσερί, σχεδιασμένη άπό τον Ιταλό μαίτρ Βινιάλε, τεσσάρων θυρών μήκους 5 μέτρων και πλάτος 1,80 μ. Ό κινητήρας του είναι σε σχήμα V, 8κύλινδρος, άερόψυκτος, τοποθετημένος πάνω άπό τον άξονα των πίσω τροχών, όπου και μεταδίδεται ή κίνησι. Έχει τέσσερις εκκεντροφόρους επί κεφαλής και 3500 κ.έ. άγνωστη όμως ίπποδύναμι προς τό παρόν. Η άνάρτησι περιλαμβάνει γόνατα Μάκ Φέρσον εμπρός και πίσω αιώρούμενα ψαλιδια. Για τό φρένα ύπάρχει διπλό κύκλωμα ύγρων και στους τροχούς λάστιχα 195 - 14



Η ΤΟΥΤΑ COROLLA
δεν είναι απλως
ένα νεο αυτοκινητο
είναι ένας νεος τροπος ζωης



... Να σας προσφέρωμε ένα νέο αυτοκίνητο για
ν' αρχίσετε μ' αυτό την δεκαετία του '70.

Με νέο σπόρ άμάξωμα, με δισκόφρενα, με ράν-
τιαλ λάστιχα, με άφθαστη πολυτέλεια και, πάνω
άπ' όλα, μ' ένα άπολαυστικό όδήγημα χάρις στο
δυνατώτερο μοτέρ (73-83 HP) και την έλλειψη και
του παραμικρού κραδασμού χάρις στην σωστή
ανάρτησι και την τέλεια ήχητική μόνωσι.

Είσι η Κορόλλα 1200 για τό 1971 σε έννεά δια-
φορετικούς τύπους. Σας περιμένομε ...

ΚΑΣΙΔΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΑΘΗΝΑΙ: Α.ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ 28, ΤΗΛ. 822.877, 820.755 ● ΘΕΣ/ΚΗ: ΠΛ. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 7, ΤΗΛ. 64.117



για τον άνδρα
της εποχής μας,
για τον άνδρα του 71
ευρωπαϊκή μόδα

**who
is
who**

ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 29 - ΑΜΕΡΙΚΗΣ 20



ΠΑΡΑΜΜΑΤΑ

ΕΥΧΕΣ

Σας εύχομαι κάθε επιτυχία. Συνεχίστε την προσπάθειά σας και προπαντός βασισθείτε στους φίλους αναγνώστες, όπως κι εγώ, σ' ότι προσπαθήσετε να δημιουργήσετε. Η βοήθεια θα είναι άμεριτος. Ίσως δὲ θὰ εἶναι πιὸ ἀποτελεσματικὰ νὰ δημιουργήσετε ἕνα περιοδικὸ γιὰ τὸ αὐτοκίνητο συνεργαζόμενος μὲ τοὺς ἄξιους κ.κ. Κόλλια, Σταθάκη, Περπιρῆ, Κληρονόμο.

ΣΚΑΡΤΣΙΑΡΗΣ Θ.
ΑΘΗΝΑΙ

Νὰ δημιουργήσουμε ἕνα περιοδικὸ γιὰ τ' αὐτοκίνητο;! Τί περιέργη ἰδέα πού σὰς ἤλθε! 4Τ



ΕΛΠΙΔΕΣ

Ἐλπίζω ἡ νέα προσπάθειά σας στὸ περιοδικὸ «4 τροχοὶ» νὰ στεφθῆ ὑπὸ ἐπιτυχίας, μιὰ καὶ ὄλοι ξέρουμε πόσο πάσχη ἀπὸ ... τὸ ταλαίπωρο ἀλλὰ καὶ ὑπέροχο σπὸρ τοῦ αὐτοκινήτου στὴ χώρα μας.

ΔΕΡΒΕΝΤΑΗΣ ΔΗΜ.
ΑΘΗΝΑΙ

Τὸ ἴδιο ἐλπίζουμε καὶ ἐμεῖς. Καὶ τότε θὰ δῖτε καὶ θὰ δαιθάσετε πολὺ περισσότερα ἀπὸ ἐκεῖνα πού ζητᾶτε. 4Τ

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ

Δὲν θέλω νὰ σὰς πῶ τίποτε ἄλλο παρὰ ὅτι θέλω νὰ ἐπιτύχετε.

Παρακολουθῶ τὸν κ. Καβαθᾶ ἀπὸ τὰ πολὺ παλιὰ χρόνια καὶ ἔχω μάθει νὰ ξεχωρίζω μερικὰ πράγματα.

Τὸ ἴδιο σκέπτονται κι οἱ φίλοι μου. Τὸ ἴδιο θὰ πρέπει νὰ σκέπτονται καὶ χιλιάδες ἄλλοι ἄνθρωποι.

Α. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
ΘΕΣ)ΝΙΚΗ

Ἄν ὄλα πᾶνε καλὰ θὰ εἶμαστε οἱ πιὸ εὐτυχισμένοι ἄνθρωποι στὸν κόσμο. 4Τ.

γαβ, γαβ...

Εἶναι καθαρόαιμο ἀγγλέζικο αὐτόματο. Δὲν κάνει ἀκριβῶς γαβ. γαβ. ἀλλὰ... ἀλλὰ μόλις κάποιος ἀγγίξει τὸ αὐτοκίνητό σας φωνάζει μὲ διακοπὲς ὄχι ἐνοχλητικά! Καὶ σὰς εἰδοποιεῖ ὅτι τὸ παίρνουν ἀνεπιθύμητοι ΑΠΑΓΩΓΕΙΣ ἢ κλέφτες. Ἡ τοποθέτησίς του εἶναι πολὺ ἀπλῆ. βρίσκεται σὲ δύο τύπους μικρὸ καὶ μεγάλο. λέγεται ΟΥΑΤΣ ΝΤΟΓΚ καὶ γιὰ ὅτι πληροφωρία θέλετε στὸ 220.520



ΑΘΗΝΑΙ: ΟΜΗΡΟΥ 6 - ΤΗΛ. 220.520 & 220.393



TEST
4T

ΦΙΑΤ 128

Μιά εβδομάδα στο Τουρίνο γυρίζαμε τὰ τεράστια εργοστάσια τού Τζοβάννι Άνιέλλι. Είχαμε πάει εκεί για τὸ 128.

Τὸ ὄδηγήσαμε κάτω ἀπὸ διάφορες συνθήκες καὶ τὸ σηκώσαμε — ὅπως λένε — στὶς δύο ρόδες καὶ τὸ ὑποβάλαμε σὲ κάθε εἶδος ταλαιπωρίας. Δὲν εἶπαμε τότε ὅτι μάθαμε τ' αὐτοκίνητο καὶ ὅτι ἡ γνώμη μας πάνω σ' αὐτὸ θὰ μπορούσε νὰ βαρύνη ιδιαίτερα... Ἄπλως ἐκφραστήκαμε μὲ καλά λόγια γιὰ τὶς τεχνικές του τελειοποιήσεις καὶ τὴν τελείως νέα προσέγγιση στὸ παλιὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζει κάθε σχεδιαστὴς αὐτοκινήτου.

Στὸ Τουρίνο εἶχαμε γνωρίσει ἀρκετοὺς ἀνθρώπους τῆς Φιάτ. Καὶ ἀνάμεσά τους καὶ μερικοὺς μηχανικοὺς. Τοὺς εἶχαμε ρωτήσει ἂν τὰ μικρὰ προβλήματα ποὺ παρουσιάζονταν τότε μὲ τὶς ταχύτητες καὶ τὸ βαρὺ τιμὸνι στὸ παρκάρισμα ἐπρόκειτο νὰ διορθωθοῦν. Μᾶς εἶχαν ἀπαντήσει πῶς ναι, ὅλα θὰ γίνονταν. Δὲν περίμεναν ἐμᾶς γιὰ νὰ τ' ἀνακαλύψουν!

Εἶχαν πεῖ τότε, τὸν Φεβρουάριο τοῦ 69 ἂν δὲν μᾶς ἀπατᾷ ἡ μνήμη, ὅτι τὸ 128 θὰ ἀντικαθιστοῦσε τὸ παλιὸ πιά 1100.

Καὶ εἶχαμε οκεφθῆ ὅτι ποτὲ πρὶν, ἓνα νέο αὐτοκίνητο δὲν εἶχε ἀντικαταστήσει ἓνα παλιὸ αὐτοκίνητο, τόσο καλά, ὅσο ὅταν τὸ 128 ἀντικατέστησε τὸ 1100.

Εἶχαμε πολλές ἐρωτήσεις καὶ γράμματα ἀπὸ δεκάδες ἀναγνώστες ποὺ ζητοῦσαν νὰ μάθουν γιὰ τὸ 128.

Ἡ κυρία ἐρώτησί τους ἦταν ἂν θὰ ἐπρεπε νὰ περιμένουν ἢ ἂν θὰ ἦταν σοφώτερο ν' ἀγοράσουν τὸ 124!

Χρειάζεται νὰ ζήσης μὲ τὸ 124 καὶ μὲ τὸ 128 γιὰ νὰ καταλάβῃς πόσο ἐξυπνο αὐτοκίνητο εἶναι τὸ δεύτερο καὶ πόσο ἐργατικὸ καὶ ἀδιάφορο εἶναι τὸ πρῶτο.

Ἄλλὰ ὡς ἀφήσουμε τὶς συγκρίσεις. Θέμα μας δὲν εἶναι τὸ 124 ἂν καὶ πολὺ προσπαθήσαμε νὰ πάρουμε δύο αὐτοκίνητα καὶ νὰ κάνουμε ἓνα συγκριτικὸ τέστ.

Θέμα μας εἶναι τὸ 128, ὅπως τὸ εἶδαμε καὶ τὸ ὠδηγήσαμε στοὺς ἐλληνικοὺς δρόμους οἱ ὁποῖοι, ὅπως καὶ νὰ τὸ κάνουμε, ἔχουν διαφορὲς ἀπὸ τοὺς ἰταλικούς.

Θέμα μας εἶναι παράλληλα καὶ οἱ τεχνικὲς καινοτομίες ποὺ παρουσιάζονται σ' αὐτὸ τὸ αὐτοκίνητο καὶ μ' αὐτὲς θ' ἀρχίσουμε, ἀφοῦ οἱ ἀνα-

γνώστες μας σκέπτονται πρὶν ἀγοράσουν... Καὶ σκέπτονται ἐξυπνα!

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Ὁ κινητήρας τοῦ Φιάτ 128 εἶναι τετρακύλινδρος, καὶ ὑδρόψυκτος ἐν σειρᾷ. Ὁ κυλινδρισμὸς του εἶναι 1.116 κυβικά ἐκατοστά. Κι αὐτὸς εἶναι ἓνας μάλλον ἀδιάφορος καὶ βαρετὸς τρόπος γιὰ νὰ περιγράψῃς μιὰ τῖμια προσπάθεια ἐκ μέρους τῶν μηχανικῶν - σχεδιαστῶν τῆς Φιάτ.

Διότι τὸ μοτέρ αὐτὸ ἀκολουθεῖ πιστὰ τὶς σύγχρονες ἀπαιτήσεις ἔχοντας μιὰ μικρὴ διαδρομὴ καὶ μιὰ τεράστια διάμετρο, ποὺ τοῦ ἐπιτρέπουν νὰ χρησιμοποιῆ μεγάλες βαλβίδες καὶ ν' ἀναπνέῃ καὶ νὰ ἐκπνέῃ ἄνετα. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι 55 ἵπποι Ντίν στὶς 6.000 στροφές μὲ μιὰ σχετικὴ συμπίεσιν μόνον 8,8:1.

Στὸ ἄκουσμα τῶν 6.000 στροφῶν ἴσως τεθεῖ ἡ παλιὰ καλὴ θέσι ποὺ λέει «πολύ-στροφος, ἀρα πέφτει εὐκόλα»!

Δὲν νομίζουμε ὅμως ὅτι εἶναι δυνατόν νὰ συμβῆ κατὶ τέτοιο μὲ τὸν κινητήρα τοῦ 128, ὁ ὁποῖος ἔχει ἓνα μικρὸ, σὲ μήκος, στρόφαλο μὲ πέντε μεγάλα ἐνδρανα βάσειως. Ὁ γερὸς στρόφαλος σὲ συνδιασμό μὲ τὴ μικρὴ διαδρομὴ κάνουν τὸν κινητήρα νὰ ἐργάζεται σὰν στρόβιλος καὶ νὰ ἀνεβαίνει ταχύτατα στὸ ὄριο τῶν στροφῶν του.

Τὸ περίεργο μὲ τὸ 128 δὲν εἶναι τόσο ὁ κινητήρας του καὶ οἱ ἀποδόσεις του, ὅσο ὁ τρὸπος ποὺ ἔχει ἔμπειρο μάτι καὶ λέει: Μὰ φυσικά! Δὲν μπορούσε νὰ γίνῃ διαφορετικὰ!

Ὅμως αὐτὰ, ποὺ φαίνονται τόσο ἀπλά, εἶναι ἀποτέλεσμα μελέτης καὶ κόπου ποὺ λίγες φορές ἔχουν συγκεντρωθῆ σ' ἓνα καὶ μόνο αὐτοκίνητο. Τὸ 128 μπορεῖ νὰ μὴν εἶναι ἓνα τέρας τῆς ἀσφάλτου, μπορεῖ νὰ ὑποστρέφῃ σὰν ρινόκερος καὶ νὰ σηκώνῃ τὴν πίσω τροχὸ του στὶς φουρκέτες, ἀλλὰ εἶναι ἓνα πανέξυπνο αὐτοκίνητο. Ποῦ ἀποκτᾷ ὠριμμένα ἐλαττώματα μόνον ὅταν ὁ ὀδηγὸς του τὸ φτάσῃ στὸ ὄριο καὶ εἶναι παρατηρημένο ὅτι κανεὶς στὰ σωστά του δὲν ὀδηγεῖ στὸ ὄριο ἓνα αὐτοκίνητο στοὺς δημόσιους δρόμους.

Πάρτε τὸν τρόπο ποὺ ρυθμίζονται οἱ βαλβίδες του. Μὲ μιὰ ἀπλὴ κίνηση σ' ἓνα δίσκο ποὺ ἀνεβοκατεβαίνει σὲ μιὰ ἀκόμη πιά ἀπλὴ βίδα... Μὰ βέβαια! Εἶναι τόσο ἀπλό! Κι ὅμως κανεὶς δὲν τὸ ἔκανε μέχρι σήμερα.

Καὶ Εἔρετε; Ἡ ὅλη ἱστορία ἀρχισε τὸ 1957. Τότε δηλαδὴ ποὺ ὁ Ἰαγιόνης ἐργαζόταν πάνω στὰ σχέδια τοῦ Μίνι!

Ἄλλὰ ὡς γυρίσουμε στὸν κινητήρα. Εἶναι ἀθόρυβος! Εἶναι τόσο ἀθόρυβος, ὥστε δύο φορές προσπαθήσαμε νὰ βάλουμε ἐμπρὸς ἐνῶ ἐργαζόταν στὸ ρελαντί! Αἰτία ὁ ἠλεκτρικὸς ἀνεμιστήρας ποὺ ἐργάζεται μόνον ὅταν ἡ θερμοκρασία φθάσῃ πάνω ἀπὸ μιὰ προκαθορισμένη τιμὴ. Εἶναι ἀσφαλῶς ὁ πιὸ ἥσυχος κινητήρας τῆς Φιάτ μέχρι σήμερα καὶ ἴσως ἓνας ἀπὸ τοὺς πιὸ ἀθόρυβους στὴ κλάση τοῦ αὐτοκινήτου.

Κι εἶται ἐπρεπε νὰ εἶναι.

Διότι σχεδιάσθηκε ὡς τὴν ἀρχὴ καὶ δὲν ἔχει νὰ κἀν τίποτα μὲ τοὺς κινητήρες τῶν Πρίμουλα ἢ τῶν ἄλλων Φιάτ.

Κανεὶς σύγχρονος κινητήρας δὲν μπορεῖ νὰ λέγεται σύγχρονος ἂν δὲν ἔχῃ ἐκκεντροφόρο ἐπικεφαλῆς. Κι αὐτὸ δὲν εἶναι μόδα, ὅπως ἴσως πολλοὶ νὰ πιστέψουν, ἀλλὰ ἀνάγκη. Ὁ πολύστροφος κινητήρας πρέπει νὰ εἶναι σὲ θέσι νὰ ἐλέγχῃ πάντα τὶς βαλβίδες του γιὰ νὰ ἀποδίδῃ τὸ μέγιστο τῆς ἰσχύος του καὶ νὰ μὴν σπαταλᾷ ὑπερβολικὰ καύσιμα. Στὸ μοτέρ τοῦ 128 ὑπάρχει ἓνας μονὸς ἐκκεντροφόρος ἐπικεφαλῆς καὶ εἶναι ἀρκετὸς. Διότι ὁ κινητήρας δὲν εἶναι «κρὸς φλό-





Ἡ σταθερότης τοῦ 128 εἶναι ἐμφανής. Ἰὰ τὴ δοκιμὴ μας αὐξήσαμε τὶς πιέσεις στὰ ἐλαστικά κατὰ δύο λίβρες ἀπ' ὅτι δίνει ὁ κατασκευαστής.

Τὸ τιμόνι, τὸ στροφόμετρο καὶ τὰ καλύμματα εἶναι «ἔξτρα». Τὸ τιμόνι τὸ συνιστοῦμε, τὸ στροφόμετρο ἐπίσης προσέξτε τὸν ἐπίπεδο χῶρο στὸ πάτωμα.



αυ» ὅπου οἱ δυὸ ἐκκεντροφόροι εἶναι — θεωρητικά — ἀπαραίτητοι γιὰ νὰ κινήσουν τὶς βαλβίδες πού πρέπει νὰ βρίσκονται τοποθετημένες σὲ διαμετρικὰ ἀντίθετες θέσεις.

Ὅμως δὲν πρέπει νὰ ἐπεκταθοῦμε τόσο πολὺ στὰ τεχνικά. Διότι ἡ πλήρης ἀνάλυσι τῶν κινητήρων εἶναι θέμα ἄλλων σελίδων καὶ ἄλλων ρεπορτάζ. Τὸ μόνο πού θὰ θέλαμε νὰ προσέξτε εἶναι τὸ σχέδιο τοῦ κινητήρος. Ἐκεῖ θὰ δῆτε ὅτι τὰ τεράστια — σὲ διάμετρο — πιστόνια κάνουν μιά θαυμαστὴ ἐργασία ὅταν θρεθοῦν στὸ δυνεκρὸ σημεῖο. Δημιουργοῦν μιά αἰχμὴ μὲ τὶς κεφαλές τῶν κυλίνδρων, μιά αἰχμὴ μ' ἓνα τελείως ἰδιαίτερο σχῆμα. Ἐκεῖ μέσα συμπιέζεται τὸ μίγμα καί, καθὼς τὸ πιστόνι φθάνει στὸ Α.Ν.Σ., ἐκτοξεύεται μὲ τεράστια ταχύτητα πρὸς τὸ σημεῖο πού βρίσκεται ὁ σπινθήρας!

Ἔτσι γεννιέται μιά ταχύτατη ροὴ πού παρασύρει καὶ τὴν τελευταία σταγόνα ἀπ' τὸν θάλαμο καύσεως σ' ἓνα τρελλό χορὸ μέσα, γύρω καὶ ἐμπρὸς στὴν φλόγα καὶ τὸ κινούμενο μέτωπό της. Θυμάστε τὴ θαυμαστὴ λειτουργία τῆς καύσεως!

Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι φυσικὰ ἡ πλήρης καύσι καὶ ἡ οἰκονομία στὴ βενζίνη.

Αὐτὴ ἡ αἰχμὴ ἀκριβῶς εἶναι καὶ ἡ αἰτία πού τὸ μοτέρ ἔχει τόσο χαμηλὸ βαθμὸ συμπίεσεως. Ἄλλὰ καὶ ἡ ἴδια διάταξι εἶναι καὶ ἡ θάσι γιὰ ἓνα κινητήρα πολὺ πιὸ ἰσχυρὸ, πού ἀσφαλῶς θὰ ἀκολουθήσει ἀργότερα στὰ 128.

Καὶ τὸ λέμε αὐτὸ διότι δὲν εἶναι μόνο ἡ μεγάλη διάμετρος καὶ οἱ μεγάλες βαλβίδες, πού μποροῦν νὰ γίνουν ἀκόμη μεγαλύτερες, ἀλλὰ καὶ ἡ διαδρομὴ.

Κι αὐτὴ εἶναι μικρὴ. 55,5 χιλιοστά. Κι ἂν λάβουμε ὑπ' ὄψιν μας ὅτι ἡ Χόντα Ἐς 800, ἡ ὁποία ἔχει διαδρομὴ 70 χιλ. γυρίζει ἀνετα στὶς 9.000 στροφές καὶ δὲν σπάει, τότε ἡ προηγούμενη παράγραφός μας μπορεῖ νὰ γίνῃ σύντομα πραγματικότης.

Τέλος πρέπει νὰ λάβουμε ὑπ' ὄψιν τὸ γεγονὸς ὅτι τὸ μοτέρ γυρίζει ἀνετα στὶς 7.000 στροφές καὶ οἱ τεχνικοὶ τῆς Φιατ μᾶς εἶπαν ὅτι ἔχει ἄλλες 1.000 κάτω ἀπ' τὸ μανίκι του.

Ἐνα πρόβλημα πού ἀντιμετώπισαν οἱ μηχανικοὶ τῆς Φιατ μὲ τὴν μικρὴ διαδρομὴ ἦταν ἡ τρομερὴς ἐπιταχύνσεις καὶ ἐπιβραδύνσεις τῶν ἐμβόλων μέσα σὲ μιά τόσο μικρὴ ἀπόσταση. Καὶ οἱ γραμμικὲς αὐτὲς ἐπιταχύνσεις ἐπιβάλλουν τεράστια φορτία στὰ κομβία βάσεως καὶ τοὺς πεῖρους τῶν ἐμβόλων. Ἡ Φι-

ατ ἔλυσε τὸ πρόβλημα μὲ τὸ αὐτὸ τοῦ Κολόμβου. Ἐκάνε τοὺς διωστήρες μεγαλύτερους ἀπ' ὅτι θὰ ἔπρεπε σ' ἓνα παρόμοιο κινητήρα. Δὲν γνωρίζουμε τὴ θεωρία πίσω ἀπ' τὴν ἀπόφασί της, ἀλλὰ γνωρίζουμε τὸ ἀποτέλεσμα.

Ἡ μεγίστη ἐπιτάχυνσι τῶν ἐμβόλων φθάνει τὰ 1360G καὶ ἐπειδὴ αὐτὸς ὁ ἀριθμὸς ἴσως νὰ μὴν σὰς λη τύποτα, ἀναφέρουμε ὅτι στὸ αὐτοκίνητο τῆς Φόρμουλα ἓνα ὁ ἀριθμὸς εἶναι 4.000G — 1G ἴσων 9.81 μ)δλ2 — οἱ ἀγωνιστικὲς μοτοσαυκλέτες φθάνουν τὰ 5.000G καὶ ἓνα κοινὸ αὐτοκίνητο παραγωγῆς — σὰν τὸ Μάξι π.χ. φθάνει τὰ 1700G.

Οἱ τιμές εἶναι χαρακτηριστικὲς διότι καταρρίπτουν μερικὲς παλιές θεωρίες περὶ παλυστρόφων κινητήρων καὶ «φθορῶν» καὶ ἄλλες πονεμένες ἱστορίες.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Ὁ συμπλέκτης, τὸ κιβώτιο ταχυτήτων καὶ τὸ διαφορειακὸ εἶναι μιά ξεχωριστὴ «μονάδα» ἡ ὁποία βιδώνεται πάνω στὸ μοτέρ.

Ὁ πρωτεύων ἄξονας τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων καὶ ὁ ἄξονας τοῦ συμπλέκτου βρίσκονται στὴν ἴδια εὐθεῖα μὲ τὸν ἄξονα τοῦ στροφαλοφόρου καὶ τὸ ὅλο σύστημα λιπαίνεται μὲ ξεχωριστὸ λάδι ἀπ' ἐκεῖνο τοῦ κινητήρα.

Τὸ κιβώτιο ταχυτήτων ἔχει τέσσερις συγχρονισμένες ταχύτητες καὶ πέρασαν ἐκεῖνες οἱ πρῶτες ἀσθένειες γιὰ τίς ὁποῖες εἶχαμε γράψει παλιότερα. Οἱ ἰδιοκτῆτες τῶν Φιατ 128 λένε ὅτι στὴν ἀρχὴ τὰ κιβώτιά του εἶναι πολὺ σκληρὰ ἀλλὰ, καθὼς τὰ χιλιόμετρα περνοῦν, τὰ γρανάζια μαθαίνουν νὰ ζοῦν τὸ ἓνα μὲ τὸ ἄλλο.

Στὸ ἑλληνικὸ μας τεστ πήραμε καὶ πάλι τιμὲς ἐπιταχύνσεως καὶ ταχύτητες στὶς «ταχύτητες» καὶ εἶδαμε ὅτι οἱ διαφορὲς μας δὲν ἦταν μεγάλες ἀπ' ἐκεῖνες πού εἶχαμε ἐπιτύχει τότε.

Ἡ τιμὴ γιὰ τὰ 0—100 χιλιόμετρα ἦταν 17,2'' ἐνῶ ἐπιτύχαμε 51 χιλιόμετρα στὴ 1η, 82 στὴ 2α, 126 στὴ 3η καὶ 144 στὴ 4η ταχύτητα.

Ἀναφέρουμε αὐτὲς τίς τιμὲς ἐδῶ, ἀλλὰ μπορείτε καλύτερα νὰ τίς δῆτε στὸν εἰδικὸ πίνακα πού παραθέτουμε. Τὸ πρόβλημά μας, καὶ τὸ πρόβλημα ἀρκετῶν ὁδηγῶν τῶν 128, ἦταν καὶ εἶναι τὸ σπινάρισμα τῶν προσθίων κινητήρων τροχῶν.

Σπινάρουν παρ' ὅλο πού τὸ 85% τοῦ βάρους τοῦ αὐτοκινήτου βρίσκεται πάνω ἀπ'

τους πρόσθιους τροχούς και το 35% πάνω από τους πίσω. Η εξέλιξη βρίσκεται βέβαια στους 55 ίππους του κινητήρα και στα άξεστα δεξιά μας πόδια στις δοκιμές επιταχύνσεως. Οι τροχοί «σπινάρουν» μόνον αν θέλεις να λάβεις μέρος στο Γκραν Πρί των Φαναριών και ποτέ άλλοτε.

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Άσφαλώς θα σάς είναι γνωστό ότι το 128 έχει ανεξάρτητη ανάρτηση και στους τέσσερις τροχούς. Μια ανάρτηση ειδικά σχεδιασμένη για το αυτοκίνητο και όχι μια εξέλιξη μιας κάποιας άλλης ιδέας.

Έμπρός υπάρχει το γνωστό μας πιάσω σύστημα Μακ Φέρσον, μια αντιστρεπτική δοκός και μια τρίτη ράβδος που σχηματίζει με τα άνωσμεγέθη ήμιαξόνια — το ξέρατε ότι το 128 έχει όχι μόνο άνωσμεγέθη ήμιαξόνια, αλλά και διαφορετικής διαμέτρου; — ένα ορθογώνιο τρίγωνο. Η ράβδος αυτή αίρωρείται από ένα ειδικό σύνδεσμο που βρίσκεται πάνω στο «μονοκό» και σχηματίζει — σε τελική ανάλυση — ένα είδος «φαλιδικού» βάσεως για να στηρίξει και να περιορίσει τις παραξενιές της ΜακΦέρσον. Το τρίγωνο αυτό της προσθίας ανάρτησεως το «συμπληρώνει» και η αντιστρεπτική δοκός, που έχει σχήμα πεπλατυμένου Π. Γενικά το σύστημα μεταδόσεως — προσθίας ανάρτησεως δεν έχει καμιά σχέση με τα άλλα συστήματα ΜακΦέρσον που ώδηγησαμε μέχρι σήμερα.

Το τιμόνι δεν κάνει τα δικά του σε μεγάλες γωνίες στροφής και οι πρόσθιοι τροχοί δεν αντιστέκονται στο γκάζι όταν π.χ. ο οδηγός παίρνει μια κλειστή στροφή σ' ένα βουνό.

Όλοκληρο το σύστημα της προσθίας ανάρτησεως είναι γεμάτο με ελαστικούς αντιτριβικούς δακτυλίους που — ειρήσθω εν παρόδω — είναι καλυμμένοι με Τεφλόν για να ζούν περισσότερο χρόνια.

Η προσθία ανάρτηση είναι ικανοποιητική για αυτοκίνητο με τη κίνηση έμπρός... Τόσο ικανοποιητική, ώστε μπορεί να συγκριθεί άνετα με τις καλύτερες του είδους και οι καλύτερες του είδους ξέρετε ποιές είναι;... Οι ανάρτησεις των νέων Ρενώ 12, αυτοκινήτων που θα θέλαμε να τους αφιερώσουμε πολλές σελίδες αν η έδω αντιπροσωπεία δεήσει να μας δώση ένα.

Στο πίσω μέρος η ανάρτηση ακολουθεί τον ίδιο δρόμο όσον αφορά την απλότη-

τα και την αποφυγή των συνθέτων λύσεων.

Δυο ελάσματα διατρέχουν εγκάρσια το αυτοκίνητο και στις άκρες τους δυο φαλιδία φροντίζουν να τα κρατούν σε όρθες — ή σχεδόν όρθες — γωνίες με τον διαμήκη άξονα του αυτοκινήτου, ενώ επάνω σ' αυτά τα φαλιδία στέκουν δυο απλά τηλεσκοπικά άμορτισιέρ διπλής ενεργείας. Τα εγκάρσια αυτά ελάσματα δεν κάνουν τίποτα άλλο από το να πιάνουν λίγο χώρο μια και βρίσκονται χαμηλά, κάτω σχεδόν από τη νοητή προέκταση του πατώματος του πόρτ μπαγκάζ. Τα άμορτισιέρ βρίσκονται κι αυτά μακριά απ' τον ωφέλιμο χώρο και έτσι το πόρτ μπαγκάζ μπορεί να έχη τον μεγάλο χώρο για άποσκευές που πράγματι έχει!

Τα εγκάρσια ελάσματα καθιστούν άχρηστη και την τοποθετησι αντιστρεπτικής δοκού πίσω άφου κάνουν αυτά τη δουλειά της.

Τα ελάσματα δεν κάνουν τίποτα άλλο από το να παίρνουν τα κάθετα φορτία της ανάρτησεως. Για τα υπόλοιπα φροντίζουν τα φαλιδία που βρίσκονται στα άκρα τους. Βέβαια δεν μπορεί να είναι όλα καλά με την ανάρτηση και κάτι πρέπει να ξέφυγε απ' τους μηχανικούς της Φιατ. Και κατά τη γνώμη μας αυτό που ξέφυγε είναι ακριβώς τα... ελάσματα!

Δεν έπρεπε να υπάρχουν στο αυτοκίνητο παρ' όλο που έχουν τόσα πλεονεκτήματα συντηρήσεως, χώρου και απλότητας κατασκευής. Διότι έχουν κι ένα βασικό ελάττωμα. Το ότι δεν μπορούν να ακολουθήσουν τον τροχό όταν τ' αυτοκίνητο στρίβει με μεγάλη ταχύτητα και να τον πιέσουν στο δρόμο.

Είδαμε, και στις δυο μας δοκιμές, ότι ο πίσω έσωτερικός τροχός ζεί το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του στον άερα, αλλά — περιεργό — αυτό δεν επηρεάζει καθόλου την αίσθηση του οδηγήματος.

Πολλές φορές στη δοκιμή μας όλοι οι συντάκται των 4Τροχών έβγαλαν ένα όμαδικό 'Ωωωωω!... Ήταν η ήχητική παρακολούθηση του τροχού που σηκωνόταν κ. διευθυντά για χάρη σας και για χάρη των φωτογραφικών μας μηχανών.

Μας είπαν μετά ότι ένιωσαν ότι κάτι έλειπε απ' το αυτοκίνητο και άκουγαν στο τέλος κάθε στροφής ένα γερό «θάμπ» — καθώς ο τροχός άκουμπούσε και πάλι στο δρόμο — αλλά δεν πίστευαν ότι μπορεί να ήταν τ' ό σ ο σοβαρό!

Η λύσι σ' αυτές τις περιπτώσεις είναι γκάζι, περιο-

σώτερο γκάζι. Διότι προσπαθήσαμε να τουμπάρουμε ένα 128 στην Ίταλία, αλλά στάθηκε αδύνατο!

ΦΡΕΝΑ

Διακοί έμπρός και τύμπανο γιά πιάσω με δυο κυκλώματα για την κακή στιγμή που το Κύριο κύκλωμα θα χαλάση και θαλιδία κατανομής πιέσεως!

Η θαλιδία εργάζεται και έμποδίζει τους πίσω τροχούς να μπλοκάρουν.

Στην άρχή — όταν πρωτοακούσαμε για τη θαλιδία κατανομής — έντυπωισαστήκαμε και σκεφθήκαμε «μπράβο Μιραφιόρε». Με τον καιρό όμως ήλθε η γνώσι και η σκέψι και καταλήξαμε σ' ένα συμπέρασμα που ίσως είχαν καταλήξη και οι τεχνικοί στο Τορίνο.

65% έμπρός, σκεφθήκαμε και 35% πίσω!

Μάλιστα. Και αν υποθέσουμε ότι φρενάρουμε άπότομα και έχουμε μεταφορ άβρους πρός τα έμπρός τότε π ό σ ο τοις % μένει στους πίσω τροχούς;

Μά λιγώτερο από 10! Ίσως 5! Και τί γίνεται με πέντε τοις εκατό;, συνεχίσαμε να σκεπτόμαστε. Τί γίνεται με τους πίσω τροχούς που θα μπλοκάρουν με το παραμικρό και θα στείλουν το αυτοκίνητο ποιός ξέρει πού;

Έτσι καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι πρέπει να τοποθετήσουμε μια θαλιδία κατανομής πιέσεως και μάλιστα γρήγορα αν δεν θέλουμε να γεμισουμε την Ίταλία, και την Εύρώπη, με 128 που πάνε δεξιά κι άριστερά!

Κι έτσι την τοποθετήσαμε! Και την κάναμε και πιό σύνθετη για να μη βρεθη κανεις — ούτε οι 4Τ — να πούν τίποτα. Την κάναμε να εργάζεται ανάλογα με τον ρυθμό επιβραδύνσεως και να λαβαίνη υπ' όψιν της και το πόσο βάρος έχει τ' αυτοκίνητο στο πίσω μέρος. Έτσι όλοι είμαστε ικανοποιημένοι.

Τα φρένα ήταν — τότε — άσχημα. Δεν είχαν αίσθησι και έμοιαζαν με σφουγγάρια. Σταματούσαν τ' αυτοκίνητο, αλλά δεν ήταν ά ν ά λ ο γ α μ ε τ ό αυτοκίνητο.

Είδαμε ότι τα πράγματα τώρα είναι τελείως διαφορετικά. Είναι άρκετά ελαφρά προοδευτικά και άχρητικά άποδοτικά.

ΤΙΜΟΝΙ

Κι έδω τα πράγματα είναι λίγο περιεργα. Γι' στί είπαμε μέν προηγουμένως ότι το «τιμόνι» δεν κάνει τα δικά του αλλά πρέπει να πούμε ότι δεν κάνει

και αυτό που θα θέλαμε έμεις.

Είναι ελαφρό και άκριβές και άρκετά «γρήγορο». Άλλά είναι «νεκρό». Δεν μεταφέρει το δρόμο στα χέρια του οδηγού κι όλες οι αντιδράσεις του μένουν στα λάστιχα και αυτό δεν άρέσει, τουλάχιστον στους ανθρώπους αυτού του περιοδικού.

Μετά δεν έχει έπαναφορά. Ή μάλλον δεν ε ί χ ε καθόλου έπαναφορά τον Μάιο του 1969 και έχει μια κάποια έπαναφορά τον Αύγουστο του 1970. Μ' αυτό θέλουμε να πούμε ότι οι άνθρωποι προσπαθούν! Ύπάρχει όμως και ο αντίλογος. Πού λέει ότι αν έμεις θέλουμε να πάθουμε ντελίριου με τρέμεις για να έχουμε τον δρόμο στα χέρια μας, αυτό δεν σημαίνει ότι θέλουν να πάθουν τα ίδια και οι άλλοι οδηγοί των 128. Είπαμε όμως. Οι 4Τ άπευθύνονται σε άπλους οδηγούς, αλλά όχι και σε άπλοίκους.

ΧΩΡΟΣ

Προσπαθούμε πάντοτε να μην έχουμε προκαταλήψεις όταν οδηγούμε ένα αυτοκίνητο, αλλά όμολογούμε, τώρα, ότι τον Μάιο είχαμε! Είχαμε την προκατάληψι της θαυμαστής τεχνολογικής συλλήψεως του αυτοκινήτου και δεν προσέξαμε δυο ή τρία πράγματα.

Κι ένα απ' αυτά είναι το ότι παρ' όλο που είχαμε το κάθισμα τελείως πίσω, τα γόνατά μας άκουμπούσαν στο τιμόνι και τα πόδια μας κρέμονταν άνοιχτά πρός τα πεντάλ λές και έπρόκειτο να γεννησουμε. Δεν είναι περιεργα όλα αυτά. Οι Ίταλοί έχουν μια μανία να κάθωνται ψηλά στα οικογενειακά τους αυτοκίνητα και να τοποθετούν τα τιμόνια τους κοντά στον οδηγό και φυσικά μακριά απ' το ταμπλώ. Δεν το άπέφυγαν στο 128 και ένω δεν μπορούμε να το χρησιμοποιήσουμε σαν μειονέκτημα, μια και οι περισσότεροι Έλληνες οδηγοί κάθονται άχι πίσω αλλά π ά ν ω στα τιμόνια τους, δεν μπορούμε να πούμε ότι μας άρέσει.

Ένα άλλο είναι το ότι πιστεύαμε άσχημα πράγματα για τα καθίσματα. Λέγαμε ότι είναι πολύ σκληρά και δεν κρατούν το σώμα. Έδω πρέπει να άνασκευάσουμε και να δηλώσουμε ότι είναι ικανοποιητικά. Κρατούν το σώμα, σε συνδυασμό με το άριστερό πόδι στο πάτωμα, στις στροφές και δεν κουράζουν στις μεγάλες διαδρομές διότι ρυθμίζονται σε άρκετές θέσεις.

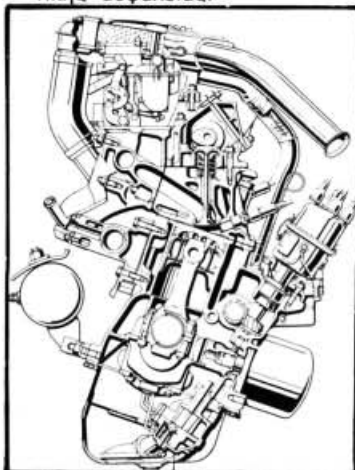
Το έσωτερικό φινιρίσμα

και τον εξοπλισμό τα βρήκαμε άρκετά ικανοποιητικά για την τιμή του αυτοκινήτου. Στο ταμπλώ υπάρχουν δυο τεράστια τροχογυλά «μάτια». Μέσα στο ένα βρίσκεται ο χιλιομετρής και στο άλλο ο δείκτης βενζίνης και τρεις λυχνίες για την πίεση του λαδιού, το δυναμό, και την θερμοκρασία του νερού. Ειδικά για την τελευταία θα ήταν απαραίτητος ένας δείκτης θερμοκρασίας γιατί η λυχνία που υπάρχει αρχίζει να ανάβει λίγο πριν από το στάδιο της ολοκληρωτικής καταστροφής. Έξ ίσου απαραίτητο θα ήταν και ένα στροφόμετρο. Ο εξοπλισμός του χώρου επιβατών κρίνεται απόλυτα ικανοποιητικός για αυτοκίνητο της κατηγορίας του.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Για την προστασία των επιβατών σε περίπτωση συγκρούσεως υπάρχει άρθρωτος δέξονας για το τίμονι, πολύ προστατευτικό ύλικό στο ταμπλώ και στο όμφαλό του βολάν, διπλό κύκλωμα φρένων, βαλβίς αδρανείας για να αποφεύγεται το μπλοκάρισμα των πίσω τροχών, κλειδαριές ασφαλείας στις πόρτες, χωνευτά όργανα στο ταμπλώ και ένα πλήθος άκμο από μικρολεπτομέρειες.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι το 128 είναι ένα οικογενειακό αυτοκίνητο με πολλές επιδόσεις, καλό κράτημα δρόμου, ικανοποιητικά φρένα, άρκετο χώρο για πέντε άτομα, καλή ορατότητα, φινιρίσματα και εξοπλισμό που συμβαδίζει με την τιμή του και πολλά μέτρα παθητικής ασφαλείας.



Σημεία δεια προσοχής στον κινητήρα του 128 ανάμεσα στα άλλα, οι αιχμές που σχηματίζουν τα έμβολα στο άνω νεκρό σημείο με την κυλινδροκεφαλή, οι μεγάλοι διαστήρες, και η τοποθέτηση του στροφαλοφόρου.

ΤΕΧΝΙΚΑ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

4κύλινδρος, 4χρονος υδρόψυκτος, εν σειρά, τοποθετημένος εγκάρσια. Διάμετρος διαδρομή 80X55,5 χλστ., 1.116 κέ, 55 ίπποι DIN στις 6000 στροφές, ροπή στρέψεως 8,2 χγ.μ. στις 3000 στροφές. Ίσχυς ανά λίτρο 49,3 ίπποι. Συμπίεσι 8,8:1. Καρμπυρατέρ Ένα Βέμπερ 32 μονού σώματος. Μπαταρία 12 V 34 AH. Σύστημα ψύξεως υδρόψυκτο. Ρεζερβουάρ 38 λίτρων.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Κίνηση εμπρός. Ξηρός μονόδικος συμπλέκτης, 4 ταχύτητες συγχρονισμένες. 1η 3.583, 2α 2.235, 3η 1.454,4η 1.037. Όπισθεν 3.714.

ΒΑΡΟΣ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

785 κιλά το δίθυρο, 805 το τετράθυρο. Μήκος 3,85½ πλάτος 1,59, ύψος 1,42, μεταξόνιο 2,45μ. μετατόχιση εμπρός 1,31 μ. πίσω 130,5 μ. Άκτινα στροφής 5,4 μ.

ΑΝΑΡΤΗΣΙ

Δίσκοι εμπρός, ταμπούρα πίσω, βαλβίδα αδρανείας, διπλό κύκλωμα φρένων. Ανάρτησι ανεξάρτητη στους τέσσερις τροχούς.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Επιταχύνσεις

0 - 60 3,7''
0 - 80 10,4''
0 - 100 17,4''

Ελαστικότητας κινητήρα

40 - 60 10,1''
40 - 80 18,9''
40 - 100 28,9''

Περιοχές ταχύτητων

1η μέχρι 51 χλμ/ώρ.
2α μέχρι 82 χλμ/ώρ.
3η μέχρι 126 χλμ/ώρ.
Ανωτάτη ταχύτης 144 χλμ. ώρ.

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΙ

Μέσα στην πόλι 9,9 λίτρα Έπαρχιακοί δρόμοι 8,9 λίτρα. Αυτοκινητόδρομοι 9,4 λίτρα.

Τιμή: Δίθυρο 86.000
Τετράθυρο 91.500
Στέϊσιον βάγκον 96.000



ΕΣΚΟΡΤ 1300 GT

“Αν ποτέ σās ρωτούσαν τι μπορείτε να κάνετε με τρεις διαφορετικούς στροφάλους κι ένα διπλό καρμπυρατέρ, είναι μαθηματικά σίγουρο, ότι δεν θα άπαντούσατε «μά... τέσσερα αυτοκίνητα!»

Μόνο αυτός ο περιέργος κολοσσός που άκούει στ' όνομα Φόρντ Μότορ Κόμπανυ, μπόρεσε να δώσει αυτή την άπάντησι. Χρησιμοποιώντας ένα μπλόκ με διάμετρο 80,98 χλστ. φτιάχνει τρία μοτέρ μεταβάλλοντας άπλως την διαδρομή.

“Όταν τώρα παίξη το καρμπυρατέρ έχουμε το Έσκορτ 1300 GT. “Αν δεν ξέρετε την νοοτροπία της Φόρντ μη παραξενευθήτε, επειδή είδατε το GT, ούτε σείσι που ζητάτε οικογενειακό αυτοκίνητο να φύγετε και να πάτε σε άλλη άντιπροσωπεία. “Όταν παρουσίαζε την Κορτίνα, ή Φόρντ σκέφθηκε πώς ήταν δύσκολο να λανσάρη κι αυτή άλλο ένα μοντέλο σούπερ άνάμεσα στα τόσα «S» «σούπερ» ή «σπέσιαλ» που ύπήρχαν στην αγορά.

“Έτσι την πιό γρήγορη έκδοσι της Κορτίνα, την όνόμασε «GT» κι άν ρίξετε μιά ματιά στις πωλήσεις θα δήτε ότι πέτυχε άπόλυτα.

“Η ίδια τακτική συνεχίστηκε στα Έσκορτ και στα Κάπρι και φαίνεται ότι συνεχίζει ν' άποδίδη το ίδιο καλά.

“Ένα άπό αυτά τα GT, το Έσκορτ 1300, είναι το θέμα του τέστ μας. “Ήταν ένα λευκό, τετράθυρο μοντέλο, τελείως καινούργιο, με 2300 χιλόμετρα στο κοντέρ του.

Βασικά το Έσκορτ όπως και το Κάπρι είναι άγγλικά αυτοκίνητα, άλλά αυτά που κυκλοφορούν στη χώρα μας, όπως και στα ύπόλοιπα μέρη της Κοινής Άγοράς, έρχονται άπό τα δύο άλλα εργοστάσια που έχει ή Φόρντ στην Κολωνία (Δ. Γερμανία) και στο Γιένκ (Βέλγιο) για λόγους δασμών.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

“Όπως είπαμε και προη-

γουμένως, το μπλόκ του κινητήρα είναι άκριβώς το ίδιο με αυτό που ύπάρχει σε όλα τα άγγλικά μοντέλα άπό 940 μέχρι 1298 κ.ε., και έχουν την ίδια διάμετρο, άλλά διαφορετική διαδρομή. “Έδω το συγκρότημα στροφάλου - μπιέλλες έχει διαδρομή 62,99 χιλ. πού με την διάμετρο των 80,98 χιλ. μās δίνει 1298 κ.ε.

Το μίγμα στέλλεται άπό το άνεστραμμένο διπλό Βέμπερ (32 DFH) και ή άνάφλεξι γίνεται μέσα στους θαλάμους τύπου Χέρον, που έγγυώνται, θεωρητικά, καλύτερη καύσι και έπομένως οικονομία και περισσότερο ελαστικότητα. Πάντως οι διαφορές είναι ελάχιστες και ούτε ή κατανώλωσι ούτε ή ελαστικότης έχουν διαφορά άπό την παλιά σειρά των κινητήρων.

Ο κινητήρας του 1300 GT άποδίδει 64 ίππους Ντιν στις 5800 στροφές (75-76 ΣΑΕ στις 6000) και ή ροπή στρέψεως είναι 8,9 χιλιογραμμόμετρα (DIN) στις 4000 (10,3 ΣΑΕ στις 4300).

Το στροφόμετρο δείχνει μέχρι τις 7000 με κόκκινο στις 6500. Στο αυτοκίνητο του τέστ ήταν εύκολο να περάσει τις 7000 άκόμη και με την 3η ταχύτητα χωρίς ύπερβολικούς κραδασμούς κλπ., που σημαίνει ότι το Ζύγισμα του στροφάλου και τα βέντε κουζινέττα, ήταν σωστά για ένα νορμάλ αυτοκίνητο.

Οι επιδόσεις του κινητήρα γίνονται αισθητές στις ύψηλες στροφές γι' αυτό και δεν έχει ελαστικότητα στη μέση περιοχή. Μέσα στην πόλι την 3η την χρησιμοποιεί κανεσι πολύ συχνά. “Η επίταχυνσι πού μετρήσαμε είναι 15'' για 0-100 χιλιόμετρα και για να καλύψη ένα χιλιόμετρο χρειάζεται 36''. Οι χρόνοι αυτοί όμως μπορούν να κατέβουν άνετα όταν στρώση, γιατί όπως είπαμε στην αρχή το αυτοκίνητο είχε κάνει μόλις 2.300 χιλ.

“Έδω πρέπει να σημειώσουμε ότι ή Φόρντ δίνει 16,3'' για το γερμανικό, και 14,2''

για το άγγλικό (0 - 100) και οι Γερμανοί συνάδελφοι πέτυχαν στις δοκιμές τους 13,2". Πάντως ή σχέση βάρους και ιπποδυνάμεις είναι 13,3 κιλό/ιππο.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

"Όταν, παλαιότερα, άκούγαμε για άγγλικά κιβώτια ταχυτήτων, φεύγαμε μακριά.

Σήμερα ή Φόρντ δίνει τα αυτοκίνητά της με πραγματικά άψογα κιβώτια. Είναι ίσως το καλύτερο σημείο του αυτοκινήτου και μένεις εκπληκτος βρίσκοντας ένα τόσο σωστό εξάρτημα σε αυτοκίνητο σειράς. Οι σχέσεις του είναι πιό μακριές από τα άλλα Έσκορτ, αλλά το διαφορικό είναι πιό κοντά (4,125 αντί 3,9).

Η κλιμάκωση είναι αρκετά καλή αν και ή απόσταση από 1η στη 2α θα μπορούσε να ήταν λίγο πιό μικρή.

Τό ίδιο καλή είναι και ή θέσι του μοχλού που έρχεται εκεί που ακριβώς τόν θέλεις.

ΑΝΑΡΤΗΣΙ

Έμπρός υπάρχει ή κλασική πιό ανάρτησι Μακ Φέρσον που έχει υιοθετηθή από τα περισσότερα αυτοκίνητα σειράς γιατί έκτός του ότι εξασφαλίζει μικρότερο φερόμενο βάρος, εξυπηρετεί και έμπορικά.

Πίσω ό γνωστός σταθερός δέσνας και ήμιελλειπτικά φύλλα που αν κρίνουμε από τό Τουϊν - Κάμ, κάνουν καλύτερη δουλειά απ' ότι ή περιεργή ανεξάρτητη ανάρτησι που υπάρχει στα Ζέφυρ.

ΣΥΣΤΗΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

Η κρεμαγιέρα (όδοντωτή ράβδος και ηνίο) έχει βρη θέσι στα περισσότερα μοντέλα της Φόντ.

"Αν και τό τιμόνι έχει όρκετές στροφές από δεξιά, όριστερά είναι μαλακό και ακριβές. Έκει που πράγματι φαίνεται ότι είναι άργό, είναι όταν οδηγής πολύ γρήγορα και προσπαθής να προλάβης τήν σειρά σου.

ΑΜΑΞΩΜΑ

"Όπως όλα τα Έσκορτ είναι και τό 1300 GT υπάρχουν με 2 ή 4 πόρτες.

Παρ' όλο τόν έξωτερικό όγκο ό χώρος που διατίθεται για τούς επιβάτες είναι περιωρισμένος, τουλάχιστον πίσω και κυρίως όταν οι έμπρός επιβάτες είναι ύψηλός και χρειάζονται να τρα-

βήξουν τό κάθισμα πίσω. Στα καθίσματα αυτά δέν κινείται ή ράχη, σε μία προσπάθεια της Φόρντ να μειώση όσο γίνεται τό κόστος του αυτοκινήτου, με σκοπό να τό κάνει προσιτό σε περισσότερο κοινό. Για τόν ίδιο σκοπό ή ταπετσαρία και όλος ό εξοπλισμός γενικά έχει περιορισθή στα άπαραίτητα.

Η όρατότης είναι καλή έμπρός και στα πλάγια, περιωρισμένη πίσω, αλλά στό κάτω - κάτω έχουμε πιό συνθησι ΕΤΣΙ τό Έσκορτ και αν άλλαζε θά μάς φαινόταν άσχημα. Θά έχανε ίσως κάτι από τήν προσωπικότητά του.

Στόν χώρο της μηχανής όλα είναι άνετα τοποθετημένα και τό χέρι του μηχανικού φθάνει εύκολα παντού.

Τό ίδιο εύρύχωρο είναι και τό πόρτ - μαγακάξ.

Οι τέσσερις πόρτες ασφαλίζουν θαυμάσια, αλλά δέν συμβαίνει τό ίδιο με τήν τάπη της βενζίνης που είναι τελείως έλεύθερη.

ΦΡΕΝΑ

Δίσκοι έμπρός, τύμπανα πίσω και προαιρετικά σέρβο άνελαμβάνουν να σταματούν τό 1300 GT.

Στήν διάρκεια του τέστ που κάναμε δέν παρατηρήσαμε τίποτα τό ιδιαίτερο και γενικά ήταν ανάλογα των έπιδόσεων και των απαιτήσεων του αυτοκινήτου.

Τό διπλό κύκλωμα των ύγρων είναι ένας πρόσθετος παράγων ασφάλειας και τό Έσκορτ είναι ένα από τα λίγα αυτοκίνητα της κατηγορίας του με διπλό κύκλωμα.

Ιδιαίτερα άποτελεσματικό ήταν τό χειρόφρενο που βρίσκεται σε μία πόρα πολύ καλή θέσι.

●Κράτημα Δρόμου

Τό κράτημα του δρόμου είναι τό κλασικό ενός αυτοκινήτου με μηχανή έμπρός - μετάδοσι πίσω και σταθερό άξονα με φύλλα σούστας.

Άρχικά, και όταν μπαινης σε κλειστές σχετικά στροφές γρήγορα, είναι έκδηλη ή ύποστροφή αλλά τό μοτέρ έχει τά όλογα που χρειάζονται για να διώξη ό οδηγός - αν θέλη - τό πίσω μέρος και να τήν μετριάση.

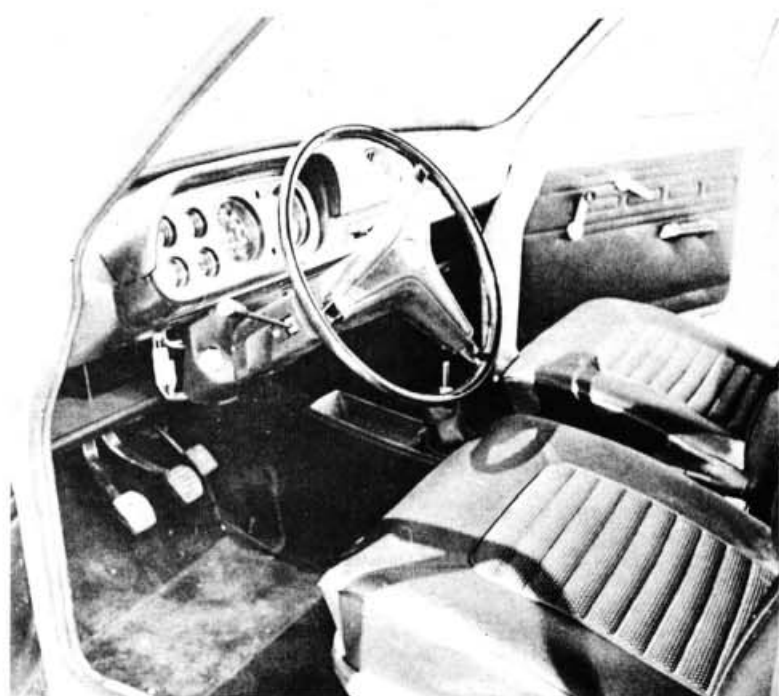
Στις άνοικτές στροφές δέν παρουσιάζει γενικά προβλήματα. Άντίθετα παρουσιάζει στόν άνώμαλο χωματόδρομο και προέρχονται από τήν φύσι της πίσω ανάρτησεων.

Διορθώνεται με τό να ηγαίνετε άπλώς πιό σιγά.

Γενικά πάντως είναι ένα αυτοκίνητο που μαθαίνεται εύκολα και κουμαντάρεται εύκολα. Σ' αυτό τό τελευ-



Η ύπερστροφή έρχεται νωρίς στο Έσκορτ 1300 GT και ό οδηγός μπορεί να τοποθετήση τ' αυτοκίνητο στην κατάλληλη θέσι πριν από τήν στροφή. Χρειάζεται όμως μία κάποια έπιδεξιότης διότι τά άμορτισέρ και τά έλαστικά πίσω είναι πολύ μαλακά και δέν ταιριάζουν στόν όρο ΤΖΙ ΤΙ. Άλλωστε αυτό είναι έμφανές από τήν κλίσι του άμαξώματος.



ταίο βοηθάει αρκετά και ή μη κρή άκτινα στροφής.

Γιά όσους θέλουν ένα Έσκορτ δυνατώτερο από τὰ άλλα, με μικρή φορολογία και οικονομία στην συντήρησή του, τὸ 1300 GT είναι ἡ καλύτερη λύση. Εὐέλικτο, γρήγορο στὰ προσπεράσματα και με προμετωπίδα ένα μοναδικό κιβώτιο ταχυτήτων, συνδυάζει ἀλά ἀγγλικά τὸ αὐτοκίνητο γιὰ διπλὴ χρῆση.

Παράλληλα ένας πληθωρικός κατάλογος, τὸ «Πλὰς Περφόρμανς», προσφέρει σὲ ὅποιον θέλει τὴν δυνατότητα νὰ τὸ βελτιώσει ὅσο θέλει ἀρχίζοντας ἀπὸ Ζάντες, λάστιχα, ζώνες ἀσφαλείας και φθάνοντας μέχρι μιὰ ἄλλη μηχανή.

Τὸ Έσκορτ θὰ Ζήσει πολλὰ χρόνια ἀκόμη γιὰτὶ ἀπευθύνεται σὲ πλατὺ κοινὸ και γιὰτὶ ἡ Φόρντ Ξέρει νὰ ἐπιβάλει κάτι ὅταν μάλιστα ἔχη σάν βοηθὸ της τὸ πρεσιζ τὸυ Τουίν - Κάμ.

ΤΕΧΝΙΚΑ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

4κύλινδρος, 4χρονος, ὑδρόψυκτος τοποθετημένος ἐν σειρά ἔμπρός. Διάμετρος — διάδρομὴ 80,98X62,99 χλστ. 1.298 κε, 64 ἵπποι DIN ροπή στρέψεως 8,9 χγμ. DIN στίς 4.200. Ἴσχύς 49,2 ἵπποι DIN ἀνά λίτρο, συμπίεσις 9,2:1, καρμπυρατέρ διπλὸ, Βέμπερ 32 DFE, μπαταρία 12V, 38 AH, ρεζερβουάρ 41 λίτρων.

Κινητήρας ἔμπρός, κίνησι πίσω, συμπλέκτης μονοῦ δίσκου, 4 ταχύτητες συγχρονισμένες, 1η 3,34, 2α 1,99, 3η 1,42, 4η 1,0, ΟΠ. 3,87, διαφ. 4,125 ἢ 3,77 (προαιρετικό).

ΒΑΡΟΣ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

810 κιλά κενό, μήκος 40,52, πλάτος 1.572μ., ὕψους 1.380μ., μετατόχιο 1.270μ., ἔμπρός, 1.330μ. πίσω. Ἀκτινα στροφῆς 4,9.

ΟΡΕΝΑ

Δίσκοι ἔμπρός, τύμπανα πίσω, προαιρετικά αέρβιο. Ἀνάρτησι ἀνεξάρτητη ἔμπρός, σταθερός ἄξονας πίσω.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

0—60 5''6
0—80 9''0
0—100 15''0

Κ α τ α ν ὸ λ ω σ ι. 9,1 — 11,5 λίτρα σοῦπερ ἀνά 100 χιλμῶρ.

Τ ι μ ἦ: 118.000 δρχ. 2 θυρο και 123.000 4θυρο.



ΣΟΥΜΠΑΡΟΥ ff-1

Δέκα χρόνια μετὰ τὴν κατασκευή τοῦ πρώτου αὐτοκινήτου 360 κ.έ. ἡ Φούτζι ἀπεφάσισε πὼς ἦταν καιρὸς νὰ ἀσχοληθῆ με κάτι μεγαλύτερο και ἀπὸ τὰ ἐργαστήριά της κύλισε ένα αὐτοκίνητο τοῦ ἑνὸς λίτρου. Ἦταν τὸ πρῶτο αὐτοκίνητο της Ἰαπωνίας με μπροστινὴ κίνησι με περισσότερα ἀπὸ 600 κ.έ. και τὸ πρῶτο με ἐπίπεδο κινήτῆρα. Σὲ λίγο καιρὸ ἀπέκτησε 100 κ.έ. ἀκόμη μπαίνοντας στήν σκληρὴ κατηγορία τῶν 1100 κ.έ.

Τὰ στοιχεῖα τοῦ ἐργοστασίου, πού μᾶς εἶχαν ἀπασχολήσει γιὰ ἀρκετὴ ὥρα ὅταν τὰ εἶδαμε πρώτη φορά, εἰδείναν πὼς τὸ FF1 ἦταν ἀρκετὸ σωστὸ σάν κατασκευή. Ράβδοι στρέψεως, ἐπίπεδος κινήτῆρας, δύο ψυγεῖα κλπ., εἶναι χαρακτηριστικά πού δὲν συναντᾶ κανεὶς εὐκόλα σὲ αὐτοκίνητα τῆς κατηγορίας του. Εἴμασαν περιεργοὶ νὰ δοκιμάσουμε τὸ αὐτοκίνητο πάνω στοὺς εὐρωπαϊκοὺς δρόμους σύμφωνα με τὶς ἀπαιτήσεις και τὰ δεδομένα πού ἀντιμετωπίζουμε καθημερινά.

Τὸ αὐτοκίνητο ἦταν δίθυρο, με 2.200 χιλιόμετρα στὸ κοντέρ, κλασσικὰ λάστιχα, και τὸν δείκτη βενζίνης στὸ ζενιθ. Δυὸ χρονοόμετρα τοποθετημένα στὴ βῆσι τους περιμέναν νὰ γράψουν ἐκεῖνα πού εἶχε νὰ πῆ ὁ κινήτῆρας.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Μιὰ σύγχρονη κατασκευή. Ὁ κινήτῆρας τοῦ FF1 εἶναι ἐπίπεδος, με δυὸ κυλίνδρους ἀπὸ κάθε πλευρὰ και τὸν ἐκκεντροφόρο ἀκρίβως κάτω ἀπὸ τὸν στροφαλοφόρο. Ἦ διάμετρος πού φθάνει τὰ 76 μμ σὲ σχέση με τὴν διάδρομὴ πού δὲν ξεπερνᾶ τὰ 60μμ

δηλώνει πὼς ὁ κινήτῆρας εἶναι «Σούπερ καρρέ» και ἐγγυάται πὼς μπορεί νὰ δουλέψῃ ἀνετα σὲ πολὺ περισσότερες ἀπὸ τὶς 6.000 στροφές πού δίνει ὁ κατασκευαστής. Ὁ κινήτῆρας ἔχει τέτοια περιθώρια πού αὐξάνοντας κανεὶς λίγο τὴν διαδρομὴ τῶν ἐμβόλων μπορεί νὰ φθάσῃ ἀνετα στὰ 1.300 κ.έ. και ἀκόμη στὰ 1500. Εἶναι σίγουρο πὼς στὸ ἐπόμενο μοντέλο τῆς Φούτζι θὰ ἔχη τὸν ἴδιο κινήτῆρα τοῦ FF1 με μεγαλύτερες κάπως διαδρομές.

Πίσω ἀκριβῶς ἀπὸ τὸν κινήτῆρα, σὲ συνέχεια τοῦ στροφαλοφόρου, ὑπάρχει ὁ μηχανισμὸς συμπλέξεως. Ἀμέσως μετὰ βρίσκεται τὸ διαφορικό. Πίσω ἀπὸ τὸ διαφορικό ὑπάρχει τὸ κιβώτιο ταχυτήτων. Ὁ στροφαλοφόρος συνεχίζει μετὰ τὸν σφόνδυλο, περνᾶ πάνω ἀπὸ τὸ διαφορικό και καταλήγει στὸ κιβώτιο ταχυτήτων ὅπου και φέρει τὰ γρανάζια συμπλέξεως ἐκτελώντας στήν προέκτασί του, χρῆσῃ πρωτεύοντα ἄξονα. Ἀπὸ κάτω ἀκριβῶς ὑπὸ τοῦ ὀδοντωτοῦ τροχοῦ τῶν δευτερευόντων ταχυτήτων πού μεταδίδει κατ' εὐθείαν τὴν κίνησιν του στὸ διαφορικό.

Κινήτῆρας, κιβώτιο ταχυτήτων και διαφορικό ἀποτελοῦν ένα μπλόκ πού εἶναι τοποθετημένο πάνω ἀπὸ τὸν νοητὸ ἄξονα τῶν ἐμπροσθίων τροχῶν. Ἦ ἐνιαῖα αὕτη συγκρότησι τῶν κινήτῆριων μερῶν ἔχει σάν πλεονέκτημα ὅτι ἐξασφαλίζει μικρὸς σχετικὰ ἀπώλειες ἰσχύος, και λιγώτερους κροδασμοὺς κατὰ τὴν λειτουργία τοῦ κινήτῆρα.

Τὰ 1088 κ.έ. τοῦ ἐπίπεδου κινήτῆρα ἀποδίδουν 62 ἵππους στίς 6000 στροφές τὸ

λεπτό. Οἱ 62 αὐτοὶ ἵπποι χωρὶς νὰ εἶναι Ντίν βρίσκονται πολὺ κοντὰ τους και ἀρκετὰ μακριὰ ἀπὸ τοὺς ΣΑΕ. Ἦ ροπή στρέψεως φθάνει τὰ 8,7 χιλιογραμμόμετρα στίς 3.200 στροφές. Τὴν ἰδιαιτέρα ἱκανοποιητικὴ γιὰ κινήτῆρα 1100 κ.έ. πού σὲ συνδυασμὸ με τὸν χαμηλὸ ἀριθμὸ στροφῶν, πού ἐμφανίζεται, ἐξασφαλίζει μεγάλη ἐλαστικότητα. Ἦ ἐλαστικότης αὕτη ἐπιτρέπει στὸ FF1 νὰ ἔσκεινὰ με δευτέρα ταχύτητα χωρὶς ἀπρόοπτα και βίαιες ἀντιδράσεις. Ἀκόμη μπορεί νὰ χρησιμοποιηθῆ κανεὶς τὴν τρίτη ταχύτητα μέσα στήν πόλι χωρὶς νὰ καταφεύγῃ σὲ συχνές ἀλλαγές ἐπειδὴ ὁ κινήτῆρας ἐπιταχύνει χωρὶς διαμαρτυρίες ἀπὸ τὰ 25 χιλμῶρ.

Ἦ ἀναλογία ἵππων στὸ λίτρο φθάνει τοὺς 57, στοιχεῖο ὅτι ὁ κινήτῆρας βρίσκεται μέσα στήν ἐποχή.

Ἦ ἐπίπεδη κατασκευή τοῦ ἐπιτρέπει ἀεροδυναμικὴ κλίσι γιὰ τὸ καπῶ, πού ἔχει σάν ἀποτέλεσμα καλύτερες ἐπιδόσεις, οικονομικώτερη καταναλωσι και ἔλλειψι θορύβων στίς μεγάλες ταχύτητες. Ἦ ἀεροδυναμικὴ αὕτη κλίσι σὲ συνδυασμὸ πού τὰ 695 μόνο κιλά πού Ζυγίζει τὸ ἀμάξιωμα εἶναι ὑπεύθυνη γιὰ τὶς θαυμάσιες ἐπιδόσεις τοῦ αὐτοκινήτου πού δὲν θυμίζουν ὅτι ἀνήκουν σὲ οἰκογενειακὸ τετραθῦρο αὐτοκίνητο τῆς τάξεως τοῦ 1,1 λίτρου. Γιὰ τὰ 0—100 χιλμ τὸ FF1 χρειάζεται 14'' ἐνῶ γιὰ τὸ τέταρτο τοῦ μίλιου 18,7''. Ἦ ἀναλογία ἱπποδυνάμεως βάρους με τὰ 10,9 κιλά σὲ κάθε ἵππο ἔρχεται νὰ συμπληρῶσῃ τὴν εἰκόνα.

Ὁ κινήτῆρας τοῦ FF1 συνοδεύεται ἀπὸ ένα ἐντελὸς πρωτότυπο σύστημα ψύξεως. Τὸ σύστημα αὕτο, ὑδρόψυκτο βασικά, στερεῖται βεντιλατέρ και ἀντὶ αὐτοῦ ὑπάρχουν δύο ψυγεῖα, ένα πρῶτεῦν και ἕνα δευτερεῦν. Μόλις τὸ νερὸ πού βρίσκεται στὸ πρῶτεῦν φθάσει σὲ μιὰ ὄρισην ἐπιθερμοκρασία, ἀρχίζει ὁ λειτουργητὸς δευτερεῦν, δίνοντας ἔτσι καιρὸ στὸ πρῶτεῦν νὰ κρυώσῃ. Σὲ λίγο συμβαίνει τὸ ἀντίθετο και μετὰ τὸ τρόπο αὕτο ἡ θερμοκρασία παραμένει σὲ ἱκανοποιητικὰ ἐπίπεδα.

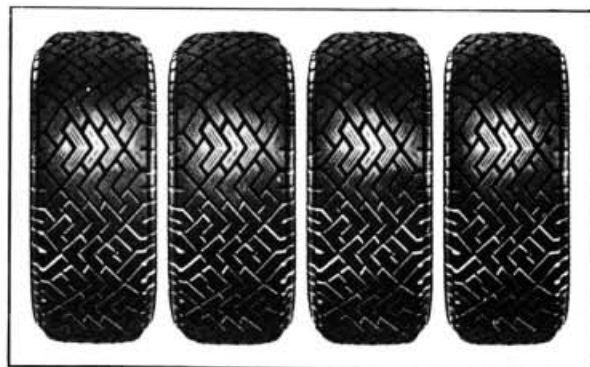
Σὲ ὅλη τὴν διάρκεια τοῦ τέστ και παρ' ὅλες τὶς προσπάθειές μας ἡ θερμοκρασία δὲν ἐφθασε σὲ ἀνησυχητικὰ ἐπίπεδα.

Ἦ ἀνυπαρξία τοῦ βεντιλατέρ ἐξασφαλίζει 4 με 5 περισσότερους ἵππους στὸν κινήτῆρα και εἶναι ὑπεύθυνη γιὰ τὴν ἐντελὴ ἀθόρυβη λειτουργία του. Πολλές φορές ἀναγκασθῆκαμε νὰ «βάλουμε μπρός» τὴν στιγμὴ πού ὁ κινήτῆρας δούλευε στὸ ρε-



**Τὸ καλύτερο αὐτοκίνητο
εἶναι τόσο καλὸ**

ὅσο τὰ ἑλαστικά του



Continental

Radial 

Γεν. ἀντ. Π. ΓΕΡΜΑΝΗΣ & Σία
Μάρνη 19, τηλ. 523.931, Ἀθήναι
Ὑποκατάστημα Θεσσαλονίκης:
Μοναστηρίου, 148 - τηλ. 517.368





Στις στροφές με ταχύτητα ή ύποστροφή διατηρείται σε λογικά όρια, τὰ μαλακά εμπρόσθια αμορτισέρ όμως κάνουν τὸ ἀμάξωμα νὰ γέρνει ἀρκετά.

Τὸ αὐτοκίνητο παραδίδεται μὲ ραδιόφωνο, ζώνες ἀσφαλείας, φινιέρ κρύσταλλα καὶ χαλιά γιὰ τὸ δάπεδο.



λαντί! Στις διάφορες περιοχές στροφῶν ὁ θόρυβος εἶναι ἐντελῶς μονότονος καὶ θυμίζει περισσότερο περιστροφικὸ κινήτηρα παρά ἐμβολοφόρο. Γιὰ τὸ λόγο αὐτὸ ἓνα στροφόμετρο εἶναι ἐντελῶς ἀπαραίτητο.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Ἀδύνατον νὰ κτυπήσῃς τὸν συγχρονισμό. Τὸ κιβώτιο ταχυτήτων ἔχει τέσσερις σχέσεις γιὰ ἔμπρός, ἀπόλυτα συγχρονισμένες μεταξύ τους. Οἱ ἀλλαγές εἶναι γρήγορες, ἀπόλυτα θετικές, ἀλλὰ κάπως σκληρές. Τὸ χέρι τοῦ οδηγοῦ νοιώθει τίς ἐμπλοκές τῶν γραναζιών σὲ κάθε ἀλλαγὴ. Ἐνα ἔλαφρὸ σφύριγμα συνοδεύει τὴν δευτέρα ταχύτητα στίς γρήγορες ἐπιταχύνσεις καὶ τίς ἀπότομες ἐπιβραδύνσεις.

Τὸ κιβώτιο ταχυτήτων εἶναι «κοντὸ» γιὰ καλύτερες ἐπιταχύνσεις. Ἔτσι κι οἱ χρήσιμες «περιοχές» ταχυτήτων εἶναι μικρές. Ἡ πρώτη φθάνει τὰ 35 χλμ. ὥρ., ἡ δευτέρα τὰ 65 καὶ ἡ τρίτη τὰ 110 χλμ ὥρ.

Ἀπὸ τὸ διαφορικὸ δὲν ἀκούγεται κανένας ἀπολύτως θόρυβος οὔτε παρουσιάζονται προβλήματα ἐξ αἰτίας του στίς γρήγορες στροφές.

ΑΝΑΡΤΗΣΙ

Ἡ ἀνάρτησι τοῦ FF1 περιλαμβάνει ράβδους στρέψεως σὲ ὅλους τοὺς τροχοὺς καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ. Ἐμπρός ὑπάρχουν δύο ράβδοι ἐξισοροπήσεως, ἓνας γιὰ κάθε τροχό, τοποθετημένοι κάθετα στὸν νοητὸ ἀξονα τῶν ἐμπροσθίων τροχῶν ἢ ἂν θέλετε παράλληλα μὲ τὸ μήκος τοῦ αὐτοκινήτου. Κύρια χαρακτηριστικὰ τῆς ἀναρτήσεως αὐτῆς εἶναι ἡ μεγάλη ἀντοχή της καὶ ἡ καλὴ συμπεριφορὰ της στοὺς ὄσχημους δρόμους.

ΣΥΣΤΗΜΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΩΣ

Τὸ σύστημα διεύθυνσεως, τύπου κρεμαγιέρα, εἶναι κάπως πολυστροφὸ, ἀλλὰ δὲν ἐπηρεάζεται ἀπὸ τίς ἐδαφικές ἀνωμαλίες. Παρὰ τὴν μπροστινὴ κίνησι εἶναι πολὺ ἔλαφρὸ σὲ ὅλες τίς περιοχές ταχυτήτων, μόνον πού παρουσιάζεται κάπως ὀργὸ στὴν ἐπαναφορὰ στίς στροφές πού διαγράφονται μὲ πολὺ μικρὴ ταχύτητα.

ΑΜΑΞΩΜΑ

Μικρὸς συντελεστὴς ἀντιτάσεως.

Τὸ ἀμάξωμα τοῦ FF1, κα-

τασκευασμένο βάσει τῶν ἰαπωνικῶν δεδομένων, εἶναι λίγο περιορισμένο γιὰ τὴν Εὐρώπη. Τέσσερα ἄτομα κάθονται ἀρκετὰ ἀνετα, ἐνῶ πέντε βρίσκονται μάλλον περιορισμένα.

Οἱ πόρτες στὸ τετράθυρο καὶ στὸ δίθυρο μοντέλο εἶναι ἀρκετὰ μεγάλες καὶ ἀνοίγουν σὲ μεγάλη γωνία, ἐπιτρέποντας ἔτσι τὴν ἀνετη εἴσοδο καὶ ἐξοδο τῶν ἐπιβατῶν.

Ἀντίθετα μὲ τὰ ἰαπωνικὰ δεδομένα, τὸ πόρτ - μπαγκάζ εἶναι ἰδιαίτερα μεγάλο γιὰ τὴν κατηγορία τοῦ αὐτοκινήτου.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ὁ ἐπίπεδος κινήτηρας ἐπιτρέπει τὴν ἀεροδυναμικὴ κλίσι τοῦ καπῶ μὲ ἀποτέλεσμα κατανάλωσι καὶ ἐπιδόσεις νὰ βρίσκονται σὲ πολὺ ἰκανοποιητικὰ ἐπίπεδα. Ἡ ἀεροδυναμικὴ αὐτὴ κλίσι ἐξασφαλίζει καὶ ἓνα εὐρύτατο ὀπτικὸ πεδίο γιὰ τὸν οδηγό.

Ἡ γραμμὴ τοῦ ἀμαξώματος χωρὶς τίποτε τὸ ἐντυπωσιακὸ χαρακτηρίζεται ἰδιαίτερα λεπτὴ καὶ σθῆνει περισσότερο μὲ γωνίες. Τὸ καπῶ ἀνοίγει μὲ τὸν δικὸ του χαρακτηριστικὸ τρόπο, ἐνῶ ἐντελῶς πρωτότυπη χαρακτηρίζεται ἡ μάσκα μὲ τοὺς ἐνωματωμένους προβολεῖς καὶ τὰ φῶτα θέσεως.

ΤΙΜΟΝΙ

Τὸ τιμόνι βρίσκεται σὲ πολὺ καλὴ θέσι γιὰ μιά οικογενειακὴ ἢ γρήγορη ὄδηγησι καὶ ὁ οδηγὸς ἔχει τὸ παμπριζ ἀρκετὰ μακριὰ ἀπὸ τὴ μύτη του.

Τὰ καθίσματα ρυθμίζονται ἔμπρός πίσω σὲ ὕψος καὶ γίνονται κρεβάτια εὐκολώτερα στὰ τετράθυρα μοντέλα καὶ κάπως δύσκολα στὰ δίθυρα. Σ' αὐτὰ τὰ τελευταῖα οἱ πλάτες τῶν καθισμάτων ἀσφαλίζονται γιὰ νὰ μὴν διπλώνουν στὰ ἀπότομα φρεναρίσματα.

Στίς ἀπότομες στροφές ἢ τοὺς χωματόδρομους δὲν ἀκούγεται κανένας θόρυβος ἀπὸ τοὺς συνδέσμους τοῦ ἀμαξώματος ἢ τίς πόρτες, ἀποτέλεσμα τῆς προσεγγμένης κατασκευῆς.

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Τὸ FF1 διαθέτει ἰδιαίτερα προσεγγμένο ἐξωτερικὸ καὶ ἐσωτερικὸ φινιρίσμα καὶ πλουσιώτατο ἐξοπλισμό.

Ἐξωτερικὰ ὑπάρχουν νικελ στὰ περισσότερα σημεῖα, μάσκα σὲ μαῦρο μὰτ χρῶμα, κερθρέπτες, πλαστικὸ κρουσθῆρες στοὺς προφυλακτῆρες κλπ. Ἐσωτερικὰ ἡ ἐπένδυσι καλύτερι ὅλα τὰ σημεῖα τοῦ σαλονιοῦ καὶ ἐπὶ πλέον στὴν

όροφή υπάρχει ειδική γέμια για τις περιπτώσεις που κάποιος επιβάτης θά κτυπούσε το κεφάλι του. Η ταπεταρία των καθισμάτων είναι αντιδρωτική, ενώ στις πόρτες υπάρχουν θέσεις για μικροπράγματα.

Τό ταμπλώ έχει μαλακή προστατευτική επένδυση και η κλίση του είναι ειδικά μελετημένη, ολόκληρο δέ είναι επενδεδυμένο με πλαστικό σε άπομίμηση Εύλου.

Ο Έξοπλισμός περιλαμβάνει ραδιόφωνο αυτόματου επιλογής, φυμέ κρύσταλλα, ζώνες ασφαλείας, άναπτήρα, νερό για τά τζάμια, πλήρη Έξασρισμό, καλοριφέρ κλπ.

Η ρύθμιση του καλοριφέρ, επιτυγχάνεται κάπως δύσκολα όταν κανείς θελήσει ζεστό ή κρύο άερα στα πόδια του, ενώ από τόν Έξοπλισμό λείπουν ό ήμερήσιος χιλιομετρικής, καθρέπτης από ήλιαστρο του συνοδηγού, μία λυχνία για τήν περίπτωση που Ξεκινά κανείς με τó χειρόφρενο δεμένο, ένα όργανο πιέσεως λαδιού καθώς και ένα στροφόμετρο.

Ο χώρος του κινητήρα είναι ιδιαίτερα περιποιημένος καθώς και ό χώρος άποσκευών. Οι προβολείς είναι πολύ ισχυροί και στόν όπισθιο φωτισμό άνάθουν τέσσερις λυχνίες στό φρενάρισμα.

Τέλος για τις περιπτώσεις σταθμεύσεως κατά τήν νύκτα υπάρχει διακόπτης που θέτει σε λειτουργία και τά ΞΕΙ φλάς του αυτοκινήτου. (σύστημα ALARM).

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Για τήν προστασία τών επιβατών σε περίπτωση συγκρούσεως υπάρχει πολύ προστατευτικό ύλικό στό ταμπλώ και στήν όροφή του σαλονιού, μαύρη επένδυση στις κολώνες δίπλα από τó παρμηρίζ, τιμόνι με όμφαλό στό βάθος, κλειδαριές ασφαλείας στις πόρτες, καθίσματα με ύποστηρίγματα κεφαλής και πλάτες που άσφαλίζονται.

● Σ τ ό Δ ρ έ μ ο

Ίκανοποιητική συμπεριφορά. Οι ράβδοι στρέψεως που υπάρχουν στήν άνάρτησι κάνουν τó FF1 να συμπεριφέρεται ούδέτερο στις στροφές που διαγράφονται με μικρές και μεσαίες ταχύτητες.

Στις ύψηλές ταχύτητες τó αυτοκίνητο ύποστρέφει έλαφρά στήν άρχή και άργότερα τó πίσω μέρος άρχίζει να ύπερατρέφει προοδευτικά. Τά ιδιαιτέρως μαλακά έμπρόσθια άμορτισέρ δέν βοηθούν τήν κατάστασι, άλλά τó τιμόνι βγάξει τόν οδηγό από τις δύσκολες στιγμές. Για μία γρή-

γορη όδήγησι τά έμπρόσθια άμορτισέρ θά πρέπει να άλλαχθούν με σκληρότερα. "Αν άφήση κανείς Ξαφνικά τó γκάζι επάνω στή στροφή, τó πίσω μέρος φεύγει, χαρακτηριστικό κάθε μπροστινής κινήσεως, άλλά έλέγχεται εύκολα με τó τιμόνι. Στό θρεγμένο δρόμο τó αυτοκίνητο δέν άλλάζει συμπεριφορά. Στήν εύθεια ή εύστάθεια του αυτοκινήτου έκπλήσσει. "Ακόμη και όταν φυσά πλάγιος άνεμος, τó αυτοκίνητο μένει τελείως άνεπηράστο. Τό χειρόφρενο λειτουργεί στούς εμπρός τροχούς' πιστεύουμε ό τι θά ήταν καλύτερα να φρενάρη τούς πίσω.

ΟΡΕΝΑ

Τό FF1 σταματά με τέσσερα ταμπούρα. Τά δύο έμπρόσθια βρίσκονται τοποθετημένα κοντά στόν κινητήρα για μείωση του φερομένου βάρους. Τά φρένα κάνουν τή δουλειά τους άρκετά καλά, άρκει να πατήση κανείς με δύναμι τó πεντάλ του φρένου. Σε φρενάρισμα από μεγάλες ταχύτητες παρατηρείται μία παρέκκλιση του εμπρός μέρους προς τά δεξιά. "Η κατάστασι διορθώνεται όταν κρατήση κανείς καλά τó τιμόνι τήν στιγμή που πατά τó πεντάλ τών φρένων. Μετά από συνεχή χρήσι ή πτώ-

αι άποτελεσματικότητα είναι έλάχιστη.

Γενικά πρόκειται για ένα αυτοκίνητο με ιδιαίτερα καλές επιδόσεις για τήν κατηγορία του, θετικό και γρήγορο κιβώτιο ταχυτήτων, ίκανοποιητικό σύστημα διευσθεσεως, προσεγγμένη καροσσερι με θαυμάσιο φινιρίσμα και Έξοπλισμό, ιδιαίτερα οικονομική κατανάλωσι και καλό κράτημα δρόμου. Κατασκευαστικά είναι τó πιο επαναστατικό αυτοκίνητο σειρας στά 1100 κ.έ. στήν Εύρώπη και τήν 'Ιαπωνία.

ΤΕΧΝΙΚΑ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

4κύλινδρος, 4χρονος, ύδροψυκτος, επίπεδος, τοποθετημένος εμπρός. Διάμετρος - διαδρομή 76X60 χλστ. 1088 κ.έ. 62 ίπποι στις 6000 στροφές, ροπή στρέψεως 8,7 χγ.μ. στις 3200 στροφές. Ίσχύς ανά λίτρο 56,9 ίπποι. Συμπιεσι 9,0:1. Καρμπυρατέρ ένα διπλού σώματος HITA. CHI. Μπαταρία 12V 32 Ah. Σύστημα ψύξεως κλειστό, δύο ψυγεία, χωρίς θεντιλατέρ. Ρεζερβουάρ 36 λίτρων.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Κίνησι εμπρός. Μονόδικος συμπλέκτης, 4 ταχύτητες συγχρονισμένες, 1η, 3,54, 2α 2,23, 3η 1,54, 4η 1,03, ΟΠ 4,1, διαφορικού 4,125.

ΒΑΡΟΣ

695 κιλά κενό τó τετράθυρο. Μήκος 3,93, πλάτος 1,48, ύψος 1,39, μεταξόνιο 2,42, μετατρόχιο εμπρός 1,22, πίσω 1,21. Άκτινα στροφής 4,8 μέτρα.

