

Ο μύθος των αμερικανικών αυτο- κινήτων

«ΓΙΑΤΙ δεν γράφετε κάτι για τα αμερικανικά αυτοκίνητα;» ρώτησε ο άνθρωπος μόλις μπήκε στα γραφεία μας. Τον γνωρίζαμε απ' τ' όνομα. Είχε στείλει μέχρι την στιγμή εκείνη, τρεις επιστολές. Και οι απαντήσεις, όπως είπε, δεν ήταν σαφείς.

«Κάντε κάτι, επί τούτου, συνεχίστε, ένα τεύχος, μία σύγκριση, μία ανάλυση, κάτι για να βάλτε τα πράγματα στην θέση τους. Αγαπάω τα αμερικανικά αυτοκίνητα και θέλω να διαβάσω κάτι περισσότερο από τις στεγνές παρουσιάσεις των καινούργιων μοντέλων».

Σκευάσαμε πόσοι άλλοι αναγνώστες θα περιμένουν να διαβάσουν τα ίδια πράγματα και αποφασίσαμε να γράψουμε για τα αμερικανικά αυτοκίνητα. Ένα θέμα, για τα οποία ελάχιστα γραμμάτια μάλλον έχουν καταναλωθεί, και για τα οποία, παρ' όλη αυτά, χιλιάδες άλλοι αναγνώστες έχουν άκρυβη στη χώρα μας.

Αρχίζουμε λοιπόν, με καθαρά το μυαλό, μακριά από τις επικίνδυνες ευρωπαϊκές επιδράσεις, που μπορούν να οδηγήσουν σε σκοτεινούς δρόμους.

Κάποτε, όταν είμαστέ ακόμη στα βραβεία, είχαμε μάθει πως για να εξετάσεις με μεγαλύτερη αντικειμενικότητα ένα φαινόμενο, ένα γεγονός, πρέπει πρώτα να παρατηρήσεις με ακρίβεια τα γεωγραφικά, κοινωνικά, οικονομικά και πολιτιστικά, ακόμη, δεδομένα. Υιοθετούμε την αρχή αυτή και αρχίζουμε από εδώ ακριβώς την έρευνα, εξετάζοντας τι ακριβώς συμβαίνει στον Νέο Κόσμο.

Και πρώτα οι δ ο ρ ο ι. Διαθέτουν πολλές λαβίδες κυκλοφορίας, πλήρη και σωστή σηματοδότηση, ανισόπεδες διαβάσεις, μελετημένες κλίσεις και στροφές και προστατευτικά τοιχεία στις άκρες. Συνδέουν τις 49 Πολιτείες μεταξύ τους και τα βιομηχανικά κέντρα με τις πόλεις, που συνήθως, απέχουν εκατοντάδες χιλιόμετρα.

● Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η

ανάπτυξη όλων και μεγαλύτερων ταχυτήτων για την κάλυψη των αποστάσεων. Έπακάλυψη, ή κατασκευή όλων και περισσότερων αυτοκινητοδρόμων, με πληρέστερα μέσα ασφαλείας.

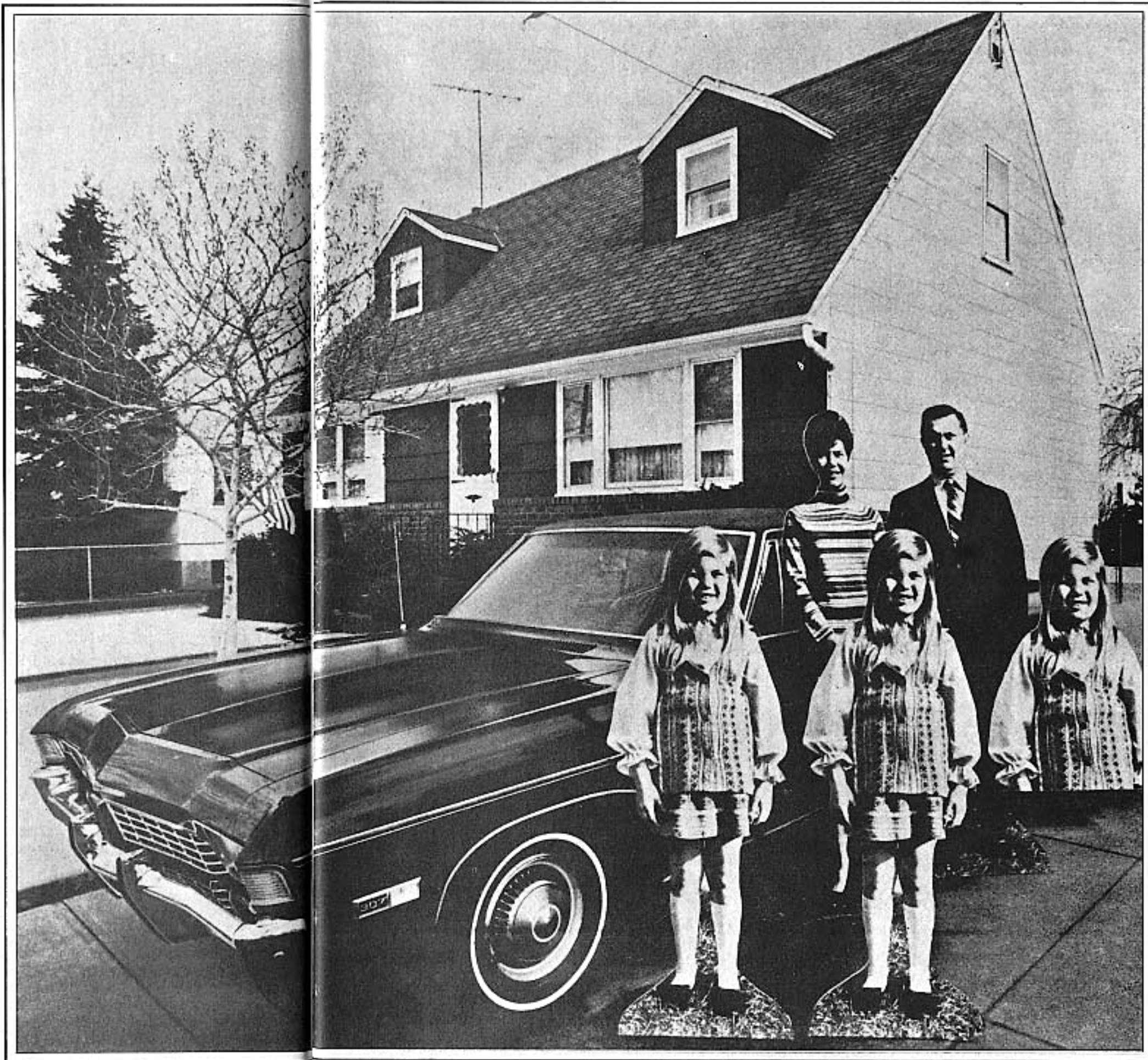
«Αν αυτό συνέβαινε σε κάποιο ευρωπαϊκό Κράτος, θα αντιμετωπιζόταν με μικρούς, σχετικά, κινητήρες, υψηλές απόδοσεις και, φυσικά, με άμαξώματα μέτρια σε διαστάσεις. Στις ΗΠΑ, όμως, η κατάσταση είναι διαφορετική. Η τιμή των καυσίμων είναι χαμηλότερη από άλλες, σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες, το κατά κεφαλήν εισόδημα του μέσου Αμερικανού είναι υψηλότερο, λείπουν τελείως τα ελεγχόμενα φορολογικά μέτρα (που εφαρμόζονται σαν βάση των κυβερνήσεων ή τις διαστάσεις) και, τέλος, τα μέλη μιας αμερικανικής οικογένειας είναι περισσότερα από τα τρία ή τα τέσσερα μιας ευρωπαϊκής».

Όλοι οι δρόμοι, λοιπόν, οδηγούν στη Ρώμη. Ακού όλα συμφωνούν και δεν υπάρχουν κανένα ανασταλτικό παράγοντα, ή αμερικανική παραγωγή ασχολείται πλέον με μεγάλα άμαξώματα και κινητήρες.

Η κατοκόρυφος αύξηση στις πωλήσεις των μικρών ευρωπαϊκών αυτοκινήτων, κατά τα τελευταία χρόνια, στις Η. Π. Α., δεν οφείλεται σε μία μερίδα του λαού, που έτυχε να εγερθεί περισσότερο, αλλά στην απόκτηση δεύτερου ή τρίτου αυτοκινήτου, αποκλειστικά για την κυκλοφορία μέσα στην πόλη. Οσοδήποτε, επίσης, στην τάση επιδιείξεως, που έχει κυριαύσει τους Αμερικανούς.

Τα μικρά ευρωπαϊκά αυτοκίνητα δεν πρόκειται ποτέ να εκπατίσουν τις μεγάλες «Σελβράλετ», τις «Φόρντ» ή τις «Κρόιςλερ». Υστερούν σε δύναμη και σε ταχύτητα στους μεγάλους αμερικανικούς αυτοκινητοδρόμους και, επί πλέον, είναι και πιο ακριβά.

Ήρθε, όμως, η στιγμή να εξετάσουμε από πιο κοντά τα αμερικανικά κατασκευάσματα στον τομέα του αυτοκινή-



του. *Ηθελ ή Δωα να αναλύσουμε την τεχνολογική και ποιοτική τους στάθμη.

Κινητήρες

ΟΙ ΕΥΡΩΠΑΙΟΙ, στην προσπάθειά τους να κερδίσουν ήττους, παίρνουν σαν δεδομένο τον κυβισμό και προσπαθούν να αυξήσουν την απόδοσή ανά λίτρο. Υψηλή απόδοση ανά λίτρο σημαίνει σωστά σχεδιασμένοι θαλάμους καύσεως, υψηλούς ρυθμούς περιστροφής, υψηλές συμπίεσεις, βραχυκυκλώσεις επί κεφαλής, δοκίμιες με πολλά όκτανια κ. ά. Και όλα αυτά σημαίνουν πρόοδο. Πριν δέκα πάντε χρόνια, ένας ευρωπαϊκός κινητήρας σερβίρα 1500 κ. εκ., απέδιδε 45 με 50 ίππους, ενώ σήμερα 75 με 80 είναι κάτι το συνηθισμένο. Οι Αμερικανοί, όμως, δεν έχουν κανένα λόγο να αυξήσουν την απόδοσή ανά λίτρο. Προσθέτουν περισσότερο κ. εκ. και έχουν δυνάμεις ήπιους χρονοόμενοι. Έτσι, ενώ τα 90% των ευρωπαϊκών αυτοκινήτων δεν ξεπερνούν τα 2500 κ. εκ., τα 90% των αμερικανικών αρχίζουν από τα 3500 κ. εκ.

Η χρησιμοποίηση πολλών κ. εκ. δεν προσυποθέτει ούτε επαναστατικούς θαλάμους καύσεως, ούτε βραχυκυκλώσεις επί κεφαλής, ούτε πολλές στρώσεις, ούτε τίποτε παρόμοιο. Έξυπνη ή άτυχη κωνική σελήνη στήριξης και 4500 στρώσεις, φθάνουν. Οι μοντέρνες τεχνικές λύσεις, οι μικροί ελαφροί κινητήρες, οι 90 ίπποι στο λίτρο, είναι ατυχή για τα αμερικανικά δεδομένα. Αυτοί είναι οι λόγοι για τους οποίους οι κινητήρες των αμερικανικών αυτοκινήτων σερβίρα δεν ακολουθούν ποτέ την πρόοδο. Σήμερα, όπως και πριν δέκα χρόνια, γύριζαν στις 4500 στρώσεις και έβγαζαν 35 ίππους ανά λίτρο, για 90—110 ίππους χρησιμοποιώντας 2500—3000 κ. εκ. τη στιγμή που στην Ευρώπη 2000 κ. εκ. για τους ίδιους ίπ-

πους είναι, μάλλον, πολλά. Τα 1700—1800 δόξα σερβίρα φθάνουν με εύκολα τους 100—115 ΣΑΕ. Ο συγκριτικός πίνακας θα βοηθήσει να θυμάστε μόνοι σας συμπεράσματα.

Προεκτίμησα των πολλών κυβικών εκατοστών και της χαμηλής απόδοσης ανά λίτρο, είναι η μεγάλη ελαστικότητα και οι λίγες στρώσεις, που επιτρέπουν στους αμερικανικούς κινητήρες να ζούν πολύ περισσότερα χρόνια από τους ευρωπαϊκούς.

Κιβώτιο Έγχυτητων

Οι μεγάλες Ιπποδυνάμεις και η ελαστικότητα των αμερικανικών λιγότερων κινητήρων, δεν άσπασαν τους κατασκευαστές να σκεφθούν για κιβώτιο τριτοβάθμιας ή πέμπτης ταχυτήτων. Έτσι, μόνο τα τελευταία χρόνια αναγκάστηκαν να προσφέρουν σαν σπείριαλ εξοπλισμό ή και να δοκιμάσουν τα άκρως καλύτερα μοντέλα τους με κιβώτιο τριτοβάθμιας σχέσεων, στην προσπάθειά τους να πολεμήσουν τα ευρωπαϊκά μοντέλα, που κατέκλυσαν την αγορά τους.

Αναρτήσεις

Οι Ευρωπαίοι πειραματίστηκαν μετά το 1950 με κάθε είδους ανάρτηση. Αρχισαν με τα διπλά μαλίσια και τα κυλινδρικά ελατήρια εμπρός και τους σταθερούς άξονες με τα ημιελλειπτικά φύλλα στο σύστημα για πίσω. Χρησιμοποίησαν αργότερα ράβδους στρώσεως, εγκάρσια φύλλα σούστας, γόνατα ελακ φέρσων, υδραυλικές και υδροελαστικές άκρες τριτοβάθμιας ή τεταρτοβάθμιας, σταθερούς άξονες με κυλινδρικά ελατήρια και ράβδους σπρίγγων, τριγωνικά μαλίσια και ένα σειρά άλλων συνδυασμών, για να μεταφέρουν σωστά τα 50, τα 80 ή τα



150, το πολύ, δόξα των μικρών κινητήρων τους.

Οι Αμερικανοί άρχισαν μαζί με τους Ευρωπαίους, μετά τον πόλεμο, αλλά 25 χρόνια αργότερα, βρίσκονται βαθιά ακαθώς από όπου άρχισαν. Τα 70% των αμερικανικών αυτοκινήτων έχουν εμπρός μαλίσια με κυλινδρικά ελατήρια και πίσω σταθερό άξονα με ημιελλειπτικά φύλλα σούστας. Και ένας σταθερός πίσω άξονας, με παρόμοια στήριξη δεν είναι καθόλου ενδιεγμένη ανάρτηση, όταν έχει να μεταφέρει στο δρόμο 200, 300 ή 400 ίππους.

Όταν τα ευρωπαϊκά οικογενειακά μοντέλα, με σταθερό άξονα και φύλλα σούστας, που δεν έγιναν περισσότερους από 100 ίππους, δυσκολεύονται να κινηθούν

με ασφάλεια στους βρεγμένους ή τους ανώμαλους δρόμους, τι πρέπει να συμβάλει με τα αμερικανικά, που έχουν επί πλέον ένα ή τρεις φορές περισσότερη δύναμη; Και δεν είναι μόνο τα οικογενειακά μοντέλα, που σπρώχνονται σε παρόμοιες ανάρτησεις, αλλά και τα σπώρ, που ξεπερνούν σε ταχύτητα τα 200 κμ. την ώρα.

Υπάρχουν, βέβαια, και ώριμες λύσεις, αλλά και σ' αυτές ο πίσω άξονας είναι άκαμπτος. Απλά, τα ημιελλειπτικά φύλλα σούστας έχουν ελαστικότητα που αντιστέκονται στην κλίση των μαλίσια ή ελατήρια και ελαττώνουν τα ελαττώματα. Αποτέλεσμα όλων αυτών της κατασκευής είναι η περιωρισμένη ικανότητα προσκύσεως του 95% των αμερικανικών αυτοκινήτων, που

γίνεται περισσότερο έντονη, όταν αρχίσει να βρέχει ή όταν ο δρόμος έχει ανωμαλίες.

Η εξήγηση του φαινομένου πρέπει να βρίσκεται στον έντονο ανταγωνισμό της αμερικανικής αγοράς, που δεν επιτρέπει στους κατασκευαστές να σχεδιάσουν, να πειραματισθούν και να επιδαρύνουν την τιμή των κυκλοφορούντων μοντέλων με το κόστος μιας νέας ανάρτησης.

Μεταδόσεις Κίνησης

Οι Αμερικανοί παρέμειναν πιστοί στην κλασική μέθοδο κίνησης — κινητήρας εμπρός, κίνησης πίσω — και σ' αυτό δεν μπορεί να τους κατηγορήσει κανείς.

Η «Κορβέρα», που θέλησε να πρωτοτυπήσει, ακολουθώντας τη σχολή «δύο πινα», σταμάτησε να παράγεται, χωρίς να γίνει απόγονο.

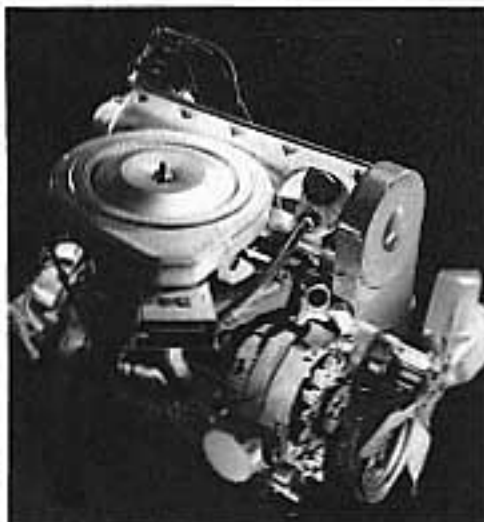
Το ίδιο θα συμβεί και με την «Τορσάντινο», που έχει κινητήρα και κίνηση εμπρός.

Το μέγεθος και το βάρος διαμοιμάτων και κινητήρων στην αμερικανική ήπειρο, δεν προσφέρονται για παρόμοιες λύσεις. Ένα αυτοκίνητο με «δύο εμπρός», πρέπει να «αποστράφη» έντονα, όπως για τους ίδιους λόγους πρέπει να «αποστρέφη» έντονα ένα αυτοκίνητο με «δύο πίσω».

Φρένα

Το σημείο στο οποίο μπορεί να κατηγορηθεί κανείς περισσότερο τους Αμερικανούς κατασκευαστές, είναι τα φρένα.

Αδιαφορώντας για τις μεγάλες ταχύτητες που αναπτύσσουν τα αυτοκίνητά τους και το βάρος των διαμοιμάτων, εξακολουθούν να παραμένουν πιστοί στα ταμπούρα. Τελευταία μόνον, τοποθετούνται δισκόφρενα στους εμπρόσθιους τροχούς, σε μερικά άκρως μοντέλα. Τα ταμπούρα που ζουν στους τροχούς των περισσότερων α-



Χρειάζεται πολύ δουλειά για να φθάσει με Μάξες Μάστανγκ σ' αυτό το σημείο. Όταν φθάσει όμως είναι ένα πραγματικά θαυμάσιο αυτοκίνητο. Τώρα... το πώς νικούν τα Έσκορτ, οι Άλφα Ρομέο και οι Μπέ Έμ Πέ στους γύρους... αυτό είναι μια άλλη ιστορία! Πού δικαιολογεί ίσως τον τίτλο του άρθρου μας...

Προσπαθώντας να αντιμετωπίσουν τους Ευρωπαίους οι Αμερικανοί έκαναν μερικά βήματα εμπρός. Οι κινητήρες των Σελφολέ Βεγκά, έχουν κυλινδροκεφαλές και έμβολα από ελαφρύ μέταλλο.

	ΣΕΒΡΟΛΕ ΝΟΒΑ 580	ΜΠΟΥΙΚ ΡΙΒΙΕΡΑ	ΦΟΡΚΤ ΠΑΣΙΑΓΚ ΜΠΟΣ 429	ΚΑΥΤΙΛΙΑΚ ΦΑΙΤΓΟΥΝΤ 79	ΦΟΡΚΤ ΓΥΑΛΛΑΥ ΥΛ ΛΤΔ	ΚΡΑΥΣΛΕΡ ΠΠΑΡΑΜΟΝΙΑ 66	ΠΙΟΤΤΕ ΤΣΑΛΜΕΝΤΕΡ (9 1) 17
ΚΥΒΙΣΜΟΣ	8799	7468	7014	7729	7030	3688	6974
ΙΣΠΟ/ΣΤΡΩΣΕΙΣ	250/4800	270/4600	235/5200	315/4400	360/4800	145/4000	425/5000
ΡΟΜΗ ΣΤΡΩΣΕΩΣ ΣΤΡΩΣΕΙΣ	477/2800	705 2800	608/3400	72,6/3000	66,4/2800	297/4000	678/4000
ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ	3/4	Αυτόματα	4	Αυτόματα	Αυτόματα	3	Αυτόματα
ΒΑΡΟΣ	1445	1980	1550	2570	1830	1405	1545
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΗ	180 κμ.	200	200	185	200	160	215
ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΗ	11"	8"	7"	12"	7"	14"	6"
ΠΙΣΤΑ ΑΝΑΡΤΗΣΗ	εταθέρως άξων φύλλα σούστας	εταθέρως άξων κυλινδρικά ελατήρια	εταθέρως άξων φύλλα σούστας	εταθέρως άξων κυλινδρικά ελατήρια	εταθέρως άξων φύλλα σούστας	εταθέρως άξων φύλλα σούστας	εταθέρως άξων φύλλα σούστας
ΦΡΕΝΑ	τ.τ. επί παραρτ Δ. έμπρός	τ.τ. επί παραρτ Δ. έμπρός	Δ.Τ	Δ.Τ.	τ.τ. κατά παραρτ Δ. έμπρός	τ.τ. επί παραρτ Δ. έμπρός	τ.τ. επί παραρτ Δ. έμπρός
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	481·184	547·201	476·182	623·203	531·203	474·190	486·193
ΤΙΜΗ ΣΕ ΔΟΛΛΑΡΙΑ	2600	4.850	4.930	11040	3580	2760	3.500

ΜΕΡΣΕΝΤΣ 600	ΜΕΡΣΕΝΤΣ 300 SEL 63	ΡΟΛΛΕ ΡΟΥΣ ΣΙΛΒΕΡΣΠΙΝΓΚ	ΤΣΑΤΚΟΝΑΡ 4,2	ΛΑΓΗΡΟΡΚΙΚΗ ΕΙΣΑΚΤΑ 400	ΜΑΞΕΡΑΤΙ ΓΚΙΜΠΛΙ	B.M.W. 2.500	ΑΛΦΑ ΡΟΜΕΟ 1750
6789	6789	6780	4235	3929	4719	2494	1779
250κμ/4000	250κμ/4000	260/4000	245/5500	350κμ/2500	330κμ/3500	150κμ/6000	193κμ/3500
51/2800	51/2800	50/2500	59/3750	40κμ/5500	40κμ/4000	21,5/3100	17,3/3000
Αυτόματα	Αυτόματα	Αυτόματα	4	3	5	4	5
2600	1790	2700	1690	1635	1640	1325	1130
207	220	180	200	245	270	190	180
10"	8"	12"	10"	7"	7"	11"	12"
ανεξάρτητοι τροχοί με άναρτ. αέρος	ανεξάρτητοι τροχοί με άναρτ. αέρος	ανεξάρτητοι τροχοί ράβδους σπρίγγων κυλινδρικά ελατήρια	ανεξάρτητοι τροχοί ράβδους σπρίγγων κυλινδρικά ελατήρια	ανεξάρτητοι τροχοί ράβδους σπρίγγων κυλινδρικά ελατήρια	εταθέρως άξων κυλινδρικά ελατήρια	ανεξάρτητοι τροχοί ελατήρια	εταθέρως άξων κυλινδρικά ελατήρια
Δ.πλά Δ. έμπρός Δ. πίσω	Δ.Δ	Δ.Δ.	Δ.Δ.	Δ.Δ.	Δ.Δ.	Δ.Δ.	Δ.Δ.
554·195	500·181	527·180	481·176	473·186	459·180	470·175	439·156

μερικονοικών αυτοκινήτων, είναι «Ντολό Σέρβα». Με ξεχωριστό, δηλαδή, κυλινδρισμό για κάθε σπαγόνια. Είναι μόνον περισσότερο αποτελεσματικά από τα ταμπόρα των ευρωπαϊκών αυτοκινήτων, αντιμετώπιζουν, όμως, μεγαλύτερα προβλήματα υπερθερμάνσεως και, λόγω παρεμβολών της του τιμωμένου, χάνουν εύκολα την αποτελεσματικότητά τους. Έπιπλέον, όλων αυτών είναι η αδυναμία των βαρέων αμερικανικών αυτοκινήτων να σταματήσουν, όπως πρέπει στις μεγάλες ταχύτητες. Έπι πλάον, η ελλειψική βαλβίδα άδρασεως, στον πίσω άξονα, αυξάνει περισσότερο τους κινδύνους ενός φρεναρισματός.

Συγκριτικά, τα περισσότερα μικρά ευρωπαϊκά αυτοκίνητα, έχουν, τουλάχιστον, διακόφρανα έμπρός, ενώ υπάρχουν αρκετά με διακόφρανα σε όλους τους τροχούς και βαλβίδα άδρασεως. Σε άναλογία με τα τέσσερα διακόφρανα ενός «Ρενό 8», «Φίσι 124» ή «Στρον ΤΖΙ - Έρ», που ζυγίζουν το μισό, τουλάχιστον, ενός αμερικανικού αυτοκινήτου, θα έπρεπε να υπάρχουν διπλά διακόφρανα στους πρόσθιους τροχούς, διακόφρανα στους πίσω και όλα άεριζόμενα. Είναι ο μόνος τρόπος για να σταματούν σωστά οι δυο τόννοι μιάς «Σεβρολέτ» ή μιάς «Φόρντ».

Δικαιολογητικό της άδρασεως των Αμερικανών κατασκευαστών για το σύστημα πέδησης, είναι και πάλι, ο σκληρός ανταγωνισμός που δεν επιτρέπει στο έλαστρον την αύξηση της τιμής ενός μοντέλου.

Άμαξώματα

Έκεί, όμως, όπου οι Αμερικανοί καταναλώνουν περισσότερη φιά ούσια, είναι τα άμαξώματα, τα κομφορ, ο έξοπλο σιός.

Ποτέ τους δεν αντιμετώπιζαν προβλήματα σχετικά με τις διαστάσεις του άμαξώματός τους. Ξεπέρασαν με εύκολία τα πέντε μέτρα σε μήκος και άγγιξαν τα δύο στο πλάτος. Τα πιο μικρά των αμερικανικών αυτοκινήτων έχουν τις διαστάσεις των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών.

Στο φακόμιο αυτό ώδήγησαν οι μεγάλοι δρόμοι που υπάρχουν στις ΗΠΑ και οι πολυμελείς αμερικανικές οικογένειες, που είναι ώδιόωτον να χωράσουν σε ένα «Φολκσβάνγκεν» ή ένα «Όπελ».

Πρόβλημα σωστής έμμεταλλώσεως του έλαστροκού χώρου δεν προέκυψε ποτέ. Όταν έχει ένα χώρο 2.00X5.50 μ., είναι ώδιόωτον να σκεθής, όπως ο Αλέ-

κος Ισσιγώνης, στα 1959, που δεν διέθετε περισσότερο από 1.40X3.00 μ., για να σχεδιάσει τα «Μίνο».

Το χαρακτηριστικότερο, όμως, σημείο των αμερικανικών αυτοκινήτων, είναι οι γοαίμες τους. Από το 1955 μέχρι σήμερα, πήραν οποιαδήποτε μορφή μπορού να φαντασθί ο νους του ανθρώπου. Παρασκευάστηκαν γοαίμες έπιώλητικές, άνοητες, έντυπωσιακές, περιττές, παράξενες, άσκατες, άγκώδες, ποτέ όμως πρακτικές. Από τις «Σεβρολέτ» και τις «Μίπουικ» μέχρι τις «Φόρντ», τις «Κράιζλερ», τις «Κοντίναλ» ή τις «Κόντιλνκ», όλες είχαν και έχουν άδρασιολόγητες γωνίες και άγκώδες μάρκες, άνεξήγητες στρεβλώσεις της λαμορφίας, «ράγες» και κοφές, που άπολήγουν παράξενη ή κόβονται ξαφνικά, χωρίς κανένα λόγο, παρίσταν σχήματα στις κολώνες ή των κοφρώνες.

Προσπαθών, με κάθε τρόπο, να πρωτοτυπήσουν, έατα και έν αυτό τους στοιχίσει 500 κιλιά περιττής λαμορφίας. Πάντως, έχουν καταφέρει να έντυπωσιάσουν ώνάκωλο τον κόσμο και μόνον η Ίτολία καταφέρει να άπαστηθί, κάπως, με τα άριεά από αυτοκίνητά της.

Στον τομέα των άνασεων και του έξοπλισμού, βρίσκονται αρκετά πιο μπροστά από τους Ευρωπαίους. Τα μεγάλα πολυκάρτα ταξίδια στους άπέλεκτους εύθει άμεσοκοινωνικούς δρόμους και η μετακίνηση των μεγαλοεπιχειρηματιών, ώπαγόρευσαν φανταστικά μέτρα έξυπνιστικής του ώδηγού και των έπιβατών. Ανάμεσα τους άναφέρουμε τιμόνια που εκκομπίωναν και ώδηγούν το αυτοκίνητο σωσώς στην εύθει, ρυθιζόμενα από το ταμπλό τελική ταχύτητα, που επιτρέπει στην «Κοντίναλ» να ταξιδεύει χωρίς να ποτά ο ώδηγός το πατάλ θεζίνης, ώθώμας τηλεοράσεως, που μεταδίδουν τα ώδικά σήματα, ήχητικώς και όπτικώς στον ώδηγό — και ένα σωρό παρόμοιες συσκευές.

Μπορεί κανείς να σημειώσει ότι οι Αμερικανοί κατασκευαστάι, «εργαζόμενοι» στον τομέα άμαξωμάτων και έξοπλισμού και έχουν προχωρήσει σε σημείο που κανείς δεν μπορούσε να φαντασθί.

Μέτρα άσφαλείας

Στον τομέα της παθητικής άσφαλείας οι Αμερικανοί κατασκευαστάι έφήρμισαν κάθε λογική και, παράλογη λύση, προσπαθώντας να έντυπωσιάσουν τους άγοραστές. Τα πωσώμενα τιμόνια, οι ώλικές άσφαλείας, τα ύποσπιόγμια κροαλής,

το διπλό κύκλωμα φρένων και μιά σειρά άκόμη από συσκευές και έξαρτήματα, χρησιμοποιούνται ύποχρεωτικά, για την μείωση των άτυχημάτων.

Δέν είναι, όμως, καθόλου ύποχρεωτική η καταργηση του σασί, που βρίσκεται στο έμπρός και το πίσω μέρος των περισσότερων άμεσοκοινωνικών αυτοκινήτων. Ότε η βαλβίδα άδρασεως, ή εδωκατή άνάρτησι, τα άκόλογα έλαστικά.

Συμπερασματικά μπορούμε να σημειώσουμε πως οι Αμερικανοί κατασκευαστάι φρόντισαν μόνο για τα άμαξώματα και τον έξοπλισμό τους. Άδιαφόρησαν για ώηλες άποδόσεις και μοντέρνες τεχνικές λύσεις στον τομέα των κινητήρων και δεν έδωσαν τη σημασία που έπρεπε στα όρνια και τις άναρτήσεις. Το ότι ένας σταθερός άξονας με ήμμελλεπτικά φύλλα σωσώτας άναλαμίδων, να μεταφέρη στο δρόμο 350 ή 400 άλογα ή ότι τέσσερα ταμπόρα έχουν άποστολή να σταματήσουν δύο τόννους από 150 χλμ. ανά ώρα τουλάχιστον, οαιεται να τους έδικαρέρη λιγότερο από τέσσερα παχειά δερμάτινα καθίσματα και μιά έντυπωσιακή μάρκα με άφθονα σιός.

Αυτά είναι και η έξηγησι για τις γιλιές των αυτοκνητικών άτυχημάτων που χαρακτηρίζουν τις ΗΠΑ. Μόνον τα δύο τελευταία χρόνια άρχισαν να προσγγίζου, κάπως, τα ευρωπαϊκά δεδομένα, στην προσπαθειά τους να άνακόψουν το συνεχώς αυξάνόμενο ρυθμό είσπαγωγής όλ λαοπαών αυτοκινήτων.

Τα «Πίντο» και «Βέγκες» είναι τα πρώτα όχηματα προς την κατεύλιση αυτή. Πάντως, θα χρειασθί καιρός για να δώμε κινητήρας με δυο και τέσσερις έκκεντροφόρους έπι κεφαλή, σωστές άναρτήσεις. Ικανές να μεταφέρουν στο δρόμο τα 300 ή 400 άλογα, διακόφρανα σε όλους τους τροχούς, με βαλβίδες άδρασεως για να σταματούν με άσφάλεια οι τόννοι της λαμορφίας.

Με όλα αυτά δεν κατηγορούμε κανέναν προσωικά, άλλό ούτε και χωροκρατούμε. Άπλώς, διαπιστώουμε μιά κατάσταση που ύφίσταται από πολλά χρόνια και την θέτουμε ύπ' όψη όλων εκείνων που πιστεύουν και όγγοούν τα αμερικανικά αυτοκίνητα. Τελούωρα, παίσιουμε θέσι για όλα εκείνα τα γράμματα και τους άμαγνώστες που μας σωτούν γιατί δεν συμπαθούμε, ιδιαίτερα, τα αυτοκίνητα αυτά.

Και τους ρωτάμε με την σειρά μας: Όταν το «Στρον ΤΖΙ - Έρ», που έχει 55 ίππους και δεν ζυγίσει περισσότερο από 900 κιλιά, διαθέτει τέσσερα μεγάλα διακόφρανα, βαλβίδα άδρασεως και ώρο πνευματική άνάρτησι και το «ΡΟ 80» με 1260 κιλιά και 115 ίππους γόνια με κυλιδικά έλαστρια και φαλίδια στους τέσσερις τροχούς, τι πρέπει να διαθέτη ένα σωστό μεγάλο αυτοκίνητο, άνεκαρτήτως προελασεως, όταν έχει 350 ίππους στους τροχούς και ζυγίσει 2500 κιλιά;



«VEGA 2400» της «Σεβρολέτ».