

# ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟ ΧΟΚΕΝΧΑΪΜ

ΠΛΑΪ' στα έρημα πύξ της πίστας του Χόκενχάιμ, στέκουν πολλοί άνθρωποι και μερικά αυτοκίνητα. Τα αυτοκίνητα είναι οι νέες 350SL της Μερτσέντες. Οι άνθρωποι είναι παλιοί! Δημοσιογράφοι και μηχανικοί, που όλοι όσοι ασχολούνται με το αυτοκίνητό τους γνωρίζουν καλά. Πίσω τους στέκουν επιβλητικές οι έρημες κερκίδες του σιρκουί. Ένας λαμπρός ήλιος πέφτει πάνω σ' όλους μας. Πάνω στη λευκή SSK, που βρίσκεται κοντά σε μία 300 SL, πάνω στο καταπράσινο χόρτο, στο έσωτερικό του σιρκουί και πάνω στα κατάλευκα μαλλιά του Ούλενδουτ.

30 περίπου δημοσιογράφοι θρίσκονται εκεί για να δοκιμάσουν την νέα 350SL, αλλά και οι 30 φαίνεται να σκέπτονται άλλα πράγματα. Σκέπτονται ότι θα ήταν προτιμότερο να δοκίμαζαν μία C-111 παραγωγής. Λένε ότι ο Δόκτωρ Λήμπολτ, ο επικεφαλής του τμήματος δοκιμών της MB δεν κατάφερε να πείσει τους ανώτερους του. Λένε ότι η 350SL δεν ήταν μία C-111.

Έχουν και δεν έχουν δίκιο. Γιατί ναί μόν' όλοι περίμεναν να δούν μία C-111 με αέρ-κοντίσιονινγκ και βέβ' ειδαν, αλλά αν περιμένουν λίγο καιρό ακόμη, σίγουρα θα δούν!

Κι' όλες οι συζητήσεις γίνονται γιατί λίγες ημέρες πριν ο Δόκτωρ Λήμπολτ ώδηγούσε μία C-111 στο Νούρμπεργκρινγκ. Στο σιρκουί των Γκράν Πρίλ Μαζι του ήταν ο Χουάν Μανουέλ Φάντζιο - που, όπως όλοι γνωρίζουμε δεν πέθανε! Και η C-111 γύριζε την πίστα σε χρόνους γύρω από τα 8 λεπτά!!!

Έτσι, όλοι περίμεναν κάτι το νέο και «επαναστατικό», όπως συνηθίζει να κάνει η Μερτσέντες που και πού.

Αυτή η επίσκεψη στο Χόκενχάιμ και την Μερτσέντες ήταν διαφορετική. 'Αφ' ενός διότι ήταν η πρώτη επίσημη πρόσκληση που έλασαν οι 4 ΤΡΟΧΟΙ στην οκτάμηνη ζωή τους και αφ' ετέρου γιατί είχαν την ευκαιρία ν' ανοίξουν νέους δρόμους για το μέλλον τους. Δρόμους που σύντομα θα σάς άνακινώσουν και που ελπίζω ότι θα εκτιμήσετε ανάλογα.

Ήταν, όμως, διαφορετική και απ' το γεγονός, ότι μάς έκανε να αισθανθούμε τρομερά άσχημα, όταν συναντήσαμε τους συναδέλφους μας - και μερικούς φίλους - από τα άλλα περιοδικά και τις άλλες χώρες. Τόν Φιλίπ ντε Μπαρού από το Βέλγιο, που έφθασε στην Φρανκφούρτη με το αυτοκίνητό του, και τόν 'Ιαν Φρέιζερ, τόν νέο αρχισυντάκτη του «Κάρ», που έφθασε με την 'Άλφα Ρομέο 1750 και τα τρία του παιδιά στο πίσω κά-



θισμα! Τόν Ρολλιάντι από την 'Ιταλία και τόν Μωρίς Μάλλο απ' την Φινλανδία, που έχει ένα περιοδικό που πουλά 100.000 φύλλα το μήνα!..

Οι περισσότεροι θρίσκονταν στο δρόμο, δοκιμάζοντας αυτοκίνητα για τους αναγνώστες τους. 'Άλλοι έφευγαν για την 'Ιταλία και την παρουσίαση του νέου Φιάτ 127... Πού ελπίζουμε να σάς παρουσιάσουμε και να σάς μεταφέρουμε τις κρίσεις μας. Γιατί άκουσαμε πολλά για το αυτοκίνητο στη Γερμανία και δεν ήταν όλα καλά...

Κάνουμε συγκρίσεις και σκεπτόμαστε πόσο μακριά είμαστε από την Φινλανδία. Σε 4,5 εκατομμύρια πληθυσμό, υπάρχουν 2 εκατομμύρια άνθρωποι κι' απ' αυτούς οι 100 χιλιάδες διαθέτουν ένα αυτοκινητικό περιοδικό!!!

Ξέρετε πώς είναι... Μπορεί να μην έχει άμεση σχέση με την επίσκεψή μας στο Χόκενχάιμ αλλά μεγάλη θεέ, έχει άμεση σχέση με μας και τα όνειρά μας γι' αυτό το περιοδικό. Και, ειλικρινά, ελπίζουμε να κα-

ταλαβαίνετε τι ακριβώς θέλουμε να πούμε.

Όποιος κύριος θέλει να οδηγήσει το αυτοκίνητο, είπε ο κύριος Κάιζερ, επικεφαλής P.R της MB, δεν έχει παρά να μπη μέσα και να δεθθ καλά...

Πριν τελειώσει την φράση του, και τα 12 αυτοκίνητα που θρίσκονταν στο σιρκουί, πετάχτηκαν μαζί απ' τα πύξ και ένα - ένα, χάθηκαν στην πρώτη δεξιά στροφή.

Πρώτη απ' όλα, μία λευκή 350SL, με οδηγό τόν 'Ολενδουτ και το σύστημα ABS στους τροχούς της.

