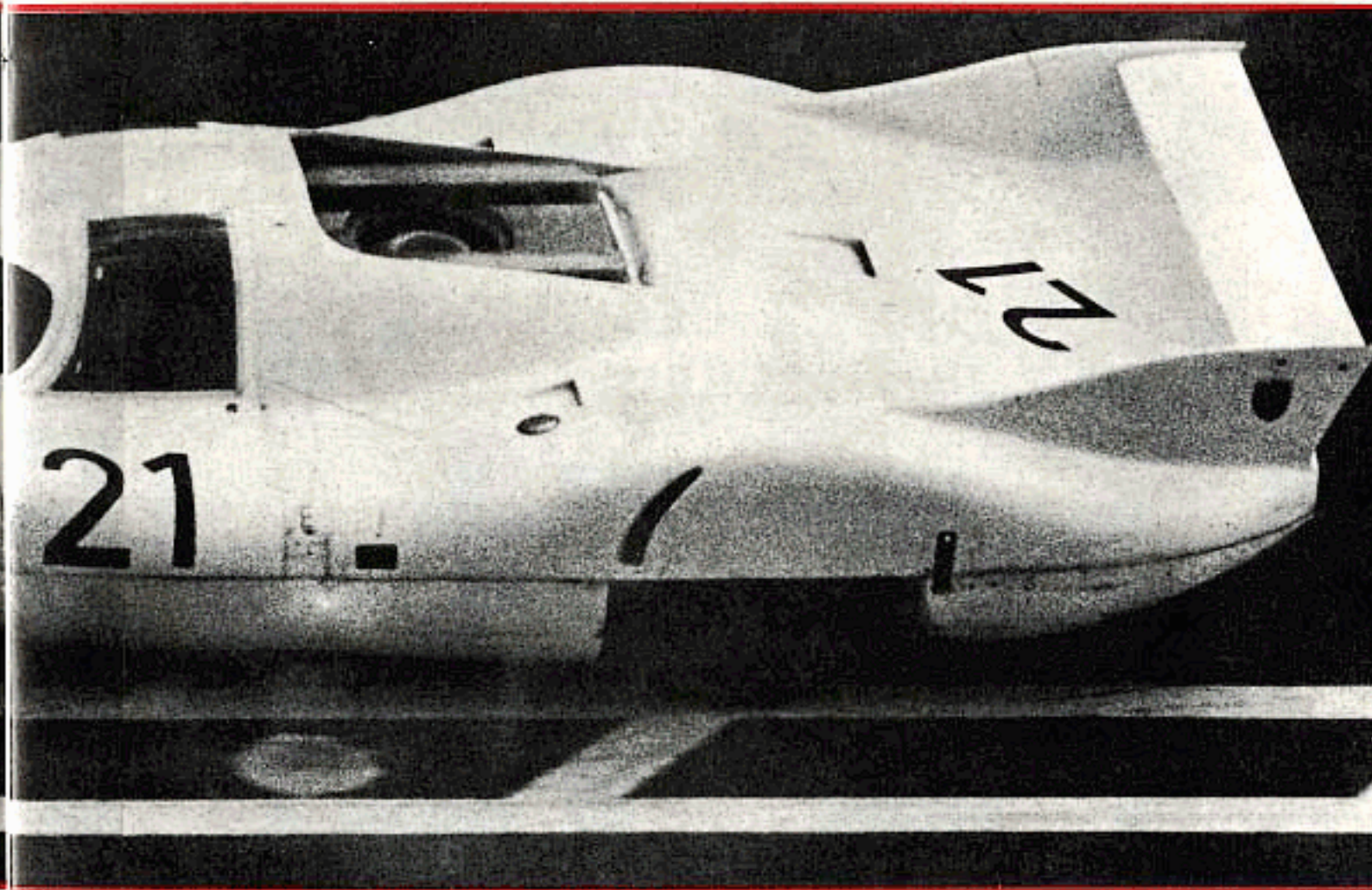


PORSCHE HE 917

Μερικά αυτοκίνητα έχουν μείνει στο νοῦ μας ἀπ' τὰ παλιὰ χρόνια μὲ τὸν χαρακτηρισμὸ «κλασικά». Αυτοκίνητα σὰν τις Μερτσέντες SSK, τις Μέντλεϋ 4, 5, τις Μαζερὰτι 61, τις "Αστον Μάρτιν καὶ τις Φερρὰρι τοῦ Μάν, καὶ πολλὰ ἄλλα ποὺ δὲν ἔρχονται ἀμέσως στοῦ νοῦ. Τὰ τελευταῖα χρόνια ἄλλο ἓνα κλασικὸ αυτοκίνητο γεννήθηκε. Τὸ περίφημο 9-17, ὅπως ἐπεκράτησε νὰ ὀνομάζεται, τις Πόρσε Σύστεμ Ἐντζηνιάρινγκ. Ἕνα αυτοκίνητο ποὺ λίγο ἀπέχει ἀπὸ μαχητικὸ ἀεροπλάνο τῆς Λούφθβαφε, ἓνα αυτοκίνητο ποὺ κυριολεκτικὰ διέλυσε τοὺς ἀντιπάλους του. Ἡ ἱστορία του δὲν ἦταν ὅμως πάντα ρόδινη



Ἡ 917 εἶχε γίνει, παλαιότερα αἰτία τῶν ἐπιπολέσεων μὲ τοὺς ἀγωνιστὰς μας! Τὴν ἀποστηρίζουμε ἐλέπτε καὶ μὰς ἔγραφον γράμματα οἱ «Φερραρικοί» καὶ μὰς ἔλεγαν ἐπισηπὴ σας νὰ ἀποστηρίξετε τοὺς Γερμανοὺς, δὲν διπλο σας εἶναι οἱ Ἴταλοι ποὺ εἶναι καὶ οὐκ αἶψα οὐκ αἶψα...». Εἶχαμε ἀπαντήσει τότε, ὅτι δὲν εἶχαμε μεγαλὸς ἀπὸ ἐνοχλοσύνη καὶ ὅτι ἄλλως μὲς οὐκ ἐπινοοῦσε ὁ τῶπος μὲ τὸν ὅτιο ἢ Πόρσε. Σὺστημα ἀκολουθοῦσε τοὺς ἀγῶνες τοῦ ποταμοῦ προσηπλοῦσε κατασκευαστῶν καὶ μὰς ἔδρασε, τεχνολογικὰ τὸ αυτοκίνητο ποὺ εἶχε κατασκευάσει!

