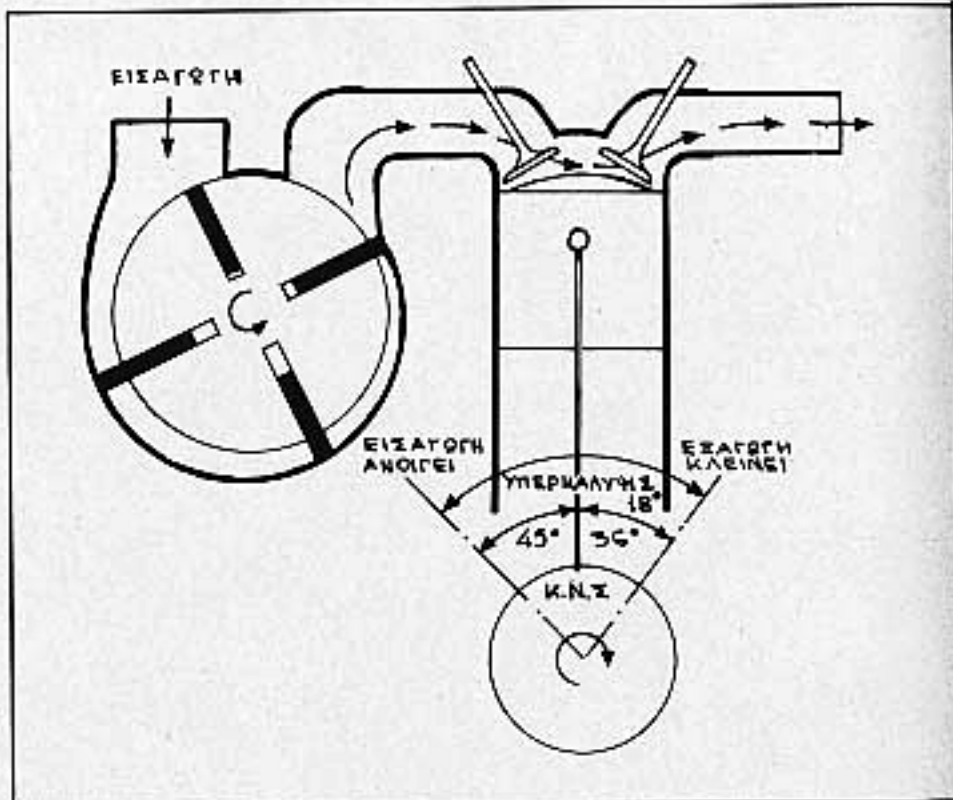
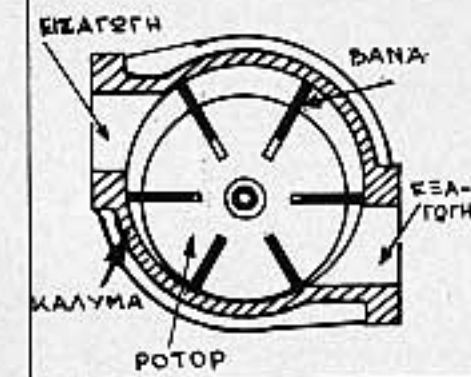
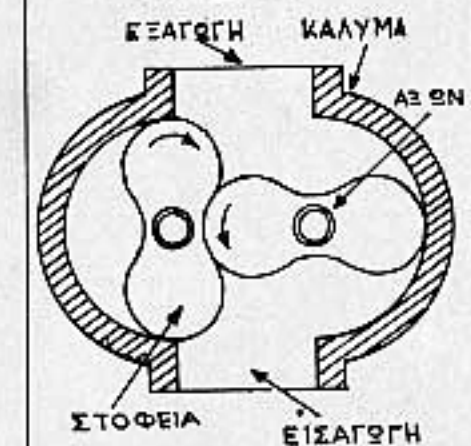
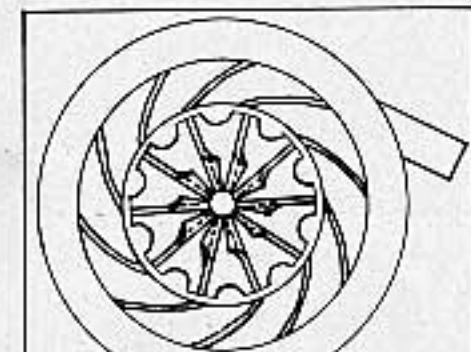


ΥΠΕΡΣΥΜΠΙΕΣΤΑΙ

σβοπίεση μπορεί να είναι μεγαλύτερη από την πίεση της υπερτροφοδότησης!

Στους υπερσυμπιεστές εξαιτίας των πράγματι είναι πολύπλοκα και παράγοντες όπως είναι το μήκος των εξαγωγών και η διάμετρος τους κρίζουν αποφασιστικό ρόλο στην καλή ή όχι λειτουργία του συστήματος. Στους μηχανικούς ή υδραυλικούς υπερτροφοδότες τα πράγματα είναι πολύ πιο απλά αφού μπορούμε εκ των προτέρων να πούμε ότι ο υπερτροφοδότης β' άρχισή να εργάζεται στις 6.000 στροφές και θα σταματά να εργάζεται — αν θέλουμε κι' αυτό είναι δυνατό — στις 8.000 στροφές, για να μη καταστραφή ή μηχανή.

