

‘Η στροφική άκαμψία τῶν αὐτοκινήτων

**Είμαστε σίγουροι ότι ο όρος
στροφική άκαμψια δεν
είναι πολὺ γνωστός στούς
φίλους του αύτοκινήτου.**

"Ισως έπειδή δέν προσφέρεται γιὰ πουσάρισμα ὅπως οι μηχανὲς καὶ οἱ ἀναρτήσεις.
Ἡ συμβολὴ της ὁμως στὸν συμπεριφορὰ τοῦ αὐτοκινήτου στὸν δρόμο εἶναι ἐξ Ἰσου σημαντικὴ μὲ μιὰ καλοφτιαγμένη ἀνάρτησι καὶ ἡ προσφορὰ της στὸν μόνωση ἀπὸ τὸν θόρυβο μὲ τὴν καλύ-

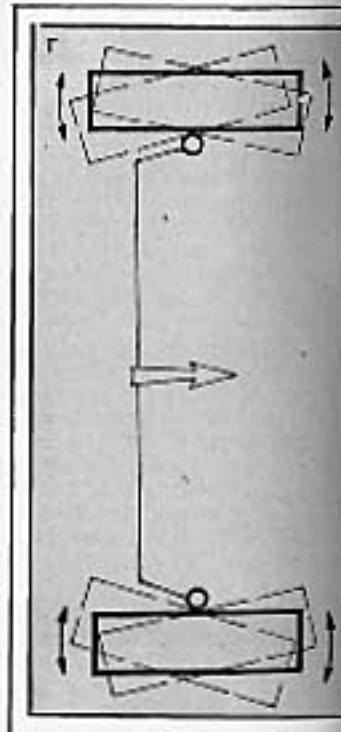
Γι' αύτό πιστεύουμε, ότι
τὸ ἄρδρο μας αύτὸ δὰ σᾶς
ἐνδιαφέρη, τόσο γιά τὸ
πρωτότυπο δέμα του, όσο
καὶ γιά τὶς γενικώτερες πλη-
ροφορίες του.

‘Η ἀκαμφία τοῦ σασσί εἶναι μάτι περίσσην κατάστασι. Οἱ περισσότεροι κατακευαστοῖ αὐτοκινήτων ἔχουν μὲν ἡ ἀμύδρη ἵεσσα γιὰ τὸ τι βίβουν νὰ πετύχουν, σπουδίσις ἔτερους ἀκριβών τι πάτυκαν (που στὴν πρᾶξη μπορεῖ νὰ εἶναι ἐνα τελείως διαφαρετόν πρᾶγμα), ἀλλὰ σπάνια γνωστοῖς ἐν τῷ αὐτοκινήτῳ τους θὰ ἦται καλύτερα, χειρότερο ἢ τὸ τέλος ἐν ἡ ἀκαμφία τους μεγαλύτερο ἢ μικρότερο. Σπάνια ἐπίσης συναντούν· θνάτον προσθερῆσυν τοὺς ἀρχικοὺς τους στάδιους. ‘Εστι διακεκριμένος πετσετάκι σὲ ἓνα τεχνικὸ πεδίο, που εἶναι ἀπόλυτα Ἐβραϊκόν θεωρητικά — πολλὰ αὐτοκινητοτροχιά περιαδικά μάλλοντας ἀνύψερουν τὴν στοιχεική ἀκαμφία, σὺν τεχνικῷ σταδιού στὰ κανεύσυγια μοντέλοι που δοκιμάζουν — μᾶλλα γιὰ τὸ πτώτο έξι υπόσχεχον κριτήρια, που ἔργασιονδεινά θεὶ μποροῦσαν νῦ προβλέψυν, δηγι τὸ ένα σασσί εἶναι πολὺ εύκαμπτο ἢ δηγι τὸ άλλο εἶναι πειραστόρο οπιό δηγι χρειάζεται ἀκαμπτο καθι τὸ ὅν τούτου δικαστεῖται.

Αν κακείτε μία ώραδρομή στό παρελθόν και ρίξετε μιά ματιά στην κατασκευή τών σπι- σιών ήδη μιά πασδίσιμη εί- κάνω, γίγαντες πάντα μιά λο- γική αυλαία και ουλάπτεις πολύ τών χαρακτηρίσεις, άλλα δέν είναι πάντα ή ίδια λογι- κή. Τά πρώτα 30 χρόνια κα- νείς δεν έβινε τέσσα μεγάλη ση- μασία — ή σχεδόν κανέν, σαν θέλεις ήδην είναι έπειτας, που ήταν λίγο πλέ περσιστά έ- πολ την ιπποχή τους, έτσις ή λέμποντα. Ήσαν υπερχρεωμέ- νος νά δρηγες πιθανώλας δικούς στο σασσή σου για νά διατη- ρησης τους τροχούς στήν θέ- τους, στις τάσσεις γιανές, για νά υποδεστήσῃς δια τό υποκατά δέσματά και για νά δέστης έκει πάνω την καρ- ρότσα. Έστι 5 ίδεις μιά τε- ράστια μηχανή καὶ την έδι- νες σταθερά στο πλαστερά ση- μεία, υπορούσες νά αδέσπο- σιαντικά την θάνατος της κατοικείης ήπιας ήσουν, λό- γου χάρω, ή Μητρυγκάττη. Αν δυτίθετα, φοβδύσαι ότι κάτι τέτοιο θά κατέληγε σε πλήρη παρασμάρωσι τής μη- χανής (θά καταλέβετε κολύ- τερα την παραμέρωσι, έν- δυστασθήτης μά υπεράνθη δεμ- ση μέ πάσσος θάσσος πάνω στό ουρανό των σχύματος, 2), τάπε την μάρτιώντας σε τοια