ΟΡΕΝΑ

Τέσσερα ταμπούρα, τύπου Ντουο Σέρβο. Άνεξάρτη άνάρτησι στούς τέσσερις τροχούς.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

0-60 6''
0-80 9,1''
0-100 14''

40-60 χλμ. 5,8''
40-80 χλμ. 12,0''
40-100 χλμ. 22,5''

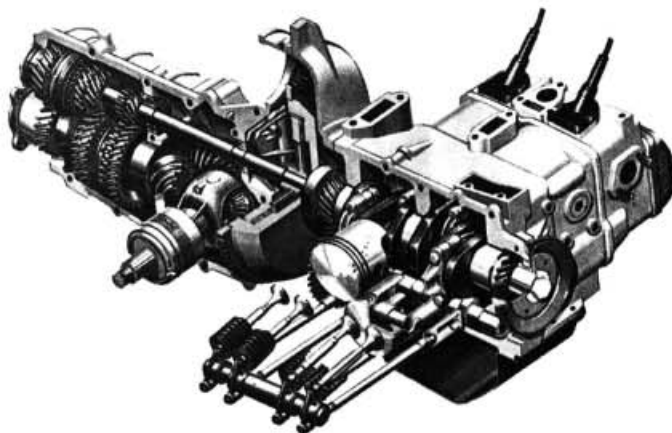
1η μέχρι 35 χλμ.
2α μέχρι 65 χλμ.
3η μέχρι 110 χλμ.
Άνωτάτη ταχύτης 145 χλμ) ώρ.

● φρενάρισμα

Άπό 40 χλμ)ώρ. 4,5 μ.
Άπό 60 χλμ)ώρ. 11 μ.
Άπό 80 χλμ)ώρ. σε 20,5 μ.

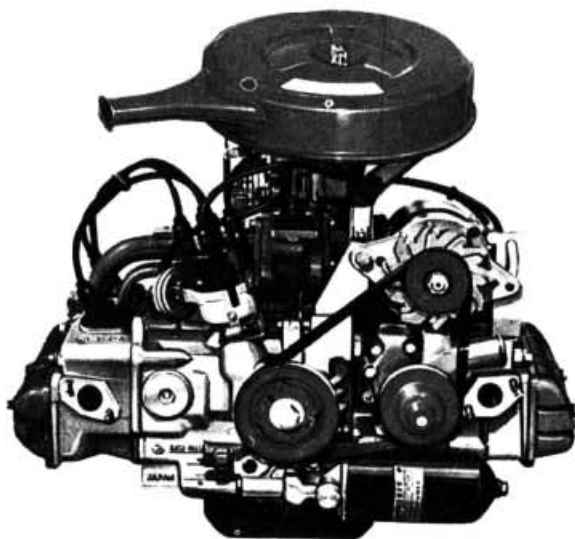
● Τ ι μ έ ς

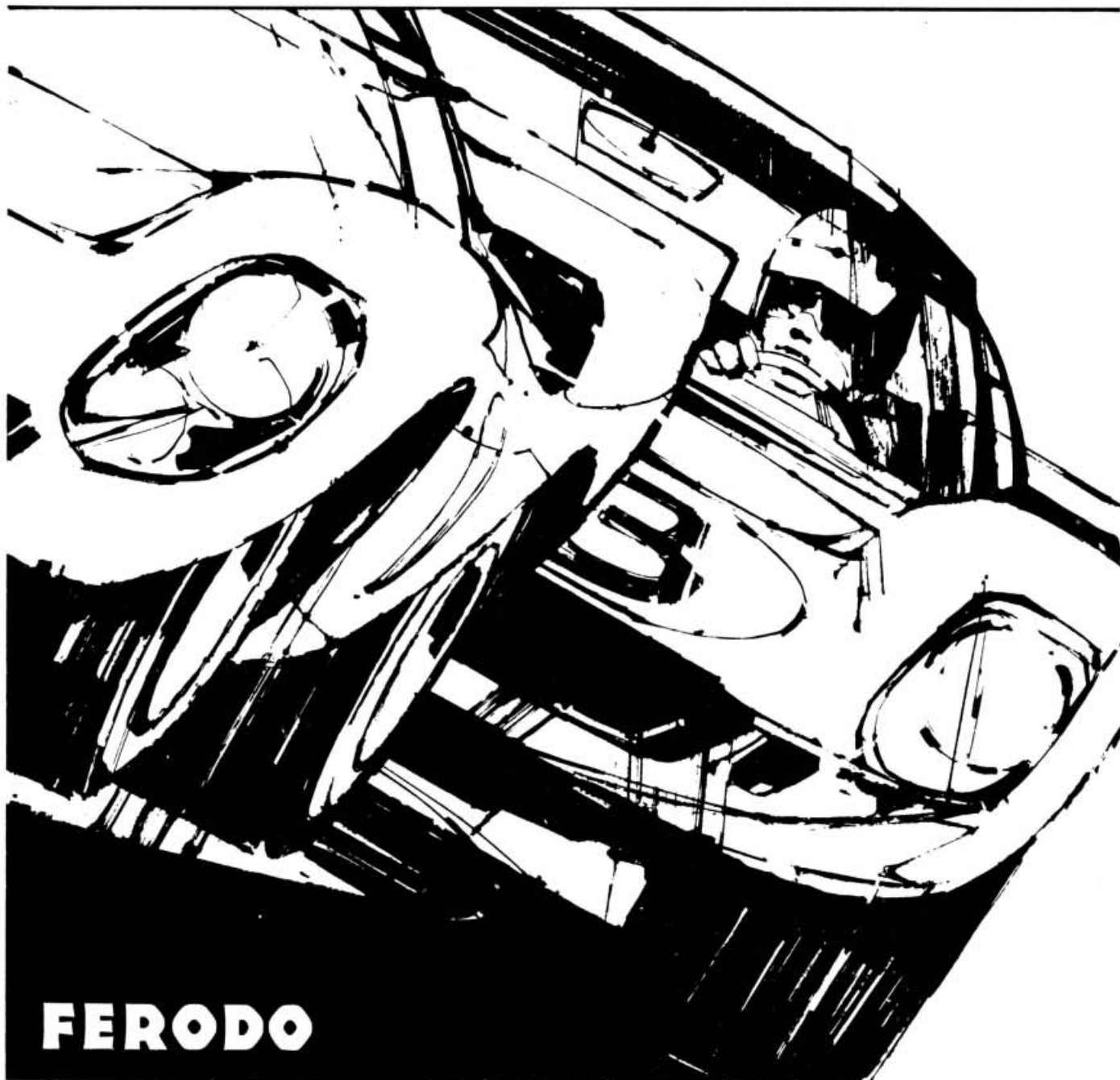
Δίθυρο 94.000
Τετράθυρο 94.500
Στέισον Βάγκον 96.500
Στέισον Βάγκον Ντέ λουΈ 103.000.



Κινητήρας επίπεδος με κεντροφόρο στό κέντρο. Διαφορικό και κιβώτιο ταχυτήτων άποτελοϋν ένα ενιαίο σύνολο. Κύριο χαρακτηριστικό του κινητήρα τó μικρό του ύψος που επιτρέπει στό καπό να πάρη αεροδυναμική κλίση.

Τό καρμπυρατέρ είναι διπλού κύματος και τó δυναμό έναλασσομένου ρεύματος.





Μην αρχίζετε
κατι
που δεν
μπορείτε
να σταματήσετε

Μη ξεκινάτε ποτέ για κάπου αν δεν είσατε απόλυτα σίγουροι
για τα φρένα σας. Πού είναι το Α και το Ω της ασφάλειας σας.
Τη Φερόντο σας προσφέρει αυτή την ασφάλεια.
Με μία σειρά φρένων μελετημένων στο μεγαλύτερο εργοστάσιο
ύλικών τριβής του κόσμου, και δοκιμασμένων στο δύσκολο
ακολούθιο των διεθνών αυτοκινητικών αγώνων.
Τη Φερόντο κατασκευάζει φρένα από το 1897.
Και από τότε ποτέ δεν ξεκίνησε κάτι που να μην μπορή να το
σταματήσει!
Φερόντο - Το μεγαλύτερο εργοστάσιο ύλικών τριβής στον κόσμο



ΕΚΚΑ Α.Ε. Λεωφ. Ἀθηνῶν 60. Τηλ. 543.363-4-5



Τέστ: Λάντσια Φούλβια

Τα καλά αυτοκίνητα είναι σαν το καλό κρασί. Όσο παλιώνουν τόσο καλύτερα γίνονται!

Κι η Λάντσια είναι παλιά. Όχι βέβαια αυτή που οδηγήσαμε για το «τέστ» μας αλλά η εταιρεία γενικά.

Βρίσκεις ιστορίες και φωτογραφίες για τις Λάντσια, ακόμη και στα πιο παλιά αυτοκινητικά περιοδικά και βιβλία και τ' όνομα του Βιτσέντσο Λάντσια είναι θρύλος στην ιστορία του αυτοκινήτου...

Έτσι κάθε φορά που δοκιμάζουμε μία Λάντσια, έχουμε μία κάποια προκατάληψη και απογοητευόμαστε αν δεν ανταποκρίνεται στην εικόνα που έχουμε στο νου μας.

Κάποτε είχαμε την ευκαιρία να οδηγήσουμε τις 1600 HF που είχαν έλθει στη χώρα μας για το «Ακροπολις». Και η προσωπικότητά τους ήταν πέρα για πέρα Λάντσια.

Όταν καθίσαμε πίσω απ' το τιμόνι της Φούλβια Εέραμε πολύ καλά ότι δεν θα ξεκινοῦσαμε για... μία ειδική διαδρομή με τόν Σίμο Λάμπινεν, και ότι δεν θα οδηγούσαμε σαν μανιακοί Φινλανδοί!

Κάναμε μία άνοη προσομοίωση στις αισθήσεις μας και γίναμε οδηγοί που θέλουν ένα αυτοκίνητο γερό, όχι πολύ γρήγορο, σταθερό και πάνω απ' όλα άνετο. Ακόμη θέλαμε να έχη ένα μεγάλο πόρτ μπ

γκάζ και τέσσερις πόρτες για τα παραφερνάλια της οικογένειάς μας και το εσωτερικό του να είναι σοβαρό, αλλά παράλληλα να έχη το περιεργό χαρακτηριστικό που άλλοι τό λένε γούστο και άλλοι διακριτικότητα.

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Η πρώτη Φούλβια είχε τους κυλίνδρους της σε σχήμα «V» με έναν εκκεντροφόρο σε κάθε πλευρά. Ο κινητήρας αυτός, άργότερα, έδειξε άριστη συμπεριφορά, μεγαλωμένος και τοποθετημένος στις 1,3 ή τις 1,6 Άκκα — Έφφε.

Η Φούλβια μπερλίνα χρησιμοποιεί τόν ίδιο κινητήρα με τις 1,3 Άκκα — Έφφε. Ο κινητήρας αυτός έχει βέβαια τους κυλίνδρους σε σχήμα «V» που σχηματίζει γωνία 13 μοιρών. Η διάμετρος είναι αρκετά μεγαλύτερη από την διαδρομή πράγμα που σημαίνει ότι οι βαλβίδες πατούν πολύ καλά στις εδρές τους, έχοντας μάλιστα περιθώρια να μεγαλώσουν αν χρειασθή. Οι κυλινδροκεφαλές είναι από αλουμίνιο για την ταχύτερη απόβολή της θερμότητας και για εξοικονόμηση βάρους. Η χωρητικότητα των τεσσάρων κυλινδρων της Φούλβια είναι 1298 κ.έ. τα όποια, με συμπίεση 9:1, αποδίδουν 87 ίππους NTIN στις 6000 στρο-

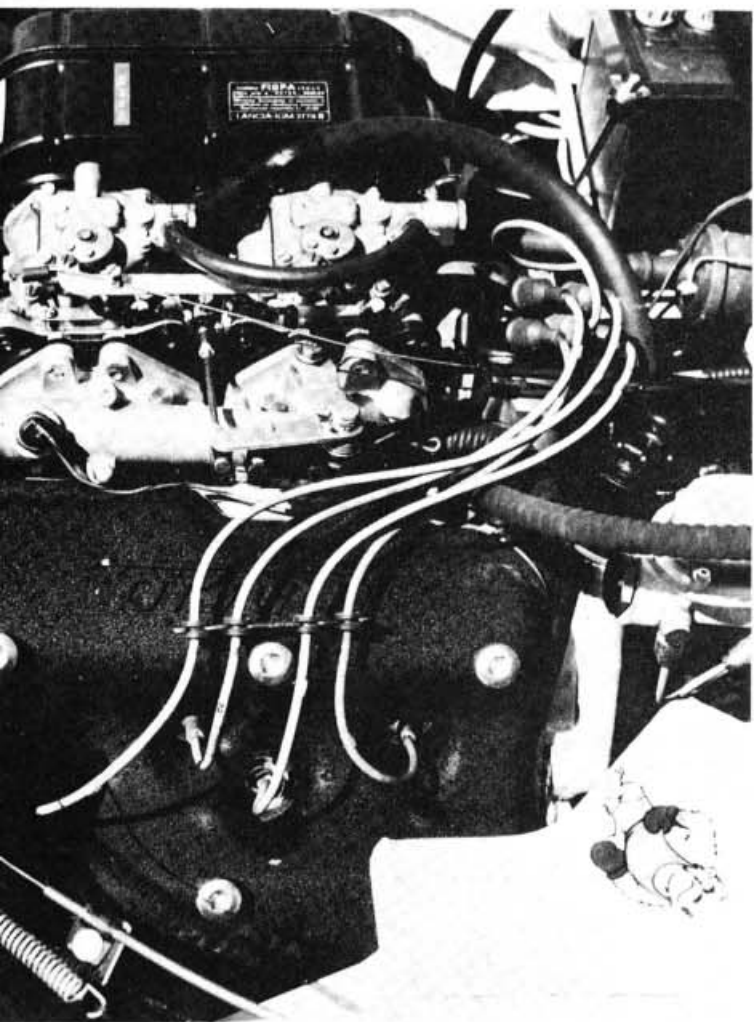
φές. Οι δύο εκκεντροφόροι, που βρίσκονται επί κεφαλής και οι μικρές σχετικά διαδρομές των έμβόλων, που είναι ίδιες με τις αντίστοιχες ενός κινητήρα 360 - 500 κ.έ. που λειτουργεί στις 6500—8000 στροφές, έγγυώνται την μακροζωία της ιταλικής μηχανής. Η ροπή στρέψεως, που φθάνει τα 12,9 χιλιογραμμόμετρα, έμφανίζεται αρκετά ψηλά, στις 4600 στροφές, χαρακτηριστικό ενός «μεγαλωμένου» πολυστροφου κινητήρα. Η απόδοσι των 67 ίππων NTIN στο λίτρο που έπιτυγχάνει ο κινητήρας των 1300 κ.έ. κρίνεται ικανοποιητική για ένα οικογενειακό αυτοκίνητο. Για την τροφοδότησή του υπάρχουν δύο όριζόντια Σόλεξ διπλού σώματος.

Ειδικά για την χώρα μας και επειδή το σύστημα φορολογίας εύνουσι τα αυτοκίνητα μέχρι τα 1200 κ.έ., ή Φούλβια μπερλίνα παραδίδεται με κινητήρα 1200 κ.έ. Ο κινητήρας αυτός, ίδιος κατασκευαστικά με αυτόν των 1298 κ.έ. δίνει 87 ίππους ΣΑΕ στις 6.000 στροφές με συμπίεση 9:1. Η διαφορά των δυό κινητήρων χωρίς να είναι μεγάλη, γίνεται φανερή στις έπιταχύνσεις και στην τελική ταχύτητα. Στις χαμηλές στροφές ή διαφορά των 7 ίππων δεν είναι εύκολα αντιληπτή

γιατί ο κινητήρας των 1199 κ.έ. είναι περισσότερο ελαστικός... Η ροπή του παρουσιάζεται στις 4.000 στροφές. Οδηγώντας κανείς την καινούργια μπερλίνα, που όπωσδήποτε έχει τα κιλά της, ξεχνά ότι έχει μάθει οδηγώντας κάποια 1,6 Άκκα — Έφφε, και προσαρμόζεται στη νοοτροπία ενός τετράθυρου οικογενειακού αυτοκινήτου με χώρο για πέντε άτομα, που είναι τα πιο γρήγορα στην κατηγορία του. Αν πάλι δεν είναι από τους ανθρώπους που προσαρμόζονται εύκολα δεν έχει παρά να διαλέξη μία 1,3 ρόλλυ ή Άκκα — Έφφε.

Ο κινητήρας βρίσκεται τοποθετημένος μπροστά από τόν άξονα των προσθίων τροχών, τó κιβώτιο ταχυτήτων αποτελεί συνέχεια του στροφαλοφόρου και κατευθύνεται προς τó πίσω, περνώντας πάνω από τόν νοητό άξονα των τροχών.

Τό διαφορικό βρίσκεται στο κάτω μέρος του κιβωτίου κοντά στο κέντρο του. Τό κιβώτιο ταχυτήτων έχει τέσσερις σχέσεις απόλυτα συγχρονισμένες μεταξύ τους που τις συνθίζεις άμέσως και δεν σταματάς να τις αλλάζεις, αν πιστεύεις ότι αξίζει να μεταφέρη κανείς με τó χέριο του την ίσχύ του κινητήρα στο δρόμο και όχι να έμπιστεύ-



ται σε κάποιο νωχελικό αυτόματο κιβώτιο.

Τό τιμόνι είναι ιδιαίτερα ελαφρύ και δεν προδίδει καθόλου ότι οδηγής αυτοκίνητο με «όλα μπροστά». Εκείνοι που έχουν συνηθίσει τα τιμόνια που μεταφέρουν τόν δρόμο στα χέρια τους, και τήν ακρίβεια σε κάθε κίνησι του βολάν, θα δυσκολευθούν να συνηθίσουν τó τιμόνι μιás Φούλβια.

Από πλευράς οικονομίας ή Φούλβια είναι αρκετά οικονο-

μική αν οδηγηται με «μαλακό» πόδι.

Η Φούλβια σαν γνήσιο ιταλικό αυτοκίνητο έχει για τούς πίσω τροχούς ένα μονοκόμματο άξονα. Έμπρός υπάρχουν τριγωνικά ψαλιδία, τηλεσκοπικά άμορτισέρ και εγκάρσια ράβδος εξισορροπήσεως και επί πλέον, ένα αρκετά μεγάλο τμήμα αασι, που επάνω του στηρίζονται κινητήρας και ανάρτησι.

Για τήν στήριξι του πίσω άξονα υπάρχουν ήμιαλλειπτικά φύλλα οούσας και ράβδος Πανάρ. Στις μέτριες ταχύτητες τó αυτοκίνητο συμπεριφέρεται πολύ «εύγενικά» στον οδηγό και δεν τó δημιουργεί προβλήματα. Στις στροφές που διαγράφονται με ταχύτητα, ή μπροστινή κίνησι αρχίζει να εκδηλώνεται και τó αυτοκίνητο να υποστρέφει. Όσο αυξάνεται ή ταχύτητα τόσο πιό έντονη γίνεται ή υποστρόφει. Στις εύθειες ή Φούλβια δείχνει παραδειγματική ευστάθεια και επηρεάζεται πολύ λίγο από τόν πλάγιο άνεμο. Στο βρεγμένο δρόμο δεν αλλάζει συμπεριφορά επιτρέποντας στον οδηγό τής να κινείται πολύ γρηγορώτερα από άλλα δήθεν γρήγορα αυτοκίνητα.

Γενικά, ή οδική συμπεριφορά τής Φούλβια είναι αυτή ακριβώς που πρέπει για ένα οικογενειακό αυτοκίνητο τής κατηγορίας τής. Ποτέ δεν να κινηται πολύ γρηγορώτε στον οδηγό και αποφεύγει τις ύστερικές καταστάσεις.

Ένα αυτοκίνητο που ξεπερνά σε βάρος τά 1000 κιλά πρέπει να μπορη να σταματά με αξιοπρέπεια. Η Φούλβια σταματά θαυμάσια. Στους τροχούς τής υπάρχουν τέσσερα δισκόφρενα με σερβό και κατανομέα πιέσεως στον πίσω άξονα. Σε όλες ανεξαρτήτως τις περιπτώσεις τó αυτοκίνητο τέστ επιβράδυνε άριστα, αφήνοντας πολύ καλές έντυπώσεις. Για τήν περίπτωση θλάθης τού κυρίως κυκλώματος τών υγρών υπάρχει και εφεδρικό κύκλωμα.

Οι γραμμές τού άμαξώματος τής Φούλβια μερλίνα σθή-

νουν τώρα πιό αρμονικά στο εμπρός και πίσω μέρος. Η μάσκα απέκτησε καινούργια μορφή και τά πίσω φώτα άλλαξαν τελείως. Τó έξωτερικό φινιρίσμα έγινε ακόμη καλύτερο και έτσι ή Φούλβια δεν έχει να ζηλέψη τίποτε από πολύ μεγαλύτερα αυτοκίνητα. Ο χώρος που υπάρχει στο σαλόνι είναι αρκετός για τέσσερα άτομα, ενώ τά πέντε κάθονται κόπως περιορισμένα. Οι τρεις πίσω δηλαδή, αντιμετωπίζουν προβλήματα μόνον αν τά εμπρός καθίσματα είναι τραβηγμένα τελείως πίσω. Ο χώρος για τούς δυό εμπρός επιβάτες είναι πολύ καλός.

Ο οδηγός έχει στη διάθεσι του ένα εύρύ όπτικό πεδίο και ένα άνετο κάθισμα που κρατά αρκετά ικανοποιητικά τó σώμα στις στροφές. Τά ίδια ισχύουν και για τόν συνοδηγό.

Τó ταμπλώ τής Φούλβια μερλίνα σχεδιασμένο έξ αρχής περιλαμβάνει στροφόμετρο, ταχύμετρο, δείκτη θερμοκρασίας νερού, δείκτη πιέσεως λαδιού, βενζινόμετρο και έχει άλλες φωτεινές λυχνίες που πληροφορούν τόν οδηγό για τó κάθε τι. Υπάρχει ακόμη και ήλεκτρικό ρολόι. Στις πόρτες υπάρχουν πολύ πρακτικά υποβραχιόνια για τά χέρια τών επιβατών. Γενικά ό εξοπλισμός τής Φούλβια κρίνεται πλήρης και ανάλογος τής τιμής τού αυτοκινήτου. Τó φινιρίσμα τού σαλονιού εκπληρώσει και είναι τó φυσικώτερο πράγμα να πιστέψη κανείς πως βρίσκεται σε ένα αυτοκίνητο με τó διπλάσιο κυβισμό.

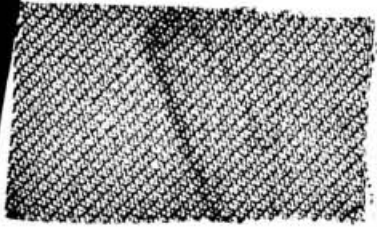
Η ανάρτησι τού ιταλικού αυτοκινήτου «καταπίνει» ικανοποιητικά τις ανωμαλίες τού δρόμου χωρίς να τις μεταφέρει στο έσωτερικό τού αυτοκινήτου. Ακόμη και στούς άσχημους δρόμους ή ασφασσιόν δεν κουράζει τούς επιβάτες.

Ιδιαίτερα άπολεσματικό είναι τó caloriferό που θερμαίνει γρήγορα και δυνατά τó χώρο τών επιβατών.

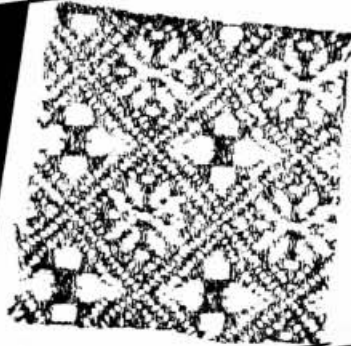
Τó πόρτ - μαγκαζ χωράει όλες τις άποσκευές τεσσάρων ανθρώπων που πρόκειται να ταξιδεύσουν.

Αν πιστεύετε πραγματικά ότι υπάρχουν εύγενικά αυτοκίνητα, όπως και άνθρωποι, τότε ή Λάντσια Φούλβια Μερλίνα έχει μιá θέσι στην καρδιά σας.

Διακριτική στις επιδόσεις τής, εύγενική στο δρόμο και σίγουρη στο φρενάρισμα, πλούσια σε εξοπλισμό, λεπτή σε γραμμή και ξεχωριστή σε φινιρίσμα δεν άπογοητεύει ποτέ. Είναι πάντα εύγενική μαζί σας άρκει να τις φέρεστε και σεις με τόν ίδιο τρόπο.



2000 35% Polyester

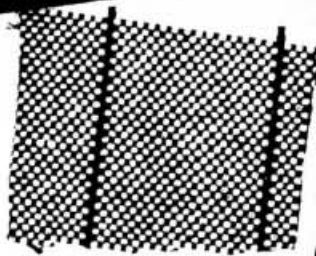
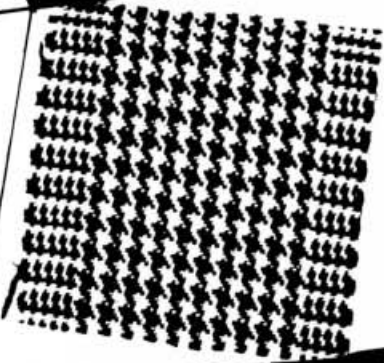


Unisex

Φανταστίκ



Πρένς ντέ Γκάλλ 3.000



Grand prix

Φθινοπωρινή συλλογή NAXMIA

ΑΔΕΛΦΟΙ NAXMIA - ΤΡΙΤΕΞ Α. Ε.



ΑΙΘΑΛΥ 25 - ΤΗΛ. 313.292 - Τ.Τ. 116 ΑΘΗΝΑ Ι

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ



Επίσκεψις στη Βισσόλα Τιτσινο



“Όπου, προσκεκλημένοι τῆς Πιρέλλι, ρίχνουμε μιὰ ματιὰ σ’ ἓνα ἀπ’ τὰ πιὸ σύγχρονα κέντρα δοκιμῶν ἐλαστικῶν τοῦ κόσμου.

Ἡ Ἰταλία εἶναι μιὰ θαυμαστὴ χώρα. Γι’ αὐτὸ δὲν ὑπάρχει καμιὰ ἀμφιβολία καὶ τὸ ἔχουμε τονίσει ἐπανειλημμένως, ὅταν μᾶς δόθηκε ἡ εὐκαιρία νὰ τὴν ἐπισκεφθοῦμε παλαιότερα.

Τὸ γράψαμε καὶ τὸ εἴπαμε σὲ γνωστούς καὶ φίλους καὶ ἡ φυσικὴ τους ἀντίδρασι ἦταν νὰ ρωτήσουν σὲ τί εἶναι θαυμαστή.

Καὶ ἀπ’ αὐτὴ τὴ στιγμή ἀρχίζουν τὰ προβλήματα.

Διότι εἶναι θαυμαστὴ σὲ μερικὰ πράγματα, ποὺ ὁ ὑπόλοιπος κόσμος δὲν καταλαβαίνει καθόλου, ποὺ ὁ πολὺς κόσμος τῆς Κεντρικῆς ἰδιαί-

τερα Εὐρώπης, ἀντιπαθεῖ καὶ ποὺ μόνο μερικοὶ βλέπουν σὰν θαυμαστά...

Εἶναι θαυμαστὴ σὲ ὅτι εἶναι ἡ μόνη... ἀνοργάνωτα ὁργανωμένη χώρα τοῦ κόσμου!

Εἶναι θαυμαστὴ, διότι ἔχει τοὺς χειρότερους ὁδηγοὺς τοῦ κόσμου. Διότι ξεπερνᾷ στὴν τερπελιά ἀκόμη καὶ μερικὰ σείχάτα σὲ Κουβέιτ ἢ δὲν ξέρω, ποῦ ἄλλου. Διότι οἱ ἄνθρωποι εἶναι φίνοι καὶ χαίρονται τὴ ζωὴ τους. Διότι ὅλες τῆς οἱ πόλεις εἶναι γεμάτες μὲ παλιὰ καστέλα καὶ κτίσματα, ποὺ σὲ φέρνουν μέσα σ’ ἓνα λεπτὸ στὴν ἐποχὴ τοῦ Ρωμαίου

καὶ τῆς Ἰουλιέτας καὶ περιμένει ν’ ἀκούσῃς ξαφνικὰ τὴν κλαγγὴ τῶν σπαθῶν. Διότι ὑπάρχει τὸ Ντιούμο, ἡ Ὠιοστράντα Νιέλ Σόλε, τὸ παλιὸ ἐργοστάσιο τοῦ Καϊρνέ — ποὺ ἔφτιαχνε ἀεροπλάνα σὲν πρῶτο παγκόσμιο πόλεμο καὶ ποὺ τώρα φτιάχνει ἠλεκτρικὰ...μηρίκια καὶ ἄλλες μικρὲς συσκευὲς γιὰ τὸν «βιβλιατεῖο κωνιοῦμο», ποὺ τὰ ἀπορροφᾷ σὰν μιὰ γιγαντιαία καταβόθρα.

Ἡ Ἰταλία εἶναι θαυμαστὴ, διότι ἔχει ἑκατομμύρια Φιάτ 500, ἑκατοντάδες χιλιάδες μοτοσυκλέτες, χιλιάδες Ἄλφα Ρομέο καὶ ἑκατοντάδες Φερράρι, Μαζεράτι καὶ Ἄρμαρι ποὺ γυρίζουν στοὺς δρόμους τῆς. Τέλος, εἶναι θαυμαστὴ, διότι κάτω σὲ Νότιο μεταφέρει μερικὲς ἀπ’ τὲς μεγαλύτερες βιομηχανίες τῆς καὶ πάνω σὲ Βορρᾶ ἔχει τὴ μεγάλη καρδιά τοῦ διεθνοῦς αὐτοκινητιστι-

κοῦ κινήματος.

Τὰ προσόντα ἴσως νὰ μὴν ἱκανοποιοῦν ἓνα Γερμανὸ ἢ ἓνα Ἀγγλο. Μπορεῖ νὰ φέρνουν ἀλλεργία σ' ἕναν Ἀμερικανὸ πού ἔχει μάθει νὰ βάζῃ τοὺς ὑπολογιστὰς νὰ σκέπτονται γι' αὐτόν, ἀλλὰ ἀρέσει σ' ἓναν ἄνθρωπο πού ἔχει μάθει — κακῶς βέβαια — νὰ ζῆ μὲ τὸν τρόπο αὐτὸ καὶ νὰ αισθάνεται ἄνετα ὅταν βλέπη μιὰ Φερράρι Τζι Τι Μπι 4 νὰ κινῆται στὴν Ἰοσιτράντα μὲ βροχή ἀφίνοντας πίσω της μιὰ τεράστια οὐρὰ ἀπὸ νερό.

Γιὰ ἓνα ὀλόκληρο πρωῖνὸ εἶχαμε τὴ πίστα τῆς Μόντζα στὴ διάθεσί μας καὶ κυριολεκτικὰ τὴν ὀργώσαμε μὲ μιὰ Φιάτ Ντίνο.

Γιὰ ἓνα ἄλλο πρωῖνὸ ὠδηγήσαμε ἓνα Φιάτ 130 στὴ πίστα δοκιμῶν τῆς Πιρέλλι, στὴ Βιτόλα, καὶ ἓνα τρίτο πήγαμε στὴ πίστα τῆς Λαϊνάτε, ὅπου γίνονται οἱ δοκιμὲς τῶν ἐλαστικῶν πάνω στὸ βρεγμένο.

Καὶ στὸ ἄρθρο αὐτὸ θὰ σὰς ἀπασχολήσουμε μὲ τὸν θαυμαστὸ κόσμον τῶν ἀκτινωτῶν ἐλαστικῶν καὶ τῶν δοκιμῶν, πού γίνονται ἀπ' τὴν μεγάλη αὐτὴ ἰταλικὴ εἰταιρεία.

«Οἱ γνώσεις μας πάνω στὰ λάστιχα βρίσκονται ἀκόμη στὴν βρεφικὴ τους ἡλικία»!...

Ἔτσι, ἄρχισε ἡ συζήτησί μας μὲ τὸν ἐπικεφαλῆς μηχανικὸ στὴ πίστα τῶν δοκιμῶν τῆς Βιτόλα.

Ἡ δῆλωσι αὐτή, πού ἐκπλήσσει, ἔγινε ἀπὸ τὸν Μάικλ Νιούαλ, εἰδικὸ ἐπὶ τῶν ἀνταρτίσεων καὶ τῶν ἐλαστικῶν, ἄνθρωπο πού ἔχει στο ἐνεργητικὸ του 20 λαμπρὰ χρόνια πάνω στὸν λεπτὸ καὶ θαυμάσιον αὐτὸν τομέα. Εἶχε ἐργασθῆ στὴν Μπρίστολ καὶ τὴν Ρόβερ καὶ εἶχε σκεδιάσει τὴν ἀνάρτησι γιὰ ἓνα Μπρίστολ, πού ποτὲ δὲν κυκλοφόρησε γιὰ τὸν ἀιλουστιατο λόγο ὅτι ἦταν πολὺ ἐμπρὸς ἀπ' τὸν καιρὸ του.

Ἀπ' αὐτὸν τὸν ἄνθρωπο ἀκούσαμε τὸ συνταραστικὸ νέο, μέσα στὴ Βιτόλα, τὴν πιὸ σύγχρονη πίστα δοκιμῶν ἐλαστικῶν τῆς Εὐρώπης, ἐνῶ ψηλά, πάνω ἀπ' τὰ κεφάλια μας, στεκόταν ὁ πύργος τῆς Πιρέλλι μὲ τὸ ἠλεκτρονικὸ του κέντρο καὶ τὰ πολὺπλοκα τηλεμετρικὰ συστήματα. Δὲν ξέρουμε ἀπὸ ποῦ νὰ ἀρχίσουμε μ' ὅλη αὐτὴ τὴν ἱστορία. Διότι, ναὶ μὲν ὁ Νιούαλ ἔκανε τὴν δῆλωσί του, ἀλλὰ πῶς ἦταν δυνατὸν νὰ τὸν πιστέψης! Δὲν σ' ἄφηναν ἦσυχον ἕλα αὐτὰ τὰ Μπε Ἔμ Βὲ καὶ οἱ Μερσεντές 250 Ἔς καὶ τὰ διάφορα Φιάτ, πού γύριζαν στὸν ἐξωτερικὸ κύκλο τοῦ «στῆριγκ πάντ» τῆς Βιτόλα, φορτωμένα μὲ ἠλεκτρονικὰ

ὄργανα, μετρώντας γωνίες ὀλισθήσεως, ταχύτητες, βαθμοὺς τριβῆς, γωνιακὲς ταχύτητες, φορτία στὰ ἐλαστικά, θερμοκρασίες καὶ γενικὰ κάθε τι, πού ἤθελαν νὰ μάθουν τὰ ἀνήσυχτα μυαλὰ τῶν ἀνθρώπων.

Ὅμως ἡ δῆλωσι αὐτὴ ἦταν ἀλληγορικὴ. Οἱ γνώσεις πάνω στὰ λάστιχα βρίσκονται στὴ βρεφικὴ ἡλικία σὲ ἔχει μ' αὐτὰ, πού συμπλέγματα σὰν τὴν Βιτόλα καὶ τὴν Λαϊνάτε — γιὰ τὴν ὁποία θὰ μιλήσουμε ἀργότερα — μποροῦν νὰ διδάξουν τοὺς ἐπιστήμονες.

Ἔτσι, ἀντὶ νὰ ἀποροῦμε γιὰ τὸ παρὸν καὶ νὰ σκεπτιώμαστε τὸ μέλλον, νομίζω ὅτι εἶναι καλύτερα ν' ἀρχίσουμε ἀπ' τὴν πρώτη ἡμέρα τῆς ἐπισκέψεώς μας στὴν Πιρέλλι καὶ νὰ καταγράψουμε τὴν συνομιλία πού εἶχαμε μὲ τὸν ἰντζενιέρη Κιάτσε, ὁ ἄνθρωπος, πού ξεκίνησε τὴν Βιτόλα, καὶ ὑπεύθυνος γιὰ κάθε τροχὸ πού γύριζε ἐκεῖ μέσα.

Ἡ συζήτησί μας πῆγε κάπως ἔτσι καὶ νομίζουμε ὅτι πρέπει νὰ παραθέσουμε τὰ κυριώτερα σημεῖα.

4 T: Ποῦ βρίσκεται σήμερα ἡ ὑπόθεσι τῶν ἐλαστικῶν; Ξέρουμε ὅτι μόλις τὰ τελευταῖα 10 χρόνια οἱ ἀπλοὶ ὁδηγοὶ ἄρχισαν νὰ καταλαβαίνουν ὅτι δὲν ἀρκεῖ νὰ ἔχης ἓνα στρογγυλὸ μαλακὸ πράγμα, πού γυρίζει γύρω-γύρω, ἀλλὰ κάτι πολὺ περισσότερο.

Κιάτσε: Ἐχετε ἀπόλυτο δίκιο. Ἔτσι νόμιζαν οἱ ἀπλοὶ ὁδηγοί, ἀλλὰ δὲν θὰ πιστέψετε, ἂν σὰς πῶ ὅτι τὰ ἱδια πιστεύουν καὶ οἱ μηχανικοί, πού ἀσχολοῦνται μὲ τὴν κατασκευὴ καὶ τὴν σκεδιάσι τῶν ἐλαστικῶν. Μόλις πρὶν ἀπὸ 10 χρόνια ἀρχίσαμε ὅλοι-ἰδιαίτερα ἐδῶ στὴν Εὐρώπη-νὰ καταλαβαίνομε τί τεράστιες διαφορὲς παρουσιάζονται στὴ συμπεριφορὰ ἐνδὸς αὐτοκινήτου ἀπὸ τὴ χρῆσι π.χ. διαφόρων συνθετικῶν ἐλαστικῶν. Μόλις πρὶν ἀπὸ λίγα χρόνια καταλάβαμε ὅτι ἡ δυναμικὴ συμπεριφορὰ τοῦ ἐλαστικοῦ δὲν ἔχει καμιά ἔχει μ' αὐτὰ, πού σκεπτιώμαστε στὰ ἐργαστήριά μας, καὶ μόλις πρὶν ἀπὸ λίγα χρόνια καταλάβαμε τὴν τεράστια σημασία τῶν ἀνταρτίσεων καὶ τὸ πόσο στενὰ συνδεδεμένες εἶναι μὲ τὴν ὅλη συμπεριφορὰ τοῦ ἐλαστικοῦ καὶ φυσικὰ τοῦ αὐτοκινήτου. Ἡ Βιτόλα, πού θὰ δῆτε σὲ λίγο, δὲν εἶναι παρὰ ἓνα ἐργαστήριον κάτω ἀπ' τὸ μπλὲ τοῦ οὐρανοῦ, ὅπου μελετοῦμε ἀκριβῶς τὴν δυναμικὴ συμπεριφορὰ τῶν ἐλαστικῶν.

4 T: Ὑπάρχουν πάρα πολλοὶ ἄνθρωποι, πού λένε ὅτι δὲν χρειάζε-

ται μιὰ πίστα δοκιμῶν γιὰ νὰ μελετήσης τὴ συμπεριφορὰ τῶν ἐλαστικῶν καὶ ἀκόμη καὶ τῶν αὐτοκινήτων. Ξέρουμε ὅτι στὴν Ἀμερικὴ ἰδιαίτερα, ὅλο καὶ περισσότεροι ἐπιστήμονες χρησιμοποιοῦν τοὺς ἠλεκτρονικοὺς ἐγκεφάλους γιὰ νὰ κάνουν τὴ δουλειά τους καὶ λένε ὅτι οἱ δοκιμὲς στοὺς δρόμους εἶναι ἄχρηστες, ἀφοῦ τὰ προγράμματα καὶ οἱ ἡμιαγωγοὶ μποροῦν νὰ κάνουν τὰ πάντα.

Κιάτσε: Ἐχουν δίκιο! Ὅμως μὴ ξεχνᾶτε ὅτι εἶναι ἀδύνατον νὰ προγραμματίσης ἓναν ἐγκέφαλον νὰ σοῦ κάνῃ τις ἐργασίες πού θέλεις καὶ νὰ σοῦ δώσῃ τὰ ἀποτελέσματα πού θέλεις, ἂν πρῶτα δὲν ἔχης ἄμεση γνώσι τοῦ θέματος! Ξέρω ὅτι φοροῦν τις ἄσπρες μπλοῦζες τους καὶ μπαίνουν σὲ τις ἄσπρες αἰθουσὲς τους καὶ προγραμματίζουν τοὺς ἐγκεφάλους τους νὰ «ὀδηγήσουν» 300 φορὲς τὴ πίστα τῆς Ντεϋτόνα ἢ νὰ διασχίσουν τὴ Κεντρικὴ Ἀφρικὴ. Ἐπεῖς πιστεύουμε ὅτι εἶναι προτιμότερο νὰ κάνουμε 300 φορὲς τὸ γύρο τῆς Βιτόλα — καὶ ἴσως σύντομα τὸν γύρο τῆς Ντεϋτόνα — νὰ συγκεντρώσουμε τις προσωπικὲς μας ἐμπειρίες καὶ μετὰ νὰ τις δώσουμε στοὺς ἐγκεφάλους μας νὰ τις μελετήσουν ἢ νὰ τοὺς δώσουμε τὰ κατάλληλα στοιχεία γιὰ τὸν προγραμματισμὸν.

4 T: Κ. Κιάτσε ἀκούσαμε καλὰ ὅταν εἶπατε ὅτι σύντομα ἴσως μπορεῖτε νὰ κάνετε 300 φορὲς τὸν γύρο τῆς Ντεϋτόνα; Ἀπ' ὅτι ξέρουμε, ἡ Πιρέλλι δὲν λαβαίνει μέρος στοὺς ἀγῶνες καὶ δὲν κατασκευάζει ἀγωνιστικὰ λάστιχα.

Κιάτσε: Καὶ ὅμως κάνετε λάθος! Διότι σύντομα θὰ σὰς δείξω τὸ ἀγωνιστικὸ μας τμήμα καὶ ἐκεῖ θὰ δῆτε ὅτι ἐργαζόμαστε σοβαρὰ πάνω στὰ λάστιχα ἀγῶνων. Δὲν θὰ λάβουμε μέρος ἐπισήμως, ἀλλὰ θὰ τὰ δώσουμε σ' ὅσους μᾶς τὰ ζητήσουν.

4 T: Κι ἂν σὰς τὰ ζητήσῃ ἡ Φερράρι;

Κιάτσε: Ἡ Πιρέλλι δὲν θὰ λάβῃ ποτὲ μέρος στοὺς ἀγῶνες τῆς Φόρμουλα Ἔνα. Πιστεύουμε ὅτι αὐτὰ τὰ λάστιχα εἶναι πολὺ μακριὰ ἀπ' τὰ λάστιχα πού χρησιμοποιοῦν οἱ κοινοὶ αὐτοκίνητισταί. Θὰ βοηθήσουμε ὅμως τοὺς κατασκευαστὰς ἀρχετύπων (Σ. Σ.!) καὶ θὰ βοηθήσουμε καὶ τὸν κόσμον τῶν ράλλυ, διότι αὐτὰ τὰ λάστιχα εἶναι πιὸ κοντὰ σ' αὐτὰ, πού χρησιμοποιοῦμε σεῖς καὶ ἐγώ.

4 T: Ἀς ἀφήσουμε τὸ θέμα τῶν ἀγῶνων. Δὲν εἴμαστε ἐδῶ γι' αὐτὸν

τὸν σκοπὸ, ἀλλὰ γιὰ νὰ μιλήσουμε γιὰ ἐπιβατικά λάστιχα!

Κιάζε: Σωστό. Καὶ θὰ ἤθελα νὰ ἐπανέλθω στὸ θέμα ποὺ συζητούσαμε προηγουμένως. Μιλούσαμε γιὰ τὸ πῶς πρέπει νὰ δοκιμάζῃ κανεὶς τὰ λάστιχά του, ἀλλὰ καὶ τὰ λάστιχα τῶν ἀνταγωνιστῶν. Καὶ πρέπει νὰ πῶ ὅτι ἔχουμε γι' αὐτὸν τὸν σκοπὸ πολλές μηχανὲς στὸ ἐργαστάσιο. Ἀλλὰ, καθὼς τὰ χρόνια περνοῦσαν, καταλάβαμε ἕνα πολὺ ἀπλὸ πρᾶγμα. "Ὅτι οἱ μηχανὲς αὐτὲς εἶναι τόσο πολὺπλοκες, ὥστε ἦταν ἀδύνατον νὰ υποβληθοῦν ἐπὶ σκληρῇ χρῆσῃ, ποὺ ἔπρεπε, καὶ νὰ μὴν καταστραφοῦν. Δοκιμάζαμε π. χ. ἕνα λάστιχο καὶ θέλαμε νὰ μετρήσουμε τὶς πλευρικές δυνάμεις, τὸν βαθμὸ τριβῆς, τὴ θερμοκρασία καὶ πολλὰ ἄλλα πρᾶγματα. "Ὅλα πῆγαιναν καλά, ὅσο ἐργαζόμαστε στὸ κάθετο ἐπίπεδο ἢ κινούσαμε τὸ λάστιχο λίγες μοῖρες δεξιὰ ἢ ἀριστερά. "Ὅμως, τὰ σύγχρονα λάστιχα στὰ σύγχρονα αὐτοκίνητα, δὲν κινοῦνται μόνον λίγες μοῖρες δεξιὰ κ' ἀριστερά, ἀλλὰ πολλὲς φορὲς σπκῶνονται ὀλόκληρα στὸν ἀέρα... Δοκιμάζαμε νὰ κάνουμε τὶς μηχανὲς νὰ κάνουν αὐτὰ τὰ πρᾶγματα. Καὶ οἱ μηχανὲς κάθε τόσο κάτι πάθαιναν. Γι' αὐτὸ λοιπὸν γεννήθηκε ἡ πίστα στὴ Λαϊνάτε καὶ ἡ πίστα στὴ Βιτσόλα.

4 T: Εἶπατε προηγουμένως ὅτι οἱ ἀναρτήσεις ἐπηρεάζουν ἄμεσα τὴ συμπεριφορὰ τοῦ αὐτοκινήτου σὲς εἰστροφές. Καὶ δὲν ἔχω κανέναν λόγῳ ν' ἀμφιβάλλω. "Ἐχω ὅμως κάποιον εἰδικὸν ἐπὶ πατρίδα, ποὺ γράφει ὅτι οἱ ἀναρτήσεις δὲν παίζουν ρόλο ἐπὶ τὴν εὐστάθεια τοῦ αὐτοκινήτου. Καὶ ἐπειδὴ εἶχα ἀρχίσει νὰ ἀμφιβάλλω γιὰ τὸν κόσμῳ, ποὺ ζοῦμε ὅς ξαναρώτησα!

4 T: Δοκιμάσατε ποτὲ νὰ μελετήσετε τὴ συμπεριφορὰ τῶν ἐλαστικῶν, ποὺ κατασκευάζετε, καὶ τῶν ἐλαστικῶν τῶν ἄλλων, ἐπὶ τὸν βρεγμένο δρόμῳ, ἐπὶς μηχανὲς αὐτὲς; Κιάζε: Μάλιστα. Δοκιμάσαμε καί, μετὰ ἀπὸ λίγο, τὶς πετάξαμε ἀπ' τὸ παράθυρο. Εἶναι ἄχρηστες καὶ οἱ μετρήσεις τους δὲν ἔχουν καμιά ἐσχέση μὲ τὴν πραγματικότητα.

4 T: Αὐτὸ εἶναι καὶ ἡ δική μας πίστα.

Κιάζε: Στὴν Βιτσόλα ἔχουμε τέσσερις διαδρόμους μὲ τέσσερα διαφορετικά ἐπιστρώματα. Κι' ὅταν λέω διαφορετικά ἐπιστρώματα ἐννοῶ ὅτι ἔχουν διαφορετικούς βαθμοὺς τριβῆς. Καὶ οἱ τέσσερις αὐτοὶ διάδρομοι μποροῦν νὰ βραχοῦν μέ-

σα ὁὲ τρία λεπτά. Καὶ πάνω στὸ βρεγμένο κάνουμε τὶς δοκιμὲς μας γιὰ τὰ φρένα, γιὰ τὸ συντελεστὴ τριβῆς τῶν διαφόρων μιγμάτων καὶ τῶν διαφόρων πελμάτων καί... καί ἀπ' ἐκεῖνη τὴ στιγμή καὶ μετὰ, χρησιμοποιοῦμε τὶς μηχανὲς. Διότι τὰ πάντα εἶναι ἐνωμένα μὲ τὸ κεντρικὸ νευρικὸ σύστημα καὶ κάθε ἕνα χιλιοστὸ τοῦ δευτερολέπτου οἱ μετρήσεις καταγράφονται ἐπὶς ταινίες. Οἱ ταινίες μεταφέρονται τὸ ἀπογεῦμα ἐπὶ τὸν κεντρικὸ ἐγκέφαλο ἐπὶς Μιλάνο. Καὶ τὸ πρῶτ' ἔχουμε τ' ἀποτελέσματα τῶν μετρήσεων γιὰ κάθε ἕνα ἀπ' τὰ λάστιχα, ποὺ δοκιμάσαμε, ἔτσι ὥστε ν' ἀρχίσουμε ξέροντας τί κάναμε τὴν προηγουμένη.

4 T: Τί γνώμη ἔχετε γιὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς κατασκευαστὰς ἐλαστικῶν;

Κιάζε: Δὲν ἀσχολοῦνται πολὺ μὲ τὴ μηχανικὴ τῶν ἐλαστικῶν. Νομίζω ὅτι εἶναι πίσω ὁὲ συγκριεὶ μὲ τοὺς Εὐρωπαίους. Ἡ ἐξήγησις εἶναι φυσικὰ πολὺ ἀπλή, ἀφοῦ δὲν ἔχει κανεὶς παρὰ νὰ κυττάξῃ τοὺς δρόμους τους γιὰ νὰ τὸ καταλάβῃ. Τὰ λάστιχά τους δὲν ἔχουν ν' ἀντιμετωπίσουν ὅσα ἀντιμετωπίζουν τὰ λάστιχα ἐπὶς εὐρωπαϊκὰ αὐτοκίνητα. Σκεφθῆτε ἕναν Ἴταλὸ μὲ μιὰ "Ἄλφα Ρομέο ἢ μιὰ Λάντσια ἢ μιὰ Φερρὰρι ν' ἀνεβαίνει μιὰ διάβασι τῶν "Ἄλπεων. "Ἡ ἀκόμη κατεβῆτε κάτω καὶ ὅπως πῶς ὁδηγοῦν τὰ Φιάτ 500!!

"Ἐτοὶ τὰ, λάστιχά τους εἶναι φτιαγμένα γιὰ ἕνα μᾶλλον περιορισμένο πεδίο χρήσεως... "Ὅπως ἄλλωστε καὶ τ' αὐτοκίνητά τους! Χρησιμοποιοῦν διάφορα ὑλικά γιὰ τὰ λάστιχά τους, ἀλλὰ δὲν νομίζω ὅτι ἔχουν λύσει τὰ προβλήματα τῆς κοπῶσεως αὐτῶν τῶν ὑλικῶν...

4 T: Συνεργάζεσθε μὲ τοὺς κατασκευαστὰς αὐτοκινήτων; Μελετᾶτε μαζί τους τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζουν, ὅταν σχεδιάζουν καὶ δοκιμάζουν τὰ πρῶτα τους νέα μοντέλα; Ξέρουμε ὅτι πολλοὶ κατασκευαστὰι σχεδιάζουν τ' αὐτοκίνητά τους, χτίζουν ἂν θέλετε, γύρω ἀπ' ἕνα συγκεκριμένο τύπο ἐλαστικοῦ. "Ἐχουμε ὁὲν παράδειγμα τὸ Φιάτ 128. Τὶς Ρόβερ καὶ πολλὰ ἄλλα ποὺ δὲν ἔρχονται αὐτὴ τὴ στιγμή ἐπὶς νοῦ.

Κιάζε: Ἐδῶ τὰ πρᾶγματα εἶναι μᾶλλον σκοτεινὰ! Δὲν μποροῦμε νὰ συνεργασθοῦμε μὲ τοὺς κατασκευαστὰς, διότι δὲν ξέρουμε ἀπ' τὴν ἀρχὴ ἂν θὰ ἀγοράσουν τὰ δικὰ μας λάστιχα. Βλέπετε εἶναι καὶ

τὸ ἐμπόριον ἐπὶ μέση! Γι' αὐτὸ ἀγοράζουμε μερικὰ ἀπ' τὰ μοντέλα ποὺ μᾶς ἐνδιαφέρουν καὶ κάνουμε τὶς δικές μας δοκιμὲς. Μετὰ κάνουμε τὶς προσφορὲς μας, ὑποβάλλουμε τὶς προτάσεις μας καὶ περιμένουμε. Αὐτὴ εἶναι ἡ δουλειά μας. Ἀλλὰ ἔχετε ἀπόλυτο δίκιο ὅταν λέτε ὅτι πολλὰ ἀπὸ τὰ σύγχρονα αὐτοκίνητα χτίζονται πάνω ὁὲ ἕνα συγκεκριμένο τύπο ἐλαστικοῦ. Γενικά, θὰ μπορούσαμε νὰ ποῦμε ὅτι χτίζονται γύρω ἀπ' τὰ ἄκτινωτὰ ἐλαστικά καὶ ὅτι τὰ συμβατικά λάστιχα βρίσκονται πᾶ ἐπὶ δύσει τους. Πάρτε ὁὲν παράδειγμα τὴν Φιάτ. Τοποθετεῖ ἄκτινωτὰ ἐλαστικὰ ἐπὶς 95% τῶν αὐτοκινήτων, ποὺ παράγει. Κι' ἂν τὸ 5% ὁὲς φαίνεται πολὺ, λάβετε ὑπ' ὄψιν σας ὅτι εἶναι τὸ μικρὸ 500, ὅχι τὸ 500 "Ἐλ— ποὺ παραδίδεται ἐπὶς τὴν πιὸ φθηνή του ἔκδοσι μὲ συμβατικὰ λάστιχα. "Ἐνας ἄλλος τρόπος ποὺ χρησιμοποιοῦμε γιὰ νὰ πουλήσουμε τὰ λάστιχά μας ὁὲ ἕναν κατασκευαστὴ εἶναι τὸ νὰ μάθουμε ἀπὸ τὶς δικές μας πηγὲς ὅσο περισσότερα πρᾶγματα μποροῦμε γιὰ τὸ αὐτοκίνητο ποὺ ἐτοιμάζει. Δὲν ἔχουμε παρὰ νὰ βροῦμε ἕνα ἄλλο, ποὺ νὰ μοιάζει μ' αὐτό, ποὺ πρόκειται νὰ κυκλοφορήσῃ καὶ νὰ κάνουμε τὶς δοκιμὲς μας. Τότε πᾶμε καὶ τοῦ προσφέρουμε τὸ λάστιχο. Τὸ εἰδικὸ λάστιχο, ποὺ φτιάξαμε γι' αὐτὸ καὶ μόνο τ' αὐτοκίνητο! Τὶς περισσότερες φορὲς τὰ καταφέρνουμε. "Ἄν εἶμαστε κοντὰ, τότε οἱ κατασκευαστὰι ρυθμίζουν τὶς ἀναρτήσεις τους ἔτσι, ποὺ νὰ ταιριάζουν ἐπὶς λάστιχά μας.

4 T: "Ὅλα αὐτὰ ποὺ λέμε μᾶς ὁδηγοῦν ἐπὶς συμπέρασμα ὅτι ὁ κόσμος τῶν ἐλαστικῶν βρίσκεται ὁὲ μιὰ συνεχῆ ἐξέλιξι. Μιὰ ἐξέλιξι ποὺ ἴσως οὔτε καὶ σεῖς οἱ ἴδιοι νὰ μὴν μπορεῖτε νὰ παρακολουθήσετε.

Κιάζε: "Ὅχι μόνο ἐξέλιξι, ἀλλὰ ἔκρηξι! Κυττάτε γύρω σας. "Ἐχετε δεῖ κανένα βιβλίον γιὰ τὰ λάστιχα; "Ὅχι. Καὶ ὁ λόγος εἶναι πολὺ ἀπλός. Αὐτὰ ποὺ λέμε καὶ τώρα μπορεῖ νὰ εἶναι προϊστορία ὁὲ ἔξι μῆνες! Κάποιος μπορεῖ νὰ κατασκευάσῃ μιὰ ἐπαναστατικὴ μορφή ἀναρτήσεως καὶ νὰ χρειασθῆ νὰ σχεδιάσουμε λάστιχα, ποὺ δὲν θὰ ἔχουν καμιά συγγένεια μὲ τὰ σημερινὰ.

4 T: Συμφωνῆτε μὲ τὴν τάσι ποὺ παρουσιάστηκε τὸν τελευταῖον καιρὸ γιὰ ὄλο καὶ φαρδύτερα λάστιχα;

Κιάζε: Τὰ παλιὰ χρόνια οἱ

κατασκευασταί είχαν τρομερά στενές ζάντες. Τρομερό λάθος αυτό. Τους είπαμε να τις φαρδύνουν και το έκαναν. Τώρα όμως αντιμετωπίζουμε ένα πρόβλημα. Δεν μπορούμε να τους σταματήσουμε! Φαρδαίνουν συνεχώς. Πάντως, συμφωνώ με τα φαρδειά λάστιχα. "Αν και μερικά φαινόμενα παρουσιάζονται έντονότερα.

4 Τ: Ποιά φαινόμενα;

Κι ά ζ ε: "Ένα, που άμέσως έρχεται στο νοϋ, είναι το φαινόμενο τής ύδρολισθήσεως. "Όσο πιο φαρδύ είναι το λάστιχο, τόσο πιο δύσκολα μπορεί να φύγει από κάτω του το νερό. "Έτσι, το λάστιχο άνεβαίνει πάνω στο νερό. Και το δυστύχημα είναι πιο κοντά άι' όσο νομίζετε.

4 Τ: Οί «Τροχοί» κυκλοφοροϋν τον "Οκτώβριο και το θέμα τής προσφύσεως στο βρεγμένο είναι επίκαιρο. Γι' αυτό θα θέλαμε να μιλήσουμε περισσότερο πάνω στο θέμα.

Κι ά ζ ε: Κυττάξτε. Πολλοί κατασκευασταί σχεδιάζουν τα λάστιχά τους έτσι, που να είναι θαυμάσια στην αντιμετώπιση τής ύδρολισθήσεως. "Όμως, με τα λάστιχα δεν μπορείτε ποτέ να πής ότι θα σχεδιάσω ένα, που να είναι καλό για την ύδρολισθήση και μέτριο για το βρεγμένο, διότι οί δρόμοι δεν είναι πάντα γεμάτοι με νερό. Τις περισσότερες φορές είναι άπλως βρεγμένοι.

Κι ένα λάστιχο, που είναι άντι-ύδρολισθητικό μπορεί να γλιστρή άνις μανιακό πάνω στο άπλό βρεγμένο και να μην κρατή καθόλου στο στεγνό.

"Άλλες είναι οί προδιαγραφές για ένα «ύγρό» λάστιχο και άλλες για ένα «στεγνό». "Άλλες οί προδιαγραφές για ένα λάστιχο σχεδιασμένο για την Άγγλία και — μια και έφερε η συζήτηση — άλλες για ένα, που προορίζεται για την Έλλάδα.

Τα Τσιντουράτιομ, που κατασκευάζουμε για την Άγγλία δεν έχουν καμιά σχέση — όσον άφορά τα χαρακτηριστικά προσφύσεως — μ' αυτά που κατασκευάζουμε π.χ. για τη Γερμανία. Οί δρόμοι στις δύο χώρες είναι διαφορετικοί, έχουν διαφορετικούς συντελεστές τριβής και επιβάλλουν διαφορετικές φθορές στα λάστιχα. "Έτσι, προσπαθοϋμε να βροϋμε τον μέσο όρο. Καί, όπως θα δήτε, η προσπάθεια αυτή είναι τεράστια και ιδιαίτερα πολύπλοκη.

4 Τ: Και όμως, ξέρουμε μερικά λάστιχα, που όλοι — η σχεδόν όλοι — τ' αγοράζουν μόνο και μόνο, επειδή έχουν ένα περίεργο όνομα και ξέρουμε ότι τα λάστιχα αυτά είναι ρινόκεροι στη βροχή και «τρελλά» στο βρεγμένο. Τί μπορεί να κάνη κανείς για αυτούς τους άνθρώπους; Πώς μπορεί να τους δώσει να καταλάβουν ότι υπάρ-

χουν τόσες λεπτομέρειες, που έχουν τόσο μεγάλη σχέση με την ασφάλειά τους, λεπτομέρειες που πρέπει να μάθουν.

Κι ά ζ ε: Δεν υπάρχει τρόπος. "Αν ένας κατασκευαστής έχει ένα καλό λάστιχο, πρέπει να καθίση πίσω και να περιμένη να κυκλοφορήση η φήμη από στόμα σε στόμα. "Ό ένας καλός οδηγός το λέει στον άλλον και οί καλοί οδηγοί παρασύρουν τους άδιάφορους!

"Ο ίντζενιέρε Κιάζε ήταν ένας "Ιταλός αλλοιώτικος άπ' τους άλλους. "Ίσως διότι είχε στα χέρια του τις τεράστιες ευθύνες τής παρακολούθησεως και εξέλιξεως ενός τόσο ζωτικού εξαρτήματος, όπως το επιβατικό έλαστικό. Μιλούσε με φράσεις συγκεκριμένες και τοποθετούσε τα προβλήματα, που αντιμετώπιζαν στο εργοστάσιο, αλλά και στη Βιτόλα κάτω άπ' ένα τεράστιο μεγεθυντικό φακό. Τίποτα δεν του ξέφευγε και τίποτα δεν ήταν άγνωστο στον θαυμαστό αυτόν άνθρωπο. — Βλέπετε, είπε σε μια στιγμή, οί περισσότεροι οδηγοί, που περνοϋν αυτή τη στιγμή πλάι μας, δεν θέλουν να ξέρουν για γωνίες έξολισθήσεως, φορτία, θερμοκρασίες, και όρια προσφύσεως. Το μόνο που τους ενδιαφέρει, είναι να κάνουν πολλά πολλά χιλιόμετρα με τα λάστιχά τους και να μην φεύγουν άπ' το δρόμο, όταν βρέχει! "Αν θυ-

Μιά άποψη τών διαδρόμων επιβραδύνσεως (άριστερά) με τους κρουνοϋς άνοιχτοϋς και ένα αυτοκίνητο σε δοκιμή. Τα V1, V2, 3 και 4 είναι διάδρομοι με διαφορετικές επιφάνειες. Έκει δοκιμάζονται οί άναρτήσεις, τα λάστιχα και οί άνέσεις—η όχι — που προσφέρει ο συνδυασμός έλαστικών και άναρτήσεως.



μάθε, ὡς εἶπα προηγουμένως ὅτι οἱ δύο αὐτὲς ιδιότητες εἶναι σχεδὸν ἀδύνατον νὰ ὑπάρχουν στὸ ἴδιο λάστιχο — ἢ τουλάχιστον αὐτὸ πιστεύαμε πρὶν ἀπὸ λίγα χρόνια. Καὶ ὅμως, καταφέραμε ἑμεῖς καὶ μερικοὶ ἀκόμη κατασκευασταὶ νὰ τὸ ἐπιτύχουμε. "Ὅπως θὰ δῆτε στὴν Βιτσόλα, δοκιμάζουμε ὄχι μόνο διαφορετικὰ πέλματα καὶ διαφορετικούς τρόπους κατασκευῆς, ἀλλὰ καὶ διάφορα εἶδη ἐλαστικοῦ. Δὲν μπορούμε νὰ σταματήσουμε — συνέχισε ὁ Κιάζε — ἀφοῦ κάθε ἐβδομάδα κάποιος ἀνταγωνιστὴς παρουσιάζει ἕνα λάστιχο καὶ π ρ έ π ε ι νὰ μάθουμε ἀπὸ τί τὸ ἔχει φτιάξει!

Βιτσόλα

"Ενας δρόμος γεμάτος στροφές ὀδηγεῖ στὴ Βιτσόλα. Ἄν δὲν τὸν ξέρης καλά, εἶναι ἀδύνατον νὰ τὸν βρῆς, διότι ὅλο τὸ συγκρότημα εἶναι κρυμμένο μέσα σὲ πυκνὰ δάση. Πρέπει νὰ εἶναι, διότι οἱ... τηλεφακοὶ κάνουν θραῦσι τὸν τελευταῖο καιρὸ καὶ κάθε βιομήχανος τὸ ξέρει πολὺ καλά!

Δὲν βλέπεις τὴ πίστα παρὰ μόνο ἀφοῦ φτάσης 30 μέτρα κοντά! Καὶ τὸ θέαμα εἶναι ἀληθινὰ συνταρακτικό!

Ξαφνικὰ τὸ δάσος παύει νὰ ὑπάρχει καὶ ἐμπρὸς σου ξανοίγεται μιὰ τεχνητὴ πεδιάδα γεμάτη δρόμους, στροφές, ἄσφαλτο καὶ μικρὰ κτίσματα. Θὰ λέγαμε ὅτι μᾶς κόπηκε ἡ ἀναπνοή καὶ κάτι τέτοιο συνέβη στὴ σκέψη ὅτι θὰ μπορούσαμε νὰ μείνουμε ἐλεύθεροι ἐκεῖ μέσα γιὰ μιὰ ὀλόκληρη μέρα δοκιμάζοντας λάστιχα καὶ αὐτοκίνητα.

Τὸ εἶπαμε, ἀχόρταγοι καθὼς εἴμαστε μὲ τὰ τετράτροχα, καὶ χαμογέλασαν μὲ κατανόησι.

Ναί, θὰ μπορούσαμε νὰ ὀδηγήσουμε, θὰ μπορούσαμε νὰ δοκιμάσουμε. Μόνο, ποῦ θὰ ἔπρεπε νὰ κάνουμε λίγη ὑπομονή.

Ἔγινε λοιπὸν ἕνας πύργος στὴ Βιτσόλα. Καὶ πάνω στὸν πύργο εἶναι τοποθετημένα πολλὰ - πολλὰ ὄργανα. Ὅργανα μετρήσεων, ποῦ σὲ ζαλίζουν, ἂν δὲν ξέρης τί εἶναι, καὶ σὲ γοπετεύουν μόλις μάθης.

Κυτᾶμε μιὰ Μπέ "Εμ Βέ 2002, ποὺ γυρίζει πάνω στὸ «στέρινγκ πάντ». Στὴν ἀρχὴ σιγὰ καὶ μετὰ ὅλο καὶ πὺρ ἄρχορα. Ὁ ὀδηγὸς τῆς παίρνει ἐντολὲς ἀπὸ τὸν πύργο μὲ τὸν ἀσύρματο. Δοκιμάζει νέα λάστιχα μιᾶς ἄλλης εταιρίας. Δεξιά μας ὑπάρχει ἕνας μεγάλος ἠλεκτρονικὸς παντογράφος.

Παρακολουθοῦμε τὴν κίνησι τῶν δύο γραφίδων πάνω στὸ τετραγωνι-

μένο χαρτί. Ἡ μία εἶναι μιλὲ καὶ ἡ ἄλλη κόκκινη. Ἡ μιλὲ καταγράφει τὶς γωνίες ἐξολισθήσεως τῶν προσθίων ἐλαστικῶν, ἡ κόκκινη καταγράφει τὶς γωνίες τῶν πίσω! Παρακολουθοῦμε μὲ τὰ μάτια ὀλάνοιχα καθὼς ὁ ὀδηγὸς αὐξάνει τὴν ταχύτητα τῆς 2002. Ὁ παντογράφος σχεδιάζει τὴν καμπύλη, ποὺ γίνεται ὅλο καὶ πὺρ ἀπότομη καθὼς τὰ λάστιχα πλησιάζουν στὸ ὄριο καὶ οἱ γωνίες ἐξολισθήσεως αὐξάνουν!

Εἶναι πραγματικὰ κάτι τὸ φανταστικό τὸ νὰ παρακολουθῆς κάθε στιγμὴ τὴν ἐργασία τῶν ἐλαστικῶν! Καὶ ἐκεῖ, ποῦ ὅλα πῆγαιναν καλὰ μὲ τὴν καμπύλη καὶ οἱ γωνίες ἐξολισθήσεως μεγάλωναν, ὁ παντογράφος τρελλάθηκε!

Οἱ δύο του βελόνες ἄρχισαν νὰ διαγράφουν μικροὺς ἀσυνάρτητους κύκλους, ποῦ δὲν μᾶς ἔλεγαν τίποτα ἀπολύτως.

Ὁ Κιάζε, ποῦ καθόταν δίπλα μας, χαμογέλασε.

— Δὲν εἶναι τίποτα, εἶπε. Τὸ μὴ-κάνηρα δὲν χάλασε. Ἄπλως τὰ λάστιχα ἔφτασαν στὸ ὄριο τῆς προσφύσεώς τους καὶ ἡ ἐξολισθήσι, ποὺ παρακολουθοῦσατε ἔγινε ὀλίγη! Οἱ μικροὶ κύκλοι, ποῦ βλέπετε, δὲν εἶναι παρὰ οἱ διορθώσεις, ποῦ κάνει ὁ ὀδηγὸς μὲ τὸ τιμόνι! Τὰ λάστιχα σταματοῦν νὰ ἐξολισθαίνουν γιὰ ἕνα μικρὸ χρονικὸ διάστημα, ἀλλὰ ξανακάνουν τὸν ἑαυτὸ τους ἀφοῦ τ' αὐτοκίνητο ὀδηγεῖται στὸ ὄριο γιὰ τὴν συγκεκριμένη καμπύλη. Ἔτσι, πότε ἡ ὀλίγη γίνεται ἐξολισθήσι καὶ ἡ ἐξολισθήσι ὀλίγη καὶ τὸ ἀποτέλεσμα φαίνεται καθαρὰ — ἢ σχεδὸν καθαρὰ — στὸν παντογράφο! Βλέπετε ὅτι μόλις ἡ ταχύτητα τοῦ αὐτοκινήτου πέσει, ἡ καμπύλη ἀντιστρέφεται καὶ τὰ πράγματα εἶναι πάλι κάτω ἀπ' τὸν ἔλεγχο τοῦ ὀδηγοῦ.

Οἱ βελόνες βγαίνουν ἀπ' τὸν παντογράφο καὶ τοποθετοῦνται ἡ μιὰ πλάι στὴν ἄλλη. Διαβάζουμε τὰ ὀνόματα καὶ βλέπουμε στὸ ἐπάνω ἄκρο κάθε γνωστὸ καὶ ἄγνωστο τύπο ἐλαστικοῦ.

— Πῶς γίνεται; ρώτησε ὁ ἀπεσταλμένος τῶν 4Τ. Πῶς γίνεται καὶ καταγράφονται οἱ γωνίες τῶν ἐλαστικῶν;

— Μὰ εἶναι πάρα πολὺ ἀπλό, μᾶς ἀπάντησαν. Προσέξτε τὴν Μπέ "Εμ Βέ. Στὸ ἀριστερὸ τῆς μέρος καὶ κάτω ἀπ' τὴν πόρτα ἔχει ἕνα μικρὸ πέμπτο τροχό. Ὁ τροχὸς αὐτὸς κινῆται ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ ὑπόλοι-



πο αὐτοκίνητο μὲ ἕνα σύστημα εἰδικῶν ἀρθρώσεων. Ὅταν τ' αὐτοκίνητο κινῆται σὲ εὐθεῖα, ὁ μικρὸς τροχὸς κινῆται παράλληλα καὶ φυσικὰ δὲν ὑπάρχουν γωνίες ἐξολισθήσεως. Ὅμως νὰ ποῦ φρεσὰ ἕνας δυνατὸς πλάγιος ἄνεμος ἢ παρουσιάζεται μιὰ στροφὴ ἢ ἀκόμη καὶ μιὰ ἀνωμαλία στὸν δρόμο. Τ' αὐτοκίνητο μετακινεῖται πρὸς τὰ δεξιά ἢ ἀριστερὰ καὶ συνεχίζει τὴ κίνησίν του πρὸς τὰ ἐμπρός. Ὁ μικρὸς τροχὸς ὅμως, ὄντας ἀνεξάρτητος, συνεχίζει τὸν δικὸ του δρόμο. Καὶ ὁ δικὸς του δρόμος σχηματίζει μιὰ γωνία μ' ἐκεῖνον τοῦ αὐτοκινήτου. Ἀὐτὴ τὴ γωνία καταγράφει καὶ αὐτὴ εἶναι, ποῦ εἶδατε στὸ χαρτί. — Καὶ πῶς μπορεῖ νὰ καταγράφη καὶ τὶς δύο γωνίες; ρωτήσαμε. Καὶ μᾶς ἀπάντησαν ὅτι ἕνα μικρὸ μοχλικὸ σύστημα καταγράφει τὶς κινήσεις τῶν ἐμπρός καὶ πίσω τροχῶν.

Τί σημασία ἔχουν ὅλα αὐτὰ γιὰ ὡς τὸν ἀπλὸ ἢ καὶ τὸν... σύνθετο ὀδηγὸ;

Τεράστια, ἀγαπητοὶ ἀναγνώστα, γιὰ τὸν ἀπλοῦστατο λόγο ὅτι δεκάδες ἄνθρωποι καὶ μηχανεὲς ἐργάζονται ἀκατάπαυστα γιὰ τὴν ἀσφάλειά σας. Οἱ δοκιμὲς αὐτὲς καὶ οἱ ἔρρευες, ποῦ γίνονται ἀσφαλῶς καὶ σὲ ἄλλα παρόμοια κέντρα στὸν κόσμὸ εἶναι, θὰ λέγαμε, τ ἰ μ ι ε ς δοκιμὲς. Γιατί, ναὶ μὲν ὁ τελικὸς τους



Ἡ φωτογραφία αὐτὴ δὲς δίνει μιὰ εἰκόνα τῶν μηχανημάτων πού μεταφέρει κάθε αὐτοκίνητο ὅταν δοκιμάζει λάστιχα στὴν Βιτόλα. Ἕνας ἠλεκτρονικὸς ἐγκέφαλος πάνω σὲ τέσσερις τροχοῦς.

σκοπὸς εἶναι ἡ ἐμπορικὴ ἐπιτυχία. Ἀλλὰ ἡ ἐπιτυχία αὐτὴ περνᾶ μέσα ἀπὸ ἕνα τρομερὰ δύσκολο καὶ πολὺ πλοκο δρόμο.

Οἱ ἄνθρωποι ἐνδιαφέρονται πραγματικὰ γιὰ τὸ τί συμβαίνει στὰ λάστιχα καὶ τί ἐπιπτώσεις ἔχουν οἱ διάφορες κατασκευές στ' αὐτοκίνητα. Ἴσως εἶναι μιὰ μοναδικὴ περίπτωση, πού τὸ ἐμπορικὸ κίνητρο προσφέρει καὶ μιὰ εὐρύτερη κοινωνικὴ ὑπηρεσία.

Ὅμως δὲν ἦταν μόνο οἱ δοκιμές στὸ «στήριγγκ πάντ», πού παρουσίαζαν ἐνδιαφέρον. Τ' αὐτοκίνητα ἔκαναν ἑπτὰ γύρους στὸ «κύκλο» καὶ μετὰ ἀκολουθοῦσαν τὴν «ὀδικὴ δοκιμή», πού ἦταν ἕνας συνδυασμὸς εὐθειῶν, στροφῶν, ἀναβάσεων καὶ καταβάσεων καὶ δύσκολων ἐλιγμῶν. Ἡ φιλοσοφία πίσω ἀπ' τὴν «ὀδικὴ δοκιμή» εἶναι ἀπλὴ καὶ ἔγινε πρὸ ἀπλὴ μετὰ τὴν ἐπεξήγησι τοῦ Κιάζε.

Καὶ εἶναι γεγονός ὅτι κάθε στροφὴ παρουσιάζει τὴν ἰδιομορφία της καὶ κάθε λάστιχο ἀντιδρᾷ διαφορετικὰ. ἂν ξαφνικὰ τὸ ἀναγκάσῃς νὰ πάρῃ μιὰ ἀριστερὴ ἄνωφερικὴ στροφὴ μετὰ ἀρνητικὴ κλίσι καὶ μετὰ ἀμέσως μιὰ δεξιὰ φουρκέτα καὶ τέλος μιὰ ἀνοιχτὴ στροφὴ τῶν 140 χιλιομέτρων. Διάφορα μίγματα ἐλαστικοῦ ἔχουν διάφορες ἀποκλίσεις καὶ διάφορα πέλματα ἔχουν διάφορες ἀνδράσεις στὶς ἀπότομες αὐτὲς ἀλ-

λαγές τῆς τροχιάς.

Ὁ πέμπτος τροχὸς μένει πάνω πάνω στ' αὐτοκίνητο καὶ μετρᾷ τὴς γωνίες ἐξολισθήσεως κάθε στιγμῆ. Τὰ συμπεράσματα τῶν ἐρευνῶν αὐτῶν μπορεῖ νὰ φέρουν πολλὰ ἀποτελέσματα. Μπορεῖ ν' ἀλλάξῃ τὸ πέγμα, τὸ λινὸ ἢ ἡ κατασκευὴ τῆς ζώνης, μπορεῖ νὰ βρεθοῦν νέες πιέσεις λειτουργίας ἢ νὰ σχεδιασθῇ ἕνα τελείως νέο λάστιχο.

Δ Ι Α Φ Ο Ρ Α Π Ε Λ Μ Α Τ Α

Μέσα στὸ μεγάλο ὑπόστεγο μερικοὶ μηχανικοὶ χρησιμοποιοῦν ἐργαλεῖα μετὰ πεπιεσμένο ἀέρα γιὰ νὰ ξεβιδώσουν τὰ μπουλόνια καὶ νὰ τοποθετήσουν νέα λάστιχα. Κάνουμε μιὰ βόλτα καὶ κυτᾶμε τὶς στίβες, πού υπάρχουν πάνω στὰ εἰδικὰ ράφια ἀπὸ ντέξιον.

Γιὰ μιὰ στιγμῆ, ἕνα τακίμι λάστιχα μᾶς τραβᾷ τὴν προσοχή! Σταματοῦμε καὶ βλέπουμε ὅτι δὲν ἔχουν καθόλου πέγμα! Τὸ πέγμα τους δὲν εἶναι λεῖο ἀκριβῶς ὅπως τὸ πέγμα πού ἔχουν τὰ λάστιχα τῶν «ντράγκστερ». Οἱ μηχανικοὶ τὰ τοποθετοῦν πάνω σὲ μιὰ Μερσεντέ: καὶ τὸ μεγάλο αὐτοκίνητο τρέχει γιὰ τὴν πίστα.

Ἐμεῖς τρέχουμε γιὰ τὸ ἀσφῆρ, πού σὲ ἀνεβάζει στὴν κορυφὴ τοῦ πύργου, στὸ θάλαμο ἐλέγχου. Θέλουμε νὰ δοῦμε πῶς ἀντιδρῶν καὶ συμπεριφέρονται λάστιχα, πού δὲν ἔχουν ἴχνος πέλματος! Μόλις προ-

λαβαίνουμε. Παρακολουθοῦμε τὸν παντογράφου καὶ σηκώνουμε ἕνα καρτὶ ἀπὸ ἀριστερὰ μετὰ τὶς καρμύλες τῆς γωνίας ἐξολισθήσεως ἐνός Κλεμπέρ.

Ἡ Μερσεντέ: κάτω ἐπιταχίνει καὶ οἱ καρμύλες ἀρχίζουν νὰ σκηματίζονται.

Τί ἐκπληξί, ὅταν βλέπουμε ὅτι εἶναι σχεδὸν ἴδιες μ' ἐκεῖνες τοῦ Κλεμπέρ καὶ τοῦ Τσιντουράτο. Ἀκόμη, καὶ τὸ σημεῖο πού χάνεται ἢ πρόσφυσι εἶναι πολὺ πρὸ ψηλὰ ἀπ' ὅτι στὰ ἐλαστικά μετὰ τὸ πέγμα! Καὶ εἶναι φυσικὸ! Περισσότερη ἐπιφάνεια ἐλαστικοῦ ἀκουμπᾷ πάνω στὸ δρόμο καὶ ὁ συντελεστὴς τριβῆς, ἄρα καὶ ἡ πρόσφυσις, εἶναι μεγαλύτερος. Μὰ τότε γιατί ὅλα τὰ αὐτοκίνητα δὲν ἔχουν λάστιχα χωρὶς πέγμα;

Γιὰ τὸν ἀπλουστάτο λόγου ὅτι υπάρχουν σύννεφα καὶ τὰ σύννεφα ρίχνουν βροχές καὶ τὰ λάστιχα χωρὶς πέγμα εἶναι ἀληθινοὶ ρινόκεροι στὸ βρεγμένο!

Καὶ πάλι ἡ ἐξήγησι εἶναι ἀπλὴ. Τὸ νερὸ δὲν ἔχει ἀπὸ πού νὰ φύγῃ καθὼς τὸ λάστιχο περνᾷ ἀπὸ πάνω του. Δὲν υπάρχουν τ' αὐλάκια, πού υπάρχουν στὰ κανονικὰ λάστιχα γιὰ νὰ τὸ διωξοῦν πρὸς τὰ ἔξω. Ἐπειὶ τὸ λάστιχο ἀνεβαίνει πάνω στὸ νερὸ. Καὶ ἡ ὑδρολίθησι ἔρχεται πρὸ γρήγορα ἀπ' ὅτι μπορεῖς νὰ πῆς, Βιτόλα!

Τὸ πείραμα δὲν γίνεται γιὰ νὰ βρεθῇ ἕνα νέο ἐπαναστατικὸ ἐλαστικὸ... χωρὶς πέγμα, ἀλλὰ γιὰ νὰ μελετηθῇ ἀπ' τὴν ἀρχὴ ἕνα συγκεκριμένο μίγμα καὶ ν' ἀρχίσῃ νὰ σκεδιάζεταί πάνω στὸ λεῖο πέγμα ἕνα νέο.

Πράγματι, μετὰ ἀπὸ μιὰ περίπου ὥρα ἡ Μερσεντέ: ἐπέδρεψε καὶ οἱ μηχανικοὶ ἔβγαλαν τὰ λεῖα λάστιχα. Μέτρησαν τὶς θερμοκρασίες τους καὶ μετὰ ἀπὸ λίγα λεπτά, μ' ἕνα εἰδικὸ ὄργανο, σχεδίασαν ἢ καλύτερα χάραξαν πάνω στὸ πέγμα ἕνα εἶδος ψαροκόκκαλου! Ἡ Μερσεντέ: ξανάφυγε καὶ ἔκανε μερικοὺς γύρους μ' αὐτὸ τὸ περίεργου σχεδὸν παιδικὸ σκῆμα. Ὅταν ξαναγύρισε, οἱ μηχανικοὶ ξαναμέτρησαν τὶς θερμοκρασίες καὶ ἔβρισαν μιὰ ματιὰ στὰ καρτὰ τοῦ παντογράφου. Τὸ εἰδικὸ ὄργανο χάραξε νέες ἐγκάρσιες αὐτὴ τὴ φορά, γραμμὲς στὸ λάστιχο καὶ τ' αὐτοκίνητο ξανάφυγε.

Μετὰ ἀπὸ μιὰ ἐβδομάδα, ἕνα μῆνα. ἕνα χρόνον, ἕνα νέο λάστιχο θὰ ἔχη σχεδιασθῇ. Ἕνα νέο πέγμα, μιὰ νέα κατασκευὴ, πού κανεὶς δὲν ξέ-

ρη για ποιά αυτοκίνητο προορίζεται. Αφού όμως, δοκιμαζόταν πάνω στην Μερβεντές, είναι πολύ πιθανόν να έτοιμαζόταν για το Φιάτ Ι30. Ή για κάποιο άλλο άγνωστο ακόμη αυτοκίνητο. Πλάι στα φαλακρά λάστιχα υπήρχαν κι άλλα πολλά με διάφορα σχήματα στα πέλματά τους. Σχήματα παράξενα, τετράγωνα, ρομβοειδή και ακόμη και κυκλικά.

Καθίσαμε σε μιιά γωνία, ενώ οι τεχνικοί ξεπρωχναν έξω ένα άλλο περίεργο μηχανήμα — μπορείτε να το δείτε στην φωτογραφία, που δημοσιεύουμε. Ήταν πιασμένο πίσω από μιιά τεράστια Πλύμουθ Ρόουντ Ράνερ. Κι είχε στη μέση ένα Τσιντουράτο.

Και πάλι αισθανθήκαμε την ανάγκη να ρωτήσουμε τί ήταν α υ τ ό ! Και μās ειπαν ότι είναι μιιά νέα πειραματική συσκευή, που μετρά τον ρυθμό επιβραδύνσεως του ελαστικού στο βρεγμένο καί, το κυριώτερο, καταγράφει τον συντελεστή τριβής λίγο πριν τα φρένα μπλοκάρουν τον τροχό.

Με άλλα λόγια ή συσκευή αυτή φρόντιζε να φρενάρη μ' ένα ευαίσθητο υδραυλικό σύστημα το λάστιχο και να το φθάνη σ' εκείνο το λεπτό σημείο, που πλησιάζει το μπλοκάρισμα. Ειδικά όργανα μετρούσαν τον συντελεστή τριβής εκείνη τη στιγμή και οι μετρήσεις αυτές θα οδηγήσουν ασφαλώς σε νέα πέλματα και νέους τρόπους κατασκευής των ελαστικών.

Ο ί με τ ρ ή σ ε ι ς σ τ ό
β ρ ε γ μ έ ν ο

Μπήκαμε σ' ένα Φιάτ 128 και ακολουθήσαμε την Πλύμουθ. Φθάσαμε στο σημείο απ' όπου ξεκινούσαν πέντε παράλληλοι διάδρομοι. Οι διάδρομοι αυτοί είχαν διαφορετικές επιστρώσεις ασφάλτου, ένας ήταν φτιαγμένος από μπετόν και ένας ακόμη, που τελείωνε εκείνες τις ημέρες, ήταν... μωσαϊκό!, γυαλισμένο όπως στα σπίτια μας!

Όλοι οι διάδρομοι μπορούσαν να καταβρεχτούν μέσα σε ελάχιστο λεπτά και οι δοκιμές του φρεναρίσματος στο βρεγμένο γίνονταν επάνω τους.

Δεξιά υπήρχαν τρεις ακόμη διάδρομοι με άνωμαλη κάλυψη. Ένα ήταν γεμάτος μεγάλες τετράγונες πλάκες, τοποθετημένες σε άκανόνιστα διαστήματα, ο άλλος βελγικό «παβέ» και ο τρίτος ήταν συνδυασμός «παβέ» και καρρόδρομου, έτσι

που να χρησιμοποιείται σαν μικτό πεδίο δοκιμών.