καὶ τραγικὴ μὲ τὸν θάνατο τοῦ Τζὼν Γουόλφ, ἐμφάνισι στὸ Λέ Μάν. Τὶ ἦταν νὰ γίνῃ κατὶ τέτοιο!... Μὰς πῆσαν: στὸ ἔδαφος! Τὰ ἔλεπτε; Τὶ περιμένατε ἀπ' τοὺς Φορτίνες; Ποτὲ κανεὶς δὲν θὰ νίκησῃ τὴν Φερρὰρι... Καὶ ἄλλο παρόμοιο. Παρ' ὅταν τὸν σεβασμὸ ποὺ εἶχαμε γιὰ τὸν Κομμεντατόρ καὶ τ' αυτοκίνητό του ὅμως, ἔλεπτε ὅτι κατὶ δὲν πῆγαμε καλὰ στὸ μικρὸ ἐργαστάσιο. Τὰ αυτοκίνητά του ἔγιναν στὰ Γκραν Παί καὶ στοὺς ἀγῶνες ἀντοχῆς μὲ τὴν ἴδια εὐκολία καὶ ἡ ἀπογοήτευσί μας γιὰ τὴν γαϊτανικὴ ἐρώτασιν ἦταν πολὺ μεγάλη! Τὰ πράγματα δέχθη ἀλλοπαῖον καὶ ἡ νέα Φερρὰρι 312P

μὲ τὸ τρίλιτρο ματέρ της θ' ἀρχίσῃ μὴ νὰ ἐπὶ στὸς ἀγῶνες ἀντοχῆς ἀλλὰ... Ἀλλὰ τὰ χρόνια ἀπ' τὸ 1969 μέχρι σήμερα ἦταν χρόνια Πόρσε κι' ὄχι Φερρὰρι! Ἄν τὸ 1975 ἐξακολουθοῦμε νὰ εἴμαστε στὴ ζωὴ καὶ ἂν τὰ χρόνια μέχρι τότε εἶναι χρόνια Φερρὰρι, θὰ κάνουμε τὸ ἴδιο. Γιατὶ δὲν εἴμαστε Πόρσε καὶ ἢ Φερραρικοί. Ἄπλως μὰς ἀρέσουν τὰ καλὰ αυτοκίνητα. Ἄπ' ὅποιο γῶνα κι' ἂν προέρχονται.

Ἡ 917 γεννήθηκε ἀπ' τὸν γαλλικὸ ἐθνικισμὸ!

Δὲν τραλλάθηκα! Τὸ αυτοκίνητο γεννήθηκε ἀπ' τὸν γαλλικὸ ἐθνικισμὸ. Κι' αὐτὸ γιατί, ἂν θυμῶσε, ἦταν μὴ ἐποχὴ στὸ Λέ Μάν ποὺ δὲν

ἐβλέπετε τίποτε ἄλλο ἀπὸ Φόρσι!

Φόρσι GT40, Φόρσι GT40 MK II, MK IV καὶ ὅταν δὲν ἦταν Φόρσι ἦταν Σαπαράλ καὶ ὅλα αὐτὰ τὰ αυτοκίνητα εἶχαν τεράστιους ἐπιτόλιτους καὶ νικητὰς τῆς Μαστρά καὶ τις Φερρὰρι ποὺ εἶχαν τρίλιτρος κινητήρες, ὅπως ὁ Μασχὺς νίκησε στὴν Κέρκουα (!).

Τὶ νὰ κάνουν λοιπὸν οἱ Γάλλοι ἀρχόντες τῆς φεντερασίων Ὀταμομπὶλ Ἰντερσιονάλ; Τὶ νὰ κάνουν ποὺ ἀκούη καὶ ὁ Ντέ Γκόλ, ποὺ εἶχε δώσει παλλὰ φράγκα στὴ Μαστρά, ἢ θελὲ νὰ δῆ ἓνα γαλλικὸ αυτοκίνητο νὰ νικᾷ στὸν κλασικὸ γαλλικὸ ἀγῶνα!

Νὰ καταβάσωμε τὰ δροιο τῶν κινητῶν στὰ 3 λίτρα ἦταν

ἀδιανοήτο... Ὅλοι θὰ ἔλεγαν: ἐπὶ τὴν ἔκανε ἡ FIA.

Μποροῦσαν ὅμως νὰ τὸ καταβάσωμε πρὸ τῶν 5 λίτρα καὶ μετὰ στὰ 3 λίτρα κι' αὐτὸ ἔκαναν οἱ καλοὶ κύριοι τῆς Φεντερασίων.

Τὰ αυτοκίνητα ἀπ' τὸ 1968 μέχρι τὸ τέλος τοῦ 1971 θὰ εἶχαν κινητήρες ποὺ δὲν θὰ ὑπερέβαιναν τῆς 5.000 κυβικὰ ἂν ἤθελαν νὰ τρέξουν στὸ Γκραν Πέντε τοῦ Ἀμεντιέ Τζέι τοῦ κανονισμοῦ.

Τὸ Γκραν Πέντε ὄριξε ὅτι τοῦλάχιστον 50 ὄμοια αυτοκίνητα θὰ ἔπρεπε νὰ παραχθοῦν ἀπὸ τὸ «X» ἐργαστάσιο γιὰ νὰ ὑπαρῶσαν νὰ τρέξουν στοὺς ἀγῶνες του. Παρόλλως, καὶ γιὰ νὰ βοηθῶσαν τὴν Μαστρά καὶ τὴν Φερρὰρι, εἶχαν ὅτι ἂν ὁ κατα-

σκευαστὴς καταβetoῦσε στὸ αυτοκίνητο τοῦ κινητῶν τῶν 3.000 κυβικῶν τότε δὲν ἦταν ἀνάγκη νὰ παρουσιάσῃ 50 στὴν ἐπιτροπὴ τῆς FIA... Ἔ-ἰα ἢ δὲν ἢ τρεῖς, ἦταν ἀσκετά!

Ἡ ἀμερικανικὴ Φόρσι καὶ ὁ Τζὼν Χάλλ τὰ παράτησαν καὶ γύρισαν στὴ Λαμαρινόβια.

Ἔμειναν μόνο στὰ GT40 τοῦ Τζὼν Γουόλφ καὶ τῆς Γκόλ καὶ τὰ καταρωμένα αυτοκίνητα νίκησαν πάλι τὸ 1969!

Οἱ κανονισμοὶ ἔλλαξαν γιὰ νὰ ἀκούη φερά, ὅταν οἱ Ἀγγλοὶ κατασκευαστὰί τῶν σπῆσιαλς ζήτησαν ἀπὸ τὴν FIA νὰ μειώσῃ τὸν ἀριθμὸ τῶν αυτοκινήτων ποὺ ἔπρεπε νὰ παρουσιάσῃ ἓνας κατασκευαστὴς

ἀπὸ 50 σὲ 25 — μὲ πεντάλιτρο πάντα ματέρ.

Ἡ FIA τὸ ἔκανε καὶ οἱ Λά-λα ἀρχισαν νὰ ἐμφανίζονται ἢ μὴ μετὰ τὴν ἔλλη. Στὴ Γερμανία, ἐν τὸ μεταξύ, ὁ δόκτωρ Φόρσι Πόρσε καὶ ὁ Ρίκο Στέ-ἰμαν, ὁ τῆς μόνιτορ τῆς Πόρσε, εἶχαν μερικὲς ἰσχυρὲς νίκες μὲ τοὺς μηχανικοὺς - σχεδιαστὰς τοῦ αγωνιστικοῦ τμήματος. Συζητοῦσαν κατὰ πόσο θὰ ἦταν δυνατό νὰ κατασκευάσωμε ἓνα αυτοκίνητο μὲ κινητῶν πέντε λίτρων ποὺ θὰ μπορούσε ν' ἀντιμετωπίσῃ εὐκόλα τὰ ἀρχοῖα πιά GT40 καὶ εὐκολότερα τὰ μικρότερα φορτῆτα τῶν 3 λίτρων.

Δὲν ἦταν βέβηλο! Τοῦλάχιστον γιὰ τὸ Τσουρενχάουζεν ποὺ φαίνεται ὅτι εἶχε κάποιο δέντρο ποὺ γινεὶ χροῖστα.

Κάποιος μέρα, τὰ ἐκπληκτὰ μάνια μας εἶδαν στὰ ἔξω περιοδικὰ ποὺ ἐργάζονται στὴν Ἀθήνα, μὴ φωτογραφία.

Μὴ φωτογραφία ποὺ εἶδαν ὄχι ἓνα καὶ δύο αυτοκίνητα, ἀλλὰ 25 τὰ ἓνα πλάι στ' ἄλλο μὲ κοντὲς μύτες, ἔνα πᾶρ μπαίτζ ποὺ ἔβριζε τζέι καὶ μὴ οὐκ αἶψα ποὺ πῆγαμε πίσω καὶ πολὺ μακριά, Ὅλα ἦταν λευκὰ καὶ κάτω ἀπ' τὸ φῶς πρὸς γλάς εἶχαν ἓνα ἰδιοῖτερο πολὺπλοκο σασσι ἀπὸ σπῆσιαλς κι' ἓνα βυδρεκοκλίνδρα, ἐπίπεδο, ἀεροδυναμικὸ κινητῶν ποὺ ἐμελλε νὰ ταραξῆ πολλοὺς τεχνικοὺς κοινωλοῦσους μὲ τὴν ἀπίθνη κατασκευὴ του!

Ὁ κόσμος ἔμεινε ἀναδωδ! Κι' αὐτὸ γιατί τὰ 25 λευκὰ τέτοια, ποὺ ἀκούγον στὸν σ-

PORSCHE 917

αριθμό «917», είχαν σχεδιασθεί και κατασκευασθεί μέσα σ' ένα διάστημα μόλις 10 μηνών.

Κι' αυτό μόνο ή Μαρτίνες τ' είχε κάνει για τ' Γκράν Πρί της Τριπτόλεως, το 1939...

Ο κινητήρας απέδιδε 530 ίππους και το αυτοκίνητο μπορούσε να ξεπεράσει τα 300 χιλιόμετρα την ώρα!

Ο οδηγός καθόταν πολύ εμπρός, σχεδόν στη μύτη του αυτοκινήτου και πίσω του είχε ένα αληθινό εργοστάσιο ή καλύτερα μία συστοιχία πυραύλων.

Όλα τ' αυτόκινητα ήταν φτιαγμένα γύρω απ' τόν τεράστιο δωδεκακύλινδρο κινητήρα. Στην όψη ήταν άλλα πράγματα. Ο άπαρτάριος είχε την κάουτς-ρίνα και τ' όθρη «ζωντανό» το 1969, στην έκδοση της Γενεύης, λίγο καιρό μετά την επίσημη παρουσίασή του στην Στουτγκάρδη. Και άμεσολογεί ότι ποτέ έως εκείνη την ημέρα δεν είχε κοιτάσει τέτοια συγκίνηση για μία μηχανή.

Η «917» προεβόλεσε όχι τόν βαρυστόμο, αλλά τόν δέος στους θεατές της. Ίδιαίτερα τόν ερωτικό της. Ήταν ντυμένο με μαύρο σαμούκι και τόν άρτακα ήταν λίγα και μεγάλα, τόν τιμόνι κι' αυτό μαύρο και δεξιά στεκόταν ένας, επίσης, μαύρος μαγγλός ταχυτήτων!

Υπήρχε κι' ένα άκομη κάθισμα αλλά ήταν τόσο μικρό, ώστε μόνο ένας... μόνος θά μπορούσε νά τόν χρησιμοποιήσει.

Πίσω απ' τόν κεσάλι τού οδηγού, φαινόταν τόν τεράστιος άνωκινητός που έστελνε 2.400 λίτρα άερα στόν κινητήρα κάθε δευτερόλεπτο, και οι δώδεκα κάθεται ούλοι για τόν σύστημα ψεκασμού. Κι' είναι χαρακτηριστικό τόν ότι ή Γκάλφ έφτιαξε ένα ειδικό βωμότιο για νά δοκιμάσει τόν μοτέρ!... Βλέπετε άνεμιας δλων τόν άερα στό καινά δωμάτια! Ήταν ένα αυτοκίνητο άγριο! Σάν μαχητικό άεροσκάφος.

Όσο άγριο όμως ήταν στήν όψη τόσο άγριο ήταν και στό οδηγό τού! Οι πρώτοι πιλότοι που κάθισαν στό κάθισμά του βγήκαν έξω κίτρινα απ' τόν σόβο τους γιατί ή 917 εκρατούσε σάν άεροδυναμική μαράδικη δάρκα.

Ας άρχίσουμε όμως άπό τήν καρδιά, άπό τόν κινητήρα. Όπως είπαμε είχε δώδεκα κυλίνδρους, έπιπέδους. Άλλά γιατί είχε, άαού έξακολουθεί νά έχει!

Στή μέση βρίσκεται ένας μεγάλος στρωφαλοφόρος, άπό γερμανικελιάου άσφαλι. όκτώ έδρανα δώσεως και έξι κομβία. Η κίνηση στόν τάσσορα έκκετροφόρος μεταδίδεται μέ μία σειρά γραναλιών που βρίσκονται σέ κάθε πλευρά, ενώ ένας δευτερεύων άξων στό έ-

πάνω μέρος τού κινητήρα κινεί τούς δύο διασπάρεις — ο κινητήρας έχει δύο μπουζί σέ κάθε κύλινδρο και τόν άνωμπίηρα.

Ο στρωφαλοφόρος πρίνει τόν λιπαντικό που χρειάζονται απ' τίσ δύο του άκρες και τόν λιπαντικό κινείται άδονικά μέσα στόν στρωφαλοφόρο και άχι συγκροταίκα!

Αυτό σημαίνει ότι οι πιέσεις στίς «917» πρίπει νά είναι πολύ χαμηλές.

Όκτώ άντλίες φρατίζου νά στέλνουν τόν λάδι εκεί που χρειάζεται και οι άκροτοί σωλήνες τού σασσι χρησιμοποιούνται για νά μεταφέρουν τόν λάδι στό ειδικά κωξία.

Οι πρώτοι κινητήρες είχαν διάμετρο-διάδρομή 85,0X66,0 χιλιοστά, αλλά άργότερα, δταν ό κυλινδρισμός άπέθηκε

στί 4.910 κυβικά, έγινε 86,0 X70,4 χιλιοστά.

Οι διασπάρεις, δύο σέ κάθε κομβίο, είναι φτιαγμένοι άπό τιτάνιο και απ' τόν ίδιο μέταλλο είναι στιαγμένα και τόν μπουλόνια τών μετállων.

Σέ κάθε θάλαμο καύσεως βρίσκεται δύο μπουζί και δύο βαλβίδες σέ περιεχομένη γωνία 65°. Η σέσι συμπίεσεως είναι, ή ήταν κανείς δέν ξερεί, 10,5:1. Οι κύλινδροι είναι άλουμινίου μέ χρωμιόμενες άνωτεραικές έπιφάνειες και οι κύλινδροκεφαλές είναι χαρυστές για κάθε κύλινδρο αλλά συγκροταίνονται μέ μεγάλα μπουλόνια που σθάνουν μέχι τόν στρωφαλοθόλομο!

Τά μπουλόνια αυτά είναι κατασκευασμένα άπό ειδικό άτσάλι που έχει τόν ίδιο θάθμο διαστολής μέ τόν άλουμίνιο και

τό τιτάνιο για εύνοήτους λόγους!

Πάνω απ' αυτόν τόν... διαστημικό σταθμό βρίσκει τόν σασσι φτιαγμένο άπό σωλήνες άλουμινίου. Όλοι οι σωλήνες ήταν σφραγισμένοι και οι μηχανικοί τής Πόρσε έδωσαν μέσα πεπερασμένον άερα! Έτσι ήξεραν, άπό ειδικές μικρές βαλβίδες, μέ ένα πιεσόμετρο, αν κάποιο μέρος τού σασσι είχε ρυγίσει!

Τόν ράιμπεργκλάς τής καρρασερά ήταν εκολημένος πάνω στόν περισσότερο απ' τούς σωλήνες τού σασσι. Αυτό έκανε τόν αυτοκίνητο γερό αλλά ήταν θάνατος για τούς μηχανικούς που θά έπρεπε ν' άντικαταστήσουν ένα κομμάτι σ' ένα άγγύα.

Τά περισσότερα μέρη τής άνωστήσεως ήταν στιαγμένα άπό άλουμίνιο, αλλά τόν τελευταία δύο χρόνια έγινε άσθονη χρήση τιτανίου στίς πλώμες, τόν ήμιαξόνια, τόν σύστημα διεύθυνσεως και άλλα μέρη τού αυτοκινήτου.

Γενικά, ή «917» ήταν ένα πεδίο έρευνών για τούς Γερμανούς μηχανικούς, όσον άσφαρ τόν κινητήρα και τίσ άνωστήσεις. Οι μηχανικοί τού Τζών Γουάιερ και τής Γκάλφ δοκίμασαν τίσ ίδεες τους στήν άεροδυναμική κι' άκούη δέν έξερωμε ποιάς προσέφερε περισσότερα στήν τελική έξέλξη τού αυτοκινήτου.

Κι' αυτό τόν λέμε, διότι δλόκληρη ή ιστορία τής «917» ήταν βασισμένη πάνω στήν καρρασερά τής! Τά πρώτα αυτοκίνητα δέν εκρατούσαν καλά, διότι τόν άεροδυναμικό φοινόμενα στίς μεγάλες ταχύτητες δέν είχαν έρευνηθεί μέ προσοχή.

Τά πρώτα «917» είχαν μικρά άντισταθμιστικά πίσω που

Ίδιο αυτοκίνητο, δύο νίκες, δύο διαφορετικές ούρες. Έπάνω, ή τελειοποιημένη μορφή τής ούρας που κέρδισε. Κάτω, ή διαφορά τους είναι τόν δύο φτερά στά άκρα που καθιερώθηκαν για όλους τούς άγώνες πρós τόν τέλος τής περιόδου. Έπάνω, ή «917» που κέρδισε στίς 24 ώρες τού Λέ Μάν. Κάτω, ή νικήτρια τών 12 ώρων τού Σήμπριγκ.

ήταν ενωμένα μέ τήν άνώτερη και έργάζονταν άνάλογα μέ τήν κίνηση τής. Άλογότερα όμως οι ούρες έλλαζον σάν... περκαίματα μέχι τόν τελευταίο Λέ Μάν που ή Πόρσε είχε τόν διαφορετικές!

Τόν 1969 ή Πόρσε έστειλε μία «917» σέ μερικούς άγώνες Κάν - Άμ αλλά τόν αυτοκίνητο ήταν τσομερά άσταθές παρ' όλο τού σ' έναν απ' αυτούς τερμάτισε... τέταρτο! Πίσω άπό τάσσορα Μάκ Λάρν.

Τόν 1970 ή Πόρσε άπεσείσε ν' άπορριβή απ' τούς άγώνες κι' έδωσε τίσ «917» στόν Τζών Γουάιερ και τήν Μαρτίνα. Ο Γουάιερ πήρε έπτά σασσι και έπρεσε μέ τόν μοτέρ στήν Βουλειά μέ άποτέλεσμα νά κερδίσει ή Πόρσε τόν παγκόσμιο πρωτάθλημα κατασκευών στόν τόν 1970, και φυσικά και τόν 1971!

Άλλα τρία αυτοκίνητα δόθηκαν στήν Πόρσε Σάλτσμπουργκ έτσι που ή Φερράρι και ή Ματρά δέν είχαν σ' άλήθεια, καμιά έπιβία. Μόνο ή Άλφα Ρομέο πρόβαλλε αντίστασι αλλά οι 33-3 είχαν τούλους κινητήρες και οι έπιβίες τους ήταν άναγκαστικά μικρές.

Τόν 1969 ή Γουάιερ πήγε στό Τσελτένγκ, στήν Αυσταία, για δοκιμές. Σ' ό στροκού δοκίμασε διαφορετικές ούρες και μύτες και τόν άποτέλεσμα ήταν έκπληκτικά!

Ο Ροντρίγκεθ κατέβασε τόν ρακόρ τού γύρου κατα πάντε

δλόκληρα δευτερόλεπτα!

Μ' αυτό τόν γεγονός σάν βάση, οι μηχανικοί τού Γουάιερ έλλά και οι μηχανικοί στήν Στουτγκάρδη άρχισαν τίσ έρευνες. Και έκαλοήσαν μία δλόκληρη σειρά άπό ούρες και μύτες που τίσ τοποθετούσαν πάνω σ' αυτοκίνητα μέχι νά βρουν τόν ιδανικό συνδυασμό ή και άνάλογα μέ τόν στροκού και τίσ άπαιτήσεις τού.

Τόν 1970 τόν «917» κέρσαν σέ έλους, άκτός άπό έναν, τούς άγώνες τού πρωταθλήματος! Τόν 1971, ή έδρα ιστορία έ-

πανελήθη. Τόν αυτοκίνητο είχε φθάσει πια στήν... άδοική του ήλικία, άπό κάθε πλευρά, και τόν άλλα αυτοκίνητα βρίσκονταν, ή πολύ πίσω τεχνολογικά ή πολύ κάτω, άπό πλευράς έσχύος.

Η μόνη άρσιδασισι παρουνίστασθηκε απ' τίσ Φερράρι 512-S αλλά ήταν άνοικτή. Κι' αυτό γιατί στό Μαρανέλλο έργάζονταν πάνω στήν 312—Ρ...

ΣΑΝ ΕΠΙΛΟΓΟΣ

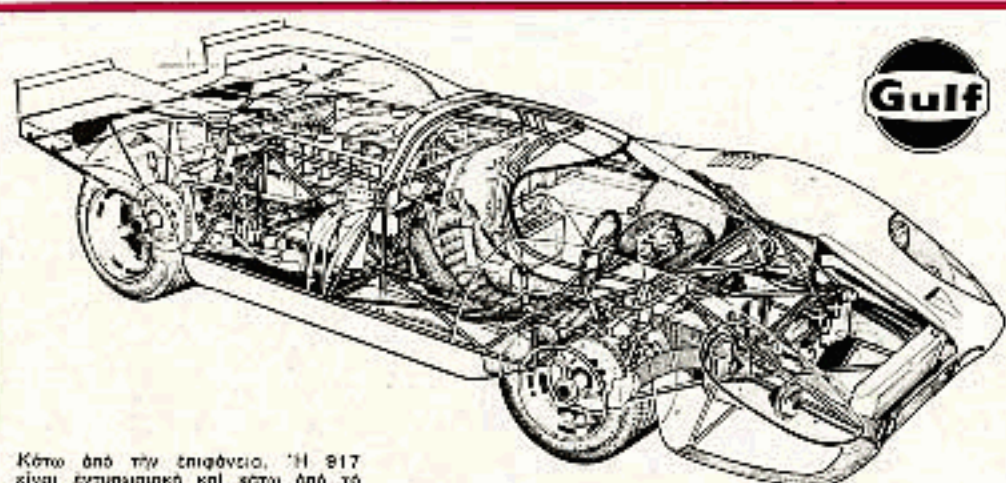
Μαγνήσιο και σασσι μέ πι-

σει, δωδεκακύλινδροι έπίπεδοι κινητήρες. Άερόμικτα μοτέρ και 385 γλμ. τήν ώρα, στήν ούρα τού Λέ Μάν!

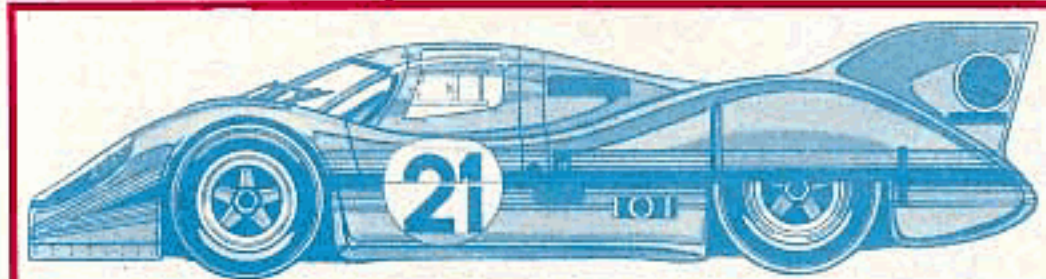
Τί σέσι μπορεί νά έχουν όλα αυτά μέ μές;

Κοιμιά ούλική σέσι... Άλλά μία και είμαστε άβιόβαθτοι άνωιστόλοι έχουν μία π ε ρ α σ τ ι σ συναισθηματική σέσι.

Άλλωστε πάνω σ' αυτή βασίζεται και ή γενικότερη σέσι όλων μας μέ τόν αυτοκίνητα... Κ.Κ.



Κάτω άπό τήν επιφάνεια, ή 917 είναι επιπλοκή και κάτω άπό τόν λαμό της «δέρμα». Οι λεπτομέρειες τής άνωστήσεως, οι άκροτοί τών διεκταρμένων, ή τοποθέτηση τού κινητήρα και ή θέση τού... πιλότου διακρίνονται άλοκάβατα.



Πειράματα μέ ούρες!
 Η έπάνω ούρα ήταν ή ταχύτερη στό Λέ Μάν (διαβάστε περιγραφή προηγούμενου τεύχους).
 Η κάτω ούρα, όμως, ήταν αυτή που νίκησε! Τόν γιατί, ή έπάνω ούρα, είναι ταχύτερη είναι δόξια άφθαλασφάνες!
 Οι πίσω τροχοί είναι σχεδόν καλυμμένοι και ή ούρα σβήνει άμοαλά.
 Έτσι ή ροή τού άερος είναι πιά άμοαλή και ή όπισθέλικουσα μικρότερη.