Και όσο και παράξενο και αφύσικο κι' αν σας φανή, μ' αυτό θ' αρχίσουμε τις εντυπώσεις μας και όχι με τ' αυτοκίνητο. Γιατί αυτοκίνητα θγαίνουν κάθε μέρα, και άλλα είναι καλά, άλλα κακά. Συστήματα MBS δεν θγαίνουν κάθε μέρα. Κι' αν θγοούν είναι είτε βλακώδεις κατασκευές, είτε άστοχά αποτελέσματα μεγαλοφυίας. Και το ABS της MB είναι αποτέλεσμα Πολύ Σκληρής 'Εργασίας!!!

Τί θα πη ABS;.. ABS θά πη ANTI-

Οι «4 ΤΡΟΧΟΙ» πάνε στην Φρανκφούρτη και τό Χόκενχάιμ, για να δοκιμάσουν την νέα Μερτσέντες Μπέ νζ 350 SL και τό εκπληκτικό A.B.S. Και για τα δύο διαβάστε τις λέξεις που έγραψε για σάς ό Κ. ΚΑΒΑΘΑΣ.



Αριστερά: Το σχήμα της 350SL παρουσιάζει ένα κάποιο σχήμα αίχμης, αλλά δεν είναι τόσο έντονο όσο το θέλει η λέξη. Το αυτοκίνητο κινείται εδώ με 3η και επιταχύνει στην έξοδο μιάς στροφής.

το λάστιχο που δεν έχει λειώσει ακόμη και το τιμόνι δεν ακούει τόν οδηγό, διότι δεν υπάρχει πιά τριβή κυλήσεως, αλλά τριβή ολισθήσεως... Τό πόσο μακριά θα πάη τ' αυτοκίνητο και πόσο κοντά θα έλθη τό ατύχημα, εύκολα μπορεί να τό καταλάβη ό καθένας. Γι' αυτό, πάντα γελοούσαμε με τις πράξεις μερικών ειδικών που... μετρούσαν με μεζούρα τις μαύρες γραμμές πάνω στο δρόμο για να βεβαιώνουν πόσο καλά φρενάρει ένα αυτοκίνητο που δοκίμαζαν, ενώ συνέβαινε ακριβώς τό αντίθετο!!

Έχουμε πη να μην ασχολούμεθα ποτέ με τό τί κάνουν οι άλλοι, διότι πιστεύουμε ότι οι αναγνώστες είναι σε θέσι να καταλάβουν μόνοι τους, αλλά όσο περνά ό καιρός, πιστεύουμε ότι δεν πρέπει ν' αφήνουμε να περνούν άπαρατήρητα τόσος ΧΟΝΤΡΑ λάθη. Μη ξεχνάτε ότι πρέπει να άμυνθούμε με κάποιο τρόπο και επειδή δεν διαθέτουμε χρήμα, μπορούμε να διαθέσουμε τις νυχτερινές μας ώρες για να γίνουμε ακόμη καλύτεροι!

Γιατί, και για να επανέλθουμε στο μπλοκάρισμα των τροχών, όσο πιο μεγάλες μαύρες γραμμές αφήνουν οι τροχοί ενός αυτοκινήτου στην άσφαλτο, τόσο πιο γρήγορα μπλοκάρουν οι τροχοί και τόσο χειρότερα είναι τα φρένα!

Τί κάνει, λοιπόν, τό A.B.S.;

Φροντίζει να παρακολουθή την επιδράσει των τροχών και λίγο πριν απ' τό σημείο του μπλοκαρίσματος, φροντίζει να ελαττώνη την πίεση των υγρών, έτσι που οι τροχοί ποτέ δεν μπλοκάρουν, αλλά εξακολουθούν να περιστρέφονται ακόμη και στο πιο άγριο φρενάρισμα!

Και προσέξτε! 'Η εργασία αυτή δεν γίνεται για όλους τους τροχούς μαζί, αλλά για τόν καθένα χωριστά. 'Ο υπολογιστής φροντίζει να παρακολουθή και να καταγράψη τό τί συμβαίνει σε κάθε τροχό, λαμβάνοντας όπ' όψιν τις δικές του συνθήκες φρεναρίσματος! Διότι άλλη επίφάνεια μπορεί να υπάρχει στον εμπρός δεξιό τροχό και άλλη στον πίσω άριστερό. Και είναι αυτό τό θαυμαστό σημείο του A.B.S.

Κάθε δέκατο, κάθε χιλιόστο του δευτερολέπτου, παρακολουθεί και ρυθμίζει ανάλογα τό φρενάρισμα χωριστά σε κάθε τροχό! 'Έτσι, μπορείς να φρενάρης, και οι δύο σου τροχοί ν' άκουμπήσουν σε νερό ή λάδι. Τό A.B.S. θά ρυθμίση ανάλογα τό φρε-

BLOCK-SYSTEM. Σύστημα άντι-μπλοκαρίσματος των τροχών. Πού σε άπλούστερα 'Ελληνικά, σημαίνει ότι μπορείτε να πέσετε στα φρένα μ' όλη σας τη δύναμη, απ' τα 200 χιλιόμετρα αν θέλετε, αν χρειασθθ, αν τό αυτοκίνητό σας φθάνη μέχρι εκεί έπίθετα γραμμή, χωρίς να τρομάξετε, χωρίς να αφήσετε μαύρες γραμμές πάνω στην άσφαλτο και χωρίς να διαλύσετε μία άπόσταση 200 μέτρων σηκώνοντας καπνούς και πολεμώντας με τό τιμόνι και τόν θάνατο!

Τό ABS είναι ένας θαυμάσιος μηχανισμός, τόν όποϊον ό μηχανικός Κούν, που είναι επικεφαλής του προγράμματος στο τμήμα δοκιμών για τό ABS, είχε την καλωσύνη και την όπιομη να μάς εξηγήση με κάθε λεπτομέρεια. Την κάθε λεπτομέρεια, όμως, δεν θά αναφέρουμε σ' αυτό μας τό άρθρο. Γιατί τό θέμα είναι τόσο μεγάλο και όμορφο, που π ρ ε π ε ι ν' ασχοληθούμε σε πλήρη έκταση.