Ή Πλύμουθ ήλθε με το μηχανήμα της και ξεκίνησε για μιιά δοκιμαστική διαδρομή. Βλέπετε, μόλις το είχαν τελειώσει και έπρεπε να το δοκιμάσουν πριν αρχίσει να... δοκιμάζει!

Έκαναν μερικές διαδρομές, κατέβηκαν, ρύθμισαν μερικά εξαρτήματα και σταμάτησαν για να συζητήσουν. Πλησιάζαμε και ζητήσαμε να μάθουμε περισσότερα για το φαινόμενο αυτό, που τόσα και τόσα δυστυχήματα έχει προκαλέσει. Το περίφημο μπλοκάρισμα των τροχών, που έχει σαν αποτέλεσμα την απώλεια του έλέγχου του αυτοκινήτου, είτε ο δρόμος είναι στεγνός είτε βρεγμένος.

Και μās ειπαν ότι, από τη στιγμή που ο τροχός σταματήσει να γυρίζει, δεν υπάρχει πλέον τριβή, αλλά ολίσθησι και επομένως ο οδηγός δεν μπορεί να κατευθύνει το αυτοκίνητο.

Είναι φυσικό το ότι οι τροχοί μπλοκάρουν εύκολότερα στο βρεγμένο και είναι γνωστό ότι τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται άμέσως μετά τις πρώτες βροχές, όταν ο συντελεστής τριβής μεταξύ του ελαστικού και της ασφάλτου είναι μειωμένος στο ελάχιστο απ' τα λάδια και τις άλλες ουσίες.

— Προσέξτε μόνο, συμπλήρωσε ένας απ' τους τεχνικούς. Αύριο θα πάτε στην πίστα της Λαϊνάτε, εκεί που κάνουμε τις δοκιμές των ελαστικών στο βρεγμένο. Και εκεί θα δείτε ότι ένα καλό λάστιχο πάνω σε μιιά καλή επιφάνεια έχει σχεδόν τον ίδιο συντελεστή τριβής με το στεγνό.

— Και αν δεν μπορείτε να περιμένετε, συνέχισε, δεν έχετε παρά να παρακολουθήσετε το Φιάτ 125, που βρίσκεται πίσω σας και να δείτε σε πόσο μικρό διάστημα θα σταματήσει από μιιά πραγματική ταχύτητα 100 χιλιομέτρων. Γυρίσαμε πίσω και κυτιάσαμε. Το 125 χρησιμοποιούσε ένα «σωστό» τύπο ασφάλτου, που παρουσίαζε τον μεγαλύτερο συντελεστή τριβής με τα ελαστικά. Ή απόστασι φρεναρίσματος ήταν μόλις 4 μέτρα περισσότερη απ' ότι ήταν στο στεγνό. Σκεφθήκαμε για λίγα λεπτά μερικούς δρόμους, που ξέρουμε και πόσα μέτρα θέλουμε για να σταματήσουμε και μās έλουμε κρύος ιδρώς. Οι άνθρωποι ειπαν ότι τα λάστιχα παίζουν βασικό ρόλο, αλλά και ή ασφαλτος το ίδιο. Μίλησαν για τις μικρές άνωμαλίες

που υπάρχουν στον ασφαλτικό τάπητα και ή σημασία τους στην πρόσφυσι. Είπαν ότι υπάρχουν πολλές ασφαλτοι — πως ή αγγλική π.χ. — οι όποιες, ενώ φαίνονται άγριες και κοφτερές, κάθε άλλο παρά έτσι είναι. Και συμπλήρωσαν ότι οι τεχνικοί της Πιρέλλι σκύβουν πολλές φορές στα γόνατα μ' ένα μεγενθυτικό φακό και προσπαθούν να δουν τι μορφή έχουν τα μικρά «βουναλάκια» της ασφάλτου. Έκπληκτοι είδαν στην Άγγλία ότι τα λοφάκια αυτά, που φαίνονται άγρια με γυμνό μάτι, είναι στην πραγματικότητα λεία σαν παραφλάβουνα και δεν έχουν, που να πιστούν!

Ά π ό γ ε υ μ α

Ο ήλιος έπεφτε πίσω απ' το μεγάλο ποτάμι και ο Νιούαλ πρότεινε να πάμε για μπάνιο!

Είπαμε ότι δεν έχουμε τα απαραίτητα μαζί μας, αλλά πρόθυμα θα τους συνοδεύαμε και θα καθώμαστε στην όχθη. Ο Κιάζε είχε φύγει για το Μιλάνο. Οι πίδακες σταμάτησαν να καταβρέχουν τους διαδρόμους στη Βιτσόλα.

Μπήκαμε σε μιιά Μπέ "Εμ Βέ 2.800 και κατευθυνθήκαμε προς το ποτάμι. Ήταν γεμάτο πέστροφες, αλλά αυτό δεν μās ενδιέφερε εκείνη τη στιγμή. Ο Νιούαλ ήταν ένας θησαυρός και δεν θέλαμε να χάσουμε ούτε λεπτό του.

Έστω και πλάι σ' ένα ποτάμι με γελοίες πέστροφες.

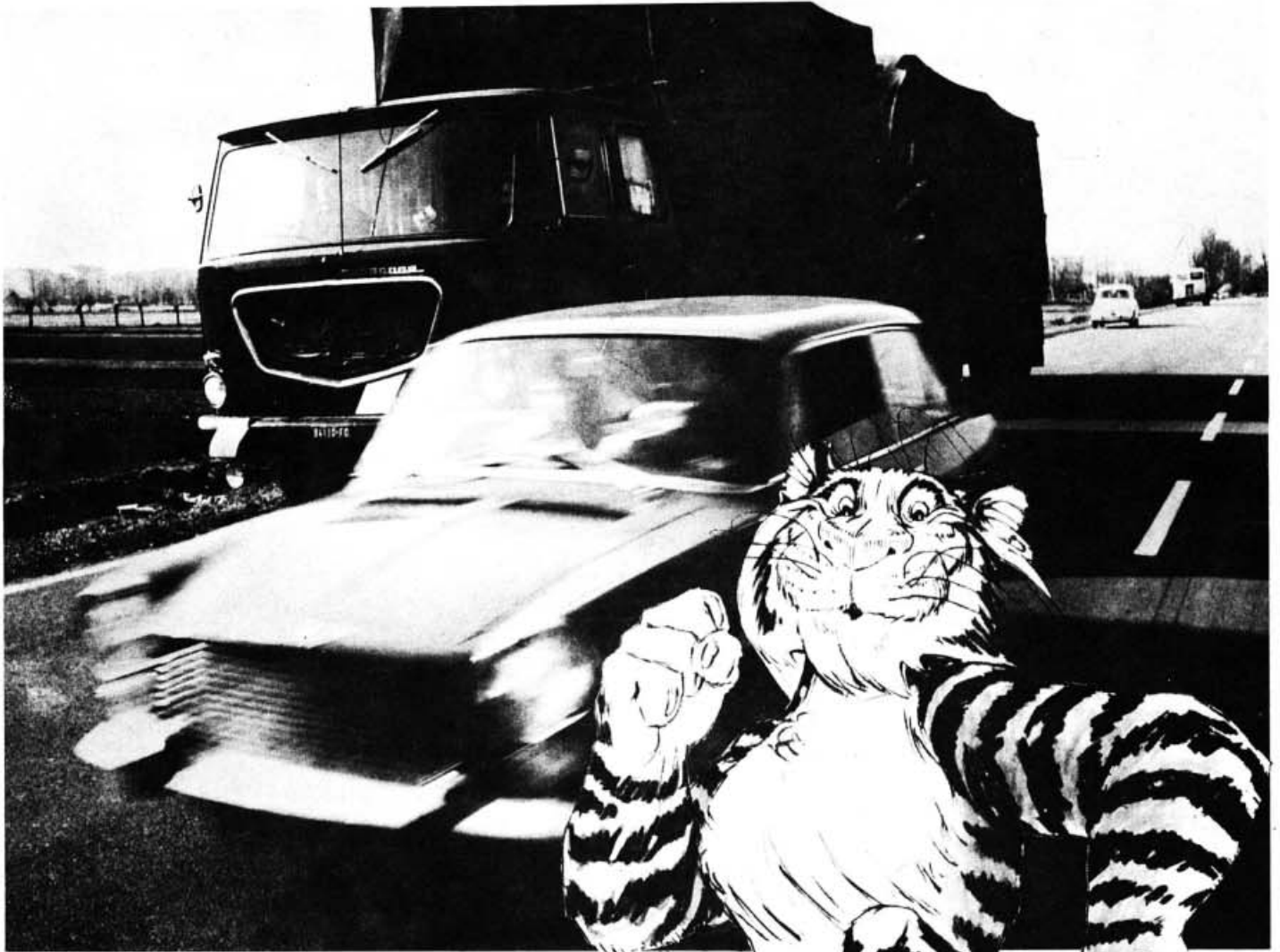
Έκαναν μπάνιο και μιλούσαν για την 2.800. Ήταν μαζί κι ένας νεαρός Ίταλός φυσικός που ειδικευόταν στις άναρτήσεις.

— Δεν είναι όπως πρέπει ειπε ο Νιούαλ. Το άνεκάλυψα προχθές, στις δοκιμές απ' τις περίεργες και πρόωρες γωνίες ολίσθησεως, που παρουσίαζε έμπρός. Την μέτρηση και ήταν έτσι. Τώρα πάει κάπως καλύτερα, αλλά παρουσιάζει ένα περίεργο — για μās — φαινόμενο, που άκούει στον αγγλικό όρο «ρόλλ όβερστέρ». Ύπερτροφή κλίσεως θα λέγαμε, ξαναρχίζοντας τις εξόδους μας στην «κατασκευή» όρων για το αυτοκίνητο. Το «ρόλλ όβερστέρ» είναι μιιά πολύ περίεργη ύπόθεσι. Και άρκετά δύσκολη να εξηγηθί, αλλά πρέπει να δοκιμάσουμε, γιατί έχει άμεση σχέση με την καθημερινή σας οδηγία, και φυσικά τα λάστιχα.

Φαντασθήτε ένα τροχό σε μιιά άνεξάρτητη άναρτησι που περιστρέφεται. Φαντασθήτε ότι από κάποιο σημείο της πλύμνης του τροχού ξε-

Συνέχεια στην σελίδα 125

για ένα δυναμικό προσπέρασμα...



...βάλτε ένα τίγρη στή μηχανή σας

Στην κρίσιμη στιγμή του προσπέρασματος,
όπου τα δευτερόλεπτα φαίνονται ώρες,
ζητάτε από την μηχανή σας πλήρη απόδοση.
Σας την εξασφαλίζει μόνον η ESSO EXTRA με VITANE.
Αποδεδειγμένα όλα τα άλογα του κινητήρα σας.
Τό VITANE σας χαρίζει τέλεια καύση-πλήρη απόδοση.
Στο πρώτο πρατήριο ESSO που θα συναντήσετε σήμερα,
βάλτε ένα Τίγρη στη Μηχανή σας!
Δώστε Νέα Δύναμη στο αυτοκίνητό σας!

BENZINΗ

ESSO EXTRA ME VITANE



PAPPAS

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Κινητήρες! Πρώτη γνωριμία...



Θα μπορούσε να ήταν κάποιο κτίσμα του Φράνκ Λόυντ Ράιτ! Δεν είναι όμως! Είναι ο στρόφαλος μιας Λάντσια V-4 με τα αντίθετά του και τα τρία έδρανα βάσεως.

Μετά απ' τη Μεγάλη Σιωπή. Η πρώτη φορά που καθίσαμε πάνω απ' τη γραφομηχανή μας για να γράψουμε για τους 4 Τροχούς, για τους αναγνώστες μας, που ίσως να μας παρακολουθούν σαν να μη συνέβη τίποτα απολύτως.

Αγαπούμε αυτή τη δουλειά κι αυτά είναι όλα. Κι αν, καμιά φορά, τα τεχνικά μας θέματα περιέχουν άνοητους συνορθωτισμούς, συγχωρήστε μας.

Για τη νέα αυτή εποχή κυττάξαμε τα βιβλία μας στις βιβλιοθήκες. Θυμηθήκαμε την προηγούμενη εργασία μας πάνω στα τεχνικά θέματα. Και... βραχυκυκλωθήκαμε!

Γιατί αντιμετώπισαμε ένα πολύ περίεργο πρόβλημα στην έρώτησή του τι να γράψουμε!

Για κινητήρες, αεριοστροβίλους, αεροτομές, φρένα, ηλεκτρικά συστήματα, αυτόματα — ή μάλλον ήμιαυτόματα κιβώτια μιά και το θέμα έμεινε στη μέση!..

Αυτά τα είχατε διαβάσει! Και ίσως να σας ένοχλούσε να τα διαβάσετε τόσο σύντομα.

Όμως το παρελθόν είναι μιά μεγάλη σκοτεινή κηλίδα που πολύ θα θέλαμε να την ξεχάσουμε. Γι' αυτό σταματούμε εδώ και αποφασίζουμε για το πρώτο μας τεχνικό θέμα.

Πού είναι ο κινητήρας εσωτερικής καύσεως, παρουσιασμένος διαφορετικά από κάθε άλλη φορά.

Μέσα απ' τον εύρυγώνιο φακό της Νίκον Έφ!

ΓΕΝΙΚΑ

Ο κινητήρας είναι στην ουσία, μιά μηχανή αέρος. Με άλλα λόγια βασίζεται στο άεργό που υπάρχει — ακόμη! — στην ατμόσφαιρα για τη λειτουργία του και χωρίς αυτό πεθαίνει, όπως και κάθε άλλος ζωντανός οργανισμός. Γιατί δεν πιστεύουμε ότι υπάρχει ή θα υπάρξει έστω και ένας άναγνώστης των Τροχών που να μη πιστεύει ότι η μηχανή του αυτοκινήτου του είναι ένας ζωντανός οργανισμός!

Ο κινητήρας αποτελείται από μιά σειρά κινουμένων και ακινητών μερών που είναι έτοιμα σχεδιασμένα, ώστε να συνδυάζονται αρμονικά για να δώσουν το τελικό αποτέλεσμα: την παροχή ισχύος.

Ποιά είναι τα βασικά μέρη του κινητήρα;

Μιά έρώτησι που συχνά τίθεται έ-

πί τάπητος και προκαλεί άτερμονες συζητήσεις ανάμεσα στους οδηγούς. Πολλοί λένε ότι δεν υπάρχει απάντησι και ότι όλα τα μέρη είναι βασικά.

Έξαρτάται από ποιό σκοπιά βλέπετε το μοτέρ. "Αν θέλετε ένα απλό κινητήρα που θα σας μεταφέρει ήσυχα στην εργασία σας χωρίς πυροτεχνήματα, τότε το βασικότερο μέρος του είναι το μπλόκ και ο στρόφαλος. "Αν θέλετε ένα κινητήρα για υψηλές αποδόσεις, στα δύο πρώτα πρέπει να προσθέσετε και το συγκρότημα των βαλβίδων, τους εκκεντροφόρους, τις εισαγωγές, τα έδρανα βάσεως και γενικά κάθε εξάρτημα. Γιατί στους κινητήρες υψηλής αποδόσεως δεν μπορείτε ν' αφήσετε τίποτα έξω...

Στις φωτογραφίες του άρθρου μας βλέπετε ένα τετράχρονο, τετρακύλινδρο κινητήρα σε σχήμα V. Είναι, για να ειμαστε ακριβείς, ο κινητήρας μιάς Λαντσια Φούλβια που τον διαλέξαμε γιατί είναι αντιπροσωπευτικός μιάς τίμιας σχολής που σιγά - σιγά εξαφανίζεται... Είναι ένα μοτέρ σχεδιασμένο από υπεύθυνους μηχανικούς που ξέρουν καλά τι θέλουν οι σύγχρονοι οδηγοί και τ' αυτοκίνητα και που έχουν και μιά μεγάλη ιστορία πάνω σ' ένα άλλο αγαπημένο θέμα. Τους αγώνες.

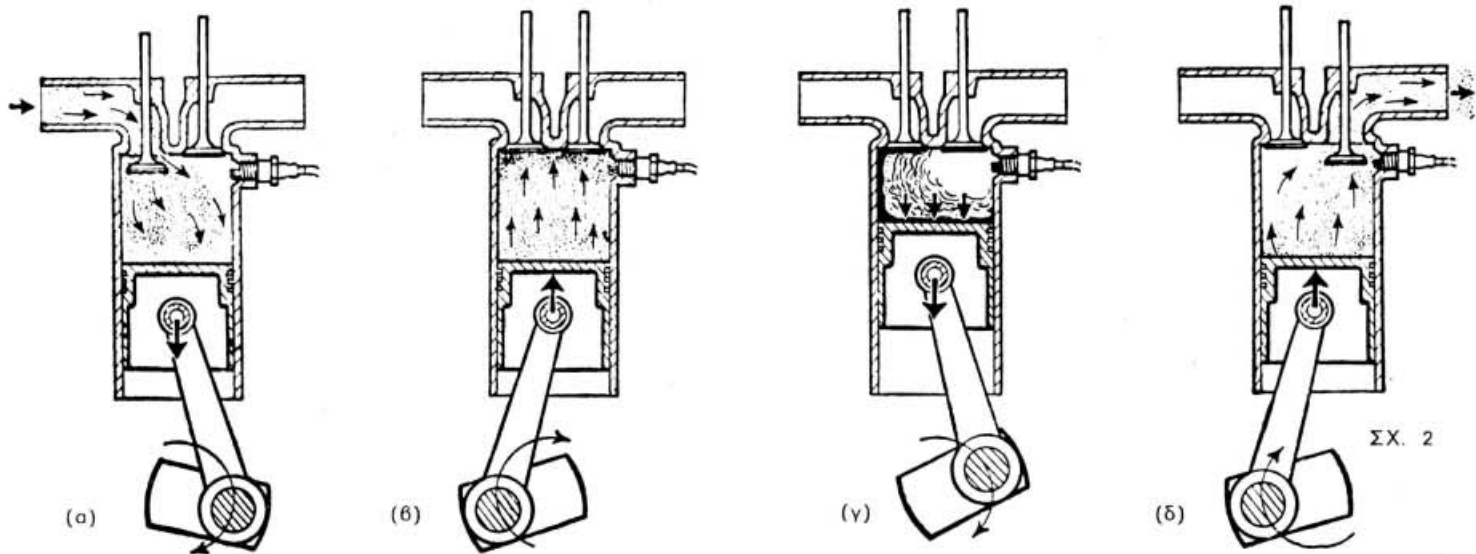
Αναφέραμε πιά πάνω ότι ένας κινητήρας εσωτερικής καύσεως είναι μιά μηχανή αέρος. Και θα πρέπει να επεκταθούμε για λίγο πάνω σ' αυτό τον τομέα, πριν περιγράψουμε χωριστά κάθε μέρος του.

Γι' αυτό θα χρησιμοποιήσουμε ένα και μόνο σχήμα. Πού δείχνει Τήν Μητέρα όλων των κινητήρων εσωτερικής καύσεως! Το σχήμα ενός μονοκύλινδρου τετράχρονου μοτέρ, πολύ βασικού και απλού, τόσο που ίσως να μην είναι και σέ θέσι να εργασθεί.

Με βάσι αυτό το απλό σχήμα και τίς φωτογραφίες μας μπορείτε να περάσετε ένα εύχρηστο - ελπίζουμε - βράδυ, μαθαίνοντας για τη καρδιά του φίλου σας, που είναι κάτω στο δρόμο.

Ο ΜΟΝΟΚΥΛΙΝΔΡΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Το σχήμα μας λοιπόν δείχνει ένα κάθετο κύλινδρο, ο οποίος περιέχει ένα έμβολο το οποίο ε-



ΣΧ. 2

στροφαλοφόρο άξονα.

Όταν τό έμβολο κινείται πάνω και κάτω στόν κύλινδρο, τότε ό στροφαλοφόρος περιστρέφεται. Τή κίνηση αύτη μπορείτε νά τήν παρομοιάσετε μ' έκείνη πού κάνει τό πόδι ενός ποδηλάτου πάνω στό πεντάλ.

Στό επάνω μέρος του κύλινδρου υπάρχουν δύο άνοιγματα. Τά άνοιγματα αυτά μπορούν νά άνοιξουν και νά κλείσουν μέ τίς βαλβίδες εισαγωγής και εξαγωγής.

Τό έμβολο κινείται πάνω - κάτω 4 φορές γιά κάθε πλήρη κύκλο λειτουργίας, πράγμα πού αντιστοιχεί σέ δύο πλήρεις περιστροφές του στροφαλοφόρου.

Ο έκκεντροφόρος, πού παίρνει τήν κίνηση του από τόν στροφαλοφόρο, έχει δύο έκκεντρα - γιά τή περίπτωση του μονοκύλινδρου κινητήρα μας - τά όποια επενεργούν στίς βαλβίδες εισαγωγής και εξαγωγής μέσω ενός άπλου μηχανισμού και τίς κάνει νά άνοιγοκλείνουν σέ άυστηρώς προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα.

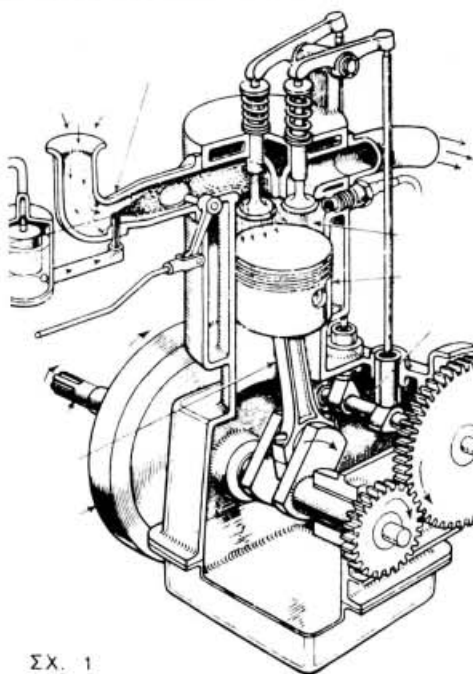
Τό σχήμα 1 δείχνει τό έμβολο κοντά στό Άνω Νεκρό Σημείο - στό τέρμα τής πρós τό άνω διαδρομής του. Η βαλβίδα εισαγωγής είναι κλειστή και η βαλβίδα εισαγωγής άνοιχτή. Άν υποθεσομε ότι γυρίζουμε τόν στροφαλοφόρο μέ τό χέρι, τότε τό έμβολο κατεβαίνει και μέσα στόν κύλινδρο δημιουργείται μία ύποπίεση. Ο άτμοσφαιρικός άέρας απεύδει τότε νά καταλάβη τόν χώρο πού άφησε κενό τό έμβολο.

Η ποσότης του άέρος πού μπαίνει μέσα στόν κύλινδρο μπορεί νά είναι μεγάλη ή μικρή άνάλογα μέ τό πόσο άνοιξε ή «πεταλούδα» του καρμπυρατέρ. Καθώς ό άέρας περνά μέσα άπ' τό καρμπυρατέρ παρασύρει μαζί του και μία νεύ - και θά πούμε σ' ένα άπ' τά επόμενα τεύχη μας πώς γίνεται ή εξαέρωση, πώς λειτουργεί τό καρμπυρατέρ και πολλά άλλα - και τήν στέλνει μέσω στόυς θαλάμους καύσεως.

Η φάσι αύτή τής εισαγωγής, όπως λέγεται, φαίνεται στό άπλοποιημένο σχέδιο 2(α).

Και άπ' εδώ και πέρα άκολουθεί μία άπλή σειρά ένεργειών, άπλή άν θελήσομε νά συγκεντρωθομε γιά λίγα λεπτά!

Διότι είναι γνωστό ότι τά τεχνικά αυτά θέματα μπορεί νά είναι άνιαρά και δέν ύπάρχει μεγάλο περιθώριο νά κά-



ΣΧ. 1

Στή φωτογραφία μας διακρίνονται τό τέσσερα έμβολα και οι διωστήρες του κινητήρα. Προσέξτε τήν τοποθέτηση των «έλατηρίων» γύρω άπ' τό έμβολο και τίς όπές πού περνούν οι πείροι.



νης χιούμωρ μέ τίς βαλβίδες και τους έκκεντροφόρους, άν και πολλοί φίλοι μας φαίνεται ότι πίστευαν τό αντίθετο!

Θά κάνουμε πάντως μία μικρή παρένθεση γιά νά πούμε ότι η π ρ ε ν ε ι ν α καταβάλετε μία μικρή προσπάθεια τώρα στήν άρχή γιά νά μηπτε στόν θαυμαστό κόσμο των κινητήρων και τής μηχανικής.

Θά δήτε ότι, σιγά - σιγά, θά φθάσετε σ' ένα σημείο πού ρά μπορείτε νά ξεχωρίσετε τό ύπέρ και τό κατά κάθε κινήτρα πού ύπάρχει αύτή τή στιγμή στό εμπόριο και όχι μόνο αύτό, αλλά θα μπορείτε νά βαθίζετε άνετα στόν θαυμαστό κόσμο των κινητήρων των αυτοκινήτων τής Φόρμουλα Ένα, των άεριοστροβίλων και άκόμη και των άεροπλάνων. Κι όλα αυτά γιατί ξερούμε ότι έρεσις πού διαβάζετε τούς «Τροχούς» έχετε τό πνεύμα άνήσυχον και τή καρδιάν καθάρην!

Περιγράψαμε τή φάσι τής εισαγωγής και παρακολουθομε τόν στροφαλοφόρο νά γυρίζει και νά παρασύρει τό έμβολο στό τέλος του ταξιδιού του πρós τό κάτω. Κι έφτασε κάτω. Και πρέπει νά άρχισή νά άνεβαίνει.

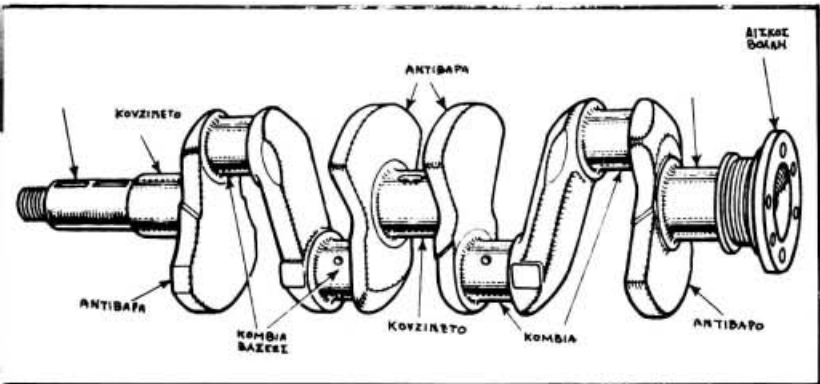
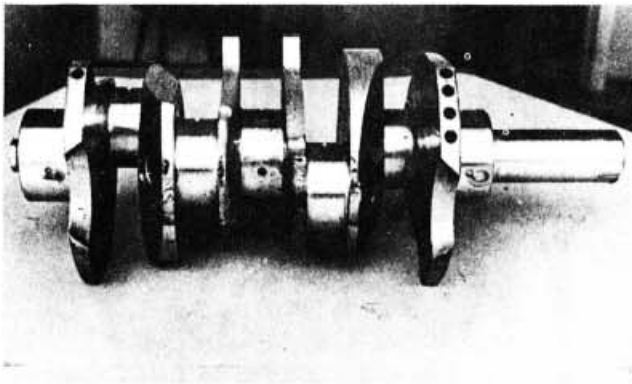
Και πράγματι αύτό κάνει.

Όμως τώρα ή παράλληλη περιστροφή του έκκεντροφόρου - δήτε τό σχήμα 1 - και φυσικά του έκκέντρου, έκανε τή βαλβίδα εισαγωγής νά κλείση. Τό μίγμα συμπιέζεται. Η βαλβίδα εισαγωγής είναι κι αύτή κλειστή και τό μίγμα συμπιέζεται, συμπιέζεται και ή συμπίεσις αύτή φαίνεται καθαρά στό σχήμα 2β. Και τώρα προσοχή!

Σκεφθήτε πόσο λίγη προσπάθεια χρειάστηκε γιά νά γυρίση ό στροφαλοφόρος κατά τή φάσι τής εισαγωγής...

Και σκεφθήτε ότι κατά τή φάσι τής συμπίεσεως ή προσπάθεια πού καταβάλεται είναι κατά πολύ μεγαλύτερη διότι τό μίγμα συμπιέζεται και ά ν τ ι σ τ έ κ ε τ σ ι σ τήν πρós τό άνω κίνηση του έμβόλου!

Τό έργο πού εσοδέυτηκε γιά νά συμπιέση τό μίγμα έχει κι ένα άλλο αποτέλεσμα πάνω του. Του αύξάνει τή θερμοκρασία, έτσι πού τά σταγονίδια τής βενζίνης πού βρίσκονται μέσα στόν θαλάμο, εξαερώνονται πλήρως, έτσι πού τό μίγμα είναι έτοιμο νά άναφλεγεί.



Η περιστροφή του κάθε κομβίου, γύρω απ' τόν φανταστικό κεντρικό άξονα του στροφαλοφόρου, γεννά μία τεράστια περιστροφική δύναμη από κουζινέττα βάσεως.

"Ισως αυτό το «πλήρω» που διαβάσατε πριν να σας έκανε να χαμογελάσετε! "Ισως σκεφθήκατε τις εξεγμίσεις που βλέπετε κάθε μέρα. "Εξεγμίσεις που βγάζουν προπετάσματα καπνού! Μά αυτές ακριβώς είναι και οι ατέλειες του καρμπυρατέρ ή γενικώτερα του κινητήρα έσωτερικής καύσεως και γι' αυτό βρωμίζει ή ατμόσφαιρά μας και γι' αυτό γίνονται έρευνες για να περιορισθούν τα καυσαέρια.

"Ετοιμο να άναφλεγή είναι το συμπιεμένο και θερμό μίγμα μέσα στον θάλαμο καύσεως και καθώς το έμβολο πλησιάζει στο "Ανω Νεκρό Σημείο — στο τέρμα του προς τα πάνω ταξιδιού του δηλαδή — ένας δυνατός σπινθήρας παρουσιάζεται στις άκίδες του μπουζί και... Μπάμμ!

"Εκρηξίς!! Φωτιά και λάβρα και το μέτωπο της φλόγας ταξιδεύει μέσα στον θάλαμο καύσεως και γεννά μία ταχύτατη άνοδο της πίεσεως!

"Η δύναμη αυτή έπενεργεί πάνω στο τοιχώματα του θαλάμου καύσεως και φυσικά και στην κορυφή του έμβολου. Κι έπειδή τα τοιχώματα δεν μπορούν να κινηθούν, αλλά το έμβολο μπορεί, αυτό κάνει και ταξιδεύει προς τα κάτω με μεγάλη ταχύτητα και μέσω του διωστήρος - μπέλλας - γυρίζει τόν στροφαλοφόρο! (2γ).

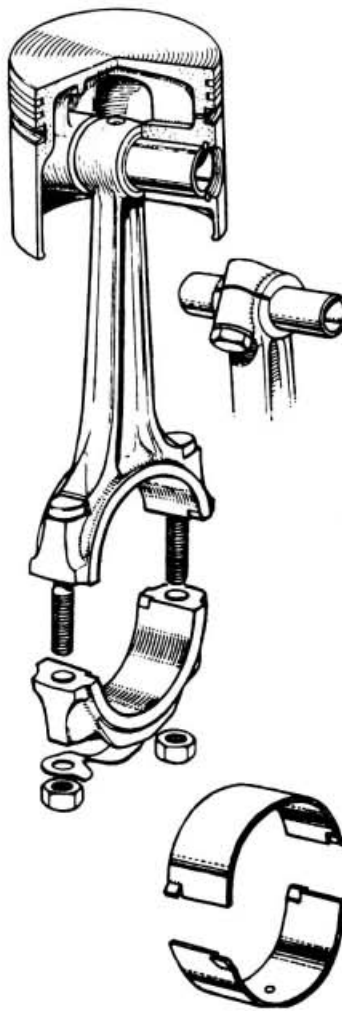
Μία θαυμαστή λειτουργία που έπαναλαμβάνεται μερικές χιλιάδες φορές στο λεπτό και που είναι αδύνατον να την συνειδητοποιήση ο παρατηρητής εύκολα...

"Αν όλες αυτές τις ένεργειες φαντασθήτε ότι τις έκανε ο κινητήρας τη στιγμή που τόν γυρίσαμε με τη μίζα για να πάρη έμπρός τότε κάτι γίνεται... Μπορείτε να τις ξεχωρίσετε κάπως... "Αλλά απ' τη στιγμή που έγινε η πρώτη έκρηξη στους θαλάμους, τότε ο κινητήρας λειτουργεί μόνος του άφου είναι έτσι σχεδιασμένος ώστε να παράγη το δικό του ηλεκτρικό ρεύμα και να άναπνήτ το δικό του μίγμα άερος - βενζίνης....

"Υπάρχει άκόμη μία κίνησι και καλύτερα να τελειώσουμε και μ' αυτή πριν άσχοληθούμε με τα μέρη του κινητήρα χωριστά.

"Έγινε η έκρηξη, το έμβολο κινήθηκε προς τα κάτω και, καθώς πλησιάζει το τέλος άύτης του της κινήσεως, η βαλβίδα εισαγωγής άνοίγει και τα υπολείμματα της καύσεως — τα καυσαέρια — φεύγουν στην έξατμισι και την ατμόσφαιρα.

Ο στροφαλοφόρος συνεχίζει την περι-



Σχήμα 5.— Ο διωστήρ είναι συνήθως κατασκευασμένος από πρεσαριστό άτσάλι και σε τομή μοιάζει με το κεφαλαίο γράμμα Ι.

Το έμβολο παίρνει τη μορφή ενός κοίλου κυλίνδρου κλειστού στο έπάνω μέρος και άνοιχτού στο κάτω. Το έμβολο είναι κατασκευασμένο από χυτό άλουμίνιο κι έχει δυο τρύπες τοποθετημένες διαμετρικά αντίθετα μέσα στις όποιες περνά ο πείρος.

Στο κάτω μέρος τοποθετούνται τα κουζινέττα, που δεν είναι παρά ήμικυκλικές κατασκευές από μαλακά μέταλλα.

στροφή του, παρασύρει το έμβολο προς τα πάνω και ο έκκεντροφόρος φροντίζει να κάνη τη δική του δουλειά και ν' άνοιξη τελείως τη βαλβίδα έξαγωγής. "Η άνοδική πορεία του έμβολου είναι ένα είδος «σκούπας» για τα υπολείμματα της καύσεως που έχουν μείνει μέσα στον θάλαμο καύσεως! Τα διώχνει κι αυτά απ' τη βαλβίδα έξαγωγής (2δ) και στο τέλος της φάσεως της έξαγωγής η βαλβίδα κλείνει και άνοίγει η άδελφή της πάλι για να έλθη νέο μίγμα και να άρχιση ένας νέος κύκλος έργασίας.

ΜΟΡΦΗ ΤΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ

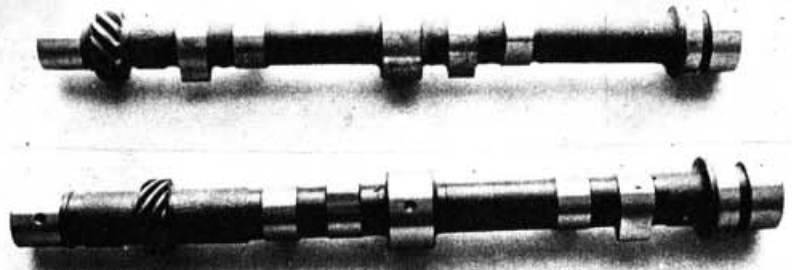
Μέχρι σήμερα κανείς δεν έδειξε ένα κινητήρα όπως τόν δείχνουμε σ' αυτές τις σελίδες. Τουλάχιστον σ' αυτή τη χώρα και τα αυτοκινητιστικά της περιοδικά. Κι αυτό τό λέμε όχι για να κάνουμε τους έξευνους, αλλά απλώς διότι κανείς δεν τό έκανε! "Ετσι οι άναγνώστες μας πολλές φορές παραπονέθηκαν για τό μηχανολογικά σχέδια που δημοσιεύσαμε και είπαν ότι δεν είναι υποχρεωμένοι να ξέρουν πως φαίνεται ένας στρόφαλος ή ένας έκκεντροφόρος σε τομή. Κι είχαν άπόλυτα δίκαιο. "Ελπίζουμε ότι με τό σημερινό μας άρθρο θα ζούμε τα πράγματα στη θέσι τους και για να τό θάλουμε άκόμη καλύτερα λέμε από τώρα ότι στο έπόμενο τεύχος θα άσχοληθούμε με τους άερόφυκτους κινητήρες και στο τρίτο με τους περιστροφικούς κινητήρες ή άλλως πως τους κινητήρες Βάνκελ. "Ορεξι νάχετε να μας διαβάσετε!

Κι αρχίζουμε με τόν στροφαλοφόρο άξονα. Τη καρδιά και τη βάση κάθε κινητήρα.

Ο στρόφαλος είναι ένα πολύπλοκο μηχανικό κατασκεύασμα. Σύνθετο στις άπαιτήσεις του και πανάκριβο στην κατασκευή του. "Έχει νά κάνη πολλές δουλειές. Και πρώτη απ' όλες είναι να έλέγχη την κίνησι του κάθε έμβολου και να ύφίσταται θαράυτατες μεταβολές πίεσεων. Οι πίεσεις αυτές είναι ένας πολύπλοκος συνδυασμός στρέψεων και συστροφών που άπειλούν να τσακίσουν τόν στρόφαλο κάθε χιλιοστό του δευτερολέπτου της ζωής του.

Φαντασθήτε τις γραμμικές και άξονικές έπιβραδύνσεις και έπιταχύνσεις που

Οι εκκεντροφόροι! Τα θαυμάσια αυτά μηχανήματα που φροντίζουν να άνοιγκλείνουν τις βαλβίδες της μηχανής. Τα κομβία βάσεως διακρίνονται καθαρά και τα εκκεντρα έπισης. Οι όδοντωτοί κοχλίες άριστέρα έμπλέκονται με άλλους για να κινηθί ό εκκεντροφόρος.



δέχεται καθώς τó έμβολο άνεβαίνουν και κατεβαίνουν μέσα στους κυλίνδρους κάνοντας τούς διωστήρες (μπιέλλες) να γράφουν κύκλους με κέντρα τó κουζινέτα βάσεως και περιφέρεις τó κομβία. ή κουζινέτα τών στροφών. ή θεωρία τών δυνάμεων πού έπιδρουν πάνω στον στρόφαλο είναι ένα τεράστιο κεφάλαιο, ένα κεφάλαιο πού για να τó έξαντλήση κανείς θέλει πολλές σελίδες και άφθονη όρεξι για μάθσι. Όμως οι «Τροχοί» δέν είναι πολυτεχνείο. Δέν θέλουν να κάνουν τó πράγματα δύσκολα για τούς άναγνώστες τους και γι' αυτό θά περιορισθουν στα βασικά. Και βασικό για ένα στρόφαλο είναι τó να είναι καλά σχεδιασμένος, ώστε να μπορή να δεχθί αυτά τó τεράστια φορτία.

Συνήθως κατασκευάζεται από μονοκόμματο κομμάτι χάλυβος αλλά τó τελευταίο χρόνια, όλο και περισσότεροι κινητήρες έχουν στρόφαλο από χυσοτίδηρο.

Οι χυτοί στρόφαλοι έχουν τó πλεονέκτημα ότι είναι φθηνοί στην κατασκευή, τους και σχετικά έλαφροί. Τó πρόβλημά τους όμως είναι ότι «κουράζονται» γρήγορα και ή κόπωση αυτή, από τó διαρκώς μεταβαλλόμενα φορτία, οδηγεί κάποιο μέρα στη μεγαλοπρεπή τους θραύσι.

Άντιβεται, οι χαλύβδινοι στρόφαλοι, πού παίρνουν τή μορφή τους σε τόνους άκριβείας, στοιχίζουν περισσότερο, άλλα και διαρκουν περισσότερο.

Ό στρόφαλος τής φωτογραφίας μας είναι κάπως περιέργος στη μορφή. Είναι μικρός και «συμπαγής» όπως ταιριάζει ο' ένα κινητήρα V-4 πού δέν έχει τó ίδιο μήκος μ' ένα τετρακύλινδρο κινητήρα έν σειρή ή άκόμη ένα έξακύλινδρο.

Βλέπετε ότι «χωρίζεται» σε τρία βασικά τμήματα. Στα κουζινέτα βάσεως, στα κομβία τών στροφών και στα αντίβαρα. Είναι ένα θαυμάσιο κομμάτι μηχανικής πού θά μπορούσε κάλλιστα να στολιζι τó τζάκι σας ή τó γραφείο σας! Όμως δέν μας ενδιαφέρει αυτό! Μας ενδιαφέρει τó τί κάνει κάθε μέρος τού στρόφαλου και πρώτα τó κομβία βάσεως. Αυτό πού πάνω τους γυρίζει ό στρόφαλος και πού ύφίστανται τó φορτία πού άναφέραμε πριν.

Πριν όμως μιλήσουμε γι' αυτό πρέπει να πούμε ότι ό στρόφαλος «κάθεται» πάνω σε ειδικές βάσεις τού μπλόκ τής μηχανής. Και ό ν ά μ ε ο σ α στον στρόφαλο και τις βάσεις τοποθεούνται τó κουζινέτα. Τά κουζινέτα είναι ήμικυκλικές κατασκευές από μαλακά μέ-

ταλλα, πού λιπαίνονται συνεχώς και πού πάνω τους γυρίζει ό στρόφαλος. Παρόμοια κουζινέτα υπάρχουν και στο κάτω μέρος τών διωστήρων, στα σημεία πού «άγκαλιάζουν» τó κομβία τών στροφών.

Σκεφθίτε τώρα ότι ό στρόφαλος γυρίζει πάνω στα κομβία βάσεως. Σκεφθίτε όμως παράλληλα ότι τó κομβία τών στροφών γυρίζουν με κέντρο τόν άξονα τού στρόφαλου. Και τó κομβία τών στροφών μεταφέρουν επάνω τους κι ένα μεγάλο τμήμα από τó βάρος τών διωστήρων!

Τεράστιες περιστροφικές δυνάμεις έπιδρουν στα κομβία και τó κουζινέτα βάσεως, άκριβώς όταν περιστρέφουμε ένα βάρος δεμένο πάνω σ' ένα σπινί. ή κίνησι όμως δέν είναι τόσο άπλή όπως στο παιδικό αυτό παράδειγμα. Γιατί δέν πρέπει να ξεχνάμε ότι υπάρχουν και τó έμβολο τó όποίο πρέπει να έπιταχυνθούν και να έπιβραδυνθούν καθώς κινούνται πάνω - κάτω μέσα στους κυλίνδρους. Και τó έμβολο ενώνονται με τó κομβία τών στροφών με τούς διωστήρες!

Γι' αυτό και είπαμε και στην άρχή ότι ό στρόφαλος κυριολεκτικά ύποφέρει και τó διάγραμμα τών δυνάμεων πού έπιδρουν επάνω του είναι πολυπλοκότερο τού πολυπλόκου.

Για να άντιμετωπισθουν αυτές οι δυνάμεις πάντως υπάρχουν τó αντίβαρα. ή τοποθέτησι τους διαφέρει από κινητήρα σε κινητήρα, ή άλλον από διάταξι σε διάταξι, άλλα ή έργασια είναι πάντα ή ίδια. Έξουδετερώνουν τις γραμμικές και κυκλικές έπιταχύνσεις και μειώνουν τó φορτία στα κομβία βάσεως.

Έξουμε ότι μερικοί από σας θά σκέπτεσθε ήδη... Ζυγοσταθμισμένους στρόφαλους και θά άπορητε με τή λέξι. Μάθετε λοιπόν ότι εκτός από ελάχιστες περιπτώσεις τó αντίβαρο αυτά έχουν... διαφορετικό βάρος και τó άποτέλεσμα είναι να γεννιώνται στρεπτικές ταλαντώσεις πού σπώνε τόν στρόφαλο σαν σπιντό σε μιá συγκεκριμένη περιοχή στροφών)λεπτό!

Γι' αυτό και υπάρχουν ειδικά μηχανήματα — ένα μάλιστα διαφημίζεται ήδη — πού ζυγοσταθμίζουν τούς στρόφαλους. Με άλλα λόγια φροντίζουν να άφαιρούν βάρος από τó αντίβαρο, έτσι πού όλα να έχουν τó βάρος τού έλαφρότερου.

ή Ζυγοστάθμισι μπορει να είναι στατική ή δυναμική και τó πώς γίνεται άκριβώς θά σας τó πούμε σ' ένα άπ' τó επόμενα μας τεύχη όταν θά έπισκεφθού-

με τούς άνθρώπους πού κάνουν τις ζυγοσταθμίσεις και θά παρακολουθήσουμε τήν έργασια τους.

ήί πρέπει να σας μείνη άπ' όλα αυτά; Τό ότι ένας καλός στρόφαλος πρέπει να είναι καλά ζυγοσταθμισμένος και να «κάθεται» άκόμη καλύτερα πάνω στο μπλόκ τής μηχανής. Πρέπει να έχη όσο τó δυνατόν περισσότερα κομβία βάσεως και μεγάλες έπιφάνειες κουζινέτων για να μπορή να άντιμετωπιζι εύκολα τις στρεπτικές ταλαντώσεις πού άναφέραμε πριν.

Πώς θά μάθετε ποιά αυτοκίνητα έχουν καλούς στρόφαλους και ποιά όχι... Ρωτώντας, μελετώντας και διαβάζοντας τούς 4 Τροχούς!

ΟΙ ΔΙΩΣΤΗΡΕΣ

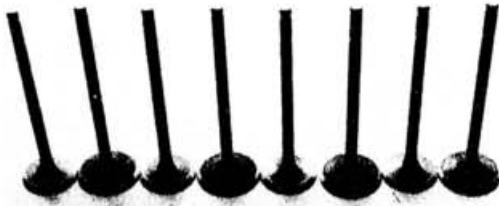
Μπιέλλες, κατά τó κοινό, οι διωστήρες είναι κι αυτοί βασικά στελέχη στη συγκρότησι τού κινητήρα. Συνδέουν τó έμβολο με τó κομβία στρέψεως και δέχονται κι αυτοί τεράστιες πιέσεις καθώς τó έμβολο μεταβάλλει τή φορά τής κινήσεως του 6.000 φορές στο λεπτό!

Οι διωστήρες είναι φτιαγμένοι από πρεσσαριστό χάλυβα, άλλα τó μέταλλο αυτό δέν είναι τó μόνο πού χρησιμοποιείται. Πολλές φορές σπώνε και αυτό άφείλεται στην κατασκευή τους, στην τομή τους και στο πόσο υπεύθωνο ήσαν οι σχεδιασισαί πού τούς σχεδίασαν.

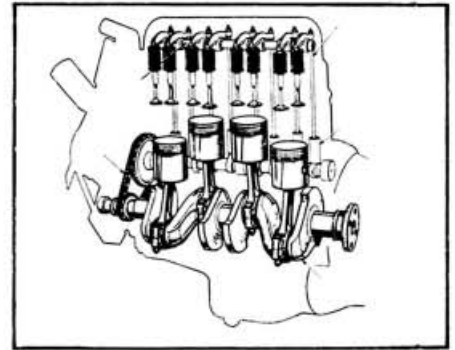
Έχετε πολλές φορές άκούσει τή φράσι «χτύπησε μπιέλλα». Κι είναι χαρακτηριστικό τó ότι ή φράσι δέν άκούγεται στις χαμηλές στροφές άλλα μόνο όταν τó στροφόμετρο φθάσει τήν κόκκινη γραμμή και τήν περάση. Στις μεγάλες αυτές ταχύτητες περιστροφής παίζει μεγάλο ρόλο ή άκρίβεια κατασκευής τών διαφόρων μερών τού κινητήρα και φυσικά και τών διωστήρων.

Στη φωτογραφία διακρίνεται καθαρά ή μορφή τυπικών συγχρόνων διωστήρων.

Είναι σχετικά καθαροί και έχη μεταβληθί κάθε προσάθεια να έχουν όλο τó ίδιο βάρος. ή τελειοποίησι τών μηχανών, για άγώνες π.χ., προβλέπει μιá έργασια πού λέγεται ζύγισμα στην όποία όλες οι μπιέλλες άποκτούν τó ίδιο βάρος. Ένα άκόμη θήμα είναι ή ά φ α ι ρ ε σ ι βάρος, άλλα και για αυτό τó θέμα σ' ένα άπ' τó επόμενα τεύχη μας θά μιλήσουμε.



Οι βαλβίδες. Ψηλόλιγνες και σκληρά εργαζόμενες στον σπινθητήρα εσωτερικής καύσεως έχουν ν' αντίμετωπίσουν τεράστιες θερμοκρασίες. Διακρίνονται τέσσερις της εισαγωγής (οι μεγαλύτερες) και τέσσερις της εξαγωγής.



ΤΑ ΕΜΒΟΛΑ

Τὰ έμβολα είναι στην πραγματικότητα κύλινδροι κλειστοί από τὸ ένα μέρος και κενοί στή μέση! Είναι κατασκευασμένα από πρεσαριστό αλουμίνιο και έχουν δύο όπες σε διαμετρικά αντίθετες θέσεις, πάνω στη περιφέρεια του.

Στις όπες αυτές περνά ένας άσαλινος κύλινδρος, ο πείρος του έμβολου, που πάνω του ή μάλλον γύρω του υπάρχει τὸ επάνω μέρος του διωστήρος. Αν ο πείρος είναι ελεύθερος να περιστρέφεται στο έμβολο και τήν επάνω λαβή του διωστήρος, τότε λέγεται πείρος πλήρους πλευστότητας και οι περισσότεροι πείροι ακολουθούν αυτή τη σχολή. Σε αντίθεση με τὸ ότι θα μπορούσαν να ήταν σταθερά τοποθετημένοι πάνω στο επάνω μέρος του διωστήρος ὅπως φαίνεται και στο σχήμα...

Ερωτήρι:

— Πώς είναι δυνατόν να γίνονται τόσα θαυμαστά και μη πράγματα μέσα στον θάλαμο καύσεως και να δημιουργούνται τόσο μεγάλες πιέσεις και οι πιέσεις αυτές να μην περνούν κάτω στο κάρτερ; Είναι δυνατόν να υπάρχει μία τόσο άριστη έπαφή ανάμεσα στα έμβολα και τα τοιχώματα των κυλινδρων;

Απάντησι:

— Και θέβαια όχι. Κανείς δεν θέλησε να υπάρξει έπαφή. Κανείς δεν έπεδιώξε ποτέ να κάνει κάτι παρόμοιο. Τὰ έμβολα έχουν μικρότερη διάμετρο από τή διάμετρο των κυλινδρων.

Τήν στεγανότητα τήν εξασφαλίζουν τὰ ελατήρια που βλέπετε στις θαυμάσιες φωτογραφίες μας!

Μετά μή ξεχνάτε κι ένα άλλο βασικό γεγονός. Τὸ ότι καθώς ο κινητήρας εργάζεται τὰ έμβολα θερμαίνονται και με τή θερμότητα διαστέλλονται! Τὸ ίδιο συμβαίνει και με τούς κυλινδρους. Διαστέλλονται κι αυτοί, αλλά οι βαθμοί διαστολής των μετάλλων από τὰ ὅποια είναι κατασκευασμένοι οι κύλινδροι και τὰ έμβολα, μπορεί μία χαρά να είναι εντελώς διαφορετικοί!

Έτσι κάποιος πρέπει να είναι μικρότερος και δεν μπορεί να είναι ο κύλινδρος!

Τὰ ελατήρια που βρίσκονται στην περιφέρεια των εμβόλων κάνουν δυὸ δουλειές. Έμποδίζουν τὰ καυσαέρια να κατεθούν κάτω και τὰ λάδια να ανεθούν στους θαλάμους καύσεως! Τὰ ελατήρια ζουν σε ειδικές έγκοπές πάνω στο έμβολο και είναι τετράγωνα ή πα-

ραλληλόγραμμα. Είναι φτιαγμένα από χυτοσίδηρο — μέταλλο μαλακό που τρίβεται εύκολα — και ή διάμετρός τους είναι κατά τή μεγαλύτερη από τή διάμετρο των εμβόλων.

Σ' ένα σημείο τους είναι κομμένα έτσι, ὡστε όταν τοποθετούνται πάνω στα έμβολα και κατόπιν μέσα στους κυλινδρους, σχεδόν να άκουμπούν τὰ δυὸ τους άκρα.

Συνήθως υπάρχουν δυὸ ή τρία κοινά ελατήρια στο επάνω μέρος του εμβόλου που λέγονται ελατήρια συμπίεσεως, αφού ή κυρία άποσκόλησί τους είναι να κρατούν τὰ άερία τής καύσεως στη θέση τους.

Πιὸ κάτω βρίσκεται ένα άλλο ελατήριο που άσχολείται με τὸ λάδι. Δεν του επιτρέπεται να περνά επάνω ή τουλάχιστον δεν του επιτρέπεται να περνά επάνω σε μεγάλες ποσότητες!

Πάνω στα πιστόνια — έμβολα — βλέπετε ότι υπάρχουν δυὸ μικρές ακιές. Οι ακιές αυτές είναι έγκοπές μέσα στις ὀπείες τερματίζουν τὸ ταξίδι τους οι βαλβίδες εισαγωγής και εξαγωγής.

ΟΙ ΒΑΛΒΙΔΕΣ

Εται ὀπότομα! Θαυμαστά μηχανήματα, που καίγονται, τρίβονται, στρωβώνουν, πέφτουν μέσα στους κυλινδρους, κόβονται στή μέση και γενικά κάνουν τὰ πάντα εκτός απ' τή δουλειά τους.

Τις περισσότερες ώρες τής ζωής τους τις περνάνε στον άερα! Έκτός εάν ο κινητήρας έχει έκκεντροφόρο ή έκκεντροφόρο, έπικεφαλής....

Σιγά - σιγά... Φωνές από τούς άναγνώστες. "Ένα - ένα..."

Μάλιστα. "Ένα - ένα."

Λοιπόν, οι βαλβίδες άνοιγοκλείνουν από τὰ έκκεντρα του έκκεντροφόρου. Σε περίπτωση που ο έκκεντροφόρος βρίσκεται μακριά από τις βαλβίδες, τότε πρέπει να βρεθῆ κάποιος τρόπος για να μεταφερθῆ ή κίνησις που δείχνουν τὰ έκκεντρα. Ο τρόπος είναι τὰ ώσπῆρια. Η απόστασι ὁμως από τὰ ώσπῆρια μέχρι τις βαλβίδες είναι πολύ μεγάλη. Και στο δρόμο οι διαταγές του έκκεντροφόρου μερδεύονται, έτσι που στις ύψηλές στροφές οι βαλβίδες άδυνατούν να τις παρακολουθήσουν γιατί πρώτα πρέπει να τις παρακολουθήσουν τὰ ώσπῆρια, τὰ κοκκοράκια και τὰ ελατήρια!

Αποτέλεσμα: Οι βαλβίδες μένουν άνοιχτές, τὸ καύσιμο περνά μέσα απ' τούς θαλάμους πριν προλάβῆ καν να πάρῆ

φωτιά.

Αποτέλεσμα: Μεγάλη κατανάλωσι πτώσι ισχύος, καυσαέρια που καταστρέφουν μηχανεία και άνθρωπους.

Λύσι:

Ο έκκεντροφόρος έπικεφαλής. Όπου εργάζεται απ' ευθείας πάνω στις βαλβίδες μειώνοντας έτσι τις άπώλειες λόγω διαφορετικῶν βαθμῶν άδρανείας των ένδιαμέσων μαζῶν...

Με ἄλλο ἑλληνικά, όταν ο έκκεντροφόρος είναι έπικεφαλής, τότε οι διαταγές του στις βαλβίδες είναι άμεσες και ή εκτέλεσί τους τὸ ίδιο. Οι βαλβίδες δεν άναπηδούν, οι κινητήρες μπορούν να γυρίσουν με περισσότερες στροφές οι περισσότερες στροφές είναι μεγαλύτερη ισχύς και.... Νά γιατί ὅλοι οι κινητήρες ύψηλῶν άποδόσεων έχουν έκκεντροφόρους έπικεφαλής.

Οι βαλβίδες δεν είναι πολύπλοκοι οργάνοι. Μοιάζουν με μανιτάρια που ξεράθηκαν. Κάθονται σε ειδικά καθίσματα στο επάνω μέρος τής κεφαλής των κυλινδρων και καλύπτουν τις ὀπές εισαγωγής. Μόνη τους δουλειά να τις κλείνουν καλά τήν ώρα που πρέπει. Και να μένουν ὅσο πιὸ ψυχρές γίνεται. Για τὸ πρώτο δεν μπορούμε να πούμε τίποτα. Όταν είναι καλά τοποθετημένες οι τρύπες κλείνουν έρμητικά.

Για τις θερμοκρασίες τους μπορούμε να αναφέρουμε ότι μερικοί Ἴταλοι κατασκευαστάι — Άλφα Ρομέο — έχουν βαλβίδες κούφιας που περιέχουν νάτριο. Τὸ νάτριο λένε οι χημικοί είναι καλός άγωγός τής θερμότητας και τήν διώχνει μακριά απ' τις κεφαλές των βαλβιδῶν.

Αυτὰ είναι τὰ βασικά τμήματα ενός κινητήρα εσωτερικής καύσεως και φυσικά αναφερθήκαμε μόνο στα μηχανικά μέρη του και όχι στα ήλεκτρικά. Σ' αυτές τις λίγες σελίδες θελήσαμε να σας δώσουμε μιὰ ὀ π τ κ ή περισσότερη εικόνα του κινητήρα και νομίζουμε ότι κατά κάποιον τρόπο τὸ καταφέραμε.

Στις εκτεταμένες λεζάντες που υπάρχουν κάτω από κάθε φωτογραφία μας προσθέτουμε μερικά πράγματα ακόμη, αλλά και πάλι τὸ άρθρο μας είναι άτελές.

Ο καλύτερος τρόπος είναι να άσχοληθούμε με κάθε τμήμα του κινητήρα χωριστά και αυτό ακριβώς έχουμε σκοπό να κάνουμε στο μέλλον. Άλλωστε δεν πρέπει να ξεχνάτε ότι είναι ή τελευταία μας ευκαιρία!

Σε λίγα χρόνια ο κινητήρας εσωτερικής καύσεως θα άπαγορευθῆ με κάποιο νόμο — αν δεν βρεθῆ άμέσως λύσι για τὰ καυσαέρια — και θὰ πρέπει κάτι να έξερετε για να διηγήστε στα έγγόνια σας τις παγωμένες νύχτες του Χειμῶνα.

SUNBEAM

“Ένας
έκδικητής
μέ απαλότητα και στυλ

Ή ROOTES - CHRYSLER κατεκύμασε ένα
νέο SUNBEAM και τὸ ὀνόμασε «AVENGER»
πὺ σημαίνει «ΕΚΔΙΚΗΤΗΣ».

Γιατὶ τὸ νέο SUNBEAM

ἐκδικεῖται γιὰ λογαριασμὸ σας, ὅτι
μέχρι σήμερα στὸ αὐτοκίνητο σας
ἐκούρασε, σας προβλημάτιζε,
σας πικρανε, σας
τρόμαξε, σας ἐξενευρίασε.



SPOT ΕΒΔ/701



ΕΤΕΠΑ Α.Ε. ΓΕΝ.ΑΝΤ.

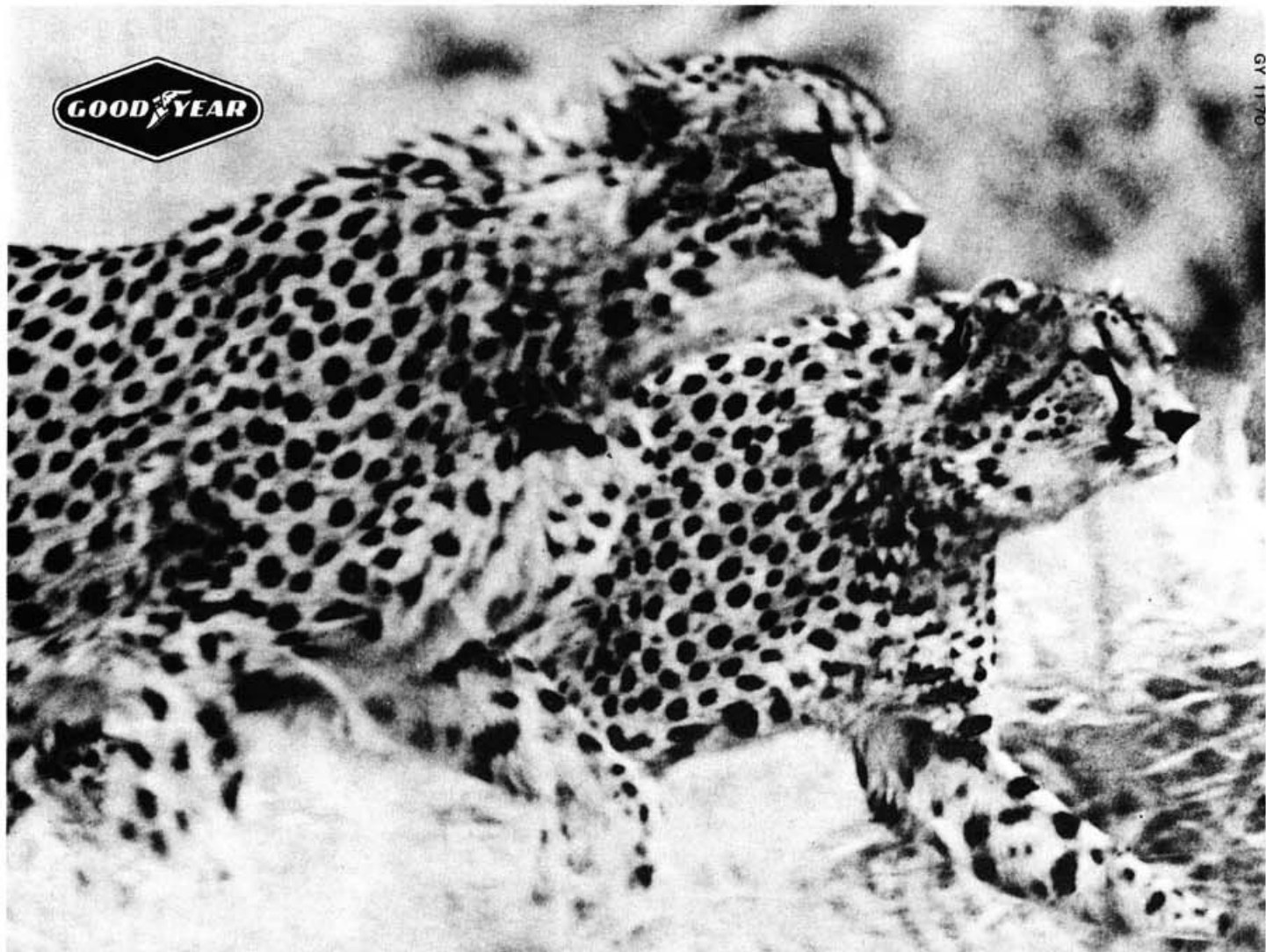
ROOTES  CHRYSLER O.T.C.

SUNBEAM · humber · hillman · singer & commer

Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 40, ΤΗΛ. 910003

ΕΚΘΕΣΕΙΣ: Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 40 - 42 • Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 74 • Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ 107

Στοιχίζει (με τὸ κλειδί στὸ χέρι)	
SUNBEAM 1250 cc 9 φορολ. ἴππων	99.000 δρχ.
SUNBEAM DE LUX 1500 cc 10 ”	115.000 δρχ.
SUNBEAM SUPER 1500 cc 10 ”	125.000 δρχ.



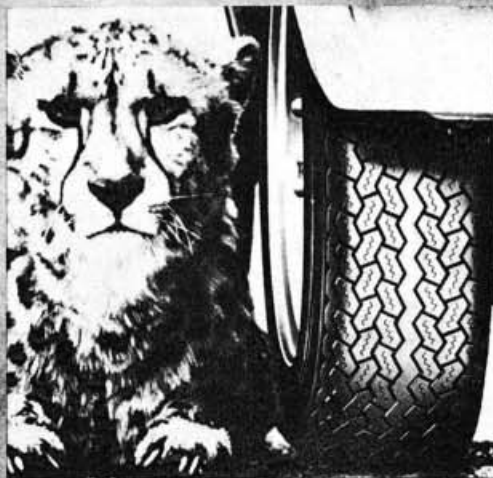
Εκτίναξη αγριμιού κτηνώδης αντοχή αστραπιαία αντίδραση σέ οποιαδήποτε ταχύτητα

μέ τό "ζωντανό.. ελαστικό
G 800 RADIAL τής GOODYEAR
πού σάς εξασφαλίζει :

ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ
Τό πλατύ ειδικά μελετημένο
πέλμα του χαρίζει τέλεια
πρόσφυση, άκόμα και
σέ βρεγμένο δρόμο.

ΔΙΠΛΑΣΙΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ
χάρη στίς 4 ζώνες
λινών 3Τ και
τό άνθεκτικό λάστιχο ΤΡΑΞΙΝ.

ΠΛΗΡΗ ΑΠΟΔΟΣΗ
Τό G 800 τρέχει, στρίβει,
φρενάρει, τήν στιγμή πού θέλετε.
Σάν δαμασμένο άγρίμι
ύπακούει πιστά και σίγουρα.



G800

RADIAL
ελαστικό ασφαλείας

Θά τό βρήτε στά καταστήματα
μέ τό σήμα τής GOODYEAR.

GOODYEAR

ΑΠ' ΤΗ ΘΕΣΙ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Ἡ ἔννοια «ὀδηγός» εἶναι μιὰ «πλαστική» ἔννοια. Διαστέλλεται καὶ συστέλλεται, μεγαλώνει καὶ μικραίνει καὶ γενικὰ παίρνει διάφορες μορφές, ἀνάλογα μὲ τὴν περίστασι, τὸν τόπο καὶ τὸν χρόνον.

Ὅταν λοιπὸν στοὺς «Τροχοὺς» ἔχουμε μιὰ στήλη μὲ τὸν τίτλο «Ἀπὲς τὴ θέσι τοῦ ὀδηγοῦ», πρέπει νὰ διευκρινήσουμε ἀπὲς τὴ θέσι ΤΙΝΟΣ ὀδηγοῦ.

Θὰ προσπαθήσουμε:

Ἀρχίζοντας ἀπὲς τὸ γεγονός ὅτι ἡ χώρα μας πέρασε τὸ στάδιο τῆς αὐτοκινητιστικῆς ὑποαναπτύξεως καὶ τώρα κινεῖται εἰς λεπτὴ γραμμὴ πού θὰ τὴν κατατάξῃ εἰς τὸ στάδιο τῆς αὐτοκινητιστικῆς «ἐκρήξεως», ἡ ἔννοια «ὀδηγός» ἀποκτὰ μιὰ τεράστια σημασία.

Οἱ δρόμοι μας δὲν εἶναι πιά ἔρημοι. Κυκλοφοροῦν χιλιάδες αὐτοκίνητα. Τὰ αὐτοκίνητα αὐτὰ δημιουργοῦν ἕνα κυκλοφοριακὸ «χάος» καὶ ὁ ὀδηγός μας πρέπει νὰ εἶναι εὐ θέσι νὰ τὸ ἀντιμετωπίσῃ, νὰ τὰ βγάλῃ πέρα μαζί του χωρὶς νὰ σκοτώσῃ τὸν ἑαυτό του καὶ τοὺς ἄλλους.

Ἀρχίζουμε λοιπὸν ἀπὲς τὸ γεγονός ὅτι ὁ ὀδηγός μας εἶναι ὑπεύθυνος. Ὅτι σκέπτεται περισσότερο ἀπὲς τὸν ὀδηγὸ τῆς παλιᾶς καλῆς—καὶ ἔρημης—ἐποχῆς.

Καὶ ὅταν λέμε σκέπτεται δὲν ἐννοοῦμε ὅτι κάνει μιὰ ὥρα νὰ πάρῃ μιὰ ἀπόφασιν, ἀλλὰ ὅτι σκέπτεται εὐ θέσι, ἀναλύει, προλαμβάνει, προβλέπει.

Εἶναι λοιπὸν ἕνα νέο εἶδος ὀδηγοῦ. Ὅχι ἕνας ἀπλὸς μηχανοὀδηγός πού φοβάται, τρέμει νὰ πάρῃ μιὰ ἀπόφασιν καὶ παγῶσῃ εἰς τὸ ἀντίκρουσμα τοῦ κινδύνου ἀλλὰ ἕνας «ξύπνιος» ἄνθρωπος πού τὸ αὐτοκίνητο δὲν εἶναι μόνον ἕνα κουτὶ μὲ τέσσερα στρόγγυλα πράγματα καὶ ἕνα τιμό-

νι πού γυρίζει δεξιὰ καὶ ἀριστερά. Ὁ ὀδηγός μας — ἢ τοῦλάχιστον ὁ ὀδηγός πού ἔχουμε ὑπὲς ὄψιν μας — εἶναι φίλος μὲ τὸ αὐτοκίνητό του καὶ τὸ ἐνδιαφέρον ξεπερνᾷ τὴν κυριακάτικη βόλτα «εἰς τὸ Σούνιο».

Ξέρει ὅτι τὸ αὐτοκίνητο εἶναι ἕνα ἐπικίνδυνον ὄπλον εὐ θέσι ἄσχετα καὶ δὲν ἀνέχεται νὰ εἶναι ἄσχετα τὰ δικά του χέρια! Ἔτσι ζητᾷ νὰ μάθῃ ὅλο καὶ περισσότερα πράγματα γύρω ἀπὲς τὴν ὀδήγησιν καὶ τὸ αὐτοκίνητο. Εἶναι μιὰ μορφή ὑπευθυνότητος αὐτό.

Τὸ ἐνδιαφέρον του τὸν ὀδηγεῖ εὐ θέσι νέους κόσμους. Ἀνακαλύπτει τὰ λάστιχα ἢ μᾶλλον τὰ καλὰ λάστιχα. Ἀνακαλύπτει τοὺς καλοὺς κινητῆρες, τὰ καλὰ φρένα, τὴς καλὰς ἀναρτήσεις. Ἀνακαλύπτει τὴς ἀναρτήσεις, τὰ ἰδιαίτερα χαρακτηριστικὰ τους...

Ἀνακαλύπτει τὸ συμφέρον του. Μὲ λίγα λόγια ἀνακαλύπτει τὴν ἀλήθειαν γύρω ἀπὲς τὸ αὐτοκίνητο.

Καὶ φθάνει εὐ θέσι ἕνα σημεῖον πού δὲν ικανοποιεῖται μὲ τὴ μέση ὁδόν. Θέλει τὸ καλύτερον γιὰ τὰ χρήματα πού ξοδεύει καὶ ἂν δὲν ξέρῃ ποιὸ εἶναι τὸ καλύτερον ζητᾷ νὰ τὸ μάθῃ. Πολλοὶ ἀπὲς τοὺς ὀδηγοὺς αὐτοὺς γοητεύονται ἀπὲς τὸν νέο κόσμον πού ἀνοίγεται ἐμπρὸς τους.

Καὶ γίνονται ὄχι ἀπλῶς καλοὶ ὀδηγοί, ἀλλὰ εἰδικοί ὀδηγοί. Διαβάζουν τὰ γιατί καὶ τὰ διότι τῶν κινητῶρων, τῶν ἀναρτήσεων, τῆς εὐσταθείας, τῶν ἐλαστικῶν. Τὰ συζητοῦν μὲ τοὺς φίλους τους, τοὺς ἄλλους ὀδηγοὺς.

Οἱ συζητήσεις τους αὐτὲς δὲν εἶναι ἀρνητικῆς, στεῖρες.

Δὲν λένε «πῆγα εὐ θέσι 32 λεπτὰ εἰς τὸν Κόρινθον» γιατί ξέρουν ὅτι ἀκόμη καὶ ὁ πλέον ἄσχετος μπορεῖ νὰ πάῃ εἰς τὸν Κόρινθον εὐ θέσι 32 λεπτὰ καὶ ξέρουν ἀκόμη ὅτι μόνον ἄσχετος μπορεῖ νὰ εἶναι κανεὶς γιὰ νὰ κά-

νῃ κάτι παρόμοιον.

Λένε ὅτι «ἀγόρασα κάτι νέα λάστιχα πού εἶναι θαυμάσια εἰς τὸν βρεγμένον δρόμον».

Ἡ ὅτι βρῆκαν νέα ἀμορτισέρ πού ἔκαναν τὸ αὐτοκίνητό τους νὰ κρατᾷ καλύτερα τὸν δρόμον.

Κι ἂν χρειασθῇ κάποτε νὰ πᾶνε γρήγορα, δὲν βγάζουν ἐφημερίδα γιὰ τὸ κατόρθωμά τους ἀλλὰ ἀπλῶς αἰσθάνονται μιὰ ἰδιαίτερη ικανοποίησιν γιατί μπόρεσαν νὰ ὀδηγήσουν γρήγορα τὸ αὐτοκίνητό τους μὲ πλήρη ἀσφάλεια.

Δὲν λέμε ὅτι εἶναι ὅλοι οἱ ὀδηγοὶ ἔτσι.

Δὲν λέμε ὅτι ὅλοι οἱ ὀδηγοὶ πρέπει νὰ εἶναι ἔτσι.

Ἀπλῶς διαχωρίζουμε τὰ εἶδη καὶ διαγράφουμε τὰ χαρακτηριστικὰ τους. Οἱ «Τροχοὶ» εἶναι ἕνα περιοδικὸ πού γράφεται ἀπὲς ὀδηγοὺς γιὰ ὀδηγοὺς. Χωρὶς αὐτὸ νὰ σημαίνῃ ὅτι δὲν μποροῦν νὰ τοὺς διαβάσουν καὶ οἱ πεζοὶ ἀφοῦ ἀργὰ ἢ γρήγορα θὰ γίνοντο κι αὐτοὶ ὀδηγοί!

Ἔτσι θέλουν νὰ ἀπευθύνονται εὐ θέσι αὐτὴ τὴ νέα τάξι τῶν ὀδηγῶν. Τῶν ὑπευθύνων ἀνθρώπων πού δὲν ικανοποιεῖται ἀπὲς τὴς μεταφράσεις καὶ τὴς ἀνεύθυνες γνώμες, ἀλλὰ θέλουν νὰ «βασανίζοντο» τὸ κάθε τι τὸ σχετικὸ μὲ τὸ «χόμπυ» τους.

Οἱ «Τροχοὶ» δὲν ἀπευθύνονται εἰς τὸν κύριον πού βρίζει τὸ αὐτοκίνητον ὅταν περνοῦν ἐμπρὸς του εἰς διαβάσεις οὔτε εἰς τὸν κύριον πού βρίζει τοὺς ἄλλους ὀδηγοὺς ἐπειδὴ δὲν τοῦ ἄφησαν 60 μέτρα κῶρον γιὰ νὰ περάσῃ.

Οἱ «Τροχοὶ» ἀπευθύνονται εἰς τοὺς νέους καὶ εἰς τοὺς νέους εἰς τὴν καρδίαν ὀδηγῶν πού ἔχουν ἀνευσυχίας. Γράφονται ἀπὲς ἀνθρώπους πού τὸ αὐτοκίνητον δὲν εἶναι πάρεργον, ἀλλὰ ἀγάπη καὶ σκοπὸς ζωῆς.

Οἱ «Τροχοὶ» βασανίζοντο τὰ πράγμα-

Συνέχεια εἰς τὴν σελίδα 121



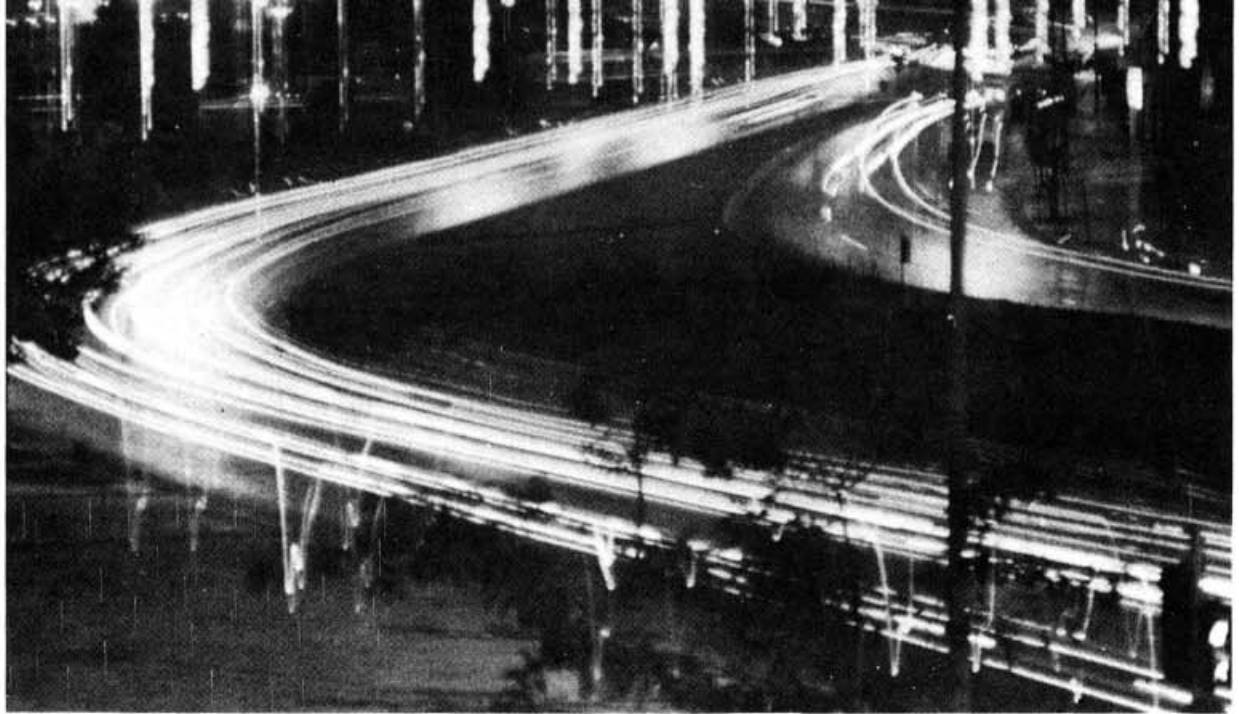
σαυτους που θελουν
καθε τι δικο τους
να ειναι εκλεκτο.
σοσους γινονται ειδωλα
στα σπορ, στο ντυσιμο,
στην...γυναικα!...



σαυτους ταιριαζει η **BRUT**
που προβαλει
την προσωπικοτητα τους

BRUT

για ανδρες με υψηλες απαιτησεις



ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ ΤΗ ΝΥΧΤΑ

Τὴν ἐποχὴ πού ἐμφανίσθηκαν γιὰ πρώτη φορά στους δρόμους αὐτοκίνητα, οἱ νυχτερινές βόλτες ἦσαν ἕνα ἀπραγματοποιήτο ὄνειρο γιὰ τὸν ἀπλὸ λόγο ὅτι οὔτε οἱ δρόμοι διέθεταν ἐπαρκῆ φωτισμὸ οὔτε κι οἱ «προβολεῖς» τῆς... ἀσετυλίνης, βοηθοῦσαν τὸν ὁδηγὸ νὰ διακρίνῃ τί γινόταν πέρα ἀπὸ τοὺς προφυλακτῆρες του.

Σήμερα ὅμως, μὲ τὰ φῶτα ποὺ διαθέτουν τὰ σύγχρονα αὐτοκίνητα κι οἱ περισσότεροι δρόμοι, ἡ κίνησι τὴν νύχτα ὄχι μόνον ἔπαψε νὰ εἶναι πρόβλημα, ἀλλὰ παρουσιάζει καὶ δύο μεγάλα πλεονεκτήματα. Ἄφ' ἑνὸς ἡ κυκλοφορία εἶναι μικρότερη καὶ ἡ κίνησις πρὸ εὐκόλῃ ἀφ' ἑτέρου ὁ ὁδηγὸς εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ κάνῃ πολὺ λιγώτερα φρεναρίσματα στὶς στρεφές καὶ διαστειρώσεις, ἐφ' ὅσον τὰ φῶτα τῶν ἀντιθέτως κινουμένων γίνονται ἀμέσως ἀντιληπτά.

Αὐτὰ πιστεύουμε ἐμεῖς καὶ τὸ παραδέχονται ὅλοι ὄσοι ἀκολουθοῦν

τὴν τακτικὴ τῆς ἐνεργητικῆς ὁδηγήσεως μὴ καὶ στηρίζονται στὴν λογικὴ. Ὑπάρχει, ὅμως καὶ ἡ ἄποψις ὅτι μόλις πέσῃ ὁ ἥλιος, πρέπει νὰ κλειδώνουμε τὰ αὐτοκίνητά μας καὶ νὰ κυκλοφοροῦμε μὲ τὰ πόδια, προκειμένου νὰ γλυτώσουμε ἀπὸ τοὺς χίλιους δύο κινδύνους τῆς νύχτας.

Οἱ στατιστικὲς δείχνουν ὅτι τὰ περισσότερα δυστυχήματα τῆς νύχτας ὀφείλονται στὸ ὅτι ὁ ὁδηγὸς κοιμήθηκε ἢ στὸ ὅτι θαμπώθηκε ἀπὸ τὰ φῶτα «τῶν ἄλλων» καὶ τράκαρε. Ποιὸς ἄραγε νὰ φταίῃ γιὰ τὸ ὅτι ὁ ἄνθρωπος ὑπέκυψε στὴν κόυρασί του καὶ κοιμήθηκε; Ποιὸς ἄραγε νὰ φταίῃ γιὰ τὸ ὅτι δὲν σταμάτησε ἀμέσως μόλις αἰσθάνθηκε τὰ μάτια του βαριά, νὰ κοιμηθῆ ἔστω καὶ μισὴ ὥρα μέσα στὸ αὐτοκίνητό του;

Ὅπωςδήποτε ὄχι τὸ αὐτοκίνητο ἢ τὸ σκοτάδι, ἀλλὰ αὐτὸς ὁ ἴδιος πού, ὑπερεκτιμώντας τὴν φυσικὴ ἀντοχή του, ἔκανε μὴ ἀψυχολόγητη προσπάθεια, νὰ φτάσῃ στὸν προ-

ορισμὸ του καὶ νὰ κοιμηθῆ μὲ τὴν ἰσυχία του. Κάνουμε ἕνα διαχωρισμὸ ὁδηγοῦ καὶ ἀτόμου καὶ λέμε ὅτι ὁ ἄνθρωπος αὐτὸς εἶναι ἐπικίνδυνος καὶ τὸν ἀφήνουμε στὴν ἄκρη, γιὰτὶ σκοπὸς μας δὲν εἶναι νὰ κάνουμε τοὺς ἀνθρώπους καλύτερους, ἀλλὰ τοὺς ὁδηγούς.

— Ἐμεῖς οἱ ὁδηγοὶ λοιπόν, παραπονούμεθα καὶ γιὰ τὰ ἐκθαμβωτικὰ φῶτα «τῶν ἄλλων». Σκεφτῆτε ὅμως: ...Γιὰ μένα οἱ ἄλλοι εἶθε οεῖς, ὅπως καὶ γιὰ σᾶς ἕνας ἀπὸ τοὺς ἄλλους εἶμαι ἐγώ. Κάποιος ἀπὸ τοὺς δύο μας, πρέπει ἐπομένως νὰ... φταίῃ!

Ὅπως ὅλοι ξέρουμε, ἡ κόρη τοῦ ὀφθαλμοῦ διαστελλεται ἀπὸ τὸ σκοτάδι καὶ ἐπηρεάζει τὴν ὄρασί μας, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μᾶς κάνῃ ὄλους μύωπες. Γιὰ τοὺς ἤδη μύωπες, ἡ κατάστασι εἶναι ἀκόμα χειρότερη. Ἀναγκαζόμαστε λοιπόν γιὰ νὰ βλέπουμε καλύτερα, νὰ κυκλοφοροῦμε μὲ ὅσο τὸ δυνατόν ἰσχυρότερα φῶτα, πού, ὅταν δὲν χρησιμοποιοῦνται σωστὰ μᾶς (σᾶς) θαμπώνουν καὶ

προξενούν τα δυστυχήματα.

Άς δοῦμε λοιπόν τί πρέπει νὰ κάνη ἕνας σωστός ὁδηγός, ὅταν κινῆται τὴν νύχτα.

Στοὺς δρόμους τῶν πόλεων καὶ ὅπου ὑπάρχει ἐπαρκὴς φωτισμὸς ἐπιτρέπονται μόνον τὰ φῶτα στάσεως, ἐκεῖνα τὰ μικρὰ-μικρὰ φωτάκια δηλαδή, πού ὑπάρχουν ἀπλῶς γιὰ νὰ ὀρίζουν τὶς διαστάσεις τοῦ αὐτοκινήτου. Ὅταν ὅμως δὲν βλέπετε καλά, μπορεῖτε νὰ ἀνάψετε τὰ μεσαῖα ἢ ἀκόμα καὶ τὰ μεγάλα μὲ τὴν προϋπόθεσι ὅτι θὰ ἀναλάβετε ὑπεύθυνα ὠρισμένες ὑποχρεώσεις.

Ἀμέσως μόλις δῆτε ἕνα ὁποιοδήποτε ὄχημα νὰ ἔρχεται πρὸς τὸ μέρος σας, θὰ περάσετε στὴν μεσαῖα σκάλα καὶ θὰ παραμείνετε ἐκεῖ, ὅποια φῶτα καὶ ἂν ἔχη ἀναμμένα ὁ ἄλλος. Ἄν ἔχη τὰ μεγάλα καὶ σὰς θαμπώνει, μπορεῖτε νὰ ἀνασοθῆσετε μιὰ φορὰ τὰ δικά σας, γιὰ νὰ τὸν κάνετε νὰ σκεφτῆ ὅτι κάτι συμβαίνει, ποτὲ ὅμως δὲν θὰ πᾶτε κόντρα, ἀνάβοντας καὶ τὰ δικά σας μεγάλα, γιὰτὶ δὲν σὰς φταῖνε σὲ τίποτα ὅσοι ἔρχονται πίσω ἀπὸ τὸν ἀφηρημένο ἢ ἀσυνείδητο «ἀντίπαλό» σας. Ποτὲ μὴν ἀνασοθῆνετε συνεχῶς μεσαῖα-μεγάλα, ὅπως συνήθιζαν πρὶν ἀπὸ 20-30 χρόνια, οὔτε καὶ νὰ σπεύσετε νὰ ἀλλάξετε ἀπὸ μεσαῖα σὲ μεγάλα, προτοῦ διασταυρωθῆτε πλήρως μὲ τὸν ἄλλον, γιὰτὶ καλῶτε ὅ,τι καλὸ κάνατε μέχρι τότε.