Αλλά τὰ κύρια πρινός τῆς ἀντοχῆς καὶ τῆς ἀκαμψίας ήταν, πρώτον, ὃν τελικά τὸ σαστοῖ ἔπασσε καὶ δεύτερον, τὸ χρυσικό διάστημα πού ἀντέκει ή καρφώθησε. Βεμένη πάνω στὸ σαστοῖ χωρὶς νὰ σπάσῃ! "Εάν παρικύρωθε, τὸ αὐτοκίνητο σου μὲ τὴν μηλ ῥέβη του πάνω στὸ πεζοδρόμῳ δεῦται μπορούσες νὰ ἐλπίζεις διη τὰς αὐτοῦς τὰς πόρτες — στὸ έλα-
λο διὰρκε τῆς σπάσεως πάνω υπῆρχε δὲ κήθευτος νὰ μανιγγώνει πάρτες μάκρες τους, ὅπως τὸ αὐτοκίνητο διὰ περιουσες πάνω
ἀπὸ ἀνθράκους δράμεις. Κατεβαίνεισαν στηνακτικές προ-
πάθειες για νὰ γίνει ἡ καρφό-
τας τὸ ίδιο ἐκκατεύθυνε μὲ τὸ
σαστοῖ, ἕτοι ὅπτες νὰ λυγίζει χω-
ρὶς νὰ σπάσῃ, ὅπτας ἐσπασόν
τὰ αὐτοκίνητα Γεωύλιουν, ποὺ
έλαναν σαπτοῖ ἀπὸ ξύλο καὶ καρ-
φότας ἀπὸ μέταλλο — χωρὶς
καμύτη συνεργασία μεταξύ
πους.

Τυρού στο 1930 ομαδικών
διάφορες τεχνικές πρωτό-
ποτέσσες, που προστίθηγε μεταξύ των
πάλαις μισός ανέμετρης έποκης.
Παρότι όμως δια βελτιώσεις
οι θεορίες της παραπότης που Ε-
γκυνούν εύκολωτες και ήτταν γκρά-
ματικές ως «Επιπλέοντες Διάλ-



πικα (1), πατενταραμένες ἀπό τὴν Κράουσλερ. Ἀμέσως εἰς τὸ ἡ ἀνεβαρτητὸν προσθία ἀνάπτων διεβδύθη σὲ μεγάλη καὶ υγιὰ. Γάρ να κατερλάσουμε τὴν σχέσιν θλιψιῶν αὐτῶν μὲ τὴν ἀκαμψία τοῦ σαστοῦ κρεβάτου νό παρεκκλίνουμε λιγάκι καὶ νό μήνυσμα μιὰ σύντομη ματιά σὲ μετάκες ἀπὸ τὴν ἀναμαλίας τοῦ συστήματος διευθύνσικ, πών ἀπικρατάσσον πριν απὸ τὸν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

κα ἄκρο φιεστίνει, τὸ κλίσι
κατεβαῖνει.

καὶ στοὺς ἐμπροσθίους τρόχους. Γιατὶ εἶναι προφένες πώς γάλ νὰ φέύγει μιὰ ταλάντων (τῶν τροχῶν) νὰ δημιουργήσῃ μὲν νέα ταλάντωσι (στὸ σαστὶ καὶ στὴ καρδιτσα σπινή πλατητή μας), ή ἐνέργεια ποὺ παραστήθει όποι ἔτσιτερική δυνάμειος πρέπει νὰ ἐπεριῆ τὴν ἐνδιαγεια, ποὺ διὸ σκορπιζεῖται ἐπιτερικῶς λόγω τῶν τριῶν καὶ τῶν ἀντικῶν (απόστρα). Δημιουργήσθητε λοιπὸν ἡ ἀνάγκη νὰ γίνη μὲν ὁ πόσθετοι τῶν ταλαντώσεων ἐνετείης τὰς τὰς διαφορές της τὸ ἐπιστροφὸν μὲ τὶς τούτους μεταξὺ τοὺς οἱ βασιλικοὶ πέροι, οἱ κλειδωτοὶ, οἱ σαύστες κ.λπ., ἀλλὰ ὑπωδημότοις εἴσαι φανεῖσθαι τὸ τὸ μεγαλύτερο μὲρος τὸ ἐπιστροφὴν τὰ ἀκροτε-

Κτ' Ετοι ξεισχυνόμενος στὴν
άκραια τοῦ ποστοῦ τὰ δύορ-
τιστέρη λεπτούσιν ἐπεζῆ ὑ-
πόρχει μιᾶς συγεικοῦ είληνος ἀ-
νάμεσα στὸν ἔβρων (ἢ στοὺς
τροφούς) καὶ στὸ πλαίσιο τοῦ
ποστοῦ εἶναι τρία εὐκαρπτοῦ ὡς
τὰ μαρτυρία νόμοις αἰκαλισθήτη-
σιν τῶν τροχών ἀντὶ νόμο-
τιδῶν οἵ αὐτοῖς. τότε έσοι θὲ
μητῆρας καθίστουν ἢ θὰ μητῆρας
τοὺς μαρτὶ ταλαντώσουσι. Αὐτῆι
εἶναι καὶ ἡ κατάστασι τοῦ πο-
στοῦ τοῦ πλαίσιον μιᾶς τῶν ἄ-
λιθων τοῦ κέντρου τοῦ ποστοῦ τοῦ
πολεμικῶν μεγάλας βόρη
καὶ θεατήρια. Ἀλλοι προσπέ-
ντοσιν νόμιμάσιν τὸ ψηφίδιο
καὶ τὸ ποστοῦ φερεῖ ἢ καὶ
τὶς βάσεις τῆς μητρὸς μάρτυρ-
ος ὑπὸ τὸ άνω, ἀλλὰ σὺν
οὐαὶς γραμμαῖς μητρῷούμενοι νό-
μοις, ἵνα δραχῆ ἢ περισσός
στὸν ὅποια ὄγκοταλεῖταιντοι
τὰ μητέλα πασσοῦ καὶ φωτιστί-
στοντοι· μιᾶς πολὺ βαθύτερης
πλαίσιος τοῦ νόμου τετραγωνι-
κῆς ἢ στρεμματικῆς διατομῆς.

πεις να επικρίνει μετά την ένοχελή των σύκαιμπτων δρσών της μητέρας. Ήπιον άπολο αύτη την θυμακάλυψη και μόνη ή μόνη στης θυσιάς μητέρας που ήταν δεμένη στην έπιπροσθή μέρος του σπαστού των τέτοιων, έδειξε αύλιδ δεν μπορούσε να άντιδρειν Ικανο ποιητικά σε δινήματις που μεταβάλλονταν με μάς συγχρόνι το 15 κύκλων το Ευπερβάσ πτο.

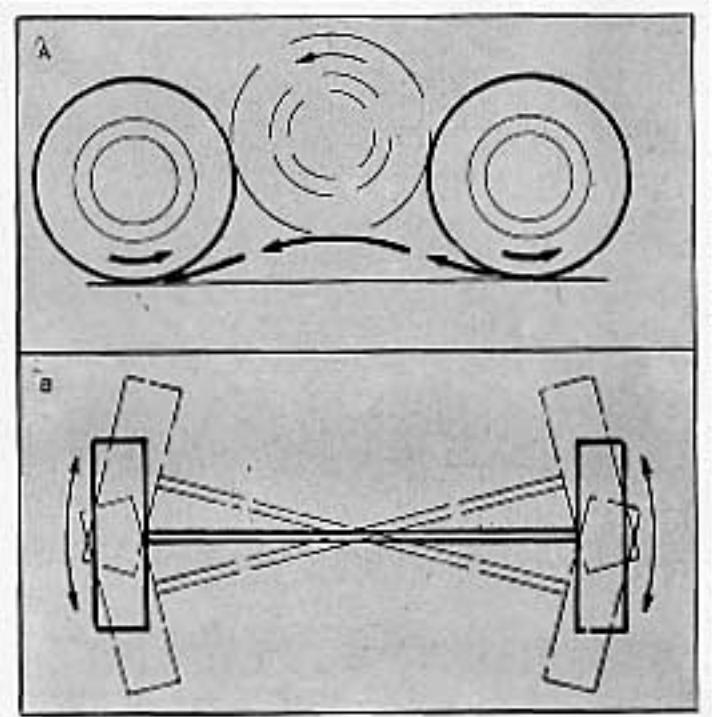
—Μέσα στην Βενετία 1925
—1935 βοηθόδοσης θάλατών

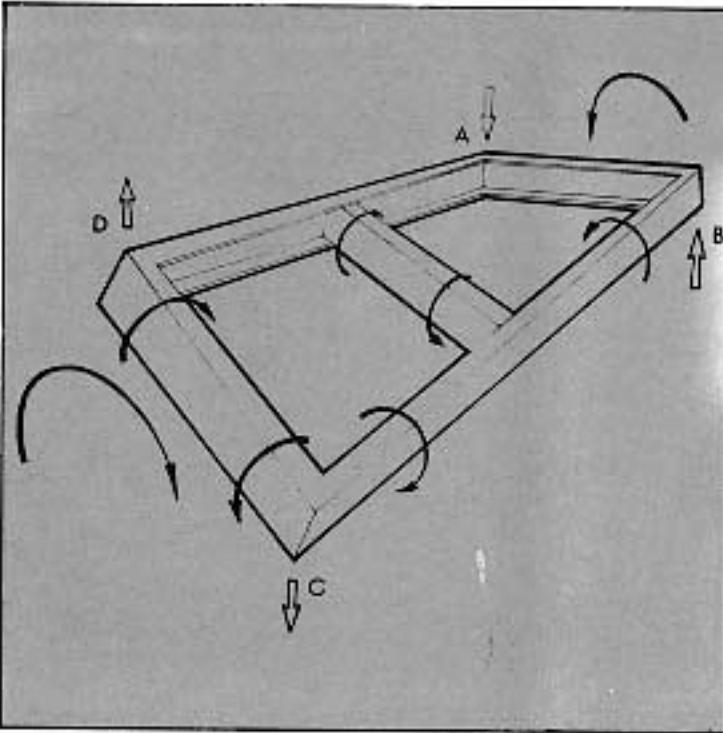
ΣΥΗΜΑ Ιαν.

(a) ΑΝΑΠΗΔΗΜΑ
ΤΩΝ ΤΡΟΧΩΝ:
Είναι μια κατακόρυφη
τελάντωσις του τροχών,
που αποτελεί
τόσα στό λέστιγχο του —
συνήθως με μια
συχνότητα 10 — 15 κύλιμαν
άντα δευτερόλεπτο.

(6) ΚΟΣΚΙΝΙΣΜΑ:
Μιά επιδεικνυόμενη τελεότητας τῶν τροχών γύρω από τοὺς βασιλικούς πύρευς. Η τούτη στραφεῖς τοῦ αισθήματος διειδύνεται πολύ, φυσικά, στέλνει ἔνα τρέμουλο στὸ τιμόνι.

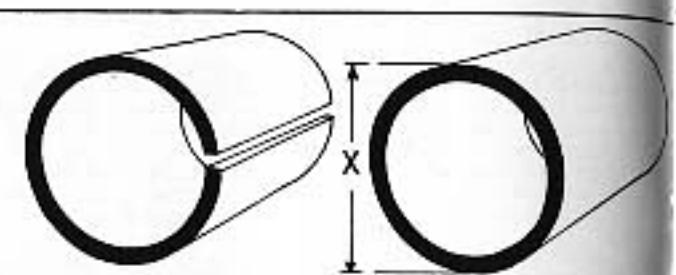
(γ) ΠΕΡΙΠΛΑΝΗΣΙ:
Μπορεί να συγκριθεί
με τό ανωτέρω με
τών τροχών, διλλέ
με τούς τροχώνες
νά αντιπροσώπουν σε
διντίδετη φάση
και τόν δύνανται πάν
τούς συνδέσει νά τους
άναγκασθε νά γέρνουν
με προς το κατακύρωσι
τους επιπρόσθιους





ΑΝΟΙΚΤΟΣ ΣΩΛΗΝ (1,05)

ΣΧΗΜΑ 2ον
Σάν όρχη
κατασκευής τους
τὰ σασσι ἐλάχι
παλαιότερα
αὐτὸ τὸ δρυογάνιο
μὲ τὰ ἀποδίκη
δοκάρια διετομής **υπ**
Ολόκληρη ἡ κατασκευή^η
μποροῦσε να
στρεβλωθῇ εύκολα
διότι στρέβλωντας
τὰ δοκάρια
αὐτὰ κεφθ' ἔσπειρο



ХРАНН (476)

▲ ΣΧΗΜΑ Ζευς
Οι ἄριθμοι που
ὑπάρχουν κάτω μετά
κάθε διατομή
παριστούν τὴν σχετική
στροφική ἀκαρψία
τετραέδρων διαφορετικών
διατομών του αὐτού
μέρους και πάγους

φροντίδα θεμιτηρό τρόπο διτή ή ανεξάρτητη έμπρασμία ανέφερε στη πράξη της συνδέεται με ένα μπροφέκτα διαδικτύο στασι.

Τά πρόσφατα χρόνια ή ά-
κουμπίτα θητών έπιθυμητή για
δύναμις λόγους — για νό-
μοφεύγονταν τό τρεμουλάσμα-
τα και νά λείψουν τά τρέμον-
τα πού ακολουθούν τις μικρές
μετοκυνήσεις τής καρρότσας
και γιά νά γκρατώσουν οι πάρ-
τες και οι γάλτζοι άναρπτήσα-
ών τους από τις παραμορφώ-
σεις, που δεσλαύνουν την πα-
ραμόρφωσιν τῶν πλευρῶν των
τις περιβάλλουν. Τά θύλα εί-
δη τῆς δεκαψέλας είναι ἐπίσης
σημαντικά, εἰδικώντερα δέ η
πλογιά και η ἀκαρμήσια σε λυ-
γισμό, ὅπλα συμβαίνει νά εί-
ναι ή στρέβλωσι: ή πώ οὖν
καλεί παραμόρφωσι και οι βλ-
λές δηπήνες τείνουν νά δεσλου-
βίσουν.

ΣΤΡΟΦΙΚΗ ΑΚΑΜΨΙΑ

Οι σύγχρονες καροστερή έτι
και δρκετά πολύπλοκα κατα-
σκευάσματα και εί δέρχες κα-
τασκευής στις άποιες υπόκει-
ταις δημιουργίας καλύτε-
ρα με δραστική απλοποίηση.
Τά παλαιά ασσοί ήταν βασικά
άπλα όρθιγώνια ή όρθιγώνια
με περιστότερα υποβετήρια ή
κάρια από άστραλή διατομής Η.
Τό σημήνιο 2 δείχνει διτ., μην
στρεβλώσετε μιά τέτοια κατα-
σκευή εύποστατικά στρεβλώντας
κάθε ένα από τά πέντε εύ-
θυγράμματα τημάστα από τά
πιοια αποτελείται. Γιά νά γί-
νη συναλλαγή τό πλαίσιο πε-
ριστότερο δικαιωματο πρέποι νά
ένισχυθη ή άκαμψια ένός έ-
καστου τών τυμπάτων του.

Οι δοκοί διάταξης Η έχουν θεωρήσει αντίστοιχου στον λυτόμαλα αντέκουν διάλογο σε πολλά μεγάρα Βάρη, πριν εθεωρήσουν στό σημείο που έ-

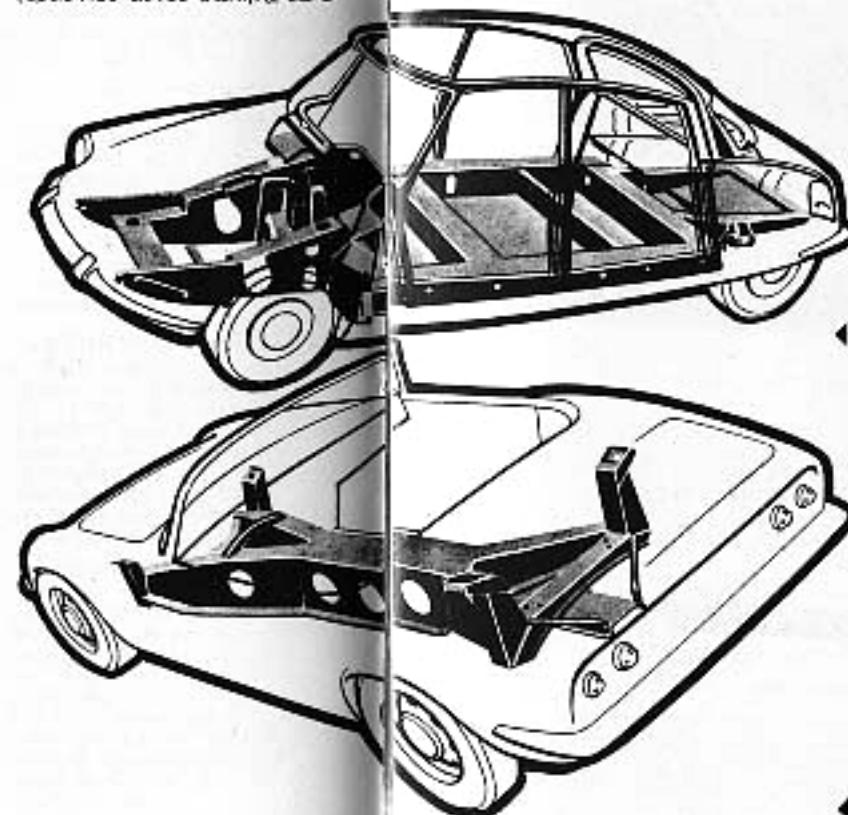
ρασμα, δι την κάνουμε τα διαγώνια αύτά δωκάρια πολὺ άκουπτα σή λυγησμό και τα συνδέουμε σταθερά στο σημείο που τάκουνται, τότε η στράβωση, τον πλαστικού θε μειώνεται.

"Οταν θέσπισες δὲ πάλαιος,
τὰ περισσότερα αποστήθηταν αὐ-
τοῦ τοῦ τύπου καὶ ήδη ἔλεγε δι-
κεῖνον νὰ διαφωνήσει. Η δικαστὴ
ληπότης ταύτη, τόσο γιατὶ λό-
γους κόστους καὶ ἀνθεμίου
στο και για λάγους ἀρχῆς. Τα
αυτοκίνητα εἶχαν τὴν τάση νὰ
χαμηλώνων καὶ τα δηγκώδη
πλαίσια διατηρούσαν τὴν δια-
ρρύθμισην τῶν χαμηλῶν δαπέ-
δων ποὺ διελούσθησαν τὸ χα-
μηλόνια τῆς δροσῆς. Γιὰ νὰ
προσφέρουν διποτήρια ἀκαμψία,
τὰ πλαίσια αύτα δηταν ὄγκους
δη καὶ βαριά καὶ σε μαζική
παραγωγή, τὰ μέντα στοχί-
ζουν λεπτά!

φαρμάκεται τύπος, άλλα έχουν πολὺ μικρή διάτοξη σε στρέψη, δημιών και ζέλες οι εύ-νοητέρες διαστομές! Τόση σχήμα τρία δικαιοθάντες δικαίωμα περισσότερο αυτό το σημείο, κάνουνται μιά προστατική σύγκριση τών σχετικών στρεψηών άνωμά-γινων τεσσάρων διαφορετικών διαταραχών με το αύτον πάροχον και πολύτιμα μετάλλου και την ίδια γενική διάσταση (X). Αυτό που πρέπει νά πρασχθεί είναι, ότι σταν ωδησίουμε την άνωμη πλευρά μάς διαταραχής. Ο και την κάνουμε πετραγωνική διαταραχή, τότε η στρεψηκή άνωμα της αύξα-νει κατά 600 σερές (με αύξη-ση του τύπου διάστημα μεταξύ 25%). Επίσης, μη σχίζουμε έναν σω-λήνα, τότε μειώνουμε την ά-νωμα του κατά 450 φορές γειδαίς κερματικά ούσιαστακή άλλα-γεται τον ίδιον.

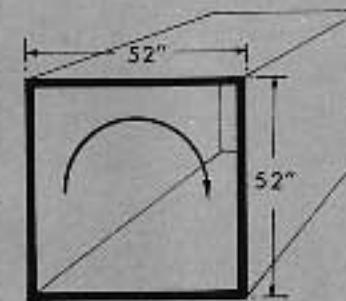
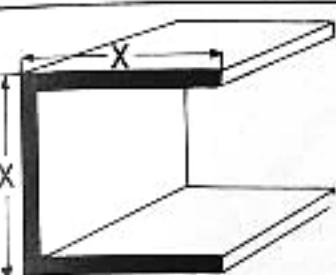
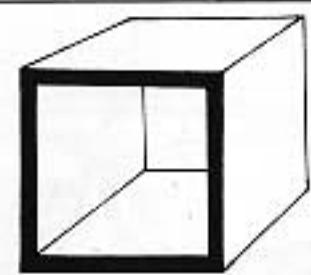
Έποιη, μὲ τὴν τεράστια δι-
αιρέσιν που παρουσιάζουν οι τε-
τραγωνικές διατομές, οι σωλή-
νες και οι σταυροειδείς κατα-
σκευές πήραν τὴν θέση τῶν
πλαισίων ἀπό δύοκύνις σχήμα-
τος U. Οι σταυροειδείς κα-
τασκευές θασίζονται σὲ μιά
διαφορώντας διοφορετική άρχι.
Στὸ στρεβλωμένο πλαϊτο τοῦ
πλημμυροῦ 2 οἱ δύο διαγώνιες
πίπενοντι γωνίες A και C, έ-
χουν κατεβῆ σὲ σχέση πρὸς
τὴν θέση στὴν οποίᾳ βα-
σικούνται ὁ λευκός ἐνῷ αἱ
γωνίες B και D έχουν ἀνεβῆ.
Αἱ τώρα τοποθετησαμεὶς δύο
τετραγωνικές δύοκύνις, τοὺς AC
και BD, τότε αὐτά στὴν κα-
τασκευασται τῆς πορείας τοῦ συσ-
τή θὰ διασταύρωνται, φύλα-

Θεωρήσαμε λοιπόν αύτή την τετραγωνική διατομή, που άπομακρύνεται από τὸν ἀξένα στραβιλλεύς της σάν μή εἰδότης φιλικότατου, τού σύγχρονου μονοκόμματου συγκροτημάτος ασσατ-καερότασ.



ΔΙΑΤΟΜΗΣ > U > (1) ΤΕΤΡΑΓΩΝΙΚΗ ΔΙΑΤΟΜΗ (600

ΣΧΗΜΑ 4ον: 'Ο συμπτυχής φτεράλινος σωλήνα,
στ' άριστερά, έχει την εύτι θεωρητική
στροφική θερμοψία με τον ταπετραγωνικό σωλήνα,
που είναι ο φτιαγμένος από φτεράλινο ψύλλο,
πάχους 0,036 ίντσες, άλλα γύριζε: 23 φορές
λιγύτερο γιατί το ρύτο μάκρος.



1937. ΑΛΛΑ
κε ή Σπρο
νια δρυγότερ
τι: ή δροφή
σύν δρυγών
σκευής. Κα
15 χρόνια.

τού χρόνου
στην κανείς
το μέ τάσ
τού πάφ -

ή δροφή διπομονώμεται κατα-
σκουσστικέ, μὲν διπολικός
νός καταντή ή πετραγώνική διά-
τοιή πόλη μιάς διεπομής Ή,
καί νά χρειάζεται νέο ψεύδη μό-
γιας νά διπιμετωπίσουμε τὴν
στρατική διασπάση.

στρατιώτη αποκόμιδα.
Η Στρέπον διευθύνθησαν για
30 περίπου χρόνια πρωτοπό-
ρος σ' αὐτές τις καποδιστριές.
Τό αντανακλήθη της τού 1934
(αέρι την κίνηση μπροστά) χά-
ραξε τὸν δρόμο για τὴν μονο-
κάμιαν καποδιστριή καὶ δικο-
λουθήσαν ἡ Λάντσισα, Ἀποιλί-
ας 1936 καὶ ἡ Βάσεις 10, τὰ

“Οταν σχεδιάσθηκε
ή «ΕΔ-5»,
ή «Στροφέν»
άποφασίστηκε ότι,
μιάς θρόφης, που
οτηρίζεται σε πολύ
λεπτές κολώνες,
δύνη προσφέρει
και μιάς
κατασκευαστικής
ενίσχυσης και,
ένετοπτες
τις προσπάθειές της
σε ένα ιδιαίτερα
δύγκωντα πασσά
άπολύ άπολύτινα φύλλα.

Τα αφοικτά
σύγκριντα
ανεγκάρδουνται
να συγκεντρώνουν
την άμωμψια τους
στο έπιπλο
του δαπέδου
έχουν δεν υπάρχουν
λόγοι που να
διποκλείουν ήνα μεγάλο
κεντρικό καφάλι,
μιά σπουδαία
κατοικευτή,
στα της
«λότους» Έλάνα,
είναι πολὺ έλλειφε
και διποτελεῖ
μιά Ικαναποιητική
λύση για συνδεθούν
τα απηχανικά
έξαρτησα,
που συγκεντρώνονται

προσφέρει έλεγχο στη στρατική ψηφιακία.

**ΠΟΣΗ ΑΚΑΜΨΙΑ
ΕΙΝΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ;**

Είναι φανερό, ότι δύος εί
καταπονήσεις και τὰ δυσαιρε-
κά σάκ, που άφενται στην
δικαιολόγηση του έβαθρου, μετα-
φέρονται στὸ σταθερὸν διά μέρους
τῶν τροχῶν καὶ τῆς ἀνάρτηση-
ς. Γέ εὐτό, λογικό, οἱ με-
τρήσεις τῆς κατασκευαστικῆς
ἔργωμάς γίνονται σὲ ἑκᾱπε-
τὸ τημῆμα των αὐτοκινήτων πού
διέλκεσται ἀνάμεσά στὰ ἐπίπε-
δα τῶν προσθίων καὶ τῶν δι-
ποσθίων τροχῶν (οἱ δύο τὸ μή-
κος διπλάσιοι τῶν μεταδυνούν-
των). Άλλο γίνεται μὲν τὸν
ἕντε τόπο: τὸ πάσω μέρος
τῆς καρότσας διατηρεῖται
σταθερὸν πάλι στὸ έδαφος, ἐ-
νώ ἔσφραγξέται μάλιστη στὸ
έμπτρούσθιο μέρος γίνοντας
κατὰ διάστημα; μετρήσεις
τῆς στροβιλώσας πού ὑψίστα-
ται καὶ τὰ ἀποτέλεσματα ἀ-
εράζονται μὲν τὴν ροπὴν πού ἀ-
ποτείνεται γίνεται νῦν προκαλέση
στρέψινδαι μιᾶς μοίρας ἀγά-
μεσσα στὰ δύο ὄπιτεδα. Ἡ δα-
κτικὴ πρόπει νῦν γίνεται μὲν
προστούν, ὅπει ὁ τρόπας μὲν
τῶν διποιῶν διατηρεῖται τὸ πι-
στὸ τημῆμα τῆς καρότσας στὸ
έδαφος νῦν μήν προσφέρει πρό-
σθητὴ δικαμψία· ἀπίστης ἡ στρέ-
ψις που ιθιστατοι ἡ καρό-
τσα τείνει νῦν ἀπιμηκύνεται
τὰ ἀνοίγοντα τὴν καὶ τὰ με-
τρήτηκα ἀποτέλεσματα εἰνα-
δυνατῶν νῦν διασφίρουν διεύλογας
μὲ τὸ δύν στὸ διοίγματο ὑπάρ-
χουν τέλια ἡ πόρτες. Συν-
θέσται πάντας νῦν διαπονεο-
ται τὸ πέρα - μποϊ καὶ τὸ
ὅπισθι τέλια καὶ οἱ πόρτες
μποϊκὲς νῦν τοποθετούνται στὴ
δέσι τους καθὼς δύος τὶς κλει-
δωμέστι.

1 α περισσότερο συγχρόνω

αύτοκίνητα έχουν δικαιώματα πως δροσικούται στήν περιοχή τών 4.000 — 6.000 λιμπρών — ποδών ανά μοίραν, παύ σπασίνες, διτι όντα σπακώστε με τών γαύλο τό ένα αύτο ήνως αύτοκίνητου, πού ζηγίζει 1.000 κιλά, μέχρις ότου και ο άλλος τραχός του αύτού άκρου σπακωθή από το δέσμος, τότε ή συναλλική στρέβλωσης θα είναι μισή μοίρα περίπου (ή θα έχουμε σπτώσιο τού έλευθερών αύτου κατά μισή ή τού περίπου).

Άλλο τό απότελεσμα δικαιώματος σημείως παραδοσιακό τελείως διπλεύσιο — ή πείρας έδειξε διτι προσφέρει λειτουργική διάρκεια ζωής και εργοτιθεσια τού δρόμου. Η ομηρότητης ταλαιπωρίας τής καρρότσας πρέπει να διασχιζεται από της συνάρτησης τού συστήματος αναρρήσιας γιά γά διπλευγεται ή συντοκασμός στήν πράσινη αύτο πάντα μεταπτίζεται κάνοντας τίς συγχέστητες τής καρρότσας όμηλοτερες. "Ενα μεγάλο αύτοκίνητο χρειάζεται μεγαλύτερη δικαιώματα γιά νά τό πετύχει αύτο, γιατι έλλεις οι κύριες μάλιστα του, δημος ή προσωνή. Ως είναι βαριές διπειδή διμως και τό μεταβλήτη του θα είναι μεγαλύτερο, αύτη ή δικαιώματα είναι δικέμη πιο δύσκολο νά διπλευγεται. Ή διλειψι της είναι άσκητά φανερή σε μερικά αμερικανικά αύτοκίνητα, στά όποια δικαιώματας τής πάθησε τών 3.000 λιμπρών — ποδών) μοίρα είναι άρκετά συνθισμένες γιά πολλούς λόγους — γιά την μείωση τών θερινών μέ την καρκινη χωρι-



"Ενα αύγχρονο αύτοφερέμενο, άποσάλινο σασσί [της «Ρόδερ 2000»], με σημαντικά άκαυπτες κατασκευές μπροστά και πίσω, που συνδέονται με δυνατά πάτερα και δραφή.

σπηλαιοφράτσας και σασσί γιά τό χωματόλιθο συνοικήνθη μέρος, που δέργει λίγο χώρο γιά έπασκες κατασκευές κάτιο από τό πάτερα και.

Στά άλλο αύτο και χάρις στό μερό τους δέρρας, μερικά αύτοκίνητα Γκράν - Πρι έχουν δικαιώματα τής τάξεως τών 1.000 λιμπρών - ποδών (μοίρα χωρίς καρμία έμφασης έπιδεινοτες στά μεγάλους γιά αύτοκίνητες 10 φορές πιο μεγάλες σε δέρρας την κόπτομα και του συνολικού δέρρας.

Μερικά μοντέλα της Μερτζέτς, τό Πάτερ 1800, τό ΦΒ 1500 και ή Ρόλς - Ρόυς Σιέρερ Σάντουου είναι από τά πιο δικαιωματικά αύτοκίνητα που παρασκευάζονται, όλη τό άν αύτη ή αύτοκίνητα τους ένη κάπια σημαντική αύξηση είναι κάτι που δέρνει δέρνει δικαθαρισθή.

ΔΛΕΞΗΣ ΣΚΟΥΒΑΚΛΗΣ

... και είναι και δμορφες

Είναι χυτοπρεσσαριστές, δέρνει είδικό κρόμια ΜΑΓΝΗΣΙΟΥ, άντεχουν στά κτυπήματα (άφεν γνωστοι πρωτοβλητοι τίς... φοράνε στά ράλλυ) είναι πονόλιφρες, είναι πάντα σάντια καινούριες είναι και δμορφες... Όταν διοφαστίσετε νά δώσετε στό αύτοκίνητο σας μια ιδιαίτερη προσωπικότητα έλατε νά συζητήσουμε...

ΧΥΤΟΠΡΕΣΣΑΡΙΣΤΕΣ
ΖΑΝΤΕΣ ΜΑΓΝΗΣΙΟΥ

indianapolis

ΒΙΚΤΩΡ ΚΑΡΑΜΠΕΛΛΑΣ

ΜΑΡΝΗ 1 & ΠΑΤΗΣΙΩΝ · ΤΗΛ. 523.787