Αυτό πάντως που πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας όταν χρησιμοποιούμε παράμοια μηχανήματα στους κινητήρες μας,



είναι ότι πρέπει να κρατήσουμε την θερμοκρασία του αέρα όσο πιο χαμηλή γίνεται, για να δώσουμε και περισσότερο αέρα - μίγμα στους κυλίνδρους αλλά και διότι στους κινητήρες εσωτερικής καύσεως όσο:

1) Μεγαλύτερη είναι η αρχική θερμοκρασία του μίγματος, τόσο μεγαλύτερη είναι η τάση για προανάφλεξη, όταν το μίγμα φθάσει στους κυλίνδρους και

2) Σ' όλους τους κινητήρες εσωτερικής καύσεως οι διακυμάνσεις της θερμοκρασίας σ' έλο τον κύκλο είναι στενά συνδεδεμένες με την αρχική θερμοκρασία. Κι' όσο μεγαλύτερη ήταν η αρχική θερμοκρασία, τόσο μεγαλύτερες θα ήταν και οι απώλειες σ' έλο τον κύκλο λειτουργίας. Έτσι, η θερμική απόδοση και η δοκιμαστική απόδοση μειώνεται με κάθε βαθμό αύξησης της αρχικής θερμοκρασίας.

Πρέπει λοιπόν να διατηρούμε την θερμοκρασία του εισαγόμενου μίγματος όσο πιο χαμηλή γίνεται για να επιτύχουμε καλύτερα αποτελέσματα.

ΚΑΙ ΑΣ ΠΡΟΧΩΡΟΥΜΕ

Έκτος από την άμεση αύξηση της ισχύος που παρέχεται από την χρησιμοποίηση περισσότερο αέρα στον κύκλο, η υπερτροφοδότηση έχει κι' άλλες επιπτώσεις στη λειτουργία του κινητήρα εσωτερικής καύσεως.

Η πρόξηση πιεστικής και η κατά κάποιο τρόπο πρόξηση θερμοκρασίας του εισαγόμενου αέρα — γιατί η θερμοκρασία του αέρα αυξάνεται λίγο με το πέρας του από τον υπερσυμπιεστή — τείνουν να επιταχύνουν την λειτουργία της καύσεως κι' αυτό διότι η πίεση και η ταχύτητα των αερίων αναγκάζουν το μέγιστο της αόγας να κινηθεί ταχύτερα μέσα στον θάλαμο καύσεως.

Η επίδραση του υπερσυμπιεστή στην λειτουργία της καύσεως είναι εύκολο να γίνει αντιληπτή αν σκεφθούμε ότι οι αναταράξεις μέσα στον θάλαμο καύσεως γίνονται έντονότερες και οι διαφορές ανάμεσα στο πλάσμα και το πτωχό μίγμα

μειώνονται σημαντικά! Έτσι κι' αλλιώς να είναι ο λόγος που οι περισσότεροι κατασκευαστές υπερσυμπιεστών λένε ότι με τα μηχανήματά τους τοποθετημένα στους κινητήρες μας επιτυγχάνουν οικονομία στη δοξίση.

Η πρόξηση θερμοκρασίας που αναφέραμε πριν οδηγεί πολλές φορές στην προανάφλεξη και ουσιαστικά στην υπερθερμάνση του κινητήρα και αυτό είναι γνωστό ότι συμβαίνει σε αυτοκίνητα παραγωγής που είναι εξοπλισμένα με υπερσυμπιεστή. Δεν υπάρχει τρόπος ν' αντιμετωπισθεί αυτό το κακό εκτός από την χρήση μικρών πιέσεων εισαγωγής. Μια ή δυο ατμόσφαιρες χρησιμοποιούνται στα μεγάλα φορτηγά και στους υπεραεροκίνητους τρένων και 4 με 5 ατμόσφαιρες στους κινητήρες των αυτοκινήτων. Έκεί που οι υπερσυμπιεστές όμως βρίσκονται πραγματικά στο στοιχείο τους είναι, ή μάλλον ήταν (!), οι αεροπορικοί κινητήρες.

Η πρώτη εταιρία που χρησιμοποίησε υπερσυμπιεστή στους αεροπορικούς της κινητήρες ήταν η Μπέρντολ Αϊκράφτ Κομπανυ πριν από τον Β' παγκόσμιο πόλεμο. Οι έρευνες σταμάτησαν στην Μπέρντολ με τον πόλεμο, αλλά στην Άμερική η Κούατς Ράιτ έφτιαξε έναν κινητήρα με υπερσυμπιεστή εξατμίσεως, τον Σαϊκλόν R 3350, με 18 κυλίνδρους εν σειρά και κυβισμό 2.800 κυβικών εκατοστών. Το μπότρω αυτό ζύγιζε 1.380 κιλά και απέδιδε 3.500 ίππους!!!