Ὁ καλύτερος τρόπος ἐνεργείας, εἶναι νὰ καρφώσετε τὰ μάτια σας στὴν ἄκρη δεξιά τοῦ δρόμου, νὰ ἐλαττώσετε, ἂν χρειάζεται, ταχύτητα καὶ νὰ μὴν κυττάζετε καθόλου τὰ φῶτα τοῦ ἄλλου αὐτοκινήτου. Θὰ βοηθήσετε ἔτσι τὴν κόρη τοῦ ὀφθαλμοῦ σας, νὰ ξαναβρῆ μερικὰ δευτερόλεπτα πὺρ γρήγορα τὴν κανονικὴ τῆς ὄρασι.

Τὰ δυνατὰ φῶτα ὅμως δὲν μποροῦν νὰ προκαλέσουν ἀτύχημα μόνο στους ἀντιθέτως ἐρχομένους, ἀλλὰ καὶ σὲ ὄσους βρίσκονται μπροστὰ σας.

Ἄν βρίσκεσθε μέσα σὲ μεγάλη κίνησι ἢ ἂν ἔχετε πλησιάζει πολὺ τὸν προηγούμενό σας, κατεβάστε τὰ φῶτα σας μιὰ σκάλα, γιὰτὶ πέφτουν κατ' εὐθείαν στὸν καθρέπτη καὶ στὰ μάτια τοῦ ὁδηγοῦ. Θὰ σὰς ἔτυχε ὀπωδῆποτε καὶ θὰ τὸ ἔχετε διαπιστώσει καὶ μόνοι μόνοι σας. Γιὰ τὸν ἴδιο λόγο ὅταν κινήσθε στὴν ἐθνικὴ ὁδὸ π.χ. μὲ τὰ μεγάλα σας φῶτα καὶ σὰς προσπεράσῃ κάποιος, κα-

μπλῶστε τὰ δικά σας, μέχρις ὅτου ἀπομακρυνθῆ ἀρκετὰ.

Ἐξετάστε τὸν καθρέπτη σας μήπως εἶναι ἐφωδιασμένος μὲ ἕνα κουμπάκι πού μετακινῆ ἕνα κρύσταλλο καὶ τὸν κάνει ἀντιθαμβωτικό. Θὰ σὰς εἶναι πολὺ χρήσιμο σὲ τέτοιες περιπτώσεις. Ἄν δὲν ἔχη, δὲν μένει παρὰ νὰ σκεπάζετε προσωρινὰ τὸν καθρέπτη μὲ τὸ χέρι σας ἢ νὰ κάνετε στὴν ἄκρη καὶ νὰ ἀφήνετε νὰ σὰς προσπεράσουν. Ἄλλωστε, μπορεῖ νὰ βρισκόσαστε ἀφηρημένος σὲ ἀριστερὸ διάζωμα καὶ νὰ σὰς ἀναψαν ἐπίτηδες τὰ φῶτα, ὅποτε ἔχουν ἀπόλυτο δίκιο. Τὴν ὥρα πού ἀκολουθεῖτε ἕνα προπορευόμενό σας αὐτοκίνητο, μπορεῖτε νὰ κάνετε καὶ ἕνα πρόχειρο τῆσι στὴν κατεύθυνσι καὶ τὸ ὕψος πού πέφτουν τὰ μεσαῖα φῶτα σας. Μὲ τὰ ἀσυμμετρικὰ κρύσταλλα, πού εἶναι ἐφωδιασμένα ὅλα σχεδὸν τὰ αὐτοκίνητα, τὸ φῶς εἶναι ἔτσι κανονισμένο, ὥστε νὰ πέφτῃ σχεδὸν ὅλο στὴν δεξιά ἄκρη τοῦ δρόμου καὶ σὲ ἀπόστασι μεγαλύτερη ἀπὸ ὅτι ἀριστερά. Γιὰ κάποια ἄγνωστη αἰτία ὅμως, μπορεῖ τὰ δικά σας νὰ φωτίζουν ψηλότερα (ὅποτε θαμπώνετε τοὺς ἄλλους, ἔστω καὶ μὲ τὰ μεσαῖα) ἢ πολὺ-πολὺ κοντὰ (ὅποτε δὲν βλέπετε καὶ ἀνάβετε τὰ μεγάλα).

Ἄν λοιπόν ἀντιληφθῆτε κάτι τέτοιο, ὑπάρχει τρόπος νὰ τὸ διορθώσετε μόνος σας χωρὶς νὰ πᾶτε σὲ μηχανικό. Χρειάζεσθε μόνον ἕνα κατσαβίδι καὶ ἕνα... τοῖχο. Σταματήστε τὸ αὐτοκίνητό σας σὲ ἀπόστασι 5-10 μέτρων ἀπὸ ἕνα ἀρκετὸ ψηλὸ τοῖχο καὶ κατὰ τέτοιο τρόπο, ὥστε τὰ φῶτα σας νὰ πέφτουν κάτω ἐπάνω του. Βγάλτε μὲ τὸ κατσαβίδι τὸ νικελένιο στεφάνι τῶν φῶτων καὶ βρῆτε τὶς 2 ἢ 3 βίδες, πού βρίσκονται γύρω ἀπὸ τὸ κυρίως φῶς πού κανονίζουν τὸ ὕψος καὶ τὴν διεύθυνσι τῆς δέσμης. Ἀνάψτε τώρα τὰ μεσαῖα φῶτα σας (ἂν τὰ ἔχετε ἀπὸ τὴν ἀρχὴ ἀναμμένα θὰ εἴσθε ἀναγκασμένος νὰ βιασθῆτε γιὰ νὰ μὴν ἀδειάσῃ ἡ μπαταρία) καὶ παρατηρήστε τί δείχνουν ἀπέναντι. Κανονίστε μόνοι σας πόσο χαμηλότερα καὶ δεξιότερα, θέλετε νὰ τὰ κατευθύνετε καὶ προτοῦ βάλετε πάλι τὸ στεφάνι στὴν θέσι του, κάνετε μιὰ βόλτα σὲ τετράγωνο γιὰ νὰ δοκιμᾶστε τὸ ὕψος τους. Ἄν ἔχετε ἀμφιβολία καὶ γιὰ τὰ μεγάλα σας φῶτα, σὰς λέμε ὅτι ἀπὸ ἀπόστασι 10 μέτρων, ἡ δέσμη τῶν μεγάλων φῶτων, πρέπει νὰ φωτίζῃ 10 ἑκατοστὰ ψηλότερα ἀπὸ αὐτὴν τῶν μι-

κρῶν.

Ὁ καλὸς ὁδηγὸς ὅμως ἔχει καὶ ἄλλα πράγματα νὰ κάνη. Ἐέρει π.χ. ὅτι τὸ βράδυ τὰ περισσότερα βενζιναδίκια καὶ ὅλα τὰ συνεργεῖα εἶναι κλειστά. Ἐχει λοιπόν μαζί του ἀρκετὰ βενζίνη, ρεζέρβα καὶ μερικὰ κλειδιά, ἔχει ἀκόμα μερικὲς ἀσφαλίειες γιὰ τὴν περίπτωσι πού καὶ μία καὶ σβήσουν ὠρισμένα ἀπὸ τὰ φῶτα του, ὅπως καὶ ἕνα μικρὸ φακό. Προσέχει ιδιαίτερα μήπως εἶναι καμμένα τὰ φῶτα τῶν φρένων ἢ ἕνα ἀπὸ τὰ τέσσερα (δύο ἔμπρός, δύο πίσω) φῶτα πορείας. Στὴν πρώτη περίπτωσι θὰ πέσῃ οἴγουρα κάποιος πάνω του, ἐνῶ στὴν δευτέρῃ θὰ τὸν πάρουν ἀπὸ μακριὰ γιὰ μοτσουκλέττα, καθὼς θὰ ἔχη ἕνα φῶς, καὶ θὰ τὸν ἀντιμετωπίσουν διαφορετικὰ τὴν στιγμὴ τῆς συναντήσεως.

Ἐκεῖ ὑπ' ὄψιν του ὅτι ὅλοι σχεδὸν οἱ ὁδηγοί, ὅταν δὲν βλέπουν φῶτα ἀντιθέτως, μπαίνουν στὶς τροφές χωρὶς νὰ ἐλαττώσουν ταχύτητα. Κι ἐπειδὴ σκέπτεται πάντοτε τὶς ὀλέθριες συνέπειες πού θὰ ἔχη ἂν βρεθῆ κανεὶς σταματημένος πάνω στὴν τροφὴ χωρὶς καμμιά προειδοποίησι, ἔχει πάντα μαζί του τὸ ἀντονακλαστικὸ τρίγωνο ἀσφαλείας. Ἄν πάθῃ κάτι καὶ σταματήσῃ, τρέχει ἀμέσως καὶ τὸ τοποθετεῖ 30 τουλάχιστον μέτρα μακριὰ ἀπὸ τὸ αὐτοκίνητο καὶ πρὸς τὴν φορὰ τοῦ ρεύματος, πού βρίσκεται.

Ἐνα πρακτικὸ «κόλπο» εἶναι αὐτὸ πού πρωτοεφάρμοσαν οἱ Ἀμερικανοί. Μὲ ἕνα κουμπὶ δηλαδή, ἀρχίζουν νὰ λειτουργοῦν καὶ τὰ τέσσερα φλὰς μαζί καὶ δείχνουν στοὺς ἄλλους ἀπὸ μακριὰ, ὅτι ὑπάρχει σταματημένο αὐτοκίνητο. Τό... «ἀπαράτους» αὐτὸ ὑπάρχει στάνταρ σὲ ὠρισμένα αὐτοκίνητα, ἐνῶ τοποθετεῖται μὲ ἐλάχιστη δαπάνη σὲ ὁποιοδήποτε.

Τέλος ὅταν σταματᾶτε σὲ δρόμους μὲ ἀνεπαρκῆ φωτισμὸ, ἀλλὰ μὲ σχετικὴ κίνησι αὐτοκινήτων, στὰ προάστια π.χ., νὰ θυμᾶσθε ὅτι σὲ ὅλα τὰ αὐτοκίνητα ὑπάρχει ἕνα κουμπί, πού ἀνάβει τὰ δύο φῶτα τοῦ πάρκινγκ, ἕνα μικρὸ φωτάκι ἔμπρός καὶ ἕνα πίσω, πρὸς τὴν πλευρά, πού τὸ αὐτοκίνητό σας βρίσκεται ἐκτεθειμένο.

Ἐμεῖς τὰ ἐφαρμόζουμε ὅλα αὐτά, ἀκολουθῆστε μας καὶ σεις, καὶ θὰ διαπιστώσετε ἀμέσως ὅτι δὲν θὰ ὑπάρχει κανένας «ἄλλος» νὰ μᾶς ἐνοχλῆ, ἀφοῦ ἀπλούστατα θὰ ἔχη κάνει καὶ αὐτὸς τὸ ἴδιο.

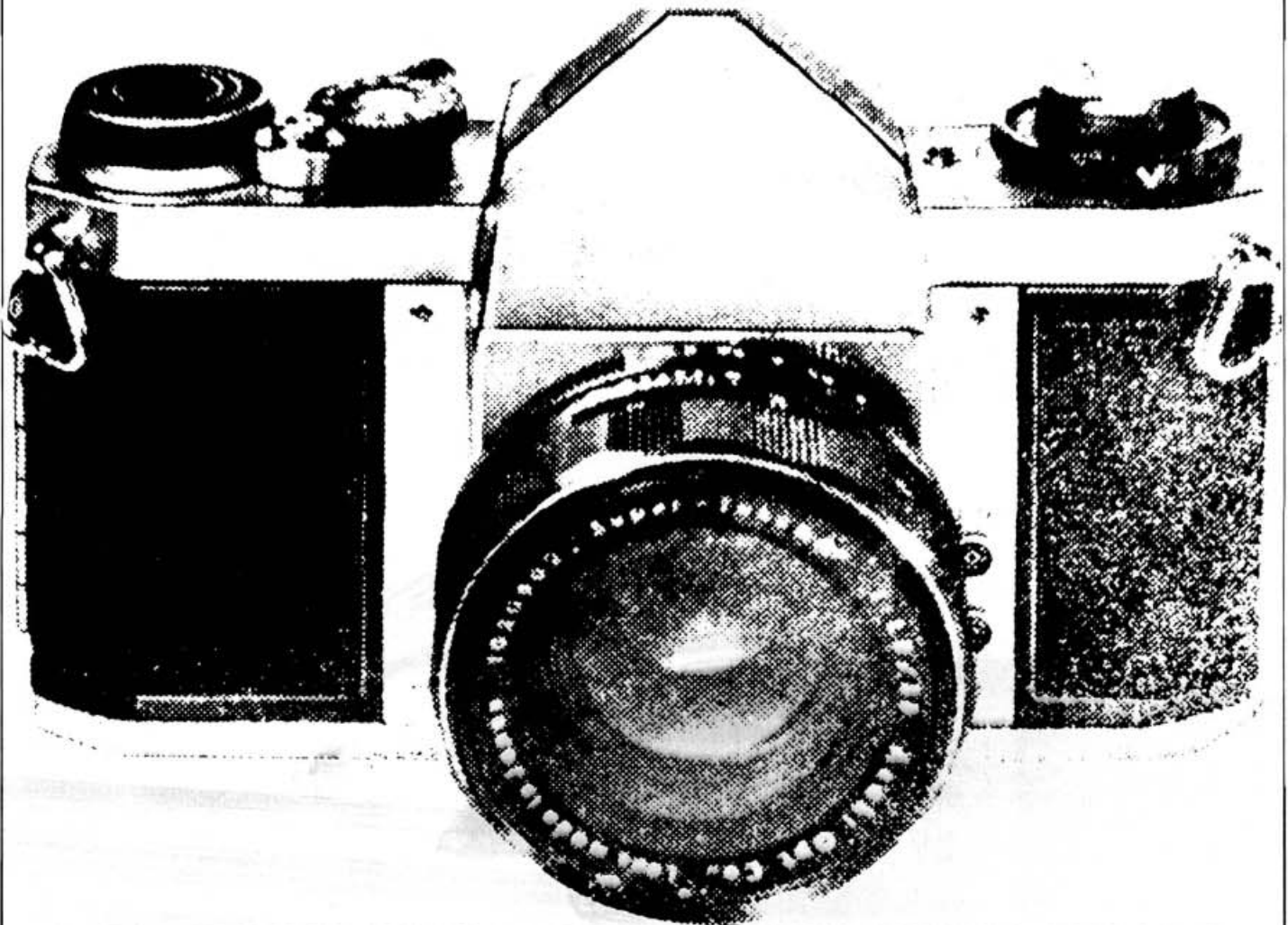
ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ

Κάποτε ή **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ**

ήταν μιά στιγμή ένα
γεγονός τής ζωής μας ά-
ποτυπωμένο στο χαρτί.
Σήμερα είναι ένα επάγγελ-
μα σύγχρονο, μοντέρνο
θα λέγαμε και άποδοτικό
όταν τό ξέρουμε.



Στήν σχολή **ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ**
του εκπαιδευτικού κέντρου
καλλιτεχνικών σπουδών **ΜΠΟΖΑΡ**
τά μέσα διά τήν άσκησιν
του επαγγέλματος παρέχονται διά:
Μονοετούς φοιτήσεως (10 μήνες)
Μαθήματα τρεις φορές τήν εβδομάδα από 2 ώρες.
Τμήματα άπογευματινά και βραδυνά (6-8 & 8-10).
Πλήρες **STUDIO** και εργαστήρια για τήν πρακτική
εξάσκησιν τών σπουδαστών.



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΜΠΟΖΑΡ
ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 21Γ, ΣΟΥΡΗ 1 ΤΗΛ. 221.730, 227.907



Πατώματα TAP - CAR (χαλί)



ACCESSORIES

Κ. ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

Λεωφ. 'Αλεξάνδρας 74

ΤΗΛ. 648.483 -- ΑΘΗΝΑΙ 708



Καλύματα



Στερεοφωνικά μαγνητοφω-
νημένες κασέτες όλων
των τύπων



Όργανα
Έλέγχου και ακριβείας

MINI

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο οι Ευρωπαίοι άρχισαν και πάλι τις προσπάθειες για την κατασκευή μικρών, οικονομικών αυτοκινήτων. Έμφανίσθηκαν δεκάδες τρίκυκλα ή τετράκυκλα, διθέσια ή τετραθέσια κατασκευάσματα αλλά ελάχιστα κατώρθωσαν να επιζήσουν. Είδαμε τότε τις Ίζετες, τα Μέσερσιτ, τα Φουλνταμπομπλ, τα Γκογκομόμπλ αυτοκίνητα, που ποτέ δεν κατόρθωσαν να ξεπεράσουν τα σύνορα της πατρίδας τους. Αιτία της άποτυχίας όλων αυτών των προσπαθειών ήταν η τακτική, που ακολουθήσαν οι Ευρωπαίοι κατασκευαστές. Έπειδή προώριζαν τα μικρά αυτοκίνητα για δεύτερα αυτοκίνητα της οικογένειας αδιαφόρησαν για τον κινητήρα, την ανάρτησι, τις επιδόσεις και το ίδιο το άμάξιμα, φροντίζοντας μόνο να μειώσουν το κόστος κατασκευής. Το αποτέλεσμα ήταν ότι τα μίνι κατασκευάσματα των Ευρωπαίων απέτυχαν στο βασικό τους σκοπό να γίνουν το δεύτερο αυτοκίνητο των μέσων εισοδηματιών, επειδή ήταν αδύνατον να προσαρμοσθούν στις οπαρτιάτικες ανάσεις τους οι άνθρωποι που είχαν συνηθίσει στα μοντέλα των 1,5 και 2 λίτρων. Απέτυχαν, όμως, και σάν πρώτα αυτοκίνητα των μικρών εισοδηματιών, επειδή με δυσκολία μπορούσαν να κινηθούν σε μία σοβαρή απόστασι μεταφέροντας μία μικρή οικογένεια. Την εποχή, που γίνονταν στην Εύρωπη όλες αυτές οι προσπάθειες ή βιομηχανία αυτοκινήτων στη χώρα του ανατέλλοντος Ήλιου μόλις άρχιζε να παίρνη μορφή. Οι Ίάπωνες άντελήφθησαν άμεσα πόσο απαραίτητο είναι το αυτοκίνητο σε έναν αναπτυσσόμενο λαό, αλλά και το πόσο ακριβά στοιχίζει για τον ίδιο λαό ή αγορά και ή συντήρησι ενός αυτοκινήτου 1500 ή 2000 κ.έ. Έτσι απέφασισαν να κατασκευάσουν, όσο πιο μικρά αυτοκίνητα μπορούσαν στην προσπάθειά τους να μειώσουν το κόστος αγοράς και συντήρησης.

Πρώτη ή Φούτζι έκανε το μεγάλο βήμα κατασκευάζοντας ένα αυτοκίνητο 360 κ.έ. Ήταν το Σουμπαρού 360. Το μικρό αυτοκίνητο ήταν κατασκευασμένο με έντελώς διαφορετική νοοτροπία από εκείνη των Ευρωπαίων. Ήταν ιδιαίτερα φροντισμένο στο κινητήρα, στην ανάρτησι, στις επιδόσεις, στο άμάξιμα και τον εξοπλισμό, ήταν ένα πλήρες μίνι αυτοκίνητο, που δεν είχε να ζηλέψη τίποτε από πολύ μεγαλύτερα μοντέλα. Μπορού-

σε άριστα να χρησιμεύσει σάν πρώτο ή σάν δεύτερο οικογενειακό αυτοκίνητο. Η επιτυχία του πρώτου 360 ήταν τέτοια, ώστε άμεσα ακολουθήσαν όλοι σχεδόν οι Ίαπωνέζοι κατασκευαστές

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Ο πρώτος κινητήρας 360 κυβικών εκατοστών του Σουμπαρού ήταν δίχρονος, δικύλινδρος και αερόψυκτος. Τη σχολή του δίχρονου αερόψυκτου κινητήρα ακολούθησαν αργότερα τα περισσότερα μικρά αυτοκίνητα των 360 κ.έ.

Ο πρώτος εκείνος κινητήρας, με διάμετρο - διαδρομή 61,5X60 χιλ., είχε 356 κ.έ. και απέδιδε 20 ίππους Ντιν ή 25

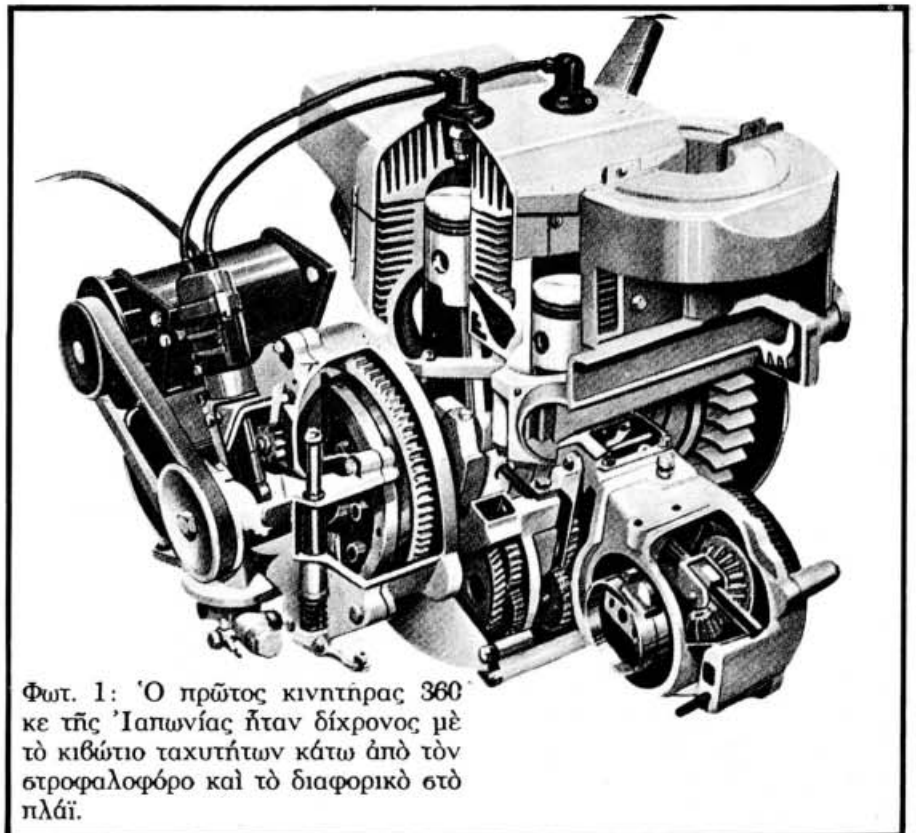
ΣΑΕ, στις 5000 σ.ά.λ.

Η αναλογία ίππων στο λίτρο έφθανε τούς 70,2 ΣΑΕ.

Τιμή εκπληκτική για εκείνη την εποχή. Υπήρχε έλαφρό μέταλλο για τις κεφαλές των κυλίνδρων, τρία κουζινέττα βάσεως και ένα καρμπουρατέρ Χιτάσι Χάμπ 28.

Ο κινητήρας ήταν εγκάρσια τοποθετημένος, το κιβώτιο ταχυτήτων ζούσε κάτω απ' τον στροφαλοφόρο και το διαφορικό ήταν τοποθετημένο δίπλα απ' το κιβώτιο ταχυτήτων.

Μέχρι τότε οι δίχρονοι κινητήρες αντιμετώπιζαν προβλήματα υπερθερμάνσεως, που κατά μέγα μέρος οφείλοντο στην κακή λίπανσι. Οι άνθρωποι της Σουμπαρού σκέφθησαν και βρήκαν τρόπο να λύσουν το πρόβλημα. Το λάδι έτοποθε-



Φωτ. 1: Ο πρώτος κινητήρας 360 κ.έ. της Ίαπωνίας ήταν δίχρονος με το κιβώτιο ταχυτήτων κάτω από τον στροφαλοφόρο και το διαφορικό στο πλάϊ.

MINI

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Το τελευταίο μοντέλλο της Σουμπαρού το R - 2 360 κ.έ. και 30 ίπποι SAE.



Το πρώτο αυτοκίνητο 360 κ.έ. στον κόσμο έμπρός στα μάτια σας. Στην φωτογραφία ο τύπος σάνταρ, υπήρχε ακόμη και ο τύπος Ντελούξ.

Ένα από τα τελευταία 360. Το Μίνικα της Μιτσουμπίσι.



τείτο σε ειδική δεξαμενή, χωριστά από την βενζίνη και έφθανε ως το χώρο των θυρίδων εισαγωγής ρυθμιζόμενο από μία βαλβίδα ή όποια με την σειρά της λειτουργούσε ανάλογα με το πάτημα του πεντάλ της βενζίνης.

Τις ίδιες περίπου άρχες ακολούθησε και η Μιτσουμπίσι στους κινητήρες της, έχοντας τις ίδιες αποδόσεις. Τελευταία όμως, πριν ένα περίπου χρόνο αύξησε την ισχύ του «νορμάλ» 360 κατά πέντε περίπου ίππους, διατηρώντας το σύστημα ψύξεως με άερα, ενώ την ίδια εποχή ο ίδιος κινητήρας κυκλοφόρησε και σαν υδρόψυκτος με δύο ίππους περισσότερους από τον προηγούμενο.

Είναι απ' τις λίγες φορές στην ιστορία του αυτοκινήτου, που ο αγοραστής έχει τη δυνατότητα να διαλέξει το ίδιο αυτοκίνητο με αερόψυκτο ή υδρόψυκτο κινητήρα.

Η Ντσίχάτσου χρησιμοποίησε απ' την αρχή το υδρόψυκτο σύστημα, και έπετυχε μεγαλύτερες αποδόσεις απ' εκείνες των αεροψύκτων μοτέρ.

Μέχρι τώρα, ο Μίνι - Κινητήρας έμεινε δίχρονος και δικύλινδρος...

Την μονοτονία έσπασε η Σουζούκι, όταν παρουσίασε ένα δίχρονο τρικύλινδρο αερόψυκτο κινητήρα, στην προσπάθειά της να μειώσει τους κραδασμούς και να δώσει μεγαλύτερη ζωή στον στροφαλόφορο.

Η Σουζούκι παρουσίασε ακόμη ένα νέο σύστημα λιπάνσεως. Τοποθέτησε το λάδι χωριστά, όπως και η Σουμπαρού, με την διαφορά ότι η βαλβίδα του λαδιού δεν ελεγχόταν πιά απ' το πεντάλ της βενζίνης, αλλά έπαιρνε τις διαταγές της απ' τον στροφαλόφορο άξονα.

Η Μάζντα, απ' την άλλη πλευρά, βάδιζε σε άλλους δρόμους!

Κατασκεύαζε τετρακύλινα δρομα, τετράχρονους, υδρόψυκτους κινητήρες, 360 κ.έ.!). Κάθε κύλινδρος είχε διάμετρο διαδρομή 46X44 χιλ. Και όχι μόνο αυτό αλλά έφτιαξε και δικύλινδρους, τετράχρονους αερόψυκτους κινητήρες σε σχήμα V (1), που τους τοποθετούσε στα 360 Κουπέ.

Στα 1966 η Χόντα ακολούθησε ένα τρίτο δρόμο παίρνοντας ιδέες απ' τον Άλεξ Ίσιγόνη. Ο κινητήρας όμως, αυτός καθ' έαυτός ήταν τελείως διαφορετικός απ' εκείνους που είχε κατασκευάσει ή σκεπτόταν να κατασκευάσει ή Μπι Έμ Σί! Ήταν δικύλινδρος αερόψυκτος με έκκεντροφόρο επί κεφαλής και απέδιδε τη μεγίστη ισχύ του στις 8.500 σ. ά.λ.

Μόλις εμφανίστηκε, τα συντηρητικά πνεύματα της Εύρώπης ανατρίχισαν στη σκέψη ότι ένας κινητήρας σειράς γυρίζει στις 8.500 σ.ά.λ.

Οι περισσότεροι μιλούσαν για προβλήματα άντοχής των μετάλλων στη λειτουργία στις πολλές στροφές. Τα μικρά 360 όμως της Χόντα δεν άφησαν περιθώρια για συζητήσεις και σε λίγο καιρό απέδειξαν τη θεωρία πίσω απ' την κατασκευή τους με τον καλύτερο τρόπο.

Το ισπανικό εργοστάσιο μάλιστα, θέλοντας να δείξει πόσο δυνατοί είναι οι κινητήρες του, έβγαλε στην αγορά ένα ακόμη γρηγορότερο 360, με πέντε ίππους πάρα πάνω και... 9.000 σ.ά.λ.

Φαινόμενο πάντως είναι το γεγονός ότι όλα τα άλλα «360» που είχαν κυκλοφορήσει μέχρι τότε, παρεδίδοντο και σε εκδόσεις «SS» που έφθαναν τους 36 ίππους! Η αναλογία (ίππων)λίτρο έφθανε, στους δίχρονους κινητήρες, τους 101

ίππους και τους 102 στους τετράχρονους αν αυτόν της Χόντα!

Όπως είναι γνωστό σε όλους σας, ελάχιστοι κινητήρες σειράς υπάρχουν σήμερα στην Ευρώπη, που ξεπερνούν τους 100 ίππους) λίτρο και ο ο ι υπάρχουν στοιχίζουν πολλά εκατομμύρια γιέν!

Η Μισομπίσι κατάφερε να βγάλει από τα 356 κ.έ. του ΤΖι "Ες - "Ες... 38 ίππους ΣΑΕ φθάνοντας έτσι τους 106 ίππους στο λίτρο. Η αναλογία αυτή είναι σήμερα ή καλύτερη που βρίσκεται στον κόσμο με δίχρονο κινητήρα και ίσως ή μοναδική σε αυτόκινητο σειράς. Μερικούς μήνες αργότερα από την Μισομπίσι, ή Σουμπαρού παρουσίασε ένα καινούργιο «360», το R-2, που είχε μεγαλύτερη απόδοσι από όλα τα «νορμάλ» «360» με δίχρονους κινητήρες.

Κατάφερε να «βγάλει» 30 ίππους ΣΑΕ και να περάσει το Μισομπίσι Μίνικα 70 που είχε 28 ΣΑΕ.

Το Σουζούκι Φρόντε 360 SS ή και 500.



ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Το πρώτο «360» της Σουμπαρού, είχε τον κινητήρα τοποθετημένο εγκάρσια. Η ισχύς πήγαινε στους τροχούς μέσω ενός κιβωτίου τριών κυρίων ταχυτήτων. Και είναι χαρακτηριστικό ότι από τότε μπορούσε να παραγγείλει κανείς τ' αυτόκινητο με «όβερντράιβ», που άσκούσε χρέη τετάρτης ταχύτητας. Τό πιο άπιθανο σημείο, όμως, βρισκόταν άλλοι! Κατά παραγγελία, ο συμπλέκτης έπασε να υπάρχει και ή σύμπλεξι ή ή άποσύμπλεξι, γινόταν με ένα απλό μαγνητικό σύστημα υπήρχε δηλαδή στην ούσια ήμισυτόματο κιβώτιο! Τό ίδιο σύστημα διατηρήθηκε και στο R - 2 με τό πλεονέκτημα ότι υπάρχουν τέσσερις ταχύτητες και όχι τρεις.

Οι κινητήρες των Νταϊχάτσου είναι τοποθετημένοι εμπρός, παράλληλα με τό μήκος του αυτόκινήτου, και ή κίνηση μεταδίδεται στους πίσω τροχούς. Τό κιβώτιο ταχυτήτων έχει τέσσερις επιλογές με συγχρονισμό μόνο για τις τρεις τελευταίες.

Με τον ίδιο τρόπο είναι τοποθετημένοι και οι κινητήρες των Μισομπίσι, με τό διαφορά ότι στο Μίνικα 70 υπάρχουν τέσσερις πλήρως συγχρονισμένες ταχύτητες. Πίσω και εγκάρσια είναι τοποθετημένος ο κινητήρας των Σουζούκι. Ένα κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων μεταφέρει την ισχύ στο δρόμο. Αρχικά, ή «πρώτη» ήταν άσυγχρόνιστη αλλά στα τελευταία μοντέλα και οι τέσσερις είναι συγχρονισμένες.

Ίδια τακτική ακολουθείται και από τη Μάζντα στο 360 Σεντάν. Τό Μάζντα 360 Κουπέ έχει μόνο τρεις ταχύτητες συγχρονισμένες από τις τέσσερις που υπάρχουν. Και εδώ βρίσκεται ένα από τα πιο ενδιαφέροντα σημεία των δύο μικρών Μάζντα. Και τό δύο, κατόπιν παραγγελίας, προσφέρονται με αυτόματα κιβώτια ταχυτήτων, στοιχείο που δείχνει για μία ακόμη φορά, πόσο φροντίζουν οι Ιάπωνες τη μικρότερη κατηγορία αυτόκινήτων του κόσμου!

Μέχρι τώρα, όλα τα «360» είχαν την κίνηση στους πίσω τροχούς, άνεξάρτητα αν ο κινητήρας ήταν εμπρός ή πίσω. Τή μονοτονία έσπασε ή Χόντα, τοποθετώντας κινητήρα και κίνηση εμπρός και δημιουργώντας μία νέα σχολή για τη χώρα του ανατέλλοντος Ήλιου. Τό κιβώτιο ταχυτήτων, με τέσσερις σχέσεις, θυμίζει τό κιβώτια των μοτοσυκλετών, αλλά ο συγχρονισμός είναι ισχυρότερος. Αυτόματο κι-



Η Χόντα καινοτόμησε. Τοποθέτησε, για πρώτη φορά σε «360», την κίνηση εμπρός.



Τό Φέλλουσι της Νταϊχάτσου έχει τον κινητήρα εμπρός και την κίνηση πίσω.

MINI

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

βώτιο με τρεις επιλογές μπορεί να τοποθετηθῆ, ἂν τὸ θελήσῃ ὁ ἀγοραστής.

Ἴσως αὐτὴ ἡ τεράστια δυνατότης ἐπιλογῆς, πού προσφέρουν οἱ Ἰάπωνες στὰ μικρά τους αὐτοκίνητα νὰ δικαιολογῆ καὶ τὴν ἐκπληκτικὴ τους διόδοσι σ' ὅλες σχεδὸν τίς χώρες τοῦ κόσμου, ἀλλὰ καὶ τὴν γενικώτερή τους διείσοδο στὶς εὐρωπαϊκὲς ἀγορές.

ΑΝΑΡΤΗΣΙ

Τὸ «360» τῆς Σουμπαρού ἔχει ἀνάρτησι με ράβδους στρέψεως σὲ ὅλους τοὺς τροχοὺς, ράβδους ἐξισορροπήσεως ἔμπροσ καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ. Ἡ ἴδια ἀνάρτησι διατηρήθηκε καὶ στὸ R - 2. Τὸ Σουζούκι «360» χρησιμοποιεῖ παράλληλα «ψαλιδία» ἔμπρός, ἐλατήρια, ράβδο ἐξισορροπήσεως καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ. Πίσω ἔχει ἀνοιχτὰ «ψαλιδία» σὲ σχῆμα Λ καὶ ἐλατήρια. Ἡ ἀνάρτησί του εἶναι ἰδιαίτερα φροντισμένη γιὰ τὴν κλάσι του καὶ ἡ ὀδική του συμπεριφορὰ ικανοποιητικὴ.

Τὸ Νταϊχάτσου «360» ἔχει κανονικὰ ψαλιδία — σὲ σχῆμα κλειστοῦ Λ — ἐλατήρια καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ.

Στὴν Ἑλλάδα δὲν ἔχει ἔλθει οὐτε ἓνα Φέλλουσι, ἀλλὰ τὰ στοιχεῖα του δείχνουν ὅτι ἡ ὀδική του συμπεριφορὰ δὲν θὰ εἶναι ἀπαράδεκτη.

Τὸ Μίνικα τῆς Μitsuμπίσι ἔχει ἔμπρός σπειροειδῆ ἐλατήρια καὶ ἐγκάρσιο ἔλασμα (σοῦστα) ράβδο ἐξισορροπήσεως καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ. Πίσω (κινητήρας ἔμπρός — κίνησι πίσω) ὑπάρχουν ὑπεροσύντες παράλληλοι ἄξονες, ἐλατήρια καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ.

Τὰ 2 «Μάζντα» 360 ἀκολουθοῦν, στὴν ἀνάρτησι τίς ἀρχές τοῦ Σουμπαρού 360. Ἔχουν δηλαδὴ ράβδους στρέψεως σὲ ὅλους τοὺς τροχοὺς. Τὸ Χόντα «360» ἔχει ἔμπρός γόνατα Μακ Φέρσον καὶ πίσω ἀκαμπτο ἄξονα, ἡμιελλειπτικὰ φύλλα σοῦστας.

Ὁ ἄξονας αὐτὸς παρουσιάζει προβλήματα στὴν εὐστάθεια καὶ ἡ Χόντα θὰ πρέπει κάτι νὰ κἀνῃ διότι τὸ ὑπόλοιπο αὐτοκίνητο εἶναι τόσο ἐξυπνο.

Καὶ ἐδῶ, στὴν ἀνάρτησι δηλαδὴ, βλέπουμε ὅτι οἱ Ἰάπωνες ἔχουν ἑοδέψει ἀρκετὴ φαῖα οὐσία. Τὰ μικρά τους αὐτοκίνητα πρέπει νὰ εἶναι ἀναπαυτικὰ, γιὰτὶ εἶναι γνωστὸ ὅτι οἱ δρόμοι στὴν Ἰαπωνία εἶναι τρομεροί.

ΟΡΕΝΑ

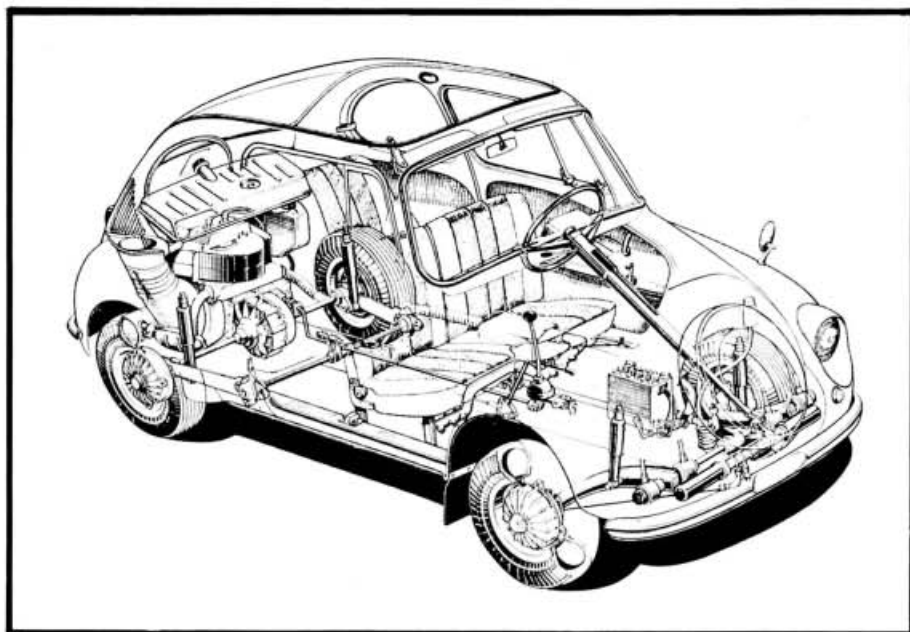
Ὅλα τὰ «360» ἔχουν τύμπανα. Τὸ μικρὸ τους βάρος, πού δὲν ξεπερνᾷ τὰ 550 κιλά, δὲν γεννᾷ προβλήματα στὸ φρενάρισμα. Τὸ πρῶτο «360» εἶχε φρένα τύπου «ντουό σέρβο» — δηλαδὴ με διπλά, ἀντιθέτως ἐνεργοῦντα κυλινδράκια — πού ἔκαναν θαύματα λόγω τοῦ μικροῦ βάρους τῶν αὐτοκινήτων. Ὅλα τὰ ἄλλα «360» εἶχαν τύμπανα ὅλα εὐρωπαϊκὰ!

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ὅλα τὰ «360» προσπαθοῦν νὰ ἐπιτύχουν σχεδὸν τὸ... ἀκατόρθωτο! Προσπαθοῦν νὰ εἶναι, ὅσο πιὸ μικρὰ γίνεται — γιὰ λόγους φορολογικούς — ἀλλὰ παράλληλα προσπαθοῦν νὰ χωρέσουν μιά πλήρη ἰαπωνικὴ ἡ εὐρωπαϊκὴ οἰκογένεια!

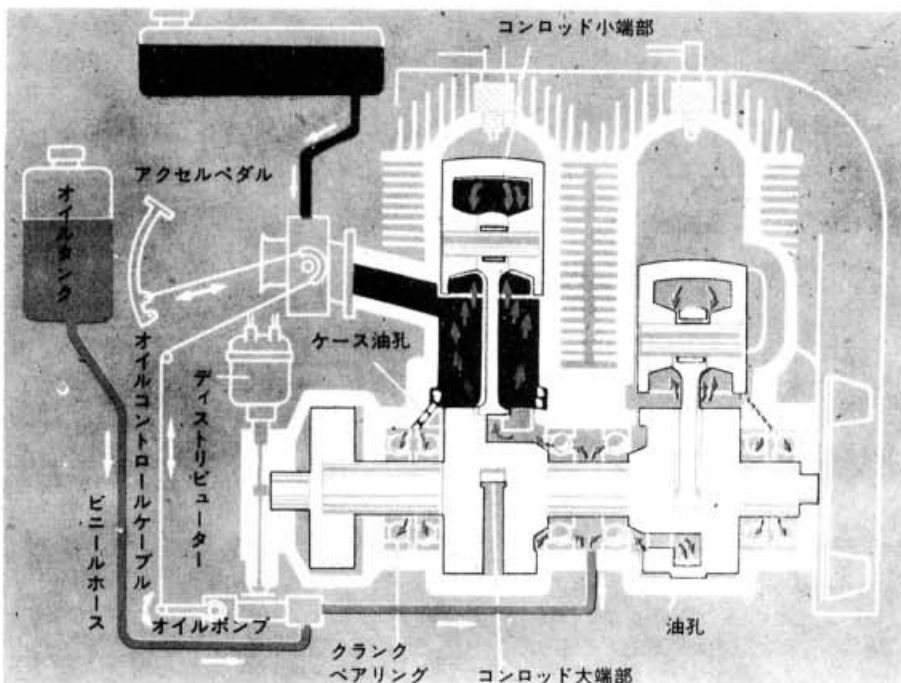
Οἱ διαστάσεις τους εἶναι γύρω στὰ 3 μέτρα ἐπὶ 1,30. Οἱ διαστάσεις αὐτὲς ἦταν βέβαια καλὲς γιὰ τὸν κύριο καὶ τὴν κυρία Σὸν Μιν Τά, ἀλλὰ ὁ κ. Γκουντεμπεργκερ καὶ ὁ κύριος Ψηλός, πού ἔφθαναν τὸ 1,82 εἶχαν σοβαρὲς ἀντιρρήσεις!

Οἱ Ἰάπωνες κατάλαβαν ὅτι κάτι ἔπρεπε νὰ κάνουν καὶ τὰ τελευταῖα χρόνια ἐκμεταλλεύθηκαν θαυμάσια τὸν ἐσωτερικὸ χῶρο καὶ φρόντισαν γιὰ τὸ ὕψος τῆς ὀροφῆς πάνω ἀπ' τὸ πίσω κάθισμα, ἀκριβῶς γιὰ τίς κεφαλὲς τῶν δύο κυριῶν, πού ἀναφέραμε πρὶν.



Τὸ «360» τῆς Σουμπαρού ἔχει ἀνάρτησι με ράβδους στρέψεως σὲ ὅλους τοὺς τροχοὺς, ράβδους ἐξισορροπήσεως ἔμπροσ καὶ τηλεσκοπικὰ ἀμορτισέρ. Ἡ ἴδια ἀνάρτησι διατηρήθηκε καὶ στὸ R - 2.

Ὁ πρῶτος κινητήρας Τὸ λάδι ἐτοποθετεῖται σὲ εἰδικὴ δεξαμενὴ, χωριστὰ ἀπὸ τὴν βενζίνη καὶ ἔφθανε ὡς τὸ χῶρο τῶν θυρίδων εἰσαγωγῆς ρυθμιζόμενο ἀπὸ μιά βαλβίδα ἡ ὁποία με τὴν σειρὰ τῆς λειτουργοῦσε ἀνάλογα με τὸ πάτημα τοῦ πεντάλ τῆς βενζίνης.





1971

Έντός τών προσεχών ήμερών θά γίνη άναγγελία
του νέου OPEL 1971



OPEL MANTA



Οι κάτωθι τύποι από τουδε κατηγορήθησαν και
δέν παράγονται πλέον :

1. "Kadett" Olympia, 2 και 4 θυρών
2. " " "LS" fastback 2 και 4 θυρών
3. " " Caravan 5 θυρών και
Caravan "L" 5 θυρών



Άπαντες οι υπόλοιποι τύποι του OPEL "REKORD" και "Kadett"
δέν καταργούνται και θά παράγονται καθ' όλην τήν διάρκειαν του 1971



Ούδεμία αύξησις τιμών τών αυτοκινήτων OPEL έγένετο
και Ισχύει ή έκ 3.000 δρχ. έκπτωσης διά τά "Kadett"
και 4.000 δρχ. διά τά "REKORD", εις τούς έπιθυμούντας
νά αγοράσουν αυτοκίνητα OPEL, προκαταβάλλοντες
τό 50%, διά παράδοσιν έντός τετραμήνου



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

"ΕΛΛΗΝΙΚΟ" ΑΕ



OPEL



ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΚΘΕΣΙΣ: ΠΛ. ΚΑΝΙΓΓΟΣ - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 620.874 - 620.879
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ - ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ - ΕΚΘΕΣΙΣ - ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ
ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 362 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛΕΦ. 967.122 / 123 / 124

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Γράψαμε στην αρχή για τις αιτίες, που ώδηγησαν στην επιτυχία των μικρών ιαπωνικών αυτοκινήτων. Ήταν ακριβώς η μεγάλη φροντίδα στην λεπτομέρεια, που ξεκινούσε απ' τόν κινητήρα, τις επιδόσεις, την ανάρτηση και έφθανε στον εξοπλισμό και τόν «φινιρίσμα», όπου σχεδόν άγγιζε τά όρια τού τέλειου.

MINI

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ



Τό πρώτο «360» στόν κόσμο, που πάτησε τούς μικροσκοπικούς του τροχούς στό δρόμο γιά πρώτη φορά τό 1958, είχε θαυμάσιο φινιρίσμα και πλήρη εξοπλισμό. Μπορούσε νά συγκριθί με άλλα μεγάλα αυτοκίνητα. Ύπῆρχαν φυμέ τζάμια, έξωτερικοί καθρέφτες, πουλία στούς προφυλακτήρες και ένένδυσι γιά τó ταμπλώ και τó σαλόσι. Άκόμη ύπῆρχαν άνακλινώμενα καθίσματα (!); χαλιά στό δάπεδο, θήκες στίς πόρτες, πίσω τζάμια που άνοιγαν, δεκαέξι όπές γιά τή θέρμανσι, τριγωνικά παράθυρα έξαερισμού, άναπτήρες, νερό γιά τά τζάμια, ραδιόφωνα και ύποστηρίγματα κεφαλής!!!

Ρίξτε μιά ματιά στά εύρωπαϊκά αυτοκίνητα και θά δῆτε ότι τά περισσότερα άπ' αυτά είναι «έξτρα»!

Ή Σουζούκι, παρουσίασε ένα χρόνο άργότερα — τó 1959 — τó «360» τῆς σέ τύπους «σάνταρ», «ντέ λούΞ» και «σουπερ ντέ λούΞ». Τ' αυτοκίνητο είχε σύστημα έξαερισμού «αίρ - φλόου» και τó «360 SS», πλαστικό τιμόνι σέ άπομίμῆσι Εύλου και ένα τεράστιο στροφόμετρο, που θερμάτιζε — άπ' τόν Άρη Άλεξανδρόπουλο — στίς 10.000 στροφές!!!

Και μετά άκολούθησαν τά άλλα «360» προσφέροντας τó καθένα και κάτι πάρα πάρα...

ΕΞΕΛΙΞΙ

Ή επιτυχία τῆς κατηγορίας τών «360» ἦταν τόσο μεγάλη στήν Ίαπωνία, ώστε άμέσως άρχισαν νά κυκλοφορούν και παραλλαγές τών βασικών τύπων.

Τό Συμπαρού προσφέρεται σάν στείσιον βάγκον με τρίτη πόρτα πίσω. Τό ίδιο γίνεται με τήν Μιτσουμπίσι και με τή Χόντα. Τήν ίδια έποχή άρχισαν νά κατασκευάζονται μικρά φορτηγά και έπταθέσια μίνι λεωφορεία. Όλα έχουν τόν ίδιο βασικό κινητήρα τών 360 κ.έ. Ή Κόνι, ή Χόντα, ή Συμπαρού, ή Νταϊχάτσου και ή Σουζούκι δέν έμειναν έξω άπ' τó χορό. Ή Σουζούκι όμως σκέφθηκε άγωνιστικά και κατασκεύασε δύο άρχέτυπα. Τό Φρόντε Νιάρκο και τó Φρόντε RP.



Πάνω:

Μία άπό τίσ έπαναστατικώτερες ιδέες τῆς Σουζούκι. Ένα ιδιαίτερα δμορφο τζιπ με κινητήρα 360 κε.

Κάτω:

Ένα άπό τά τελευταία μοντέλλα τῆς Συμπαρού είναι τó μικρό έπταθέσιο κάραβαν που χρησιμοποιεί τόν κινητήρα τών 360 κε.

DATSUN 



Η Ντατσουν προσφέρει περισσότερα

Κι όταν λέμε περισσότερα εννοούμε:
Κινητήρα «σουπερ καρρέ» με εκκεντροφόφο επί κεφαλής και πέντε έδρανα βάσεως.

Κιβώτιο ταχυτήτων με τρεις ή τέσσερις σχέσεις απόλυτα συγχρονισμένες

Καθαριστήρες δύο ταχυτήτων, τάπα βενζίνης που κλειδώνει, κρύσταλλα ασφαλείας, πλήρη εξαερισμό, κλειδαριά στο τιμόνι, έξωτερικούς καθρέπτες, βάσεις για ζώνες ασφαλείας, φώτα όπισθοπορείας και ένα πλήθος ακόμη αξεσουάρ.

Αυτά δηλαδή που αγοράζετε στα άλλα αυτοκίνητα...

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α. Ε.

ΑΘΗΝΑΙ ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ 13 : ΤΗΛ. 526.741-528.648
527.775-527.471-527.521

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΡΕΤΣΙΝΑ 42 - ΤΗΛ. 476.407-473.714
ΘΕΣΣΟΝΙΚΗΣ : ΠΛ. ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 5 ΤΗΛ. 26.732-25.530



MINI

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Τό πρώτο — πού είναι μιά μικρή φόρμουλα — αποδίδει από τά 360 κ.έ., 50 ίππους στις 9.500 στροφές!! Τό δεύτερο, πού είναι άρχέτυπο, φθάνει στους 60 ίππους στις 10.500 στροφές. Καί τά δύο έχουν κιβώτια μέ τέσσερις ή πέντε ταχύτητες καί ή τελική τους ταχύτης φθάνει τά... 200 χιλιόμετρα!

Ή μικρή Σουζούκι δέν σταμάτησε εκεί. Έβγαλε ένα τζιπ τεσσάρων θέσεων καί ένα μήτης μπάγκυ μέ ρόλλ μπάρ. Τώρα δέν μένει παρά νά ακολουθήσουν καί οι άλλοι.

ΑΛΜΑΤΑ

Μετά άπ' όλα αυτά μπορούμε νά πούμε ότι ή κατηγορία τών 360 κ.έ., πού έμφανίστηκε Ξαφνικά τό 1958, έκανε τεράστια άλματα καί έφθασε σέ «ύψη» πού κανείς δέν περίμενε. Παρουσίασε κινητήρες δίχρονους καί τετράχρονους μέ φανταστικές αποδόσεις, φροντισμένες άναρτήσεις καί συστήματα μεταδόσεως καί καταπληκτικά σαλονία σέ έξοπλιζμό καί φινιρίσμα.

Κρίμα, πού δέν μόρεσε νά έπηρεάση τούς Έυρωπαίους.

Τά «360» βρήκαν τίς άγορές τους στό ύπανάπτυκτα κράτη—τουλάχιστον στήν άρχή — όπου ή οίκονομία καί ή φθηνή συντήρησι παίζουν πρωτεύοντες ρόλους.

Σουμπαρού 360.

Τώρα όμως, τά τεράστια κυκλοφοριακά προβλήματα, πού παρουσιάζονται σ' όλες σχεδόν τίς χώρες τού κόσμου, άνοιξαν καί νέες άγορές σέ χώρες μέ ύψηλό βιοτικό επίπεδο.

Συνάντησαν βέβαια, καί συναντούν, τήν αντίδρασι τών Έυρωπαϊών κατασκευαστών, αλλά τελικά μάλλον θά γίνουν μέρος τής καθημερινής μας ζωής.

Τό μοντέλο, πού έγινε γνωστότερο στήν Έυρώπη, είναι τό Χόντα 360.

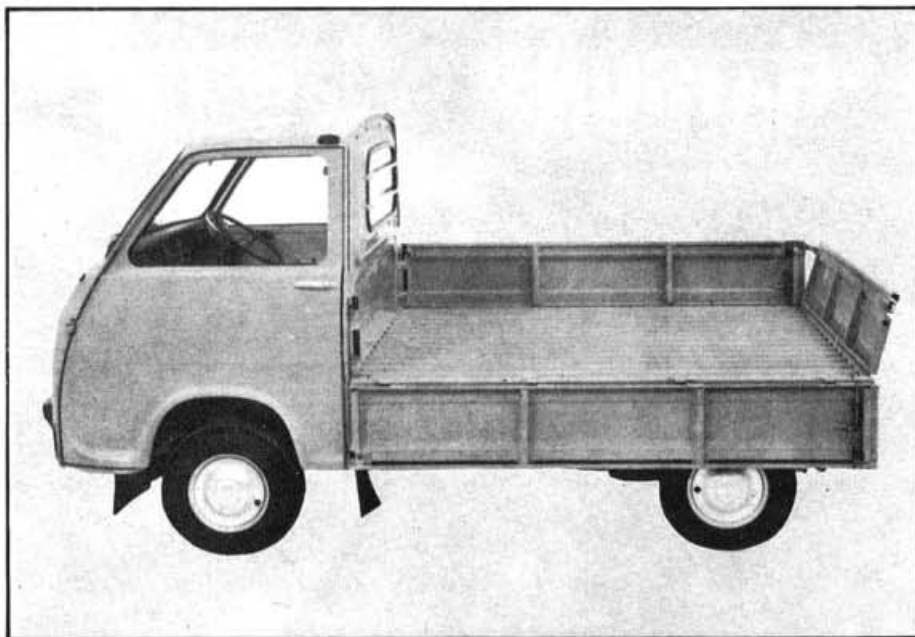
Στήν χώρα μας έφθασαν, πριν πέντε περίπου χρόνια, τά Μάζντα 360. Άκολούθησαν

τά φορτηγά Κόνι καί τά 360 τής Σουμπαρού. Μετά ήλθαν τά Χόντα 360 καί τελευταία έφθασαν τά Σουζούκι.

Άναμένονται τά Σουμπαρού R — 2, τό Νταίχάτσου Φέλλοου καί τό Μίνικα τής Μιτρουμπισι.

Και έμεις «άναμένουμε» τήν εύκαιρία, ή τήν προσφορά τών κ.κ. Άντιπροσώπων, νά οδηγήσουμε τά Μίνι - Αύτοκίνητα καί νά τά παρουσιάσουμε σ' ένα ΜάΞι - τέστ! Μέχρι τότε... Σαγιονάρα!

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΣ

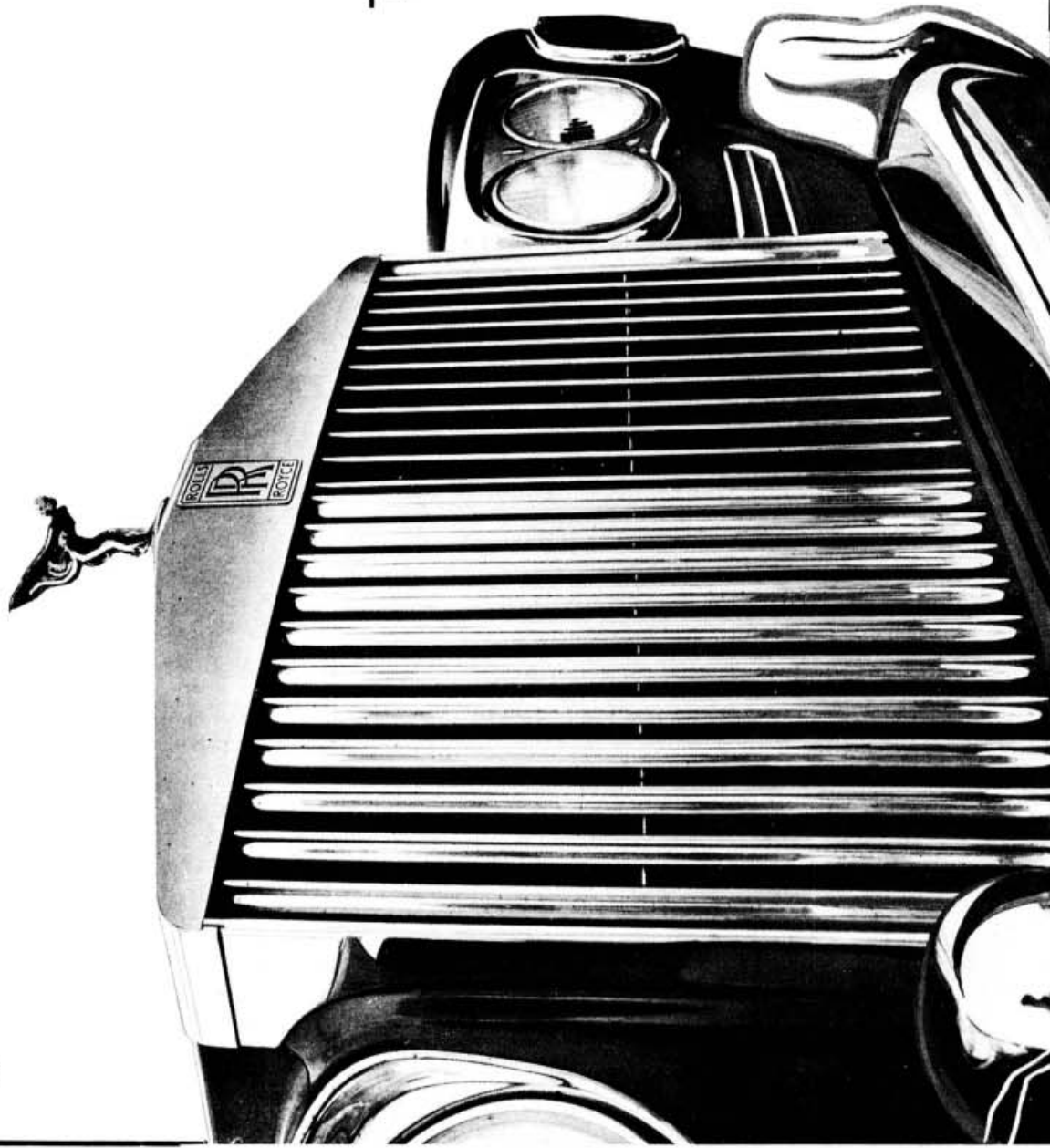


Πειρασμός.



ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΩΝ ΜΟΤΟΡ-ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ - ΕΚΘΕΣΙΣ: Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 132 - ΤΗΛ.: 921.101 / 5 ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΑΤΑΤΕΘΕΙΜΕΝΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΔΡΧ. 10.000.000

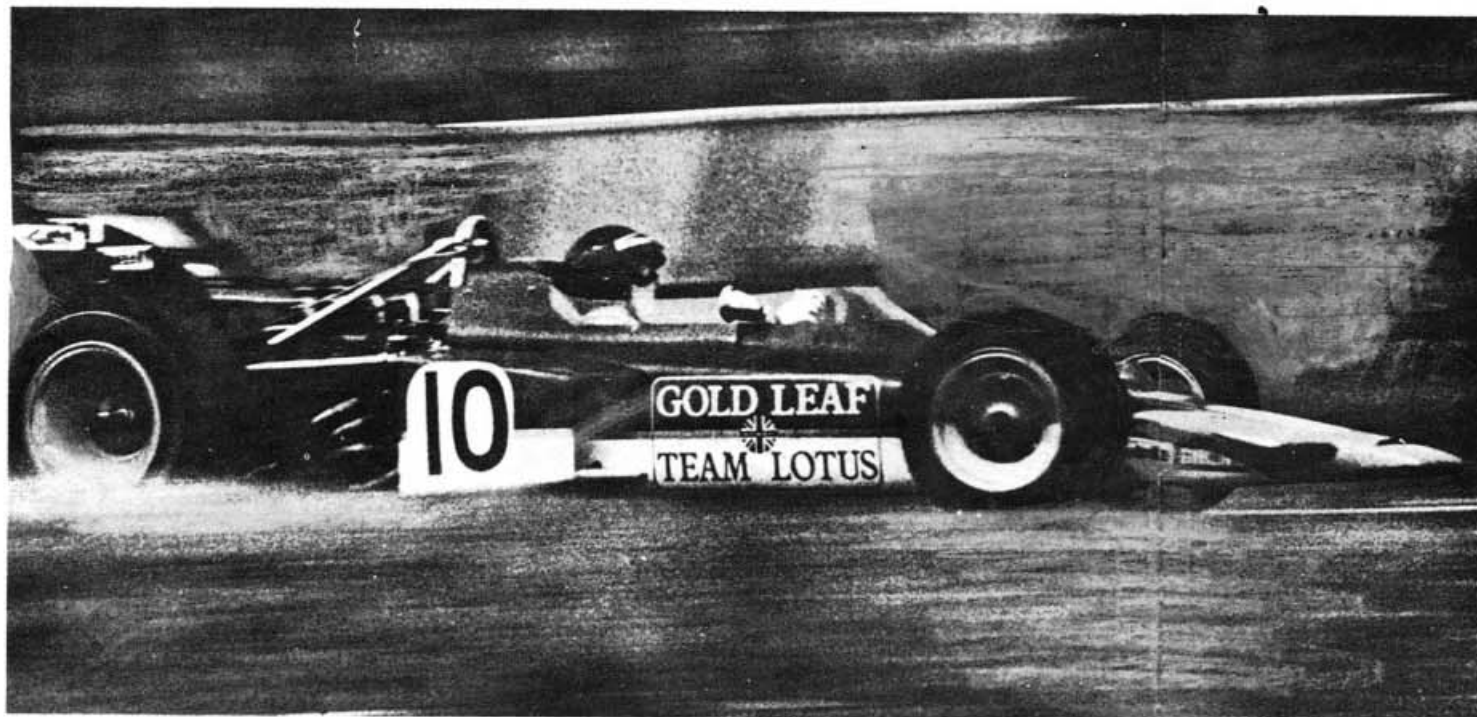


The best car in the world



Γ Ε Μ Κ Ο
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΕΙΤΟΥΡΓΟΣ Α.Β.Ε.
ΑΕΔΩ ΑΘΗΝΩΝ 33-35, ΤΗΛ. 364.7715, ΑΘΗΝΑΙ 208

IN MEMORIAM



Το τραγικό 1970 μās πήρε άλλον ένα οδηγό. Ήταν ο Αυστρογερμανός Γιόχεν Ριντ ακόμη επί κεφαλής του πίνακος βαθμολογίας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος, και ίσως ο πρώτος Παγκόσμιος Πρωταθλητής μετά θάνατο στην ιστορία του αυτοκινήτου.

Ο Γιόχεν Ριντ έχασε την ζωή του σ' ένα ατύχημα που δεν είναι ούτε μεγαλύτερο ούτε μικρότερο από αυτό που έπαθε στο ισπανικό Γκραν Πρι στην Βαρκελώνη τó 1969. Τότε είχε πάθει γρατζουνιές. Στην Μόντζα έχασε την ζωή του.

Αυτοί οι άνθρωποι πρέπει να είναι μία «ειδική ράτσα». Ή έστω να γίνονται. Ο Γκράχαμ Χίλλ μετά τó ατύχημά του έχει χάσει την μισή του αξία. Οδηγεί για τά χρήματα; Φυσικά όχι. Του φθάνουν για 100 χρόνια πλούσιος ζωής. Για τήν νίκη. Μά, δεν έχει τήν αξία. Οδηγεί για κάτι που μόνο αυτός και οι «όμοιοι» καταλαβαίνουν. Έμεις τó λέμε «πάθος».

Ο Ντένις Τζένκινσον, ó διάσημος δημοσιογράφος τó όνόμασε «εύτυχια ταχύτητα». Κάνει τó ίδιο — ή σχεδόν.

Ο Γιόχεν Ριντ ήταν για αρκετά χρόνια ó ταχύτερος οδηγός στο κόσμο. Αμφιβάλομε αν θά χαρακτηριζόταν ποτέ «μεγάλος». Είχε μερικά μειονεκτήματα, μερικές προτιμήσεις που ίσως δεν θά τόν άφηναν να φθάση στην τελειότητα ή τήν ωριμότητα ενός «μεγάλου».

Δέν του άρεσαν τά δύσκολα σιρκουί. Είχε π.χ. μία έκδηλη αντιπάθεια για τó Νούρμπουργκρινγκ για τó όποιο έλεγε ότι ποτέ δεν μπόρεσε να τó μάθη. Δέν ειχε τήν φωτογραφική μνήμη ενός Κλάρκ

ένος Στιούαρτ. Τόν πείραζε μερικές φορές ή ζέστη. Όταν υπήρχαν σκαμπανβάσματα σέ σιρκουί μμπορούσε να πάθη ναυτία. Τέλος, είχε περιέργη νοστροπία στην τακτική που ακολουθούσε στους αγώνες. Σπάνια πάλευε όταν ήταν στον σωρό. Ήταν μαχητής όταν έβρισκε μάχη για πρώτη θέση. Στόν σωρό ήταν άλλος ένας οδηγός. Γι' αυτό για έμας δεν ήταν ποτέ «τίγρης». Φυσικά σαν οδηγός πρώτης γραμμής είχε και αυτός επίκες αποδόσεις αλλά σέ μάχες για νίκη. Ο Ριντ δεν πάλευε ποτέ για τήν έβδομη ή τήν όγδόη θέση. Στο Μονακό ή φόρμα του και ή κατάσταση του αυτοκινήτου του θά του είχαν δώσει μία άνετη νίκη αν τήν κυνηγούσε από τήν αρχή. Όμως ξεκινώντας σχεδόν από τó τέλος δεν ενδιαφερόταν και μόνο στο δεύτερο μέρος του αγώνος εύνησε. Ευνήσε όταν με τις διαφορές εγκαταλείψει έφθασε δεύτερος χωρίς να έχει πιεσθή. Αρχισε τó οδηγημα ό Ριντ μόνο στα τελευταία τρία τέταρτα και τελικά κέρδισε τόν άγώνα από καθαρή τύχη. Έναν άγώνα που μμπορούσε να κόνη περιπατο, όπως απέδειχθη εκ τών ύστερων.

Η ΚΑΡΡΙΕΡΑ ΤΟΥ

Αρχισε τήν καριέρα του μάλλον για παιχνίδι. Ήταν τó 1961 και ό Ριντ 19 έτων τότε είχε ό,τι ζητούσε.

Είχε γεννηθή στην Γερμανία στις 18 Απριλίου τού 1942. Ήταν τó μόνο παιδί μιας πολύ πλούσιας οικογενείας. Ο πατέρας του ήταν ένας από τούς πιο πετυχημένους εισαγωγείς και κατασκευαστές άρωμάτων στην Γερμανία και ή

μητέρα του — Αυστριακή — μία διάσημη δικηγόρος.

Όταν οι γονείς του σκοτώθηκαν σέ κάποιο αεροπορικό βομβαρδισμό στο Άμβουργο ένα χρόνο άργότερα, ό Γιόχεν σέ ηλικία ενός έτους ήταν κληρονόμος μιάς σημαντικής περιουσίας.

Τόν μεγάλωσαν οι γονείς τής μητέρας του στο Γκράτς. Άργότερα, άρχισε να σπουδάση οικονομικά στο Πανεπιστήμιο τής Βιέννης για να αναλάβη τήν οικογενειακή έπιχείρησι.

Ήταν τότε που τά αυτοκίνητα και οι άγώνες άρχισαν να τόν ενδιαφέρουν. Σύντομο εγκατέλειψε τις σπουδές του και άσχολήθηκε κυρίως με τήν έπιχείρησι.

Αρχισε να κόνη περισσότερους αγώνες. Τó 61 και 62 με ένα Σίμκα 1300 αρχικά και με μία Άλφα Ρομέο άργότερα, πήρε μέρος σέ πολλές αναβάσεις.

Τó 1963 άγόρασε μία Κοϋπερ Φόρμουλα Τζούνιορ και κέρδισε αρκετούς αγώνες δευτερευούσης σημασίας.

Τó 1964 άγόρασε μία καινούργια Μπράμπαμ Φ2. Πάντα έρασιτεχνικά, θέλησε να δοκιμάση τήν ικανότητα και τήν τύχη του σέ πιο σοβαρούς αγώνες.

Ο Μάιος τού 64 ήταν μία άποφασιστική καμψη στην καριέρα και τήν ζωή τού Ριντ. Ήταν ένας αγώνας Φ2 στο Κρύσταλ Πάλλας, ένα άγγλικό σιρκουί, και ό Ριντ πέτυχε πολλά.

Κέρδισε τόν άγώνα, διέλυσε τά ρεκόρ τού γύρου και μέση ταχύτητας και νίκησε συγχρόνως οδηγούς σαν τόν Κλάρκ τόν Χίλλ, τόν Χιούλμ.

Από εκείνη τήν ήμερα ό Γιόχεν έγινε επαγγελματίας.

Ώρα για καφέ

ή μέ κομμένη
τήν ανάσα

Ώρα για καφέ...
Ώρα για EXPRESS...
Απόλαυση μετά την
απόλαυση ενός χόμπυ.
Καφές EXPRESS "Μπράβο".
Για κάθε στιγμή της ημέρας.
Δροσιά μέσα από ένα
καλαμάκι.
Καφές EXPRESS "Μπράβο".
Το νέο κύμα στον καφέ.
100% γνήσιος καφές.
Χαρίζει έμπνευση, δυναμισμό,
κέφι.
Σας κάνει να νοιώθετε
άκατανίκητη έπιθυμία για την
ζωή, για την χαρά της ζωής.
Φτιάχτε τον μόνοι σας.
Πρώτα καφέ,
ύστερα ζάχαρη.
Ανακατέψτε τα και προσθέστε
νερό παγωμένο ή ζεστό.
Κόκκοι από τους
καλύτερους καφέδες
του κόσμου συνδυασμένοι
έξυπνα, έπεξεργασμένοι
μοντέρνα σχηματίζουν
μια καινούργια γενιά καφέ.
Καφές EXPRESS "Μπράβο".
Ο καφές που σας ταιριάζει...
... που ταιριάζει
στην καινούργια γενιά.
Καφές EXPRESS "Μπράβο".
Το Νέο Κύμα στον καφέ.
Θά τον αγαπήσετε
μόλις τον άκουμπήσετε
στά χείλη σας...



BRAVO

τέχνη στον καφέ



IN MEMORIAM

Υπέγραψε συμβόλαιο με την ομάδα του Ρόι Γουίνκελμαν για Φ2 και μέχρι την ημέρα του θανάτου, ήταν ο βασιλιάς ούτης της μορφής αγώνων.

Στην Φόρμουλα 1 τα πράγματα ήταν διαφορετικά. Υπέγραψε συμβόλαιο με την Κούπερ.

Ο Ριντ παρ' ότι σημείωσε αρκετές επιτυχίες, δεν μπόρεσε ποτέ να κερδίσει αγώνα. Τα Κούπερ δεν άντεχαν. Κατάρθωνε όμως πάντα να τα οδηγή γρήγορα και παρ' ότι έθεωρείτο πολύ «αγριος» στο οδηγημά του, δεν άργησε να θγάλη την φήμη ενός ταχύτατου οδηγού. Πολλοί έλεγαν ότι ήταν ο ταχύτερος στον κόσμο. Και ήταν πια ένας οδηγός φθασμένος και περιζήτητος.

Όταν το 1968 πήγε στην Μπράμπαμ, όλοι συμφώνησαν ότι θα ήταν το λογικό φαβορί για τον τίτλο.

Το 66 και 67 τα πρώτα χρόνια της καθιερώσεως της τρίλιτρης Φ1 τα Μπράμπαμ ήταν στην κορυφή. Είχαν, εκτός από τα εκπληκτικά σασί τους, τις μηχανές της Αυστραλέζικης Ρέσικο και είχαν δείξει μια άπιστευτη άντοχή. Όμως μετά εμφανίστηκαν οι κινητήρες Κόσγουορθ και ο Ριντ δεν μπορούσε να κάνει τίποτε.

Όταν σκοτώθηκε ο Τζιμ Κλάρκ ήταν σίγουρο ότι ο Γιόχεν θα έπαιρνε την κε-

νή θέση.

Έτσι και έγινε.

Πήγε στην Λότους για το 1969 σαν ισο Νο 1 της ομάδος με τον Γκράχαμ Χίλλ.

Ο Γιόχεν το 1969 έχασε ένα - δύο ασαν οι δύο οδηγοί όμως δεν ήταν τακτική ομάδα. Πολλές φορές μονομαχούσαν σαν αντίπαλοι. Ήταν μία πολύ περίεργη αντίληψη συναδελφικότητας!

Ο Γιόχεν το 1969 έχασε ένα - δύο αγώνες από άτυχία του, αλλά γενικά δεν είχε την περίοδο που περίμεναν όλοι.

Μόνο προς το τέλος κατάρθωσε να κερδίσει ένα Γκράν Πρί, το αμερικανικό.

Για το 1970 ο Ριντ θα ήταν αρχηγός της ομάδας της Λότους. Από το καινούργιο 72 κρεμόταν η επιτυχία του.

Το τί έγινε είναι πρόσφατη ιστορία. Ο Ριντ μεθοδικός και ψύχραιμος πια, κέρδιζε τον ένα αγώνα μετά τον άλλον. Ήταν μία περίοδος που η τύχη του δούλευε σωστά, μία περίοδος επιτυχίας.

Και σε αυτή την περίοδο τύχης συνέβη η μεγαλύτερη άτυχία.

Ο Γιόχεν Ριντ σκοτώθηκε στις 5 Σεπτεμβρίου σε ένα ατύχημα που μπορεί να του είχε στοιχήσει ελαφρά τραύματα. Και ίσως το μέλλον αποδείξει ότι ο θάνατός του ήταν η μεγαλύτερη απώλεια της δεκαετίας που άρχισε.

Τ. Π.



IN MEMORIAM

Ήταν 33 ετών, είχε φτιάξει το καλύτερο αγωνιστικό αυτοκίνητο του κόσμου και δυο ολόκληροι ήπειροι ενώθηκαν για να τον συναγωνισθούν χωρίς αποτέλεσμα.

Είχε στις διαταγές του μια μοναδική ομάδα από συνεργάτες που όλοι μαζί αποτελούσαν το καλύτερο εργοστάσιο στο είδος αυτό.

Ήταν πρώτος πάντα και ενώ μπορούσε να «βιγουρευθεί», του άρεσε να περπατά στην κόψη του ξυραφιού. Το 1969 η ομάδα του κέρδισε όλους τους αγώνες της σειράς Καν Άμ με δύο μόνο αυτοκίνητα!

Έφεδρικό δεν υπήρξε ποτέ! Ωρισμένοι θα τον χαρακτήριζαν σαν ένα επιτυχημένο μπίζνεσμαν.

Ήταν όμως απλώς επιτυχημένος. Γιατί οι άνθρωποι αυτοί ποτέ δεν γίνονται επιχειρηματίες, έμποροι.

Όσο ψηλά κι αν φθάσουν μένει πάντα κάτι μέσα τους ρομαντικό που τους κάνει να προχωρούν συνεχώς εμπρός. Είναι οι σύγχρονοι ιππότες. Οι τελευταίοι ίσως που υπάρχουν.

Αυτοί που πέφτουν πρώτοι! Και ο Μπρους Μάκ Λάρεν έπεσε... Θα μπορούσε να ήταν πίσω από ένα γραφείο και να διευθύνει. Όμως τότε δεν θα ήταν ο Μάκ Λάρεν! Και δεν είναι τα χρήματα.

Είναι η αγάπη, το πάθος για την την δουλειά που κάνει τον άνθρωπο να μη δειλιάζει μπροστά στον θάνατο και όταν ακόμη περπατά χωρίς δίκτυ να τον κρατήσει. Έμεις νοιώθουμε την ανάγκη να του εκφράσουμε αυτό που φθάνει στην σκέψη μας.

Έγινε γνωστός, βασικά σαν κατασκευαστής — χωρίς να ύστερη σαν οδηγός — ιδίως μετά τις επιτυχίες του στους αγώνες Καν Άμ.

Η υπόθεσι αυτή άρχισε πριν τέσσερα χρόνια, με ένα αυτοκίνητο που είχε ήδη λάβει μέρος στους αγώνες των Μπαχάμας, που ήταν, τότε, μια πολύ έντυπωσιακή και αρκετά σοβαρή σειρά.

Με την βοήθεια της «Έλβα» έκανε αρκετές μετατροπές και για πρώτη φορά χρησιμοποίησε μοτέρ Σέβρολετ (5.4 λίτρων) αντί του μέχρι τότε Όλντιμομπιλ. Η προετοιμασία του είχε γίνει από την Τράκο, ένα εργαστήριο με μεγάλη πείρα στην βελτίωση των αμερικανικών κινητήρων.

Ο συμπατριώτης του Κρις Άμον ήταν ο βασικός βοηθός του σαν δεύτερος οδηγός της ομάδος, ενώ ο Τσάκ Πάρσονς, ο Τζών Κάνουον, ο Μπράουν και ένας-δυο άλλοι καλοί οδηγοί, στάθηκαν οι πρώτοι του πελάτες, που τον βοήθησαν και οικονομικά αλλά και στην πίστα.

Καμμία νίκη δεν κέρδισαν την χρονιά εκείνη, αλλά όλοι έμειναν με το στόμα ανοικτό όταν στο τέλος της σειράς είχε τερματίσει 3ος και μάλιστα εμπρός από τα Τσάππαρλ 2 Ε των Φίλ Χιλλ και Τζιμ Χώλλ. Το 1967 ήταν ένας σταθμός στην πορεία του Μάκ Λάρεν.

Κέρδιζε με άνεσι. Από τους 6 αγώνες της σειράς έχασε μόνο ένα, στο Λας Βέγκας, που τον κέρδισε ο Σέρτις με Λόλα.

Ο Ντέννις Χιούλ, πρωταθλητής την χρονιά εκείνη, άφησε για λίγο την Φόρμουλα 1 και έγινε δεύτερος οδηγός της ομάδος κερδίζοντας μάλιστα τρεις πρώτες νίκες και τερματίζοντας μόνο με τρεις βαθμούς διαφορά από τον Μπρους που είχε δύο πρώτες θέσεις και τρεις δεύτερες.

Αλλά το 1967 ήταν σταθμός και

για το αυτοκίνητο το Μ6)Α γιατί είναι το ίδιο που βασικά χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα. Το σχεδίασε ο Ρόμπιν Χέρντ (ένας από τους ιδρυτές της Μάρτις) και είχε σοσι μονοκόμματο από κράμμα αλουμινίου και μαγνησίου.

Το μοτέρ ήταν πάλι ένα Σεβρολέτ της Τράκο με ψεκασρό και 5,8 λίτρα (άντι 5,4). Οι 530 ίπποι που έδινε μας δείχνει το πόσο καλή δουλειά έκαναν οι άνθρωποι της Τράκο.

Το 1968 ενώ όλοι άπορούσαν για το πως ο Μάκ Λάρεν τα κατάφερε, αυτός κλεισμένος στο εργαστήριό του έτοιμαζε πυρετωδώς την Μ8)Α, που βασικά ήταν μία Μ6)Α πιο ελαφριά (630 αντί 690 κιλά) με νέο άμαξωμα, ενώ ο κινητήρας είχε φθάσει στα 7 λίτρα και είχε μπλόκ από αλουμίνιο. Μαζί με το κιβώτιο ταχυτήτων (Χιούλαντ G 500,4 ταχ.) η μηχανή βίδωνε απ' ευθείας άπάνω στο σοσί. Για πρώτη φορά τότε η Γκούντ Γπάρ ξεφτιαξε τα τόσο φαρδιά λάστιχα που σήμερα πια δεν μας κάνουν εντύπωση.

Είχαν πλάτος από 36 μέχρι 45 πόντους και ήταν απαραίτητα για να κρατήσουν τα 620 άλογα που απέδιδε το μοτέρ.

Ο Χιούλμ πήρε 3 νίκες έναντι μιας του Μάκ Λάρεν ενώ οι Ντόναχιου και Κάννον πήραν και αυτοί από μία νίκη, αλλά με πιο παλιές Μάκ Λάρεν.

Το μόνο που κατάφεραν οι «άλλοι» ήταν ένα ρεκόρ γύρου, στο Έντμοντον από τον Τζιμ Χώλλ με το Τσάππαρλ 2 Τζέι.

Μικρές αλλαγές στο σοσί και ακόμη μικρότερες στο άμαξωμα έφεραν το 1969 όλες τις νίκες στην ομάδα του Μπρους με τα Μ8)Β που κέρδισε και την σειρά με 6 πρώτες και 3 δεύτερες θέσεις. Ο Χιούλμ πήρε 5 πρώτες και 5 δεύτερες θέσεις και 6 ρεκόρ γύρων.

Ήταν ένας μοναδικός θρίαμβος στα αγωνιστικά χρονικά.

Το 1970 ήταν η τελευταία χρονιά πολλών οδηγών. Όχι όμως και του έργου των.

Όπως και ο Ριντ έχει πολλές πιθανότητες να κερδίση τον τίτλο, το ίδιο και τα αυτοκίνητα του Μάκ Λάρεν συνεχίζουν να είναι άνικητα.

Είναι ίσως η μόνη ικανοποίηση που μπορούν να προσφέρουν. Ο Χιούλμ και ο Γκεθίν στον ιππότη που έφυγε...





**Θά προμηθευθῆτε τὸ καινούριο σας αὐτοκίνητο μὲ δι-
γουριά γιὰ τὴν ποιότητά του! Θά ανταλλάξετε τὸ
παλιό σας μὲ τοὺς καλύτερους καὶ συμφερώτερους
συνδυασμούς! Θά μᾶς βρῆτε προθύμους νὰ σᾶς ἐξυ-
πηρετήσωμε!**

ΜΙΧ. ΣΤΑΜΟΥ

ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 47-49 - ΤΗΛ. 919.514

Ο Δ Η Γ

...τήν Ρόλλς-Ρόϋς Σίλβερ Σάντουου...

Εκείνο τὸ πρωὶ τοῦ Αὐγούστου εἶχαμε στὸ δρόμο δύομισυ ἑκατομμύρια δραχμές.

Εἶχαμε μιὰ Ρόλλς Ρόϋς Σίλβερ Σάντουου καὶ μιὰ Μερσεντές Μπένζ 300 SEL 6,3.

Εἶχαμε τὰ δύο καλύτερα αὐτοκίνητα τοῦ κόσμου νὰ ὀδηγήσουμε γιὰ σᾶς.

Θέλαμε πολλὰ χρόνια νὰ κάνουμε αὐτὸ τὸ συγκριτικὸ τεστ. Ἀλλὰ ὅπως καταλαβαίνετε δὲν εἶναι εὐκόλο νὰ βρῆς τὸν ἴδιο χρόνο, τὸν ἴδιο μῆνα, τὴν ἴδια μέρα καὶ τὴν ἴδια ὥρα ὁδὸ ἀρκετὰ καλοὺς ἀνθρώπους γιὰ νὰ σοῦ δανείσουν τὶς περιουσίες τους.

Ἔτσι χρειάστηκε ἀρκετὸ ψάξιμο, τρέξιμο καὶ δουλειὰ γιὰ νὰ τὸ πετύχουμε.

Ὅμως, ἐκείνο τὸ πρωὶ τοῦ Αὐγούστου, τὸ καταφέραμε καὶ σ' ἓνα σκιερὸ δρόμο τοῦ Ψυχικοῦ φθάσαμε, μέσα στὴν ψυχρὴ ἀτμόσφαιρα τῆς 6,3, γιὰ νὰ συναντήσουμε τὸ Καλύτερο Αὐτοκίνητο τοῦ Κόσμου.

Ἡ ἱστορία ποὺ ἀκολουθεῖ εἶναι περισσότερο μιὰ σειρά ἐντυπώσεων καὶ ἐρεθισμῶν τῶν αἰσθήσεων παρά ἓνα συγκριτικὸ τεστ. Ἔστω κι ἂν ἔτσι τὸ ἀναφέραμε πρὶό πάνω. Γιατί οἱ φτωχὲς μας ἐμπειρίες εἶχαν φθάσει μέχρι τὸ ὕψος τῆς Μερσεντές Μπένζ — ποὺ εἶχαμε ὀδηγήσει παλιότερα γιὰ τοὺς ἀναγνώστες τῶν «Σημερινῶν» — ἀλλὰ ποτὲ δὲν εἶχαν καθίσει τὸ λευκὸ δέρμα μιᾶς Σίλβερ Σάντουου.

Ξέρετε λοιπὸν ἀγαπητοὶ καὶ εὐγενικοὶ ἀναγνώστες;... Μόλις ἀντικρίζεις αὐτὸ τὸ αὐτοκίνητο αἰσθάνεσαι ὅτι ὁ κόσμος σταμάτησε νὰ γυρίῃ. Φθάσαμε μὲ τὴν 6,3 ὅπως σᾶς εἶπα. Ἐνα αὐτοκίνητο ταχύτατο ποὺ μπορεῖ νὰ τὸ χαρακτηρίση κανεὶς «ἄγριο». Ἔνας λύκος μὲ δέρμα προβάτου.