Απλά μπορούμε να πούμε εδώ ότι τό ABS είναι ένας συνδυασμός ηλεκτρονικών, υδραυλικών και μηχανικών μερών, που εργάζονται κάτω απ' τις διαταγές ενός μικρού όπολογιστού.

Ένός όπολογιστού, που παίρνει σημάτα από τα φρένα, από την πίεση των υγρών και από τις σχετικές επιδράσεις των τροχών και του αυτοκινήτου και τα μεταφράζει σε άλλα σημάτα, σε άλλες πιέσεις στο σύστημα των φρένων.

Ακόμη πιο απλά, κι' αν φαντασθούμε ότι ξαφνικά αναγκαζόμαστε να φρενάρουμε, συμβαίνουν τα έξης πράγματα: Οι τροχοί επιβραδύνουν μέχρις ενός σημείου και μέχρις εκείνο τό σημείο τό αυτοκίνητο επιβραδύνει και αυτό. Σε όποιο σημείο, όμως, οι τροχοί μπλοκάρουν, σταματούν να περιστρέφονται, ή επιβραδύνσεις τους είναι μηδέν, ενώ δεν συμβαίνει τό ίδιο με την επιδράσει του όπολοϊπου αυτοκινήτου.

Τά λάστιχα ολισθαίνουν, αναπτύσσονται μεγάλες θερμοκρασίες, τά λάστιχα λειώνουν και αρχίζει τό σκί! Πάνω σε λειωμένο λάστιχο πλανάει

λεπτομερεια. Την κάθε λεπτομέρεια, όμως, δεν θά αναφέρουμε σ' αυτό μας τό άρθρο. Γιατί τό θέμα είναι τόσο μεγάλο και όμορφο, που π ρ ε π ε ι ν' ασχοληθούμε σε πλήρη έκταση.

Απλά μπορούμε να πούμε εδώ ότι τό ABS είναι ένας συνδυασμός ηλεκτρονικών, υδραυλικών και μηχανικών μερών, που εργάζονται κάτω απ' τις διαταγές ενός μικρού όπολογιστού.

Τά λάστιχα ολισθαίνουν, αναπτύσσονται μεγάλες θερμοκρασίες, τά λάστιχα λειώνουν και αρχίζει τό σκί! Πάνω σε λειωμένο λάστιχο πλανάει

Τά λάστιχα ολισθαίνουν, αναπτύσσονται μεγάλες θερμοκρασίες, τά λάστιχα λειώνουν και αρχίζει τό σκί! Πάνω σε λειωμένο λάστιχο πλανάει

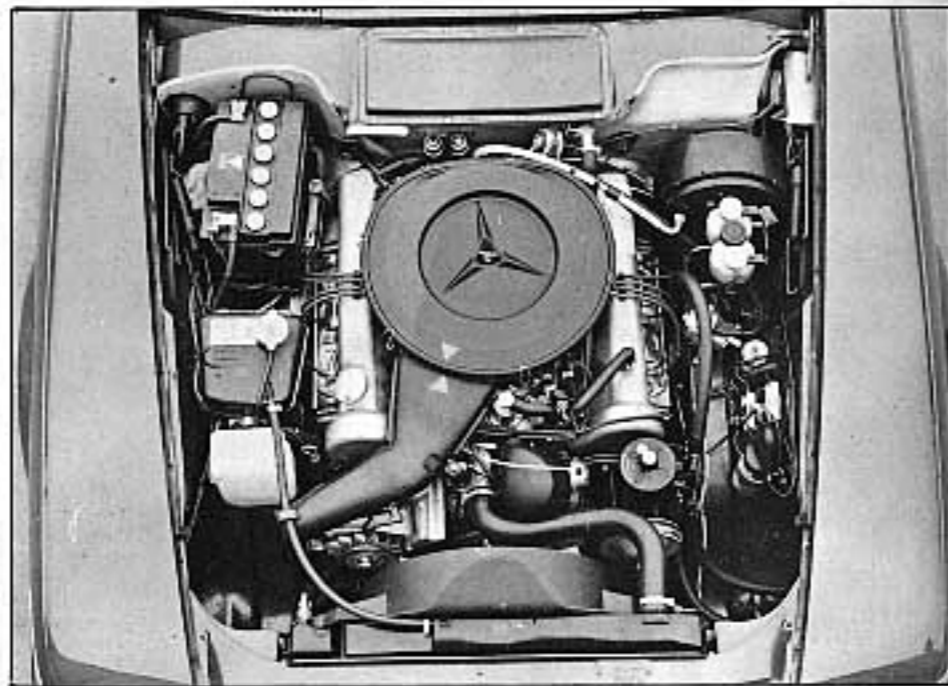
# ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΟ ΧΟΚΕΝΧΑΪΜ



Έπάνω: Τό εσωτερικό. Τά καθίσματα ήνενα καί μαλακά. Στό ταμπλώ τέσσερις άναγωγοί, οί πόρτες θερμαίνονται καί διάφορα άλλα θαυμάσια καί άκριδιά!

Κάτω: Ό κινητήρας τής 350SL είναι άκταύλιθος σέ σχήμα V, μέ δύο έκκεντροφόρους έπικεφαλής. Ό χώρος είναι γεμάτος από τά διάφορα βοηθητικά έξαρτήματα.

Στή δεξιά σελίδα: Τά χαρακτηριστικά του άυτοκινήτου είναι τελείως σούβτερα. Καί τό κράτημα του δρόμου μπορεί νά χαρακτηρισθή σαν πάρα πολύ καλό! Στό τιμόνι είναι ό Φίλιπ ντέ Μπασού.



νάρισμα, έτσι ποδ θά σταματήσει σέ μιά θαυμαστή εθήεια γραμμή.

Όλα αυτά τά θαυμαστά, έχουν κι ένα άλλο λαμπρό αποτέλεσμα. Φυσικό. Τό ότι ή άπόσταση φρεναρίσματος μειώνεται κατά 150ο περίπου! Αλλά είναι πράγματα ύπεροχα καί θαυμαστά, πού μειώνουν πράγματι τά άτυχήματα. Είναι μιά εφαρμογή πού έλπίζουμε νά τοποθετηθή σέ κάθε άυτοκίνητο παραγωγής. Μιά εφαρμογή, πού κάνει τά πλαστικά καί τά «μέτρα» καί τίς άλλες άνοησίες πού ξεφυτρώνουν κάθε λίγο άπ' τούς προφήτες τής άσφαλείας τών δρόμων, περιττά.

Τό A.B.S. εργάζεται τό ίδιο καλά καί στις στροφές. Μέ τόν Ουλενάουτ στό τιμόνι, κάναμε πολλούς γύρους στό Χόκενχάιμ καί ό γενόλυκος έκανε ό,τι μπορούσε γιά νά μάς τρομάξει!

Στή μεγάλη άνοιχτή στροφή, στό πίσω μέρος του σιρκουί, στροφή πού τήν παίρνεις μέ τήν 350SL μέ 135 περίπου χιλιόμετρα καί τετάρτη, πάτησε τά φρένα μ' όλη του τήν δύναμη!

Ό στιγμή ήταν τολάχιστον μεγαλοπρεπής! Τό άυτοκίνητο έπεδράβανε, λές κι' ό βρόμος ήταν σιδερένιος καί τέσσερις τεράστιοι μαγνήτες τέθηκαν σ' ενέργεια στους τροχούς. Ήταν, πραγματικά, άπίστευτο! καί οί λέξεις δέν μπορούν νά περιγράψουν τήν περηφάνεια πού αισθανθήκαμε...

Περηφάνεια γιά τήν MB;

Καί θέχαινα! Διότι ή πράξις αυτή απέδειξε, γιά μιά άκόμη φορά, ότι τό τμήμα έρευνών τής Έταιρείας είναι σ' άλήθεια τμήμα έρευνών!

Οί μηχανικοί ενδιαφέρονται πραγματικά γιά τήν άσφάλεια τών οδηγών, καί τό άποδεικνύουν κάθε τόσο. Ίσως τό A.B.S. νά είναι τό μεγαλύτερό τους έπίτευγμα μέχρι σήμερα.

Ακολουθήσαν αρκετοί γύροι καί ό Ουλενάουτ χρησιμοποίησε τό Σύστημα στις πιο άπίθανες περιπτώσεις. Σέ εθήεις, σέ εισόδους, σέ γρήγορες στροφές, σέ έξόδους, σέ άλλαγή λωρίδος καί ό,τι άλλο μπορεί νά φαντασθή ένα πραγματικά «άρρωστο» μωλό.

Άπ' όλες τίς επικίνδυνες καταστάσεις θυγήκαμε χωρίς ν' αύξηθούν οί χτύποι τής καρδιάς μας, χωρίς νά φοβηθούμε ή νά χάσουμε τόν έλεγχο του άυτοκινήτου ούτε μιά φορά. Καί μετά...

Τό πήραμε στα χέρια μας καί κάναμε τά ίδια. Μέ τό ίδιο αποτέλεσμα.

μα, καί τόν Ουλενάουτ νά χαμογελά στό πλαϊνό κάθισμα.

Ήταν μεσημέρι καί οί συνάδελφοι, πεινασμένοι, γάθηκαν στό μεγάλο μπάρ του σιρκουί γιά νά άνεφοδιαστούν μέ καύσιμα.

Έμεις, μέ τόν μηχανικό Κούν καί τήν λευκή 350SL, βρήκαμε τήν ευκαιρία νά δοκιμάσουμε τό άυτοκίνητο σέ διάφορα σημεία του σιρκουί χωρίς τό A.B.S. καί μέ τό A.B.S.

Τό «χωρίς» δέν χρειάζεται περιγραφή! Καπνοί άπ' τά μπλοκαρισμένα λάστιχα, μιά έκπληκτική καί θεαματική έξοδος στό γρασιδι καί άλλα πολλά καί επικίνδυνα.

Ό MB λέει ότι τό σύστημα A.B.S. θά προσφέρεται σαν έξτρα σ' άυτοκινήτα της καί ότι, άν κάποιος άλλος κατασκευαστής ενδιαφέρεται, δέν έχει παρά νά τό αγοράσει. Έλπίζουμε νά τό αγοράσουν δυο-τρεις κατασκευαστά πού ξέρουμε, οί όποιοί λένε ότι έχουν φρένα σ' άυτοκινήτά τους, αλλά μή τούς πιστέψετε ποτέ... Ποιοί είναι αυτοί; Θα σας πούμε πο-



λό άυτόμα. Όσο πιο σύντομα έσεις θελήσετε.

Ό λευκή 350SL είχε ένα κουμπι στό ταμπλώ. Τό τραβούσε έξω καί τό A.B.S. ήταν «έκτός». Τό πιέζεις μέσα καί τό Σύστημα ήταν «έντός». Αλλά, όμως, δέν σημαίνει ότι τό ίδιο θά γίνεται καί σ' άυτοκίνητα παραγωγής! Τό άυτοκίνητο του Χόκενχάιμ ήταν πειραματικό.

Όταν τελειώσαμε μέ τό θαυμαστό αυτό σύστημα, ώδηγήσαμε τίς 350SL. Πριν, όμως, γράψουμε τίς εντυπώσεις μας γιά τό άυτοκίνητο, νομίζουμε ότι είναι προτιμότερο νά αναλύσουμε τήν φιλοσοφία τής κατασκευής του.

## ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Πριν γράψουμε μιά άκόμη λέξη γιά τό άυτοκίνητο, πρέπει νά ξεκαθαρίσουμε κάτι! Ό Μερτσέντες σ' αυτό νά παράγει άληθινά σπόρ άυτοκίνητα μέ τήν 300SLR. Όλες οί μετέπειτα κατασκευές της ήταν άνοιχτές, χωρούσαν δυο άτομα καί τίς άποσκευές τους, αλλά δέν ήταν

σπόρ άυτοκίνητα μέ τήν έννοια πού έβωσαν οί Άγγλοι ή οί Ίταλοί στον όρο.

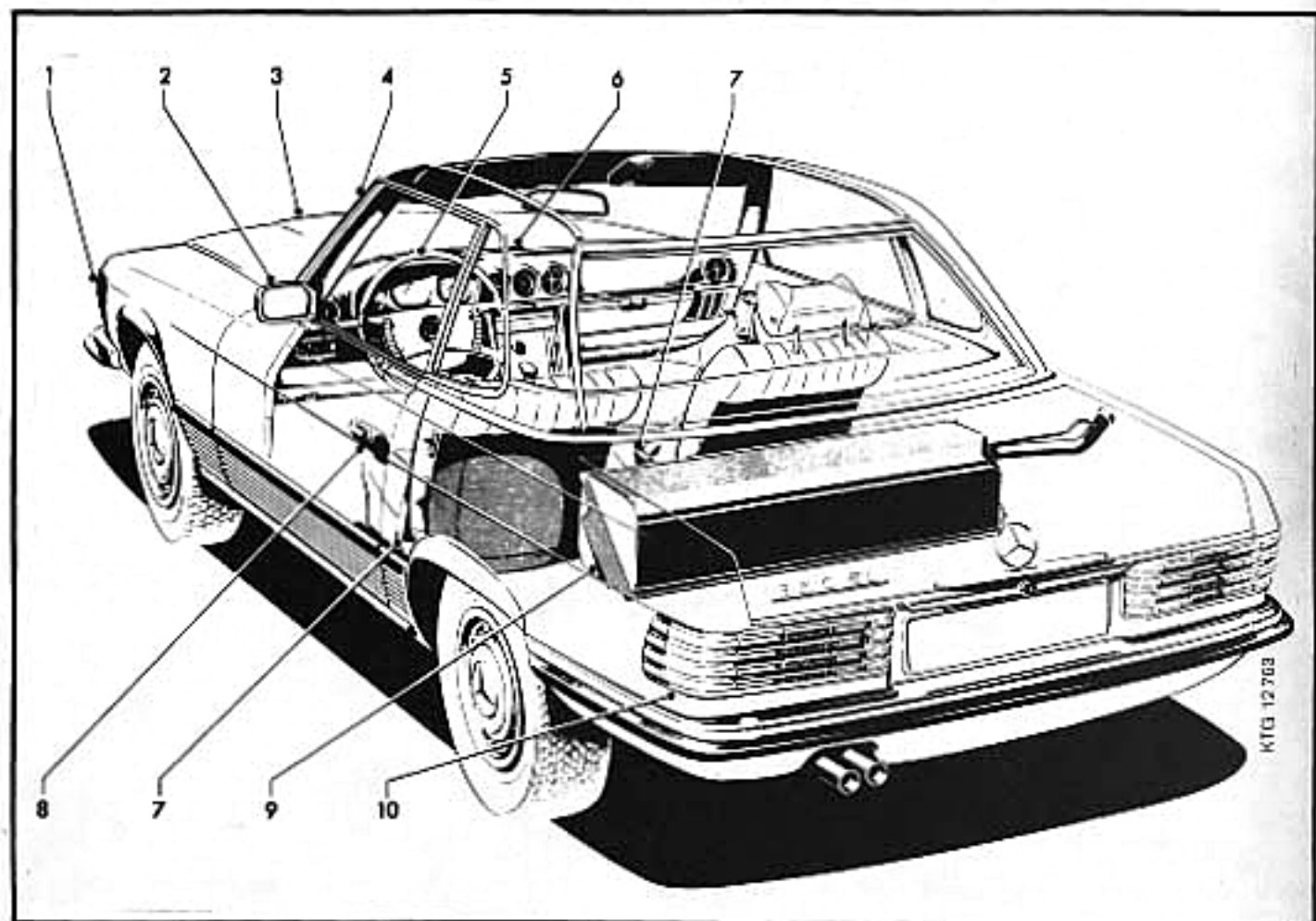
Όύτε θά μπορούσε νά χαρακτηριση κανείς τήν 280SL ή τήν τωρινή 350SL σαν ένα καθαρόαιμο σπόρ άυτοκίνητο. Ήταν καί είναι κάτι ανάμεσα στό «σπόρ» καί στον όρο «Μεγάλου Τουρισμού», χωρίς καί πάλι ν' ανήκουν σέ καμιά άπ' τίς δύο κατηγορίες!

Ας προωθήσουμε τόν διαχωρισμό: Ένα Ίταλικό σπόρ άυτοκίνητο λέγεται Άλφα ή Φερράρι ή Μαζεράτι. Καί έχει πολλούς έκκεντροφόρους καί πολλά πιστόνια καί κάνει πολύ καί όμορφο θόρυβο. Είναι, άγρια, πηδά έμπρός στό πάτημα του γκαζιού καί του άρέσουν οί όρεινοί δρόμοι. Ό 350 SL είναι ένα πολιτισμένο άυτοκίνητο, μέ ένα κινητήρα V-8 τοποθετημένο στό έμπρός μέρος καί μέ τήν κίνηση στους πίσω τροχούς. Καί τότε, θ' άναρωτηθήτε, τί απέγινε μέ τήν C-111; Γιατί όλη αυτή ή φασαρία μέ τούς Βάνκελ καί τίς τρομερές ταχύτητες καί τόν κινητήρα στό κέντρο πού...

«Αγαπητοί μας άναγνώστες, κάνει ένα άυτοκίνητο πού σταθερό...»

Γιά τόν άπλούστατο λόγο ότι οί μηχανικοί τής MB δέν πιστεύουν ότι έφθασε ό καιρός γιά κάτι τέτοιο. Νομίζουν ότι τά άυτοκίνητα μέ τό ματέρ στή μέση είναι πολύ μακριά άκόμη. Κι' αυτό είναι σωστό μέχρι ένα σημείο. Γιατί υπάρχουν παραδείγματα άυτοκινήτων μέ τόν κινητήρα στή μέση, πού είναι άληθινά θαυμάσιες κατασκευές καί υπάρχουν καί άλλα —σαν τό άστείο Μοντεδέρνι— πού είναι μόνο γιά γέλια.

Ίσως νά μή τοποθετήθηκε ό κινητήρας στή μέση γιά έναν πολύ άπλό λόγο... Γιά τό ότι θά άντιδρούσαν οί πελάτες πού αγοράζουν τίς SL. Καί είναι γνωστό ότι οί αγοραστές αυτοί είναι πάρα πολύ δύσκολοι! Θέλουν τ' άυτοκινήτά τους γρήγορα, αλλά δέν θέλουν θορύβους καί σκληρές άναρτήσεις καί όκτώ έκκεντροφόρους έπικεφαλής! Θέλουν έπιτάχυνση, αλλά δέν θέλουν νά κάνουν τέσσερα δευτερόλεπτα από τά 0 στό 100. Τούς φθάνουν τά 8". Καί γιά



νά είμαστε ακριβέστεροι, τούς φθάνουν και τα 8"8 για τα 0-100 και τόσα είναι που κάνει η 350SL.

Η γενική φιλοσοφία κατασκευής της νέας 350SL είναι αλάνθαστα Μερτσέντες. Δηλ. τελειοποιημένες καταστημένες ιδέες και προτάσεις, περισσότερο σωστές παρά επαναστατικές. Βλέποντας και εξετάζοντας το αυτοκίνητο, είσαι σίγουρος ότι είσαι μπροστά σε μία ακόμη ορθόδοξη κατασκευή, που τό τί θα σου προσφέρει, έχει υπεργουρευθεί από τό πώ σε θά σου τό προσφέρει. Και γι' αυτό δέν βλέπει τίποτα καινούργιο, αλλά ένα σύνολο καλοεξελεσμένων και τελειοποιημένων ιδεών της διομηχανίας της Στουτγάρδης.

Η εμφάνιση του αυτοκινήτου δέν διαφέρει πολύ από την παλιά σειρά 230)250)280SL. Η ανάρτηση τό ίδιο. Στην πραγματικότητα, είναι ή πολύ παλιά λύση της Μερτσέντες, των τοποθετημένων χαμηλά αιωρούμενων αξόνων, που υπάρχει ακόμα σε όλα τα μοντέλα εκτός της ενώσε γκενερατοίων των μικρών 200-250. Τέλος, ή οκτακύλινδρη μηχανή, είναι μία μικρογραφία της 6,3 της 600 και της 300SEL 6,3. Αυτή ή μηχανή, σε έκδοσι 350 κ.ε. θρήκε την θέση της στις μεσαίες Μερτσέντες και τώρα στις 350SL.

Μερικές νέες και δοκιμασμένες ιδέες υπάρχουν στο ζήτημα της παθητικής ασφαλείας και όπωσδήποτε, δέν θά πρέπει νά ξεχνάμε ότι ή Μερ-

τσέντες είναι από τούς κατασκευαστάς, που σκέπτονται για την ασφαλεία των επιβατών και εξοδεύουν χρήματα δοκιμάζοντας ιδέες αντί νά κολλάνε πλαστικά μαξιλαράκια εκεί που φαίνονται και ένθουσιάζουν τούς άσχετους. Και πάλι δέν πρέπει νά ξεχνάμε ότι ή Μερτσέντες είναι ή μόνη που προσφέρει σύστημα που δέν προκαλεί μπλοκάρισμα των φρένων σαν σχετικά φθηνό έξτρα, σε όλα τα αυτοκινήτά της. Ένα σύστημα πιο ρεαλιστικό και με λιγώτερο κόστος από τό μάζαρετ της Ντάνλοπ, που ήταν και άν μη ή σε μαζική παραγωγή, θά σώση πολύ περισσότερες ζωές από τα μαξιλαράκια.

Η καρρότα, κατά την συνηθισμένη πολιτική της Μερτσέντες είναι αρσενότερη (άνοικτη), που γίνεται πολύ εύκολα καυπέ, με την προσθήκη ενός χάρντοπ. Όπως είπαμε, μοιάζει με τις παλιές με μερικές διαφορές εμπρός και πίσω. Επίσης, οι σχεδιαστές της έχουν δώσει ένα ελαφρά αίχμηρο σχήμα, και μία και όλα τα πειραματικά και έμπορικά μοντέλα της Μερτσέντες περνούν πολύ καιρό πειραματισμών σε τούνελ άερας, θά έχη υπεργουρευθεί από λόγους αεροδυναμικής.

Η μπροστινή μάσκα με τό άστρο της Μερτσέντες, είναι εκεί. Όμως, τα φώτα είναι διαφορετικά, για πρώτη φορά τετράγωνα, όριζόντια τοποθετημένα. Στα πλάγια υπάρχουν δύο χοντρές «θέργες», που έχουν ελαστι-

Επίσης: Οι προσπάθειες για ασφαλεία, των μηχανικών και των σχεδιαστών της νέας Μερτσέντες 350SL είναι αρκετά σημαντικές και όπωσδήποτε ή παθητική ασφαλεία είναι θαυμάσια συνδυασμένη με την ένεργητική. Ο συνδυασμός και των δύο έχει δώσει στα προϊόντα της γερμανικής φίρας τον τίτλο μερικών από τα ασφαλέστερα αυτοκίνητα του κόσμου. Τό πρόσδετα σημάδια ασφαλείας των 350SL έναντι των άλλων Μερτσέντες είναι αρκετά: 1) Φώτα ιωδίου. Τόξα και στίπ, που φαίνονται και απ' τό πλάι. Φανάρια όριζόντια στα στίπ. 2) Έξωτερικός καθρέφτης που ρυθμίζεται από τό έσωτερικό και έκτείνσσεται, άμέσως σε περίπτωση τροχαρίου, τος για ποσφύλαξη των τεζών. 3) Καπό της μηχανής, που είναι σχεδιασμένο νά συγκρατείται σε τροχάρισμα χωρίς νά μπαίνει στο πάρ-μπρίζ. 4) Ένισχυμένες κολώνες του πάρ-μπρίζ. Επίσης, ή αεροδυναμική τους κατασκευή εξασφαλίζει τό πλάσιό παράθυρα από τό νά λερωθούν! 5) Τριμόνι που σπάει σε τροχάρισμα και θολάν από ύλικό που δέν γλιστράει. 6) Άεροδυναμική κατασκευή των καθαριστήρων, που δέν τούς έπιτρέπει νά κινούνται σε ύψηλες ταχύτητες. 7) Ζώνες ασφαλείας. 8) Πετρούγιες για τις πόρτες χωρίς κρασιά, που ανοίγουν με άπλό τράβηγμα. 9) Τεπόζιτα βελζίνες έπάνω από τον πίσω άξονα με ιδιαίτερη προστασία και ένίσχυσι. 10) Πίσω φώτα, που δέν λερώνονται, πολύ, ειδικής κατασκευής.

κό, ώστε νά προστατεύεται ή ακριβής κατασκευή και περιουσία σας από άπρόσπεκτους που άνοίγουν τις πόρτες τους με μανία. Πίσω, τα φώτα

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΗ ΣΕΛ. 69

**Δεξιά:** Μία 55K του 1924. "Ένα αυτοκίνητο, που πολλοί θα έδιναν το ένα τους χέρι για να το αποκτήσουν. Ήταν κι' αυτό εκεί για να μπορούσαμε να κάνουμε συγκρίσεις.

## ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΕΛ. 64

είναι τοποθετημένα σε πλαστικές «θήκες» έντελως διαφορετικές σε εμφάνιση από τις παλιές Μερτσέντες. Και εμπρός τα μικρά φώτα και τα τόξα, και πίσω τα στόπ, είναι έτοιμα τοποθετημένα ώστε να φαίνονται και από τα πλάγια. Τα μπροστινά φώτα είναι με λάμπες ιωδίου και πολύ δυνατά.

Η καρότσα είναι 9 εκατοστά πιο μακριά και 4 εκατ. πιο φαρδιά, ενώ το μεταξόνιο του αυτοκινήτου είναι 2,46 μέτρα έναντι 2,40 της παλιάς σειράς 230)250)280SL.

Τα καθίσματα προσφέρουν ρυθμισι και προσαρμογή και κατά μήκος (έμπρός - πίσω) αλλά και καθ' ύψος. Το αυτοκίνητο είναι αόστηρά διθέσιο χωρίς προπονήσεις πίσω καθισμάτων, αν και υπάρχουν έξτρα μικρά καθίσματα, που προσαρμόζονται στον χώρο αποσκευών πίσω από τα μπροστινά και είναι για παιδιά.

Ένα άλλο «καυτό» θέμα των αυτοκινήτων πολυτελείας είναι η σωστή λύσις του προβλήματος θέρμανσης-έξασερισμός. Οι σχεδιαστές της νέας SL έχουν φροντίσει, ώστε να υπάρχουν αρκετές εισαγωγές θερμού αέρα και αρκετές εξαγωγές! Στο «κάρντοπ» υπάρχει μόνιμα άνοιγμα για ανανέωση του αέρα, ενώ στις πόρτες υπάρχουν εξαγωγές θερμού αέρα! Η (φυσικά) ψυχρού!

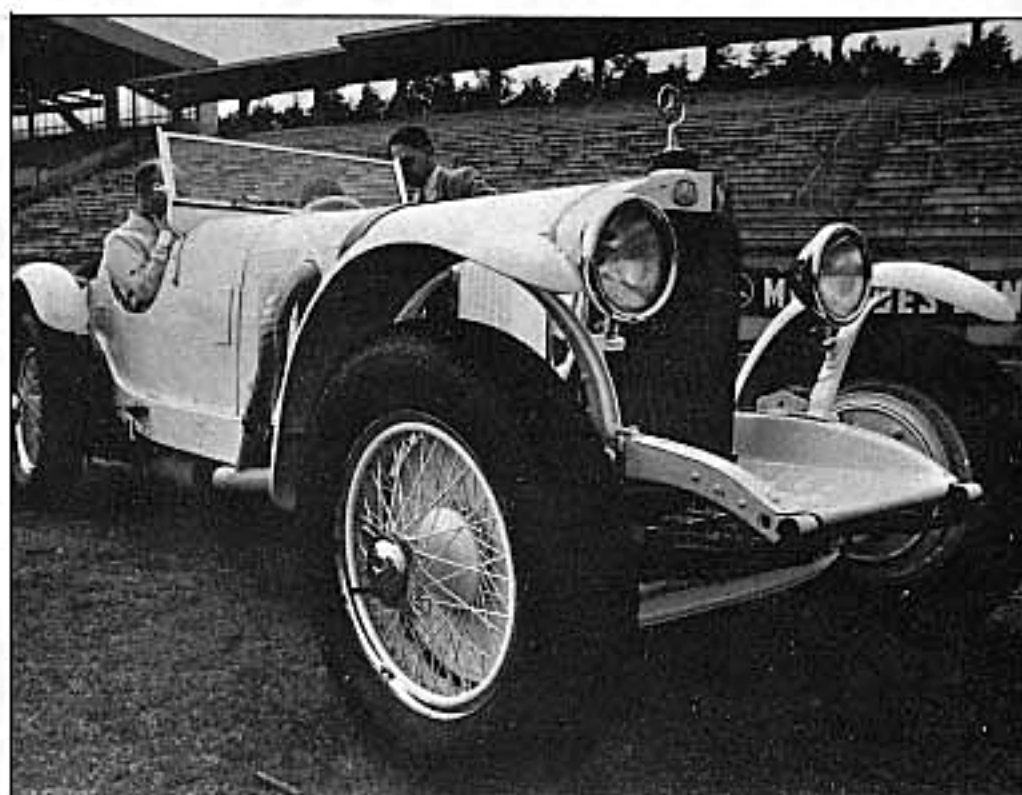
## ΤΑ ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΜΕΡΗ

Το σασσί είναι αδοφερόμενο και αποτελείται βασικά από μία πλατφόρμα στην οποία είναι στερεωμένα τα μηχανικά μέρη. Κινητήρας, κιβώτιο και τα άξονα του καθώς και οι αναρτήσεις, μπρός και πίσω.

Ο κινητήρας της 350SL είναι, όπως είπαμε V8. Έχει διάμετρο επί διαδρομή 92x65,8 χιλιοστά. Υπάρχει ένας εκκεντροφόρος επικεφαλής σε κάθε πλευρά. Η μηχανή αποδίδει 200 ίππους NTIN. Η τροφοδοσία γίνεται με ηλεκτρονικό ψεκασμό, ενώ η ανάφλεξις είναι, επίσης, ηλεκτρονική.

Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι το γνωστό της Μερτσέντες των τεσσάρων ταχυτήτων και είναι παρόμοιο πώς δεν έχει σχεδιασθεί ακόμη ένα «πεντάρι», που οπωσδήποτε θα έκανε καλύτερη δουλειά. Πάντως, θα πρέπει να υπάρχει σαν έξτρα το θαυμάσιο ZF των πέντε ταχυτήτων, που υπάρχει και στα Καυπέ. Ένα άλλο έξτρα είναι το αυτόματο κιβώτιο της M-B. Το τιμόνι είναι υδραυλικό «θρηνηθιμένο» και όπως σε όλη την γραμμή 3,5, είναι στάνταρ εξοπλισμός.

Η ανάρτησις της 350SL είναι η γνωστή εμπρός και πίσω. Έμπρός υπάρχουν δύο ψαλίδια, έλικοειδή έλατήρια και υδραυλικά τηλεσκοπικά



άμορτισέρ, ενώ η γεωμετρία της άναρτήσεως είναι έτοιμα ρυθμιζόμενη, ώστε να μην επιτρέπει γονάτισμα του αυτοκινήτου στο φρενάρισμα.

Τα φρένα είναι τέσσερις δίσκοι. Έμπρός οι δίσκοι είναι άκερξόμενοι. Υπάρχει διπλό κύκλωμα φρένων ενώ το χειρόφρενο λειτουργεί με δύο μικρά ταμπούρα πίσω.

## ΟΔΗΓΟΝΤΑΣ ΤΟ

Το αυτοκίνητο είναι γρήγορο, αλλά όχι πολύ. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του είναι περισσότερο η εύαισθησία παρά οι τρομερές έπιταχύνσεις. Η μέγιστη ταχύτης του ήταν 210 χιλιομέτρα, αλλά χρειαζόταν μία αρκετά μεγάλη απόσταση για να τα έπιτύχης.

Στις γρήγορες στροφές στέκεται στον δρόμο ούδέτερο και παρά τις έπιανελημένες προσπάθειές μας, στάθηκε αδύνατον να διώξουμε το έμπρός ή το πίσω μέρος.

Το κιβώτιο ταχυτήτων είναι το μόνο σημείο που δεν μας άρεσε. Αντίθετα με τις προηγούμενες Μερτσέντες, οι διαδρομές ήταν υπερβολικές, έτσι που ήταν σχεδόν αδύνατον να κάνης γρήγορες αλλαγές προς τα έπάνω ή προς τα κάτω.

Ο κινητήρας ανέβαινε εύκολα στις 6.500 στροφές και δυό φορές μόνο η αναπήδησις των βαλβιδων μας έδωποιήσει ότι είχαμε φθάσει στις 7.000!

Τα πεντάλ είναι σχετικά σωστά τοποθετημένα, αλλά είναι δύσκολο να χρησιμοποιήσης το τακούνι και τη μύτη του δεξιού παπουτσιού για να φρενάρης και να ανεβάσης τις στροφές της μηχανής για να αλλάξης ταχύτητα.

Ο θάρυθος του δρόμου είναι άνοπαρκτος και το σασσί δεν δείχνει σημεία κάμψεως στις στροφές.

Η όδηγησις της 350SL είναι ένα μίγμα που περιέχει 30% ο «σπόρ» αυτοκίνητο και 70% ο μεταφορικό μέσον 'Υψηλής 'Ανέσεως!

Όπως, όμως, είπαμε και στην αρχή, η παρουσίασις της νέας 350SL έπεσε σε δεύτερη μοίρα μετά την έμπειρία μας με το A.B.S. 'Οδηγήσαμε ένα θαυμάσιο αυτοκίνητο χωρίς το Σύστημα. 'Αλλά ώδηγήσαμε ένα 'Υπερ-Αυτοκίνητο με το Σύστημα. Κι' ήταν η πρώτη φορά, που ένα σύστημα προσέφερε τόσα πολλά στο σύνολο.

Έλπίζουμε ότι σύντομα η έκπληκτική αυτή τεχνική εξέλιξις, θα γίνει κτήμα όλων μας.

Όταν μία λευκή 250CE μας μετέφερε μακριά απ' το Χόκενχάιμ, γυρίσαμε για λίγο πίσω απ' τις άδειες κερκίδες και στην πίστα γύριζε με μεγάλη ταχύτητα ένα λευκό αυτοκίνητο. Στη θέσι του όδηγου καθόταν ένας άνδρας με δολόλευκα μαλλιά.

Το όνομά του ήταν Ούλεναούτ. Και ήταν όδηγός - δοκιμαστής της Μερτσέντες - Μπένζ.

Σκεφθήκαμε... Τις 55K, τις 540, τις W25, W125, τις 300SLR...

Θυμηθήκαμε τα λόγια του ύπευθου των δημοσιών σχέσεων της εταιρίας για τον δόκτορα Λήμπολτ στο Νούρμπεργκρινγκ...

Ο δόκτορ Λήμπολτ είναι ο έπικεφαλής μηχανικός του τμήματος έρευνών και δοκιμών της εταιρίας. Είναι 48 έτων και μπορεί και γυρίζει την πίστα κοντά στο ρεκόρ των αυτοκινήτων της Θόρμουλα Ένα.

Και ξαφνικά, οι πλαστικοί σάκκοι και τα πλαστικά έσωτερικά και το άτέλειωτο μπλά - μπλά προφητών μας φάνηκε τόσο γελοίο. Που αισθανθήκαμε άρρωστοι στο στομάχι.

**ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ**