

NSU 1200 TT

4 TEST



Κινδυνεύσαμε πολλές φορές να «χαρακτηριστούμε» από την ζωή μας με τα TT!

Και πάντα γνωστοί και φίλοι μας ρωτούσαν «τι τους «βρίσκουμε»! Στοτέστ που ακολουθεί περιγράφουμε τα υπέρ και τα κατά αυτού του περιεργού μικρού αυτοκινήτου και προσπαθούμε ν' αναλύσουμε τι ακριβώς του βρίσκουμε!

Τα NSU γενικά είναι περιεργα αυτοκίνητα! Από το μικρό Πρίνζ 4 μέχρι το επαναστατικό Ro80 και το K70, η μικρή εταιρία του Νεκροσούλμ ακολουθώντας τους δικούς της ξεχωριστούς δρόμους. Στα Πρίνζ τοποθέτησε εκκεντροφόρους επικεφαλής, έφτιαξε το 1000 με τετρακύλινδρα, αερόφυκτα μοτέρ, που ήταν κατασκευασμένα από ελαφρά κράματα αλουμινίου και είχαν κι' αυτά εκκεντροφόρους ψηλά και πέντε εδρών θάλασσες. Το TT δέν ήταν παρά το 1.000 με μεγαλύτερο μοτέρ και δύο καρμπυρατέρ.

Αλλά δέν ήταν μόνο οι κινητήρες που τοποθέτησαν την NSU στην κλάση των ειδικών κατασκευαστών. Οι αναρτήσεις σ' ολόκληρη την σειρά των αυτοκινήτων ήταν ανεξάρτητες και στους τέσσερις τροχούς και τα διακόσμηση εμφάνισήκαν πολύ νωρίς εμπρός σε συνδυασμό με αλουμινένια τύμπανα πίσω.

Η εταιρία πάντα προσπαθούσε να δίνει στους πελάτες της αυτοκίνητα που βρίσκονταν, τεχνολογικά, πολύ εμπρός και πάντοτε το κατάφερνε.

Τα «κατά» στα NSU ήταν σχετικά λίγα. Μά πρώτο απ' όλα ήταν η καρσοσερί πού, λόγω του μικρού της θάρους, δέν μπορούσε να συγκριθεί με τις καρσοσερί των άλλων γερμανικών και αγγλικών, ιδίως, αυτοκινήτων.

Τό εσωτερικό δέν ήταν ποτέ «πλαίσιο» στα NSU, αλλά μία μέση κατάσταση, πού περιελάμβανε τα απολύτως απαραίτητα. Κί' όταν εμφανίστηκαν τα 1000TTS με τό μεγάλο στροφόμετρο, οι κάτοχοι των NSU σχεδόν... έμειναν απ' την χαρά τους.

Τό καθίσματα μέτρια. Αλλά ένα χρόνο πριν, τα TT έχουν ρυθμιζόμενα και ανακλινόμενα καθίσματα με βελούδο ή με πλαστικό «σκά».

Τό υπέρ και τό κατά μο-

ρουν να συνεχισθούν για πολλές σελίδες, αλλά δέν θά προχωρήσουμε έτσι. Απλά, θά πούμε ότι τό αυτοκίνητο από τό Νεκροσούλμ δημιούργησαν δύο μεγάλες ομάδες ανθρώπων. Η μία δέν μπορούσε να ζήσει χωρίς αυτό κι' η άλλη δέν ήθελε ούτε να τ' ακούσει!

Ασχετα, όμως, με τό αίσηματα του αγοραστικού κοινού, κανείς δέν μπορεί να παραβλέψει κάτι πού μετρά ίσως περισσότερο απ' όλα τα καθίσματα και τους εκκεντροφόρους. Κί' αυτό είναι τό ότι απ' τό Μπόουμ II — πού μπορείς να διαβάσεις στο άρθρο μας για τους κινητήρες — μέχρι τό Πρίνζ 4, τό 1000, τό Ro 80, τους περιστροφικούς κινητήρες και τό θαυμαστό K70, η NSU πάντα έκανε προσπάθειες για κάτι καλύτερο. Κί' αυτές οι προσπάθειες είναι υπαύτως για την απορρόφηση της απ' τον κολασμό της Φάλκ Βάγκεν.