Ἀνοίξαμε τὴν πόρτα καὶ βγήκαμε στὴν καυτὴ καλοκαιρινὴ ἀτμόσφαιρα, ἐνῶ πίσω μας ἐργαζόταν ἀθόρυβα τὸ αἶρ κοντίσιον.

Ἐξω ἀπὸ τὴν ἐπιβλητικὴ κατοικία ἦταν ἡ Σάντουου. Ἡ Σκιά. Ἡ Ἀσημένια Σκιά. Στεκόταν κάτω ἀπ' τὰ φυλλώματα ἐνὸς καταπράσινου δένδρου.

Χτυπήσαμε τὸ κουδούνι.

— Ξέρετε εἴμαστε ἀπὸ τοὺς — ἀγέννητους ἀκόμη τότε — 4 Τροχούς. Καὶ θὰ θέλαμε νὰ ὀδηγήσουμε τὸ θαυμάσιο αὐτοκίνητό σας.

Εὐγενέστατος ὁ ὀδηγὸς τῆς Ρόλλς. Μερικὲς φωτογραφίες ἔξω ἀπὸ τὸ σπίτι. Λίγες λέξεις γιὰ τὰ ὑδραυλικά συστήματα καὶ μιὰ ματιὰ στὸ ἀπὲριττο ἐσωτερικὸ τοῦ αὐτοκινήτου.

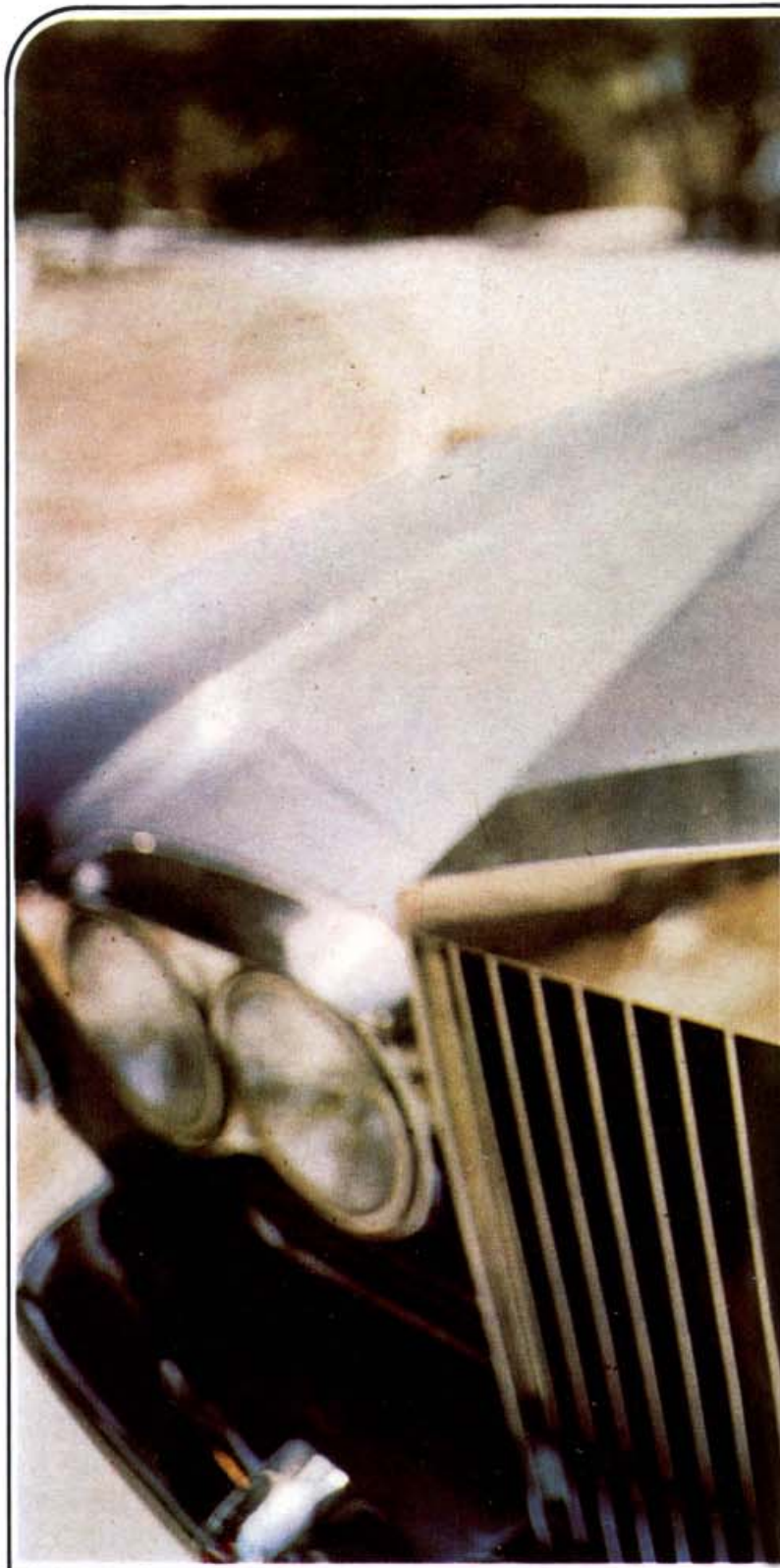
— Μπορῶ νὰ καθίσω στὴ θέσι τοῦ ὀδηγοῦ;

— Καὶ βέβαια μπορεῖτε... Μπορεῖτε ἀκόμη νὰ τὴν ὀδηγήσετε, ἂν θέλετε!

— Ἀργότερα, ἀργότερα, σκέφθηκα καὶ μουρμούρισα στὸν ἑαυτὸ μου. Ἀργότερα ἔξω στὸν ἀνοιχτὸ δρόμο καὶ τὶς στροφές ποὺ ξέρομε καὶ δοκιμάζουμε τ' αὐτοκίνητα μας.

Ξεκινήσαμε καὶ βγήκαμε στὴν Κηφισίας. Ὄδηγοῦσαμε τὴ Μερσεντές μὲ τὰ μάτια καρφωμένα στοὺς καθρέφτες. Κάτω ἀπ' τὸ καπὸ ἐργαζόταν ὁ μεγάλος κινητήρας τῶν 6,332 κυβικῶν ἑκατο: τῶν, ὁ μεγαλύτερος V κινητήρας τῆς MB.

Τὸ μοτέρ αὐτὸ ἀποδίδει 300 ἵππους ΣΑΕ ἢ 250 Ἴντιν στὸν ἐκπληκτικὰ χαμηλὸ, γιὰ τὰ σύγχρονα δεδομένα, ἀριθμὸ τῶν 4.000



Ο Υ Μ Ε



και την Μερσεντές 300 6,3 SEL

στροφών ανά λεπτό... Το αυτοκίνητο ζυγίζει 1780 κιλά, αλλά οι 250 ίπποι το κάνουν να φθάσει από τα μηδέν στα 100 χιλιόμετρα σε 6,4 δευτερόλεπτα και γι' αυτό θα μιλήσουμε αργότερα.

Γιατί η Σάντου και MB σταμάτησαν κάπου στην εθνική οδό πλάι-πλάι και τα πόδια μας έπεσαν βαριά στα πεντάλ για να δοίμε ποιά απ' τα δύο θα φύγει εμπρός!

Κι αυτή η σκηνή «αΐριζε πολλά λεπτά», όπως λέει και η λαϊκή έκφραση, γιατί δεν συμβαίνει κάθε μέρα να συναντάμε μια Ρόλλς και μια 6,3 και να κάνουν «ντράγκ ρέισινγκ»!

Κι έτσι, έστω κι αν η Φόλλς βρίσκεται ακόμη πλάι μας στην Κηφισίας μπορούσε να μιλήσουμε για τον επίσης οκτακύλινδρο κινητήρα της και το επίσης αυτόματο κιβώτιό της.

Η Σάντου παρουσιάστηκε για πρώτη φορά πριν από πέντε περίπου χρόνια. Και προξένησε μια σειρά μικτών αντιδράσεων στον αυτοκινητιστικό και άλλο τύπο της Ευρώπης και της Αμερικής. Υπήρξαν πολλοί που είπαν ότι δεν ήταν παρά ένα πανακριβο Πεζώ 404 και άλλοι που χαιρέτησαν την αλλαγή αυτή του καλύτερου αυτοκινήτου του κόσμου από ψηλές και επιβλητικές Βικτωριανές καροσσερί, στη γραμμή που βλέπετε στις φωτογραφίες μας. Η παρουσίαση της Σάντου ήταν το σπάσιμο των δεσμών με την Παράδοσι. Ήταν το βήμα του εργοστασίου στον Νέο Κόσμο.

Το αυτοκίνητο ήταν μικρότερο, ελαφρύτερο, απλούστερο στην εμφάνισι και — το σπουδαιότερο απ' όλα — ήταν το πρώτο αυτοκίνητο απ' το CREWE, το μέρος που κατασκευάζονται οι RR, που είχε ανεξάρτητη πίσω ανάρτησι! Ακόμη ήταν η πρώτη RR με δισκόφρενα σε όλους τους τροχούς και αυτοφερόμενο σασί!

Φώναξαν οι άνθρωποι που μπορούσαν να αγοράσουν μια Ρόλλς και είπαν ότι δεν μοιάζει με Ρόλλς... Τα ίδια όμως έκαναν και το 1955 όταν παρουσιάστηκε η Σίλβερ Κλάουντ, το Άσημένιο Σύννεφο... Βλέπετε, το πρόβλημα με τους κατόχους των RR είναι το ότι ποτέ δεν μπορείς να ξέρεις τί τους εδχαριστεί και τί όχι.

Είπαμε ότι ο κινητήρας της είναι V-8. Αλλά είναι γνωστή η ιστορία που λέει ότι τίποτε άλλο δεν είναι γνωστό για τους κινητήρες των RR...

Ε λοιπόν, αγαπητοί αναγνώστες, αυτά είναι άνοησιές πρώτου μεγέθους γιατί άμεσα θα σάς πούμε για τον κινητήρα της Σάντου.

Οκτακύλινδρος σε σχήμα V, με περιεχομένη γωνία 90° και κυλινδρισμό 6,230 κυβικών εκατοστών. Αν σάς ενδιαφέρει ο κυβισμός της RR είναι κατά 102 κυβικά μικρότερος από τον κυβισμό της Μερσεντές. Αυτό που είναι άγνωστο στη Σάντου είναι το πόσους ίππους αποδίδει ο κινητήρας της! Το εργοστάσιο λέει ότι αποδίδει «άρκετους για το αυτοκίνητο» αλλά οι πηγές μας λένε ότι πρέπει να αποδίδει περί τους 300 ΣΑΕ, ακριβώς όπως και ο V-8 της MB.

Είναι πάντως γνωστό ότι η μεγίστη ισχύς στην RR αποδίδεται στις 4.000 στροφές, έτσι που είναι απλή η εξαγωγή του συμπεράσματος ότι δεν πρέπει να απέχη πολύ στις αποδόσεις του από τον κινητήρα του γερμανικού αυτοκινήτου.

Οι διαφορές ανάμεσα στους δύο κινητήρες βρίσκονται άλ-



λου. Το μοτέρ της RR είναι ολόκληρο κατασκευασμένο από ελαφρά κράμματα. Το μοτέρ της MB έχει μπλόκ από χυτοσίδηρο και κεφαλές από αλουμίνιο. Η RR έχει ένα εκκεντροφόρο στο κέντρο του V. Η MB δύο εκκεντροφόρους επικεφαλής, ένα σε κάθε πλευρά του V. Η Σάντουο έχει δύο καρμπυρατέρ Ές Γιού τα οποία προμηθεύονται τα καύσιμά τους από δύο ηλεκτρικές αντλίες, η MB έχει μηχανικό — διακοπτόμενο — ψεκασμό Μπός με 8 κωνίδρους, τον ίδιο που χρησιμοποιούσαν παλιότερα οι αγωνιστικές Πόρσε.

Και τα δύο μοτέρ είναι φορτωμένα με βοηθητικούς μηχανισμούς που κάνουν χίλιες-δύο δουλειές. Κανονίζουν το ύψος, ρυθμίζουν το ύψος σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου, κινούν τις συσκευές κλιματισμού, τα παράθυρα, τα καθίσματα — στην RR — και γενικά απορροφούν πάνω από 50 ίππους, με μόνο σκοπό να κάνουν τη ζωή και το ταξίδι των εύτυχισμένων θνητών που τα έχουν ανετώτερα.

Και οι δύο κινητήρες είναι αρκετά διακριτικοί στη λειτουργία τους και δεν ακούγονται καθόλου στο διαμέρισμα των επιβατών.

Ασφαλώς αυτή τη στιγμή θα περιμένετε να διαβάσετε για το περίφημο ρολόι που ακούγεται στα 80 χιλιόμετρα...

Έ, λοιπόν, ακούγεται! Κλείσαμε τα παράθυρα και ταξιδεύοντας πάνω στην εθνική οδό στήσαμε αυτί για το ρολόι!... Προσπαθήσαμε, προσπαθήσαμε και τελικά... ακούσαμε το δικό μας, που έλεγε ότι ήταν ώρα να γυρίσουμε πίσω!

Μετάδοσι:

Αναφέραμε το θαυμάσιο κιβώτιο της MB. Και πρέπει να αναφέρουμε και το κιβώτιο της RR. Και να κάνουμε μία σύγκριση.

Μάλιστα.

Φτωχή μας γνώμη είναι ότι το αυτόματο κιβώτιο της MB είναι περισσότερο νευρικό, ξεκάθαρο και αποτελεσματικό. Ακούει άμεσως και οι αλλαγές του γίνονται με ταχύτητα και απλότητα που σε εκπλήσσει.

Το κιβώτιο της MB είναι κατασκευασμένο από την ίδια την MB. Το κιβώτιο της RR είναι κατασκευασμένο από την Τζένεραλ Μότορς. Και τα δύο έχουν φυσικά υδραυλική σύμπλεξη, αλλά κατά τα φαινόμενα η απλή υδραυλική σύμπλεξη της RR δεν είναι τόσο ευέλικτη όσο της MB. Όμως δεν χρειάζεται να είναι. Διότι ενώ η MB είναι ένα αυτοκίνητο για οδηγούς, η RR είναι ένα αυτοκίνητο για όδηγο.

Μπορείς να οδηγήσεις την MB σ' ένα δρόμο με στροφές φορώντας ένα μπλουζάκι και ένα παντελόνι Λέβις, αλλά δεν μπορείς να κάνεις το ίδιο με την RR. Το αυτοκίνητο δεν είναι φτιαγμένο, όπως η MB, για οδηγούς που τους άρεσει να πετούν χαμηλά πάνω στους εθνικούς δρόμους. Είναι φτιαγμένο για να μεταφέρει με την μεγίστη δυνατή άνεση. Έτσι, και το κιβώτιο της άργει λίγο ν' αλλάξει τις épισης τέσσερις ταχύτητές του, αλλά, αν στην MB δεν καταλαβαίνεις τίποτα όταν γίνεται η αλλαγή, στην Ρόλλς δεν πιστεύεις ότι έγινε αλλαγή! Πάντως και τα δύο είναι θαυμάσια και πολλοί κατασκευαστές αυτομάτων κιβωτίων θα μπορούσαν να πάρουν μερικά μαθήματα.

Η MB έχει το μοχλό διαλογής στο πάτωμα, ανάμεσα στα καθίσματα. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι τα αυτοκίνητα μπορεί να έχουν αυτόματα κιβώτια, αλλά ο οδηγός μπορεί να διαλέξει και μόνος του και τις τέσσερις ταχύτητες. Μόνο που στην RR

πρέπει να τις διαλέξει σ' ένα μικρό καντράν που βρίσκεται πίσω απ' το τιμόνι και έχει μικρά φωσφορίζοντα γράμματα επάνω.

Ο μοχλός διαλογής της MB είναι θετικός και μεγάλος και κινείται ανάμεσα σε μία ειδική έγκοπή που χαρακτηρίζει και τη θέση κάθε ταχύτητας.

Στο σημείο αυτό νομίζουμε ότι πρέπει να αναφέρουμε τις τιμές που πήραμε χρησιμοποιώντας τα κιβώτια σαν κοινά κιβώτια και παρακολουθώντας τα κοντέρ. Οι τιμές αυτές είναι φυσικά χιλιόμετρα για κάθε ταχύτητα.

Η MB έκανε 50 χιλιόμετρα στην πρώτη, 80 στην δεύτερα, 130 στην τρίτη και 205 στην τέταρτη.

Η RR έκανε 50 στην πρώτη, 72 στην δεύτερα, 132 στην τρίτη και 193 στην τέταρτη. Και τα δύο αυτοκίνητα έχουν σχεδόν τα ίδια διαφορικά γιατί η MB έχει 42,5 χιλιόμετρα στις 1000 στροφές στην τέταρτη και η RR έχει 42,2! Η MB έχει όμως μπλοκέ διαφορικό ενώ η RR δεν έχει.

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι και τα δύο αυτοκίνητα έχουν υδραυλικά τιμόνια. Το τιμόνι της MB έχει περισσότερη αίσθηση από το τιμόνι της RR που είναι τελείως νεκρό, ιδιαίτερα αφού χρειάζεται 3,5 στροφές από τέλος σε τέλος σε αντίθεση με τις 3,20 της MB. Αλλά δεν είναι μόνο αυτό. Είναι και το ότι η υδραυλική υποβοήθησι της RR, στο τιμόνι, είναι πολύ ισχυρότερη απ' εκείνη της MB. Η, ακόμη, το ότι οι μηχανικοί της MB οδηγούν οι ίδιοι τ' αυτοκίνητά τους και θέλουν να ξέρουν κάθε στιγμή που βρίσκονται οι ρόδες τους.

Σ τ ό δ ρ ό μ ο

Φθάσαμε στο επίμαχο θέμα, αλλά δεν πρόκειται ν' αρχίσουμε με τις στροφές και ανάποδα τιμόνια και άλλα παρόμοια. Διότι άλλος είναι ο σκοπός μας.

Στο δρόμο τ' αυτοκίνητα αυτά πρέπει να είναι άθροβα. Και λέμε «πρέπει» διότι το ένα στοιχίζει ένα ψυχρό εκατομμύριο και 200 χιλιάδες δραχμές και το άλλο 800 χιλιάδες δραχμές.

Και τα δύο έχουν αυτοφερόμενα σασί. Και δεν μπορείς να ζητήσεις από ένα αυτοφερόμενο σασί να κάνει καλά αυτή τη δουλειά. Διότι στην πραγματικότητα είναι ένα μεγάλο τύμπανο που άνηχλι τις ανωμαλίες του δρόμου, συστρέφεται ολόκληρο και παράλληλα μεταφέρει τα τεράστια φορτία της ανάρτησως και του ίδιου του του έαυτου.

Όμως και οι δύο έταιρείες έχουν τους τρόπους τους. Και τα δύο αυτοκίνητα έχουν μικρά πλαίσια, εμπρός και πίσω, τα οποία μεταφέρουν τους κινητήρες και τις ανάρτησεις και είναι πλήρως απομονωμένα από το αυτοφερόμενο σασί. Έτσι ο δρόμος μένει μακριά και δεν ένοχλει καθόλου ή σχεδόν καθόλου τους επιβάτες.

Μιά απ' τις σπουδαιότερες κατακτήσεις αυτών των αυτοκινήτων είμαι τα συστήματα ασφαλείας που διαθέτουν.

Η MB έχει διπλά υδραυλικά κυκλώματα σχεδόν για όλα της τα συστήματα και το ίδιο και η Ρόλλς.

Η Ρόλλς έχει δύο ανεξάρτητα, υποβοηθούμενα, κυκλώματα φρένων συν ένα απ' εϋθείας κύκλωμα, συν το χειρόφρενο. Έτσι πρέπει να πάθη κανείς... τέσσερις βλάβες για να μείνη χωρίς καθόλου φρένα.

Όλα είναι υδραυλικά και εργάζονται από μία τεράστια αντλία που βρίσκεται στο διαμέρισμα της μηχανής.

Το υδραυλικό της κύκλωμα φροντίζει και για την αυτόματη ρύθμισι της ανάρτησως και την κατανομή του βάρους που αναφέραμε πριν. Κι είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι μόλις άνοιξαμε την πόρτα για να μπου μεσα τα υδραυλικά ρύθμισαν άμεσως το ύψος του αυτοκινήτου από την άλλη μεριά κρατώντας έτσι το αμάξωμα τελείως παράλληλο με το δρόμο!

Για όλες τις άλλες μικρές χαρές της ζωής, όπως το ανέβασμα της κεραίας του ραδιοφώνου, το άνοιγμα και κλείσιμο των παραθύρων, η Ρόλλς χρησιμοποιεί ηλεκτρικά κυκλώματα. Αντίθετα, η Μερσεντές είναι ένα σύγχρονο θαύμα υδραυλικής μηχανολογίας πάνω σε τέσσερις τροχούς. Η αυτορυθμιζόμενη ανάρτησή της είναι υδροπνευματική και εργάζεται συνεχώς και όχι μόνο όταν κάποιος ανοίγει ή κλείνει την πόρτα.

Η ανάρτησι και στα δύο αυτοκίνητα είναι, όπως είπαμε, ανεξάρτητη. Υστερούντες άξονες υπάρχουν στην Ρόλλς και την Μερσεντές, αλλά η Ρόλλς έχει άκραξόνια με διπλούς συνδέσμους, ενώ η Μερσεντές έχει τους άπλους και γνωστούς μας ύστεροντες άξονες, τοποθετημένους όσο γίνεται καλύτερα για να αποφύγη τα γνωστά φαινόμενα των ύστερούντων άξόνων.

Τα λάστιχα είναι τεράστια και στα δύο αυτοκίνητα. 8,45 x 15 για την Ρόλλς και 9,00 x 15 για την MB. Και τα τεράστια αυτά λάστιχα παίζουν ένα σοβαρότατο ρόλο στον τομέα της ευσταθείας και των δύο αυτοκινήτων.

Σ υ μ π ε ρ α σ μ α

Και θ' αρχίσουμε με την Ρόλλς, αφού ήταν τελείως νέα για μās... Το τιμόνι της είναι ψηλά και το ίδιο ισχύει για το κάθισμα. Ο οδηγός βλέπει έξω και κάτω, έχοντας

έμπρός του ένα τεράστιο καπό που στην άκρη του στέκει το γνωστό άγαλμα της εκστάσεως. Μικροί μοχλοί στο τούννελ ρυθμίζουν, με την πίεση ενός δαχτύλου, το ύψος του καθίσματος, την απόστασι από το τιμόνι και τη γωνία της πλάτης.

Η ΜΒ έχει μοχλούς ορθόδοξους για τη ρύθμισι των καθισμάτων, αλλά η ρύθμισι είναι πλήρης.

Τα καθίσματα της Ρόλλς δέ μπορούν να χαρακτηρισθούν σαν μπάκετ, αλλά είναι — όπως κανείς θά περίμενε από ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες δραχμές — άνετα και τεράστια. Τα καθίσματα της ΜΒ είναι πιό «σπορτιφ» και κρατούν το σώμα καλά στις στροφές.

Η Ρόλλς περνά πάνω από τις ανωμαλίες του δρόμου χωρίς να τις καταλαβαίνουν οι επιβάτες, αλλά αν οι ανωμαλίες αυτές βρίσκονται πάνω σε μία κλειστή στροφή ή σε μία φουρκέτα, τότε τα μεγάλα συμβατικά λάστιχα — ή Μερσεντές είχε άκτινωτά — με τα σκληρά πλαϊνά τους, αντιδρούν έντονα και μεταφέρουν την αντίδρασι στην γενική αίσθησι της οδηγήσεως του αυτοκινήτου.

Φυσικά, κανείς δέν περιμένει από μία Ρόλλς Ρόυς να κρατά τον δρόμο σαν μία Ντινο Φερράρι και οι απότομες αλλαγές της τροχιάς είναι πράγματα που αντιπαθεί ιδιαίτερα. Το άμαξωμα γέρνει στις στροφές και το «νεκρό» τιμόνι — που είναι φτιαγμένο από την Τζένεραλ Μότορς όπως και το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων — δέν βοηθά καθόλου τον οδηγό στο να μάθη που βρίσκονται οι τροχοί του αυτοκινήτου. Όμως οι παρατηρήσεις αυτές είναι άκαδημαϊκές διότι, για μία φορά ακόμη, η Ρόλλς δέν είναι αυτοκίνητο σπόρ και ούτε θέλησε ποτέ να είναι.

Πάντως όλα όσα κάνει τ' αυτοκίνητο είναι αυστηρά προδιαγεγραμμένα και, σε τελική ανάλυσι, το κράτημα δέν επιφύλασσει δυσάρεστες εκπλήξεις στον οδηγό. Το αντίθετο μάλιστα είναι καλό, αν λάβη κανείς υπ' όψι του το τεράστιο βάρος του αυτοκινήτου.

Για λίγη ώρα πιέσαμε την Σάντοου σε θέσεις και στάσεις που καμιά Σάντοου δέν θά πάρη ποτέ στη ζωή της, εκτός βέβαια αν ανήκη στον Χρυσοδάκτυλο και κυνηγά τον 007!

Και τίς στιγμές αυτές είδαμε ότι μπορεί να «κρατηθῆ» θαυμάσια πλάι στην ΜΒ, που είναι ένα τελείως διαφορετικό αυτοκίνητο στο θέμα της ευσταθείας και της οδηγήσεως.

Πριν τελειώσουμε με το θέμα της ευσταθείας και της οδηγήσεως της Ρόλλς, θά πρέπει να αναφέρουμε τα θαυμάσια φρένα της. Τα πατήσαμε πολλές φορές και τα πατήσαμε σκληρά πάνω σε στροφές για να δούμε αν κάποιο ζευγος τροχών θά μπλοκάρη πρώτο. Δέν συνέβη τίποτα απόλύτως και η βαλβίδα κατανομή της πιέσεως έκανε τη δουλειά της μ' ένα υπέροχο τρόπο.

Η πίεσι στο πεντάλ είναι μικρή, αλλά όχι ανύπαρκτη, όπως συμβαίνει με πολλά υποβοηθούμενα κυκλώματα φρένων, και το πεντάλ έχει αρκετή αίσθησι.

Και τώρα στην 6,3.

Που, όπως είπαμε, είναι μία τελείως διαφορετική ιστορία. Διότι αφ' ενός μὲν το αυτοκίνητο είναι ελαφρότερο απ' την Ρόλλς, αφ' ετέρου είναι μικρότερο στις γενικές του διαστάσεις. Και αφού ο κινητήρας αποδίδει αυτά τα καθαρόαιμα γερμανικά άλογα — 250 τόν αριθμό — είναι εύκολο να καταλάβουμε ότι η 6,3 είναι μία βόμβα πάνω σε τροχούς!

Λένε ότι το αυτοκίνητο κάνει 6,3 τα 0-100. Και δέν έχουμε κανένα λόγο να μη πιστεύουμε τους αριθμούς που δίνει στη δημοσιότητα ο αγαπητός σύμβουλος Τύπου της Μερσεντές Μπένζ κ. Ντέρκ Στράσλ. Έμεις όμως δέν καταφέραμε να πάρουμε τιμή καλύτερη από τα 7,2 και στις δυό μας συναντήσεις με τίς 6,3. Ίσως γιατί την πρώτη φορά το αυτοκίνητο ήταν αρκετά παλιό — είχαμε οδηγήσει την ΜΒ του κ. Φωστηρόπουλου — και τη δεύτερη φορά ήταν καινούργιο με μόλις 2.700 χιλιόμετρα στο κοντέρ του. Οι επιταχύνσεις του πάντως είναι καταπληκτικές για το μέγεθος του και το κράτημα του δρόμου είναι πολύ πάνω απ' το 70, αν πάρουμε σαν άριστα το 100. Θά το τοποθετούσαμε κάπου κοντά στο 85 αλλά όχι πάνω απ' το 90 και γι' αυτό φταίνε λίγο οι ύστεροντες άξονες.

Το αυτοκίνητο στέκει καλά στο δρόμο στις μεγάλες ταχύτητες και στις λείες επιφάνειες. Όταν όμως ο δρόμος είναι ανώμαλος, τότε οι άξονες κάνουν τα δικά τους και το αυτοκίνητο μπορεί να διώξη απότομα το πίσω του μέρος και να χρειαστούν τεράστιες άγκυλιές τιμόνι για να το φέρης πάλι στην ευθεία.

Η 6,3 είναι γρήγορη, σταθερή και θυμίζει ιαγουάρο όταν ξεκινά.

Στην αρχή του άρθρου μας μιλήσαμε για το πόσο πιο γρήγορηναι η Μερσεντές από την Ρόλλς. Και νομίζουμε ότι έφθασε η στιγμή να περιγράψουμε το πώς τα δυό αυτοκίνητα σταμάτησαν πλάι-πλάι και μετά οι οδηγοί τους πάτησαν τα δεξιά τους πόδια στα πεντάλ της ευτυχίας... Και λέμε τα δεξιά τους πόδια γιατί τα άριστερά παθαίνουν άτροφία μ' αυτά τα αυτόματα κιβώτια και τα χάνεις μετά από λίγο καιρό!

Λοιπόν σταματήσαμε... Δεξιά στην εθνική οδό.

Πλάι μας και πίσω μας σταμάτησαν άλλα δέκα αυτοκίνητα! Οι οδηγοί τους κυττούσαν περιεργα. Κάποιος ύστερικός μόνο άκούμπησε τη δεξιά του παλάμη στο κλάξον και μās ξεκούφανε! Δέν ήξερε ο άμοιρος που πατούσε κλάξον, αλλά τέλος πάντων... Συγχαρείται!

Για μία στιγμή, ο άρχηγός έκανε σήμα από το Σπράιτ — που έχει μισή μοίρα άρνητικό κάμπερ στον έμπρός δεξιό τροχό και πάει σαν μεθυσμένος κάβουρας — και 250 x 2 ίπποι μεταφέρθηκαν στον δρόμο...

Παρακολουθούσαμε γεμάτοι δέος!

Η Ρόλλς σήκωσε τα φουστάνια της και κάθισε βαριά πάνω στα παχιά Φάϊρστον που φορούσε. Η Μερσεντές έκανε σαν φίδι που το πάτησε στη μέση και ώρησε μπροστά. Η Ρόλλς άργησε να αλλάξει τις ταχύτητές της και έμεινε πίσω. Πολύ πίσω. Ο οδηγός της — που έτυχε να είναι ο ύπογράφων — έμεινε με το στόμα άνοιχτό. Γιατί ήξερε ότι η Ρόλλς δέν είναι άργό αυτοκίνητο. Γι' αυτό, όταν η 6,3 σταμάτησε την ξέφρενη επιτάχυνσή της, τα δυό αυτοκίνητα σταμάτησαν για δεύτερη φορά πλάι-πλάι και οι οδηγοί ξαναδοκίμασαν.

Και πάλι η 6,3 έφυγε έμπρός αφήνοντας μαυρες γραμμές στην άσφαλτο αλλά, όπως είπαμε, το αυτοκίνητο αυτό είναι μία μηχανή μεγάλου τουρισμού με χώρο για πέντε άτομα. Η Ρόλλς είναι ένα αυτοκίνητο με χώρο επίσης για πέντε άτομα, αλλά, αν θέλουμε να το πούμε διαφορετικά, τα πέντε άτομα ανήκουν σε μία τελείως διαφορετική κλάσι και ο Τουρισμός τους επίσης.

Επίλογος

Δέν φθάσαμε στο τέλος και δέν τα είπαμε όλα. Δέν εξαντλήσαμε τ' αυτοκίνητα και δέν ανακαλύψαμε όλα τα μυστικά τους. Δέν τα κρατήσαμε για 10 ήμερες το καθένα διότι κανείς άνθρωπος στα καλά του δέν έμπιστεύεται δυό εκατομμύρια σε πέντε φτωχούς Έλληνες συντάκτες.

Όμως πήραμε μία ιδέα, μία γεύσι αν θέλετε, του τί σημαίνει να κάθεται πίσω απ' το ακριβότερο κινούμενο άγαλματάκι του κόσμου και το τρίτο ακριβότερο άστρο. Το πρώτο ακριβότερο είναι η Μερσεντές 600 πούλμαν, που είχαμε την ευκαιρία να οδηγήσουμε σε μία παλιά μας έπισκεψι στην Γερμανία και το σιρκουί του Χόκνεχάιμ. Το δεύτερο η άπλη 600.

Τη γεύσι αυτή έλπίζουμε ότι σās την μεταφέραμε. Δέν ξέρουμε αν κανείς από τους άναγνώστες μας έχει μία Ρόλλς Ρόυς. Ξέρουμε ότι μερικοί από τους άναγνώστες μας έχουν 6,3! Έλπίζουμε ότι ένας άναγνώστης μας και φίλος, ο κ. Νίκος Βερνίκος, που μās έδωσε την ΜΒ του να μην διαφανή με τίς έντυπώσεις μας...

Άκομη έλπίζουμε ότι ο ευγενής ιδιοκτήτης της Σίλβερ Σάντοου, που μās την έμπιστεύθηκε για μία όλόκληρη ήμερα, δέν θά μετανόησε ή δέν θά λυπήθηκε από την μεταχειρήσι στην όποια υποβάλαμε τ' αυτοκίνητό του...

Πάνω απ' όλα όμως έλπίζουμε ότι έσείς μείνατε ευχαριστημένοι κι ότι θά μείνετε κοντά μας για περισσότερα ταξίδια στον κόσμο του όνειρου.

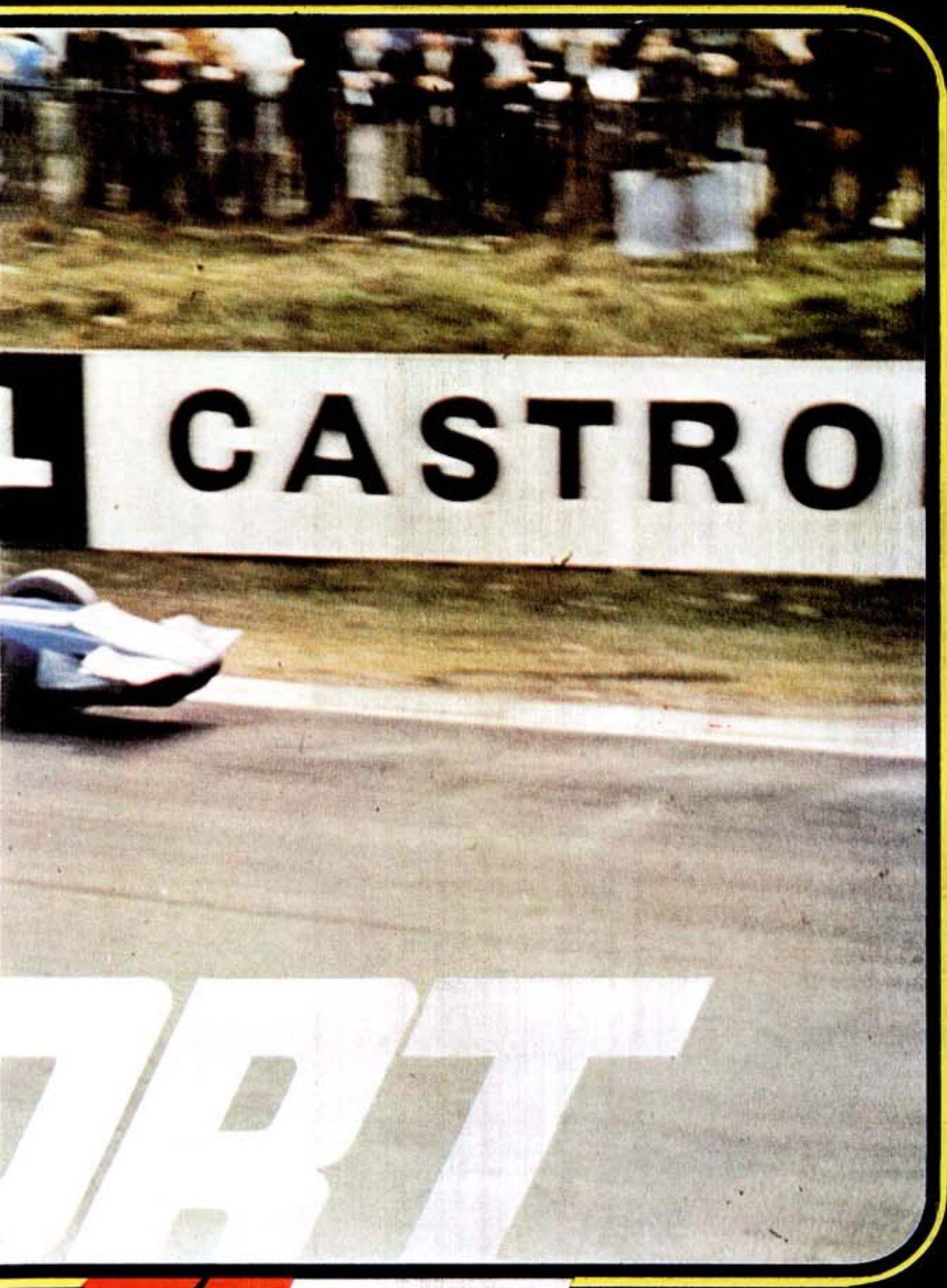
Γιατί στο κάτω-κάτω, αγαπητέ κ. Μαλουχο από την Καλαμάτα, είπατε ότι σās λείψαμε μ' αυτά τα άρθρα.

Και για σās θά κάνουμε πολλά στους μήνες και τα χρόνια που θά έλθουν.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ







DRIFT

4

ΓΚΡΑΝ

ΠΡΙ

Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ

Λέμε και πιστεύουμε ότι οι αγώνες Γκράν - Πρί και τα αυτοκίνητα Φ1 είναι οι βασιλείς στο Σπόρ του Αυτοκινήτου. Θα πούμε αρκετές φορές ότι ένας οδηγός Γκράν - Πρί είναι «μεγάλος». Θα μιλήσουμε για τακτικές αγώνων και προπονήσεων. Θα σταθούμε πολλές φορές με σεβασμό στο όνομα Λότους ή Κούπερ ή Κλάρκ.... Γιατί;

Στις επόμενες γραμμές, θα προσπαθήσουμε να σας δώσουμε μία εικόνα του τι είναι Γκράν - Πρί και οδηγοί Γκράν - Πρί και θα περάσουμε κατόπιν στην εποχή μας τελειώνοντας με μία ματιά στο 1970 και τα κύρια γεγονότα του.

Οι αγώνες των αυτοκινήτων, όπως άλλωστε όλα τα μοντέρνα σπόρ, χωρίζονται σε κατηγορίες. Όπως στο ποδόσφαιρο υπάρχουν οι κατηγορίες, στην ιστιοπλοία οι τύποι σκαφών, στο σκι οι διαδρομές, έτσι και στους αγώνες αυτοκινήτων υπάρχουν οι κατηγορίες και οι διάφορες μορφές αγώνων.

Στα περισσότερα σπόρ υπάρχει μία κορυφαία κατηγορία, που συνήθως είναι η επαγγελματική, όπου οι μετέχοντες είναι οι καλύτεροι, ο ανταγωνισμός ο πιο αγrios και τα κέρδη μεγαλύτερα. Στο στίβο είναι οι Όλυμπιακοί αγώνες, στο

ποδόσφαιρο το παγκόσμιο κύπελλο, στο τένις το τουρνουά του Γουίμπλετον. Στους αγώνες αυτοκινήτων είναι οι αγώνες Γκράν - Πρί, οι αγώνες Φόρμουλα 1.

Είναι η κατηγορία του σπόρ, που βγάζει τους κορυφαίους. Είναι η κατηγορία που ζηλεύουν και επιδιώκουν οι ερασιτέχνες και οι αρχάριοι. Είναι η κατηγορία, που αποφασίζει το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα και, τέλος, είναι η κατηγορία που αναδεικνύει τον κορυφαίο οδηγό.

Η προβολή των οδηγών στους αγώνες αυτοκινήτων είναι σχετικά πρόσφατη. Βέβαια, οι οδηγοί πάντα ήταν ο κύριος παράγων, αλλά οι αγώνες άρχισαν βασικά σαν συναγωνισμός ομάδων αυτοκινήτων και πολλές φορές κρατών και όχι σαν αναμέτρηση μεταξύ ατόμων.

Η ΕΞΕΛΙΞΗ

Οι πρώτοι αγώνες διέφεραν πολύ από τους σημερινούς. Πριν επικρατήσει ο όρος Γκράν - Πρί, οι μεγάλοι αγώνες ήταν αγώνες δρόμου, δηλαδή αγώνες σε δρόμους.

Οι αγωνιζόμενοι ώδηγοῦσαν από τη

μία πόλη στην άλλη ή από τη μία χώρα στην άλλη. Αυτό, ήταν τότε μία συνηθισμένη μορφή αγώνων, που τώρα τείνει να καταργηθεί έντελως, κυρίως για λόγους ασφαλείας των θεατών και της κυκλοφορίας.

Σιγά - σιγά, οι αγώνες δρόμου έπαψαν να είναι πρακτικοί. Οι ταχύτητες μεγάλωσαν, ο αριθμός των θεατών μεγάλωσε και ήταν δύσκολο να ελεγχθεί στις τόσο μεγάλες αποστάσεις. Και υπήρξαν αρκετές συμφορές που το απέδειξαν με τρόπο πειστικώτατο!

Οι αγώνες σε κλειστά κυκλώματα δρόμου, σε σιρκοί, ήταν ασφαλέστεροι, τά πληθή είχαν την απαραίτητη προφύλαξη και υπήρχαν και πρόσθετα πλεονεκτήματα: Άρχιζαν και τελειωναν στο ίδιο μέρος και έτσι οι οργανωτές μπορούσαν να κάνουν πιο ακριβείς υπολογισμούς. Στους αγώνες δρόμου τα αυτοκίνητα ξεκινούσαν κατά διαστήματα. Έτσι η μάχη «ρόδα με ρόδα» ήταν σχεδόν άγνωστη. Ίσσοι οδηγοί και αυτοκίνητα ήταν χιλιόμετρα μακριά και το μόνο που παρακολουθούσαν οι θεαταί ήταν η μεμονωμένη απόδοσι και όχι ο ανταγωνισμός.

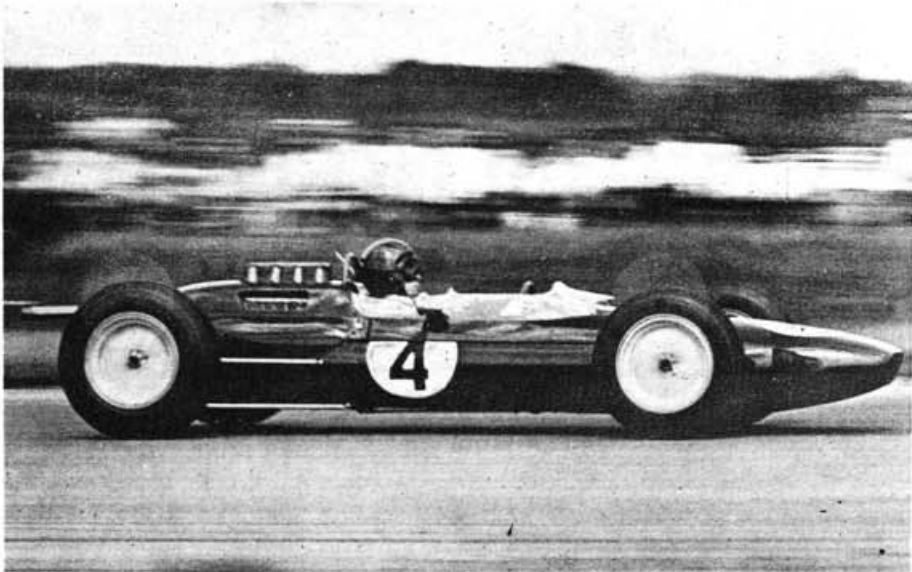
Αργότερα δημιουργήθηκαν τύποι και κατηγορίες όμοιων αυτοκινήτων. Τότε άρχισαν να ανεβαίνουν οι μετοχές της έννοιας «οδηγός». Ύπηρχαν αυτοκίνητα ιδια και έμενε στους ανθρώπους που τα οδηγούσαν, να τα κάνουν να πάνε πιο γρήγορα. Η τέχνη και το θάρρος του οδηγού άρχισαν να φαίνονται περισσότερο.

Λίγο πριν από τον πόλεμο, οι αγώνες αυτοκινήτων μεταβλήθηκαν σε πόλεμο γοήτρου μεταξύ εθνών. Ήταν τότε, που η ναζιστική Γερμανία και η φασιστική Ιταλία υπεσθήριζαν ομάδες (όχι, φυσικά, με την σημερινή έννοια).

Βέβαια, και τότε οι οδηγοί έπαιζαν σπουδαιότατο ρόλο, ιδιαίτερα των πανίσχυρων γερμανικών Μερσεντές και Ότο Γιούνιον, αλλά ακόμη η έμφασι ήταν στις ομάδες.

Και τότε ο κόσμος, που παρακολουθούσε, μιλούσε για τον Καρταϊόλα ή τον Ροζμόγιερ ή τον Νουβολάρι. Άλλά, το πλατύ κοινό μιλούσε για την γερμανική Μερσεντές ή την ιταλική Άλφα Ρομέο. Όπως μιλά ακριβώς για έναν Άμερικάνο σαν τον πρώτο άνθρωπο στην Σελήνη. Και όχι για τον Νήλ Άρμτρονγκ.

Μετά τον πόλεμο, οι αγώνες γύρισαν και πάλι στα στενά όρια του πλουσιού ερασιτέχνη. Σιγά - σιγά άρχισαν να δημιουργούνται ξανά οι μάχες των εργασιαίων και των κρατών με την Ιταλία άναμφισβήτητη πρώτη. Έτσι, ήταν Φερράρι έναντιόν της Μαζεράτι, έναντιόν της



Λότους 25. Η αρχή των πάντων. Ο πρόδρομος των σημερινών αυτοκινήτων Γκράν - Πρί. Έφερε την επανάσταση του 1962 και καθιέρωσε μεθόδους κατασκευής που αναγνωρίστηκαν και γενικεύθηκαν. Έφαρμογή έμπνεύσεων που παρουσιάστηκαν τις βλέπουμε σε όλα τα σημερινά αυτοκίνητα Γκράν - Πρί. Και είναι τόσο πετυχημένες και θεμελιώδεις, ώστε θα άργήσουν να ξεπεραστούν, αν συμβή ποτέ αυτό.



“Αλφα. Τα αυτοκίνητα πιά, ήταν σχεδόν ισοδύναμα και τότε, στήν συνείδησι του κοινού φούντωσε μία άλλη μάχη για νά μείνη. Ἡ μάχη τῶν ὁδηγῶν. Οἱ ἄνθρωποι, πού ὁδηγοῦσαν παλεύοντας μεταξύ τους ρόδα μέ ρόδα, σέ δυνατά αυτοκίνητα, ἦταν τώρα οἱ πρωταγωνισταί στήν φαντασία τοῦ κόσμου.

Τό 1950, ἡ Διεθνής Ὀμοσπονδία Ἀυτοκινήτου δημιούργησε τό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ὀδηγῶν. Ἦταν ἕνας τίτλος βασισμένος σέ ἕνα σύστημα βαθμολογίας, μιάς σειράς ἀγῶνων Γκράν - Πρί. Καί τά αυτοκίνητα Γκράν - Πρί, ἦταν, ὅπως καί εἶναι, ἡ ἔκφρασι τοῦ μοντέρνου, τοῦ τεχνικά λιγώτερο περιορισμένου αυτοκινήτου, πού τόσο βοήθησε στήν ἐξέλιξι τῆς κατασκευῆς καί παραγωγῆς αυτοκινήτου γιά τίς μάζες.

Ἡ κατασκευή τῶν αυτοκινήτων αὐτῶν βασίζεται σέ ἕνα τύπο, μιά φόρμουλα, ἡ ὁποία πλαισιώνεται ἀπό ἐλάχιστα ὅρια ἀφήνοντας στούς κατασκευαστάς τήν εὐκαιρία νά ἐφαρμόσουν τίς ιδέες τους ἐλεύθερα. Γι' αὐτό καί τά αυτοκίνητα Γκράν - Πρί εἶναι τά πιό ἀγνά καί τά πιό γρήγορα ἀναλογικά (θά ἐξηγήσουμε ἀργότερα αὐτή τήν λέξι) αυτοκίνητα πού ὑπάρχουν.

Οἱ κανονισμοί τῆς Φόρμουλα ἕνα ἀλλάζουν κατά χρονικά διαστήματα. Τελευταία φορά ἄλλαξαν τό 1966 καί ἐπρόκειτο νά ξαναλλάξουν τοῦ χρόνου. Ὁμως δόθηκε παράσιι στή ζωή τους μέχρι τό 1973.

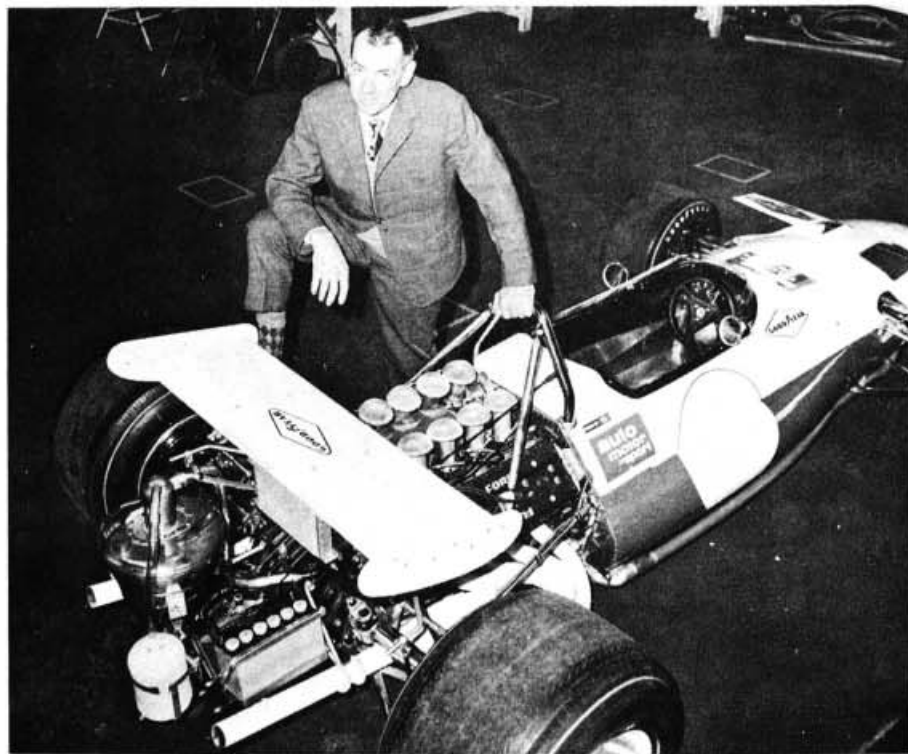
Μή ξεχνάτε ὅτι τά πρωτεία στά Γκράν - Πρί ἀπαιτοῦν καθαρές ιδέες καί τεράστια ἔξοδα μέ τήν ἐφαρμογή τῆς ἐκάστοτε Φόρμουλα ἕνα.

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΟΔΗΓΟΙ

Τά αυτοκίνητα τῶν Γκράν - Πρί εἶναι συνήθως τά ταχύτερα πού ὑπάρχουν στούς ἀγῶνες. Ὅχι ἀπό ἀπομι ἀνωτάτης ταχύτητος, ἀλλά μοαγιέν. Καλύπτουν δηλαδή ἕνα σιρκοῦ μέ εὐθείες, στροφές κλειστές καί ἀνοικτές, ἀνηφορικές καί κατηφορικές, ταχύτερα ἀπό ὅλα τά ἄλλα.

Θεωροῦνται σάν τά πιό δύσκολα αυτοκίνητα νά ὁδηγηθοῦν στά ὅρια τῆς ἀποδόσεως τους, γιὰ αὐτή ἡ ἐλευθερία κατασκευῆς ἐπιτρέπει κράτημα στό δρόμο, τιμόνι καί ἀναρτήσεις ὑψηλοτάτης τεχνικής στάθμης.

Αὐτό σημαίνει ὅτι καί ὁ δρόμος πρέπει νά ἔχη τίς ἀνάλογες δυνατότητες γιά νά ὁδηγήσῃ ἕνα τέτοιο αυτοκίνητο κοντά στό ὄριο. Τό νά ὁδηγῆ κανεῖς ἕνα αυτοκίνητο Γκράν - Πρί κάτω ἀπό τό ὄριο δέν



ἕνα ἀντιπροσωπευτικό αυτοκίνητο Φόρμουλα 1 τοῦ 1970. Μπράνιμ ΒΤ 33. Ἡ μηχανή εἶναι στό πίσω μέρος τοῦ σασί καί ἡ ὀπισθία ἀνάρτησι στερεωμένη ἐπάνω της. Παντοῦ ἐμφανῆς ἡ προσπάθεια προσηλώσεως στήν λεπτομέρεια. Ὁ μικρός ὄγκος καί τό ἐλάχιστο βάρος εἶναι τά κύρια προσόντα ἑνός καλοῦ αυτοκινήτου Γκράν - Πρί τῆς ἐποχῆς μας.



εἶναι δύσκολο. Ὑπῆρξαν καί ὑπάρχουν πολλοί ὁδηγοί, πού, λόγω τῶν περιορισμένων δυνατοτήτων τους, δέν ἐφθασαν οὔτε φθάνουν τό ὄριο τοῦ αυτοκινήτου.

Ἄς προσπαθήσουμε νά δοῦμε τήν διαφορά ἑνός αυτοκινήτου Γκράν - Πρί καί ἑνός διθέσιου σπόρ αυτοκινήτου, ἑνός Πρωτοτύπου.

Τά πρωτότυπα εἶναι φτιαγμένα βάσει αὐστηροτέρων κανονισμῶν, πού ρυθμίζουν τό σχῆμα καί διάφορα ἄλλα χαρακτηριστικά, καί τó κάνουν μεγαλύτερο, βαρύτερο καί πιό δυσκίνητο. Μερικά, λόγω τῶν μεγαλύτερων μηχανῶν τους, εἶναι πιό γρήγορα ἀπό τά αυτοκίνητα Γκράν - Πρί, ἀλλά οἱ περιορισμοί πού τίθενται στήν κατασκευή τους, τά κάνουν νά ὑστεροῦν στήν δυνατότητα ταχείας καλύψεως ἑνός σιρκοῦ, πού δέν περικλείει μόνον εὐθείες.

Λόγω αὐτῶν τῶν περιορισμένων ὀριων, τά αυτοκίνητα σπόρ ἔχουν καί περιορισμένες ἀπαιτήσεις ὁδηγήσεως στό «ὄριο» τους ἀπό τοὺς ὁδηγούς. Γι' αὐτό καί βλέπουμε ὅτι σπουδαιοί ὁδηγοί Πρωτοτύπων δέν γίνονται πάντα καλοί ὁδηγοί Γκράν - Πρί, ἐνῶ δέν συμβαίνει τό

ἀντίθετο.

Φυσικά, ὑπάρχουν σιρκοῦ πού εἶναι φτιαγμένα ἔτσι, ὥστε νά εὐνοοῦν ἕνα ὀρισμένο τύπο αυτοκινήτου ἀγῶνων. Ἐνας συναγωνισμός, ὅς ποῦμε, μιάς Πόρσε 908 - 3 καί μιάς Φερράρι Φ 1 στό Τάργκα - Φλόριο θά εἶχε σάν ἀποτέλεσμα μιά συντριπτική νίκη τῆς Πόρσε. Ἐμεῖς ὁμως συζητᾶμε γιά μιά σύγκρισι σέ ἕνα μέρος, μιά στροφή, πού ἀποδεικνύει τίς δυνατότητες. Καί μιά ἐλαφρά καμπύλη τῶν 240 χλμ.)ῶ, ἀποδεικνύει τίς δυνατότητες ἑνός αυτοκινήτου καί τοῦ ὁδηγοῦ του πολὺ καλύτερα ἀπό μιά φουρκίτα τῶν 60 χλμ.)ῶ.

Ἄς κάνουμε μιά ὑποθετική σύγκρισι ἑνός μικροῦ Πρωτοτύπου, ἑνός αυτοκινήτου Γκράν - Πρί καί ἑνός αυτοκινήτου Κάν - Ἄμ.

Ὑπάρχουν μικρά αυτοκίνητα, πού ἔχουν (ἢ ἄς ὑποθέσουμε ὅτι ἔχουν) τήν ποιότητα κράτηματος δρόμου ἑνός αυτοκινήτου Γκράν - Πρί, ἀκριβῶς ἐπειδῆ ἔχουν μικρή μηχανή καί εἶναι πανάκριβα.

Σέ μιά στροφή, πού ἔχει ὄριο 240 χλμ. ὤρ. καί ἕνα αυτοκίνητο Γκράν - Πρί καταφέρει νά διατηρήσῃ αὐτή τήν ταχύτητα,

KAWASAKI

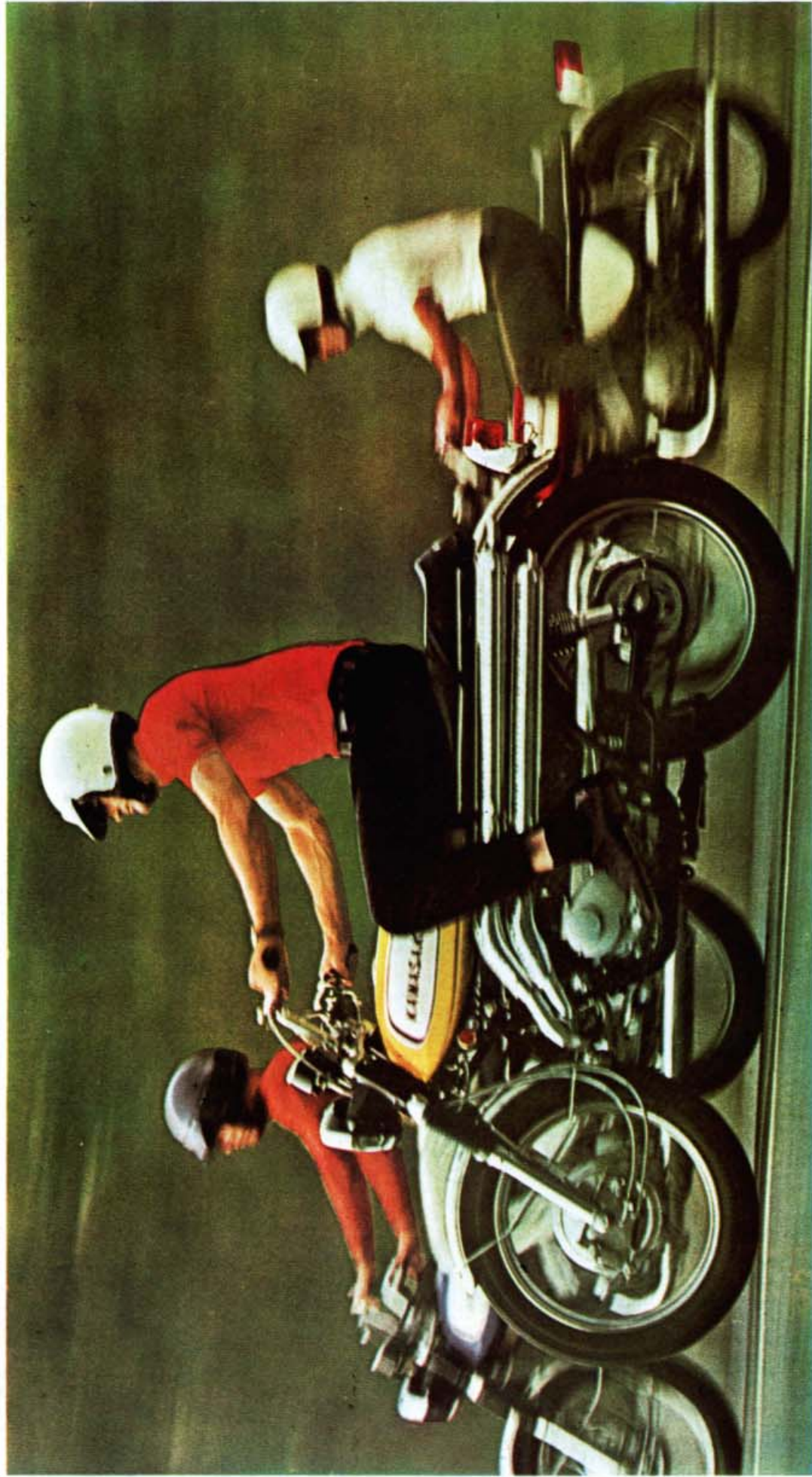


Η. ΚΑΜΜΕΝΟΣ Α.Ε.

Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 43

ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 923.421

Βλέπετε τις Καβασάκι στους αγώνες στη Ρόδο, στη Κέρκυρα, στο Τατόϊ. Τις παρακολουθείτε να νικούν κι' ακούτε τον στριγγό ήχο των κινητήρων τους που έρχονται στις 10.000 στροφές. Ίσως πιστέψατε ότι η Καβασάκι κατασκευάζει μοτοσυκλέττες μόνο για αγώνες. Κάθε άλλο όμως. Διότι η Καβασάκι παίρνει μέρος στους αγώνες δοκιμάζοντας τα εξαρτήματα που τοποθετεί στις μοτοσυκλέττες παραγωγής που μπορεί να αγοράσει ο καθένας. Σαν την 500 Mach III. Με τον τρικύλινδρο δίχρονο κινητήρα που είναι και η βάση της Racing 500. Όταν μάς ξαναδείτε στους αγώνες σκεφθείτε ότι: τρέχουμε για να νικήσουμε αλλά και να δοκιμάσουμε και να ελέγξουμε τις μοτοσυκλέττες παραγωγής... Τις μοτοσυκλέττες που υπάρχουν για σας στα καταστήματά μας.



τό μικρό θα την πάρη με 200 χλμ.)ώ. Μπορεί να είναι πιο γρήγορο σε μία άλλη στροφή, αλλά α ύ τ η ή στροφή του θέτει τις δυνατότητες πιο κάτω απ' εκείνες του αυτοκινήτου Γκράν - Πρί. Και τό μικρό αυτοκίνητο είναι στό όριο του, αλλά δεν είναι στό όριο τής στροφής. Ναι μόν ό οδηγός τό ώδήγησε στό όριο του, αλλά τό όριο τής στροφής του άφηνε περιθώρια «άναπνοής». Τώρα, για νά φθάση στό όριο του αυτοκινήτου Γκράν - Πρί, τό μικρό αυτοκίνητο θα ήθελε μεγαλύτερη μηχανή, που θα τό έκανε μεγαλύτερο και βαρύτερο και θα τό έφερνε σε ύποδεέστερη «ποιότητα» κρατήματος δρόμου και στριψίματος, λόγω των περιορισμών απ' τούς κανόνες που διέπουν τήν κατασκευή του.

Υπάρχουν ώρισμένα σιρκοι, που τά αυτοκίνητα Κάν - "Αμ θα μπορούσαν νά είναι ταχύτερα ή ίσα με τά αυτοκίνητα Γκράν - Πρί. Στο Γουώτκινς - Γκλέν, τό ρεκόρ γύρου ανήκει σε αυτοκίνητα Κάν

"Αμ και είναι 2 - 3 δέκατα του δευτερολέπτου καλύτερο από αυτό των αυτοκινήτων Γκράν - Πρί (αν και δεν έχει γίνει ακόμη για εξέταση τό άμερικανικό Γκράν - Πρί και τά αυτοκίνητα Γκράν - Πρί θα πάρουν μάλλον τά πρωτεία). "Ομως, εκεί, οι οδηγοί βασίζονται στην τρομερή δύναμη των 7λιτρων ή 8λιτρων μηχανών και κυρίως στην θηριώδη ροπή στρέψεως, που τούς επιτρέπει πραγματικά ηλεκτρική επίταχυνσι από τις στροφές.

Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ

Από τό τέλη τής προπερασμένης δεκαετίας (1958 - 59) άρχισε μία καινούργια εποχή για τούς άγώνες Γκράν - Πρί και τήν κατασκευή αυτοκινήτων. Μιά εποχή, που ξεκίνησε από ένα μικρό κατασκευαστή, τόν Κούπερ, έπηρέασε τήν φιλοσοφία όλων των κατασκευαστών από τότε και έθεθε τις βάσεις για τό σύγχρονα αυτοκίνητα τής Φόρμουλα "Ένα.

Η προσπάθεια και ή φιλοσοφία του Κούπερ ήταν ή εκμετάλλευσι του μίνιμουμ των όριων των κανονισμών και ή κατασκευή του άπολύτου, θα λέγαμε, αυτοκινήτου Γκράν - Πρί. Η έμφασι έδιδετο στην σωστή κατανομή και τήν ελάττωσι του βάρους, στην κατασκευή σωστών και προσεγγμένα τοποθετημένων άναρτήσεων. Τοποθέτησε τήν μηχανή στό μέσο (όχι φυσικά δική του εφεύρεσι), έφτιαξε άναρτήσεις με λεπτούς, έλαφρούς και πολύπλοκους συνδέσμους και έκανε τό πάν για νά έξοικονομήσει όσο τό δυνατόν περισσότερο θάρος και χώρο.

Κατασκεύασε τό σφοδρό αυτοκίνητο, που έθεσε τις άρχές τής νέας γενιάς των κατασκευαστών και των αυτοκινήτων Γκράν - Πρί.

ΛΟΤΟΥΣ

Τό όνομα Λότους είναι ένα όνομα, που τώρα πιά έμπνέει σεβασμό. Άλλά δεν είναι μόνο για τό τί έχει καταφέρει στους άγώνες. Για μάς περισσότερο μετράει τό τί έχει προσφέρει στην κατασκευή αυτοκινήτων Γκράν - Πρί.

Έδώ και όκτώ χρόνια, από τήν Λότους ξεκίνησαν ιδέες, που κυβερνούσαν και κυβερνούν τήν σημερινή κατασκευή αυτοκινήτων Γκράν - Πρί. Ιδέες που έγιναν παραδεκτές απ' όλους και γενικέθηκαν τόσο, ώστε, κατά τήν γνώμη μας, τό όνομα Λότους νά είναι τό μεγαλύτερο όνομα, ό μεγαλύτερος ευεργέτης αυτής τής



Λάστιχα για Γκράν - Πρί. Διάφορα μεγέθη, διάφορες συνθέσεις, διάφορες χαράξεις για διαφορετικές δουλειές. Στην εποχή μας ή ρύθμισι των άναρτήσεων προσαρμόζεται στις άπαιτήσεις των συνθέσεων των έλαστικών. Σχεδόν τό πάντα έξαρτώνται από αυτά.

μορφής άγώνων, μεταπολεμικά.

"Αν φώξετε νά βρήςτε τά αυτοκίνητα, που έφεραν πραγματική άλλαγή στα Γκράν - Πρί και έμειναν κλασσικά, θα σκεφήςτε τις Μπουγκάτι 35 και τις "Άλφα Ρομέο Ρ2, που, στό μέσο τής δεύτερης εικοσαετίας του αιώνα μας, έξουσίαζαν τούς άγώνες. Μετά ήλθε τό θρυλικό "Άλφα Ρομέο Ρ3, τό πιο έακουστό αυτοκίνητο τής "Άλφα, που ξεπέρασε τά δυο προηγούμενα. Τό Ρ3 μπήκε στό περιθώριο με τήν εμφάνισι των γερμανικών τεράτων, τής Μερσεντές W 125 και του τύπου C τής "Αουτο - Ούνιον. Μετά τόν πόλεμο ήρθε ή Μερσεντές W 196, τό 1959 τό Κούπερ και μετά τό Λότους 25 και 49.

"Όταν, τήν άνοιξι του 1962 παρουσιάσθηκε τό 25, ήταν πραγματικά κάτι νέο. Δεν υπήρχε πιά σωληνωτό σασί. Τό αυτοκίνητο ήταν «μονοκόκ», γεμάτο από δυχεσία βενζίνης και έμοιαζε πραγματικά σαν μία μικρογραφία των άλλων αυτοκινήτων Γκράν - Πρί. Ο οδηγός ήταν σχεδόν έαπλωμένος και τότε ό Κλάρκ χρειάσθηκε άρκετό καιρό νά συνηθισή από τήν καινούργια του θέσι τό σημεία στις πίστες που τόν βοηθούσαν νά πατά ή φρένο, νά επίταχύνή ή νά αλλάξει ταχύτητες για τις στροφές.

Και τό 1967, τήν δεύτερη χρονιά τής τρίλιτρης Φ1, έκανε τήν εμφάνισι του τό Λότους 49. Ήταν στό όλλανδικό Γκράν - Πρί, όταν τά δυο αυτοκίνητα παρουσιάσθηκαν. Μία νέα εποχή άρχισε.

"Όλοι είδαν τήν μηχανή νά χρησιμοποιήται σαν μέρος του σασί και τήν άνάρτησι προσηρμοσμένη επάνω τής. Κύττασαν τήν μπροστινή άνάρτησι και είπαν ότι αυτά τό παιδικά σιδεράκια θα έσπαζαν στην πρώτη στροφή.

Ήσανάκτυτασαν τήν μηχανή, τήν είδαν νά είναι στό μισό πίσω μέρος του σασί

και είπαν ότι τό αυτοκίνητο θα κοβόταν στα δυο με τήν πρώτη δόννη.

Τίποτα από αυτά δεν έγινε. Η Λότους κέρδισε, μπήκε μπροστά και έγινε παραδειγμα για μίμησι.

Η ΕΠΟΧΗ ΜΑΣ

Τρία είναι τά κύρια χαρακτηριστικά τής εποχής μας:

Ο επαγγελματισμός, ή άνύψωσι τής έννοιας «οδηγός» και ό πόλεμος των έλαστικών.

Τά τρομερά έξοδα που έχουν νά αντιμετώπισουν οι ομάδες, τούς έκαναν νά στραφούν προς κάθε όδο για οικονομική έξασφάλισι. Μιά όργανωμένη ομάδα με δυο αυτοκίνητα θέλει τουλάχιστον 10 εκατομμύρια άρχ. τό χρόνο για νά ανταπεξέλλη στις άπαιτήσεις του συναγωνισμού. Γι' αυτό και όλες οι ομάδες (ως επί τό πλειστον μικρές) προσπάθησαν νά έξασφαλίσθουν οικονομικά, όπως μπορούσαν καλύτερα. Έκτός από τούς ύποστηρικτάς που έχουν σχέση με τό αυτοκίνητο, χρειάσθηκε νά προσελκυσθουν και άλλοι, που για μόνο τούς σκοπό θα είχαν τήν διαφήμισι.

Η άρχή έγινε με τήν Λότους. Όταν τό 1967 ή "Έσο, που ήταν με τήν Φόρντ βασικός τους ύποστηρικτής, έφυγε από τούς άγώνες, ό Τσάμπαρν άμέσως ύποστηρίχθηκε από μια εταιρεία σιγαρέττων! Σιγά - σιγά, ή μεγάλη δημοτικότητα των Γκράν Πρί προσήλκυσε και άλλους έξωτερικούς ύποστηρικτάς και τώρα έχουμε ομάδες, που ύποστηρίζονται βασικά από φίρμες άρωμάτων (Μπι - "Αρ - "Εμ - Γιάρντλεϊ) ή κατασκευές τσαγιού και τροφών (Ρόμπ Γουώκερ - Μπρούκ Μπόντ "Όξο).

Κάποτε, τὰ αὐτοκίνητα ἔφεραν ὑπερήφανα τὰ ἐθνικὰ χρώματα. Τὸ κόκκινο τῆς Ἰταλίας, τὸ βαθύ πράσινο τῆς Ἀγγλίας, τὸ μπλέ τῆς Γαλλίας, τὸ ἀσημί τῆς Γερμανίας.

Τώρα ἐκτός λίγων ἐξαιρέσεων τὴν θέσι τους ἔχουν πάρει χρώματα τῶν ὑποστηρικτῶν.

Τὰ αὐτοκίνητα τῆς ὁμάδος τοῦ Ταϊρέλ εἶναι γαλλικὰ μπλέ γιὰτὶ ὑποστηρίζονται ἀπὸ τὴν Ἐλφ, τὸ Μπι - Ἀρ - Ἐμ ἔχουν τὰ χρώματα τῆς Γιάρντλεϊ, τὸ Λότους ἔχουν τὰ χρώματα τοῦ πακέττου αἰγαρέτων Γκόλντ Λήφ.

Ἡ ἐξέλιξι τῆς ἐννοίας «ὀδηγός» μέσα στὰ χρόνια μᾶς ἔχει φέρει στὶς σημερινές ἡμέρες, πού οἱ ὀδηγοὶ εἶναι πρωταγωνιστὰι στὰ Γκράν - Πρί. Τὶς παλιές ἡμέρες, ὁ ὀδηγὸς ἦταν τίς περισσότερες φορές ἓνας πλούσιος σπόρτμαν, πού ὀδηγοῦσε αὐτοκίνητα πού τοῦ ετοίμαζαν. Τώρα, οἱ ὀδηγοὶ εἶναι ἀνθρώποι πού ξεκινοῦν νὰ κάνουν καριέρα, συνήθως φτωχοί. Ὁδηγοῦν σὲ ἀγῶνες, σὲ δοκιμές, σὲ διαφορετικοὺς τύπους αὐτοκινήτων. Εἶναι ἐπαγγελματίες.

Ἐνας ὀδηγὸς τοῦ 1930 ὀδηγοῦσε ὅποτε εἶχε ἀγῶνα.

Ὁ ὀδηγὸς τοῦ 70 ὀδηγεῖ κάθε μέρα. Δοκιμές ἐλαστικῶν καὶ δοκιμές γιὰ τὴν τελειοποίησι τῶν αὐτοκινήτων τῆς ὁμάδος του τὸν κάνουν καθημερινὰ νὰ παίζη μετὰ τὴν ζωὴ του.

Ἐταί γεννήθηκαν οἱ χρηματικὲς ἀπαιτήσεις τους. Τώρα εἶναι πρόσωπα σημαντικά, ὁ κόσμος μαγνητίζεται ἀπὸ αὐτούς, πηγαίνει στοὺς ἀγῶνες γι' αὐτούς. Τὰ προϊόντα τῶν ἐταιρειῶν, γιὰ τίς ὁποῖες ὀδηγοῦν, διαφημίζονται χάρι στὶς ἐπιδόσεις καὶ ἀποδόσεις τους.

Ὅμως, γεννήθηκαν καὶ οἱ ἀπαιτήσεις

γιὰ τὴν ἀσφάλειά τους. Τὰ αὐτοκίνητα Γκράν Πρί εἶναι κινούμενες δεξαμενὲς βενζίνης. Βενζίνη στὸ πλάι τους, πίσω τους καὶ πολλὲς φορές μπροστὰ τους. Οἱ ταχύτερες μετὰ τὴν ἐξέλιξι τῶν αὐτοκινήτων Γκράν Πρί, εἶναι τρομερές. Ὁ κίνδυνος εἶναι συνεχής, καθημερινός. Δοκιμές, ἀγῶνες. Πολλὲς ζωὲς χάθηκαν (καὶ δυστυχῶς χάνονται) γιὰ μικρολεπτομέρειες. Καὶ οἱ ὀδηγοί, μετὰ τὴν δύναμι πού ἔχουν σήμερα, ἀποφάσισαν νὰ περιορίσουν τοὺς κινδύνους. Ἐχουν ὀρχιστεῖ μὴ σταυροφορία γιὰ τὴν ἀσφάλειά τους πού, ἂν καὶ μερικὲς φορές «ὑπερβολικὴ», εἶναι δίκαιη. Ὁ Σύνδεσμός τους ἔχει τρομερὴ δύναμι. Ἀκυρώνει καὶ ὑποστηρίζει ἀγῶνες βάσει τῶν προδιαγραφῶν ἀσφαλείας τῶν σιρκουί. Τὸ θέμα τῆς ἀσφαλείας τῶν ὀδηγῶν καὶ οἱ ἐπιπτώσεις εἶναι ὀπωσδήποτε ἓνα πολὺ καυτὸ θέμα, πού ἔχει πάρει μεγάλες διαστάσεις τὰ τελευταῖα δύο χρόνια.

Τέλος, ὁ πόλεμος τῶν ἐλαστικῶν εἶναι τὸ κυριώτερο χαρακτηριστικὸ τῶν Γκράν Πρί τῆς ἐποχῆς μας. Πρὶν ἀπὸ μερικὰ χρόνια, τὰ ἐλαστικά ἦταν ἓνα ἐξάρτημα αὐτοκινήτου, πού πάντοτε πάλευε νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν ἐξέλιξι του. Οἱ ἐταιρίες πῆγαιναν (καὶ πάνε) γιὰ τὴν διαφήμισι καὶ γιὰ τὰ τεχνικὰ διδάγματα, πού ἐπαιρναν, ἀλλὰ δὲν εἶδαν μεγάλη σημασία.

Ὅμως, στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας, πού πέρασε, μῆταν στὸ χορὸ τῶν Γκράν Πρί δύο τεράστιες ἀμερικανικὲς ἐταιρίες: ἡ Γκούντγῆαρ καὶ ἡ Φάιρτσόουν. Καὶ τότε, ἄρχισε πραγματικὰ ἓνας ἀμειλικτός, εἰρηνικός πόλεμος, ὁ πόλεμος τῶν ἐλαστικῶν.

Ἡ νέα γενιά, εἶχε φέρει τοὺς ἀγῶνες αὐτοκινήτων ἀνάμεσο στὰ πέντε πρῶτα σπόρ ἀπὸ πλευρὰ δημοτικότητος. Τὸ αὐτοκίνητο ἔγινε ἓνα κομμάτι ἀπὸ τὴν ζωὴ

τοῦ καθενός. Ἡ παραγωγὴ φούντωσε. Καὶ κάθε αὐτοκίνητο ἔχει πέντε λάστιχα. Ὁ κόσμος πού ἐνδιαφέρεται γιὰ τοὺς ἀγῶνες θὰ προτιμοῦσε τὰ λάστιχα, πού κέρδιζαν στοὺς ἀγῶνες. Χρειαζόταν ἄλλη αἰτία;

Τρομερὰ ποσὰ καὶ ἐκλεκτοὶ τεχνικοὶ πῆραν μέρος στὸν πόλεμο. Καὶ τὰ λάστιχα, ἀπὸ ἐξαρτήματα, ἔγιναν πρωταρχικὴ σχεδὸν αἰτία ἐπιτυχίας ἢ ἀποτυχίας.

Ἐπὶ τῶν πολλῶν παραδείγματα, πού ὀδηγοὶ καὶ αὐτοκίνητα δὲν μπόρεσαν νὰ κάνουν ἀπολύτως τίποτα, γιὰτὶ δὲν τοὺς βοήθησαν τὰ λάστιχα. Ἡ τρομερὴ δύναμι τῶν σημερινῶν αὐτοκινήτων σὲ συνδυασμὸ μετὰ τὸ μικρὸ βάρος τους, εἶναι πολὺ δύσκολο νὰ μεταφερθῇ στὸν δρόμο. Τὰ λάστιχα ἔχουν τὸ κύριο βάρος αὐτῆς τῆς δουλειᾶς.

Τώρα πιά γίνονται δοκιμὲς κάθε ἡμέρα καὶ δοκιμάζονται καινούργιες συνθέσεις ἢ τροποποιοῦνται καὶ βελτιώνονται παλιές.

Οἱ κατασκευασταὶ καὶ μηχανικοὶ εἶναι σὲ συνεχῆ συνεργασία μετὰ τοὺς τεχνικοὺς τῶν ἐλαστικῶν καὶ τροποποιοῦν συνεχῶς τίς ἀναρτήσεις τους σύμφωνα μετὰ τίς ἀπαιτήσεις τῶν συνθέσεων τῶν ἐλαστικῶν.

ΤΟ 1970

Στὸ ἐπόμενο τεῦχος θὰ συνεχίσουμε μπαίνοντας πιο εἰδικὰ στὸ 1970, καὶ ἐξετάζοντας τί ἔγινε, ἀναλύοντας τὰ αὐτοκίνητα, τίς μηχανὲς καὶ τίς ὁμάδες, γνωρίζοντας τὸ ἔργο τῶν Τῆμ Μάνατζερ. Θὰ μπόρῃσουμε νὰ ἔχουμε μὴ πληρέστερη εἰκόνα τῆς χρονίας αὐτῆς, μὰ καὶ θὰ ἔξομε τί ἔγινε σὲ ὅλους τοὺς ἀγῶνες. Ἐκτός ἀπὸ τὸ Γκράν Πρί τοῦ Μεξικοῦ.



32 χρόνια διαφορά. Ἐνα ἀπὸ τὰ γνωστότερα δείγματα τῆς θρυλικῆς «γερμανικῆς ἐποχῆς» καὶ τὸ τελευταῖο αὐτοκίνητο Γκράν Πρί πού παρουσιάσθηκε. Ἄουτο Οὐνιον καὶ Τύρελ Κόσγουερθ. Τὸ Α - Ο τῆς φωτογραφίας μας εἶναι τοῦ 1938 καὶ εἶχε 12 κύλινδρους μηχανὴ 3 λίτρων μετὰ ὑπερσυμπίεστῃ πού ἀπέδιδε 400 ἵππους. Εἶχε βάρος 850 κιλά. Τὸ Τύρελ ἔχει τὴν γνωστὴ 8 κύλινδρη Κόσγουερθ πού ἀποδίδει περὶ τοὺς 430 ἵππους. Ἐχει



βάρος περὶ τὰ 530 κιλά. Οἱ διαφορὲς στὴ φιλοσοφία κατασκευῆς εἶναι ἐμφανεῖς. Τὸ μυστήριο, ὅμως, πού δὲν θὰ λυθῇ στέ εἶναι: Ποιὸ ἦταν δυσκολότερο νὰ ὀδηγηθῇ; Καὶ ποιοὶ οἱ καλύτεροὶ ὀδηγοί. Αὐτοὶ πού μετὰ τὰ δυσκολοχειρίσιστα τέρατα ἔκαναν 10.40 στὸ Νούρμπουργκρινγκ ἢ αὐτοὶ πού ὀδηγοῦν τὰ πανάλαφρα καὶ ἐπιστημονικὰ φτιαγμένα σημερινὰ, κάνοντας ὅμως 7.40;

LOTUS



ξεπερνά τα 220 χιλ. ώρ.

Τό άντέχετε;

Ή LOTUS, δυνατή σά φόρμουλα, στά 220 χιλ. θέλει
νά τήν όδηγοόν σιγουρα χέρια. Τά δικά σας;
Τό κάθισμα τοῦ συνοδηγοῦ δά τό αξιοποιήσετε μέ μία
έκλεκτή, εφάμιλλη μέ τήν LOTUS συντροφιά;

Ή γραμμή της προηγείται όρισμένα χρόνια.
Νοιώθετε, άνετα όταν ξεχωρίζετε;
Συνήθως ή LOTUS τήν ήμέρα παρκάρει σέ ιδιωτικά γκαράζ
καί τό βράδυ σέ άποκλειστικά κλάμπ.
Έσείς πώς σκέπτεσθε νά τήν αξιοποιήσετε;
Τώρα ή LOTUS ύπάρχει καί στήν Έλλάδα.

Λοιπόν άντέχετε τα 220 χιλιόμετρα τήν ώρα:



Γ Ε Μ Κ Ο
ΣΤΑΥΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΛΕΙΠΤΟΥΡΓΟΣ Α.Β.Ε.
ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ 33 35, ΤΗΛ. 364 771/5, ΑΘΗΝΑΙ 208

ΚΕΡΚΥΡΑ

ΟΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ ΤΗΣ ΒΡΟΧΗΣ

—Νά βάλω στεγνά ή νά βάλω ύγρo. Νά βάλω ράντια ή νά βάλω «ρέισινγκ». Νά βάλω χαμηλές ή νά βάλω μεγάλες πιέσεις. Νά τρέξω ή νά μήν τρέξω. Θά βρέξη ή δέν θά βρέξη!

Μελίοι τά πιτς λίγο άπ' τήν εκκίνηση. Κανείς δέν ήξερε, άν ό Θεός τής βροχής θ' άποφασίση νά μουσκέψη τό νησί τών Φιάκων ή όχι. Ακόμη και οι Φοιακές δέν ήξεραν άν θά βρέξη.

Και ήταν πρόβλημα τό λάστιχα στη Κέρκυρα άφού ή σωστή εκλογή μπορεί νά σήμαινε και νίκη στον άγώνα.

Βλέπετε, ή επιφάνεια του δρόμου είναι σέ ώρισμένα σημεία σαν καθρέφτης. Και ή ελάχιστη διαφορά στό λάστιχο έχει μεγάλη σημασία στην εύστάθεια.

Τό τραγικό, θέβαια, είναι ότι τά λάστιχα ήταν πρόβλημα μόνον για τους αγωνιζομένους και όχι για τους κατασκευαστές, άφού είναι γνωστό ότι καμιά εταιρία δέν μετέχει επίσημως στους άγώνες στην Ελλάδα.

Σέ αντίθεσι, θέβαια, μέ τό έξωτερικό.

Η εκκίνηση πλησίαζε και τό δίλημμα έξακολουθούσε νά ύπάρξη.

Ρίξαμε μία ματιά στον ούρανό και τά σύννεφα. Παλιές ιστορίες μ' ένα άλλο θαυμαστό σπόρ, τήν άνεμοπορία, μάς είπαν άμέσως ότι ή βροχή δέν θά έπεφτε. Τό συζητήσαμε μέ μία ομάδα αγωνιζομένων. Δέν μπόρεσαν νά πάρουν ούτε τότε τήν άπόφασί τους.

Ο Τζώννου ήταν στη πρώτη σειρά τής εκκίνησης. Μαζί μέ τόν Γιώργο Μοσχοϋ. Αμίλητος και προσεκτικός έκανε μικρές βόλτες γύρω άπ' τήν Στινγ Ροιή. Είχε φροντίσει για τό λάστιχά του, είχε τακτοποιήσει τίς πιέσεις τους και ήξερε πόσο και πότε θά βρέξη και άν θά βρέξη. Είναι ίσως τό χρόνια, πού του έχουν δώσει τήν πείρα. Άλλα 24 αυτόκίνητα ήταν πίσω άπ' τόν Τζώννου και τόν Μοσχοϋ. Ο Σπύρος Τσινιδίδης μέ τή γνωστή του Μπé Έμ Βé 2002ΤΙ, πού ετοιμάζει ό Χρήστος Τσαβός, ό Νίκος Καπετανάκης μέ τήν ιστορική πιά Ε—τάϊπ Τζάγκουαρ, οι δύο Άλφα Ρομέο ΤΖι Τί Έι. Η μεγάλη μέ τόν Γιάννη Μαύρο. Γνωστά αυτόκίνητα άπό τους προηγούμενους μας άγώνες μέ άγνωστες, για εκείνη τή στιγμή, προοπτικές.

Στίς δοκιμαστικές τής προηγούμενης ημέρας ό Γιάννης Μαύρος είχε κάνει 2.11.6 και ό Φωτιάδης 2.12.6. Οι χρόνοι όμως ήταν πολύ μακριά άπ' τό 2.08.0

του Γιώργου Μοσχοϋ — πού είχε και τήν πρώτη θέση στην εκκίνηση—και τό 2.08.8 του Τζώννου.

Η μάχη, έλεγαν οι χρόνοι τών δοκιμών, θά γινόταν άνάμεσα στους Μοσχοϋ, Πεσμαζόγλου, Τσινιδίδη — 2.09.4 — και Καπετανάκη — 2.10.2.

Όμως ή Τζάγκουαρ παρουσιάζει πολλά προβλήματα, άσφαλώς λόγω ηλικίας — και ό κ. Πρόεδρος είχε φορέσει τό καλύτερο του χαμόγελο και ήλιπιζε για κάποια θαύμα.

Έντύπωση έκανε και ή παλιά Πόρσε Καρρέρα του Μπούς, πού έγραψε στις δοκιμές ένα θαυμαστό 2.12.0!

Ο Παύλος Μαδεμτζής δέν έτρεξε στον άγώνα, γιατί τό Έσκορτ Τουϊν Κάμ έσπασε τόν στρόφαλό του στις δοκιμές τής αναβάσεως τής Τρουμπέτας.

Ο Άλέκος Κοτζαμάνης προσπαθούσε νά αλλάξη λάστιχα στην Μπé Έμ Βé του και τό μεγάλωνα δέν σταμάτησαν νά τόν καλούν νά έλθη στην άφετηρία νά νά άρχισή επιτέλους ό άγώνας.

Τελικά ό Κοτζαμάνης ήλθε, φορώντας ρέισινγκ λάστιχα έμπρός και ράντια πίσω και ή Μπé Έμ Βé ήταν πολύ άστεια μέ τό διαφορετικά της παπούτσια!

Οι σειρήνες μέ πεπεισμένο άέρα εκαναν τόν θόρυβό τους και στις 11 και 10 τό πρωί τής Κυριακής, 24 αυτόκίνητα εκαναν μία θαυμάσια εκκίνηση και ό άγώνας τής Κερκύρας άρχισε.

ΚΑΤΩ ΑΠ' ΤΑ ΔΕΝΤΡΑ

Διαλέξαμε μία ήσυχη γωνιά για νά τόν παρακολουθήσουμε. Κάτω άπ' ένα δέντρο στην στροφή τών πιτς. Για νά βλέπουμε ποιός μπαινει και ποιός βγαίνει και νά παρακολουθούμε και τήν τεχνική τών οδηγών στη διπλή αυτή καρπύλη.

Ο δρόμος ήταν βρεγμένος, άλλα όχι καλά. Ήταν αυτή ή μέση κατάστασι. πού ή άσφαλτος δέν καθαρίζει, άλλα γλιστρά σαν λάδι και κάνει δύσκολη τή ζωή τών οδηγών.

Ο ήχος άπό τής έξατμίσεις έρχόταν άπ' τό άλλο μέρος τής πόλεως και είναι πάντα έντυπωσιακός ό πρώτος γύρος, γιατί τ' αυτόκίνητα δέν έχουν ακόμη ξεχωρίσει και ό ήχος και τό θέαμα

Μέ τά φώτα άναμμένα ό Σταμάτης Κόκκοτας πιέζει τήν Μπé Έμ Βé, πού φτιάχνει ό Δημήτρης Σπανός, στό κυνήγι του Τζώννου. Επε ό τελευταίος: Δέν μου μένει παρ ό νά μάθω κιθάρα!

συναρπάξει. Έστω κι άν τό έχης παρακολουθήσει άμέτρητες φορές.

Δεδιά μας ήταν ή εύθεια τής Σπιννόδας και εκεί κυττάξαμε για νά δούμε ποιός έρχεται πρώτος. Και ή εύθεια ήταν γεμάτη μέ λευκή Σεβρολέ Κορβέτ. Ο Τζώννου οδηγούσε προσεκτικά πάνω στη γλίστρα και πίσω ακολουθούσε τό «παιδί θαύμα», ό Γιώργος Μοσχοϋς μέ τήν Μπé Έμ Βé του.

Πίσω τους, και πλάι ό ένας στον άλλον, ακολουθούσαν οι Νίκος Καπετανάκης και Γιάννης Μαύρος! Τά κεφάλια τους ήταν στραμμένα προς τό δεδιά και άριστερα γιατί οι δύο οδηγοί φρόντιζον νά μήν άκουμήσουν ό ένας τόν άλλον και παράλληλα νά μήν άκουμήσουν στό πεζοδρόμιο!

Ο Χέρ Ντόκτορ Μπούς ακολουθούσε μία Πόρσε Άμπερτ Καρρέρα και ό Σπυριδών — αυτό είναι τό νέο έπισημο όνομά του — ήταν πίσω του άήμπορος νά κρατήσει τήν Μπé Έμ Βé σε μία εύθεια. Τά λάστιχά της ήταν στεγνά ρέισινγκ.

Ο Νίκος Ζουμπρούλης φορούσε Κλεμπερ Κολόμπ, πετούσε χαμηλά και άπειλούσε τό Κούπερ του Σταύρου Ζαλμά.

Ο Μαρασλής — ή πονηρά άλώπηξ — προσπαθούσε νά δη μέσα άπ' τό τιμόνι του και ό Διονυσόπουλος μέ τήν Τογιότα GSS, πού έτρεξε έλαφρωμένη και έντυπωσιακή στό Γκρούπ ΈΕι, σταύρωσε και Έασασταύρωνε τά χέρια του προσπαθώντας νά κρατηθή στην άσφαλτο.

Ο Λάκης Φωτιάδης ήταν πίσω, ο Άντωνιάδης ήταν έμπρός και προσπαθούσε, ό Γιάννης Μαύρος μάς φάνηκε άπειλητικός και έτοιμος νά κάνη τό μεγάλο κόλπο. Η Κέρκυρα εύνοεί, κατά τήν φτωχή μας γνώμη, τίς ΤΖι Τί Έι.

Πράγματι, στον δεύτερο γύρο πέρασε ό Τζώννου έμπρός, ό Μοσχοϋ πίσω και κοντά τους ακολουθούσε ό Μαύρος, κλεινοντας τήν διαφορά λόγω καταλλήλων έλαστικών. Γιατί, όπως όλοι γνωρίζετε, εδώ έχουμε μία άκόμη περίπτωση πονηράς άλώπεκος, πού τίποτα δέν άφήνει στη τύχη.

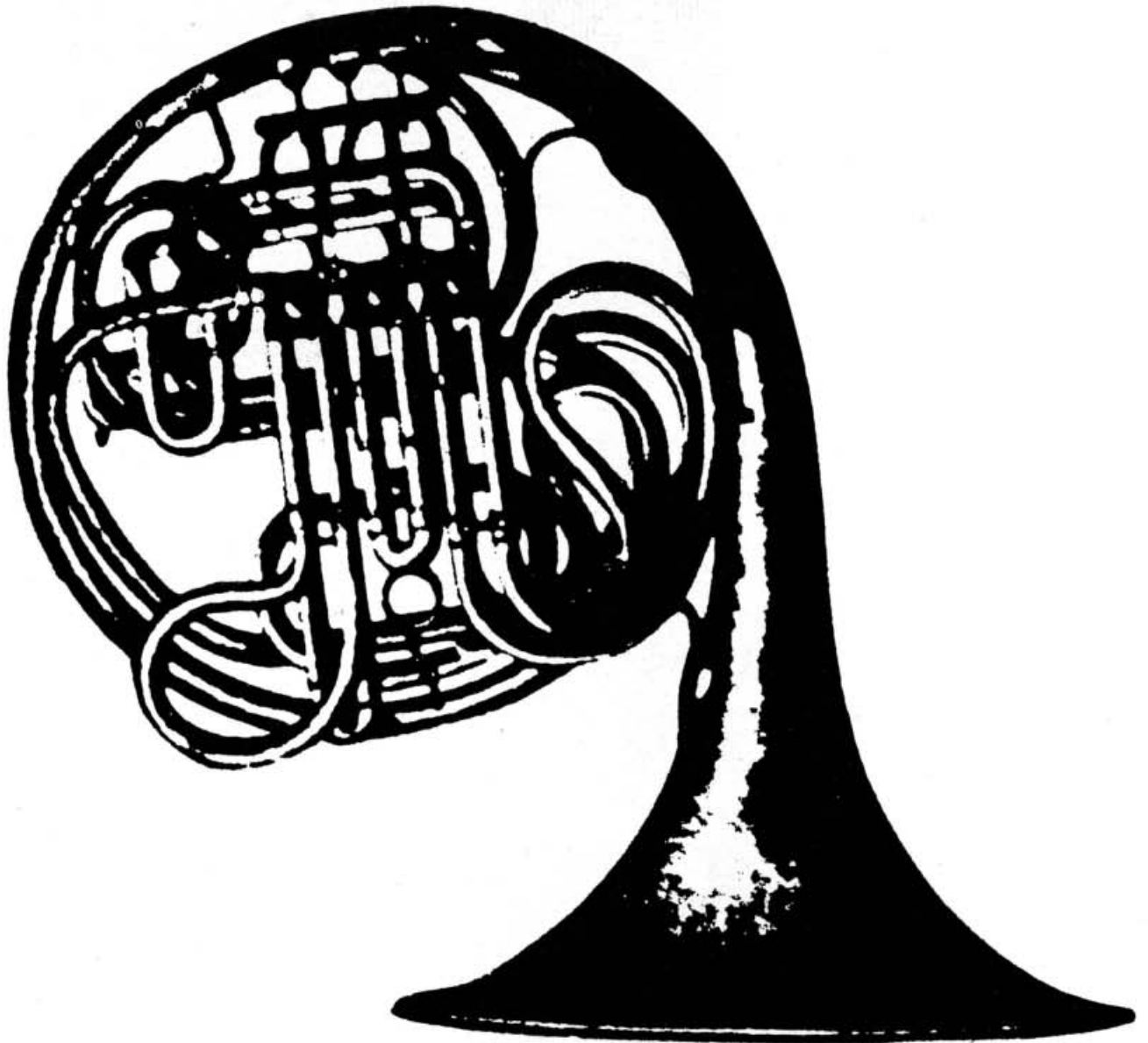
Πίσω άπό τήν κόκκινη ΤΖι Τί Έι όμως, ύπήρχε ένα τεράστιο κενό και μετά άπ' αυτό — άν μπορή νά μετρήσει κανείς τό κενό — ακολουθούσε ό κ. Πρόεδρος, ό Μπούς και ό Σπυριδών, πού διασκέδαζε άφάνταστα, άφού πήγαινε περισότερο μέ τίς ώρες παρ μέ τό πρόσθιο κατώ... Περίεργος Σπυριδών.

Βλέπουμε ότι ό Νίκος Ζουμπρούλης πέρασε τόν Ζαλμά και ότι ό Μαρασλής είναι έμπρός άπ' τόν Διονυσόπουλο. Βλέπουμε άκόμη ότι τό Έν Ές Ού του Άντωνιάδη είναι έμπρός άπό τήν Μπé Έμ Βé του Κόκκοτα, άλλα πού νά ξερούμε ότι ό Κόκκοτας δέν έχει πη άκόμη τήν τελευταία του νότα! Πίσω, άπό μακριά, έτρεχαν οι Άνέστης, Ράλλης, Φωτιάδης, Μακρής Λιφτ και ένας όλόκληρος κόσμος μέχρι νά φθάσουμε τό 24.

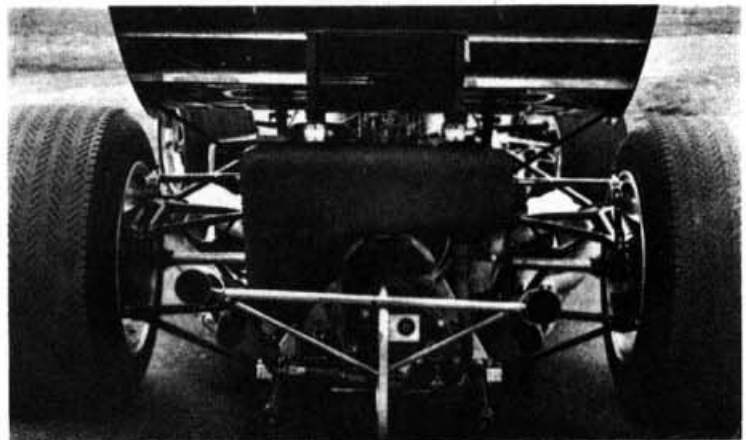
Ο Κορφιάτης πήγαινε σωστά και γρήγορα μέ τό Έσκορτ 1300 ΤΖι Τί και ό όργανωτής, ό Μιχάλης Γκιόλμαν, ακολουθούσε εύχαριστημένος μέ τό Φλάουερ Έιμπ. Ήταν μία θαυμάσια παρέα, πού εκανε ό,τι μπορούσε για νά μείνη στό δρόμο και περιμενε νά στεγνώση ή πίστα για νά πάη κάπως πιό γρήγορα...

Οι έλπίδες τής δικαιοθηκαν και οιγό





Μπορούμε να κάνουμε μουσική για σας



ΕΞΑΤΜΙΣΕΙΣ Ι. ΚΙΟΥΣΗΣ

ΑΡΧΙΜΗΔΟΥΣ 19 (ΟΤΙΣΘΕΝ ΣΤΑΔΙΟΥ) ΤΗΛ. 730.170

οιγά ή πίστα άρχισε νά στεγνώνη στά σημεία πού πατούσαν τά 96 λάστιχα. "Άρχισε νά γεννιέται μιá στεγνή γραμμή, πού έγινε στεγνότερη και στεγνότερη και τελικά έγινε ξερή κι αυτό ήταν!

Βρισκόμαστε στόν 5ο γύρο, όταν γίνονταν αυτά τά θαυμαστά και ό Τζώννυ μέ τόν Μοσχού έχουν ντουμπλάρει όλο τόν κόσμο.

Ό Μαύρος, πού άκολουθεί τούς δύο, ντουμπλάρει κι αυτός και ό Καπετανάκη έξακολουθεί νά είναι εμπρός άπ' τόν Σταύρο Ζαλμά. Στόν 6ο γύρο ή σειρά ήταν Πεσμαζόγλου, Μοσχούς, Μαύρος, Ζουμπρούλης, Μπούς, Τσινιβίδης, Καπετανάκης, Ζαλμάς, Άντωνιάδης, Μαρασλής και πίσω του πιέζει ό Κορφιάτης μέ τό "Εσκορτ, ενώ τό ίδιο κάνει κι ο Φωτιάδης καθώς άνακαλύπτει ότι ή άσπρη Τζι Τι "Εί δέν τρώει τούς όδηγούς της.

Στόν 8ο γύρο ή στό 21 λεπτό (περίπου) ή σειρά παραμένει ή ίδια και στό 22ο λεπτό συμβαίνουν δύο πράγματα μαζί!

"Η Κορβέτ ντουμπλάρησε τήν άσπρη Τζι Τι "Εί και ό Σπυριδών σκέφθηκε ότι δέν μπορεί νά μείνη πιά άλλο πίσω άπ' τόν χέρ ντόκτορ Μπούς, διότι ποτέ κανείς δέν ξέρει τί μπορεί νά συμβή.

Τόν έσπρωξε λοιπόν μέ τό θαυραϊκό του σίδερο και ή Πόρσε έκανε δεξιά και γρήγορα και ό Σπυριδών ήταν ελεύθερος άπ' τά δεσμά τού Μπούς!

Και φυσικά ώρμησε!
Ξέρετε πώς όρμη ό Σπυριδών. Λές και τό αύριο δέν θά φανή.

Σκοπός του φυσικά ήταν νά πλησιάσει και νά περάσει τόν... άλλον, τόν Γιώργο Μοσχού! Και πλησίαζε σέ κάθε γύρο ό Σπυριδών και κάτω άπ' τό δέντρο μας άναρωτιώμαστε αν θά άντέξει ή όχι τό μοτέρ του.

Στό 34ο λεπτό ό Καπετανάκης περνά κι αυτός τόν Μπούς. Σκεφθήτε πόσο γρήγορα πήγαινε ό Γερμανός στό βρεγμένο.

Στό 36ο λεπτό ό Ζήσης Μακρής μπαίνει μέ τήν "Άλφα 1750 στά πίσς. Μιά θαυμάσια μάχη γίνεται άνάμεσα στόν Άντωνιάδη και τόν Κορφιάτη και ό Σέρ Τζών είναι 20' εμπρός άπ' τόν Μοσχού. Ό Άντωνιάδης περνά τελικά τόν Κορφιάτη στό 48ο λεπτό, ό Κόκκοτας περνά τόν Γιάννη Μαύρο και ό Ζαλμάς περνά κι αυτός τόν Μπούς.

Τό ρολόγι μας λέει 50', ό ούρανός άπειλεί, αλλά δέν άποφασίζει και ή Μπέ "Εμ Βέ τού Μοσχού χάνει τόν θαυμάσιο ήχο της.

Ό Γέρος περνά τόν Ζαλμά και εμπρός του βλέπει τήν κόκκινη Τζι Τι "Εί τού Μαύρου.... "Ω, προσιώνια διαμάχη, σκεπτόμαστε, τώρα θά λυθή!

Ό Σπυριδών άρχίζει καλά τό 53ο λεπτό του...

Περνά στή δεύτερη θέσι!
Ό Κόκκοτας, πού τά πίσς του τόν κρατούν ένήμερο, πληροφορείται ότι ό Μοσχούς δέν άκούγεται καλά και άρχίζει τή μπαλάντα του. Τραγουδά και τό τραγούδι του άκούγεται καθαρό στους δρόμους της Κέρκυρας.

Μιά μικρή φωτιά φαίνεται στά πίσω του φρένα και ή εξάτμισή του κρέμεται στό δρόμο.

Ό Τζοβάννι φτιάχνει και τά δύο και ή Μπέ "Εμ Βέ συνεχίζει πάντα στή τρίτη θέσι.

"Όμως δέν άντέχει για πολύ. Μιά βλάβη παρουσιάζεται στό κιβώτιο ταχυτή-



Λίγο πριν από τήν έκκίνηση. "Η Κορβέτ κι ό Σέρ Τζών κι ό "Μαύρος" μέ τήν Τζι Τι "Εί. "Ητανε μιá εποχή!...



Αυτή είναι ή "Άλφα Ρομέο Β - 1 τού Νίνου Σαμαρόπουλου, πού έφτιαξε μέ τά ίδια του τά χέρια ό μηχανικός Μπούμπις. Μπορεί νά μήν έκαψε τήν άσφαλτο στήν Κέρκυρα και νά μήν έκανε τόν ταχύτερο γύρο, αλλά είναι μιá θαυμαστή και θαρραλέα προσπάθεια. Θα σάς παρουσιάσουμε τ' αυτόκίνητο στό 2ο τεύχος.

των — και φυσικά στά φρένα — και ό Μοσχούς εγκαταλείπει.

Ό Σπυριδών προσπαθεί νά κάνη κάτι, αλλά ό συμπλέκτης του τόν προδίδει και στά πίσς ρωτά αν ώδήγησε ώραιο και έμεισε τού λέμε ότι ώδήγησε θαυμάσια... Είχαμε φύγει πιά άπ' τό δέντρο μας!

Ό Σταμάτης Κόκκοτας ήταν δεύτερος και όχι μόνο, αλλά και ταχύτατος και οι θεαταί τό έξετίμησαν πολύ, γιατί ποιός άπ' τούς άλλους άγωνιζομένους έμαθε νά τραουδά σάν τόν Σταμάτη στόν χρόνο πού ό Σταμάτης έμαθε νά οδηγεί σάν τούς άλλους άγωνιζομένους;

Κανείς!
Μιά ώρα και 23 λεπτά και ό Σταμάτης προσπαθεί νά μειώσει τή διαφορά άπ' τόν Τζώννυ... "Άδικα, όμως, γιατί ή Κορβέτ είναι χιλιάμετρα εμπρός.

Βαδίζουμε μέ τόν άγώνα πρós τόν τερματισμό.

"Η κατάσταση δέν αλλάζει. Μόνο ό Λάκης Φωτιάδης οδηγεί τήν Τζι Τι "Εί όλο και πιό γρήγορα και περνά τόν Μαύρο για τήν τρίτη θέσι.

Πίσω άπ' τόν Μαύρο είναι ό Σταύρος Ζαλμάς και πίσω ό Νίκος Ζουμπρούλης πού σταμάτησε νωρίς στόν άγώνα για νά βάλη ένα καλώδιο στή θέσι του και έπωσε πίσω άπ' τό Κοϋπερ.

Ό Άντωνιάδης έκανε μιá σειρά επίσκεψων στά πίσς για νά ξαναβάλη τά καλώδια στό μπουζι του — αυτά παθαί-

νει όποιος κάνει οικονομίες μέ τά καλώδια — και έπωσε πίσω άπ' τόν Μαρασλή, τόν Κορφιάτη, τόν Διονυσόπουλο και τόν Άνέστη — πού γύριζε τήν Κέρκυρα μέ μιá δανεική Μπέ "Εμ Βέ 1600ΤΙ.

"Έπασαν μερικές σταγόνες.
"Έπασε ή σημαία στόν Τζώννυ. "Ηταν για μιá άκόμη φορά νικητής. Άριστερά, εμπρός σ' ένα μικρό φορτηγάκι ό φίλος τού Μάκ Ντόναλντ στεκόταν μέ τά μάτια βουρκωμένα.

Δέν θελήσαμε νά μείνουμε και νά δοϋμε τίς φασαρίες τού τερματισμού.

Μόνο σκεφθήκαμε ότι παρακολουθήσαμε άλλον ένα άπ' αυτούς τούς έπίπεδους άγώνες πού παρακολουθούμε τά τελευταία χρόνια.

"Έχουμε στά χέρια μας μιá Ρόδο και μιá Κέρκυρα κι αντί νά κάνουμε τή μεγαλύτερη φασαρία στόν κόσμο και νά καλέσουμε αυτόκίνητα και οδηγούς άπ' όλη τή Γη, προσπαθούμε νά τά "μπουρδουκλώσουμε" και νά φύγουμε όσο πιό γρήγορα γίνεται.

"Όπως είπαμε και όπως λέμε και όπως λένε κι οι άναγνώστες μας...

"Έρρημο σπόρ... Τί σου έμελλε νά πάθης.

Και θά τά ξαναπούμε στό Μεγάλο Τατόι, ίσως άπ' τή θέσι τού οδηγού!

Κώστας Καθαθός

ΑΝΑΒΑΣΙ

ΤΡΟΥΜΠΕΤΑΣ

Φαίνεται λοιπόν ότι από την στιγμή που πέθανε ή μεγάλη Πάρνηθα των 10 χλμ., όλες οι αναβάσεις άτόνησαν. Και αν δεν ήταν δύο - τρεις που ενδιαφέρονται για βαθμούς, αν δεν ήταν ώριμα «πρίμ» της NSU και η υποχρέωση για δύο αναβάσεις προκειμένου να τρέξουν σε σιρκουί, τότε οι συμμετοχές δεν θα ήταν περισσότερες από πέντε.

Μ' αυτές τις προϋποθέσεις ξεκίνησε η ανάβαση αλλά υπήρχε και ένας χωματόδρομος αρκετά μακρύς για να σε φέρει από το νησί στην περιοχή της Τρουμπέτας - ένας «χωματόδρομος» σε στυλ ειδικής του «Ακρόπολις» ή κάτι τέτοιο. Έτσι λοιπόν όποιος ήθελε να κάνει δοκιμές, έπρεπε να το σκεφθεί, γιατί υπήρχε περίπτωση να διαλυθεί το αυτοκίνητό του, αν έκανε 5 - 6 φορές την διαδρομή αυτή. Εκτός και αν αποφάσιζε να... κατασκηνώσει.

Πεσμαζόγλου, Χατζημιχάλης και Κωστόπουλος ήταν οι τρεις νικητές για τους τέσσερις και τους δύο τροχούς. Μάλιστα για πρώτη φορά οι «δύο» πήγαν ταχύτερα από τους «τέσσερις» Μόνος άτυχος ο Μαδεντζής που είδε το μοτέρ του να εγκαταλείπει στη μέση περιπού, ενώ είχε κάνει τον ταχύτερο χρόνο στις δοκιμές.

Ανεβαίνοντας, οι Γκουντούφας και Μακαρώνας έφυγαν από τον δρόμο και έχασαν πολύτιμο χρόνο ιδίως ο δεύτερος, ενώ ο Γουρουνός είχε κολημένο πινακίον.

ΚΑΤΑΤΑΞΙ

A) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

1) Πεσμαζόγλου Σέβρολετ	2.20.6
2) Τσινιβίδης BMW	2.23.3
3) Ζουμπρούλης NSU	2.28.7
4) Άντωνιάδης NSU	2.33.9
5) Κουλεντιανός Ντάντσου	2.37.5
6) Βερούτης Σέβρολετ	2.38.4
7) Γεωργόπουλος NSU	2.38.8
8) Ράπτης NSU	2.39.0
9) Μακρής Άλφα	2.39.7
10) Μπελέγρης NSU	2.42.7
11) Πουπάκης BMW	2.43.6
12) Παπούδης BMW	2.44.6
13) Πόρκυ Άλφα	2.44.7

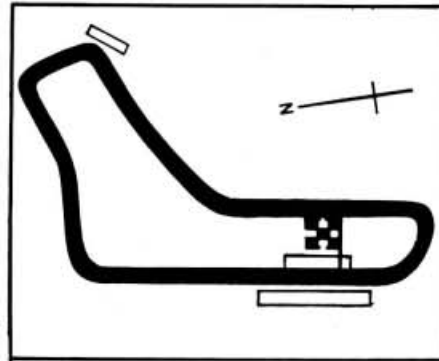
B) ΜΟΤΟΣΥΚΛΗΤΕΣ

1) Χατζημιχάλης Χόντα 450	2.17.3
2) Λέκκας Καθασάκι 500	2.19.6
3) Γκουντούφας Καθασάκι 500	2.20.8
4) «Σάκιγκ» Νόρτον 750	2.25.2
5) Κωστόπουλος Σουζούκι 250	2.26.1
6) Φλαμής Καθασάκι 250	2.26.6
7) Γουρουνός MZ 250	2.30.6
8) Τσατσαρώνης Καθασάκι 250	2.33.6
9) Μακαρώνας Χόντα 750	2.58.6

ΙΤΑΛΙΚΟ ΓΚΡΑΝ



ΠΡΙ



Το Ιταλικό Γκραν - Πρι είναι ένας από τους σημαντικότερους αγώνες του διεθνούς αγωνιστικού ημερολογίου. Και ταυτόχρονα ένας από τους θεαματικότερους. Έφέτος, στους 30 από τους 68 γύρους η πρώτη θέση άλλαζε συνεχώς κάτοχο. Τελικά η νίκη ήταν της Φερράρι. Η μεγάλη αποκάλυψη του 1970, ο Έλβετός Ρεγκαζόνι ωδήγησε έναν θαυμάσιο αγώνα και κέρδισε το πρώτο του Γκραν Πρι. Αυτή την στιγμή είναι πιά φανερό ότι τα Φερράρι 312 B είναι τα καλύτερα αυτοκίνητα στην Φόρμουλα 1.

Ο τραγικός θάνατος του Γιόχεν Ριντ στις δοκιμές, την παραμονή του αγώνα, δημιούργησε ένα μεγάλο πρόβλημα στην Φ.Ι.Α.

Ο θάνατός του αφαιρεί το δικαίωμα διεκδίκησης του τίτλου του Παγκόσμιου Πρωταθλητού;

Ή θα είναι ο Ριντ ο πρώτος μετά θάνατον Παγκόσμιος Πρωταθλητής στην ιστορία των αγώνων Αυτοκινήτου;

Η διαφορά που έχει αυτή την στιγμή ο Ριντ από τους επόμενους στον πίνακα της βαθμολογίας οδηγούς Μπράμπο και Στιούαρτ είναι 20 βαθμοί.

Μένουν τρεις αγώνες και καθώς τα σύ-

τοκίνητα των οδηγών αυτών δεν είναι τα καλύτερα, η διαφορά θα είναι δυσκολο, αν όχι ακατόρθωτο, να καλυφθεί. Επόμενος, τέταρτος στον πίνακα, οδηγός είναι ο Χιούλμ με 23 βαθμούς πράγμα που σημαίνει ότι και ο Νεοζηλαντός έχει θεωρητικά, τουλάχιστον ελπίδες για την κατάκτηση του τίτλου. Θα πρέπει να κερδίσει τουλάχιστον δύο αγώνες και μια καλή θέση. Αυτό όμως είναι άπιθανο γιατί έφετος δεν είχε ούτε μια νίκη.

Τέλος είναι οι δύο οδηγοί της Φερράρι.

Ο Ρεγκαζόνι και ο Ί.Ε. Και αυτοί έχουν τους ανάλογους βαθμούς (21 και 19 αντίστοιχως) για να μπορέσουν να ξεπεράσουν τους 45. Και τα αυτοκίνητά τους είναι τα πιά κατάλληλα να τους δώσουν τις τρεις απαραίτητες νίκες στη σειρά. Επί πλέον είναι σε μια ομάδα και μπορούν να βοηθηθούν, ανάλογα με τις εσωτερικές διαταγές, μεταξύ τους.

Φυσικά, το πιθανώτερο είναι, ότι κανένας από αυτούς τους πέντε οδηγούς δεν θα κατορθώσει να ξεπεράσει τον Ριντ.

Και εδώ αρχίζει το πρόβλημα:

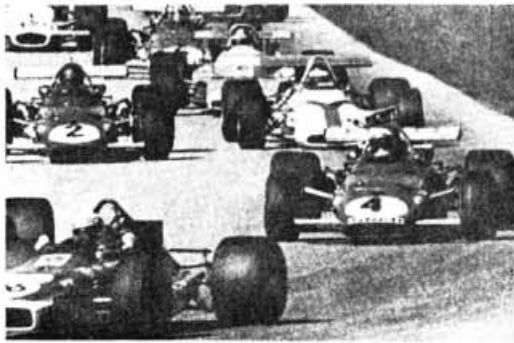
Θα χάσει την θέση του ο Ριντ με τον θάνατό του ακόμη και αν δεν τον φθάσουν; Όποτε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα μπαινει σε μία καινούργια συγκλονιστική φάση με πέντε κύριους διεκδικητές!

Άσχετα με τα συναισθήματα όμως, οι αγώνες είναι διαφήμες. Οι υποστηρικτές των ομάδων θέλουν τον απόλυτο τίτλο για να τον εκμεταλλευθούν. Και ήδη έχουν προβληθεί αξιώσεις αποκλεισμού του Ριντ έφ' όσον σκοτώθηκε.

Και έφ' όσον αυτές οι αξιώσεις προβάλλονται από τέσσερις πανίσχυρες ομάδες μάλλον θα ακουστούν.



ΜΠΙ - ΑΡ - ΕΜ 153 ΠΕΝΤΡΟ ΠΟΝΤΡΙΓΚΕΖ



4. Η έκκίνησι. Ο Στιούαρτ έκανε ένα από τα συνηθισμένα καλά ξεκινήματά του και μπήκε, για λίγο, μπροστά

Υπάρχουν όμως δύο «άλλα...»

Αφού ο Ρίντ Ξεπερασθή γιατί να μην είναι Πρωταθλητής; Τι σημασία έχει ο θάνατός του με τον τίτλο;

Και τέλος υπάρχει και μία ήθικη θα λέγαμε υποχρέωσι. Είναι αυτή που έχει ο κόσμος του Αυτοκινήτου στον Κολίν Τσάπμαν και την Λότους.

Η ομάδα αυτή, επί τρία χρόνια χάνει κάθε χρόνο και ένα κορυφαίο οδηγό. Το 68 ο Κλάρκ, το 69 ο Χίλλ (έχασε την αξία του με το ατύχημα που έγινε), έφετος ο Ρίντ.

Και έχει προσφέρει τόσα στους αγώνες αυτή η ομάδα μέσα στα τελευταία χρόνια.

Το πιθανότερο είναι να έχουμε έναν Παγκόσμιο Πρωταθλητή με λιγώτερους βαθμούς από τον Ρίντ. Και τότε για όλους μας ο Αέχαστος Γόχεν θα είναι ο ήθικός Πρωταθλητής του 1970.

ΤΟ ΣΙΡΚΟΥΙ

Η Μόντζα είναι ένα από τα ταχύτερα σιρκουί στο κόσμο. Οι μεγάλες ευθείες σε συνδυασμό με τις ελαφρές καμπύλες και τις πολύ λίγες κλειστές στροφές του δίνουν ένα ξεχωριστό χαρακτήρα. Ένα χαρακτήρα που άσκει μία ιδιαίτερη γοητεία στους θεατές άλλ' όχι και στους οδηγούς.

Στους θεατές άρεσει γιατί υπάρχει μία εξίσωσι των δυνάμεων αυτοκινήτων και οδηγών. Η Μόντζα δεν απαιτεί καμιά ιδιαίτερη ικανότητα από τους οδηγούς.

Αν ηγαίνη καλά το αυτοκίνητο και ένας μέτριος οδηγός μπορεί να πρωταγωνιστήση. Τα αυτοκίνητα κινούνται με τρομερή ταχύτητα το ένα κολλημένο στο άλλο και φυσικά αυτό γοητεύει και ενθουσιάζει τον θεατή.

Στους οδηγούς δεν άρεσει γιατί το να ηγαίνεις με 250 χιλ. ώρ. έχοντας δίπλα σου σε απόστασι εκατοστών τρία - τέσσερα αυτοκίνητα δεν είναι και τόσο εύχρηστο.

Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά του σιρκουί, έχουν δημιουργήσει ώρισμένες ειδικές τακτικές, που εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις πιστες.

Η πιο γνωστή από αυτές είναι το «ολιπ - στρήμιν» και είναι σε απλά λόγια, η τακτική της έκμεταλλεύσεως του κενού αέρος που αφήνει ένα αυτοκίνητο τρέχοντας με μεγάλη ταχύτητα. Ένα αυτοκίνητο που πάει πίσω από το πρώτο μπορεί να έκμεταλλευθή αυτό το κενό και να κουράζη τη μηχανή του λιγώτερο. Έτσι αν είναι ίσο με το μπροστινό μπορεί σε μία δεδομένη ευκαιρία να προσπεράση. Αν είναι πιο αδύνατο «κολλάει»

και «τραβιέται» από το πρώτο εξισώνοντας την θεωρητική διαφορά δυνάμεως του. (Η τακτική του «ολιπ στρήμιν» και των διαφόρων εφαρμογών του είναι πολύ πιο σύνθετη και χρειάζονται εξηγήσεις για να γίνει καταληπτή που θα μας ξαναασχολήσουν αργότερα που θα έχουμε ξεπεράσει τα προβλήματα χώρου και οργανώσεως του 1ου τεύχους).

ΟΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

Στο ιταλικό Γκράν Πρι είχαν δηλώσει συμμετοχή 27 αυτοκίνητα. Οι οργανωτάι άπεφάσισαν να δώσουν έκκίνησι μόνο σε 20 και η μάχη των δοκιμών προσιωνιζόταν τρομερή.

Το ατύχημα του Ρίντ και η άπουσι της Λότους και της ομάδος του Ρόμπ Γουώκερ για λόγους πένθους μείωσαν τα αυτοκίνητα σε 23 πράγμα που έκανε πιο εύκολη την μάχη των δοκιμών.

Από τις αρχές κιάλας φάνηκε η σαφής άνωτερότης των δωδεκακύλινδρων μηχανών.

Οι τρεις Φερράρι και οι δύο Μπι - Άρ - Έμ ήταν ταχύτετες. Μόνο ο Τζάκυ Στιούαρτ, του οποίου η Μάρτς και η μηχανή δούλευαν θαυμάσια, κατώρθωσε να είναι κοντά τους.

Ο Τζάκυ ΊΕ ήταν από την αρχή ο ταχύτερος και τελικά κατώρθωσε να μείνη. Χρειάσθηκε όμως να προσπαθήση πολύ για να μην ξεπερασθή από τον Πέντρο Ροντρίγκεζ. Ο Μεξικανός και το αυτοκίνητό του ήταν σε τρομερή φόρμα. Τελικά έχασαν την πρώτη θέση της έκκινήσεως από την Φερράρι για 2 εκατοστά του δευτερολέπτου!!

Ο Ρεγκαζόννι ήταν ο τρίτος ταχύτερος οδηγός και ήταν αρκετά (για την Μόντζα) μπροστά από τον Τζάκυ Στιούαρτ.

Η έκπληξι των δοκιμών ήταν άναμφισβήτητη ο Ίγκνάζιο Τζιούντι που κατώρθωσε και έφερε την Φερράρι του στην πέμπτη θέση.

Τον θριαμβο των δωδεκακύλινδρων μηχανών συμπλήρωσε ο Τζάκυ Όλιβερ με την Μπι - Άρ - Έμ του στην έκτη θέση.

Στο τέλος των δοκιμών οι τρεις οδηγοί που είχαν άποκλεισθή ήταν ο Γιοακίμ Μποννιέ (Μακλάρεν Φόρντ), ο «Νάννι» Γκόλλι (Μακλάρεν - Άλφα Ρομέο) και ο Σίλβιο Μόζερ (Μπελλάσι - Φόρντ).

Τελικά οι χρόνοι των έννεα πρώτων οδηγών στις δοκιμές ήταν καλύτεροι από τον καλύτερο των περσιωνών (Ρίντ). Πράγμα που δείχνει ότι η εξέλιξι των αυτοκινήτων και των ελαστικών είναι άλματώδης.

Ο ΑΓΩΝΑΣ

Όπως συμβαίνει συνήθως στην Μόντζα, ο άγώνας ήταν ένα «θρίλλερ». Σχεδόν κάθε γύρος είχε και διαφορετικό οδηγό επικεφαλής.

Στην αρχή ο ΊΕ μπήκε μπροστά άκολουθούμενος από τους Ροντρίγκεζ, Στιούαρτ, Ρεγκαζόννι και Τζιούντι. Πολύ κοντά τους ήταν ο Όλιβερ, ο Χιούλμ και ο Στόμμελεν.

Στον τέταρτο γύρο ο Ροντρίγκεζ πέρασε μπροστά, στον πέμπτο ο Στιούαρτ τον προσπέρασε, στον έκτο ο Μεξικανός ήταν πάλι επί κεφαλής!

Ο Στιούαρτ τον ξαναπέρασε και τελικά ο Ρεγκαζόννι τους προσπέρασε όλους λίγο αργότερα.

Τό τί έγινε σε κάθε γύρο είναι άσκοπο να γραφθή.



Ο νικητής Κλαύι Ρεγκαζόννι.

Σε λίγο η «παρέα» λιγώτεψε όταν ο Ροντρίγκεζ και ο Τζιούντι έμειναν από μηχανικές βλάβες. Ήταν μία άσχημη μέρα για τις Μπι - Άρ - Έμ. Λίγο αργότερα έμεινε και ο Όλιβερ αφού είχε άδηγήσει και αυτός τον άγώνα για άρκετούς γύρους. Έν τώ μεταξύ είχε άγκαταλείψει και ο ΊΕ από συμπλέκτη και τώρα πιά έμειναν ο Ρεγκαζόννι, ο Στιούαρτ μαζί με τον Χιούλμ και οι Μπελουάζ, Στόμμελεν.

Ο Ρεγκαζόννι ήταν επί κεφαλής. Κολητοι πίσω του ήταν οι άλλοι και όλα έδειχναν ότι ο άγώνας θα κρινόταν στα τελευταία μέτρα.

Άκριβώς 10 γύρους πριν τον τελευταίο το πιτ της Φερράρι έδωσε την διαταγή «γρήγορα» στον Ρεγκαζόννι. Έπρεπε κάτι να γίνει. Από τα τρία αυτοκίνητα του Έντζο είχε μείνει μόνο ένα, και αυτό κινδυνεύει!

Η αντίδρασι του Ρεγκαζόννι άφησε άναυδους όλους! Ο Έλβετός πάτησε το γκάξι του και άρχισε να άπομακρύνεται! Η άνωτερότης του αυτοκινήτου του ήταν έμφανής. Οι άλλοι οδηγοί δεν μπορούσαν να κάνουν άπολύτως τίποτε. Λίγο αργότερα ο Κλαύι Ρεγκαζόννι τερμάτιζε νικητής του ιταλικού Γκράν - Πρι με 6 δευτερόλεπτα διαφορά.

Δεύτερος τερμάτισε ο Στιούαρτ που έκανε ένα θαυμάσιο άγώνα και σχεδόν δίπλα του ο Ζάν - Πιέρ Μπελουάζ που παρά τις προσπάθειές του δεν μπόρεσε να περάση τον Σκώτο.

Τ. Π.

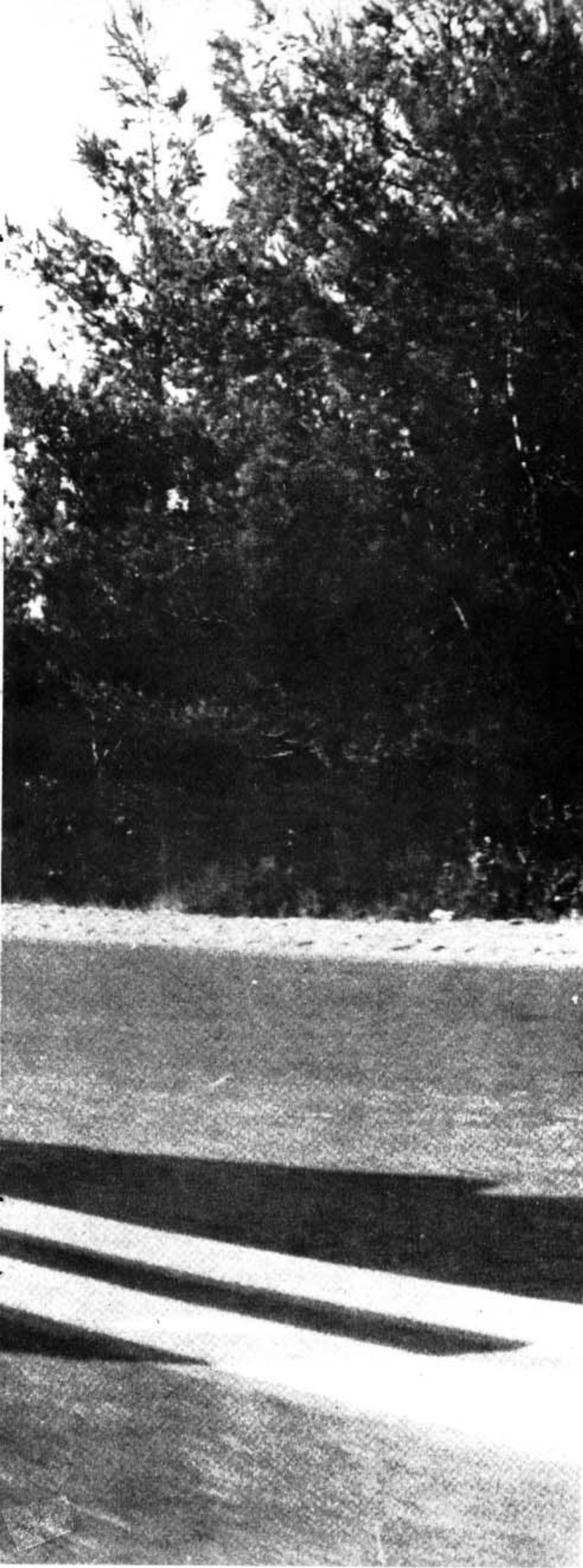
1. Κ. Ρεγκαζόννι (Φερράρι)
1 ώρα 39' 6" 88
 2. Τ. Στιούαρτ (Μάρτς - Φόρντ)
5" 73 πίσω
 3. Ζ. Π. Μπελουάζ (Ματρά)
5" 80 πίσω
 4. Ν. Χιούλμ (Μάκ Λάρεν - Φόρντ)
6" 15 πίσω
 5. Ρ. Στόμμελεν (Μπράμπαμ - Φόρντ)
6" 41 πίσω.
 6. Φ. Σεβέρ (Μάρτς - Φόρντ)
1' 3" 48 πίσω
 7. Κ. Έιμον (Μάρτς Φόρντ)
1 γύρος πίσω
 8. Α. Ντέ Άνταμις (Μάκ Λάρεν - Άλφα)
7 γύροι πίσω
 9. Π. Γκέτιν (Μάκ Λάρεν - Φόρντ)
8 γύροι πίσω
- Μ.Ω.Τ. νικητού: 236,698 χιλ. ώ.
Ταχ. γύρος: Ρεγκαζόννι (65ος) 1' 25" 2

Τὰ τελευταία χρόνια — στή χώρα μας — παρουσιάστηκε ένας θαυμαστός νέος κόσμος. Ὁ κόσμος τῶν 2 τροχῶν. Μέρα με τή μέρα αὐξάνονται καί πληθαίνουν καί σέ λίγο καιρό, θά καλύψουν τοὺς δρόμους τῆς Ἑλλάδος.

Οἱ 4 ΤΡΟΧΟΙ θά ἦταν μισό περιοδικό ἂν δέν περιελάμβανε τοὺς 2 ΤΡΟΧΟΥΣ.

Πρώτη μας ἱστορία λοιπόν, ἡ Καβασάκι HR — 1. Καί θά ἀκολουθήσουν κι ἄλλες!





2T

ИСТОРИИ
ПРОМОУ...



Τὸ πρῶτο μέρος ἦταν μ' ἐκείνη τὴν Νόρτον Κομμάντο τοῦ Παπαδάτου. Ἀσφαλῶς θὰ θυμᾶστε! Ἐκεῖνο τὸ βαρὺ μηχανήμα πού ἤθελε χέρια καὶ καρδιά νὰ τὸ πᾶς καὶ πού με ἔρριξε τέσσερις φορές στὴν ἀσφαλτοχωρὶς νὰ ντραπῆ καθόλου.

Καὶ τώρα νὰ τὸ δεύτερο μέρος!

Βλέπετε ὅτι δὲν ἐννοοῦμε νὰ θάλοουμε μυσλὸ. Ὅσο καὶ ἂν περνοῦν τὰ χρόνια. Ἀντίθετα φαίνεται ὅτι τὸ μυαλομας γίνεται ὄλο καὶ πιο λίγο διότι πῶς ἀλλοιώνει θὰ δοκιμάζαμε τὴν Η — 1...

Εἶχαμε τὴν ἐντύπωση ὅτι ἡ Κομμάντο ἦταν κάτι. Γιατί μετὰ ἀπὸ μισὴ ὥρα τὰ χέρια μας πονοῦσαν καὶ τὰ πόδια μας ἔτρεμαν ἀπὸ τὴ συγκίνηση. Τὸ πρόβλημα με μᾶς εἶναι πολὺ ἀπλό!

Δὲν ξέροουμε νὰ ὀδηγοῦμε μοτοσυκλέτα!

Εἰλικρινά!

Εἶχαμε κάτι περιέργες ἐμπειρίες μ' ἐκεῖνα τὰ παλιὰ Κράιντλερ πού νοικιάζαμε γιὰ 40 δραχμές τὴν ὥρα ἀπὸ τὸν ποδηλατὰ τῆς γειτονιάς μας καὶ μετὰ ἀπὸ κάτι Ντουκάττι καὶ μιὰ Χόντα 175... Ἀλλὰ ἀπὸ κανονικὲς καθαρῶαιμες μοτοσυκλέττες εἶχαμε, καὶ ἔχουμε, μαῦρο σκοτάδι!

Ἔτσι κάθε μας ἐξοδος εἶναι μιὰ ἰδιαιτέρη περίπτωση.

Εἶναι μιὰ περιπέτεια, μιὰ τρέλλα ἂν θέλετε, πού καμιά φορά μπορεῖ νὰ ἔχη ἀσχημα ἀποτελέσματα στὰ κόκκαλά μας, ἀλλὰ ποῖος θάζει μυσλὸ τώρα!

Τώρα μάλιστα πού ἔχουμε τὴ στέγη μας!

Μεσημέρι λοιπὸν ἦλθε τὸ φορτηγὸ τῆς Καθασάκι με τὴν Η 1 μέσα καὶ τὸν Νίκο Γκουντούφα στὸ ἐμπρὸς κάθισμα. Ἔπρεπε νὰ καλέσουμε καὶ τὸν Φώτη Λέκκα ἀλλὰ, συγγνώμη, οἱ μοτοσυκλέττες δὲν εἶναι τὸ ἰσχυρὸ μας σημείο! Καὶ τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ γιὰ τίς δημόσιες σχέσεις μας με τοὺς μοτοσυκλεττιστάς.

Πάντως ὑποσχόμεθα ὅτι ἀπὸ τίς σελίδες τῶν 2Τ θὰ περάσουν ὄλοι οἱ Ἕλληνες μοτοσυκλεττισταὶ καὶ ὄλες οἱ μοτοσυκλέττες πού υπάρχουν στὴν ἀγορὰ καὶ τοὺς ἀγῶνες. Ἔστω κι ἂν χρειασθῆ νὰ σπάσουμε καὶ κανένα κόκκαλο!

Ξεκινήσαμε γιὰ τοὺς ἐρημούς δρόμους τῆς ἐξοχῆς. Ἐκεῖ πού μπορεῖ μιὰ Καθασάκι νὰ φθάσῃ στίς 9.000 στροφές χωρὶς κανεὶς νὰ τὴν ἐνοχλήσῃ καὶ ἐκεῖ πού ἐμεῖς μπορούμε νὰ τὴν ὀδηγήσουμε καὶ νὰ πέσουμε στὴν ἀσφαλτοχωρὶς νὰ γίνουμε ρεζίλι τῶν τετραπόδων.

Ἐχομε μιλήσει πολλές φορές γιὰ ὀγανιστικὲς μηχανές καὶ ὄλλες τόσες ἔχομε περιγράψῃ τὴ συγκίνηση πού αἰσθανθήκαμε ἀπὸ τὴν παρουσία τους. Ὅμως δὲν περιμέναμε νὰ μᾶς σηκωθῆ ἡ τρίχα στή θέα αὐτῆς τῆς μοτοσυκλέτας, πού εἶναι ἓνα ἀδρὸ μηχανήμα ἀγῶνων, χωρὶς γιρλάντες καὶ μπιρμπιλια, χωρὶς περιττὰ μέταλλα καὶ βάρη.

Ἡ Καθασάκι εἶναι ἓνα μικρὸ τέρας. Πιο ἀγριο ἀπὸ μιὰ Μιούρα καὶ πιο ἀτίθασο ἀπὸ μιὰ Φερρὰρι Φόρμουλα Ἔνα.

Ὁ Νίκος ἀνέθηκε πάνω στή χαμηλὴ τῆς σέλλα καὶ προσπάθησε νὰ τὴν βάλῃ ἐμπρὸς. Τὸ παγωμένο μοτέρ ἀντιστάθηκε στίς πρῶτες προσπάθειες.

Ἔβηξε καὶ πέταξε λευκὸ καπνὸ ἀπὸ τίς λεπτές ἐξατμίσεις του.

Πυροδότησε μιὰ φορά τὸ μίγμα του καὶ ἔσβησε.

Ὁ Νίκος συνέχισε τὴ προσπάθεια.

Κύλησε στὸν κατήφορο ἀφήνοντας πότε - πότε τὸν συμπλέκτη.

Πότε ὁ ἓνας καὶ πότε ὁ ὄλλος κύλινδρος ἔπαιρνε μιὰ στροφή καὶ ξανάσβηνε. Καὶ ξαφνικὰ ἡ φύσι αἰσίστηκε ἀπὸ ἓνα στριγγὸ, στακάττο ἤχο:

Τὸ τρικύλινδρο τέρας πῆρε ἐμπρὸς!

Ἀκούγαμε με συγκίνηση. Ὁ Νίκος ἀνοιγόκλεινε τὸ γκάζι κάνοντας μικρὲς βόλτες πάνω - κάτω.

Σιγὰ - σιγὰ οἱ βόλτες του ἐγίναν διαδρομές καὶ ὅταν ὁ κινητήρας ζεστάθηκε ἄρκετὰ, οἱ διαδρομές ἐγίναν ταξίδια τῶν 170 χιλιομέτρων!

Ἡ Καθασάκι τραγουδοῦσε ἀγαπητοὶ φίλοι! Τραγουδοῦσε σὲ μιὰ κλίμακα πέντε ταχυτήτων καὶ 9.000 στροφῶν τὸ λεπτό.

Πάνω - κάτω περνοῦσε καὶ κυττοῦσαμε με τὰ μάτια ὀλάνοιχτα μιὰ μηχανὴ ἀγῶνων ἐν ἐργάζετα.

Πανάλαφρη, μ' ἓνα ἐκπληκτικὸ κράτημα δρόμου, μᾶς ἔκανε νὰ φοβόμαστε με τὸν τρόπο πού ἐγερνε στίς στροφές, σὲ ἀπίθανε γωνίες. Ὅμως ὁ ἀνορθῆς τῆς ἤξερε ὅτι ἔχει ἓνα ἀτίθασο ὄλογο κάτω ἀπ' τὰ πόδια του καὶ πρόσεχε ὅταν τοῦ ζητοῦσε νὰ κάνῃ κάτι πέρα ἀπ' τὸ κανονικὸ.

Πρόσεχε ὅταν ἀνοίγε τὸ γκάζι στὴ δευτέρα καὶ τὴν τρίτη γιατί ἡ δύναμι εἶναι τόσο, ὥστε ὁ πίσω τροχὸς ἔκανε μικρὰ Ζιγκ - Ζάγκ.

Πῆραμε ἄρκετὲς φωτογραφίες, μιλήσαμε με τοὺς μηχανικοὺς πού τὴν προσέχουν γιὰ τὰ λεπτότερα σημεῖα τῆς μηχανῆς καὶ τοῦ σασί καὶ ὁ Νίκος ἦλθε πλάι μας...

—Καὶ τώρα ἡ σειρά σου... Εἶπε λές καὶ ἦταν τὸ φυσικότερο πράγμα στὸν κόσμο. Καὶ κατέθηκε ἀπὸ τὴν Η — 1.

Ἀνεβήκαμε με προσοχή. Περιέργη στάσι. Νὰ κάθῃσαι πάνω ἀπ' τὸν πίσω τροχὸ σὲ μιὰ μικρὴ, σκληρὴ σέλλα καὶ νὰ ἔχῃς τὸ τιμόνι τόσο μακριὰ καὶ χαμηλὰ.

Σκύψαμε καὶ ἀδράξαμε τὰ «χάντλ μπάρς». Σκύψαμε πολὺ καὶ παρὰ λίγο νὰ πέσουμε πρὶν ἀκόμη ξεκινήσουμε.

—Οἱ ταχύτητες εἶναι πρῶτη κάτω καὶ οἱ ὑπόλοιπες ἐπάνω, εἶπε ὁ Γκουντούφας. Πρόσεξε τὰ φρένα, μὴ φρενάρῃς ποτὲ μόνο με τὸ ἐμπρὸς ἢ μόνο με τὸ πίσω. Θὰ σὲ ρίξῃ κάτω καὶ θὰ ἔχῃς ἀσχημα ξεμπερδέματα. Βάλε πρῶτη, ὀστην νὰ κυλήσῃ γιὰ λίγο καὶ ἄφησε τὸν συμπλέκτη. Πρόσεξε τίς στροφές σου. Δὲν γίνεται τίποτα κάτω ἀπ' τίς τέσσερις... Καλὴ τύχη...

Ἀισιανόμουμ παράξενα. Σκυμμένος πίσω ἀπ' τὸ «φέαρινγκ», ἀπὸ τὸ ἀεροδυναμικὸ κάλυμμα.

Ἡ καρδιά μου χτυποῦσε σάν νὰ ἐβγαίνα με τὴν πρῶτη μου κοπέλλα! Ἄφησα τὴν Καθασάκι νὰ ὀποκτίσῃ μιὰ μικρὴ ταχύτητα στὸν κατήφορο.

Ὁ διακόπτης ἦταν ἀνοιχτός. Ἔτσι δὲν εἶχα παρὰ νὰ βάλω πρῶτη, ν' ἀφήσω προσεκτικὰ τὸν συμπλέκτη καὶ νὰ προσέχω με τὸ γκάζι μου. Ὅλα τόσο ἀπλά!

Μὲ τὸ ὀριστερὸ μου πόδι πρέπει νὰ βάλω πρῶτη, με τὸ δεξιὸ μου πρέπει νὰ ἀνοίγω τὸ γκάζι, με τὸ ὀριστερὸ μου

ΚΑΒΑΣΑΚΙ ΗΡ-1

χέρι πρέπει να αφήσω τον συμπλέκτη και με το δεξί μου πόδι πρέπει να πατήσω το φρένο αν κάτι δεν πάει καλά!...

"Όλα τόσο απλά, σκέφθηκα και α - φ η σ α τον συμπλέκτη αποφασισμένος να μην γίνω ρεζίλι απ' τη πρώτη φορά!

"Έκανε κράκ, κράκ, θόμπ - θόμπ, και διάφορους άλλους περιεργούς θορύβους και εσφηνικά άναψε και στους τρείς!...

"Όρμησε εμπρός σαν τρελλό αλογό. Ο άναβάτης της τρομοκρατήθηκε έλαφρώς και έκλεισε το γκάζι! Η Καβασάκι έσβησε στη στιγμή!

"Ακολούθησε δεύτερη προσπάθεια. Δεύτερος κατήφορος και δεύτερη σύμπλεξι. Ξανάβηξε, αλλά αυτή τη φορά πήρε εμπρός άμέσως.

"Άνοιξα το γκάζι λίγο και η μηχανή προσπάθησε να φύγει κάτω απ' τα πόδια μου.

Ψάχνοντας κατάφερα να βάλω δεύτερα. Οί στροφές μου έπεσαν και η μηχανή πήγε να σβήσει.

Σιγά - σιγά άρχισα να καταλαβαίνω τη συμπεριφορά της. Και να ηγαίνω όλο και πιο γρήγορα.

Τουλάχιστον αυτό πίστευα εγώ. Γιατί ο Νίκος και οι μηχανικοί της Καβασάκι πίστευαν το αντίθετο αφού γελούσαν με συγκατάβασι κάθε φορά που περνούσα από εμπρός τους!

"Ενοιωθα σαν βασιλιάς... Όδηγούσα μια άληθινή αγωνιστική μηχανή. Και ήξερα ότι αυτό ήταν ήδη κάτι. Ανακάλυψα ότι άρχισαν να με πονούν οι καρποί των χεριών μου και οι μηροί μου.

"Ο λαιμός μου άρχισε να μουδιάζει καθώς προσπαθούσα να κρατήσω ψηλά το κεφάλι μου....

"Εφθασα στο τέλος του δρόμου σε μια απ' τις διαδρομές και προσπάθησα να στρίψω.

Τά έκανα θάλασσα και έπεσα στο δρόμο κρατώντας με μεγάλη δυσκολία τη μηχανή.

Κανείς δεν με είδε, αλλά πρέπει να το πω! Έχω ακόμη τύψεις!

Γύρισα πίσω στους μηχανικούς και τον Νίκο.

"Έτρεμα από τη συγκίνηση και τη προσπάθεια.

Τά χέρια μου π ο ν ο υ σ α ν τόσο πού ήθελα να κλάψω.

Κάποιος άναψε δύο τσιγάρα και μου τά έβαλε στο στόμα!

Οί άνθρωποι χαμογελούσαν.

— Νομίζεις ότι είναι εύκολη δουλειά, είπε κάποιος. Για δοκίμασε να τρέξεις στο Τατόι με μια τέτοια.

— Στο Τατόι! Με μια Καβασάκι; Καθόλου άσχημη ιδέα...

Σήμερα το θράδι κιόλας.

Μόλις πέσω στο κρεβάτι μου...

Δεν θέλω να πω άλλα. Διότι θά διαβάσατε άσφαλώς και τις άπόψεις του Α.Κ.

Θέλω να πω μόνο αυτό...

"Ότι ένας άνδρας πρέπει να έχη τουλάχιστον μια μοτοσυκλέττα στη ζωή του.

Είναι ένα «πρέπει», μια ανάγκη.

Και δεν είναι άπαραίτητο να έχη μια Η - 1.

Υπάρχουν και οι Μάκ III!

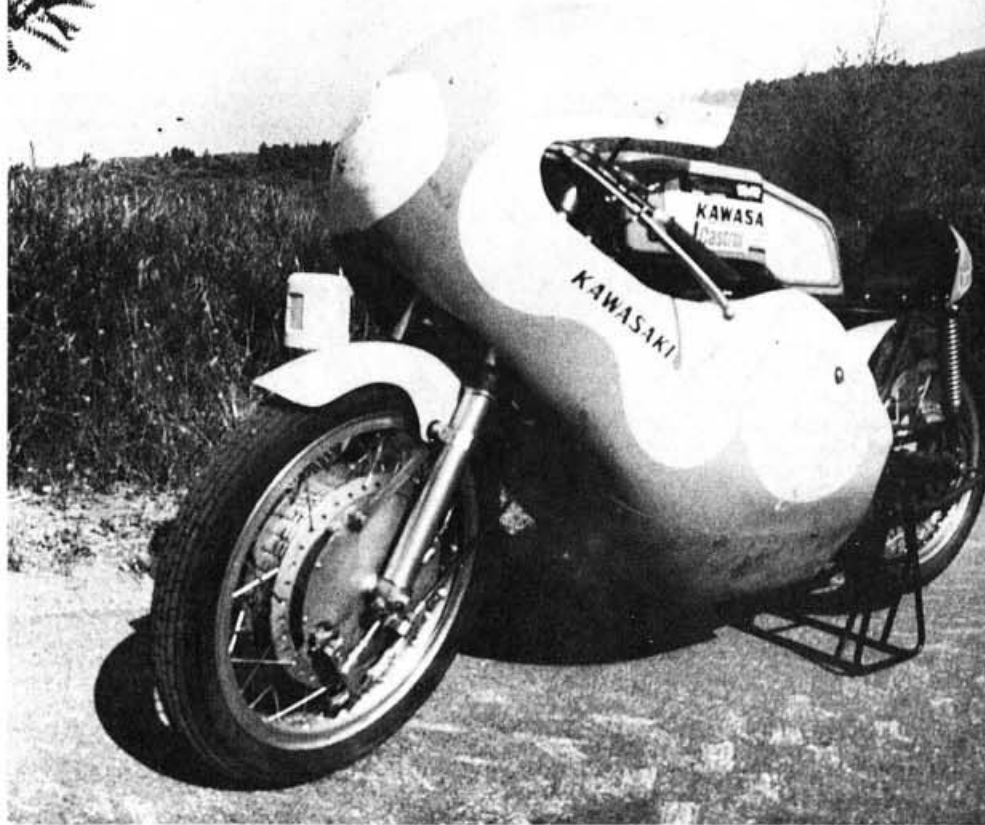
Γιά τις όποιες περισσότερα σ' ένα απ' τά επόμενα τεύχη μας.

Κ. Κ.

Π ερί το τέλος του 1968 έπεσε η βόμβα, που ήταν δίχρονη τρικύλινδρη και άκουγε στο όνομα Καβασάκι 500 ή, για να παίξουμε λίγο, στον κωδικό αριθμό Η-1.

Τό σχεδίασμα του μοτέρ, με τις άπλες αλλά πρακτικές λύσεις σε άφηνε εσφηνικά έκπληκτο όταν έβλεπες τό πιο έξωτικό ηλεκτρονικό σύστημα άναφλέξεως με 25.000 βόλτες και μπουζί που ποτέ δεν λαδώνουν και που δίνουν 20% καλύτερη καύσι, άρα οικονομία.

Και η εναλλαγή αυτή του άπλου—μοντέρνου συνεχίζονται με ένα ηηρούνη, άπομίμηση των φημισμένων Τσεριάνι γιό να περάσουμε στο άλλο άκρο, που κ. έ.) κατασκευή: 173 κιλά «έδεναν» με 60 άγρια άλογα για να φέρουν τό σόκ στον κόσμο των δύο τροχών που έλεγε 4''-4''3 για 0-100, γύρω στο 13'' για 0-400μ. (τέταρτο του μιλίου) και πάνω από 190 χλμ. τελική.



Μιά άλλη μερίδα — τους λένε τρελούς — πήραν την Η1, της έβγαλαν τό πίσω φτερό, άλλαξαν σέλλα, έβαλαν άλουμινένιες ζάντες και ραϊηριγκ λάστιχα, έφεραν τά μόρς πίσω και ξεκίνησαν.

"Όμως όσο καλή κι αν είναι μια μοτοσυκλέττα τουρισμού, δεν παύει από του να είναι λιγώτερο ή περισσότερο δύσκολη για άιώνες.

"Έτσι λοιπόν μέσα σε όκτώ μήνες περίπου παρουσιάσθηκε μια δεύτερη βόμβα, ή Η1 - R και περιττό να πούμε ότι R=ραϊηριγκ.

Είναι ή πρώτη καθαρά αγωνιστική μοτοσυκλέττα που ήλθε στην Έλλάδα. Η «πρώτη» της ήταν ή κατόρριφι του πανελληνίου ρεκόρ των 172 χλμ)ώρ. με... 209(!) νέο ρεκόρ από τον Φώτη Λέκκα, εν συνεχεία δύο πρώτες νίκες στην Ρόδο και στο Τατόι με τους Γκουντούφα - Λέκκα και μια άνόητη (ή κάτι άλλο) θλάθη στο Τατόι.

"Ας δούμε όμως τί ακριβώς είναι μια Η1 — R.

"Αρχικά τό μοτέρ είναι τό ίδιο με του έμπορίου ή περίπου έτσι.

Οί κύλινδροι και κυρίως οί κεφαλές έχουν μεγαλύτερες ψύκτρες, ενώ ή επιφάνεια τους δεν είναι γυαλισμένη άκριβώς για να παρουσιάζουν μεγαλύτερη επιφάνεια στον άτμοσφαιρικό άέρα.

Οί διαστάσεις (60X58,8) είναι οί ίδιες με την στάνταρ μηχανή. Τό ίδιο μικρές είναι και οί άλλαγές στην δισι των

θαλάμων καύσεως.

Η συμπίεση έχη αύξηθη κατά 0,5 είναι δηλ. 7,5.

Στην θέσι των τριών καρμπυρατέρ των 28 χλστ. υπάρχουν τώρα τρία των 35 χλστ. πάλι της Μικόννι, αγωνιστικά αυτή την φορά, αλλά από την καινούργια σειρά, στην όποια ο θάλαμος του πλωτήρα δεν είναι χωριστά από τό ύπολοιπο σώμα του καρμπυρατέρ.

Κάτι τό έξαιρετικά ενδιαφέρον είναι

Συνέχεια εις την σελίδα 89

Ο ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΔΑΥΙΔ...

Πριν από 14 μήνες περίπου, ένας νεαρός οδηγός, έκανε όλο το κόμο στην Κέρκυρα να τριβη τὰ μάτια του.

"Εφυγε σαν σφαίρα μόλις δόθηκε ή εκκίνηση και επί 17 λεπτά κυνηγήσε τον 3ο Έλληνα της Γενικής που ήταν ο Τόγγελοσ με την παλιά Χόντα 450 των τεσσάρων ταχυτήτων.

Ή προσπάθειά του τον τράβηξε από τὰ υπόλοιπα 250 μέχρι τή στιγμή που ό μοχλός των ταχυτήτων στράβωσε, αφού άκούμπησε με μία άλλη μηχανή, χαλάρωσε και για να θάλει ταχύτητες έσκυβε και τις έθαζε με τὸ... χέρι!

Ήπο τότε μόνο μία ή δυό φορές έχασε αγώνα στα 250 κυβικά.

Ήσφαλώς θα καταλάβατε ότι ό νεαρός είναι ό Λευτέρης Κωστόπουλος. Ό Κωστόπουλος, που άνηκε στην κατηγορία των μικρών κυβικών και φυσικά είναι ίσως άγνωστος στους πολλούς διότι δεν έχει έλθει ποτέ πρώτος της Γενικής.

Αυτός, μαζί με τον Άγγλο Τζιμσον, έκαναν τον Μεγάλο έπισκέπτη μας στην Κέρκυρα, τον Γιόσιο Νακαμούρα, να μείνι με άνοιχτό τὸ στόμα.

Ό Τζιμσον με μία Γιαμάχα TR-2 (350 κ.έ.) ώδηγησε την κούρα για 42' κατά τρόπο, που είναι άδύνατον να περιγραφη από τις σελίδες αυτές. Ήταν κυριολεκτικά άκλόνητος στον γλιωτερό δρόμο και όπωσδήποτε είχε μεγάλη πείρα από αγώνες σε θρεγμένους δρόμους. Άλλά και ποιός Άγγλος δεν έχει!

Πέρα από αυτό όμως, ό άνθρωπος αυτός μάς έντυπωσίασε με τον τρόπο που φρενάριζε, με τὸ πώς έκοβε ταχύτητα, με τὸ πώς άνοιγε τὸ γκάτσι. Όλες του οι κινήσεις ήταν τόσο άπαλές, τόσο σωτές, που θυμίζαν όρχήστρα.

Δυστυχώς, ή πείρα είναι κάτι που ξεχωρίζει άμέσως και όταν άκόμη ό οδηγός είναι γ' κατηγορίας, όσον άφορά τὸ πόσο είναι ταχύς.

Άπόδειξι πώς μετά τὰ 42' λεπτά, όταν ό δρόμος άρχισε να στεγνώνη, ό Τραμπατζίνι, με πιό θαριά και λιγώτερο δυνατή μηχανή, κατάφερε να τον προσπεράσει. Ήταν πιό γρήγορος οδηγός και δίκαια πήρε την πρώτη θέση.

ΟΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

"Ας δούμε όμως τὰ πράγματα από την άρχή.

"Ό δρόμος γλιωτράει" ήταν ή φράσι που είχαν όλοι στα χείλη τους, αλλά άπ' ότι ξέρουμε από την πρώτη ήμέρα που φτιάχθηκε, ό δρόμος αυτός γλιωτρούσε. Τίποτα τὸ νέο λοιπόν.

"Ετσι, εκτός άπρόοπτου θα είχαμε 4 Καθασάκι στις 4 πρώτες θέσεις.

"Όταν μάθαμε ότι δεν θα έπαιρναν μέρος, άνακουφιστήκαμε, γιατί τώρα, όπωσδήποτε, σής πρώτες θε-

σεις θα ήταν Έλληνας, μετά άπο τρία χρόνια.

Σάν έπιθεθώισι ήλθαν οι χρόνια των δοκιμών και ό Γκουντούφας ήταν ό ταχύτερος με 2.15.6 άκολουθούμενος από τούς Τραμπατζίνι (Τζιλέρα 500) με 2.16.2 και Κατρίνι (Χόντα 450) με 2.17.3. Ό Λέκκας με την άλη Η1-R έφερε τον 5ο χρόνο 2.19.9, ενώ ό Γκίκας ή «Σακίγκ» άν θέλετε, με την Κομάντο (750) του Παπαδάτου ήταν 6ος με τον θαυμάσιο χρόνο για την μηχανή αυτή 2.21.2 και 7ος με διαφορά ό Κωστόπουλος.

Ό Χατζημικάλης με την ρείσινγκ 350 πιστεύοντας ότι τὰ κλίπ - όνς δεν θά τον βοηθώισαν στις δύσκολες στροφές του νπιοιού είχε θάλει ψηλό τιμόνι. Άπότομα, όμως, τὸ θάρος μεταποτίσθηκε προς τὰ πίσω και έτσι μόλις έδινε γκάτσι - σε συνδυασμό με τον δρόμο που γλιωτρούσε - ό πίσω τροχός ήταν άδύνατον να συγκρατήση την δύναμι του μοτέρ, πηγαίνοντας δεξιά - άριστέρα. Ήτσι τὸ μόνο που κατάφερε ήταν να φέρη 2.21.7 και να ξεκινήση από την 8η θέση αλλά με την «450».

Ό Μακαρώνας προσπαθώισε να συνθέση την νέα ρύθμισι, που υπέδειξε ό Νακαμούρα στην 750 (Ζιγκλέρ, έξατμίσεις, εκκεντροφόρος), και πήγε σχετικὰ σιγά, αφού ούτε αυτός ούτε ό Κοτρίνης (μπιέλλα στην 750) μπόρεσαν να ώδηγήσουν την 350.

Ό θαυμάσιος Γουρουνάς, με την μοτοσυκλέττα, που ώδηγει, κατάφερε να κάνη 2.23.2 και να θρεθη έμπρός από πολλούς Έλληνες και ξένους. Ό Μάκης Σάλλιαρης, όταν φτιάχη την «1750», πρέπει να κάνη κάτι και για τον Βασιλη.

Ο ΑΓΩΝΑΣ

Την Κυριακή τὸ πρωί ό ούρανός στο Νησι - Χαμόγελο ήταν γκριζός και μύριζε βροχή, που δεν άργησε να φθάσει. Όμως, σταμάτησε σύντομα χωρίς να προλάβη να ξεπλύνη τον δρόμο κάνοντάς τον φοβερά γλιωτερό.

Φυσικά, οι προϋποθέσεις αυτές έννοούσαν τις μικρές μηχανές, ενώ αντίθετα δυσκόλευαν φοβερά τις μεγάλες.

Άκούστηκε από πολλούς ότι, άν δεν έβρεχε, ή νίκη θα άνηκε στο Α ή τον Β ή τον Γ. Ή βροχή τούς «χαντάκωσε». Όπωσδήποτε, ναί. Δεν κέρδισαν, ενώ λογικά θα έπρεπε. Όμως θα πρέπει να σκεφθώμε και τὰ μικρά κυβικά, που δυστυχώς είναι καταδικασμένα στην άφάνεια από την ΕΘ.Ε.Α.Μ.

Ό Κωστόπουλος π.χ. έχει κερδίσει όλα τὰ σιρκοιύ αλλά - τί είρωνεια - δεν έχει άνακρηυχθη ποτέ «πρώτος».

Τί θα πρέπει να λένε λοιπόν όλοι οι «250» ή όσοι δεν έχουν πολλά ά-

λογα; Γι' αυτούς ή βροχή είναι μάννα έξ ουρανού, ενώ αντίθετα ό ήλιος είναι καταστροφή. Έκτός άν κάποτε γίνονται δύο χωριστοί αγώνες ή - πιό άπλά - άν στο τέλος δίδονται δύο σημαίες, όπως είχε ύποσχεθι ό κ. Λυκούρης την βραδυά της προκηρύξεως του πρωταθλήματος 70, αλλά που δυστυχώς μέχρι σήμερα δεν έγινε.

Πίσω στον αγώνα λοιπόν. Ό Γκουντούφας ξεκίνησε πρώτος άπ' όλους αλλά με... τὸ πλάι και τον άκολουθώισε ό Χατζημικάλης, ό Τραμπατζίνι, ό Περόνε κ.ά. Άπό την στροφή του Όρφέως πρώτος φάνηκε ό περυσινός νικητής Περόνε με 70 τουλάχιστον μέτρα διαφορά από τούς υπόλοιπους. Στην στροφή για τὰ πίσ, όμως γλιωτρησε και έπεσε, χωρίς να πάθη τίποτε, αλλά σταμάτησε τον αγώνα.

Λίγα δευτερόλεπτα άργότερα, στην έξοδο της ίδιας στροφής ό Γκουντούφας άνοιξε άπότομα τὸ γκάτσι και γλιωτρησε κι αυτός. Στην προσπάθειά του να σπκώση την μοτοσυκλέττα ξαναγλιωτρησε και μέχρι να ξεκασκηθι είχε κυλήσει πολύτιμος χρόνος.

"Ήδη προηγείται ό Τζιμσον και τον ακολουθει ό Τραμπατζίνι και ό Κωστόπουλος, που ήδη έχει προσπεράσει τον Χατζημικάλη παίρνοντάς του την 3η θέση. Και οι τέσσερις όδηγοι ήταν οι καλύτεροι της ήμέρας με υπερέχοντες τούς Τζιμσον και Κωστόπουλο, που - σημειώστε - από πέρσι τον Ίούλιο τρέχει με



Ο ΒΑΣΙΛΙΑΣ ΤΩΝ 250 κ.έ.

Ξέραμε τον Κωστόπουλο εάν τολμηρό οδηγό. Στην Κέρκυρα όμως άπεδείχθη συντεωάτος. Ήλθε πιά ή ώρα του για κάτι πιό δυνατό. Ποιός θα τού τὸ δώση:

τό ίδιο σέτ... πλατίνες γιατί δεν υπάρχουν άλλες για το μανιατό που έχει!

Σιγά σιγά, ό δρόμος άρχίζει να στεγνώνει, ενώ οι τέσσερις πρώτοι όδηγοί βρίσκονται δύο γύρους έμπρός από τους Γκίκα, Χαϊζεμπεργκερ και Μακαρώνας και τρεις γύρους έμπρός από τους Λέκκα, Φλαμψ και Γκουντούφα.

Όμως ό Τραμπαλτζίνι έχει άρξισει να πλοιαίξη τον Τζίμποσον, ενώ άρκετά πιό πίσω ό Γκίκας, που βρίσκεται στην 3η έλληνική θέσι, κάτι παθαίνει Ξαφνικά και άρχίζει να... κεντάπ! Όδηγεί έκπληκτικά την βαρεία Νόρτον πάνω στον μισοθρεγμένο δρόμο και προσπερνά διαδοχικά τον Χατζημιχάλη και Κωστόπουλο κάνοντας μάλιστα ταχύτερο γύρο 2.19.9. Δυστυχώς ό χρόνος δεν του επέτρεψε παρά να καλύψη τον ένα γύρο της διαφοράς.

Τό ίδιο κάνουν και οι Γκουντούφας, Λέκκας, Χατζημιχάλης, Μακαρώνας, Φλαμψ, Στεφανόπουλος κλπ., αλλά τό μόνο που καταφέρνουν στον λίγο χρόνο που μένει, είναι να δημιουργήσουν επιδόσεις γύρων, που φθάνουν τό 2.14.2 — χρόνος του Νίκου Γκουντούφα.

Ό Φλαμψ μάλλον μās άπογοήτευσε και πάντως σέ καμιά περίπτωση δεν μās θύμισε τον μαχητικότητα άναβάτη της περσινής Κέρκυρας. Μαζί με τον Τσατσαρώνη ήταν ίσως οι μόνοι, που θα μπορούσαν να άνυσχάσουν τον Κωστόπουλο.

Ό Χατζημιχάλης άποδείχθηκε τρομερά λογικός και όταν άκόμη ό Κωστόπουλος τον προσπέρασε. Κυνηγούσε τό πρωτάθλημα και τον ένδιέφερε να είναι έμπρός μόνον από τους μεγάλους.

Άντίθετα οι Λέκκας — Γκουντούφας Ξεκίνησαν χωρίς πρώτα να σκεφθούν, και έχασαν.

Ναι, έβρεξε στή Κέρκυρα!

Άλλά έβρεξε επί δικαίων!

ΑΝΤΩΝΗΣ ΚΟΛΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΤΑΞΙ

- 1) Τραμπαλτζίνι Τζιλέρα Σατούρνο 500
- 2) Τζίμποσον Γιαμάχα TR2 350
- 3) Κωστόπουλος Σουζούκι 250
- 4) Χατζημιχάλης Χόντα 450
- 5) Βίφλερ Μάταλες G 50
- 6) Γκίκας Νόρτον 750
- 7) Χαϊζεμπεργκερ Άερμάκι 250
- 8) Μακαρώνας Χόντα 750
- 9) Μπισκαρντίνε Τράϊομφ
- 10) Λέκκας Καθασάκι H 1 — R
- 11) Φλαμψ Καθασάκι 250 SS
- 12) Γκουντούφας Καθασάκι H 1 — R
- 13) Φρόσλ Άερμάκι 250
- 14) Στεφανόπουλος Γιάθα 250
- 15) Γουρουνάς MZ 250

Ταχύτερος γύρος: Γκουντούφας Καθασάκι H1 — R 2.14.2

ΚΑΒΑΣΑΚΙ HR-1



Συνέχεια έκ της σελίδος 87
τό Ζιγκλέρ. Είναι άνισα, μεταξύ τους: για τόν άριστερό κύλινδρο είναι 320, για τόν μεσαίο 310 και για τόν δεξιό 330. Αυτό σημαίνει ότι άν ό δεξιός κύλινδρος είναι στην σωστή άναλογία, οι δύο άλλοι δουλεύουν με φτωχότερο μίγμα, όποτε όμως, σύμφωνα με ότι Ξέρουμε θα πρέπει να Ζεσταίνωνται. Άν πάλι είναι «σωστοι» οι δυό άλλοι κύλινδροι ή ό 310 ή ό 320, τότε πρέπει να ύπάρχη πρόβλημα με τό πουζι που θα λαδώνουν στις λίγες στροφές. Όλα αυτά τό λέμε γιατί τό ύπόλοιπα έξαρτήματα και των τριών καρμπυρατέρ (βελόνες, ολάιτ κλπ.) είναι άπολύτως ίδια.

Η λίπανσι γίνεται με τό λάδι που ύπάρχη χωριστά (όπως τό νορμάλ) συν μία ποσότητα 5% (άναλογία 20)1) που προστίθεται στο ρεζερβουάρ των 22,7 λίτρων (6 γαλόνια).

Άγνωστο σ' έμās για ποιό λόγο ή H1 — R δεν έχει τό ηλεκτρονικό σύστημα άναφάξεως που ύπάρχη στή νορμάλ. Όά περίμενε κανείς ότι για λόγους ίσως συντηρήσεως, ρυθμίσεως κλπ. θα ύπήρχε στή θέσι του ένα μανιατό. Άντίθετα ύπάρχει τό άπλό σύστημα με τόν έναλλάκτη και τή μπαταρία όπως προαιρετικά ύπάρχη στις νορμάλ. Είναι ίσως τό μόνο «έλάττωμα» που μπορεί κανείς να θρη στο μωτέρ. Άν ύπήρχε μανιατό, τό άθάνς θα μπορούσε να πείση μέχρι τό 3.12—3.10 από τό 3.45 που έχει. Έτσι και πιό εύκολα θα Ξεκινούσε και για τήν ίδια θερμοκρασία θα είχε περισσότερη άπόδοσι. Ίσως όμως και να μην ύπήρχε τή στιγμή που φτιαχόνταν ή H1 — R μανιατό για τρικύλινδρες μηχανές. Άκόμη δεν θα ύπήρχε και τό βάρος της μπαταρίας. Όλα αυτά στις 9.000 στροφές μās κάνουν 72—75 άλογα στον στράφαλο και ροπή στρέψεως 6 χ.μ. στις 8.500. Άπέχουν όμως από τό όριο γιατί με συμπίσει 8—8,2, με καλύτερα καρμπυρατέρ και ηλεκτρονική άναφάξει και μανιατό, θα πρέπει να φθάνουν τό 78—80 άλογα ίσως. Άπό πλευράς σκελετού τίποτα τό μη κλασσικό. Έν σκέσει με τόν νορμάλ είναι χαμηλότερος, πιό έλαφρός, και με άρκετές ένισχύσεις στή μέση. Τό πίσω ηρούνι είναι από τετράγωνο σωλήνα άντί στρωγυλό, για περισσότερη άντοχή. Τό έμπρός ηρούνι είναι του ίδιου τύπου με του νορμάλ, αλλά με πιό καλά άμορτισέρ. Τό ίδιο συμβαίνει και πίσω, όπου ύπάρχουν μάλιστα και πέντε θέσεις για ρύθμισι.

Έν τούτοις, στις ύψηλές ταχύτητες (άπό 160—170 χλμ. και άνω) όπως τουλάχιστον λένε οι Ξένοι, άρχίζει τό κληπίσια στις δύσκολες στροφές.

Τά φρένα της είναι τό γνωστό άγωνιστικά, με τέσσερις κύριες σιαγόνες έμπρός και δύο πίσω. Άκόμη κάτι άσυνηθιστο. Μόνο ένα γρανάζι δίνει τό έρ-

γοστάσιο για τόν πίσω τροχό και ένα για τήν μηχανή. Η σάνταρ σέσις δηλαδή είναι 15)32 και προαιρετικά ένα γρανάζι με 16 δόντια και ένα με 33. Αυτό τήν στιγμή που άλλοι δίνουν μέχρι και 8 γρανάζια τροχού. Πάντως έδώ βοηθά και ή κλιμάκωσι των πέντε ταχυτήτων που είναι όλες γενικά πολύ κοντά ή μία στήν άλλη, με κάπως πιό «άηλωμένες» τις πρώτες και με μικρότερη διαφορά στήν 4η και 5η.

Και κάτι για τους πολύ δύσκολους: Η θέσι του λεβιέ ταχυτήτων και φρένου άλλάζουν μεταξύ τους, δεξιό ή άριστερά.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Είναι περιεργο ίσως τό πως ή Καθασάκι, βασικά ένας κατασκευαστής άεροπλάνων, ύστερεί τόσο στήν άεροδυναμική, τουλάχιστον της H1 — R.

Ύπάρχη θέβαια περιορισμός που έπιβάλλει τό πλάτος του τρικύλινδρου μωτέρ και έτσι μετωπική έπιφάνεια παρουσιάζει στον άέρα είναι άρκετά μεγάλη.

Όλα αυτά όμως είναι σκέψεις. Η πραγματικότητα είναι κάπως διαφορετική.

Η έπιτυχία της 500 στον έμπορικό στίβο έπέβαλε, όσο πιό γρήγορα γινόνταν, τήν παρουσίασι μιās άγωνιστικής έκδόσεως. Τό μωτέρ που έφτιαξαν ήταν δυνατό, τό βάρος σχετικά χαμηλό —136 κιλά — άντίπαλος στήν κλάσι δεν ύπήρχε κι έτσι ή μελέτη που φάιρινγκ έμεινε πίσω. Γι' αυτό και σέ πολλούς άγώνες έξω, που μετρά πολύ ή αντίστασι του άέρα, βλέπουμε άρκετά «350» ή «500» με 65 μόλις άλογα, να έχουν περίπου τήν ίδια τελική με τήν H1 — R. Φυσικά στήν Ελλάδα δεν έχουμε φθάσει άκόμα στο σημείο αυτό κι έτσι μπορούμε να τήν βλέπουμε να κερδίζει χωρίς να έχη άνάγκη να δώση τό μάξιμουμ της δυνάμεως της, χωρίς φάιρινγκ κλπ.