Το γιατί οι υπερσυμπιεστές δοξάν διμερη χρήση στην αεροπορία είναι εύκολο να το καταλάβουμε. Τα αεροπλάνα και ιδιαίτερα τα μαχητικά, πετούν σε ύψη που η πυκνότητα του αέρα είναι μικρή! Και όπως είπαμε ο υπερσυμπιεστής δεν κάνει άλλη δουλειά απ' το ν' αυξήσει την πυκνότητα του εισαγόμενου αέρα!

Τα πρώτα αυτοκίνητα με υπερσυμπιεστής εξατμίσεως απέδιδαν μεγαλύτερη ισχύ, ήταν κατά 90% περίπου γρηγορότερα και κατά 20% οικονομικότερα. Η χρήση των υπερσυμπιεστών εξατμίσεως φάνηκε να κερδίζει έδαφος, τουλάχιστον πριν απ' τον πόλεμο, στους δίχροτους κινητήρες

και θεωρήθηκε μεγάλο τεχνολογικό γεγονός διότι η άρνητική πίεση δοξήσε αποτελεσματικά στην πλήρωση του θαλάμου καύσεως.

Όμως παρ' όλα τα εμφανή πλεονεκτήματα του υπερσυμπιεστή, η εφαρμογή του στα αυτοκίνητα άγωνα ήταν μάλλον περιορισμένη. Πριν απ' τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο πάντως, ήταν στην Φέρμουλα Ένα υπήρχε όριο στα κυβικά εκατοστά (1.500) οι κατασκευαστές αναγκάστηκαν σοβαρά με τους υπερτροφοδότες σε μια προσπάθεια να βγάλουν και τον τελευταίο κίτσο από τους κινητήρες τους.

Βέβαια δεν πρέπει να ξεχάσουμε ότι κάθε κίτσο που χαρίζεται για να κινήσει τον υπερσυμπιεστή είναι ένας κίτσο λιγότερος στον κινητήρα και έδω είναι που μπλέκουν λίγο τα πράγματα.

Στις ημέρες των Λε Μάν Μπέντλεϊ, τότε που οδηγούσε ο βαυλικός Τζι Μπρίκνι, τ' αυτοκίνητα των 4,5 λίτρων απέδιδαν 100 ίππους με τον υπερσυμπιεστή εν λειτουργία. Απ' αυτούς τους 100 ίππους, οι 35 χάνονταν για να κινήσουν τον υπερσυμπιεστή και οι 65 ήταν το καθαρό κέρδος στους τραγούς!

Βέβαια αυτό δεν είναι παρά μια αύξηση της ισχύος κατά 25% σε σύγκριση με τον κοινό κινητήρα.

Η ΘΕΡΜΟΤΗΣ

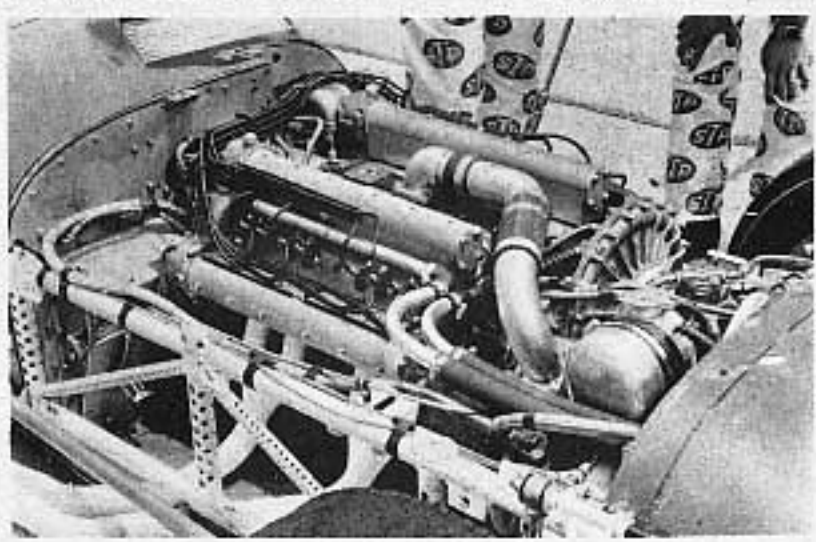
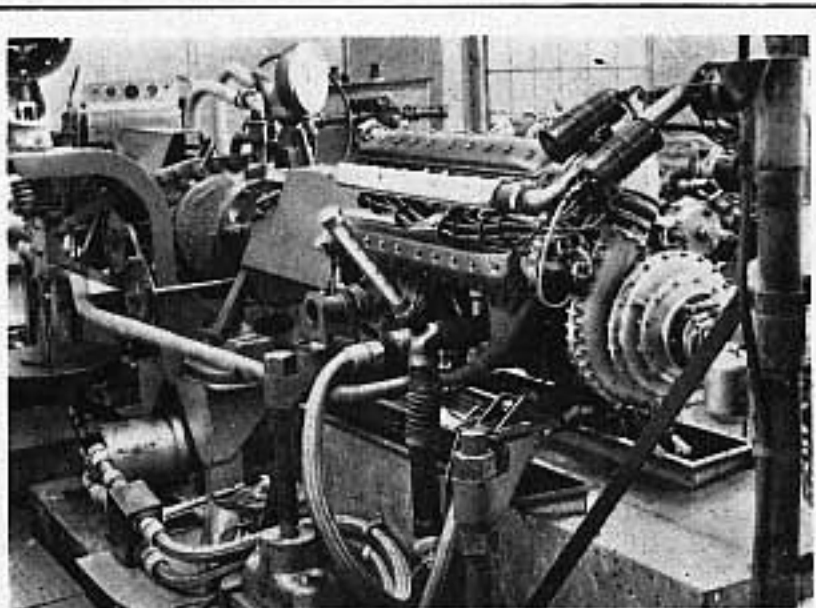
Έτσι να μη τονίζαμε με άρετη ευφρασί την σημασία της θερμότητας που προέρχεται από την λειτουργία του υπερσυμπιεστή. Το γιατί είναι γεννητά μάλλον δεν θέλει εξήγηση. Δεν έχουμε παρά να θυμηθούμε ότι ένας κοινός κινητήρας αυξάνει την ισχύ του κατά 20% και η ισχύς δέν να αυξάνει μόνη η τ η σ!