Η απορρόφηση θά έχη δέ-

Η καλύτερη, αισθητικά, πλευρά ενός TT. Τό αυτοκίνητο είναι χαμηλωμένο, με ζάντες Κοσμικ 5 X 12 και φαρδιά ταμπόρα πίσω. Τό άνοιγμα του πίσω καπό δέν είναι απαραίτητο, αλλά τό κάνει... ωραιότερο!

βια τό αποτελεσμά της. Ασφαλώς θά εξαφανισθούν οι κινητήρες, οι φτιαγμένοι από ελαφρά κράματα αλουμινίου, πού γύριζαν στις 8.000 στροφές χωρίς κανένα πρόβλημα... Και κανείς δέν ξέρει με τί θ' αντικατασταθούν. Έκτός, βέβαια, αν μία άλλη εταιρία, πού βρίσκεται μέσα στο ελεφάντινο σώμα της Φάλκ Βάγκεν, ή Αουντι, μπορεί να σώσει την κατάσταση! Κί' αυτό μάλλον θά γίνει γιατί δέν πρέπει να ξεχνάμε ότι τώρα είναι Αουντι-NSU!

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Όπως γράψαμε, ή θάλασσ ήταν ίδια. Από την ημέρα πού κυκλοφόρησε τό πρώτο «χιλιάρη», ή τετρακύλινδρος, τετραχρονος, αερόφυκτος κινητήρας παρέμεινε βασικά ίδιος. Μόνο στο TT, τό 1100 και τό 1200, καθώς επίσης και στο 1200C, τοποθετήθηκε ένας μεταλλόκτης για να μην υπάρχουν προβλήματα με την μπαταρία. Τό μοτέρ αυτό είναι ένα θαύμα τεχνικής! Κανείς θά περίμενε να διαβάσει κάπου τό όνομα του δόκτορος Φέρρυ Πόρος. Οι τέσσερις κύλινδροι είναι εγκατεστημένοι πίσω, σχεδόν πάνω απ' τον άξονα των πίσω τροχών. Τό κιβώτιο ταχυτήτων και τό διαφορικό βρίσκονται κάτω από τον κινητήρα. Και τό δύο χρησιμοποιούν κοινές βαλβούλες και μός κάνει έντύπωσι τό γεγονός ότι κανείς δέν θρέθηκε να ηή ότι τό ίδιο έκανε και ή Ισιγόνης με την μόνη διαφορά ότι τοποθέτησε τον κινητήρα του και τό βοηθητικά του συστήματα εμπρός!

Οι διαφορές άνωθεν στο ένα λάδι και τό άλλο έφθαναν τους 30° C. Πάντως, είναι γεγονός ότι οι θερμοκρασίες είναι σχετικά ύψηλες παρά την παρουσία ενός μεγάλου ψυγείου λαδιού στην εισαγωγή του ψυχρού άερος πίσω άριστερά. Όμως, παρά τους 100 και κομμάτι φορές 110° C, πού βλέπει ή οδηγός στο όργανο της θερμοκρασίας, ποτέ δέν συνέβη κάτι σε κανένα απ' τα μοτέρ πού χρησιμοποιήσαμε. Και τό γεγονός αυτό είχαμε την εύκαιρία να πιστοποιήσουμε σε τρεις άγώνες ταχύτητας - δύο «τρίωρα» και μία «Βέροιο» - όπου ή θερμοκρασία ανέβηκε στους 120°, αλλά ή κινητήρας έφθασε άνωτα τις 7.800 στο τέρας της μεγάλης εύθειας του Ταϊσίου. Κί' αυτό τό τελευταίο δέν είναι καθόλου άσχημο για ένα μοτέρ παραγωγής. Θά λέγαμε ότι τό περισσότερο χρήματα, απ' τις 116.000 πού έφθασε τώρα τό TT, πένε για την αγορά του κινητήρα! Και δέν θά πέφαμε πολύ έξω...