Πού περίπου βρίσκεται αυτή ή τελική; Γύρω στις 9.500 στροφές φορώντας τό φάιρινγκ και φθάνει τό 242 χλμ. ενώ χωρίς φάιρινγκ δεν θα πρέπει να Ξεπερνά τό 210—215 χλμ. Όσο για τήν έπιτάχυνσι 0—100 είναι θέμα ρυθμίσεως γραναζιών και έλαστικών. Πάντως τά ραίσιρινγκ λάστιχα δεν είναι τό κατάλληλα για μέτρηση έπιταχύνσεως από στάσι. Άν πούμε ότι χρειάζεται 3''8—4'' δεν πέφτουμε πολύ έξω. Συγκριτικά άναφέραμε ότι ή νορμάλ κάνει 0—100 σέ 4''1.

Όμως ή βελτίωσι μιās άγωνιστικής μοτοσυκλέττας είναι πάντα θέμα χρόνου όταν μάλιστα έχη κανείς να κήνη με τόσο δύσκολες λεπτομέρειες.

Και ό χρόνος για τήν H1 — R μόλις άρχισε να κυλάη...

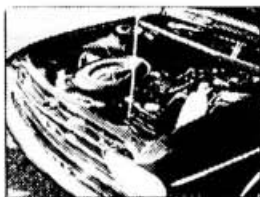
Αγοράστε αυτό ΤΟ ΣΠΟΡ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΑΥΤΟ ΣΑΣ...

- επίταχυνση 0-100 σε 11.9"
- ανωτάτη ταχύτης 174 χλμ./ώρα
- εμπρόσθια κίνηση



Κάθε άνδρας έχει όνειρευθῆ κάποτε νά αποκτήσῃ ένα σπόρ αυτοκίνητο. Και δικαία - γιατί, ἐκτός ἀπὸ τὴν χαρὰ τῆς ὁδηγήσεως, τὸ αυτοκίνητο σπόρ προσφέρει μεγαλύτερη ἀσφάλεια στὸ προσπέρασμα, στὶς στροφές, στὸ φρενάρισμα. Δυστυχῶς, τὰ περισσότερα σπόρ αυτο-

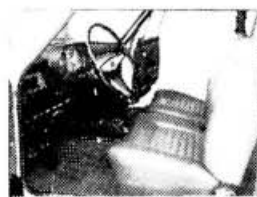
κίνητα ἔχουν κοντὰ σ' αὐτὰ τὰ πλεονεκτήματα καὶ ἓνα σωρὸ μειονεκτήματα: σκληρὴ ἀνάρτηση, εὐαίσθητη μηχανή, στενὴτητα χώρου, μικρὸ πόρτ-μπαγκάζ. Ἔτσι, πολὺ συχνὰ τὸ ὄνειρο θυσιάζεται στὴ λογική... καὶ ὁ ἐπίδοξος ὁδηγὸς τοῦ σπόρ αυτοκινήτου καταλήγει νά σέρνῃ



Ἰσσοδύναμη
115 Ἰπποὶ SAE



τεραστικός
χώρος
ἀποσκευῶν



ἀνακλινόμενα
ἀνεξάρτητα ἐμπρόσθια
καθίσματα



ἀνετός χώρος
γιὰ 5 ἄτομα

...και αυτό τὸ 'οικογενειακὸ' γιὰ τὴν οἰκογένειά σας

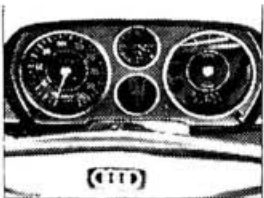
- πλάτος καθίσματος 142 ἐκ.
- πόρτ-μπαγκάζ 650 λιτρῶν
- ἀνεξάρτητη, ἄνετη ἀνάρτηση



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝ 270

μαζὺ του μία «οἰκογενειακὴ» λιμουζίνα, πού δὲν «τραβάει», δὲν κρατάει τὸ δρόμο, δὲν φρενάρει.

Τὸ AUDI 100 LS οἶσ θγάζει ἀπὸ τὸ δίλημμα. Ἔχει ὅλες τὶς ἀρετὲς γιὰ νὰ ικανοποιήσῃ κι ἐσᾶς καὶ τὴν οἰκογένειά σας. Γι' αὐτὸ καὶ ἔσπασε κάθε ρεκόρ πωλήσεων στὴν Εὐρώπη.



πλήρης πίναξ ὀργάνων



κλειδαριές ἀσφαλείας στὶς πίσω πόρτες

Audi

100 LS

ΝΕΑ ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ

AUDI NSU

ΜΑΝΙΑΤΟΠΟΥΛΟΣ - ΒΛΓΙΩΝΗΣ & ΣΙΑ
ΚΗΦΙΣΙΑΣ 135 ΤΗΛ. 666.532, 643.598
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: ΤΣΙΜΙΣΚΗ 137 - ΤΗΛ. 72.888



Ἡ ἀνωτερότης καταπλήσει

SUBARU ff-1



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

Γ. Λ. ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ Α. Ε.

ΑΘΗΝΑΙ: Γ' ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 22 - ΤΗΛ. 534.216
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΛΕΩΦ. ΚΕΝΝΕΝΤΥ 87 - ΤΗΛ. 821.198

ΣΕΡΒΙΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ
ΣΤΙΣ ΚΥΡΙΩΤΕΡΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΣΦΑΛΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Μπορούμε να πούμε ότι άσφαλεια είναι ο τρόπος και ο βαθμός προστασίας που ένα ώριμο αυτοκίνητο μπορεί να προσφέρει στους επιβάτες του. Σόν τρόπο χαρακτηρίζουμε τά μέσα που υπάρχουν και άποβλέπουν στό νά προσφέρουν όσο τó δυνατόν μεγαλύτερη προστασία, ένώ ó βαθμός χαρακτηρίζει τήν αποτελεσματικότητα τών μέσων αύτων σέ μιά ώριμή στιγμή.

Μέ άλλα λόγια, από τά μέτρα που υπάρχουν γιά τήν προστασία τών επιβατών και τήν αποτελεσματικότητά τους χαρακτηρίζεται τó πόσο άσφαλές είναι ένα αυτοκίνητο.

Η άσφάλεια αύτή που μπορεί νά προσφέρει ένα αυτοκίνητο διακρίνεται σέ ενεργητική και παθητική.

Η ενεργητική αναφέρεται στό ίδιο τó αυτοκίνητο σάν κατασκευή. Άφορά δηλαδή τήν ανάρτησή του, τά φρένα του, τά συστήματα διευθύνσεως κλπ. Ο βαθμός τής ενεργητικής άσφαλείας έξαρτάται από τó πόσο σωστά είναι κατασκευασμένα τά στοιχεία αύτά! Έπειδή ή ανάρτησι, τά φρένα, τó σύστημα διευθύνσεως είναι τά μέσα μέ τά όποια ó οδηγός έλέγχει τó αυτοκίνητο, μπορούμε νά σημειώσουμε ότι ή ενεργητική άσφάλεια αναφέρεται στόν έλεγχο τού αυτοκινήτου έκ μέρους τού οδηγού. Η δυνατότητα έλέγχου που προσφέρουν στόν οδηγό τά στοιχεία αύτά προσδιορίζουν τόν βαθμό τής ενεργητικής άσφαλείας.

Η παθητική άσφάλεια αναφέρεται και έξαρτάται από τά μέτρα που έχουν ληφθή έκ μέρους τού κατασκευαστού γιά τήν προστασία τών επιβατών σέ περίπτωση συγκρούσεως. Από τά πόσα και πόσο σωστά είναι τά μέτρα αύτά προσδιορίζεται ó βαθμός τής παθητικής άσφαλείας. Απλούστερα, μπορούμε νά πούμε ότι ή παθητική άσφάλεια αναφέρεται στόν τρόπο προστασίας τών επιβατών κατά τήν στιγμή μιάς συγκρούσεως.

Η ενεργητική άσφάλεια αντίθετα από τήν παθητική δέν άφορά άποκλειστικά τούς επιβάτες ένός αυτοκινήτου, αλλά και τούς ανθρώπους που βρίσκονται στά άλλα αυτοκίνητα ή περπατούν στό δρόμο. Μιά άσχημη ανάρτησι ή τέσσερα

άσχημα φρένα δημιουργούν κινδύνους γιά όλους όσους βρίσκονται επάνω στήν άσφαλο. Η ενεργητική λοιπόν άσφάλεια είναι γενικότερης σημασίας και βαρύνει περισσότερο από τήν παθητική.

Η ενεργητική άσφάλεια άποβλέπει στήν προστασία τών επιβατών συνεχώς και κάθε στιγμή που κινείται τó αυτοκίνητο μέχρι τήν στιγμή μιάς συγκρούσεως. Η παθητική αρχίζει από εκείνη ακριβώς τήν στιγμή και πέρα. Η παθητική λοιπόν άσφάλεια αρχίζει εκεί που σταματά ή ενεργητική.

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Είπαμε προηγουμένως ότι ή ενεργητική άσφάλεια αναφέρεται στόν έλεγχο τού αυτοκινήτου έκ μέρους τού οδηγού. Όσο σωστότερα κατασκευασμένα είναι τά μέσα που έχει στή διάθεσή του ó οδηγός γιά τόν έλεγχο αύτό, τόσο αύξάνεται ó βαθμός τής ενεργητικής άσφαλείας. Τά στοιχεία λοιπόν ή άν θέλετε τά μέσα από τήν αποτελεσματικότητα τών όποιων έξαρτάται ή ενεργητική άσφάλεια είναι τά έξής:

ΑΝΑΡΤΗΣΙ

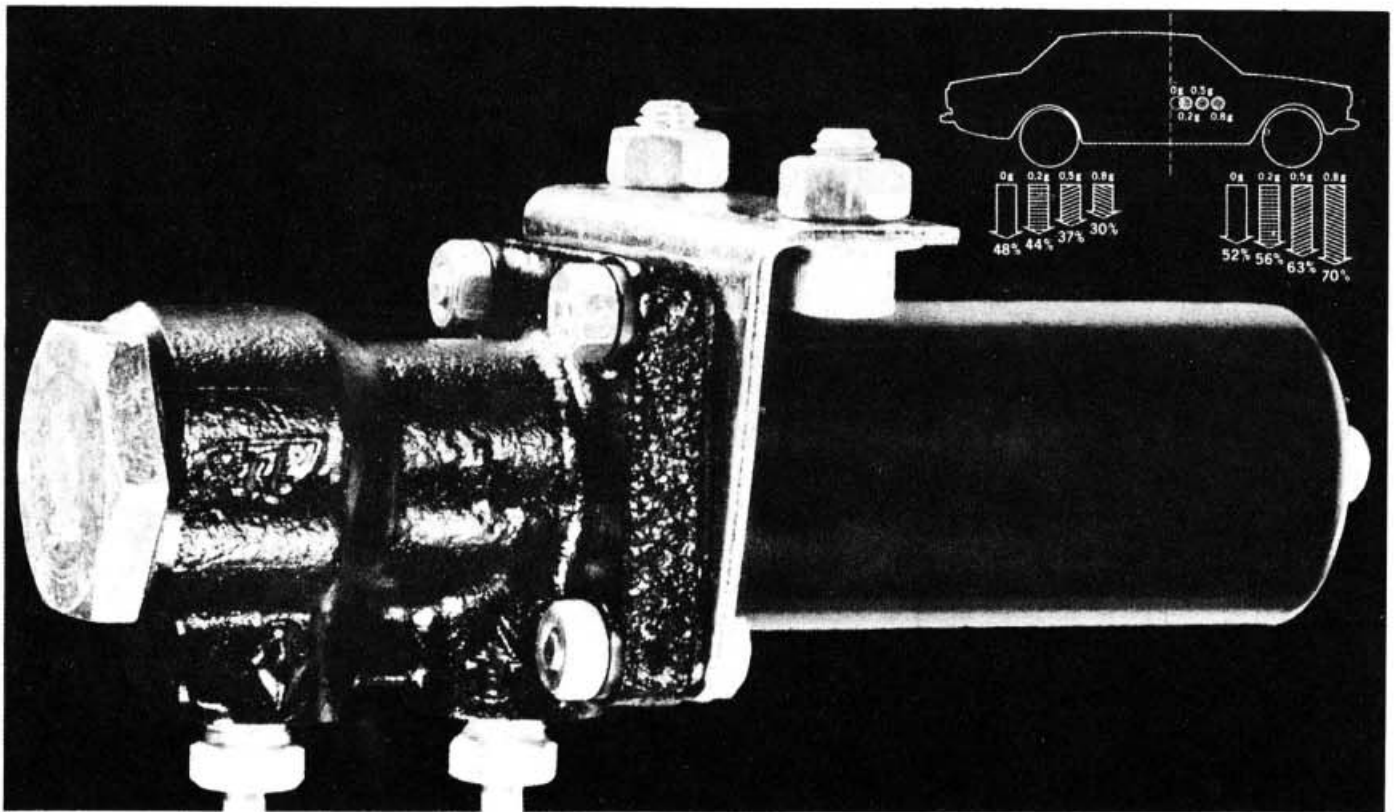
Παλιότερα που οι λέξεις ενεργητική και παθητική άσφάλεια δέν υπήρχαν στό λεξικό τού αυτοκινήτου, ή έμπρός και πίσω ανάρτησι άποτελούντο από ένα μονοκόμματο άξονα στηριγμένο σέ ήμιελλειπτικά φύλλα σούστας τοποθετημένα εγκάρσια ή παράλληλα μέ τó μήκος τού αυτοκινήτου. Άργότερα ή έμπροσθια ανάρτησι έγινε ανεξάρτητη και γρήγορα επεκράτησε, ώστε όλα τά επιβατικά αυτοκίνητα νά έχουν σήμερα ανεξάρτητους τούς έμπρός τροχούς. Τί συνέβη όμως μέ τήν ανάρτησι τών πίσω τροχών; Οι περισσότεροι κατασκευασταί διετήρησαν τότε τόν νεκρό πίσω άξονα μέ τά ήμιελλειπτικά φύλα σούστας γιά λόγους οικονομίας. Πέρασαν από τότε όλόκληρες δεκαετίες και ó νεκρός πίσω άξονας έξακολουθεί νά ύπάρχη σέ αυτοκίνητα που όπως λέγουν οι κατασκευασταί τους σχεδιάσθηκαν έξ ολοκλήρου στά 1969 - 1970. Μά πώς είναι δυνατόν; θά ρωτήση κάποιος. Είναι δυνατόν, άπαντούμε, διότι πολύ λίγοι από τούς

άγοραστάς ένδιαφέρονται γιά τήν ανάρτησι ένός αυτοκινήτου. Φυσικό είναι ότι μιά τέτοια ανάρτησι που έχει τήν κατογωγή της στίς άμαξες τού παλιού καιρού νά άδυνατή νά μεταφέρει σωστά στό δρόμο τά 40, 100, 200 ή και περισσότερα άλογα που υπάρχουν στόν κινητήρα. Καθαρή λοιπόν άδιαφορία τού κατασκευαστού γιά τήν προστασία τών επιβατών και ó βαθμός τής ενεργητικής άσφαλείας πέφτει πολύ χαμηλά. Υπάρχουν όμως και μη ανεξάρτητες αναρτήσεις, χωρίς ήμιελλειπτικά φύλλα σούστας φυσικά, που οι κατασκευασταί τους φρόντισαν νά τις στηρίξουν τόσο καλά, ώστε συμπεριφέρονται άριστα και δέν έχουν νά ζηλέψουν τίποτε και από τις καλύτερες ανεξάρτητες αναρτήσεις. Παράδειγμα ή ανάρτησι τών "Άλφα Ρομέο.

"Άλλοι κατασκευασταί παρουσίασαν τά μοντέλα τους μέ ανεξάρτητη τήν πίσω ανάρτησι. Πολλές από τις ανεξάρτητες αυτές αναρτήσεις ήταν κατασκευές «της φωτιάς» που υπήρχαν στό αυτοκίνητο άπλως γιά νά έλκύσουν περισσότερους άγοραστάς. Άποτέλεσμα, συμπεριφέρονταν χειρότερα και από εκείνες μέ τά ήμιελλειπτικά φύλλα σούστας. Δέν έλλειψαν όμως και οι πραγματικά σωστές ανεξάρτητες αναρτήσεις που άνέβασαν τó βαθμό τής ενεργητικής άσφαλείας σέ πολύ ύψηλά επίπεδα. "Άθλον κατόπιν οι υδροελαστικές και άεροελαστικές αναρτήσεις που σημείωσαν άληθινή επανάστασι γιατί «κρατούσαν» τó δρόμο θαυμάσια κάτω από όλες τις όδικές συνθήκες.

Γενικά μπορούμε νά πούμε ότι τά τελευταία χρόνια γίνεται κάποια προσπάθεια βελτιώσεως τής αναρτήσεως από άρκετους κατασκευαστάς. Οι σωστές αναρτήσεις πάντως που υπάρχουν σήμερα είναι πολύ λιγώτερες από τις άδιάφορες. Αυτό σημαίνει ότι ή πρόσφυσι που έξαρτάται άμεσα από τήν ανάρτησι, στά περισσότερα αυτοκίνητα τής εποχής δέν είναι αύτή που πρέπει, ώστε νά ανταποκρίνεται μέ άσφάλεια στίς διάφορες όδικές συνθήκες και στόν διαφορετικό τρόπο οδηγώσεως τού κάθε οδηγού.

Μέτρα βελτιώσεως τής προσφύσεως ένός αυτοκινήτου είναι ή τοποθέτησι καλύτερων και καταλλήλων έλαστικών κα-



Κατανομή της πίεσης ή, αν θέλετε, βαλβίδα αδρανείας σε Βολβο 144. Πάνω δεξιά διακρίνονται παραστατικά οι πιέσεις, που ενεργούν στους πίσω τροχούς, σε αναλογία με το βάρος, που δέχονται οι εμπρός.

θώς και αύξηση της επιφάνειας του πέλαματός των σε σχέση με τα ελαστικά που υπάρχουν. Σαν καλύτερα ελαστικά παρουσιάζονται σήμερα τα ακτινωτά (ράντιαλ) που έχουν αρκετά μεγαλύτερο συντελεστή προσφύσεως από τα κλασσικά. Ο κατάλληλος τύπος ελαστικών για κάθε αυτοκίνητο εξαρτάται από τις οδικές συνθήκες που κινείται συνήθως και από τυχόν μειονεκτήματα της ανάρτησεως. Ένα αυτοκίνητο που κινείται περισσότερο σε άσχημους χωματόδρομους θα πρέπει να φορέση τρακτερωτά ελαστικά, ενώ για μία αντάρτησι με μειωμένη πρόσφυσι στη βροχή χρειάζονται το χειμώνα ελαστικά βροχής.

ΦΡΕΝΑ

Τα πρώτα φρένα που έκαναν την εμφάνισή τους έπαιξαν από έξωτερικό μέρος των τροχών και κάποτε στον άξονα μεταδόσεως κινήσεως. Αργότερα ήλθαν τα ταμπούρα. Δούλευαν με δύο σιαγάνες οι οποίες άνοιγαν και έσφιγγαν επάνω στο ταμπούρο (τύμπανο) που υπήρχε γύρω τους και τις σκέπαζε. Όσο οι ιπποδυνάμεις βρισκόταν σε χαμηλά επίπεδα, τα ταμπούρα δεν παρουσίαζαν προβλήματα. Οι ιπποδυνάμεις αυξήθηκαν και τα ταμπούρα άρχισαν να μην κάνουν καλά τη δουλειά τους. Θερμαίνονταν μετά από συνεχή χρήση, δεν σταματούσαν καλά από μεγάλες ταχύτητες, υπέφεραν από το νερό, είχαν όμως φθηνό κόστος κατασκευής και συνέφεραν στους κατασκευαστές. Στο 1952 εμφανίσθηκαν τα δισκόφρενα. Πλεονεκτούσαν σε όλα σχεδόν τα σημεία

από τα ταμπούρα, αλλά κόστιζαν ακριβά, με αποτέλεσμα να φθάση το 1960 και τα δισκόφρενα να υπάρχουν σε πολύ λίγα αυτοκίνητα. Ίσφνικά κάποιοι έκαναν την αρχή τοποθετώντας τέσσερα δισκόφρενα σε ένα μικρό πάμφθηνο αυτοκίνητο σειράς. Ήταν οι Γάλλοι και το αυτοκίνητο το Ρενώ R 8. Άμεσως, όπως ήταν φυσικό, άκολούθησαν οι άλλοι τοποθετώντας συνήθως δύο μόνο δισκόφρενα στους εμπρός τροχούς. Τα πράγματα πήραν πολύ καλό δρόμο και τα περισσότερα αυτοκίνητα άρχισαν να σταματούν ικανοποιητικά. Από το ικανοποιητικό βέβαια μέχρι το σωστό υπάρχει πολύ δρόμος που ήλθαν να καλύψουν αργότερα μερικές άλλες τελειοποιήσεις. Για αυτές θα μιλήσουμε πιο κάτω.

Στα περισσότερα από τα μικρά αυτοκίνητα της εποχής τοποθετούνται τέσσερα ταμπούρα, και σπάνια, δισκόφρενα εμπρός κατά παραγγελία. Το μικρό βάρος των αυτοκινήτων αυτών καθώς και οι χαμηλές επιδόσεις τους δεν δημιουργούν δισεπίλυτα προβλήματα κατά το φρενάρισμα. Αυτό δεν σημαίνει ότι θα ήταν άχρηστα δύο δισκόφρενα για εμπρός, αλλά επειδή το θέμα κόστους παίζει πρωτεύοντα ρόλο στα μικρά αυτοκίνητα, συγχωρούνται ώρισμένες καταστάσεις την στιγμή που ο βαθμός της ενεργητικής ασφαλείας βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα.

Σε ικανοποιητικά επίπεδα δεν βρίσκεται όμως ο βαθμός της ενεργητικής ασφαλείας όταν το αυτοκίνητο ζυγίζει περισσότερο από 700 κιλά και σταματά με τέσσερα ταμπούρα. Στην περίπτωση αυτή τα ταμπούρα αδυνατούν να σταματήσουν το αυτοκίνητο με σιγουριά από μεγάλες ταχύτητες, θερμαίνονται και χάνουν την αποτελεσματικότητά τους εύκολα. Υπάρχουν βέβαια και ώρισμένα πραγματικά καλά ταμπούρα, αλλά είναι ελάχιστα.

Περισσότερο εφαρμόζεται σήμερα ο συνδυασμός δισκόφρενα εμπρός - ταμπούρα πίσω. Ο συνδυασμός έχει αρκετά καλά αποτελέσματα όταν τα δισκόφρενα είναι καλής ποιότητος. Υπάρχουν αυτοκίνητα με δισκόφρενα - ταμπούρα που σταματούν καλύτερα από άλλα με δισκόφρενα σε όλους τους τροχούς. Παράδειγμα BMW 1600, 2002, Σίμκα 1100. Δισκόφρενα σε όλους τους τροχούς υπάρχουν σήμερα σε ένα μικρό αριθμό αυτοκινήτων της αγοράς. Τις πιο πολλές σταματούν καλά τα κιλά του άμαξώματος από όλες τις περιοχές ταχυτήτων και δεν παρουσιάζουν πτώση αποτελεσματικότητος μετά από συνεχή χρήση.

Ωρισμένα αυτοκίνητα έχουν εφοδιασθή κατά καιρούς με έξι δισκόφρενα. Τέσσερα για τους εμπρός τροχούς και δύο για τους πίσω. Μερεσντέξ 600, Πανάρ 24 GT.

Ανεξάρτητα τώρα από το είδος των φρένων από κύκλωμα πεδήσεως είναι απαραίτητος ένας «κ α τ α ν ο μ έ α ς η ε δ ή σ ε ω ς» ή αλλιώς «β α λ β ι ς ο δ ρ α ν ε ι α ς». Πρόκειται για μία ειδική βαλβίδα που βρίσκεται τοποθετημένη στον άξονα των πίσω τροχών και ρυθμίζει την πίεσι των υγρών των φρένων που φθάνουν στους τροχούς ανάλογα με το βάρος που δέχεται ο πίσω άξονας. Έτσι αποφεύγεται το μπλοκάρισμα των πίσω τροχών που είναι και ο μεγαλύτερος κίνδυνος σε ένα απότομο φρενάρισμα. Ο κατανομέας πεδήσεως υπάρχει σήμερα σε πολύ λίγα αυτοκίνητα σειράς. NSU RO 80, Φιατ 128.

Ο συνδυασμός διακοφρένων για όλους τους τροχούς και βαλβίδες αδρανείας είναι ο καλύτερος που υπάρχει σήμερα για να σταματά με ασφάλεια ένα αυτοκίνητο. "Ας έλθουμε τώρα στα κύκλωμα των φρένων. Αυτά δεν έχουν σκοπό την βελτίωση της απόστασης φρεναρίσματος, χρησιμεύουν όμως σαν εφεδρικά για την περίπτωση που το κυρίως κύκλωμα θα πάθαινε κάποια θλάβη με αποτέλεσμα την απώλεια των υγρών του. Το εφεδρικό κύκλωμα είναι σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις ένα, εκτός από ωρισμένες σπάνιες εξαιρέσεις, π.χ. Ρόλλε - Ρόις, όπου υπάρχει και δεύτερο εφεδρικό κύκλωμα φρένων. Στις Ήνωμένες Πολιτείες το διπλό κύκλωμα φρένων είναι υποχρεωτικό. Στην Εύρωπη διπλό κύκλωμα φρένων υπάρχει σε αρκετά μοντέλα των δύο τελευταίων ετών.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ

Στα πρώτα αυτοκίνητα οι δύο εμπρόσθιοι τροχοί ήταν στηριγμένοι στην άκρη ενός μονοκόμματου άξονα που περιστρεφόταν ολόκληρος γύρω από το κέντρο του. Αργότερα ο κάθε τροχός απέκτησε δική του βάση περιστροφής και έστριβε πιά μόνος του, σε συνάρτηση βέβαια με τον άλλο τροχό. Σιγά - σιγά τα συστήματα διεύθυνσης βελτιώθηκαν και άρχισε κανείς να έχει απαιτήσεις από αυτά. Το καλύτερο σύστημα διεύθυνσης που υπάρχει σήμερα σε αυτοκίνητο οειρής είναι του τύπου «κρεμαγιέρα» (Πεζώ, Σουμπαρού κ.ά.). Ένα σωστό σύστημα διεύθυνσης θα πρέπει να μην είναι πολύστροφο, να μεταφέρει τον δρόμο στα χέρια του οδηγού, να είναι ακριβές, να είναι γρήγορο, σταθερό, ελαφρύ και να μην παρουσιάζει μεγάλη εύπαθεια στις εδαφικές ανωμαλίες.

"Αλλα μέτρα τα οποία συμβάλλουν στον καλύτερο έλεγχο του αυτοκινήτου εκ μέρους του οδηγού είναι:

Α) Η αύξηση του οπτικού πεδίου προς όλες τις κατευθύνσεις. Παλαιότερα κανένας σχεδόν από τους κατασκευαστές δεν είχε ασχοληθεί με αυτό το θέμα. Τελευταία μόνο για λόγους ασφαλείας μερικοί φρόντισαν ώστε να περιορίσουν κατά το δυνατόν τις νεκρές γωνίες των άμαξωμάτων τους. Παρ' όλα αυτά εξακολουθούν να παρουσιάζονται καινούργια μοντέλα στα 1969 και 70 που οι νεκρές γωνίες τους ξεπερνούν κάθε προηγούμενο.

Β) Ο εξαερισμός του χώρου των επιβατών. Ο καλός εξαερισμός του σαλονιού εξασφαλίζει καλύτερες συνθήκες οδήγησης και ξεκουράζει αρκετά τον οδηγό στα πολύωρα κυρίως ταξίδια. Το σύστημα «αίρ φλόου» και μερικά άλλα συστήματα που παρουσιάστηκαν τα τελευταία χρόνια έδειξαν πάρα πολύ καλά αποτελέσματα. Στο σύστημα εξαερισμού περιλαμβάνεται και το θερμαινόμενο πίσω κρύσταλλο που είναι απαραίτητο το χειμώνα.

Γ) Τα αναπαυτικά καθίσματα που κρατούν και ξεκουράζουν το σώμα του οδηγού. Για καθίσματα θα μιλήσουμε ξεετάζοντας την παθητική ασφάλεια.

ΠΑΘΗΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Είπαμε προηγουμένως ότι η παθητική ασφάλεια αρχίζει τη στιγμή μιας συγκρούσεως, αναφέρεται στα μέτρα στα οποία έχουν ληφθεί για την προστασία των επιβατών και εξαρτάται από τον αριθμό και την αποτελεσματικότητα των μέτρων αυτών.

Κατά την στιγμή λοιπόν μιας συγκρούσεως οι κίνδυνοι που απειλούν τους επιβάτες είναι δύο.

Η σύνθλιψή τους από την παραμόρφωση του άμαξωματος και ο τραυματισμός τους από την έκτίναξη των σωμάτων τους στα έσωτερικά τοιχώματα του σαλονιού.

ΑΜΑΞΩΜΑ

Πειράματα για την κατασκευή ασφαλήτος άμαξωματος με την λιγώτερη δυνατή παραμόρφωση σε μία σύγκρουση είχαν αρχίσει από αρκετά χρόνια μεταξύ ώρισμένων αυτοκινητοβιομηχανιών της Εύρωπης. Εφαρμόστηκαν αρκετοί συνδυασμοί αλλά τελικά επικράτησε εκείνος που πειραματιζόταν η Μερσεντές. Ο κύριος θάλαμος των επιβατών είναι κατασκευασμένος από μέταλλα μεγάλης άντοχής, ενώ το εμπρός και πίσω τμήμα του άμαξωματος αποτελείται από μέταλλο που συνθλίβεται σχετικά εύκολα. Έτσι σε μία σύγκρουση το μεγαλύτερο ποσοστό της κινητικής ενέργειας απορροφάται από το εμπρός ή πίσω τμήμα του άμαξωματος που συνθλίβονται, ενώ ο θάλαμος των επιβατών μένει ανέπαφος.

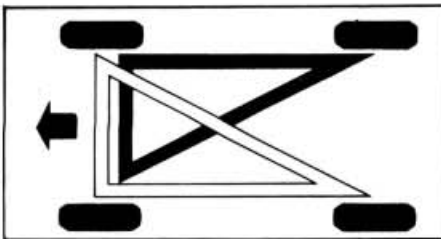
Το τύπο αυτό άμαξωματος κατασκευάζουν σήμερα αρκετές εταιρείες αυτοκινήτων στην Εύρωπη.

Το άμαξωμα όμως εκτός από την ασφάλεια που πρέπει να παρουσιάζει στις μετωπικές συγκρούσεις, πρέπει να προστατεύει τους επιβάτες και από τις πλευρικές. Για το λόγο αυτό οι πόρτες ενισχύονται κατά το δυνατόν με μεταλλικά ελάσματα στο έσωτερικό τους μέρος, ενώ κατασκευάζονται κλειδαριές ασφαλείας που δεν ανοίγουν κατά την στιγμή μιας συγκρούσεως. Οι κλειδαριές αυτές αφ' ενός αποτρέπουν τον κίνδυνο έκτινάξεως στην ασφαλτο των επιβατών αφ' ετέρου χαρίζουν άντοχη κατά τις μετωπικές συγκρούσεις στον κυρίως θάλαμο των επιβατών. Με τέτοιες κλειδαριές ασφαλείας είναι εφοδιασμένο αρκετά από τα αυτοκίνητα των δύο τελευταίων ετών.

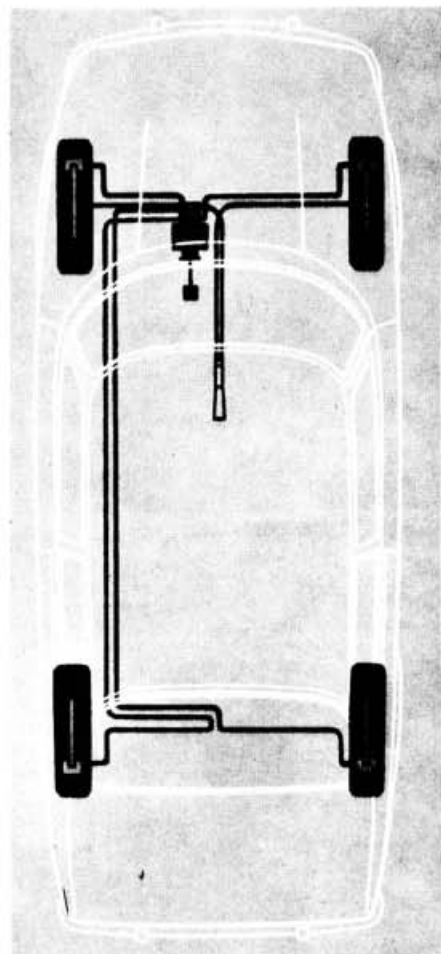
"Ας έλθουμε τώρα στους κινδύνους που υπάρχουν για τους επιβάτες στο έσωτερικό μέρος του σαλονιού. Σε μία μετωπική σύγκρουση τα σώματά τους εκτινάσσονται εμπρός, ενώ αντίθετα σε μία νωπισία έχουν την τάση να τιναχθούν προς τα πίσω. Τα σημεία που μπορούν να τραυματίσουν τους επιβάτες κατά την έκτίναξή τους στο εμπρός τμήμα του σαλονιού είναι:

ΤΙΜΟΝΙ

Στα πρώτα αυτοκίνητα τα τιμόνια ήταν τεράστια σε μέγεθος, κατασκευασμένα από μέταλλο ή εύλο. είχαν ένα τεράστιο όμφαλό στο κέντρο και δεν είχε ληφθεί καμιά απολύτως πρόνοια για τυχόν τραυματισμό των επιβατών. Άλλωστε και η θέσι τους τις πιά πολλές φορές ήταν τέτοια,

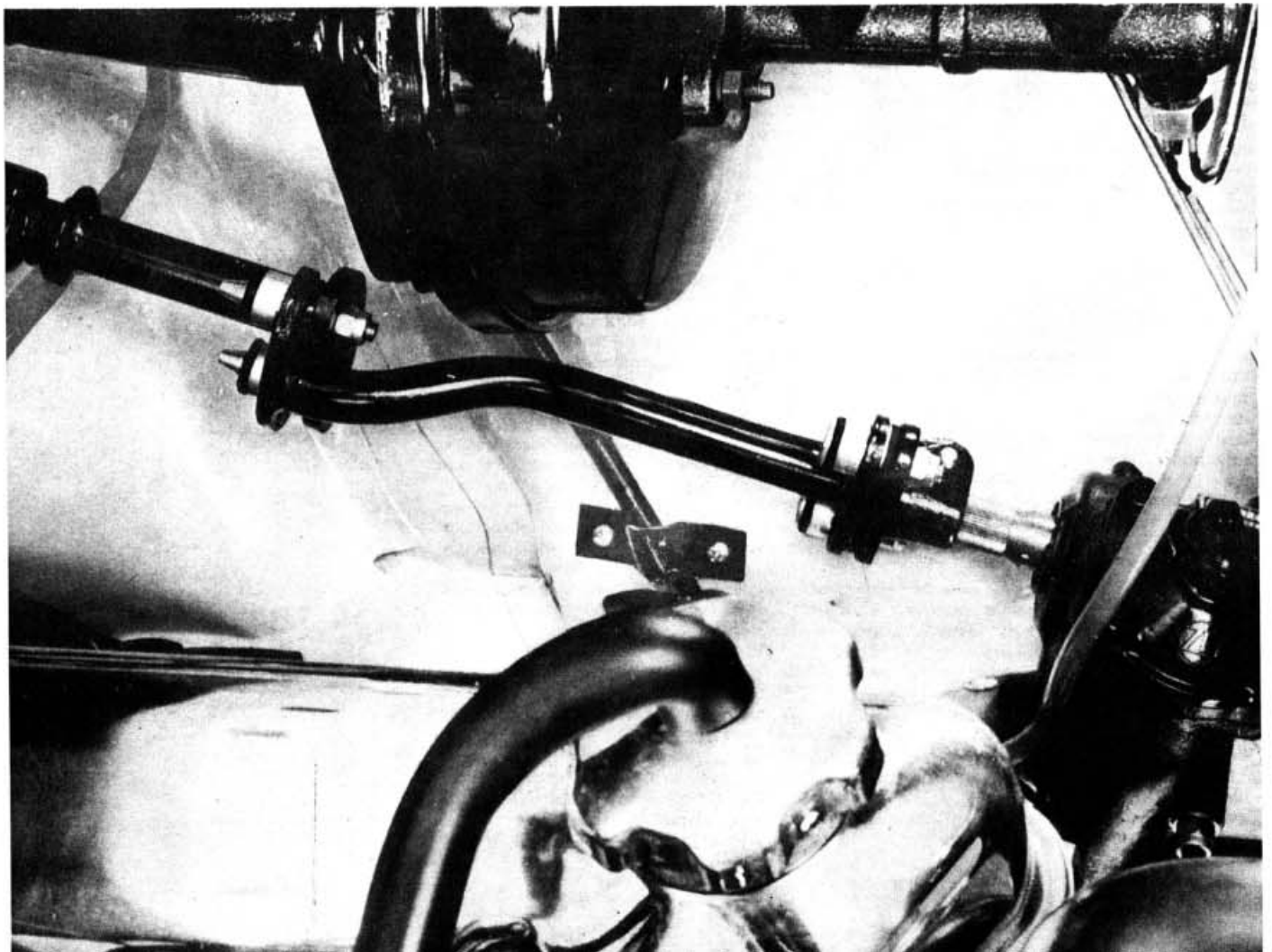


Επίσης: Σύστημα διεύθυνσης «κρεμαγιέρα» σε Σάμπ «99». Μέση: Διπλό κύκλωμα φρένων των Βόλβο 144. Το εφεδρικό κύκλωμα ενεργεί σε τρεις τροχούς. Κάτω: Η Σάμπ τοποθετεί στα «99» διπλό κύκλωμα φρένων που λειτουργεί διαγωνίως.

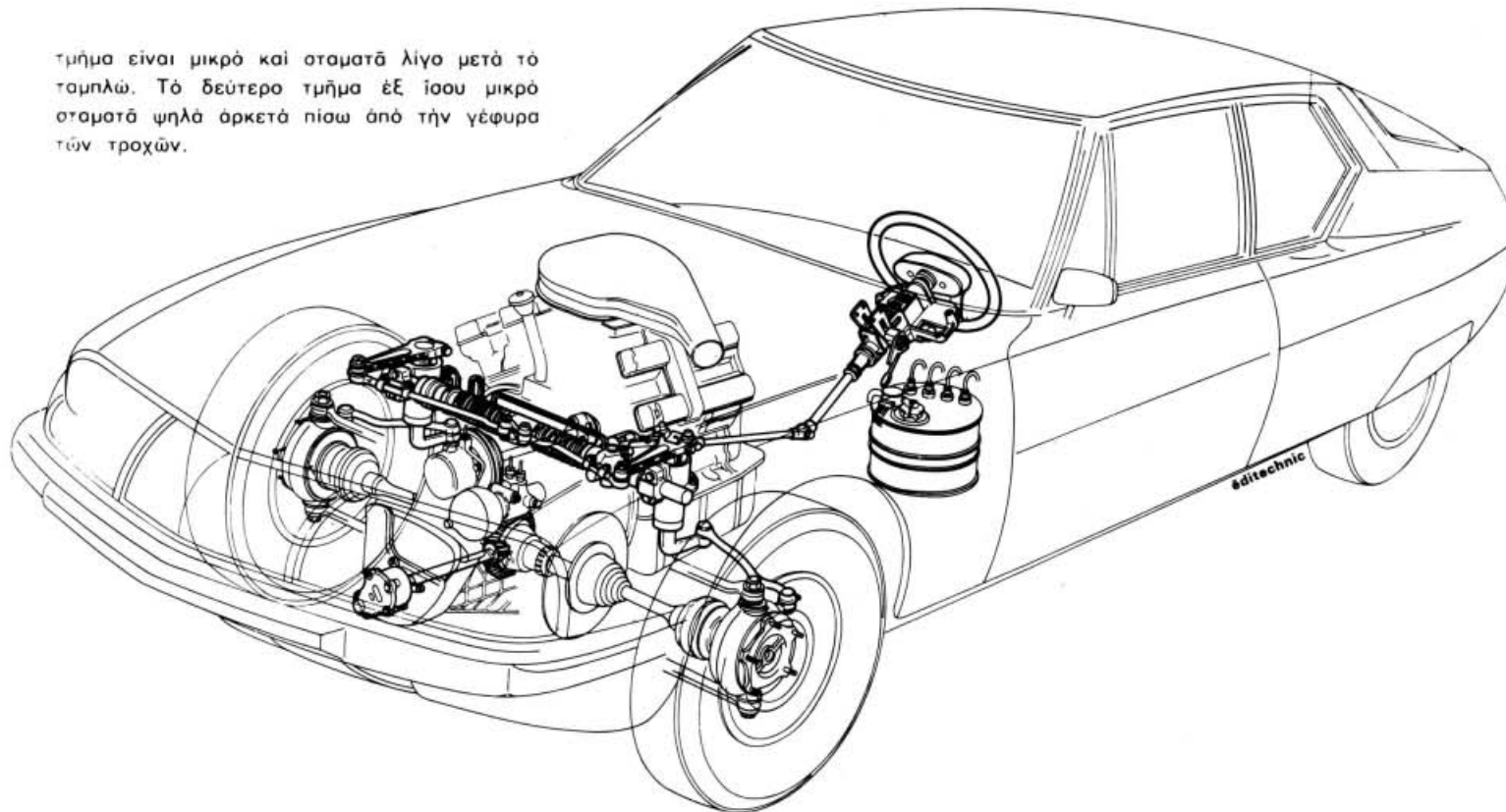




Άριστερά: Κάθισμα ασφαλείας σχεδιασμένο ανατομικά σέ Βόλβο 144. Με τούς αριθμούς 1, 2, 3, 6, 7 σημειούται ή ειδική τοπετσαρία, τά ψηλά μάγουλα, καί ή γέμισι του καθίσματος μέ αφρώδες ύλικό. Με τόν αριθμό 4 σημειούται ό μοχλός ρυθμίσεως τών ύφασματιών ιμάντων (5) πού κανονίζουσι τό σημείο τής πλάτης του καθίσματος πού άκουμπά ή σπονδυλική στήλη του οδηγού. Οι αριθμοί 8, 9, 10 δείχνουσι τά σημεία στηρίξεως του καθίσματος στο δάπεδο. Το ύποστήριγμα κεφαλής (11) είναι ρυθμιζόμενο. Έπάνω: Άρόξωμα ασφαλείας τής Βόλβο. Το κυρίως τμήμα είναι κατασκευασμένο από μέταλλα μεγάλης αντοχής, ενώ τά υπόλοιπα τμήματα από ύλικά πού συνθλιβουσι όκόμα. Κάτω: Άξονας ασφαλείας σέ 144. Διακρίνεται καθαρά τό σημείο συμπίεσεως του άξονος. Δεξιά: Άξονας ασφαλείας σέ Σιτροέν - Μαζεράτι. Το πρώτο



τμήμα είναι μικρό και σταματά λίγο μετά το ταμπλώ. Το δεύτερο τμήμα έξι ίσου μικρό σταματά ψηλά αρκετά πίσω από την γέφυρα των τροχών.



ώστε κάθε πρόνοια για τον οδηγό ήταν μάταιη μία και το τιμόνι βρισκόταν κολημένο στο στήθος ή την κοιλιά του.

Από πλευράς ασφαλείας το τιμόνι άρχισε να απασχολή τους κατασκευαστές μόλις τα τελευταία δώδεκα χρόνια.

Τα πρώτα τιμόνια που είχαν μελετηθεί από πλευράς προστασίας των επιβατών ήταν επενδεδυμένα στις ακτίνες τους με μαλακό υλικό, ενώ ο όμφαλός τους βρισκόταν τοποθετημένος βαθειά στο κέντρο.

Το μέτρο ήταν μία πρόχειρη λύση: σέ λίγο αποδείχθηκε πως η αποτελεσματική αντιμετώπιση του θέματος εξαρτάτο από την κατασκευή και την τοποθέτηση του άξονα του τιμονιού. Δυό διαφορετικές λύσεις βρήκαν εφαρμογή τότε.

Σύμφωνα με την πρώτη, ο άξων του τιμονιού δεν έπρεπε να καταλήγει εμπρός ή κάτω από την γέφυρα των εμπρός τροχών, γιατί με την παραμικρή σύγκρουση ο άξων αυτός θα μετατοπιζόταν προς τα πίσω παρασύροντας μαζί και το τιμόνι, με κίνδυνο να τραυματισθεί ο οδηγός. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει ο κύριος άξων του βολάν να αποτελείται από δυό ή τρία τμήματα. Το πρώτο, αρκετά μικρό, θα πρέπει να καταλήγει πίσω από τον πίνακα οργάνων, όπου και θα βρίσκεται το κιβώτιο διεύθυνσης. Από εκεί με γωνία 90 μοιρών θα ξεκινά το άλλο (άλλο) τμήμα του άξονα που θα φθάσει μέχρι την γέφυρα των τροχών. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η μετατόπιση προς τα πίσω του άξονα και σε συνέχεια του τιμονιού και ο τραυματισμός του οδηγού. Η λύση αυτή έχει εφαρμοσθεί στα Φιατ 1100 R και το NSU RO 80.

Η πιο κοινή λύση για την κατασκευή άξονα ασφαλείας που είναι και υποχρεωτική στις Ήνωμένες Πολιτείες είναι αυτή του πτυσσόμενου. Ο άξων δηλαδή που ξεκινά από το τιμόνι και φθάνει μέχρι την γέφυρα των τροχών είναι έτσι

κατασκευασμένος, ώστε σε μία βίαιη πρόσκρουση να συμπύσσεται με αποτέλεσμα να μην υπάρχει κίνδυνος να έμβολιση το τιμόνι τον οδηγό. Πτυσσόμενο άξονα τιμονιού έχουν αρκετά από τα μοντέλα των δύο τελευταίων ετών.

Μία άλλη τελειοποίηση που έκανε τελευταία την εμφάνισή της είναι η ρυθμιζόμενη κλίση του τιμονιού ανάλογα με την επιθυμία του οδηγού. Τρόισμφ 1300, Φιατ 130.

ΔΙΑΦΟΡΑ

Εκτός από το τιμόνι και το ταμπλώ θα πρέπει να είναι επενδεδυμένο με μαλακό υλικό ώστε να μειώνεται η δύναμη της προσκρούσεως των σωμάτων των επιβατών αν ξαφνικά έκτιναχθούν εμπρός... Ακόμη δεν θα πρέπει να εδέχουν από το ταμπλώ οίχημυρά ή άλλα εξαρτήματα που θα μπορούσαν να πληγώσουν τους επιβάτες. Μπουτόν ελέγχου, ραδιόφωνο, μοχλοι ρυθμίσεως, καλοριφέρ κλπ. θα πρέπει να είναι χωνευτά.

Τά όργανα ελέγχου που υπάρχουν από τον κατασκευαστή (κοντέρ, στροφόμετρο, θερμοκρασία λαδιού, δείκτης βενζίνης, άμπερόμετρο κλπ.) θα πρέπει να είναι στρογγυλά μεγάλου σχήματος με φόντο μαύρο με μεγάλες λευκές ένδειξεις, να φωτίζονται απλώς, όχι όμως έντονα ώστε να τυφλώνουν τον οδηγό, και να βρίσκονται σε θέσι που να ελέγχονται άμεσως με την πρώτη ματιά. Θα πρέπει ακόμη να έχη ληφθεί πρόνοια ώστε να μην αντανακλούν επάνω στα όργανα οι ακτίνες του ήλιου ή τα φώτα των άλλων αυτοκινήτων.

ΠΑΡΜΠΡΙΖ

Ενας από τους μεγαλύτερους κινδύνους για την περίπτωση που οι επιβάτες θα έκτιναχθούν εμπρός είναι το παρμπρίζ. Μέχρι σήμε-

ρα το πρόβλημα αντιμετώπιζόταν με κρύσταλλα τύπου TRIPLEX και SECURIT που έσπαζαν σε πολύ μικρά κομμάτια σε μία πρόσκρουση ή σύγκρουση χωρίς να υπάρχει κίνδυνος να τραυματίσουν τους επιβάτες. Με τέτοια κρύσταλλα είναι εφοδιασμένα όλα σχεδόν τα αυτοκίνητα σειράς.

Πρίν μερικούς μήνες έκανε την εμφάνισή του ένας νέος τύπος κρυστάλλου, κατασκευασμένος από τρία στρώματα εκ των οποίων το ένα πλαστικό. Το κρύσταλλο αυτό παρουσιάζει μεγάλη αντοχή στις προσκρούσεις και όταν συντριβή, κόβεται σε πολύ μικρά τεμάχια που δεν μπορούν να τραυματίσουν τον οδηγό. Ο νέος αυτός τύπος κρυστάλλου δεν έχει αρχίσει να τοποθετείται στα αυτοκίνητα σειράς.

ΑΝΕΣΙΣ

Ο χώρος των επιβατών θα πρέπει να είναι επενδυμένος με άφθωδες υλικό ώστε σε περίπτωση έκτινάξεως λόγω συγκρούσεως ή ανατροπής να μην κινδυνεύουν να τραυματισθούν.

Η επένδυση αυτή θα πρέπει να αρχίζει από τις κολώνες των θυρών, τις ίδιες τις πόρτες, την οροφή και να φθάσει μέχρι τις κολώνες του πίσω κρυστάλλου και τον χώρο κάτω από τα ταμπλώ.

Όλα τα αντικείμενα που εδέχουν πρέπει να είναι καλυμμένα με άφθωδες υλικό ή καλύτερα χωνευτά, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος τραυματισμού των επιβατών. Μοχλοι άνοιγματος θυρών και παραθύρων, πλαίσια παραθύρων, βάσεις ζωών ασφαλείας κλπ. πρέπει να είναι χωνευτά ή σκεπασμένα με άφθωδο μαλακό υλικό.

Οι αμερικανικές προδιαγραφές ασφαλείας προβλέπουν για τα καινούργια

μοντέλο, που εισάγονται και πρόκειται να κυκλοφορήσουν, όλα τα παραπάνω μέτρα ασφαλείας. Στην Ευρώπη οι διάφοροι κατασκευαστές εφαρμόζουν μερικά ή όλα τα μέτρα αυτά κατά βούληση, σάν τρόπο προεγκύσεως νέων αγοραστών, ενώ για την αμερικανική αγορά κατασκευάζουν ειδικά μοντέλα που πληρούν όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας.

ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ

Τά έμπρός καθίσματα σε ένα αυτοκίνητο της εποχής θα πρέπει να είναι κατά πρώτον ανεξάρτητα.

Θα πρέπει ακόμη να κρατούν καλά το σώμα στις στροφές, ώστε ο οδηγός να μη χάνει τον έλεγχο του αυτοκινήτου, να έχουν υψηλή πλάτη, να είναι αρκετά μαλακά, ώστε να ξεκουράζονται το σώμα, και να είναι καλά στηριγμένα στο πάτωμα του αυτοκινήτου ώστε να μην κινδυνεύουν να ξεκολλήσουν σε κάποια σύγκρουση. Ειδικά για τα δίδηρα αυτοκίνητα, θα πρέπει οι πλάτες των έμπρός καθισμάτων να ασφαλιζονται για να μην διπλώνουν στην παραμικρή σύγκρουση. Ακόμη πρόνοια θα πρέπει να έχει ληφθεί για τα καθίσματα των οποίων οι πλάτες γίνονται κρεβάτια, ώστε ο μηχανισμός ανακλίσεως να μην κινδυνεύει να σπάσει με την παραμικρή σύγκρουση.

Τα καθίσματα θα πρέπει ακόμη να είναι έφοδιασμένα (τουλάχιστον τα δύο έμπρός) με ύποστηρίγματα κεφαλής.

Σε μια νωτιαία σύγκρουση τα κεφάλια των επιβατών τινάζονται προς τα πίσω, με κίνδυνο να συντριβή ή σπονδυλική στήλη στο άνω τμήμα της.

Τα ύποστηρίγματα κεφαλής θα πρέπει να είναι καλά στηριγμένα στις πλάτες των καθισμάτων, αλλιώς δεν προσφέρουν τίποτε άπολύτως.

Η ταπεταρία των καθισμάτων θα πρέπει να είναι από αντιπυρρωτικό ύλικό, ώστε να μην δημιουργή προβλήματα για τον οδηγό και τους επιβάτες στο μακρινά ταξίδια.

ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ανεξάρτητα του αν υπάρχουν τιμόνι ασφαλείας, καθίσματα σωστά, ύποστηρίγματα κεφαλής ή έπενδυσι στο ταμπλώ, οι ζώνες ασφαλείας είναι απαραίτητες. Όλα τα παραπάνω μέτρα ασφαλείας προσφέρουν πολύ λίγα όταν δεν υπάρχουν ζώνες.

Όλα τα τελευταία μοντέλα διαθέτουν βάσεις για ζώνες ασφαλείας, ενώ στα περισσότερα ισπανικά οι ζώνες προσφέρονται σάν βασικός έξοπλισμός των τύπων ΝτελούΞ και Σούπερ ΝτελούΞ.

Οι ζώνες ασφαλείας διακρίνονται σε αρκετούς τύπους. Υπάρχουν αυτές που πιάδουν μόνο στο κάτω μέρος της κοιλάδας, οι χιαστί που περνούν από τους δυό ώμους, εκείνες που θυμίζουν ανάποδο «Π», και μοιάζουν σάν αυτές που χρησιμοποιούν οι πιλότοι των άεροπλάνων, οι τριών σημείων που είναι συνδυασμός μιας κοιλιακής και μιας διαγωνίου, και οι διαγώνιοι. Ο πιο ασφαλής τύπος είναι αυτός που θυμίζει ανάποδο «Π», αλλά δεν χρησιμοποιείται στα αυτοκίνητα σερίδες επειδή είναι δύσχηρη-

στος. Πιο εύκολος στη χρήση και πιο ασφαλής από τους ύπολοιπούς τύπους είναι ο συνδυασμός κοιλιακής και διαγωνίου, που λέγεται και τριών σημείων. Άρκετοί από τους κατασκευαστές τοποθετούν στα αυτοκίνητά τους βάσεις στηρίξεως για ζώνες τριών σημείων. Οι ζώνες ασφαλείας πρέπει να δέχονται άνεξάρτητα αν το αυτοκίνητο κυκλοφορή σε μεγάλους αυτοκινητοδρόμους ή μέσα στην πόλι. Οι κίνδυνοι μέσα στην πόλι είναι έξ ίσου μεγάλοι όσο και στις έθνικές οδούς.

Στις Ένωμένες Πολιτείες, όπως και σε μερικές χώρες της Ευρώπης, οι ζώνες ασφαλείας είναι ύποχρεωτικές.

Στα αυτοκίνητα σερίδες πρέπει να ύπάρχουν τουλάχιστον δυό ζώνες για τα έμπρός καθίσματα.

ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ ΣΗΜΕΙΑ

Αλλα σημεία τα όποια πρέπει να τύχουν προσοχής από τον κατασκευαστή από πλευράς ασφαλείας είναι:

Α) Η τοποθέτησι του ρεζερβουάρ. Οι περισσότεροι από τους κατασκευαστές άδιαφορούν για την θέση του ρεζερβουάρ, με αποτέλεσμα στην παραμικρή σύγκρουση να ύπάρχη κίνδυνος συνθλίψεως του ρεζερβουάρ και αναφλέξεως του καυσίμου. Αυτή τη στιγμή ύπάρχουν ρεζερβουάρ τοποθετημένα στις πιο επικίνδυνες θέσεις, στο πίσω δεξί φτερό, πίσω από την μάσκα κλπ. Η πιο ασφαλής θέση για την τοποθέτησι του ρεζερβουάρ είναι κάτω από το πίσω κάθισμα και τα πόδια των επιβατών. Ακόμη και στην πιο σφοδρή σύγκρουση ή άνατροπή οι κίνδυνοι αναφλέξεως του καυσίμου είναι περιορισμένοι.

Β) Όπισθιος φωτισμός. Τις πιο πολλές φορές τα φώτα που ύπάρχουν στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου άδυνατούν να δώσουν άκριθη στοιχειά στον οδηγό που ακολουθεί. Άλλες φορές η λυχνία των φώτων πορείας, των φρένων και του φλάς είναι συγκεντρωμένες σε ένα και μόνο στρογγυλό φως, άλλες φορές το φλάς είναι τόσο μικρό, ώστε είναι άδύνατο να το ξεχωρίση κανείς από μακριά, άλλες φορές η έντασι της λυχνίας των φρένων είναι τόσο έντονη, ώστε θαμπώνουν τον οδηγό που ακολουθεί, με αποτέλεσμα το τελευταίο να κινδυνεύει να χάνη τον έλεγχο του αυτοκινήτου του. Ο πλέον ασφαλής όπισθιος φωτισμός έπιτυγχάνεται με την τοποθέτησι τριών στρογγυλών φώτων για κάθε πλευρά. Το ένα από αυτά θα άνάβη όταν λειτουργή το ηλεκτρικό κύκλωμα του αυτοκινήτου, το άλλο όταν λειτουργούν τα φρένα και το τρίτο θα χρησιμοποιή σάν τόΞο πορείας. Άσφαλείς συνδυασμοί είναι εκείνοι που ύπάρχουν στα Ισπανικά συνθήκες αυτοκίνητα, όπου σε ένα παραλληλόγραμο άρκετά έπιμεκτες φως ύπάρχουν τρεις ξεχωριστές λυχνίες, μία για κάθε περίπτωση. Μερικές φορές έχη ληφθή πρόνοια ώστε με το φρενάρισμα να άνάβουν δυό λυχνίες σε κάθε πλευρά, δηλαδή τέσσερις στο σύνολο. Ακόμη θα πρέπει να ύπάρχουν φώτα ή προβολέας όπισθοπορείας που να λειτουργή αυτόματα με την τοποθέτησι της όπισθης.

Γ) Νικελ. Προφυλακτήςρες κλπ. Η τοποθέτησι πολλών χρωμιωμένων μετάλων σε ένα αυτοκίνητο δημιουργεί κίνδυνους για την ασφάλεια των άλλων ό-

δηγών που έρχονται αντίθετα ή κινούνται πίσω του.

Οι άκτίνες του ήλιου άντανακλώνται έπάνω στα νικελ και θαμπώνουν επικίνδυνα τις πιο πολλές φορές τους άλλους οδηγούς. Για το λόγο αυτό τα νικελ που κατακτούν έδαφος τελευταία θα πρέπει να περιοριστούν και μόλιστα να καταργηθούν. Ακόμη και οι προφυλακτήςρες που πάντα είναι νικελ θα πρέπει να άλλάξουν.

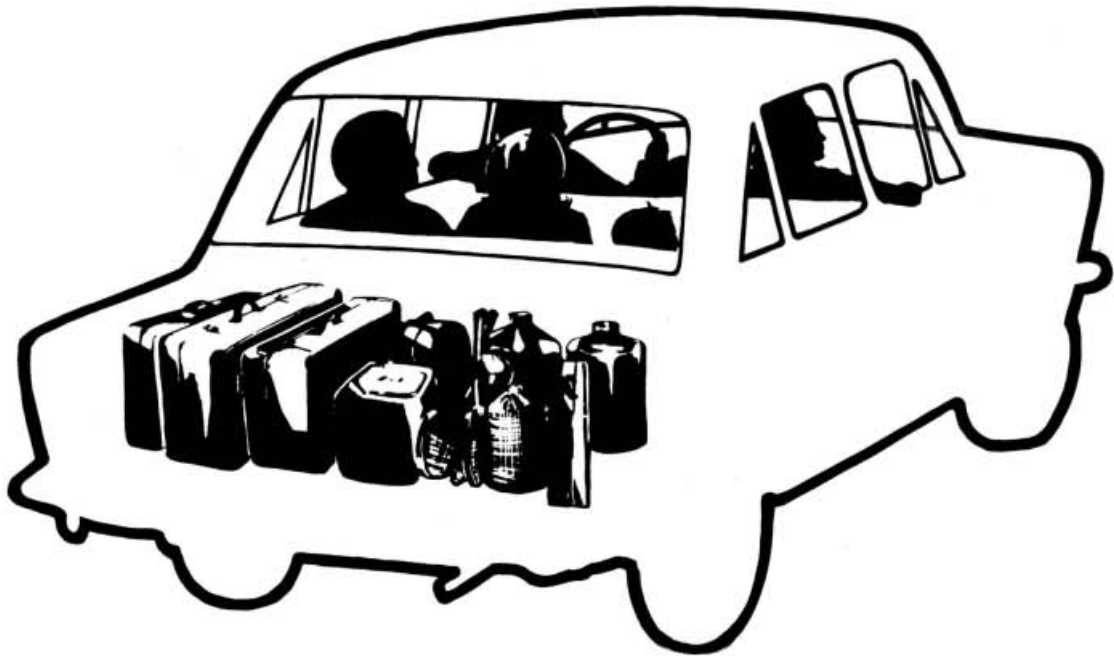
Κλείνοντας το θέμα της παθητικής ασφαλείας, μπορούμε να πούμε ότι επειδή στον κατασκευαστή κοστίζει λιγώτερο, ή μελέτη της και ή εφαρμογή των μέτρων που άπαιτεί γνώρισε τεράστια δημοτικότητα και τράβηξε έκατοντάδες αγοραστές. Άνθρωποι άγόραζαν το αυτοκίνητο Χ, επειδή είχε διπλό κύκλωμα φρένων και χωνευτές χειρολαβές παραρύρων, άδιαφορούντες αν ο κινητήρας του αυτοκινήτου ήταν σχεδιασμένος προπολεμικά και ή άνάρτησι δεν διέφερε από εκείνες των αυτοκινήτων του 1917.

Έγενικά το τεράστιο θέμα που λέγεται ασφάλεια αν και άπησχόλησε μόλις τα τελευταία χρόνια τους κατασκευαστές, έκανε μεγάλα άλματα και έφθασε σε επίπεδα που δεν μπορούσε να φαντασθή κανείς. Τα ίδια τα αυτοκίνητα που πριν λίγα χρόνια ήταν κινούμενα μεταλλικά κουτιά, παρουσιάσθηκαν ξενασχεδιασμένα σύμφωνα με τις προδιαγραφές ασφαλείας με έντελως διαφορετική όψη. Οι προδιαγραφές ασφαλείας έκαναν τα τεράστια αμερικανικά αυτοκίνητα ασφαλότερα, έφεραν διακόφρενα στους έμπροσθιους τροχούς άρκετων Ευρωπαϊκών αυτοκινήτων, έλλαξαν την μορφή των άμαξωμάτων και το σχήμα των τιμονιών, έπέβαλαν τα άμαξώματα ασφαλείας, έλλαξαν τον πίσω φωτισμό, βελτίωσαν την άνάρτησι και έπέβαλαν ή παρουσίασαν για πρώτη φορά ένα πλήθος ακόμη από τελειοποιήσεις.

Τα αυτοκίνητα παραγωγής άλλαξαν εαφνικά μέσα σε λίγα χρόνια. Φυσικά, ή άνάρτησι, ο κινητήρας, το σύστημα διεύθυνσεως και ίσως τα φρένα δεν έτυχαν της προσοχής που έπρεπε, επειδή άκριβώς ο τομέας της ένεργητικής ασφαλείας είχε μεγάλο κόστος, βελτιώθηκαν όμως σε έναν ικανοποιητικό βαθμό. Η παθητική ασφάλεια από την άλλη πλευρά έφθασε στο Ζενίθ της. Άμαξώματα, τιμόνια, καθίσματα, παρμπρίζ κλπ., βελτιώθηκαν άφάνταστα, μέχρι σημείου που σε ώρισμένες περιπτώσεις δεν ύπάρχουν περιθώρια για άλλες βελτιώσεις.

Προσωπικά έμεις θα έλαμε περισσότερες βελτιώσεις στο τομέα της ένεργητικής ασφαλείας, δεν είμαστε όμως ούτε σχεδιαστές ούτε κατασκευαστές για να ρυθμίζουμε τις τύχες των αυτοκινήτων. Άπλως σ' αυτό το άρβρο σημείωσαμε μερικές από τις τροποποιήσεις που βρήκαν, βρίσκουν ή πρέπει να βρουν έφαρμογή, με την έλπίδα ότι βοηθούμε άρκετά τους ανθρώπους που πρόκειται να άγοράσουν αυτοκίνητο, αλλά και εκείνους που κυκλοφορούν κάθε ήμέρα με το αυτοκίνητό τους έπάνω στην ζεστή άσφαλο της πόλεως ή τούς άτελειώτους δρόμους της ύπαιθρου.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΣ



ΠΟΤΕ ΔΕΝ ΕΙΧΑΤΕ ΤΟΣΟ ΠΟΛΛΑ ΠΛΗΡΩΝΟΝΤΑΣ ΤΟΣΟ ΛΙΓΑ!

Τό **FIAT POLSKI 125p**

Παραγωγής του δευτέρου εργοστασίου FIAT σε εξαγωγές εκτός Ιταλίας σας προσφέρει μεταξύ άλλων και τὰ ἑξῆς: * Ἀνεσι μεγάλου αὐτοκινήτου με 5 πολὺ εὐρύχωρες θέσεις.
• Ἀνακλινόμενα καθίσματα • Πολυτελῆ ταπε-

ταρία • 1295 κυβ. ἑκατ. • 70 SAE • Φορολογία 9 ἵππων • Διακόφρενα-σερβόφρενα καὶ στοὺς 4 τροχοὺς με διπλὸ σύστημα ἀσφαλείας.
• 4 ἀνεξάρτητους τροχοὺς. • Κατανάλωσι ἀνω τῶν 230 χιλμ. τὸ δοχεῖο.

ΚΑΙ

ΤΟΣΑ ΑΛΛΑ ΑΚΟΜΑ ΜΟΝΟΝ 118.000 ὄρχ.

Βεβαίως : με τὴν πλήρη σειρά τῶν ἀνταλλακτικῶν καὶ τὸ ὑποδειγματικὸ SERVICE τῆς FIAT

ΩΤΟΠΟΛ Α.Ε. ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 206 ΤΗΛΕΦ. 967.721 - 4

ΠΑΡΑΛΛΑΓΕΣ Σ' ΕΝΑ ΘΕΜΑ

ΓΙΑ ΜΙΑ ΡΟΒΕΡ 2000

Λίγους μήνες πριν τα ξένα αυτοκινητικά περιοδικά δημοσίευσαν μερικές περιέργες φωτογραφίες. Περιέργες διότι παρουσίαζαν μια Ρόβερ 2000 με τεράστια φτερά και λάστιχα και ένα κινητήρα που είχε πάνω από τέσσερις χιλιάδες κυβικά και έκανε τρομερή φασαρία... "Όπως μας είπαν και μερικοί φίλοι μας αυτόπται μάρτυρες.

Κανείς δεν περίμενε ότι η Ρόβερ θα λάβη μέρος στο δύσκολο αυτό είδος των αγγλικών αγώνων που ακούει στο όνομα Σαλούν κάρ ρέι-σινγκ αλλά ο Ρόυ Πιέρπόιντ, ο οδηγός της Ρόβερ 4,2 εξέπληξε πολλούς με τις επιδόσεις του... Κι όταν μάλιστα κέρδισε και μια πρώτη θέση στο Κάσλ Κούμπ τότε τα πράγματα έγιναν στ' αλήθεια σοβαρά και τώρα βλέπεις σοβαρούς "Αγγλους να κυκλοφορούν με χοντρές και ταχύτερες Ρόβερ.

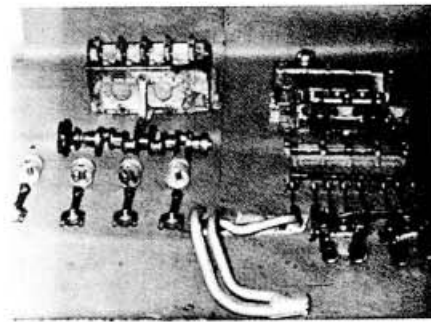
"Όμως σ' αυτό το μικρό άρθρο δεν πρόκειται να γράψουμε γι' αυτές τις Ρόβερ αλλά για τις Ρόβερ και τα άλλα αυτοκίνητα, που μετατρέπονται από ένα "Αγγλο μηχανικό που βρίσκεται στην Αθήνα.

Μα» κάλεσαν πριν από 20 περίπου μέρες και μας έδειξαν ένα λυμένο κινητήρα Ρόβερ ο οποίος δεχόταν τις απαραίτητες περιποιήσεις. Στρόφαλος ζυγοσταθμισμένος, πιστόνια ελαφρωμένα και βαλβίδες ειδικές, άλλα ελατήρια και άλλοι εκκεντροφόροι και γενικά διάφορα μικρά και μεγάλα εξαρτήματα βρίσκονταν στο πάτωμα του γκαράζ της ΦΟΜΑ στη Λ. Αλεξάνδρας, όπου εργάζεται και ζει ο "Αγγλος μηχανικός κ. "Αγκνιου — καμιά σκέσι!... "Ο άνθρωπος αυτός είναι ένας περιεργός τύπος. Ανήσυχος αλλά και βαθύς γνώστης της λεπτής εργασίας των μετατροπών, σκέπτεται να δημιουργήσει ένα «σπώντ οδπ» ά-

κριβώς εάν αυτά που υπάρχουν στην Αγγλία.

Στη ΦΟΜΑ εγκατέστησε το εργαστήριό του και ήδη τα πρώτα αποτελέσματα είναι καταπληκτικά. Η Ρόβερ που ετοιμάζει φθάνει τους 145 ίππους και μια δεύτερη, που άνηκε σε γνωστό Αθηναίο φωτογράφο, περιμένει, τη σειρά της για να δεχθῆ την «μεταχείρησι» όπως λέει ο κ. "Αγκνιου!

"Όμως δεν άσχολεῖται μόνο με τις



Τα μέρη του κινητήρα της Ρόβερ 2000 διακρίνονται καθαρά στην φωτογραφία μας. Προσέετε την ελεύθερη εξέσμι.

Ρόβερ. Τα σχέδιά του και γενικώτερα τα σχέδια της ΦΟΜΑ είναι μεγάλα.

Οί μετατροπές που γίνονται και θα γίνουν δεν είναι πράγματα άνεύθυνα που δεν κάνουν τίποτα άλλο από το να καταστρέψουν το αυτοκίνητο.

"Ολόκληρο το συνεργείο εργάζεται με ειδικές προδιαγραφές που ο "Αγκνιου έφερε μαζί του απ' την Αγγλία γι' αυτόν το σκοπό.

Μέσα στα σχέδιά τους είναι και μια αγωνιστική όμας, από αυτοκίνητα

πελατών, που θα φροντίζη ο "Αγγλος σπεσιαλίστας.

Τονίζει, ο "Αγκνιου, την ανάγκη ενός οργανισμού που θα άσכולῆται με την επιστημονική μετατροπή των αυτοκινήτων και παράλληλα έπσημαίνει τις λίγες και μάλλον έρασιτεχνικές προσπάθειες που έχουν γίνει πάνω στον τομέα αυτόν. Σκοπός του συνεργείου της ΦΟΜΑ δεν είναι να φτιάξη ένα ακόμη «γρήγορο» αυτοκίνητο αλλά να ικανοποιήσει μια διαρκώς αυξανόμενη μερίδα οδηγών που θέλουν να κάνουν τ' αυτοκίνητά τους ταχύτερα, αλλά παράλληλα δεν θέλουν και να τα καταστρέψουν.

Η ΦΟΜΑ δεν άσχολεῖται μόνο με τους κινητήρες. Οί άνθρωποί της εργάζονται και πάνω η μάλλον κάτω, στις αναρτήσεις των αυτοκινήτων διότι είναι γνωστό ότι ένα «φτιαγμένο» αυτοκίνητο είναι επικίνδυνο αν δεν έχει ληφθῆ η κατάλληλη πρόνοια για τη μετατροπή της αναρτήσεώς του.

Ειδικά ελατήρια, άμορτισέρ και ό,τι άλλο χρειάζεται, υπάρχει στο συνεργείο και ο κ. "Αγκνιου λέει ότι είναι πρόθυμος να τα συζητήσει με τους πελάτες του.

Λέγονται πολλά για ένα καθαρά αγωνιστικό αυτοκίνητο που πρόκειται να κάνει την εμφάνισή του στη χώρα μας, με τα χρώματα του συνεργείου, αλλά κανείς δεν ξέρει τι ακριβώς θα είναι.

Πάντως είναι γεγονός και συζητείται από πολλούς ότι η ΦΟΜΑ και ο "Αγκνιου έχουν σκοπό να κάνουν τις μετατροπές στην χώρα μας επίσημη...

Κι αυτό είναι κάτι πού, κατά γενική όμολογία, χρειάζεται αν πρόκειται ν' άποκτήσουμε καλύτερα αυτοκίνητα για τους αγώνες και άσφαλέστερα αυτοκίνητα για τους δρόμους.

'Αντοχή... Οικονομία...
'Ασφάλεια...



Radial
Super
Speed

RD-20

RD-11



BRIDGESTONE TIRES

'Ελληνοϊαπωνική Α.Ε.

Κηφισίας 100 — Χολόνδρι (ΑΘΗΝΑΙ) — Τηλ. 688-611 (5 γραμμές)

ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Θα διαβάσετε σίγουρα σε μια άλλη σελίδα μας, το κομμάτι του Κ.Κ. για τα πιστόνια και δεν νομίζω ότι θα έχετε κανένα κενό ή απορίες, σχετικά με τον προορισμό τους και τα «μυστικά» τους. Αν όμως έχετε, μην διαβάσετε τις πιο κάτω γραμμές, γιατί δεν πρόκειται να σας φωτίσουν περισσότερο. Απεναντίας θα σας μπερδέψουν, γιατί δεν προσρίζονται για σας, αλλά για όλους εκείνους που ζητούν το μυστικό της επιτυχίας στην μηχανή τους, και εφαρμόζουν ό,τι ακούσουν, ό,τι απέδωσε ικανοποιητικά στην μηχανή κάποιου άλλου.

Ας παρακολουθήσουμε λοιπόν την κίνηση του πιστονιού, υποθέτοντας ότι η κίνηση του αρχίζει από το Άνω Νεκρό Σημείο (στο έζης ΑΝΣ). Μόλις γίνει η ανάφλεξη, τα αέρια πιέζουν το πιστόνι και το αναγκάζουν να επιταχυνθεί με φοβερή ταχύτητα προς τα κάτω. Στη μέση της διαδρομής του έχει φθάσει το μέγιστο της ταχύτητάς του, ενώ από εκεί και κάτω αρχίζει να επιβραδύνεται για να σταματήσει στιγμιαία στο Κάτω Νεκρό Σημείο (στο έζης ΚΝΣ). Έν συνεχεία επιταχύνεται πάλι, φθάνει πιο μέγιστο της ταχύτητάς του και επιβραδύνεται προς το ΑΝΣ, όπου η ταχύτης μηδενίζεται, για να ξαναρχίσει πάλι από την αρχή.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι η παλινδρομική κίνησή του, το αναγκάζει να επιταχύνεται και να επιβραδύνεται συνεχώς και σε ένα ζέφρενο ρυθμό. Στις 6.000 στροφές ανά λεπτό π.χ. το πιστόνι σταματά και πάλι ξεκινά 200 φορές κάθε... δευτερόλεπτο! Και από εδώ ξεκίνησε η ιστορία με τα έλαφρωμένα πι-

στόνια, γιατί κάποιος σκέφθηκε ότι η κίνησή αυτή του πιστονιού είναι μια σημαντική σπατάλη δυνάμεως και ο μόνος τρόπος να κάνουν τη μηχανή να γυρίζει πιο εύκολα και να αποδίδει περισσότερο, ήταν να μειώσουν το βάρος του έμβόλου.

Όπως έλεγαν: «Όσο πιο μικρό βάρος έχει το πιστόνι, τόσο πιο εύκολα θα είναι να επιταχυνθεί και να επιβραδυνθεί κατά την διάρκεια του κύκλου, με αποτέλεσμα να σπαταλήται λιγώτερη ίπποδύναμη».

Σε πρώτη ματιά η ιδέα φαίνεται απόλυτα σωστή, καταρρίπτεται όμως άμεσα, μόλις σκεφθούμε ότι δεν υπάρχει δύναμη που να μπορούμε να τη κερδίσουμε με ένα έλαφρωμένο πιστόνι ή μπιέλλα.

Παραδεχόμαστε βέβαια ο-

τι όσο μικρότερο είναι το βάρος του πιστονιού, τόσο πιο εύκολα θα επιταχύνεται, αλλά θεωρητικά και πρακτικά, δεν υπάρχει αύξηση δυνάμεως, παρά μόνον μια μικρή μείωση τριβής.

Ας πάρουμε για παράδειγμα μια μικρή μηχανή, που δουλεύει σε πολλές στροφές, μια μηχανή από γκόου - κάρτ, π.χ.

Αυτές οι μηχανές, με τις μικρές διαδρομές, δουλεύουν άκουραστα ανάμεσα στις 10 και 15.000 στροφές ανά λεπτό, και αποδίδουν γύρω στους 12 μόνον ίππους. Αν λοιπόν είχαν μια καθαρή απώλεια Χ από την επιτάχυνση του πιστονιού, θα τους ήταν αδύνατον να γυρίσουν τόσο γρήγορα.

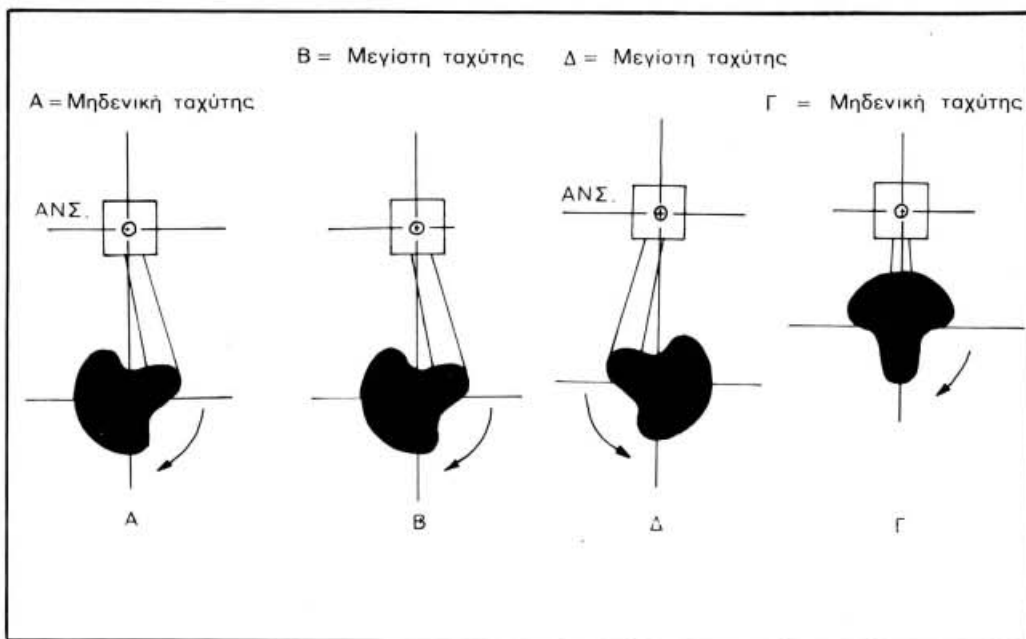
Ας το «βασανίσουμε» λιγάκι. Μία κλασική μηχανή 100 κυβικ. έκ. γυρίζει στις 9.500 στροφές π.χ., έχει μέγιστη ταχύτητα έμβόλου 3.900 πόδια ανά λεπτό. Η κινητική ενέργεια που γεννιέται ($\frac{1}{2} M V^2$) και συσσωρεύεται στο πιστόνι και την μπιέλλα, την στιγμή της μέγιστης ταχύτητας, είναι 26 ποδόλιθρα. Αν αυτή η ενέργεια χανόταν κάθε φορά, που το πιστόνι επιταχυνόταν ή επιβραδυνόταν, δηλαδή τέσσερις φορές σε κάθε κύκλο, ή υποτιθιμένη δύναμη, έπρεπε να είναι γύρω στους 30 ίππους. Παρ' όλα αυτά χρειάζεται μόνο το 1)10 της δυνάμεως για να νικήσει την μηχανή με 9.500 στροφές, πάνω σ' ένα δυναμόμετρο.

Ας δοκιμάσουμε να το πούμε διαφορετικά. Είπα-

με ότι η μηχανούλα μας, αποδίδει 12 ωφέλιμους ίππους, σύν 3 που δεν εμφανίζονται ποτέ, μάς δίνουν μια φαινομενική δύναμη 15 ίππων στις 9.500 στροφές, την μισή δηλαδή, από την υποτιθιμένη ανάγκη των 30 ίππων. Καθώς δεν μπορούμε να σπαταλήσουμε διπλάσια ποιότητα δυνάμεως από την πραγματικώς παρεχομένη, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι δεν πρέπει να υπάρχει απώλεια, που να συνδέεται ή να προέρχεται από την επιτάχυνση του πιστονιού.

Προχωρούμε ακόμα λίγο. Μπορούμε αρκετά εύκολα να βρούμε το έργο, που απαιτείται για να επιταχυνθεί το πιστόνι. Αποροφά μόν μέρος της ώθησης, που δημιουργείται από τα αέρια, αλλά δεν σπαταλά έργο. Η μηχανή επανακτά την αποθηκευμένη στο γρήγορα κινούμενο πιστόνι κινητική ενέργεια, την ώρα που ο στροφαλοφόρος άξονας το αναγκάζει να επιβραδυνθεί μέχρι το «μηδέν ταχύτητα» στο τέλος της διαδρομής του! Η περιστροφική κίνηση του στροφάλου, αυξάνεται εις βάρος της ταχύτητας του πιστονιού, ή μηχανής... επωφελείται από την στιγμιαία συσσώρευση ενέργειας και αυτό είναι το συμπέρασμα της όλης ιστορίας.

Η δύναμη, που παράγεται από την πίεση των αερίων και ενεργεί πάνω στην επιφάνεια του πιστονιού δεν γίνεται «αισθητή» σε όλη της την ένταση από την μπιέλλα, διότι καθώς



τό πιστόνι έπιταχύνεται από τό ΑΝΣ (μέ φορά Α -Β) ή μόζα του πιστονιού άπορροφά μέγα μέρος από τήν άρχική ώθησι, που παράγεται από τήν καύσι τών άεριών.

Η ένέργεια που προκύπτει, συσσωρεύεται στο τιμόνι και «σώζεται» για να χρησιμοποιηθῆ μιά στιγμή άργότερα, στο τελευταίο ήμιου τῆς ίδιας διαδρομῆς.

Στό σημείο Β τῆς διαδρομῆς, τὰ άέρια τῆς καύσεως έχουν διασταλή άρκετά, μέ άποτέλεσμα να ύπάρχει χαμηλή πίεσι στον κύλινδρο. Η ίσχυρή ώθησι στο κομβίο του στροφαλοφόρου άξονα, παραμένει ύψηλή λόγω του ότι τό πιστόνι μεταφέρει τήν κινητική ένέργεια στον στροφαλο, καθώς έπιταχύνεται για τό ΚΝΣ.

Για τόν λόγο αυτό, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε μία πιο αδύνατη μπιέλλα, καθώς ή μεγίστη δύναμι, που παρουσιάζεται, είναι έπίσης μειωμένη. Όμως, προτού παραγγείλετε για τό μοτέρ σας, πιστόνια από... χυτοσίδηρο, άς ριζούμε άκόμη μία ματιά στον ύπόλοιπο κύκλο τῆς μηχανῆς.

Τό πιστόνι που μόλις ήλθε και σταμάτησε στιγμιαία στο ΚΝΣ, πρέπει να άρχιση να έπιταχύνεται πρὸς τό ΑΝΣ, όποτε και πάλι άπαιτείται ένέργεια μέσω του διωστήρος (μπιέλλας). Όλο τό έργο, που άπαιτείται για να πάη τό πιστόνι από τό σημείο (; στο J), πρέπει να παρθῆ από τό έργο που δίνει τό βολάν στον στροφαλοφόρο άξονα. Η μπιέλλα πιέζεται από τήν μεταδιδόμενη κίνηση, όπως και προηγουμένως κατά τήν διάρκεια τῆς παραγωγικῆς κινήσεως.

Τό έργο που μόλις άποθηκεύθηκε σαν κινητική ένέργεια στο πιστόνι, μεταφέρεται πάλι στον στροφαλοφόρο, καθώς έπιβραδύνεται ταχέως, για να άποκτήση μηδενική ταχύτητα στο ΑΝΣ.

Αιτή ή έπιβράδυνσι από τό σημείο J στο E, παράγει μία έφελκυστική δύναμι στην μπιέλλα, αντί τῆς συμπίεστικῆς δυνάμεως που συναντήσαμε προηγουμένως. Η μεγίστη δύναμι, που άπαιτείται για να έπιταχύνῆ ή να έπιβραδύνῆ τό πιστόνι στο ΑΝΣ, είναι περίπου 40% μεγαλύτερη, από αὐτήν που άπαιτείται στο ΚΝΣ. Σ' αὐτόν τόν πρὸς τὰ έπάνω χρόνο, ή έφελκυστική δύναμι στην μπιέλλα είναι

πρακτικῶς μεγαλύτερη από τήν δύναμι συμπίεσεως.

Σε πολύτροφες τετράχρονες μηχανές, τό άποτέλεσμα αὐτου του «αντιστροφου φορτίου» φαίνεται στο κάτω μέρος του κομβίου, που είναι πολλές φορές πιο φαγωμένο από τό έπάνω. Αυτό δείχνει ότι ή άρχική δύναμι, που προκαλείται από τήν έπιβράδυνσι του πιστονιού και τῆς μπιέλλας, είναι μεγαλύτερη από τήν ώθησι, που ύπάρχει, κατά τό πρώτο μέρος του παραγωγικου κύκλου. Και είναι δυνατόν ή μεγίστη δύναμι που έπιδρά στην μπιέλλα, να είναι έφελκυστική μάλλον παρά δύναμι συμπίεσεως!

Αὐτό άπαιτεί πολύ ύψηλές περιστροφικές κινήσεις, ή βαριά παλινδρομούντα μέρη.

Τό φαινόμενο τῆς συσσωρεύσεως ένεργείας στο έμβολο μας έπιτρέπει να λεπτόνουμε τίς μπιέλλες στις πολύτροφες μηχανές. Ένα παράδειγμα, που μας έρχεται τυχαία στο μυαλό, είναι τῆς άγωνιστικῆς δικύλινδρης Γι-αμάχα 100cc, που έχει έλαφρωμένες μπιέλλες, άλλα... παραγεμίζει τόν στροφαλο με ύλικά, που προστίθενται στις παρειές του.

Όσο άργότερα γυρίζει μία μηχανή (προϋποθέτοντας συνεχῆ ροπή στρέψεως), τόσο μεγαλύτερη θα είναι ή δύναμι συμπίεσεως στην μπιέλλα. Μία άργόστροφη μηχανή θα ώφεληθῆ από ένα βαρύ πιστόνι, καθώς θα δίνῆ άκόμη μεγαλύτερη ώθησι στη ροπή στρέψεως.

Η μείωσι του θάρους του πιστονιου έξυπηρετεί άπλωσ και μόνον στο να αλλάζῆ τό μέγεθος και τήν διεύθυνσι τών δυνάμεων, που μεταφέρονται από τήν μπιέλλα (άδιαφορώντας για τήν άλλαγι στο ζύγισμα τῆς μηχανῆς). «Αν λοιπόν δεν ύφίσταται κανένα ασύνηθεσ πρόβλημα έδράνων ή αν δεν ενδιαφέρεσθε για εζαιρετικά ύψηλές στροφές, είναι καλύτερα να αφήσετε ήσυχο τό πιστόνι. Μην έλπίζετε ότι θα πετύχετε καλύτερες έπιδόσεις, από καθαρή ίπποδύναμι, χρησιμοποιώντας αὐτό τό «μυστικό πουσοάρισμα».

ΑΡΗΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ



Ένα χιλιόμετρο μπροστά σας γίνεται ή νύκτα ήμέρα με προβολείς ιδιου HELLA.

Γενικοί Άντιπρόσωποι : «ΗΛΕΚΤΡΑ» ΑΕΕ.
Γλίσσου 47 (όπισθεν Φιξ), τηλ. 918.830-916.178



ΝΙΚΟΣ ΚΑΠΕΤΑΝΑΚΗΣ

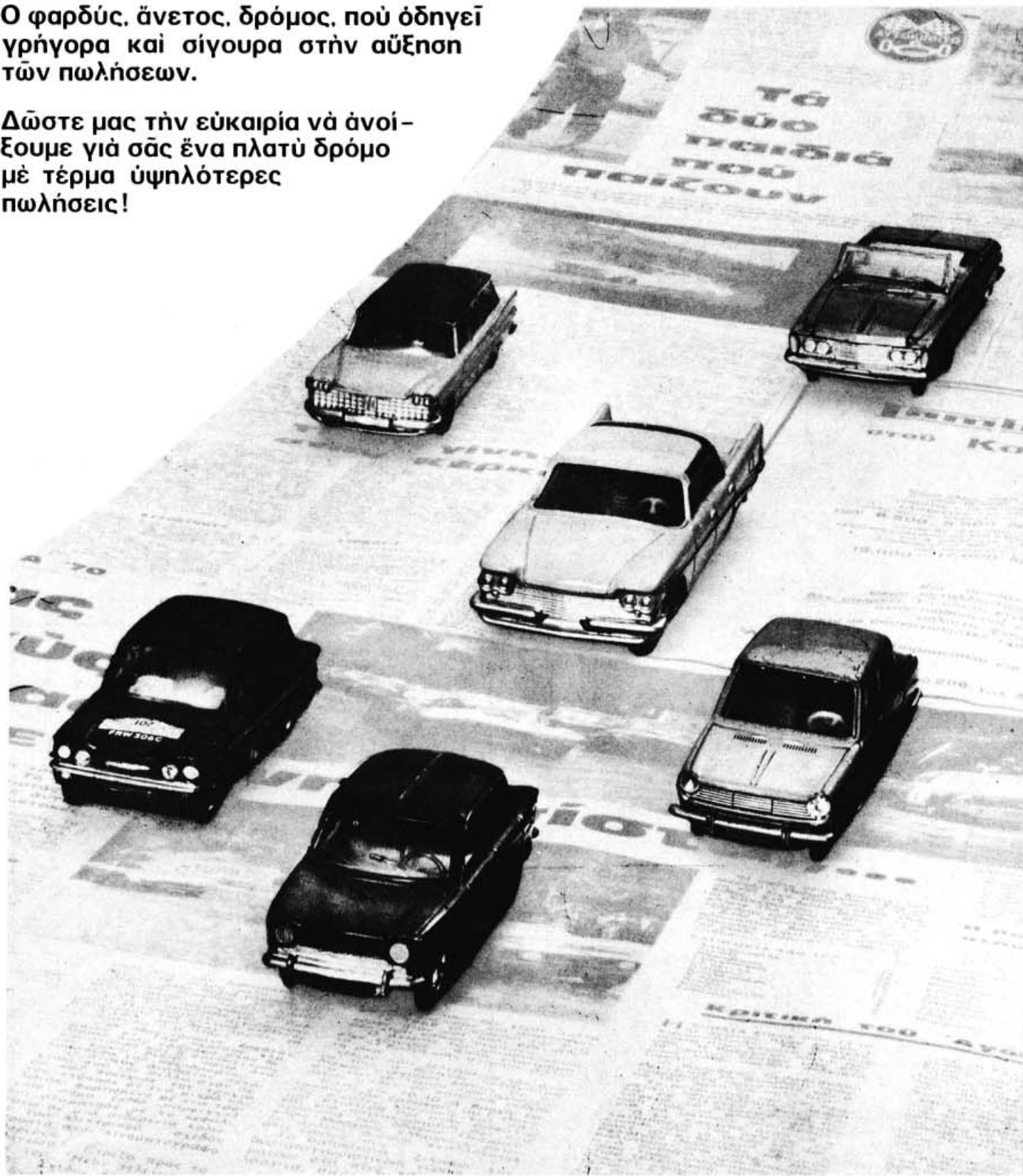
**ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ**

ΚΑΛΛΙΠΡΟΣ (ΙΛΙΣΟΥ) 61 • ΤΗΛ. 924.501

Λεωφορος δημοσιότητας

Ο φαρδύς, άνετος, δρόμος, που οδηγεί γρήγορα και σίγουρα στην αύξηση των πωλήσεων.

Δώστε μας την ευκαιρία να ανοίξουμε για σας ένα πλατύ δρόμο με τέρμα υψηλότερες πωλήσεις!



INTERPRESS

ΔΗΜΟΣΙΑΙ ΣΧΕΣΕΙΣ - ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΥ 1 ΤΗΛ. 604.711 (5 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ὁ σταύρος ζαλιμάς καί τ'αυτόκίνητα...

... τῆς μεγαλύτερης Ἀγγλικῆς Βιομηχανικῆς οἰκογενείας,
τῆς **BRITISH LEYLAND MOTOR CORPORATION**.*

σᾶς περιμένουν σὴν ἐκθεσὴ τοῦ

Ἐκεῖ θὰ θρῆτε ὅλους τοὺς τύπους τῶν αὐτοκινήτων

AUSTIN, MORRIS, MG, WOLSELEY, INNOCENTI & ROVER.

γιά νὰ πάρετε αὐτό πού σᾶς ταιριάζει περισσότερο.

Θά σᾶς περιμένῃ ὁ ἴδιος - ὁ Σταύρος Ζαλιμάς

πρωταθλητῆς Ἑλλάδος ἐπὶ σειράν ἐτῶν μέ τὸ θρυλικό **AUSTIN MINI** τοῦ



* Γενικός Ἀντιπρόσωπος: **ΑΦΟΙ ΔΟΥΚΑ Α.Ε.**

**Ε.Π.Ε. ΕΜΠΟΡΙΑΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

**ΚΑΛΛΙΠΡΟΣ (ΙΛΙΣΣΟΥ) 30
ΤΗΛ. 919.284.922.211
ΑΘΗΝΑΙ 403**

**ΣΤΑΥΡΟΣ
ΖΑΛΙΜΑΣ**

ROVER

WOLSELEY

INNOCENTI



**AUSTIN
MORRIS**



ΕΔΩ ΧΟΝΤΑ...



Α.Κ.: Τί ακριβώς σκέπτεσθε να κάνετε για τους αγώνες;
'Η δική μας κατάσταση είναι κάπως ιδιόρρυθμη γιατί δεν υπάρχει πίστα. 'Ετσι είναι αρκετά δύσκολο να πησ; ότι τα πολλά άλογα ωύζουν την κατάσταση. "Όπως είδατε ήταν πολύ δύσκολο να κουμαντάρουν το «350» στις δοκιμές.

Α.Κ.: Είπατε ότι στους αγώνες πηγαίνετε για να αποκτήσετε εμπειρία για τα αυτοκίνητα παραγωγής. Ποιά σκέψι υπάρχει λοιπόν ανάμεσα στους αγώνες και στο τελευταίο έπιβατικό μοντέλο, το 1300;

Τόν κινητήρα του τόν έχει βασικά σχεδιάσει ο 'Ιριμαγκίρι, ο ένας από τούς δύο μηχανικούς που σής είπα προηγουμένως. Σχεδίασε το πρώτο V—12 μοτέρ σέ ηλικία 23 έτων. 'Εκτός από τόν κινητήρα και ή ανάρτησι είναι σχεδιασμένη από ανθρώπους του Τμήματος αυτού. Κανείς δέν μένει μόνιμα στο Τμήμα 'Ερευνών. 'Απλώς αποσπώνται για ένα μικρό διάστημα από τις βασικές τους θέσεις αλλά μετά ξαναγυρίζουν. "Ετσι πλουτίζει το κυρίως έργοστάσιο με άριστα ειδικευμένο προσωπικό και το Τμήμα 'Ερευνών... έρευνά για καινούργιους μηχανικούς. Είναι ένα έλάττωμα αυτό.

"Ετσι αυτός που σήμερα φτιάχνει μιά φόρμουλα, σέ λίγο καιρό θα σχεδιάζει ένα φορτηγό ίσως. "Όσκεφθήτε πόση πείρα θα έχη.

Α.Κ.: Πότε θα έλθη το 1300 στην Ελλάδα;

Ειδικά για την Ελλάδα δέν ξέρω. Στην Εύρώπη πάντως τα πρώτα 1300 θα έλθουν τόν 'Ιανουάριο ή τόν Φεβρουάριο, στην Γαλλία και στο Βέλγιο πρώτα.

Α.Κ.: Οί κινητήρες του έμπορίου τών μοτοσυκλετών αποδίδουν τó μάζιμουμ γύρω στις 10.000—10.500



στροφές και τών αυτοκινήτων γύρω στις 7.500 — 8.000. Πώς κατορθώνετε να είναι τόσο άπαλοι στην λειτουργία τους, ιδίως μέσα στις πόλεις;

Βασικά χρησιμοποιούμε όχι πολύ άγριους έκκεντροφόρους, αλλά έχουμε ύψηλή συμπίεσι που μās έξασφαλίζει ροπή. Μετά μελετούμε πολύ τó σχήμα του θαλάμου καύσεως, και τις πολλαπλές εισαγωγής και έξαγωγής. "Ετσι επιτυγχάνουμε αρκετά καλή καύσι και έκρεταλλευόμεθα και την παραμικρή σταγόνα βενζίνης.

Α.Κ. Τελευταία, στους κινητήρες σας, έχετε κάπως περιορίσει την χρησιμοποιήσι ρουλιάν στα κουζινέττα και στους πείρους τών έμβόλων. Χρησιμοποιείτε τα κλασικά κουζινέττα. 'Υπάρχουν διαφορές;

Είναι μιά τελευταία εμπειρία από τόν αερόφυκτο 8κύλινδρο κινητή-

ρα της Φόρμουλα 1. Φτιάξαμε τέτοια πράματα ώστε να μην παρουσιάζουν διαφορές στην όλη συμπεριφορά τους έν σκέπει με τα ρουλιάν, ένω περιορίζεται σημαντικά και ó θόρυβος από την περιστροφή.

Α.Κ.: Πόσα άλογα Ντίν δίνει ó κινητήρας του 1300;

Δέν τó έχουμε ακριβώς ύπολογίσει αλλά τó TS πρέπει να είναι γύρω στα 104. Τó έργοστάσιο λέει 95 για τó βασικό μοντέλο και 110 για τó TS. 'Αλλά είναι ύπολογισμένα με ιαπωνική μέθοδο που δέν είναι ούτε ΣΑΕ ούτε Ντίν ούτε Κούνα. Πάντως πλησιάζει αρκετά την μέθοδο Ντίν.

Α.Κ.: Τί δέν σής άρεσε από τόν αγώνα της Κερκύρας;

Χωρίς να θέλω να θίξω πρόσωπα ή πράγματα, ήταν ένας αγώνας μετρίου επιπέδου αν και υπήρχαν μερικά θαυμάσια προετοιμασμένα αυτοκίνητα όπως ή Τζέ—Τέ—"Α και ή Μπέ "Ερι Βέ (Σ.Σ. του Κόκκοτα). 'Η όργανωσι όμως είχε αρκετά κενά που υποθέτω ότι είναι ή πόρροια τών μικρών — ίσως — απαιτήσεων του αγώνος. Αυτό τó λέω γιατί οργανώνετε άριστα τó «'Ακρόπολις» αγώνα με ύψηλές απαιτήσεις.

Α.Κ.: Τελικά θα ξαναδούμε την Χόντα στα Γκράν Πρί, τó 1971;

'Ακόμη δέν ξέρω, αλλά θα τó ήθελα. Πάντως αν τελικά γίνη, θα χρησιμοποιήσουμε ένα αυτοκίνητο φτιαγμένο από την αρχή ως τó τέλος στην 'Ιαπωνία.

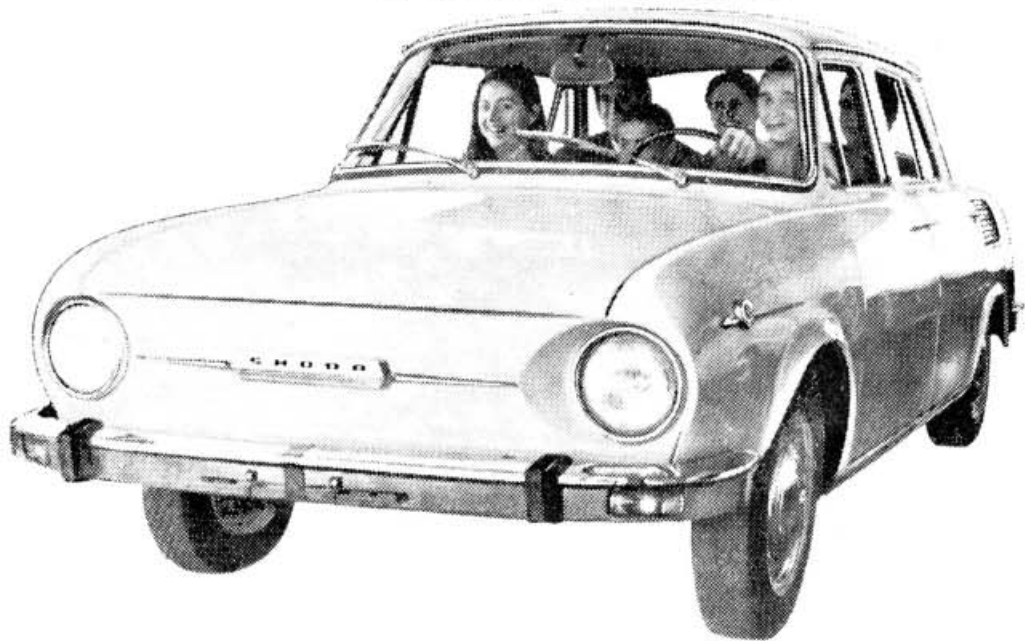
Α.Κ.: Θα συνεργασθήτε μήπως με τόν 'Ερικ Μπρόντλυ ή τόν Τζάκ Μπράμπαμ όπως στο παρελθόν;

'Ακόμη δέν έχει γίνει καμιά σκέψη για συνεργασία. Τó μόνο που μπορού να σής πω είναι πως αν αποφασισθή κάτι, έγω θα προτείνω ένα V — 12 μοτέρ για την Φόρμουλα 1.

6 ΑΤΟΜΑ
ΑΝΕΤΩΣ

5 ΘΕΣΕΙΣ
ΣΕ

στο SKODA 110L με τα
21 ΠΡΟΣΩΝΤΑ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΙΜΗ ΤΩΝ
79.000 ΔΡΧ.



- Γρήγορη και δυνατή μηχανή. • Ταχύτης 135 χιλιόμετρα.
- 53 ίπποι SAE, 1107 κυβικά εκατοστά. • Έπιτάχυνσις 0-80 χιλιόμετρα σε 13"
- Δισκόφρενα εις τούς εμπροσθίους τροχούς και διπλό κύκλωμα φρένων. • Καρότσα αεροδυναμική, κομψή, πρακτική. • 4 πόρτες, 5 θέσεις.
- Ανακλινόμενα καθίσματα. • Μετατροπή του όπισθιου χώρου σε στέπσον-βάγκον. • Έξασριστήρ θερμού-κρύου αέρος. • Αντιθαμβωτικός πιναξ όργάνων. • Ρυθμιζόμενος φωτισμός του ταμπλώ. • Ένδεικτική λυχνία υγρών φρένων. • Πανοραμικό όπισθιο παράθυρο. • Βαθύ και άνετο πόρτ-μπαγκάζ. • Ειδική αντιδιαρρηκτική κλειδαριά κινητήρος. • Κλειδαριές ασφαλείας. • Ειδικές κλειδαριές για παιδιά στις πίσω πόρτες. • Υαλοκαθαριστήρες τεσσάρων ταχυτήτων. • Όπισθιο προβολεύς.
- Αυτόματο φλάς σταθμεύσεως.

Ένα αυτόκίνητο πού τό κάνετε όπως θέλετε. Ό έσωτερικός χώρος διαμορφώνεται σύμφωνα με τίς ανάγκες και τίς έπιθυμιές σας. Πάει παντού. Μεταφέρει τά πάντα.



ŠKODA ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΜΟΤΟΡ ΕΛΛΑΣ Α.Ε

ΑΘΗΝΑΙ Λ. ΣΥΓΓΡΟΥ 132 · ΤΗΛ. 921.101-5
ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΟΡ. ΕΛΛΑΔΑ: ΑΓΑΠΗΤΟΣ ΤΡΙΚΑΛΙΩΤΗΣ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ 192 · ΤΗΛ. 46.009

HEUER

Ακρίβεια HEUER. ποιότης έλβετική



Αν οι απαιτήσεις σας δεν σταματούν στο καλό
αλλά επιδιώκουν το τέλειο,
τότε υπάρχουν για σας τα **HEUER!**
Μετρούν το χρόνο όπως θέλετε εσείς
και λειτουργούν τέλεια όπως ξέρουν εκείνα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ν. ΒΗΧΟΣ

Γενικός αντιπρόσωπος και εισαγωγέας

Δραγατσανίου 6, 1ος όροφος, Πλατεία Κλαυθμώνος, Τηλ. 232.114, Αθήναι, τ.τ. 122

Δ' Ράλλυ

Δ. Ε. Θ.

γράφει ο Α. Θεοχαρίδης



Το Κόφιρ «Τάρμπο» του Καλεμτζάκη. Προσέξτε το 4T στο πίσω παράθυρο!

Με νίκη των Γάκη Καλεμτζάκη, Λ. Γκράσου (Φόρντ Κάπρι 2300), έληξε το Δ' Ράλλυ Δ.Ε.Θ., που διοργάνωσε ο Α.Ο.Θ. Το Σάββατο (5)9 βράδυ στις 11 μ.μ. δεκατέσσερα αυτοκίνητα, παρουσία χιλιάδων φίλων του αγωνιστικού θολά, ξεκίνησαν για τα 838 χλμ. του άγωνα με τις τέσσερις ειδικές διαδρομές που ουσιαστικά θα έκριναν τον νικητή.

Ο ΑΓΩΝΑΣ

Τ' αυτοκίνητα κατευθύνονται προς Μουδιανά, Καλλιθέα, Παλιούρι, Νέα Τρίγλια, Πολύγυρο, ενώ οι μηχανικές βλάβες αρχίζουν να λιγοστεύουν την Εξέφρηνη ομάδα. Στο Παλιούρι εγκαταλείπουν οι «Οδυσσεύς» — Τ. Πούλιος (Τογιότα Κορόλλα 1100) — από καμμένη φλάντζα καπακιού. Στόν Χολομώντα στην 1η ειδική διαδρομή Πολύγυρος — Άρναία προηγείται ο Καλεμτζάκης με τον καταπληκτικό χρόνο 28' 27'' και ακολουθεί ο Κοφαχειλής (NSU 1000 S) με 30' 24'', ο «Άλεξ» (Όπελ Ρέκορ 1700) με 32' 42'', ο Χαμηής (Φιατ 1500 S) με 32' 59'' και άλλοι.

Το Ρενώ Γκορντίνι 1300, των Ν. Καλόμοιρου «Γιούρι» δέν ακούγεται καλά και εγκαταλείπει στόν Σταυρό από πλατώ. Ο Έμμανουήλ (Φιατ 124 S) μένει από μηχανική βλάβη, ενώ ο «Ερμάκ» (Λότους Κορντίνια) βγαίνει από τόν δρόμο, εύτυχως χωρίς δυσάρεστες συνέπειες, και καθυστερεί 10 λεπτά.

Πρός στιγμήν ο Μανώλης Ψωμόπουλος μένει από λουρι βεντιλιτέρ. Πρόχειρα τόν αντικαθιστούν με τόν κορδόνια από τόν παπούτσι τους!

Οι Ν. Πασπάτης — «NTINO» έχουν προβλήματα με τόν δυναμό του TTS και «τρώνε» 4 λεπτά «καπέλλο» στόν Σταυρό, ενώ ένα μπουζί λαδώνει και τούς καθυστερεί στό Καλόκαστρο. Οι «Τζαθάρας», «Κένταυρος» πηγαίνουν όσο γρηγορώτερα μπορούν μά η ντίζα του γκαζιού βγαίνει και τούς καθυστερεί 24 δόκλχηρα λεπτά γεμιζόντάς τους με ποινες.

Ο Κυρλαγκίτης (Φάου - Βέ 1200) βγαίνει από τόν δρόμο και τρυπάει τόν κάρτερ του όργότερο δέ εγκαταλείπει στόν Λαγκαδά Α' από καθυστερήσεις.

Στήν 2α ειδική τής Ήρακλείτης (5,5 χλμ.) και πάλι γρηγορώτερα ο Καλεμτζάκης με 6' 38'', ακολουθούμενος από τούς Κοφαχειλή 6' 46'', «Άλεξ», 7' 17'', NTINO 7' 23'', Χαμηής 7' 29'', Ψωμόπουλο (Ρενώ Έρ - 8) 7' 40'', Ταραλάϊκο 7' 49'' κ.δ.

Ο Θ. Κοφαχειλής με συνοδηγό τόν Γ. Ψη-

Η 4η σειρά ειδικών διαδρομών Σέρραι — Όσσα — Λαγκαδάς είναι ή πιό θεαματική γιατί οι αγωνιζόμενοι τήν έκτελούν τρεις φορές και οι πολυπληθείς φίλοι του σπόρ έχουν τήν εύκαιρία νά παρακολουθήσουν μία ζηροτάτη και θεαματικωτάτη φάση του άγωνα. Ο «Ερμάκ», εγκαταλείπει από μηχανική βλάβη (μηροστινό σύστημα) και τελικώς έξι αυτοκίνητα ξεκινούν για τήν τελευταία δοκιμασία του άγωνα. Στόν πρώτο γύρο τής 4ης έτάπ ο Καλεμτζάκης έχει τόν πρώτο χρόνο 24' 50'' με δεύτερο τόν NTINO 25' 11'', τρίτο τόν Ψωμόπουλο 25' 13'', τέταρτο τόν Χαμηή με 25' φίδη είναι από τούς πιό γρηγορους πολύ κοντά στόν νικητή, αλλά μία μπιέλλα από τόν μοτέρ του έχει κάποια αντίρρηση και τόν αναγκάζει νά εγκαταλείψη στόν Καβάλα. Στήν 3η ειδική Καλόκαστρο - Ψυλόπολις ο «Άλεξ» μένει χωρίς φρένα και εγκαταλείπει, ενώ και πάλι ο Καλεμτζάκης έχει πρώτο χρόνο 15' 19'' ακολουθούμενος από τούς Χαμηή 17' 4'', «NTINO» 18' 10'', Τζαθάρα 18' 17'', Ταραλάϊκο 18' 37'', Ψωμόπουλο 18' 49'', «Ερμάκ», 19' 6'' και Κυρλαγκίτη 20' 58''.

Τό πρωί τής Κυριακής όκτώ ταλαιπωρημένα αυτοκίνητα με κουρασμένα πληρώματα φθάνουν στόν Λαγκαδά Α' και σταματούν για μία ώρα πριν τήν 4η σειρά ειδικών διαδρομών, για τήν όποια τούς δίνει τις τελευταίες οδηγίες ο αλυτάρχης κ. Μιχ. Πετριδής. Όλοι έχουν προβλήματα και κάνουν μικροεπισκευές.

Ο Θ. Καλεμτζάκης προηγείται σταθερά σχεδόν νικητής, ενώ στόν δεύτερη θέση βρίσκεται ο Κ. Χαμηής με συνοδηγό τόν Στ. Μαράτο, έχοντας άρκετη διαφορά (βαβμών) από τόν τρίτο.

18'', πεμπτο τόν Ταραλάϊκο 25' 39'' και έκτο τόν Τζαθάρα 30' 50''.

Στόν δεύτερο γύρο ή σειρά αλλάζει: Καλεμτζάκης 24' 24'', Ταραλάϊκος 25' 6'', NTINO 25' 41'', Ψωμόπουλος 25' 54'', Χαμηής 26' 26'', Τζαθάρας 31' 13''.

Ο τρίτος και τελευταίος γύρος είναι πλέον μία έκπληξη, ο Ταραλάϊκος κάνει τόν πρώτο χρόνο 24' 47'' ακολουθούμενος από τόν NTINO 25' 20'', Καλεμτζάκη 25' 58'' κ.δ. Ο κ. Χαμηής, ο μεγάλος άτυχος έμεινε στόν τρίτο γύρο από μηχανική βλάβη (άντλια νερού).

Τό Δ' Ράλλυ Δ.Ε.Θ. ανήκει πιό στό παρελθόν και είναι μία ακόμη έπιτυχία του Α.Ο.Θ., ένας άγώνας γεμάτος νεύρο, ταλαιπωρία, σκόνη και έκπληξεις. Άκόμη δέν θά πρέπει νά ξεχνούμε όλους αυτούς που βοήθησαν τούς αγωνιζόμενους.

Η FINA διά μέσου του νέου σταθμού έξυγηρητήσεως αυτοκινήτων του κ. Ν. Άνυιδη (όδός Φιλ. Έταιρίας 43) προσέφερε δωρεάν βενζίνη σε ώρισμένους αγωνιζόμενους και ή Σνόουντριφτ Όϊλ, καθώς και ή Βιντόλ λάδια δωρεάν σ' όλους.

ΚΑΤΑΤΑΞΙ

- 1) Καλεμτζάκης Θ. — Γκράσος Λ. (Φόρντ Κάπρι 2300) 271 β.π.
- 2) NTINO — Ν. Πασπάτης (NSU TTS) 932 β.π.
- 3) Ταραλάϊκος Γ. — Άγορής Δ. (Όπελ Καντέτ 1100 Ράλλυ) 1091 β.π.
- 4) Ψωμόπουλος Έμμ. «NAK» (Ρενώ Έρ - 8) 1341 β.π.
- 5) Τζαθάρας - Κένταυρος (Ότομπιάνκι Πρίμουλα) 2326 β.π.

Προσπαθώντας να βοηθήσουμε όλους εκείνους, που πρόκειται να αγοράσουν αυτοκίνητο, είτοίμασε μια ολοκληρωμένη σειρά πινάκων με πλήρη τεχνικά στοιχεία για όλα σχεδόν τα ευρωπαϊκά και ιαπωνικά αυτοκίνητα, που εισάγονται ή μπορούν να εισαχθούν κατόπιν παραγγελίας στη χώρα μας. Οι διάφορες στήλες που υπάρχουν στους πίνακες αναφέρονται κατά σειρά:

1. Όνομα μοντέλου και τυχόν χαρακτηριστικά του.
2. Τύπος άμαξώματος: Το «Μ» σημαίνει μπερλίνα (σεντάν) τετράθυρη ή δίθυρη. Το «Κ» σημαίνει Κουπέ, και το «Α» αυτοκίνητο ανοικτό, Καμπριολέ, Κόνβερτιμπλ κλπ. Το «Κ/Α» σημαίνει ότι το αυτοκίνητο έχει κινητή όροφη και μετατρέπεται σε κουπέ ή Καμπριολέ. Τέλος το «ΣΒ» αναφέρεται σε αυτοκίνητο στέϊσιον βγάγκον.
3. Άριθμος θυρών: Το «2» ή το «4» σημαίνουν ότι υπάρχουν δυο ή τέσσερις πόρτες αντιστοίχως. Το «3» και το «5» αναφέρονται σε αυτοκίνητα στέϊσιον βγάγκον.
4. Άριθμος θέσεων: Το «4» ή το «5» αναφέρονται στον αριθμό των έπιθατών, που έπιτρέπεται να μεταφέρν ένα αυτοκίνητο συμπεριλαμβανομένου και του οδηγού. Το «2+2» σημαίνει ότι το αυτοκίνητο διαθέτει θέσεις για δυο έπιθατές έμπρός και ένα πάγκο πίσω για ένα άτομο ή δυο μικρά παιδιά. Τέλος το «2» σημαίνει ότι το αυτοκίνητο είναι διθέσιο.
5. Θέση κινήτρηρα, με τάδοση κινήτρηρα: Το «ΕΠ» σημαίνει ότι ο κινήτρηρας βρίσκεται έμπρός και ή κίνηση μεταδίδεται στους πίσω τροχούς. Το «ΕΕ» ότι ο κινήτρηρας βρίσκεται έμπρός και ή κίνηση μεταδίδεται στους έμπρός τροχούς. Το «ΠΠ» αναφέρεται σε αυτοκίνητα με το κινήτρηρα και την κίνηση πίσω. Τέλος το «ΚΠ» σημαίνει ότι ο κινήτρηρας βρίσκεται στο κέντρο και ή κίνηση μεταδίδεται στους πίσω τροχούς.
6. Άριθμος και σχήμα κυλίνδρων: Το νούμερο που υπάρχει, αναφέρεται στον αριθμό των κυλίνδρων, ενώ το ψαφίο που μερικές φορές υπάρχει δίπλα, στο σχήμα του κινήτρηρα. Το «Ε» δηλαδή σημαίνει έπιπεδο κινήτρηρα ενώ το «V» κινήτρηρα σε σχήμα V. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις οι κύλινδροι βρίσκονται έν σειρά.
7. Κυβισμός: Ό αριθμός, που υπάρχει, αναφέρεται στην χωρητικότητα των κυλίνδρων σε κυβικά έκατοστά. Όταν δίπλα από τον κυ-

- βισμό υπάρχει το «Δ» σημαίνει ότι ο κινήτρηρας είναι δίχρονος, ενώ σε όλες τις άλλες περιπτώσεις είναι τετράχρονος. Όταν δίπλα στον κυβισμό υπάρχει το «Α» σημαίνει ότι ο κινήτρηρας είναι αερόψυκτος. Σε όλες τις άλλες περιπτώσεις είναι υδρόψυκτος.
8. Ίπποι ανά στρόφι: Ό πρώτος αριθμός αναφέρεται στην ιπποδύναμη του κινήτρηρα συνήθως κατά το σύστημα DIN, επειδή είναι το μόνο, που εκφράζει την πραγματική ισχύ ενός κινήτρηρα. Στις υπόλοιπες περιπτώσεις ή ιπποδύναμη εκφράζεται κατά το σύστημα SAE. Για να μετατραπούν οι SAE σε DIN αφαιρέσατε ένα 12-18%.
 9. Ροπή στρέψης: Η ροπή στρέψης, που είναι κάτι το διαφορετικό από την μέγιστη ισχύ, χαρακτηρίζεται σαν ή ικανότητα του κινήτρηρα να τραβά βρο το δυνατό περισσότερο με την τελευταία ταχύτητα, που υπάρχει στο σαζμάν (τρίτη, τέταρτη, ή πέμπτη). Έμφανίζεται στη μέση περίπου της κλίμακος των στροφών του κινήτρηρα με τάση να κατέβη στους λιγότερους κινήτρηρες και να ανέβη στους πολύτερους. Όσο πιο χαμηλά παρουσιάζεται, τόσο πιο ελαστικός είναι ο κινήτρηρας και τόσο μεγαλύτερη οικονομία βενζίνης έπιτυγχάνεται. Η ροπή στρέψης μετράται σε χιλιογραμμόμετρα και εκφράζεται στους πίνακες τις περισσότερες φορές κατά το σύστημα DIN.
 10. Συμπίεση: Το νούμερο που υπάρχει αναφέρεται στη σχέση συμπίεσης του κινήτρηρα.
 11. Θέση και άριθμός έκκεντροφόρων εξαρτάται το πόσο άνετα μπορεί να λειτουργήσεν ένας κινήτρηρας. Όταν ο έκκεντροφόρος βρίσκεται στο πλάι «1Π» σημαίνει ότι ο κινήτρηρας είναι σχεδιασμένος πριν από αρκετά χρόνια και έξακολουθεί να τοποθετείται ακόμη και σήμερα στα μοντέλα του 1970 ή πώς ο κατασκευαστής του άδιαφόρησε, όταν τον σχεδίαζε. Για τους κινήτρηρες των οικογενειακών ένας έκκεντροφόρος επί κεφαλής ΙΕΚ είναι αρκετός ενώ πολλές φορές υπάρχουν και δύο 2ΕΚ σημαίνει ότι ο κινήτρηρας βρίσκεται μέσα στην εποχή. Οι τέσσερις έκκεντροφόροι όταν υπάρχουν δείχνουν ιδιαίτερα προεγγμένο κινήτρηρα και σημειούνται με το 2X2 ή 4ΕΚ. Στους κινήτρηρες σχήματα «V» ο έκκεντροφόρος βρίσκεται συνήθως στο κέντρο ΙΚ. Το ίδιο συμβαίνει και με τους έπιπεδους κινήτρηρες.
 12. Αυτόματο κιβώτιο

- ταχυτήτων: Όταν υπάρχει κύκλος μαύρος σημαίνει πως το αυτοκίνητο παραδίδεται μόνο με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων. Όταν ο κύκλος είναι λευκός το αυτοκίνητο παραδίδεται με αυτόματο κιβώτιο μόνο κατόπιν παραγγελίας. Η παύλα σημαίνει πως ο κατασκευαστής δεν τοποθετεί στο αυτοκίνητο αυτόματο κιβώτιο.
13. Άριθμος ταχυτήτων: Το νούμερο που υπάρχει αναφέρεται στο άριθμό των ταχυτήτων που υπάρχουν στο σαζμάν. Το 4/5 σημαίνει ότι το αυτοκίνητο προσφέρεται κατά παραγγελία με κιβώτιο τεσσάρων ή πέντε ταχυτήτων. Το 4/0 σημαίνει ότι στο σαζμάν υπάρχει και δερντράβ.
 14. Άνάριπες: Όλα τα αυτοκίνητα της εποχής έχουν τους προσθίους τροχούς ανεξάρτους. Το 2Α σημαίνει άκριβώς αυτό «ενεκρό», δηλαδή άξονα πίσω. Η καλύτερη πρόφωση έπιτυγχάνεται όταν όλοι οι τροχοί είναι ανεξάρτητοι 4Α Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι όλες οι ανεξάρτητες άναρτίσεις είναι καλές. Υπάρχουν ανεξάρτητες άναρτίσεις που δεν έχουν καμιά σχέση με την ικανότητα προσφύσεως του αυτοκινήτου.
 15. Διαστάσεις έλαστικών: Τα νούμερα που υπάρχουν αναφέρονται στις διαστάσεις και πολλές φορές στο είδος των έλαστικών με τα όποια εφοδιάζεται το αυτοκίνητο.
 16. Φρένα: Το καλύτερο φρενάρισμα έπιτυγχάνεται με τέσσερα δισκόφρενα. Άρκετά καλός είναι έπίσης και ο συνδυασμός δισκοφρένων έμπρός και ταμπούρων πίσω. Τα τέσσερα ταμπούρα σιαματούν καλά ένα αυτοκίνητο όταν δεν ζυγίζει περισσότερο από 700 κιλά. Οι μαύροι κύκλοι σημαίνουν ότι υπάρχουν δισκόφρενα σε όλους τους τροχούς. Οι λευκοί ή ο λευκός κύκλος σημαίνουν ότι το αυτοκίνητο εφοδιάζεται με δισκόφρενα μόνο κατόπιν παραγγελίας. Οι παύλες σημαίνουν ότι υπάρχουν ταμπούρα.
 17. Σερεφρέν: Ό μηχανισμός του σερεφρέν δεν προσφέρει τίποτε περισσότερο από το να κάνει μαλακότερο το πεντάλ του φρένου. Δεν έχει καμιά άπολύτως έπίδραση στη βελτίωση του φρεναρίσματος. Ό μαύρος κύκλος σημαίνει ότι ο μηχανισμός σερεφρέν υπάρχει στο αυτοκίνητο εκ κατασκευής, ενώ ο λευκός ότι προσφέρεται μόνο κατόπιν παραγγελίας. Η παύλα ότι δεν υπάρχει μηχανισμός σερεφρέν.
 18. Διαστάσεις άμαξώματος: Το πρώτο νούμερο αναφέρεται στο μήκος του αυτοκινήτου και το δεύτερο στο πλάτος του.

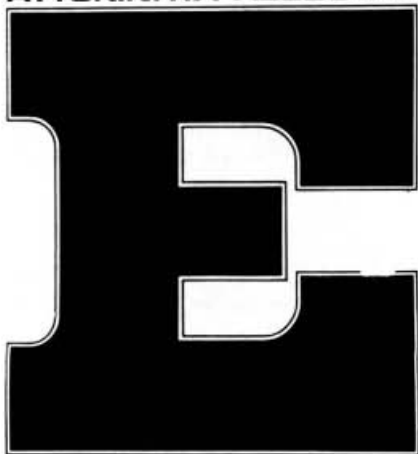
19. Βάρος: Το νούμερο που υπάρχει αναφέρεται στο βάρος του αυτοκινήτου κενού. Το βάρος είναι έχθρος του αυτοκινήτου. Όσο έλαφρύτερο είναι ένα αυτοκίνητο τόσο καλύτερες έπίδόσεις έχει, τόσο καλύτερα κρατεί στο δρόμο και τόσο οικονομικότερο είναι.
20. Κιλά ανά ίππο: Γνωρίζοντας κανείς την ιπποδύναμη και το βάρος ενός αυτοκινήτου υπολογίζει πόσα κιλά πρέπει να σηκώνει κάθε ίππος. Όσο λιγότερα κιλά υπάρχουν σε κάθε ίππο, τόσο ασφαλέστερο είναι ένα αυτοκίνητο. Για μια οικογενειακή μπερλίνα 10 μέχρι 12 κιλά DIN είναι πολύ καλά.
21. Συνολικό βάρος: Το νούμερο που υπάρχει αναφέρεται στο συνολικό βάρος του αυτοκινήτου. Αφαιρώντας κανείς από το συνολικό βάρος το βάρος που ζυγίζει το αυτοκίνητο κενό είναι εύκολο να βρη το ώφέλιμο φορτίο του αυτοκινήτου.
22. Έπιτάχυση: Όσο καλύτερη έπιτάχυση έχει ένα αυτοκίνητο τόσο ασφαλέστερο είναι. Η έπιτάχυση αναφέρεται στα 0—100 κλμ) ώρ. σε δευτερόλεπτα.
23. Τελική ταχύτητα: Το νούμερο που υπάρχει αναφέρεται στην τελική ταχύτητα του αυτοκινήτου σε χιλιόμετρα ανά ώρα.
24. Κατανάλωση: Η κατανάλωση αναφέρεται σε λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα με οικονομική ώδηγηση.
25. Χωρητικότητα ρεζερβουάρ: Το νούμερο αναφέρεται στην χωρητικότητα του ρεζερβουάρ σε λίτρα.
26. Φορολογήσιμο ίππο: Η ισχύς του κινήτρηρα δεν πρέπει να συγχέεται με τους φορολογήσιμους ίππους. Οι τελευταίοι προσδιορίζουν μόνο τον κυβισμό και τί τέλη κυκλοφορίας που πρέπει να πληρώσει ένα αυτοκίνητο. Τα τέλη αυτά άνέρχονται σε 270 δραχμές το έλάμνο για κάθε ίππο μέχρι το έτος δέκα, σε 560 δραχ. για κάθε έναν έτη πλέον των δέκα μέχρι το έτος δέκα έτη, και 840 για κάθε έναν πάνω από το έτος δέκα έτη.
27. Μηνιαία τέλη: Τα τέλη που πρέπει να πληρώσει ένα αυτοκίνητο μηνιαίως ανάλογα με τους φορολογίσιμους ίππους, αναφέρονται στην στήλη αυτή.
28. Είδική είσοφο: Η είδική είσοφο εξαρτάται από τα κυβικά έκατοστά, και τον τύπο του άμαξώματος.
29. Συνολική τιμή: Το νούμερο που υπάρχει αναφέρεται στην συνολική τιμή του αυτοκινήτου με το κλειδί στο χέρι. Το «ΚΠ» σημαίνει ότι το αυτοκίνητο εισάγεται κατόπιν παραγγελίας, ενώ το «ΔΕ» ότι δεν εισάγεται.

100 L
SUPER
60
VARIANT

**AUDI
NSU**

άνταλλαγαί

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ · ΑΞΕΣΟΥΑΡ



ΑΞΕΣΟΥΑΡ

1200 TT
1200 C
1000 C
PRINZ 4L

Γ. ΕΥΓΕΝΙΔΗΣ & ΣΙΑ Ε. Ε.
ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 131-ΤΗΛ. 789.746

Μιά πλούσια συλλογή
για τους παλιούς καλούς φίλους
και για τους νέους,
που θα μᾶς ἐπισκεφθοῦν.



ΕΚΘΕΣΕΙΣ: Ἀθήναι: Λεωφόρος Καλλιρρόης (Ἴλιου) 29-31, τηλεφ. 929.977. — Ἡράκλειον Κρήτης: Βασιλ. Γεωργίου Β' 26, τηλεφ. 284.816.



Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ ΑΘΗΝΩΝ

Όδός ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 17 Τηλέφ. 520.152

Α Ν Α Κ Ο Ι Ν Ο Ι

ότι, διδάσκει εις τούς σπουδαστάς της, εκτός των καθωρισμένων, και τὰ ακόλουθα μαθήματα, τὰ ὁποῖα δὲν διδάσκονται εἰς ΟΥΔΕΜΙΑΝ Μέσσην, Ἀνωτέραν, * καὶ Ἀνωτάτην ἀκόμη, Σχολὴν ἐν Ἑλλάδι.

1) «ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ»

(Λυχνίας εἰκόνας μηχανῶν λήψεως Τ.Υ.), τοῦ διευθυντοῦ τῆς Σχολῆς κ. ΠΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ, διπλωματούχου Σχολῆς Τηλεοράσεως STC.

2) «ΗΛΕΚΤΡΟΑΚΟΥΣΤΙΚΗ»

τοῦ καθηγητοῦ κ. ΑΝΤ. ΠΕΤΡΙΔΗ, διπλωματούχου τῆς Φυσικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν.

3) «ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΤΟΝ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟ»

τοῦ καθηγητοῦ κ. ΓΕΩΡ. ΔΙΖΙΚΙΡΙΚΗ, διπλωματούχου C.S. καὶ Πανεπιστημίου Κοινωνικῶν Σπουδῶν PRO DEO τῆς Ρώμης.

Διὰ τὰ ὡς ἄνω μαθήματα ἔχουν ἐκδοθῆ ΕΙΔΙΚΑ καὶ ΜΟΝΑΔΙΚΑ σὲ εἶδος των συγγραμμάτων, τὰ ὁποῖα καὶ ἀποτελοῦν πολὺτιμα βοηθήματα διὰ τὴν ἀριστην ἐκπαίδευσιν τῶν σπουδαστῶν τῆς Σχολῆς Τηλεοράσεως Ἀθηνῶν.

* * *

Εἰς τὴν Σχολὴν Τηλεοράσεως Ἀθηνῶν γίνονται δεκταὶ αἰτήσεις ἐγγραφῆς διὰ τὰ κάτωθι τμήματα :

ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΛΗΨΕΩΣ (5 εἰδικότητες), ΧΕΙΡΙΣΤΩΝ (7 εἰδικότητες), ΤΕΧΝΙΤΩΝ Τ.Υ.

Πληροφορίαι διὰ τὰ προσόντα εἰσαγωγῆς, χρόνον φοιτήσεως κλπ. παρέχονται καθημερινῶς εἰς τὴν Γραμματεῖαν τῆς Σχολῆς, ὁδός ΒΕΡΑΝΖΕΡΟΥ 17, τηλέφ. 520.152.

ἓνα πρόβλημα
μὲ πολλές
λύσεις...



σὸ ἐκπαιδευτικὸ κέντρο
καλλιτεχνικῶν σπουδῶν

ΜΠΟΖΑΡ

(ΕΦΑΜΙΛΛΟ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ΣΧΟΛΩΝ)

Λειτουργοῦν τμήματα :

- * ΜΟΝΤΕΛΙΣΤ
ΣΧΟΛΗ ΑΝΕΓΧΟΡΙΣΜΕΝΗ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΑΡΙΣΙΩΝ ANDRÉE NOBREGO
- * ΔΙΑΚΟΣΜΗΤΙΚΗΣ
- * ΔΙΑΚΟΣΜΗΣΕΩΣ ΒΙΤΡΙΝΩΝ
- * ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑΣ
ΠΡΩΤΗ ΣΧΟΛΗ ἘΝ Ἑλλάδι
- * ΖΩΓΡΑΦΙΚΗΣ
- ΕΙΔΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ
ΓΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ
- ΜΟΝΤΕΛΙΣΤ
ΔΙ' ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑΣ
- ΕΙΔΙΚΑ ΤΜΗΜΑΤΑ ΚΟΠΤΙΚΗΣ

κάθε ἓνα ἀπ' αὐτὰ
ἀποτελεῖ μιὰ σωστὴ λύσι
γιὰ τὸ ἐπάγγελμα ποῦ θὰ
διαλέξετε

Τμήματα Σπουδῶν πρωτῶν ἀπαγευμα-
τινῶν καὶ βραδυνῶν

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΓΓΡΑΦΑΙ
ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 21 & Γ. ΣΟΥΡΗ 1
ΑΘΗΝΑΙ 119, ΤΗΛ. 221.730, 227.907
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ: ΒΟΥΛΗΣ 36

ΑΠ' ΤΗ ΘΕΣΙ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

Συνέχεια ἐκ τῆς σελίδος 44

τα καὶ θὰ τὰ βασανίσουν ἀκόμη πε-
ρισσότερο σὸ μέλλον.

Οἱ ὁδηγοὶ ποῦ ἀπευθύνονται οἱ
«Τροχοὶ» βασανίζονται ἐπίσης τὰ πρά-
γματα καὶ θὰ τὰ βασανίσουν ἀκό-
μη περισσότερο σὸ μέλλον.

Οἱ ὁδηγοὶ μόνον μὲ τὰ λουλουδά-
κια στὰ παράθυρα καὶ τὰ πολύχρω-
μα φωτᾶκια στὸν προφυλακτικῆρα
δὲν θὰ διαβάσουν ποτὲ τοὺς «Τρο-
χοὺς».

Οὔτε οἱ «Τροχοὶ» δὲν θὰ ἀσχολη-
θοῦν μ' αὐτοὺς ἐκτός ἴσως γιὰ νὰ
τοὺς χρησιμοποιοῦσιν εἰς παραδεί-
γματα πρὸς ἀποφυγὴν.

Ποιοὶ εἶναι λοιπὸν οἱ ὁδηγοὶ μας;

Ποιοὶ εἶναι οἱ ἀναγνώστες μας;

Μὰ μὲ λίγα λόγια:... Ο ἰ π ρ α -
γ μ α τ ι κ ο ἰ ὁδηγοὶ καὶ αὐτοὶ

ποῦ βρίσκονται σὸ δρόμο γιὰ ἐκεῖ!
Ἔτσι ἢ στίλβη «Ἀπ' τὴ θέσι τοῦ ὁ-
δηγοῦ» θὰ βλέπῃ τὰ πράγματα ποῦ
συμβαίνουν γύρω μας κάτω ἀπ' αὐ-
τὸ τὸ πρῖσμα.

Καὶ τὰ «πράγματα» μπορεῖ νὰ εἶναι
τ' αὐτοκίνητα, τὰ ὑπὲρ καὶ τὰ κατὰ
τους, οἱ ἀγῶνες — μὲ τὰ ἴδια — τὸ
κυκλοφοριακὸ, ἡ συμπεριφορὰ τῶν
ἄλλων ὁδηγῶν, τὰ προβλήματα ποῦ
ἀντιμετωπίζουν οἱ ὁδηγοὶ καὶ γενι-
κὰ κάθε τι ποῦ ἔχει ὁχεοὶ μὲ τὸν
ὁδηγὸ τῶν αὐτοκινήτων ἰδιωτικῆς
χρήσεως.

Γιὰ τοὺς ἐπαγγελματίες ὁδηγοὺς
δὲν ξέρουμε τίποτα. Τὸ θέμα μᾶς
ξεφεύγει καὶ δὲν ἀσχολούμεθα πο-
τὲ μὲ κάτι ποῦ δὲν ξέρουμε καλά.
Στὸ μέλλον θὰ μάθουμε.

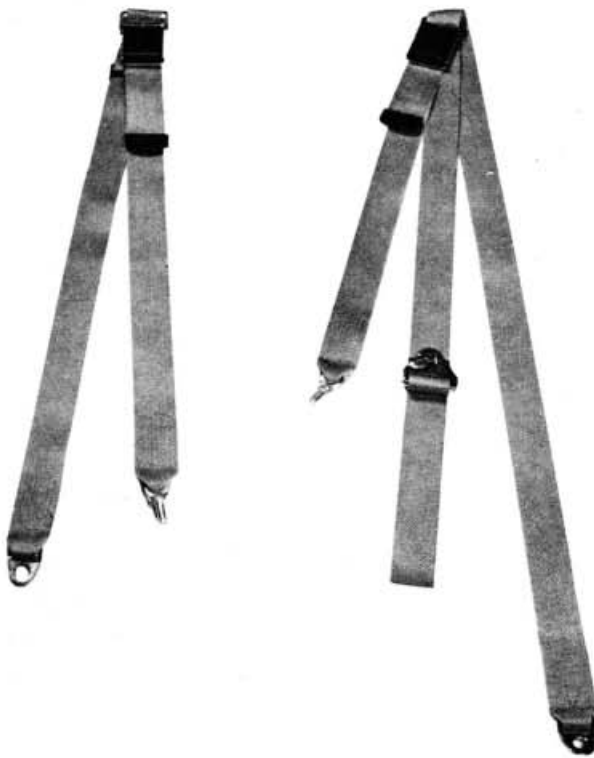
Δὲν μᾶς ξεφεύγει ὅμως ἡ ὁχεοὶ
στοὺς δρόμους, τῶν ἐπαγγελματιῶν
μὲ τοὺς ἄλλους ὁδηγοὺς.

Ἄπ' τὴ θέσι τοῦ ὁδηγοῦ λοιπόν...

Τίνος ὁδηγοῦ;

Μήπως τοῦ ὁδηγοῦ ποῦ κρατᾶ αὐτὴ
τὴ στιγμή στὰ χέρια του τοὺς Τρο-
χοὺς;

Ἔστω κι ἂν δὲν ξέρῃ νὰ ὁδηγῇ!!



Για να βελτιώσετε τις επιδόσεις και την οδική συμπεριφορά του αυτοκινήτου σας, ο πιο εύκολος τρόπος είναι να τοποθετήσετε ζάντες ελαφρού μετάλλου. Μειώνουν το φερόμενο βάρος των τροχών με αποτέλεσμα την καλύτερη πρόσφυση και, λόγω του μικρότερου βάρους, βελτιώνουν τις επιδόσεις του αυτοκινήτου. Υπάρχουν ζάντες για τους περισσότερους τύπους αυτοκινήτων μάρκας BWA ειδικά μελετημένες στον τομέα καταπόνησως του μετάλλου.

Οι διαστάσεις που υπάρχουν αυτή την στιγμή για τους διαφόρους τύπους αυτοκινήτων είναι οι εξής.

6 X 13 Φιάτ BMW

6 X 14 Άλφα Ρομέο

5 X 10, 4,50 X 10 Μίνι

5 X 13 Ρενώ

5,50 X 15 NSU Φόρντ.

Αν θέλετε να έχετε τον έλεγχο του αυτοκινήτου σας κάθε στιγμή στα χέρια σας ένα τιμόνι μικράς διαμέτρου δερμάτινο ή ξύλινο σας είναι απαραίτητο. Έχετε κάθε στιγμή το δρόμο στις παλάμες σας, στρίβετε εύκολότερα, τα χέρια σας δεν γλιστρούν σε κάθε απότομη αλλαγή πορείας και εξασφαλίζετε την ασφάλειά σας σε περίπτωση αποτόμου συγκρούσεως.

Υπάρχουν δερμάτινα ή ξύλινα τιμόνια για όλα τα αυτοκίνητα σε όλα τα μεγέθη σε δεκάδες διαφορετικούς τύπους.

Οι ζώνες ασφαλείας είναι υποχρεωτικές σε αρκετά μέρη του κόσμου. Σύμφωνα με τις τελευταίες στατιστικές προσφέρουν απόλυτη ασφάλεια στο 70% των συγκρούσεων. Υπάρχουν ζώνες δύο σημείων και τριών σημείων φτιαγμένες από υλικά μεγάλης και δοκιμασμένης αντοχής. Στα περισσότερα σύγχρονα αυτοκίνητα έχουν τοποθετηθεί βάσεις στηρίξεως για ζώνες ασφαλείας και έτσι ή τοποθέτησή τους δεν παρουσιάζει προβλήματα.

Στο κατάστημα CARRERA υπάρχουν ζώνες BRITAX δύο και τριών σημείων σε πολύ καλές τιμές.





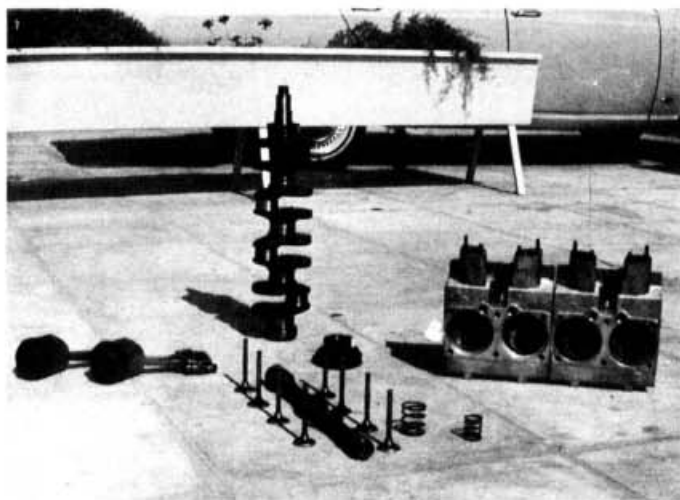
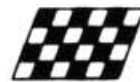
AUDI NSU

ΑΝΤΑΛΛΑΓΑΙ· ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ· ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΣΥΓΓΡΟΥ 69 · ΤΗΛ. 927.081



Ἡ εἰδικότης μας εἶναι τὰ **NSU** τὸ ἀποδεικνύουμε στοὺς ἀγῶνες τοῦ πρωταθλήματος καὶ στὸ συνεργεῖο μας



ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ... γιὰ τὰ σέρβις καὶ τὸ χόμπυ σας.

Καλιρρόης 33 τηλ. 920.068

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ

Συνέχεια εκ της σελίδος 36

κινᾶ ἕνας ἄξονας, ὁ ὁποῖος αἰωρεῖται ἀπὸ κάποιο σημεῖο στὸ εἶσι. Φαντασθῆτε ἀκόμη ὅτι ὁ ἄξονας αὐτὸς εἶναι παράλληλος μὲ τὸν διαμήκη ἄξονα τοῦ αὐτοκινήτου.

Ὁ τροχὸς κινεῖται πάνω-κάτω στὶς ἀνωμαλίες καὶ διαγράφει ἕνα τόξο μὲ ἀκτίνα αὐτὸν τὸν ἄξονα. Στὴν κίνησι τοῦ πάνω-κάτω πάει βέβαια καὶ ἔμπρὸς-πίσω. Ἡ μηχανὴ γυρίζει τὸν τροχὸ μὲ μιὰ σταθερὴ ταχύτητα περιστροφῆς ὅ ἕνα σταθερὸ ἀριθμὸ στροφῶν. Κάθε φορά, ὅμως, πού ὁ τροχὸς πάει ἔμπρὸς καὶ πίσω, πολεμᾷ τὴ μηχανή, ἀφοῦ ἡ περιστροφή του ἐπιβραδύνεται καὶ ἐπιταχύνεται.

Φαντασθῆτε μιὰ κακὴ ἀνάρτησι, μιὰ ἀνάρτησι μὲ κακὴ γεωμετρία καὶ τὴ φθορά, πού ἐπιβάλλει στὸ ἐλαστικό.

Ἀλλὰ δὲν εἶναι μόνον ἡ φθορά. Εἶναι καὶ ἡ ὑπερστροφὴ κλίσεως, γιατί, κάθε φορά, πού ὁ τροχὸς ἀρνεῖται ν' ἀκολουθήσῃ τὰ παραγγέλματα τῆς μηχανῆς, ἡ ἀνάρτησι συστρέφεται ἐλαφρά. Ἔτσι, τὸ καινούργιο Μπλόγκς μὸμπιλ πού μόλις ἀγοράσατε, ἀρνεῖται ν' ἀκολουθήσῃ μιὰ εὐθεῖα γραμμὴ καὶ σὰς ἀναγκάζει νὰ διορθώσετε συνεχῶς. Τὸ ἴδιο μπορεῖ νὰ συμβῇ καὶ μὲ τὴν πρόσθια ἀνάρτησι καὶ συμβαίνει σὲ πολλὰ αὐτοκίνητα, καὶ νέα προβλήματα παρουσιάζονται κι ἐκεῖ.

— Σκέψου, εἶπε ὁ Νιούαλ, ἕνα αὐτοκίνητο πού ἔχει συγχρόνως ρόλλ ὀβερστίρ καὶ ρόλλ ἀντερστίρ. Δηλαδή ἕνα σύστημα ἀναρτήσεως, πού παρουσιάζει ὑποστροφή καὶ ὑπερστροφή κλίσεως — κλίσεως πού προέρχεται ἀπὸ τὸ «κράτημα», πού κάνουν οἱ τροχοὶ στὴν περιστροφὴ τους. Φαντάσου τί αὐτοκίνητο θὰ εἶναι αὐτό! Πέρα στὴ πίστα τὰ δοκιμάζουμε ὅλα αὐτὰ καὶ οἱ κατασκευασταὶ ἔρχονται πολλές φορές καὶ μᾶς ρωτοῦν τί βρήκαμε γιὰ νὰ μπορέσουν νὰ τὸ διορθώσουν.

Οἱ ἀναρτήσεις αὐτὲς μᾶς εἶναι οἱ γνωστὲς μὲ τοὺς ὑστεροῦντες ἄξονες καὶ παλιοὶ ἀναγνώσται θὰ θυμοῦνται πολὺ καλὰ τί εἶχαμε γράψει γιὰ τὶς ἀναρτήσεις αὐτές!

Λαϊνάτε

Ἔλα τὰ ἰταλικά ὀνόματα ἔχουν κάτι κοινό... Εἶναι ὠραῖα! Βιτόλα, Μόντζα, Λαϊνάτε, Φερράρι, Ὄτοστράντα...

Καὶ ἦταν τὸ πρωὶ τῆς ἐπομένης ἡμέρας, ὅταν, μετὰ ἀπὸ μιὰ σύντομη ἐπίσκεψι στὸ ἐργοστάσιο, βρισκόμαστε στὴν ὠτοστράντα γιὰ τὴν δευτέρη πίστα δοκιμῶν τῆς Πιρέλλι, στὴν Λαϊνάτε, λίγο ἔξω ἀπ' τὸ Μιλάνο.

Ἡ Λαϊνάτε εἶναι συνεχῶς βρεγμένη. Διότι, ἐνῶ στὴ Βιτόλα δοκιμάζουσι τὴ δυναμικὴ συμπεριφορὰ τῶν ἐλαστικῶν, στὴν Λαϊνάτε δοκιμάζουσι τὸ κράτημα στὸ βρεγμένο καὶ τὴν συμπεριφορὰ τοῦ ἐλαστικοῦ στὶς ἀλλαγές τῆς τροχιᾶς.

Στὴ Λαϊνάτε δοκιμάζεται ἡ ἀπόκρισι τοῦ ἐλαστικοῦ καὶ τὸ κράτημά του καὶ ἐκεῖ ὑπῆρχαν μερικοὶ πολὺ γρήγοροι ὀδηγοὶ δοκιμασταὶ γιὰ νὰ μᾶς δείξουν πῶς ὀδηγεῖται ἕνα αὐτοκίνητο στὴ βροχή.

Μπήκαμε ὅ ἕνα Φιάτ 1600 κουπέ καὶ κάναμε μερικοὺς γύρους ἀλλάζοντας κάθε φορά λάστιχα.

Κι ἐδῶ ἠλεκτρονικά μηχανήματα μετροῦσαν τοὺς γύρους, πού ἔκανε τ' αὐτοκίνητο σὲ μιὰ μικρογραφία σερκουῖ. Ὅσο πὺ γρήγορος ἦταν ὁ γύρος, τόσο καλύτερα «κρατοῦσε» τὸ λάστιχο, πού δοκιμαζόταν.

Δοκιμάσαμε καὶ ἐμεῖς καὶ καταφέραμε νὰ περάσουμε πάνω ἀπ' ὅλα τὰ λάστιχα, πού ὑπῆρχαν γύρω-γύρω στὴ πίστα καὶ νὰ ρίξουμε κάτω ὅλες τὶς κορίνες, πού σχημάτιζαν τὸ δάλαο.

Στὴν Λαϊνάτε εἶχαμε τὴν εὐκαιρίαν

νὰ ἐπαληθεύσουμε αὐτὰ, πού μᾶς εἶπαν στὴ Βιτόλα.

Εἶδαμε ὅτι μπορούσαμε νὰ ὀδηγήσουμε ἐξ ἴσου γρήγορα στὸ βρεγμένο, ὅπως καὶ στὸ στεγνὸ καὶ εἰλικρινὰ μείναμε ἐκπληκτοὶ μὲ τὸ θαυμάσιο κράτημα τοῦ Φιάτ 1600.

Ἔλα αὐτὰ, πού ζήσαμε τὶς δύο ἡμέρες στὴν Πιρέλλι, μᾶς ἔκαναν νὰ σκεφθοῦμε γιὰ μιὰ ἀκόμη φορά τί μεγάλο βῆμα στὴν ἀσφάλεια εἶναι τὰ ἀκτινωτὰ λάστιχα.

Καὶ ἐπειδὴ τὸ θέμα δὲν τὸ ἔχουμε ποτὲ ἀγγίξει ὅ ὅλο του τὸ πλάτος, θὰ ἐπανέλθουμε στὸ ἐπόμενο τεῦχος μὲ τὴν συνέχεια τῶν ἐντυπώσεών μας, πού θὰ ἀφοροῦν ἀποκλειστικά καὶ μόνον τὰ λάστιχα αὐτὰ καθ' ἑαυτὰ. Τὰ ἀκτινωτὰ λάστιχα, τὴν κατασκευὴ τους, τὶς διαφορὲς τους ἀπὸ τὰ κοινὰ καί, φυσικά, τὰ πλεονεκτήματά τους καὶ τὰ μειονεκτήματά.

Τὸ βράδι τῆς δευτέρας ἡμέρας τὸ περάσαμε συζητώντας γιὰ λάστιχα ὅ ἕνα παλιὸ ρεστωρὰν τοῦ Μιλάνου.

Ἐμπρὸς μας ἦταν παρκαρισμένη μιὰ Φερράρι GTB4, μιὰ Λαμποργκίνι Ἑσπάντα καὶ δεκάδες Ἄλφα Ρομέο καὶ Λάντσια.

Ἡ νύχτα ἦταν γλυκεῖα καὶ ἥσυχη καὶ σκεφθῆκαμε ὅτι ἔπρεπε νὰ κοιμηθοῦμε νωρίς, γιατί τὴν ἐπομένη θὰ πηγαίναμε μὲ Ντίνο στὸ Ὄτοντρόμο τῆς Μόντζα!

Ὅμως γιὰ τὶς ἐντυπώσεις μας ἀπὸ τὸ πασίγνωστο αὐτὸ σερκουῖ, πού ἦταν στὴν διάθεσι τῶν «4T» γιὰ τέσσερις ὀλόκληρες ὥρες θὰ μιλήσουμε ἐπίσης στὸ ἐπόμενο τεῦχος.

Κώστας Καβαθᾶς



Στὴν Λαϊνάτε δοκιμάσαμε τὰ λάστιχα στὸ βρεγμένο. Καὶ ἐξακριβώσαμε ὅτι ἐλάχιστες διαφορὲς ὑπῆρχαν σὲ σύγκρισι μὲ τὸ στεγνὸ. Στὴ φωτογραφία ὀδηγοῦμε τὸ Φιάτ 1600 καὶ δέκατα τοῦ δευτερολέπτου ἀργότερα ἡ οὐρά μας χτυπᾷ... τὰ λάστιχα ἀριστερά!!



Κρατάει τόν δρόμο στιβαρά, εΐναι ρωμαλέο!



Σας άρέσει νά τραντάξεσθε κάθε λίγο και λιγάκι; Ένθουσιάζεσθε όταν ντεραπαίρετε στον βρεγμένο δρόμο και ιδρώνουν οι παλάμες σας από άγωνία; Άν ναι, τότε δέν υπάρχει λόγος νά διαβάσετε τά παρακάτω.

Άν, όμως, δέν σας άρέσει αυτό και προτιμάτε τήν άνεση και τήν σιγουρία, τότε, διαλέξτε άσυζητητί τó νέο **KLEBER V 10** με τήν ζώνη.

Εΐναι τέλειο — γι' αυτό άλλωστε τó χρησιμοποιούσν όλο και περισσότεροι όδηγοί. Υπάρχει καλύτερη έγγύηση;



ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Δ. ΣΚΑΡΛΗΣ Α. Ε.

ΛΕΩΦ. ΑΘΗΝΩΝ (ΚΑΒΑΛΑΣ) 170 ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 520.501, 520.733, 520.651

«ΕΛΑΣΤΙΚΟΕΜΠΟΡΙΚΗ» Ε.Π.Ε. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ 8 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ. 78.362

Ἄν ζητᾶτε...

Τό τμήμα ὁδικῆς βοήθειας τῆς ΕΛΠΑ (ΟΒΕΛΠΑ) θά ἔχη στήν διάθεσι τῶν αὐτοκινήτων, κατά τόν μήνα Ὀκτώβριο, 27 κινητά συνεργεία, σ' ὅλα σχεδόν τά μέρη τῆς Ἑλλάδος.

Ἀπό αὐτά: πέντε ἔχουν σάν θάσι τους τήν Ἀθήνα, τέσσερα τήν Λάρισα, τέσσερα τήν Θεσσαλονίκη, τέσσερα τήν Ἰωάννινα, τέσσερα τήν Πάτρα, τρία τήν Τρίπολι καί τρία τὸ Ἡράκλειο Κρήτης.

Τά αὐτοκίνητα τῆς ΟΒΕΛΠΑ θά περιπολοῦν καθημερινῶς ἀπό τίς ἑννέα τὸ πρωῖ, μέχρι τίς ἑννέα τὸ βράδυ καί τὰ Σαββατοκύριακα θά παρατείνουν τὸ ὥράριό τους, μέχρι τίς 11 τὸ βράδυ.

Σὲ περίπτωσι βλάβης τοῦ αὐτοκινήτου σας καλὸ εἶναι νὰ ἔξερετε τὰ δρομολόγια τῆς ΟΒΕΛΠΑ τήν ὁποία εἴτε μπορείτε νὰ συναντήσετε ἐσεῖς οἱ ἴδιοι, εἴτε μπορείτε νὰ εἰδοποιήσετε μετὰ ἀσυρματοφῶρα τῆς τροχαίας Χωροφυλακῆς ἢ μέσω ἄλλων αὐτοκινήτων, πού ἀσφαλῶς στὸν δρόμο τους, θά «πετύχουν» ἕνα ἀπὸ τὰ 27 συνεργεία.

Ἡ ΟΒΕΛΠΑ, λοιπόν, «πε-

ριπολεῖ» στοὺς ἐξῆς δρόμους: Ἐθνικὴ ὁδὸ Ἀθηνῶν - Λαμίας - Λαρίσης - Θεσσαλονίκης. Ἀπὸ Θεσσαλονίκη ἕως Καβάλα.

Ἀπὸ Λάρισα μέχρι Ἰωάννινα, μέσω Τρικάλων. Ἀπὸ Ἰωάννινα ἕως Ἡγουμνίτσα.

Ἀπὸ Ἰωάννινα μέχρι Ἀντίρριο, μέσω Ἄρτας - Ἀμφιλοχίας - Ἀγρινίου - Μεσολογίου.

Τά κινητά συνεργεία τῆς Ο.Β. Ε.Λ.Π.Α., παρέχουν ἀμεση βοήθεια σὲ περίπτωσι βλάβης, σὲ κάθε αὐτοκίνητιστή. Στους αὐτοκίνητιστὰς πού εἶναι μέλη ἢ συνδρομηταὶ τῆς ΕΛΠΑ ἢ τουριστὰς, ἡ ΟΒΕΛΠΑ παρέχει δωρεάν, βοήθεια. Στους ὑπολοίπους αὐτοκίνητιστὰς, ἡ παροχὴ βοήθειας γίνεται, σύμφωνα μετὰ τὸν ἐξῆς τιμοκατάλογο: 1. — Μπαταρία, ὑγρὰ, πόλοι, ἀλλαγὴ ἢ καθαρισμὸς μπουζί, φῶτα πορείας, φῶτα τόξων πορείας, ἀντικατάστασις καλωδίου μπουζί, ρύθμισι ἰμάντος, ἀλλαγὴ συμπυκνωτοῦ κ.λ.π.: Δρχ.: 20.

2. — Καθαρισμὸς - ρύθμισι ἢ

ἀντικατάστασι πλατινῶν, ἔλεγχος ἠλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως, διακόπτης μηχανῆς, ἀμπερόμετρο, πολλαπλασιαστής, διανομεύς, ἔλεγχος ἀναφλέξεως, ἀντικατάστασι ἰμάντος, ἀλλαγὴ διαφόρων κολλάρων, ἐπισκευὴ ψυγείου, ἀπλὴ ρύθμισι χειροφρένου καί ποδοφρένου, ἀπλὴ ρύθμισι ντίζας ἀμπραγιάζ, ἀλλαγὴ ἢ ἐπισκευὴ ἐλαστικοῦ, ἀντικατάστασι σωλήνος βενζίνης: Δρχ. 50.

3. — Καθαρισμὸς ντεποζιτοῦ βενζίνης, καθαρισμὸς ἀντλίας βενζίνης, καθαρισμὸς καρμπυρατέρ, ἀντικατάστασι ντίζας χειροφρένου, ἐπισκευὴ ποδοφρένου, ἐπισκευὴ ἀμπραγιάζ: Δρχ. 100.

4. — Ρυμούλκησι γιὰ τήν ἐπαναφορά στὸν δρόμο ἐκτραπέντος αὐτοκινήτου: Δρχ. 50. (Στὴν περίπτωση ρυμούλκησης θά χρησιμοποιοῦνται μόνο τὰ LAND - ROVER τῆς ΟΒΕΛΠΑ).

5. — Ἡ παροχὴ πληροφοριῶν, ὁ δανεισμὸς ἐργαλείων ἢ ἡ χορήγησι νεροῦ, δίδονται δωρεάν. Κατὰ τήν χορήγησι βενζίνης, ἀνταλλακτικῶν, ὀρυκτελαίων κ.λ.π. εἰσπράττεται μόνον ἡ ἀξία τους.

Ἀπὸ Πάτρα μέχρι Τρίπολι, μέσω Ἀμαλιάδος - Πύργου - Λαγκάδια - Ὀρχομενοῦ.

Ἀπὸ Τρίπολι μέχρι Κόρινθο, μέσω Ἄργους καί Μυκηνῶν. Στὴν Ἐθνικὴ ὁδὸ Κόρινθου - Πατρῶν.

Στὴν Ἐθνικὴ ὁδὸ Ἀθηνῶν - Κόρινθου.

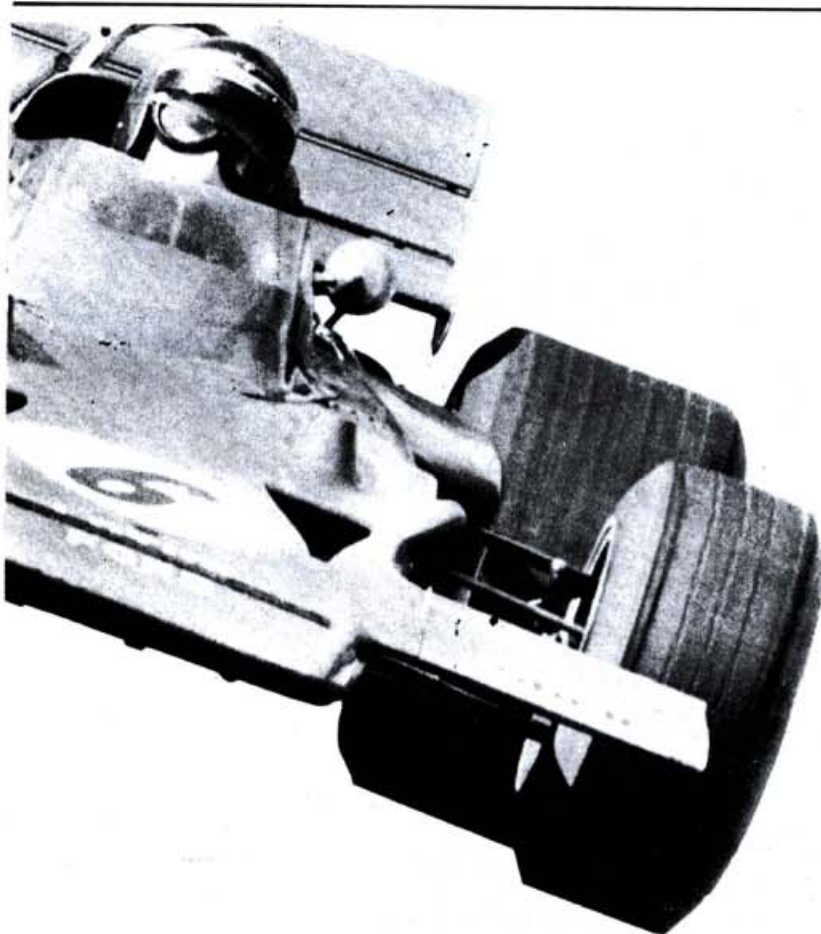
Στὴν διαδρομὴ ἀπὸ Χανιά μέχρι Σητεία (στὴν Κρήτη) μέσω Ρεθύμνου καί Ἡρακλείου. Κάθε Σαββατοκύριακο, θά κυκλοφοροῦν, ἐπίσης, τὰ αὐτοκίνητα τῆς ΟΒΕΛΠΑ, στὴν παρالياκὴ λεωφόρο Ἀθηνῶν - Σουνίου καί στὸν δρόμο Ἀθήνα μέχρι Δελφούς, μέσω Ἐλευσίνος - Θηβῶν - Λεβαδειᾶς.

Τέσσερις εἶναι αἱ κατηγορίαι τῶν Ἑλλήνων πού ἐπιτρέπεται νὰ κυκλοφοροῦν στὴν Ἑλλάδα, αὐτοκίνητα μετὰ ἔξνο ἀριθμό:

1. — Οἱ μόνιμοι κάτοικοι ἐξωτερικοῦ, οἱ ὁποῖοι πρέπει νὰ ἔχουν ἀπαραίτητως προξενικὴ θεώρησι στὸ διαβατήριό τους. Αὐτοὶ ἔχουν δικαίωμα νὰ κυκλοφοροῦν στὴν Ἑλλάδα ἕνα χρόνο ἀτελῶς καί ἄλλον ἕνα χρόνο μετὰ τὴν καταβολὴν τῶν τελῶν κυκλοφορίας. Σημειῶνουμε, ὅτι τὸ αὐτοκίνητο πρέπει νὰ ἔχει ἔλθῃ μαζί μετὰ τὸν ἰδιοκτήτη.

2. — Οἱ ναυτικοὶ οἱ ὁποῖοι μποροῦν νὰ κυκλοφορήσουν τὸ αὐτοκίνητό τους, μόνον τρεῖς μῆνες ἀπὸ τὴν ἡμέρα εἰσόδου τους στὴν Ἑλλάδα καί μετὰ τὴν προϋπόθεσι ὅτι ἔλειπαν προηγουμένως ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα ἐπὶ ἕνα ὁλόκληρο χρόνο.

4. — Οἱ Ἑλληνες σπουδαστὰς
συνέχεια εἰς τὴν σελίδα 129



**μονον εαν
εχετε φορμουλα
δεν θελετε**



**ενα ραδιοφωνο
ἢ μαγνητοφωνο
ἢ ραδιομαγνητοφωνο**



HITACHI

ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΕΙΡΑΝ ΤΩΝ ΡΑΔΙΟΦΩΝΩΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ
5 ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΜΕ F.M.
ΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΑ STEREO ΜΙΚΡΗΣ ΚΑΣΣΕΤΑΣ.

ΕΦΕΜΚΟ Ο.Ε.Ε.

ΛΕΩΦ. ΣΥΓΓΡΟΥ 122, ΤΗΛ. 919.082

**auto
service
zoubroulis**

Ένα σύγχρονο service ηλεκτρολογικής
συντηρήσεως αυτοκινήτων

★ ΑΛΛΑΓΑΙ ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΩΝ ★ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ
ACCESSOIRES ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΜΑΓΝΗΤΟΦΩΝΩΝ ★
ΜΠΑΤΑΡΙΑΙ ★ ΑΜΟΡΤΙΣΕΡ ★
ΦΑΝΟΙ ΙΩΔΙΟΥ κλπ



Μία πλήρης σειρά accessoires αυτοκινήτου διά ασφαλέστερη
όδηγηση, (ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ—ΤΡΟΧΟΙ ΑΛΟΥΜΙΝΙΟΥ—
ΕΛΑΣΤΙΚΑ RADIAL κλπ.) διά την άνεσή σας (καθίσματα
Bucket - δερμάτινα τιμόνια - Ραδιο-μαγνητόφωνα κλπ.), καθώς
καί διά τόν πλήρη έλεγχο του κινητήρος (Στροφόμετρα-
πιεσόμετρα - θερμόμετρα κλπ.)



**Μιχαλακοπούλου 54-Ιλίσια-
Αθηναί. τηλ. 726-425**

Ἄν ζητᾶτε...

Συνέχεια ἐκ τῆς σελίδος 127

τοῦ ἔξωτερικοῦ. Αὐτοί, δικαι-
οῦνται νὰ κυκλοφοροῦν μόνον
τρεις μῆνες τὸν χρόνο, μὲ τὴν
προϋπόθεσι ὅτι θὰ ἔχουν τίτ-
λους σπουδῶν ἐπικυρωμένους
ἀπὸ τὸ ἑλληνικὸ προξενεῖο
ἢ τὴν πρεσβεία τῆς χώρας
ποῦ βρίσκονται. Οἱ σπουδα-
στές, ὀφείλουν νὰ πληρώνουν
τὰ τέλη κυκλοφορίας ἀπὸ τῆς
α' ἡμέρας εἰσόδου τοῦ αὐτο-
κινήτου.

Στὴν περίπτωσι ποῦ Ἕλληνας,
μῖς ἐκ τῶν τεσσάρων αὐτῶν
κατηγοριῶν, θέλει νὰ ἐκτελ-
ώσει τὸ αὐτοκίνητό του, πρέπει
νὰ ἔχη ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὸ αὐτο-
κίνητό του δὲν ἐπιτρέπεται νὰ
εἶναι κατασκευῆς, παλαιότε-
ρας τῶν τριῶν ἐτῶν, ἀπὸ τῆς
ἡμέρας τῆς ἐκτελωνίσεως.

Ἡ ΕΛΠΑ ἔχει ἑννέα γραφεῖα

σ' ὁλόκληρη τὴν Ἑλλάδα,
πρόθυμα νὰ ἐξυπηρετήσουν
κάθε αὐτοκίνητιστή. Αὐτὰ εἶ-
ναι:

ΑΘΗΝΑ: Ἀμερικῆς 6 καὶ Πα-
νεπιστημίου (γωνία), τηλ.
628.682.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Ροῦσβελτ
45, τηλ. (031) 70.972.

ΒΟΛΟΣ: Δημητριάδος καὶ
Γκλαθάνη (γωνία), τηλ.
(0421) 35.00

ΠΑΤΡΑ: Ὁθῶνος καὶ Ἀμα-
λίας (γωνία), τηλ. (061)
76.920.

ΛΑΡΙΣΑ: Κύπρου καὶ Πανός
(γωνία), τηλ. (041) 86.60.

ΧΑΝΙΑ: Μιχελιδάκη 3, τηλ.
(0821) 60.59.

ΗΡΑΚΛΕΙΟ: Νέα Προβλήτα
λιμένος Ἡρακλείου, τηλ.
(081) 89.440.

ΚΕΡΚΥΡΑ: Καποδιστρίου
120, τηλ. (0661) 95.28.

ΡΟΔΟΣ: Ἀλεξάνδρου Διά-
κου 11, τηλ. (0241) 83.26.



BILSTEIN

Τέσσερα ὁποιαδήποτε ἄμορτισέρ
εἶναι τέσσερα ἄμορτισέρ...

Τέσσερα ἄμορτισέρ Μπίλσταϊν,
εἶναι ἡ ἀσφάλειά σας!..

Αὐξάνεται ἡ εὐστάθεια τοῦ αὐτο-
κινήτου σας κατὰ 80% μὲ ἐγγύη-
σι ἀντοχῆς 100.000 χιλιομέτρων.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ἩΛΕΚΤΡΑ, Α.Ε.Ε.
ΙΛΙΣΣΟΥ 47 (ΟΠΙΣΘΕΝ ΦΙΞ)
ΤΗΛ. 918.830 - 916.178
ΑΘΗΝΑΙ



ΔΕΝ ΠΟΥΛΑΜΕ

ΜΟΝΟΝ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΑΞΕΣΟΥΑΡ

Ἐπιθυμία καὶ ἐπιδίωξις μας εἶναι ἡ ἐξυπρέτησίς σας
στὴν ΑΓΟΡΑ ἢ τὴν ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ποῦ θὰ θελήσετε
ἢ στὴν ἐπιλογή των ἀξεσουάρ τοῦ αὐτοκινήτου σας.

ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 129 ΤΗΛ. 644.318

Για νέους και νέες! Ένα σοβαρό ειδικευμένο επάγγελμα



ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟ



ΑΚΤΙΝΟΛΟΓΙΚΟ



ΟΔΟΝΤΕΧΝΙΚΟ



ΙΑΤΡΙΚΟΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΝ

Μιά δέσι στις Σχολές μας, σημαίνει μιά δέσι στην ιατρική ζωή της χώρας και μιά υπεύθυνη ατομική εισφορά στην εξυπηρέτησι του κοινωνικού συνόλου.

Βοηθοί Ιατρικών Επαγγελμάτων

Δέν είναι μιά απλή άπασχόλησι. Είναι μιά υπεύθυνη κοινωνική εργασία μέ μεγάλη ζήτησι, πού μόνο στίς Σχολές μας μπορείτε νά διδαχθήτε. Τό άριστο προσωπικό των σχολών μας δέν σας διδάσκει άπλώς ένα επάγγελμα, σας βοηθά νά σπουδάσετε τίς τελευταίες εξελίξεις του εργαστηρίου, σας προσανατολίζει για τήν παραπέρα πρόοδο σας. Σας μαθαίνουν υπεύθυνα, νά ζήτε υπεύθυνα!

Αί πρώτοι Σχολαί Βοηθών Ιατρικών επαγγελμάτων έν Έλλάδι.

Αί έγγραφαί ήρχισαν



ΣΧΟΛΑΙ ΒΟΗΘΩΝ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΩΝ

ΙΑΙΩΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΑΝΕΓΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ 7 (Κουμουνδούρου) ΑΘΗΝΑΙ (Τ. 113) - ΤΗΛ. 348.545, 347.480, 347.625

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Δ. ΦΟΥΝΤΟΥΚΑΚΟΙ
Γ. ΚΑΙΤΡΙΝΑΚΗ



Αυτο είναι
το **textile radial**
ελαστικό που δείξαμε
στους ανταγωνιστές
μας
να κατασκευάζουν.
60 αδειες κατασκευής
αγόρασαν από μας
βιομηχανίες 24 χωρών.
Αλλά η σκεψίς
παραμένει δική μας.
Γι' αυτό υπερηφάνα
λεμε...

CINTURATO υπάρχει μόνο
PIRELLI

γιατί ;



**Διότι εκμεταλλεύεται έξυπνα το χώρο.
Διότι έχει ένα νευρικό κινητήρα.
Διότι «κρατά» τόν δρόμο θαυμάσια.
Διότι φρενάρει τέλεια.
Διότι είναι Φιάτ 128!
Τò αὐτοκίνητο τῆς χρονιάς**