Τα πολλά χρόνια οι κατασκευαστές φρόντιζαν να θέτουν τους υπερσυμπιεστές τους σε λειτουργία για μικρά χρονικά διαστήματα. Αν διαβάσετε τα άρθρα του Τάκη Παπαδη για τις Μικροκίτες, θα δείτε πως οι οδηγοί Γκρόν Πζι πριν απ' τον πόλεμο χρησιμοποιούσαν τους υπερσυμπιεστές τους για μικρά χρονικά διαστήματα.

Οι οδηγοί πατούσαν το γκαζιά και κάποια στιγμή, προς το τέλος της κινήσεώς του, ένας μηχανισμός έκλεινε τον συλλέκτη του υπερσυμπιεστή. Την ίδια στιγμή η εισαγωγή του καρμπυρατέρ — που μένει έκείνη την στιγμή έτοιμος έδω από την ατμόσφαιρα — γυρίζει στην παροχή του υπερσυμπιεστή.

Ολόκληρο το σύστημα εισαγωγής έτιθετο έτσι υπό πίεση και η μεταβολή αυτή μπορούσε να γίνει σε κάθε ταχύτητα περιστροφής της μηχανής από το πόδι του οδηγού και όχι μόνο όταν το αυτοκίνητο πήγαινε με 280 γιλιόμετρα, όπως νομίζουν πολλοί. Βέβαια κανένα πόδι οδηγού άγωνα δέν διακρίνεται για την εξυπηρέτηση του και είναι γνωστό ότι πολλοί κινητήρες της ΜΒ έστρεσαν απ' την προσπάθεια να τα βγάλουν πέρα με έκτακτους προόδους λειτουργίας του υπερσυμπιεστή. Έκτος αυτού έδω οι άλλοι οδηγοί στον άγωνα ήξεραν ποτέ ο υπερσυμπιεστής λειτουργούσε και κανόνιζαν την πορεία τους.

Τα προβλήματα της υπερθερμάνσεως αντιμετώπιζον με τον γνωστό αποτελεσματικό τρόπο από την αεροπορική βιομηχανία. Όταν οι πιέσεις της υπερτροφοδότησε ήταν πολύ μεγάλες και η θερμότητα έφτανε σε επίπεδα επικίνδυνα, τότε υπήρχαν δύο τρόποι για ν' αντιμετωπισθεί το κακό. Ο ένας ήταν ένας μετατροπής θερμότητας που μπορούσε να τοποθετηθεί κάπου στον δρόμο του εισαγόμενου αέρα ή μίγματος. Κι' ο άλλος ήταν ο ψεκασμός νερού ή αλκοόλης στους θαλάμους καύσεως. Ένας τρίτος, ο ψεκασμός νερού και μεθανόλης, ήταν ο καλύτερος απ' όλους και χρησιμοποιήθηκε



4 Η 10κύλινδρη BRM των 1500 κ.έκ. στο δυναμόμετρο. Ο υπερσυμπιεστής είναι στο εμπρός μέρος του κινητήρα και είναι φυγοκεντρικός. Η εφαρμογή ήταν άτυχη. 5. Οι Μέγερ - Ντρέικ ήταν και είναι θαυμαστές κινητήρες. Μπορούσε να τους χρησιμοποιήσεις με ψεκασμό — όπως στη φωτογραφία — ή με υπερτροφοδότηση. 6. Η Νόβι V-8 "Άλλος ένας εκπληκτικός αμερικανικός κινητήρας. Με τον υπερσυμπιεστή απέδιδε 700 ίππους Ντίν από 2.800 κ.έ.

ΥΠΕΡΣΥΜΠΙΕΣΤΑΙ

ἀνεκτά στον Β' Πόλεμο και στους κινητήρες των μαχητικών αεροσκαφών.

Στην άρχή οι τεχνικοί χρησιμοποίησαν μόνο νερό αλλά άκόμη και στις μεγαλύτερες πιέσεις υπερτροφοδοτήσαμε το νερό έν εξαιρεζόντων τελείως μέσα στους θαλάμους. Τότε ακλόθηκαν να χρησιμοποιήσουν το μεθάνολ το όποιο έκανε και μία άκόμη σοβαρή έργασία... Ήταν άνηθηκτικό! "Αν ποτέ χρησιμοποιήσετε μεθάνολ στον κινητήρα σας, να λέβετε, παρακαλούμε, ύπ' όμην ότι το ύγρο αυτό έρχεται προς την προάνάβηξη και πρέπει να το άναμεινείτε με νερό σε άναλογία 50)50!!!