Τελυταία είχαμε την εύκαιρία να ροντάρουμε ένα καινούργιο TT — αυτό των φωτογραφιών μας — και προσπαθήσαμε να του συμπεριφερθούμε σαν άνθρωποι κι' όχι σαν θάρβαροι, όπως κάνουμε τόσο χρόνο τώρα. Τό αποτέλεσμα ήταν ένα άληθινό «σάκ» για μός, γιατί τό καμμένο τό αυτοκίνητάκι ποτέ δέν ανέβασε τις θερμοκρασίες του πάνω απ' τους 70° C και ποτέ δέν έφριξε την κατανάλωσι του κάτω απ' τό 9,0 λίτρα στο 100 χιλιόμετρα μέσα στην πόλι. Έξω θά πρέπει να φάγη τό 7,5 με 8 αν ταξιεύει κανείς με 4.000 στροφές, πού είναι 99,2 χιλιόμετρα την ώρα, μιά και έχω 24,8 χιλιόμετρα στις

ες επιταχύνσεις, πού όταν τό ανακαλύψει γλυτώνεισ μιά και καλή απ' αυτά.

Ο μόνος εκκεντροφόρος βρίσκεται στο κέντρο και κινεί τις βαλβούλες με άρθροειδή άσπύρια. Μιά άλυσίδα, πού παίρνει κίνησι απ' τον στροφαλοφόρο, φροντίζει να τον κινή. Η ψύξι γίνεται με φυσικόν άέρα! Ένας άνεμιστήρας πού βρίσκεται άριστερά, είναι κι' αυτός κοί' εύθειαν συνδεδεμένος με τον στροφαλοφόρο και περιστρέφεται με τις στροφές του τελευταίου. Μεγάλα πτερύγια στο μπλάκ και ή χρήση του αλουμινίου φροντίζουν να διώχνουν την θερμότητα μακριά. Αντίθετα με την κοινή γνώμη, έχουμε να πούμε ότι τό μοτέρ των NSU δέν ζεσταίνονται και αν ζεσταίνονται τότε φταίει τό λάδι πού χρησιμοποιεί ή οδηγός. Από τις παρατηρήσεις μας καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι τό λάδι παίζει μεγάλο ρόλο στις θερμοκρασίες λειτουργίας αυτών των κινητήρων.

Οι διαφορές άνωθεν στο ένα λάδι και τό άλλο έφθαναν τους 30° C. Πάντως, είναι γεγονός ότι οι θερμοκρασίες είναι σχετικά ύψηλες παρά την παρουσία ενός μεγάλου ψυγείου λαδιού στην εισαγωγή του ψυχρού άερος πίσω άριστερά. Όμως, παρά τους 100 και κομμάτι φορές 110° C, πού βλέπει ή οδηγός στο όργανο της θερμοκρασίας, ποτέ δέν συνέβη κάτι σε κανένα απ' τα μοτέρ πού χρησιμοποιήσαμε. Και τό γεγονός αυτό είχαμε την εύκαιρία να πιστοποιήσουμε σε τρεις άγώνες ταχύτητας - δύο «τρίωρα» και μία «Βέροιο» - όπου ή θερμοκρασία ανέβηκε στους 120°, αλλά ή κινητήρας έφθασε άνωτα τις 7.800 στο τέρας της μεγάλης εύθειας του Ταϊσίου. Κί' αυτό τό τελευταίο δέν είναι καθόλου άσχημο για ένα μοτέρ παραγωγής. Θά λέγαμε ότι τό περισσότερο χρήματα, απ' τις 116.000 πού έφθασε τώρα τό TT, πένε για την αγορά του κινητήρα! Και δέν θά πέφαμε πολύ έξω...

Τό μοτέρ άποδίδει 65 ίππους Ντιν στις 5.500, μόλις, στροφές, από τό 1.177 κ. εκ. Τό πάσο φθάνει ή ισχύς όταν πολλοί θερμοίμοι άδηγοί άνεβάζουν τις στροφές στις 7.500, είναι κάτι πού δέν είμαστε σε θέσι να γνωρίζουμε ακριβώς!

Πάντως, είναι γνωστό ότι τό μοτέρ αυτό, στις εκδόσεις των 1.300 κυβικών εκτοστών φθάνουν τους 122 ίππους Ντιν!

Η συμπίεσι είναι 9,2:1, πράγμα πού σημαίνει ότι ή «σούπερ» είναι άπαραίτητη.

Η ροπή έμφανίζεται απ' τις 2.500 στροφές μέχρι τις 4.500 και είναι ένα από τα ιδιαίτερα και καλύτερα χαρακτηριστικά του κινητήρα. Πολλά φορές — όχι στη διάρκεια του τέστ μας πιά, αλλά στη διάρκεια της ζωής μας με τό TT — χρησιμοποιήσαμε «τετάρτη» και 1.200 στροφές μέσα στην πόλι χωρίς κανένα πρόβλημα.

Ο κινητήρας άναβίνει μέσα από δύο μόνο καρμπυρατέρ Σόλεξ 34 PCI, πού έχουν ηλεκτρικό ραλαντί. Σχεδόν πάντοτε παρουσιάζουν προβλήματα στις χαμηλές στροφές, αλλά ύπάρχει κάποιο μυστικό, στις αντλί-

1.000 στροφές στην «τετάρτη».

Η άπόκρισι του στο πάτημα του γκαζιού είναι ικανοποιητική κι' αυτό είναι άλλωστε και ή λόγος πού θέλουμε τόσο TT στα χέρια νέων ανθρώπων! Η καλή ροπή του κινητήρα, όμως, κάνει τό αυτοκίνητο ιδανικό για μιά μικρή οικογένεια και αυτό φαίνεται ότι άρχισαν να τό καταλαβαίνουν πολλές κυρίες και κύριοι μός κάποιας ηλικίας, πού βλέπουμε να κάθονται πίσω απ' τό τιμόνιο διαφόρων TT!

ΚΙΒΩΤΙΟ — ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Από μιά περιεργή συγκυρία, τό προσάντα του κινητήρα συνεχίζονται και στο κιβώτιο ταχυτήτων. Τό κιβώτιο αυτό έχει ένα απ' τα τελειότερα συστήματα συγχρονισμού της άγοράς αυτή την στιγμή και οι άλλαγές μπορούν να γίνουν γρήγορα και χωρίς θορόθους... Άν... Γιατί ύπάρχει κι' ένα «άν» πού έχει σχέση με την τοποθέτησι του κινητήρα πίσω και την μεγάλη διαδρομή της ράβδου μεταφοράς της κίνησης. Δυσκολίες παρουσιάζονται όταν ή οδηγός φρενάρη ή να μεγάλες ταχύτητες και συγχρόνως προσπαθεί ν' άλλάξει ταχύτητα κι' αυτό συμβαίνει διότι ή ράβδος κάμπεται απ' τό φορτίο της επιβραδύνσης πού μεταφέρονται στην αυτομαφερόμενη καρσοσερί.

Τό μυστικό είναι να φρενάρησ πρώτα και μετά ν' άλλάξη ταχύτητα, αλλά ή συνθήκη αυτή παρουσιάζει μόνο στην έντονη άγωνιστική χρήση και όχι στην καθημερινή άδηγησι. Τό «μειονέκτημα» αυτό δέν παρουσιάζει θέμα μόνο στο NSU, αλλά και στο περισσότερα αυτοκίνητα πού έχουν την κίνησι πίσω και μεγάλες διαδρομές από τον μοχλό άλλαγής μέχρι τό κιβώτιο.

Ο συμπλέκτης δέν με παρουσιάζει ποτέ κανένα πρόβλημα. Χρησιμοποιήσαμε τό TT σε άγώνες και σε άνηλετη καθημερινή χρήση όπου τό άδηγόσαν άλοι από τους 4 Τροχούς. Ποτέ ή συμπλέκτης δέν έπαθε τό παραμικρό. Κί' αυτό — άμολογούμε — είναι ένα απ' τα μυστήρια του αυτοκινήτου!

Ο μηχανισμός είναι πολύ άπλός. Η κίνησι από τό πεντάλ στον μονό Εηράδιακο δίδεται μ' ένα άπλό συμπυκνωμένο κι' ίσως αυτό να είναι υπεύθινο για τό ότι ποτέ τό σύστημα δέν παρουσίασε θλόθη!

Στό τμήμα αυτό δέν έχουμε κομμάτι άλλη παρατήρησι.

ΑΝΑΡΤΗΣΙ — ΦΡΕΝΑ — ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

Η άνάρτησι στο TT είναι

ανεξάρτητη. Και στους τέσσερις τροχούς. Έμπρός ύπάρχουν διπλά φαλίδια με άμοκεντρικά ελατήρια και άμορτισέρ και πίσω ένα σύστημα άιφρουμένων άξόνων — όχι φωνές, παρακαλούμε! — με άμορτισέρ και κυλινδρικά ελατήρια. Στη νορμάλ κατάσταση τους τό TT και γενικά τό NSU, έχουν μιά έντονη τάσι ν' άνασηκώσουν τον εσωτερικό πίσω τροχό στις στροφές, αλλά όχι στο σημείο των Τράϊουμ Χέρλαντ π. χ., σημείο πού χρησιμοποιούμε όταν θέλουμε να δείξουμε πόσο κακή μπορεί να είναι μιά άνάρτησι με άιφρουμένους άξόνους. Σ' αυτό βοηθούν τό ήμισιάξονα, πού παίζουν τον ρόλο ρυθμιστικών ράβδων, αλλά και πάλι δέν μπορούμε να πούμε ότι μιά νορμάλ άνάρτησι NSU μπορεί να ικανοποιήσ άνω περισσότερο ειδικευμένο άδηγό. Η εύκαλις, όμως, με την όποια μπορεί να ρυθμισ ή ιδιοκτητής ενός TT την πίσω, αλλά και την έμπρός, άνάρτησι, είναι τόσο, ώστε τό πρόβλημα να περιορίζεται με ελάχιστο έξοδα και άκόμη πιά λίγο κόπο. Συνήθως τοποθετούνται τέσσερα άμορτισέρ Κόνι και δέν χρειάζεται τίποτα άλλο. Άν, όμως, ή οδηγός επιθυμεί τότε μπορεί να χαμηλώσ ή ελάχιστο τό αυτοκίνητο πίσω και αυτόματα οι τροχοί άνοκτούν ένα άμορφο άρηθικό κάμπερ και τό συμπίωμα των άιφρουμένων άξόνων έξαφανίζονται μιά για πάντα. Φυσικά, τό ίδιο μπορεί να κάνει κανείς και εμπρός, αλλά δέν είναι άπαραίτητο.

Η εύστάθεια είναι, λοιπόν, κατευθείαν συνδεδεμένη με την ρύθμισι της άναρτήσεως και άπόλυτα συνδεδεμένη με τό άμορτισέρ του αυτοκινήτου. Τό κοινό Μπόγκε πού φερουν τό TT δέν παριστάει στον χαρακτήρα του αυτοκινήτου. Στις στροφές επιτρέπουν στην καρσοσερί ν' άνασηκωθεί και πάλι λαπλασιάζουν την ύπερστροφή. Αντίθετα, ή ύπερστροφή μειώνεται μόνο με την χρήση δύο σκληρότερων άμορτισέρ πίσω. Τό αυτοκίνητο βασικά ύπερστρέφει. Αυτό είναι γεγονός. Όμως, όχι τόσο, όσο θά περίμενε κανείς κι' αυτό γιατί ή κινητήρας δέν βρίσκεται πίσω από τον άξονα των πίσω τροχών, αλλά σχεδόν από πάνω. Και αν ρυθμισήσ την άνάρτησι με τους τρόπους πού περιγράψαμε πιά πάνω, μπορείς να έχεις κάλλιστα ένα NSU πού ύποστρέφει κι' αυτό είναι ή άσπείρι!

Ο πλόγιος άνεμος έπηρεάζει τό αυτοκίνητο. Αλλά και πάλι όταν είναι νορμάλ! Όταν ή άνάρτησι είναι ρυθμισμένη τότε τό συμπίωμα ελαττώνονται στο ελάχιστο, χωρίς θέ-

δαι να σταματήσουν να υπάρχουν.

Το γρήγορο τιμόνι βοηθά στις διορθώσεις και είναι κάτι που τραβά το ενδιαφέρον των ΤΤ. Μοιάζει με τιμόνι γκάου κάρτ. Ιδιαίτερα όταν το αυτοκίνητο είναι έτοιμο για άγωνα. Στην κανονική του κατάσταση είναι πολύ ελαφρύ και ο κύκλος στροφής είναι μόνο 9,4 μέτρα, πράγμα που σημαίνει ότι το παρκάρισμα είναι ένα απ' τα καλύτερά του σημεία.

Γενικά το ΤΤ είναι ένα αυτοκίνητο για οδηγούς. Ένα αυτοκίνητο του οποίου η οδική συμπεριφορά μπορεί να «κοιμή και να ραφή» από μέτρα του ιδιοκτήτη του. Γενανός είναι ότι το ΤΤ είναι ένα από τα σταθερώτερα μικρά αυτοκίνητα αυτή την στιγμή στον κόσμο. Το κράτημα του βρόχου συγκρίνεται μόνο με των Κούπερ και των Άλφα, των Γκοντίνι και των Άμπαρτ.

Τα φρένα είναι και καλά και... κακά! Καλά γιατί εμπρός υπάρχουν δυο μεγάλα δισκία φρένα και κακά γιατί πίσω ταμπουρά δεν φαίνεται ότι μπορούν να τα παρακολουθήσουν. Πάντα είχαμε προβλήματα με το πίσω φρένο κι αυτό ήταν άσχημο για ένα αυτοκίνητο που είναι τόσο ελαφρύ εμπρός κι επομένως εύκολο μπορεί να μπλοκάρει τους τροχούς του, ιδιαίτερα στο βρεγμένο. Ξέραμε ότι σ' αυτή μας την φράση ίσως συναντήσουμε αντίδραση, αλλά εμείς δεν μπορούσαμε ποτέ να έχουμε το πίσω φρένο μας στην κατάσταση που θα θέλαμε.

ΑΜΑΞΩΜΑ — ΕΜΦΑΝΙΣΗ — ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Τα ΤΤ έχουν τέσσερις θέσεις και δύο πόρτες. Έχουν ακόμη ένα αρκετά μεγάλο πόρτ μπαγκάζ κι' έναν μεγάλο χώρο για μικροαντικείμενα πίσω από την πλάτη του πίσω καθίσματος. Πέντε άτομα μπορούν να καθίσουν πίσω, αλλά όχι για μεγάλα ταξίδια. Η καροσερί είναι τετραγωνισμένη, απλά για να εκμεταλλευτεί και το τελευταίο εκατοστό χώρου και η ορατότητα πολύ πάνω από τον μέσο όρο. Το κάθισμα του οδηγού είναι ψηλά όταν είναι καινούργιο, όπως στα περισσότερα γερμανικά αυτοκίνητα, αλλά το μόνο που χρειάζεται είναι λίγη ύπομονη, για να «πέσει» με την χρήση. Η πλευρική ύπαστήριξη είναι πολύ μικρή και γι' αυτό οι περισσότεροι κάτοχοι ΤΤ τοποθετούν ένα κάθισμα μπάκετ. Το τιμόνι βρίσκεται σε άριστη θέση, ταύλαστον για τις δικές μας προτιμήσεις, και ο μοχλός ταχυτήτων βρίσκεται στο δάπεδο.

Για το σχήμα του NSU δεν μπορούμε να πούμε τίποτα. Είναι απ' εκείνα που είτε σ' αρέσουν, είτε όχι! Δεν υπάρχει μέση οδός.

Στο μπροστινό μέρος υπάρχουν δύο διπλά φανάρια — αρκετά ισχυρά — και τίποτα άλλο! Βλέπετε, η μηχανή είναι πίσω και ο κινητήρας είναι δερμόφυκτος, έτσι που η μάσκα δεν έχει ψυγεία και ανοίγματα.

Γυρίζοντας στο εσωτερικό του αυτοκινήτου συναντάμε μπροστά στον οδηγό έναν με-

γάλο σύνθετο πίνακα, που περιλαμβάνει το στροφόμετρο (8.000 στροφές) και το ταχύμετρο (180 χιλιόμετρα). Στη μέση βρίσκεται ο δείκτης της βενζίνης, που είναι ιδιαίτερα ακριβής, και δεξιά, κάτω απ' το ταμπλό, υπάρχουν τρία όργανα VDO, που τοποθετεί ή αντιπροσωπεύει μαζί μ' ένα μάλλον φθηνά ραδιόφωνο.

Τα όργανα είναι πίσω και θερμοκρασία λαδιού και βαλτόμετρο για την μπαταρία. Υπάρχει ακόμη ένας αναπτήρας κι' ένα υταυλαπάκι δεξιά, που χωρά αρκετά πράγματα. Στις πόρτες υπάρχουν δύο «αχιστές» τσέπες και δυο θήκες υπάρχουν δεξιά και αριστερά από πίσω κάθισμα.

ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ

Το ΤΤ είναι ένα γρήγορο αυτοκίνητο. Γρήγορο, όχι τόσο από την πλευρά των επιταχύν-



Τα καθίσματα στα καλύτερα ΤΤ είναι αναδιπλούμενα. Το τιμόνι είναι αξιόπλο, αλλά τα όργανα και το ραδιόφωνο σπάντα.

Η μάσκα των ΤΤ δεν έχει αλλάξει παρά ελάχιστα. Οι δύο από τους τέσσερις προβολείς είναι ίδιου. Το πόρτ μπαγκάζ είναι ικανοποιητικό για αυτοκίνητο 1200 κ. έκ.

σεων, αν και κάνει 13,1 για το 0-100 χιλιόμετρα, που πολλά μεγαλύτερα αυτοκίνητα δεν το βιάζονται ούτε στον ήμισυ τους, αλλά από την πλευρά του ότι μπορεί να καλύψει μεγάλες αποστάσεις, ιδιαίτερα σε δρόμους με συνεχείς στροφές, με μεγάλες μέσες ταχύτητες.

Η μέγιστη ταχύτητα του εξαρτάται από τις στροφές που είμαστε προετοιμασμένοι να φθάσουμε τον κινητήρα. Αν π.χ. τον «ανεβάσουμε» στις 7.000 τότε να ξέρετε ότι έχετε 172,6 χιλιόμετρα την ώρα — καθόλου άσχημο για ένα αυτοκίνητο 1.177 κυβικών εκατοστών!

Στις 5.500, πάντως, που αποδίδει και την μέγιστη επιταχυνόμενη, εν μπορούμε να την ονομάσουμε έτσι, ισχύ — ή πραγματική ταχύτητα είναι 134,4 χιλιόμετρα. Το έργοσάσιο από την δική του πλευρά δίνει 155 χιλιόμετρα την ώρα, έτσι που

μπορείτε να διαλέξετε που θέλετε να κινήσετε.

Το αυτοκίνητο ζυγίζει 885 κιλά και το μικρό αυτό θάρος είναι ο κύριος συντελεστής των επιδόσεών του.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε ένα γνωστό χαρακτηρισμό για το ΤΤ. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι ο Δόκτωρ Τζέκυλ και ο κύριος Χάιντ. Στην κανονική τους κατάσταση είναι αυτοκίνητα γρή-

γορα, σχετικά άνετα, σταθερά και σχετικά οικονομικά.

Πάρτε, όμως, ένα κλειδί κι' αρχίστε να τοποθετήτε διάφορα πράγματα επάνω και τότε μπορείτε να καταλήξετε με ένα αυτοκίνητο που κάνει το 0-100 σε 8" και φθάνει το 200 χιλιόμετρα.

Το πάντα εξαρτώνται από το πόσο είσαστε διατεθειμένος να εοδίζετε και από το αν γνωρίζετε καλά τον Σήγκφριντ Σπίς ή τον «Λεωνίδα»!

4T

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Κινητήρας τετρακύλινδρος, τετράχρονος, αερόφυκτος, εν σειρά. Διάμετρος - διαδρομή 75X66,6 χιλ. Χωρητικότητα κυλίνδρων 1.177 κυβ. εκ., 65 ίπποι NTIN στις 5.500 στροφές. Ροπή στρέψης 9 χιλιογραμμόμετρα NTIN μεταξύ των 2.500 και 4.500 στροφών. Συμπίεσι: 9,2:1, 5 καυζιλέτα θάσεως, 1 έκκεντροφόρος επικεφαλής, 2 καρμπυρατέρ Σόλεξ. Μπαταρία 12 Βόλτ 32 Άμπέρ. Χωρητικότητας ρεζερβουάρ 37 λίτρα.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Σηράς μονόδικος συμπλέκτης. Τέσσερις ταχύτητες απόλυτα συγχρονισμένες. Σχέσεις μετάδοσης: 1η 4,38:1, 2α 2,40:1, 3η 1,54:1, 4η 1:1, Όπισθεν 4,86:1.

ΚΑΡΟΣΣΕΡΙ — ΑΝΑΡΤΗΣΙ — ΦΡΕΝΑ

Αυτοφερόμενη καροσερί. Έμπρός τριγωνικά ψαλίδια, έλικοειδή ελατήρια, ράβδος εξισορροπήσεως και τηλεσκοπικά άμορτισέρ. Πίσω ανεξάρτητοι τροχοί με ημιόστερους τεσ άξονες, έλικοειδή ελατήρια και τηλεσκοπικά άμορτισέρ. Φρένα δίσκοι εμπρός, ταμπουρά πίσω. Μηχανικό χριρόφρενο στους πίσω τροχούς. Λάστιχα 145 SR 13.

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ — ΒΑΡΗ

Μήκος 3,79 μ., πλάτος 1,49 μ., ύψος 1,36 μ. Μεταξόνιο 2,25 μ. Μετατόχιση εμπρός 1,26 μ., πίσω 1,25 μ. Διάμετρος στροφής 9,4 μ. Βάρος 685 κιλά. Κιλά ανά ίππο 10,5.



MITSUBISHI

CAR STEREOS & CAR RADIOS



● Ραδιοκασετόφωνο ATP-4213 εξ ολοκλήρου ηλεκτρονικό, μοναδικό σε παγκόσμια κλίμακα, είναι η τελευταία λέξη της ηλεκτρονικής.



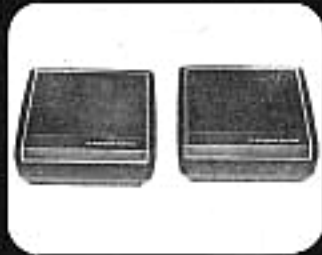
● Ραδιοκασετόφωνο ATP-490E, το πλέον διαδεδομένο μοντέλο μας.



● Ραδιόφωνο AR-1830, AM-FM. Ένα νέο μοντέλο στην σειρά των ραδιοφώνων.



● Κασετόφωνο ATP-470.



● Μαγάφωνα SB-6F4, 6 1/2" 4Ω, 7W.



● Κασέτες STEREO 8, έγγεγραμμένες.

★ Με την έγγύηση της MITSUBISHI ELECTRIC.

Δύο υπερσύγχρονα καταστήματα - SERVICE στη Ζώνησι μας.

- ο Λεωφόρος Συγγρού 45, τηλ. 922.242
- ο Λεωφόρος Μεξάνδρας 119, τηλ. 660.319