Αυτά θέβανα για κάποια μακρή έποχή που στη γάρα μας θα υπάρχουν νερόγότερες και άλλα παρουσια, γι' αυτό εκλάβετε τα τεύχη των 4Τ και δώστε τα στα παιδιά σας να τα διαβόσουν έναν μεγαλόδου. Όλοι άκεί θα έχουμε κουτουριάσει και δέν θα μπορούμε να δούμε έμπρός μας, αλλά τα παιδιά μας θα έβουν πως να χρησιμοποιήσουν τους υπερτροφοδοτές τους... Στα δουνά και μέσα στις απάβες!

Ας επαντρέφουμε δμως. Είναι άδύνατον να ξερούμε γιατί μας παρακαλούει ο Μεγάλος Άδολφός. Κι' άς παύμε γι α γ ι παύσει να χρησιμοποιήσουμε ή πρέπει να χρησιμοποιήσουμε τον υπερσυμπιεστή στο δ ι κ ό μ α ς ατόκιητο. Διάτι θέλουμε, χωρίς ν' άλλόουμε τ ι π ο τ α άλλα ν' άπεστήσουμε μερικά τ ι π ο υ ς παλά πάω... Γι' αυτό!

Θέλουμε λοιπόν να δώσουμε όσα το δυνατόν περισσότερο άγνα στους κυλίνδρους για όσα το δυνατόν μεγαλύτερα εδύστασια στην πίεση στρωών του κινητήρα. "Αν θέλαβή ήταν Α στις 3.500 στροφές, να γίνει 2Α από τις 3.500 μέχρι τις 4.500 στροφές.

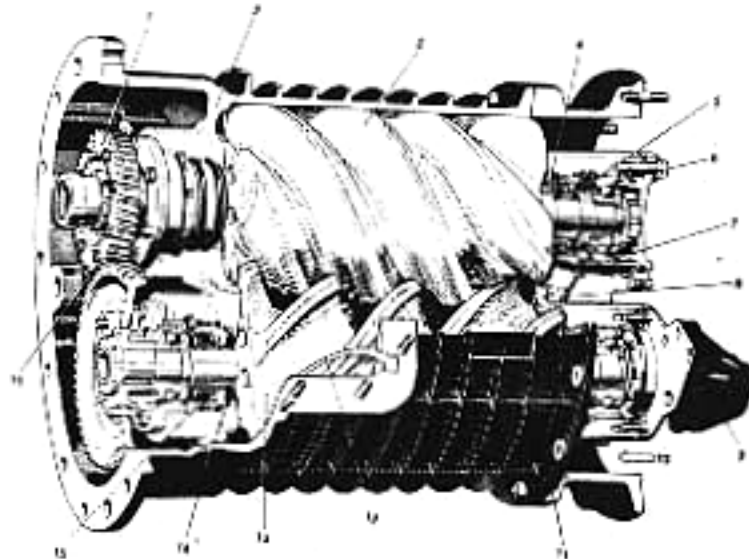
Αυτό, είπαμε στην άρχή, ότι είναι σγε έν άκατόρθωτο με τα κομμινατά έπός έν σιγάμε κινητήρες που το έμβολο θα σταματάει στο τέλος της φάσεως εισαγωγής για να δώσει έναν την άκόμια στο άγνα να το επροβόσει!

Όσοι αυτό τα πράγματα δέν γίνεται κι' έπει θέλουμε πολύ να τα πραγματοποιήσουμε! Μάλιστα λέμε. Ταπεινά της έν υπερσυμπιεστή και παρακαλούμε τί συμβαίνει στον κινητήρα μας. Όταν άναβη ή θαλάβα εισαγωγής το άγνα άρχίζει να κέρν προς τους θαλάμους καύσεως. Ήπειδή δμως στέβνεται υπό πίεση. Έπει τα έμβολα δέν έχουν να σταβήσουν το άγνα — έπως συμβαίνει στους άτμοσφαιρικούς κινητήρες όπου ή ύπερπίεση στους κυλίνδρους άναγνάβει το άγνα να στέβη για να γευιση το κανόν — αλλά αντίθετα δδονται και μία μικρή ώθησι στην άρχή της φάσεως εισαγωγής.

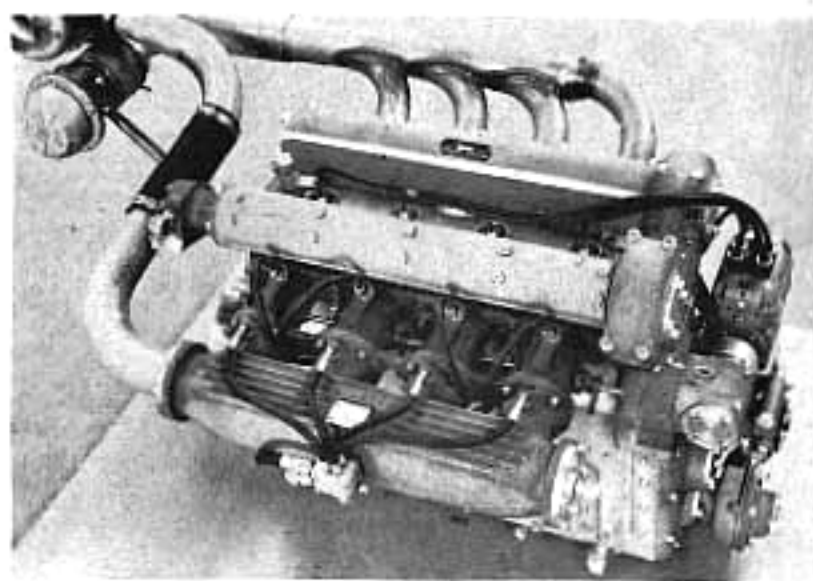
Έτσι ή άναβητική έργασία που έκαναν τα έμβολα μεταβεί στην συμπίεση. Οι κύλινδροι μπορούν έτσι να πληρωθούν με άγνα που ή πίεσις τους είναι άνάλογη με την πίεση παροχής του συμπιεστή. Στο σύγχρονα συστήματα ο υπερσυμπιεστής είναι τοποθετημένος μεταξύ του κομμινατέρ και του αλλού εισαγωγής σε αντίθεση με το προπολεμικά που ο υπερσυμπιεστής ήταν τοποθετημένος η ρ ι ν από το κομμινατέρ. Αυτό γίνεται για να άναβώνεται καλύτερα το άγνα κάτω άπ' την έπίεση της υπερπίεσεως του συμπιεστή και ή λειτουργία είναι καθαρά μηχανική.

ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΦΤΙΑΓΜΕΝΟΙ...

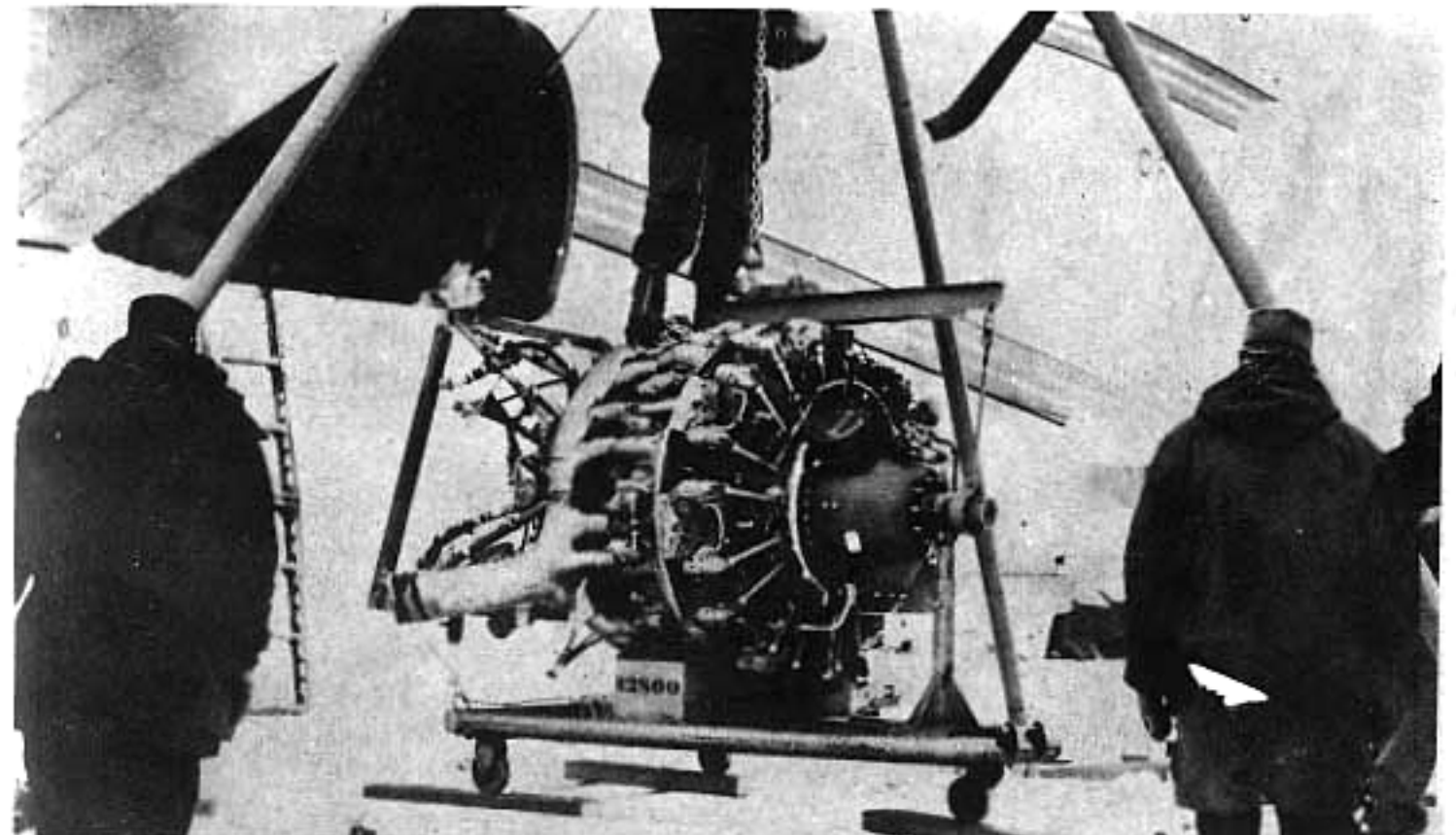
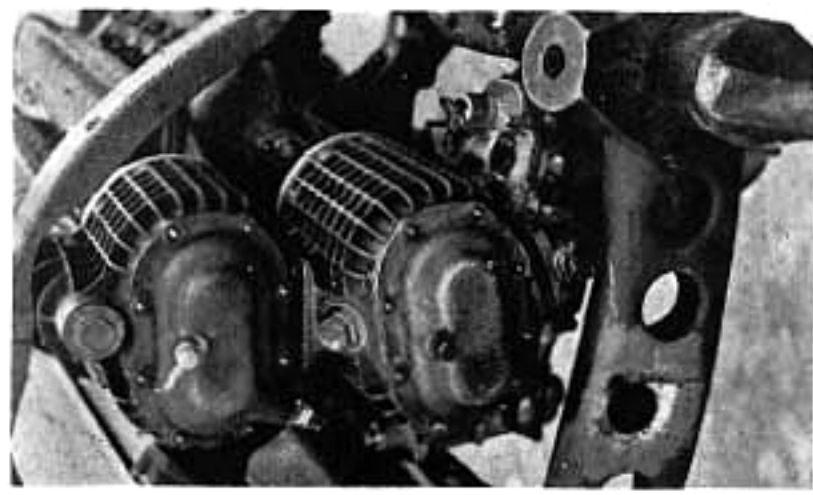
Ό ίδιος ο κινητήρας έσωτερικής καύσεως μπορεί να χρησιμοποιηθή σαν υπερσυμπιεστής. Άέν έχουμε παρά να άχρη-



Τεχ ή υπερσυμπιεστή άξονικής ροής. Ή εισαγωγή γίνεται από το 10.



Όμορφιά της έποχής μας. Ή τετρακύλινδρη "Όφου με υπερσυμπιεστή εξατμίσεως. Ύπερσυμπιεστή Ρούις έν σειρά τοποθετημένος σε κάποια άπ' τις παλαιότερες Φερράρι. Ή έξοδος του ένός ήταν είσοδος για τον άλλον.



Κι' αυτός είναι ο κινητήρας της Κούρτις - Ράιτ με υπερσυμπιεστή εξατμίσεως, σταθερής ταχύτητας.

στούμε τα μπαζ) και να δώσουμε έναν πωλήμα στη θέση τους που θα δέχεται άέρα υπό πίεση από την φάση συμπίεσεως. Θέβανα θα πρέπει να δούμε κάποιο τρόπο για να κινήσουμε τον ίδιο τον κινητήρα ή θα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε μία άλλη άναβη σαν αυτός που ύπάρχουν στους κινητήρες θαλάσσης.

Οι άσφαριές αυτές δμως συναντώνται μόνο στους μεγάλους κινητήρες, γιατί δέν μπορούμε να περικενώμε άπό έν μικρό κινητήρα άσφαριότητα να κινήση έν παλιόμοδο σύστημα με την ίδια άκόμια που θα κινούσε π.χ. έν περιστροφικό. Γι' αυτό οι περισσότεροι τύποι υπερσυμπιεστών έργάζονται γύρω - γύρω αντί πάνω - κάτω!

Ο αλοκεντρικός πτεροφόρος δίπρος χρησιμοποιείται στους άεροσφαιρικούς κινητήρες όπου ο ρυθμός περιστροφής είναι σταθερός.

Τα γρακεντρικά παροχής του δμως είναι παρίσονα, άφού ή άποδοτική πίεση μεταδίδεται πρώτον με το τεταόγνα της ταχύτητος περιστροφής, άφού ή λειτουργία του βασίζεται στην κηητική έέργασία που επβάλλεται στην μάζα του άέρος από την συγκέντρω. Μοιάζει δηλαδή με το έβολο που κινάει να στήση όπην ή ταχύτηη περιστροφής του πελάση έν άρισμένο σημείο.

Έτσι, έν ο αλοκεντρικός πτεροφόρος δίπρος είναι σχεδισμένος να παρήξη Β κιλά πίεσεως στις 5.000 στροφές, θα δίνη μόλις 2 κιλά στις 2.500 στροφές ή στο ήμισυ. Παρόμοιο υπερσυμπιεστή χρησιμοποιήσαν άπ' τις 10κύλινδρες ΒΜ των 1.500 κυβικών αλλά ποτέ δέν κατάφεραν να κάνουν γήποτα σοβαρότερα από το να μη σπάζουν σε κάθε άνάβα. Γιατί οι σπάζες δέν έργάζονται με ό ν ο στις 5 ή στις 7.000 στροφές. Έργάζονται και στις 3.000 και άκεί ο περιστροφικός συμπιεστής ήταν, όπως είδαμε, άχρηστος.

Είναι σονρό ότι χρειάζεται μία περιστροφική άναβη που να έχη τα ίδια χαρακτηριστικά παροχής με έκείνη της πα-

λιδρομηής άναβης, αλλά με σ υ ν ε γ ή ή παροχή.

Ο αμικιατής αυτός λέγεται συμπίεστης άετικής παροχής και ο πιο γνωστός είναι ο Ρούις, που κατασκευάζεται στις Ήνωμένες Πολιτείες.

Ή άρχή λειτουργίας του υπερσυμπιεστή Ρούις είναι ίδια με έκείνη μιας άναβης άναβη με γρανάβια.

Άλλο ράτος έχουν στις άκρες τους ίσάριθμους λοβούς, περιστρέφονται συγχρονισμένα και με έξαιρετικά μικρές άναβες μεταξύ τους, μέσα σε μία θέση και μεταξύ τους όπως μπορούμε να εβη και στο σχήμα που παραθέτουμε.

Το άγνα μεταβεί άνάμεσα στους λοβούς και το κάλυμμα και από την εισαγωγή στην έξαγωγή. Ένας άλλος τύπος είναι έκείνος που μοιάζει με καταβλητική άναβη με πτερόγνα.

Τα πτερόγνα περνούν μέσα άπ' τον στροφέα (λόφος) και είναι άλεύθρα να κινάουν άμπρός - πίσω. Ή άρχή λειτουργίας είναι σχετικά καλή και θυμίζει λίγο τον κινητήρα Βάικελ!

Ή εισαγωγή είναι έτσι τοποθετημένη, ώστε καθώς το ένα χάρισμα πορνό ένα πλός μερίδιο άτμοσφαιρικού άέρος, το έπόμενο χάρισμα που πλησιάζει την εισαγωγή, άναβη προοδευτικά την χωρητικότητα του και μεώνει την πίεση του, δημιουργώντας έναν γήρο ύπερπίεσεως άκόμους έμπρός από τον λαμό της εισαγωγής! Στο σημείο αυτό το άγνα μπαίνει στην υπερσυμπιεστή. Άπ' έκείνη τη στιγμή και μετά ή χωρητικότητα των άνάμεσα στα πτερόγνα άρχίζει να μειώνεται άφού ο χάρισμα μεταξύ του στροφέα και του κάλυμματος μικραίνει προοδευτικά, και το συμπιεσμένο άγνα κινάει προς την έξαγωγή ή προς όνή παροχή προς τους κυλίνδρους!

ΜΕΡΙΚΕΣ ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ

Άπό το σχήμα του υπερσυμπιεστή Ρούις θα δήτε ότι δέν ύπάρχει μεταβολή

στη χωρητικότητα σ' όλο του κύκλου άναβησεως. Αυτό σημαίνει ότι δέν ύπάρχει συμπίεση(!) στην τύπο Ρούις, αλλά δάως πρήσηση παροχή!

Ο δούτερος τύπος άναβη με τα πτερόγνα μεταβλητού μήκους, έχει την όκη του συμπίεση που είναι άδιαβητική. Αυτό σημαίνει ότι ή έσωτερική πίεση άύθναται με την ταχύτητα συμπίεσεως ή με άλλα λόγια, με τις στροφές)λεπτό.

Το άποτέλεσμα είναι ότι καθώς το δόρος του παρεχόμενου μίγματος αούάναται, ή δύναμη που χρειάζεται για να το άναβήση μειώνεται!

Στους δύο πρώτους τύπους των συμπιεστών ή καλύτερα προσοδών, μία και ο ένας δέν συμπίεζει, αλλά άπλάη τρσοδοτεί, οι έπάρκεις δέν έρχονται σε άπαφή μεταξύ τους και έτσι δέν χρειάζεται λίπανση. Στην τύπο με τις δόρες άναβη ή λίπανση είναι άπαραίτητη άκεί που τα πτερόγνα κίνονται μέσα στο στροφέα.

Το έπόμενο θέμα στην μικρή μας ιστορία είναι οι υπερσυμπιεστές εξατμίσεως. Αυτοί που χρησιμοποιούνται από τα ατόκιητα της Ίνδισαπατόλης και του άμερικανικού Τσαμπιονισμ Τρέιλ, Όμως οι υπερσυμπιεστές εξατμίσεως μόλις έκαναν την έμφάνισή τους στο έμποριο — για ατόκιητα παραγωγής — και πρέπει να άφίσουμε κάτι για κάποιο άπ' τα έπόμενα τεύχη μας! Για τώρα έχουμε να πούμε ότι οι υπερσυμπιεστές είναι... Έβηνα κατασκευάσματα, αλλά ότι προτιμούμε τους κινητήρες μας να άναβώνουν άπ' την άτμοσφαιρα, να έχουν καλά σχεδισμένα συστήματα εισαγωγής και να μη περιμένουν δόθηνα άπό μία άναβη για να έργασθουν καλύτερα!

Θέβανα δέν θα λέγαμε ότι έν τ' ατόκιητά μας είχαν υπερσυμπιεστή και σε κάθε φανάρι παίρναμε τ' αήτις του αλοδομήματος! Ό άχος του υπερσυμπιεστή, τουλάχιστον, λέει κάτι!

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΘΑΣ