

# ΣΧΕΔΙΟ 4T

Η εργασία που σας προσφέρουμε στις σελίδες που ακολουθούν δεν έχει προηγούμενο στη χώρα μας. Είναι μια πρωτότυπη προσφορά, απόλυτα σύμφωνη με το γενικότερο πνεύμα που επικρατεί στους «4Τροχούς». Το πνεύμα της εμπροκλής, της άνησυχίας και της τιμής και έγκυρης εργασίας πάνω στο θέμα που πραγματεύονται: Το αυτοκίνητο.

Το «Σχέδιο 4T-ENA» είναι αποτέλεσμα μιας άρκετης ιδέας του Κ.Κ. που πήρε σάρκα και οστά από το θαυμάσιο κέρι του συνεργάτου μας, Αρχιτέκτονος, Γιώργου Μιχαήλ, που έχει εργασθεί για αρκετό καιρό πλάι σε μεγάλους Έκδοτους Καρροσιέρηδες.

Το «Σχέδιο 4T-ENA» είναι το πρώτο στάδιο στην προσπάθειά μας να γεννήσουμε το πρώτο 100% Έλληνικό Οικογενειακό Αυτοκίνητο.

Τα σχέδια που θα δέξετε τίθενται στην κρίση των συντακτών των «4T» και στην κρίση των δικών σας. Οι γνώμες μας θα αποτελέσουν τη βάση για μία νέα προσπάθεια, η οποία, η θα οδηγήσει το «Σχέδιο 4T-ENA» στην οριστική τελειότητα η θα γεννήσει το «Σχέδιο 4T-DYO». Στην πρώτη αυτή παρουσίαση, γράφουν τη γνώμη τους, εκτός από τον ΓΙΩΡΓΟ ΜΙΧΑΗΛ, οι: ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ, ΤΑΚΗΣ ΠΙΡΠΙΡΗΣ και ΑΛΕΞΗΣ ΣΚΟΥΒΑΚΛΗΣ. Οι «4Τροχοί» ελπίζουν ότι η προσπάθειά τους αυτή θα έκτιμησθαι από τους αναγνώστες τους και ότι το «Σχέδιο 4T-ENA» θα γίνει το αντικείμενο της επικοινωνιακής συζήτησής που επεδίωξαν οι γονείς του!

Ο φίλος που έφτιαξε ένα μεσημέρι από το Τορίνο στα γραφεία μας ήταν χοντρός και ασφαλισμένος καλά. Έγραφε σε μία γωνία τον Γιώργο Μιχαήλ, αρχιτέκτονα. Τον άνοιξα όπως άνοιγα τις δεκάδες των γραμμών και φαινόταν μόνο και μόνο για να μείνω με τα μάτια κλειστά απ' την έκπληξη!

Μέσα υπήρχαν λευκά χαρτιά στίβου και πάνω τους τα σχέδια του Σχεδίου, ένα φροντιστικό δημοσιογραφίας του Νούτσιο Μαρτίνε.

Η εργασία ήταν από χέρι επαγγελματίου και πάντα είχε έναν άπειρο-

ιο σεβασμό για τους αληθινούς επαγγελματίες, είτε είναι διαφημιστές, είτε δημοσιογράφοι, είτε σχεδιαστές αυτοκινήτων.

Ήξερα ότι ο Γιώργος Μιχαήλ ήταν εδικός μας και δεδωσθήκαμε όταν διάβασα το σύντομο γράμμα που συνοδεύει τα σχέδιά του.

Στο 7ο τεύχος τα σχέδια δημοσιεύθηκαν κι' από εκείνη την ημέρα... σταμάτησαν να έρχονται εκείνα τα περίεργα σχέδια που βλέπαμε δημοσιευμένα σε αντίπαλα έντυπα! Πολλοί πιθανώς σχεδιαστές κατάλαβαν ότι χρειάζεται κάτι παραπάνω από ένα

ερασιτεχνικό κι' ένα λευκό φύλλο χαρτί για να σχεδιάσει κανείς ένα αυτοκίνητο!

Ο Γιώργος Μιχαήλ γύρισε στην Ελλάδα πριν από δύο περίπου μήνες και πέρασε απ' το περιοδικό. Κι' αυτός, όπως κι' ο Γιώργος Κομπορούκης, το ηλεκτρονικό μας «έξυπνο», είναι «έγγυος». Παθιασμένος από τα τρισετά του χρόνια με τ' αυτοκίνητο, δεν μπορούσε να μην γίνει μέλος των «4T»!

Ένα δόξαλογο δωάνο συζητήσαμε για τις προοπτικές του να εργασθεί, δεν χιζή σπία, για τους «4T».

Κι' εκείνο το δωάνο ήταν που έπαιε η ιδέα του να σχεδιασθεί το πρώτο 100% Έλληνικό Οικογενειακό Αυτοκίνητο. Το συζητήσαμε, βάλαμε τις βάσεις και θέσαμε τα όρια μέσα στα οποία έπρεπε να κινήθαι ο Γιώργος και κάναμε ένα σχέδιο εργασίας.

Ποιές ήταν οι βάσεις και τα όρια; Λίγο - πολύ, αυτές που διαβάζετε στους «4T» τους τελευταίους 18 μήνες. Θελήσαμε να εγεννήσουμε ένα μικρό, οικογενειακό αυτοκίνητο με χώρο για τέσσερα άτομα και τις αποσκευές τους.

Ένα αυτοκίνητο όμως, που δεν θα ήταν «εφόδιο», νεκρό και διακοσμητικό στην οδήγηση, αλλά άρκετα ζωηρό, που θα απευθυνόταν σε οικογενειακούς μόν, αλλά συνάμα και σε όδηγους.

Οι διαστάσεις του θα ήταν ίδιες με τις διαστάσεις των Φιάτ 127, των Οτομπανά A112 και των Πρίντ 1. Η τιμή του ίσως ελαφρά υπερδιέται. Η αγορά του, οι άνθρωποι που αναφέρουμε πριν.

Δεν μπήκαμε σε τεχνικές λεπτομέρειες. Μία - δυό προσπάθειες του Γιώργου να αρχίσει τη συζήτηση πάνω σε προβλήματα όπως είναι η τοποθέτηση του κινητήρα, το είδος της άνασπασής η τα αν θα έχη δύο, τρείς, ή τέσσερις πόρτες, έπεσαν στο νερό. Η ιδέα ήταν να γεννηθί ένα αυτοκίνητο από την φράση: «Όπως θα το θέλαμε εμείς!» Ο Γιώργος είχε το «EN ΔΕΥΚΩ» να προχωρήσει σύμφωνα με

το πνεύμα του περιοδικού και τυχόν αντιρρήσεις μας ή διαφωνίες μας θα ακολουθούσαν, αφού το «Σχέδιο 4T-ENA» θα είχε πάρει την τελική του μορφή.

Σίγουρα θα συμφιήσε ότι ο Μιχαήλ δεν είχε και πολλά στοιχεία για να προχωρήσει. Μία άοριστη φράση και μία γενική συζήτηση για το πώς έγραφε και το περιοδικό και ποια είναι οι αναγνώστες του, δεν αρκούσαν για να σχεδιάσει κανείς ένα αυτοκίνητο! Κι' όμως, και τα δύο τον βοήθησαν, διότι γνώριζε ότι δύο πρόγματα κοιτάζουμε πρώτα απ' όλα ο' ένα αυτοκίνητο. Το κράτημα του δρόμου και το την επιτάχυνση από τη στάση στα 100 χιλιόμετρα.

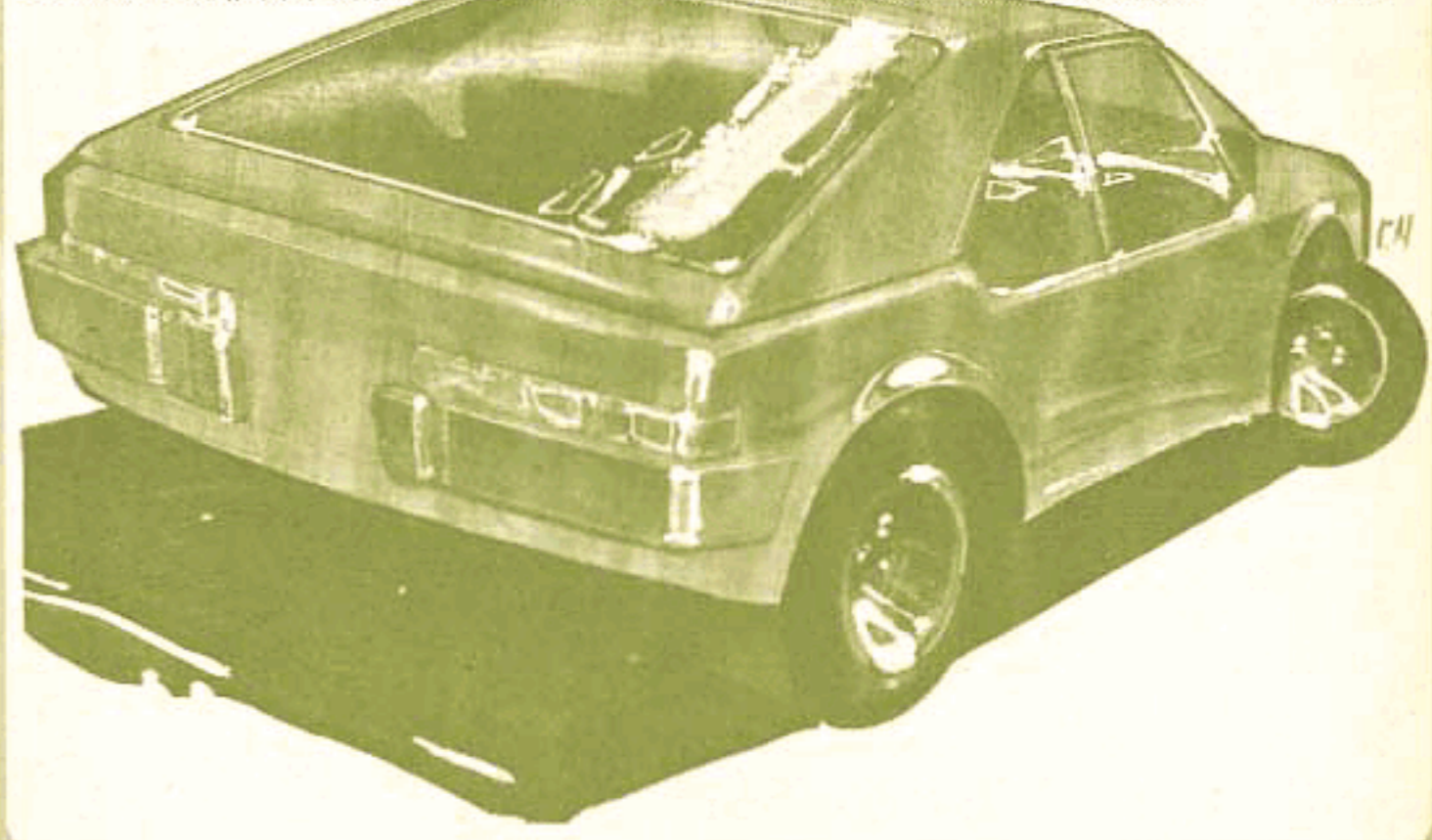
Κι' αυτό, γιατί πιστεύουμε ότι ένα σταθερό και γρήγορο αυτοκίνητο είναι ένα ασφαλές αυτοκίνητο.

Παράλληλα, όμως, δεν ξεχνάμε την εκπαιδευμένη λαομαρία που βλέπουμε σε μερικά «εγγράμια» και σε κάτι «εγρομαρικά» και θέλωμε το εσωτερικό του αυτοκινήτου να είναι αξιοπρεπές και η θέση οδηγήσιμος να είναι ανατομικά σωστή. Έχουμε αισθανθί πόνους στην κοιλιά απ' το δίπλωμα και έχουμε κατεβί από αυτοκίνητα με τους άστραγάλους προσημένους απ' την προσπάθεια να κρατήσουμε το πόδι μας μετέωρο σε κάποια άφύσικη στάση για το γαζί. Κι' έχουμε πάθει νευρικά για τον πολύ απλό λόγο ότι δεν ξέραμε πού να βάλλουμε το άριστερό μας πόδι σε παλλά «οικογενειακά» και

το κραιπούσαμε κι' αυτό μετέωρο σαν τον πελαργό.

Τέλος, σχεδόν όλη μας έδω μέσα, αντιπαθούμε τα μεγάλα αυτοκίνητα που θεωρούμε άχρηστα και προσλητικά για όλους εκείνους που δεν τα χρησιμοποιούν για τον σκοπό που κατασκευάστηκαν. Προσέξτε! Θεωρούμε ματαιοδοξία και χωρισμό το να έχετε με MBW 30 ή με Μαρτσένιες 280SL μόνο και μόνο για να μεταφερθείς απ' το Κολωνάκι στην Ερμού ή απ' το Παλιό Ψυχικό στην Κλαυθμύνας. Μία Μαρτσένιες είναι ένα αυτοκίνητο φτιαγμένο για να κινήται σε μεγάλες αποστάσεις με άνεση κι' όχι άναμεσα στα λεωφορεία της γραμμής Αμπελοκήπων. Αν, λοιπόν, σκεπτόμαστε, είμαστε σε θέση — οικονομική — να διαθέτουμε χρήματα για μία 280SL, σίγουρα μπορούμε ν' αγοράσουμε κι' ένα μικρό αυτοκίνητο για να μη σκέπτονται οι άνθρωποι ότι είμαστε άχρηστοχρηστές και για να βοηθήσουμε να λυθί — λίγο — το κυκλοφοριακό.

Το «4T-ENA» — πώς αλλιώς θα μπορούσαμε να το ονομάσουμε δεν ξέρουμε και κάναμε κι' ένα διαγωνισμό ανάμεσα σας για τη βάπτιση του αυτοκινήτου — σχεδιάστηκε απ' τον Γ. Μιχαήλ κι' αυτές τις προδιαγραφές και τα σχέδια του έφτιασαν μία μέρα στο περιοδικό μέσα σ' ένα μεγάλο κλίμα. Τα παρουσιάζουμε στις επόμενες σελίδες, μαζί με τις κρίσεις των Τ.Π., Α. Σκ. και... Κ.Κ.







Οι «τροχαί» θέτουν υπ' όψιν των αναγνωστών τους το σχέδιο του πρώτου 100% ελληνικού οικολογικού αυτοκινήτου. Παρουσιάζουν, με δικαιολογημένη υπερφάνεια, μία εργασία που έθεσε έντονα στον κόσμο μπορούν να επιδείξουν. Και σημειώνουν όσον αφορά στην προσπάθειά τους να είναι πάντοτε εμπρός.

**Γ. ΜΙΧΑΗΛ**

Θέλοντας να δώσω μία λύση σ' ένα πρόβλημα σαν αυτό, το πρώτο που αντιμετώπισα ήταν ποιές από τις επιλογές που θα έπρεπε να λήσω. Αλήθεια, τι είναι ένα αυτοκίνητο εκτός από ένα αιώσιμο; Το καλό μας περιοδικό παίζει ν' αποδείξει, ότι ένα αυτοκίνητο είναι ένα μέρος από την προσωπικότητα του οδηγού, μια κατά κάποιον τρόπο έκφραση του χαρακτήρα και της νοσηρίας του ανθρώπου «τον» και όχι ένα κομμάτι σιδήρου. Αφ' ενός δεν έχει άδικο και αφ' άλλου κολλώ από σ' ως φαίνεται ότι αντιμετωπίζατε την γνώμη αυτή. Εσείς οι πιο πιστοί αναγνώστες!!

Το μόνο σημείο στο οποίο υπάρχουν αντιδράσεις είναι το πλάτος της ζάντας του «Σχεδίου». Όμως εύκολα μπορεί να ρυθμιστεί με την τοποθέτηση άλλων, στενωτέρων. Ένα δεύτερο σημείο είναι η κομψότητα των εξαρτημάτων. Ίσως είναι υπερβολική για ένα αυτοκίνητο που θα προσπαθήσει να είναι οικονομικό. Χωρίς αμφιβολία όμως το «Σχέδιο 4T-ENA» είναι ένα πολύ όμορφο αυτοκίνητο!



κατασκευάσματα, με το δικαιολογητικό της φθηνότητας). Δεν θέλω να περιλάβω στην κατηγορία του ιδεώδους οδηγού μου, τα άκρα, δηλαδή πλουσίους ή φτωχούς ή πολύ άφοβους από αυτοκίνητο.

Τέλος, για να ολοκληρωθεί κάπως το πρόβλημά μου θέλω να σχεδιάσω ένα αυτοκίνητο που να εκπληρώσει απαιτήσεις, που ίσως το καταναλωτικό κοινό να μην έχει καταλάβει ότι πρέπει να τις έχει (θέλω να τις άπειρη).

**Η ΛΥΣΗ ΠΟΥ ΕΔΩΣΑ...**

...Είναι ένα αυτοκίνητο διαστάσεων 3,25 μ. μήκος, 1,49 μ. πλάτος, 1,34 μ. ύψος και βάρους γύρω στα 650 κιλά.

Ο κύλινδρος του κινητήρα του δριάζεται ανάμεσα στα όρια των 900 και 1200 κ.εκ. με μία αντίστοιχη λογική ανάμεσα στα όρια των 45 και 70 ίππων — και αυτό για ένα συνδυασμό νέφους (ενεργητικής ασφαλείας) και οικονομίας.

Η θέση του κινητήρα και η μετάδοση της κίνησης είναι μπροστά. Ο συνδυασμός όλα εμπρός εξοπλιστεί την έννοια «ένεση» και αυτό γιατί προσφέρει περισσότερο εξοπλισμένο και καλύτερο

χώρο, ίσο πάτωμα κ.λπ. κλπ. Όμως, βασικά προτιμήθηκε, γιατί είναι ο πιο σωστός τρόπος να εξασφαλιστεί καλή ελαστικότητα, δηλαδή ασφάλεια, άνεση και στην περίπτωση σοκ από οδηγό.

Τα φρένα είναι δισκόφρενα και στους τέσσερις τροχούς και πίσω υπάρχει βαλβίδα ρυθμίσεως της πίεσης, ώστε να μην έχουμε το ανεπιθύητο μιλωαίρισμα που προκαλείται λόγω της μεταφοράς βάρους.

Η ανάρτηση είναι όσο το δυνατόν πιο σωστή και πιο απλή. Γόνατα Μία Φέρσον εμπρός και πίσω, αλλά αντί για σπειρωτή εξαρτημα απίσχον ράβδο στρέψας, καθώς για εξασφάλιση ωφέλιμου χώρου, δυνατότητας στιγμασίας ρυθμίσεως και ενσωμάτωση σε περιπτώσεις αντικαταστάσεώς τους (δεν είναι ανάγκη να αποσυνδεθεί το πιν).

Οι τροχοί είναι όσο το δυνατόν πιο ελαφείς και φυσικά έχουν ριάντια λάστιχα.

Το εσωτερικό του αυτοκινήτου είναι απλό, με πρωταρχική φροντίδα στον χώρο του οδηγού, καθίσματα με σκληρή πλευρική στήριξη, δυνατότητες πολλών ρυθμίσεων, όργανα ελέγχου και χειρισμού σωστά τοποθετημένα, δυνατότητες ρυθμίσε-

ως και σ' αυτά. Σημαντικό γινόμενο, μεγάλη δραστηριότητα αυξανόμενη με τους σωστά τοποθετημένους καθίσματα (που έγρασα να σχεδιάσω), ζώνες ασφαλείας, μαλακές επενδύσεις, έπιπλα κ.λπ. κεφαλή.

Τι προσαυξάνω να επιτύχουμε με όλα αυτά; Με την ελπιόσπινη (Αδύνατον! Τ.Π.) κατανομή βάρους 50% εμπρός, 50% πίσω, με τον συνδυασμό «όλα εμπρός» (που συγκρατεί λάθη στην νοσηρή οδήγηση) με τα πίσω φρένα, με την σωστή ανάρτηση, με τα ελαστικά ριάντια, με την σωστή θέση οδηγού και τοποθέτηση των οργάνων ελέγχου και χειρισμού, δίδεται στο αυτοκίνητο ένας υψηλός βαθμός ενεργητικής ασφαλείας.

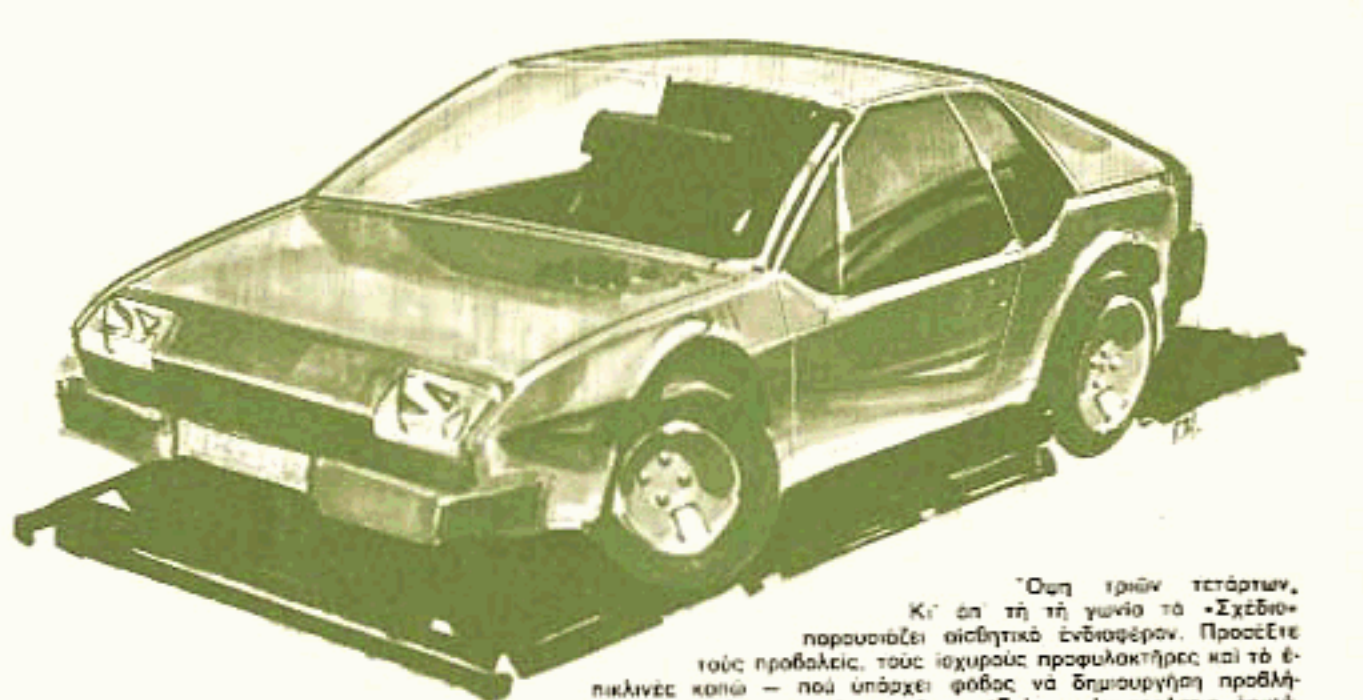
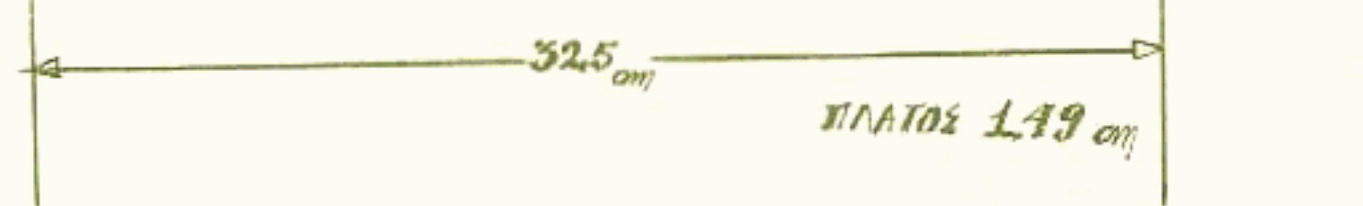
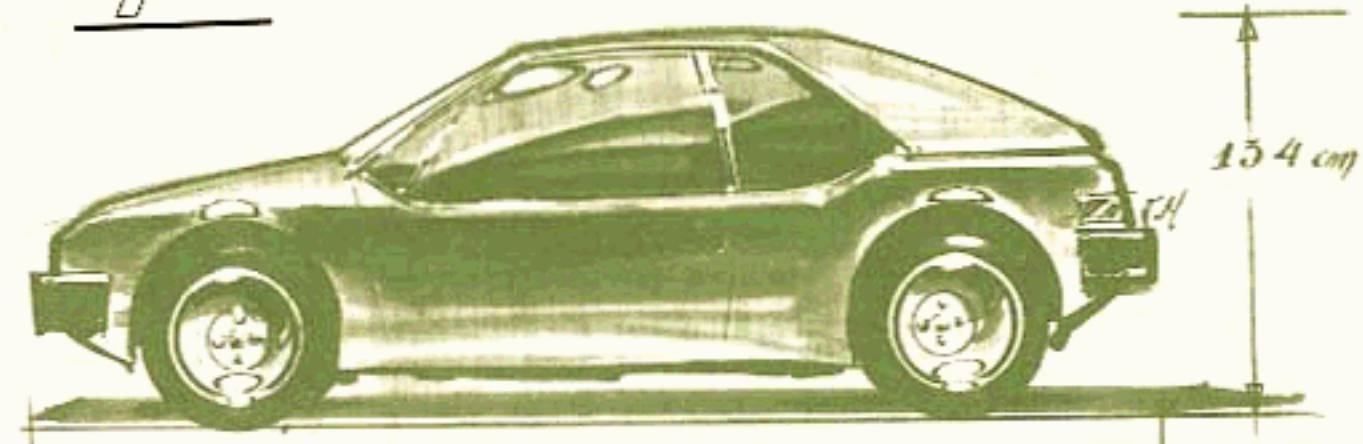
Με το «καταπό» γινόμενο, τις μαλακές επενδύσεις, τις ζώνες ασφαλείας και την «καταπο» ασφαλείας των επιβατών, δίδεται στο αυτοκίνητο ένας υψηλός βαθμός παθητικής ασφαλείας.

Με τις σωστές εσωτερικές διαστάσεις, την καλή κατασκευή των καθισμάτων, την καλή δραστηριότητα, τον σωστό εξοπλισμό και κλιματισμό, δίδεται ένας υψηλός βαθμός άνεσης.

Όλοι αυτοί οι περιορισμοί ή, αν θέλετε, προδιαγραφές, σε συνδυασμό με την σωστή αίσθηση της όμορφης εκ μέρους του σχεδιαστή, μας δίνουν τελικά μια «όμορφη». Αυτή ελπίδα θέλω να είναι όσο το δυνατόν πιο απλή, ομαλά και λειτουργική. Αυτή ελπίδα θα δώσει τελικά την πρώτη έντυξη, θα μας συνδέσει συναισθηματικά, θα δώσει άφορη για αντιρρήσεις, συζητήσεις, βελτιώσεις και θα μας διδάξει. Έγώ ανέλαβα την εύθυνη της εκπέσεως μας ιδέας. Τώρα τον λόγο έχει εσείς... Και οι συντάκτες των «4T»!



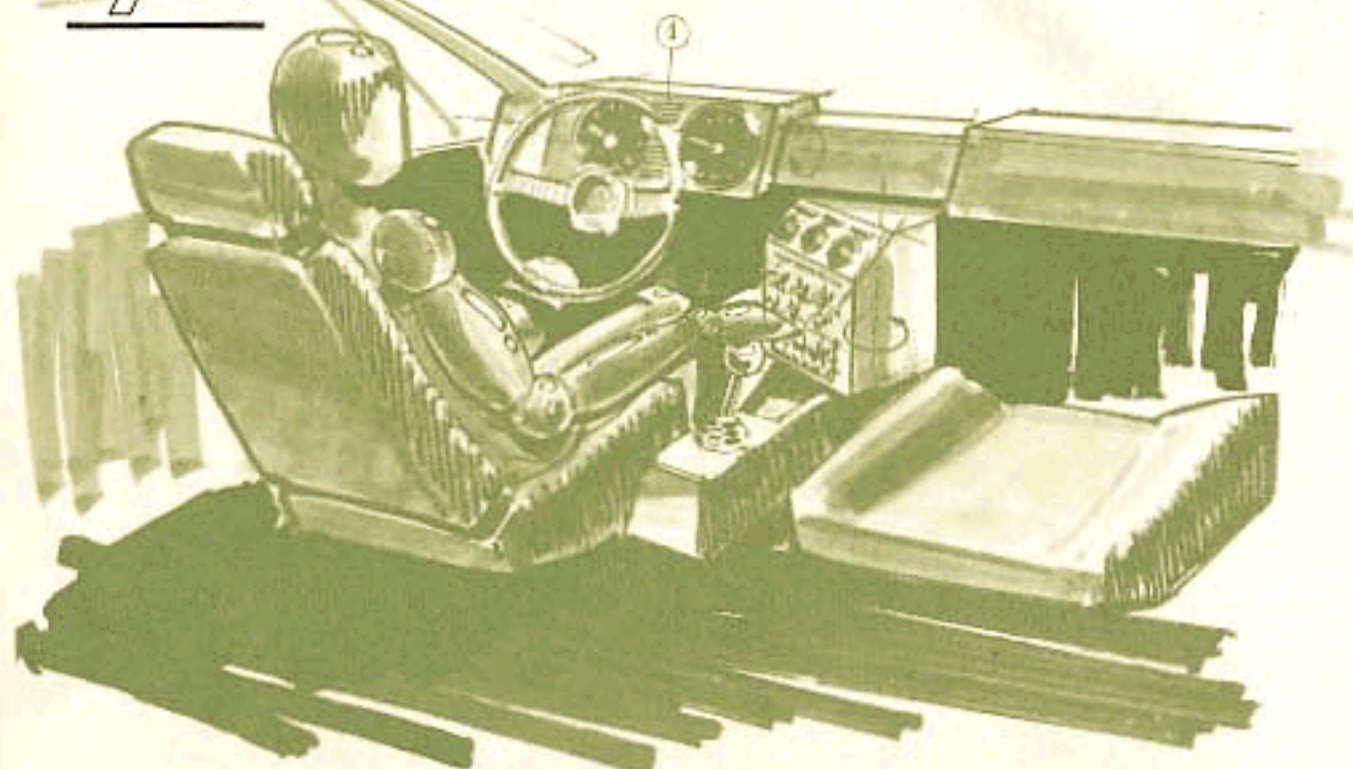
Πλάγια όψη με μερικές χαρακτηριστικές διαστάσεις. Το αυτοκίνητο θα έχει κινητήρα από 900 έως 1300 κ.εκ., τοποθετημένο εγκάρσια εμπρός. Οι τροχοί είναι ανεξάρτητοι, υπάρχουν δισκόφρενα και βαλβίδα κατανομής πίεσης στα πίσω φρένα. Οι προφυλακτήρες είναι από σκληρό πλαστικό.



Όση των τεσσάρων. Κι' απ' τη γωνία το «Σχέδιο» παρουσιάζει αισθητικό ενδιαφέρον. Προσέτε τους προβαλεις, τους ισχυρούς προφυλακτήρες και το έπιπλα κ.λπ. — που υπάρχει φόβος να δημιουργήσει προβλήματα με την τοποθέτηση του κινητήρα. Επίσης την τεράστια επιφάνεια υαλοπίνακα και την θαυμάσια ορατότητα που προσφέρουν οι λεπτοί «κολώνες» εμπρός. Η σχεδίαση όμως ενός ισχυρού «ρόλλ μπόρ» είναι απαραίτητη για την περίπτωση ανατροπής. Πιστεύουμε ότι, εκτός των άλλων το «Σχέδιο» 4T-ENA θα έχει κι' έναν μικρό συντελεστή αντίστασης αέρος λόγω του σχήματος της «αίχμης» που παρουσιάζει. Κι' αυτό πρέπει να μεταφράζεται σε οικονομία στα καύσιμα και ελάχιστο θόρυβο από τον αέρα στο ταξίδι.



Η θέση οδήγησης. Παρελθμένη και εγκαταλελειμμένη (!) στο μικρό αυτοκίνητο, θρίσκι, επί τέλους, έναν άνθρωπο που της δίνει κάποια σημασία. Το ταμπλό είναι απείρητο με μεγάλα ταχύμετρα και στροφόμετρα. Τα παραλληλόγραμμα ανάμεσα στα δύο θρόνα είναι φωτισμένοι δείκτες για όλα τα σήματα κινδύνου/ελέγχου ουστημάτων. Ο Μιχαήλ λέει ότι το στοιχείο που φέρει τα όργανα αυτά μπορεί να στρέφεται περί τον άξονά του ώστε να ρυθμίζεται όπως και η κεντρική «κονσόλα». Όλα αυτά τα όργανα ελέγχου βρίσκονται τοποθετημένα πάνω στην κονσόλα αυτή. Τα καθίσματα είναι, όπως είναι οι ε-πενδύσεις του ταμπλό και της κονσόλας, δεν έχουν θινή ιδιαίτερα από σχέδιο αυτό. Ο μυχός ταχυτήτων είναι τοποθετημένος στο δάπεδο.



**ΑΛ. ΣΚΟΥΒΑΚΗΣ**

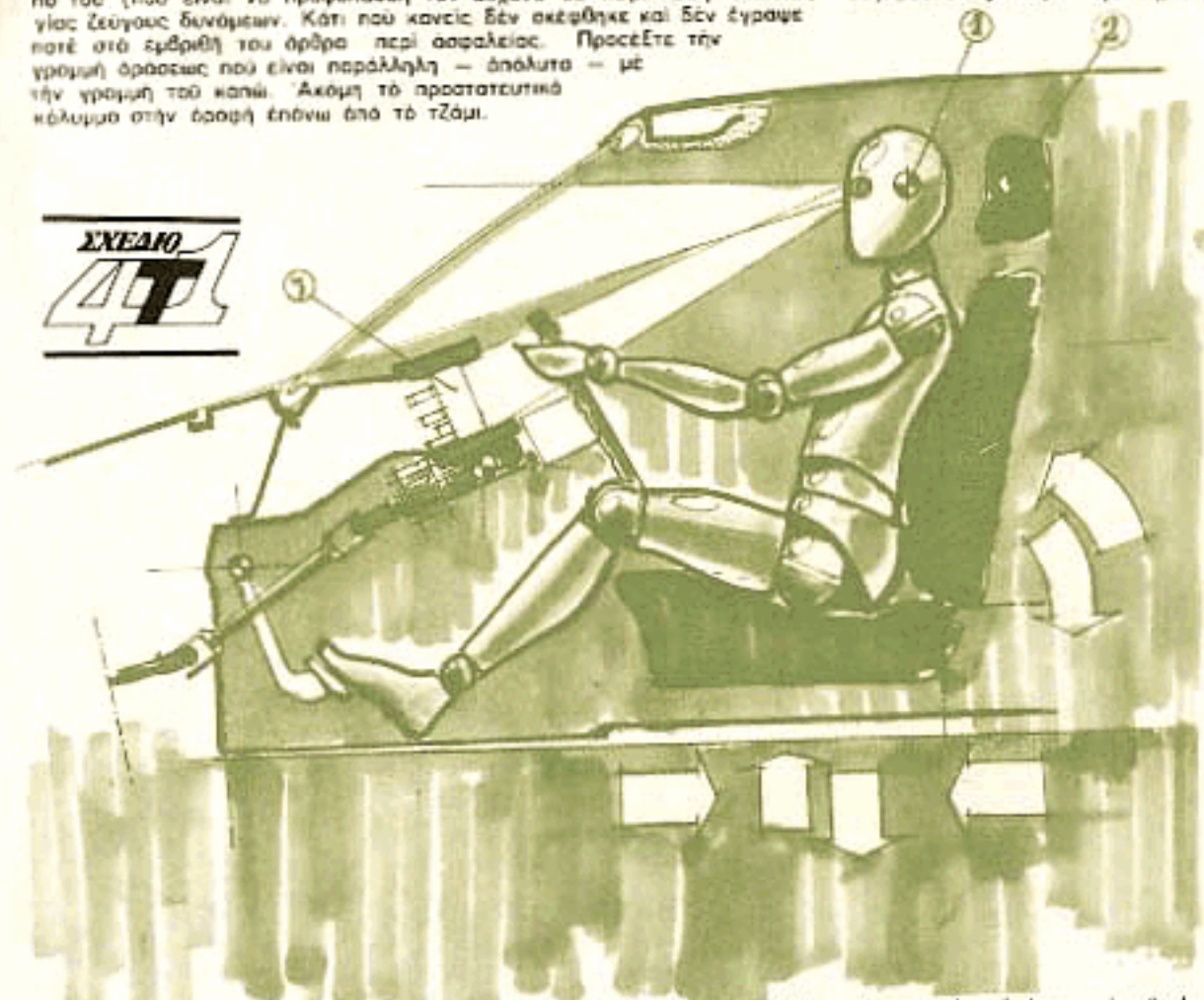
Το αυτοκίνητό μας το αγαπάμε, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι δεν θέλουμε να το κίνουμε τέλεια. Έτσι, παρ' όλης τις συζητήσεις και την κοινή απόφαση για τα χαρακτηριστικά του, οι δείτεση ακόμη υπάρχουν αρκετά πράγματα που τα βλέπω διαφορετικά. Πάρτε τη μηχανή λόγω χάριν και την κίνηση. Η προσοχή μας ήταν να δημιουργηθεί το τέλει αυτοκίνητο για τον μέσο οδηγό, που δεν μισεί το οδηγό, δεν είναι άγγαμα να αυτόν να πη από το ένα σημείο στο άλλο. Αντίθετα, απολαμβάνει το οδηγό και του άρεσει όταν οι συνθήκες το επιτρέπουν, να πηγαίνει λίγο γρή-

γορα. Στο σημείο αυτό πιστεύω πως η έμπρός μηχανή — έμπρός κίνηση άπτερι. Το οδηγό του είναι σαφώς πιο δέσικο και από τις δύο άλλες δυνατότητες (έμπρός μηχανή - πίσω κίνηση, πίσω μηχανή - πίσω κίνηση). Έτσι, οι έδαφος χαλαρό (θρεμνή ασφαλτός, χιόνια, χάρτα) παρουνάζει έντονη τάση ύπιστροφής, που είναι γνωστό σ' όλους πως ελέγχεται πολύ δυσκολότερα από την έπιστροφή. Έτσι, το τέλει αυτοκίνητο μας θα το έδλελα και άρχην με την συμβατική διάταξη, δηλαδή μηχανή μπροστά, κίνηση πίσω. Το μειονέκτημα του κεντρικού άξονα και του διαφορετικού ύπερχει φυσικά πάντα, αλλά με την σύγχρονη τεχνολογική εξέλιξη που

έχει την δυνατότητα να κάνει τρομακτικές μικρύνσεις, δεν είναι μακριά ή μέρα που τα διαφορετικά θα έχουν μέγεθος πορτοκαλιού. Άς έρθουν τώρα στην μορφή του. Πολύ λίγα πράγματα μπορεί κανείς να πη γι' αυτήν, αν το αυτοκίνητό μας δεν εδάρησε σε μακίττα. Τότε μόνον θα τον σθούν τα καλά του στοιχεία και θα αποκαλυφθούν τα τρωτά του. Πάντως, μια παρατήρηση που μπορεί να γίνει από τα στοιχεία είναι, ότι ενώ η πρός τα έμπρός όρατότης είναι άριστη (αν και πρέπει να ξαναλέγαμε την αντίοχη των προσθίων κολωνών που κρατούν την όραση) ή πρός τα πίσω όρατότης περιορίζεται σημαντικά από τα δύο ερε-

ράς του κατώ του πάρμπλαγκιά. Όσοι έχετε οδηγήσει το Καντίε κοντέ της Όπελ, θα καταλαβαίνετε τι έννοα. Έδώ δε, τα πράγματα είναι ακόμη δυσκολότερα, γιατί γύρω - γύρω από το τζάμι που ανοίγει με το κατώ, έπάρχει ένα πρόσθετο λαμαρινώτο περιώριο. Άκόμη μια παρατήρηση στην μορφή: είναι έτοιμος να δεχθεί ότι οι ζάντες και τα λάστιχα είναι άπερφοκά καλλιτεχνική αδέια, δεν είναι όμως δυνατόν να παραμείνουν έτσι σε μια πιθανή πραγματοποίηση του μοντέλου μας. Κατ' άρχην θα είναι συζητήσιμο αν ή μηχανή τα σηκώνει και ή οποσδήποτε δεν προσφέρουν σε τέτοιο μέγεθος για καθημερινή χρήση με το

Χώρος οδηγού. Έργονομική διάταξη των οργάνων έλέγχου με ιδιαίτερη προσοχή στο σήμα και την ποιότητα του καθίσματος. Το πεντάλ είναι «κρεμαστό», το ασπασό τιμόνι ασφαλείας διακρίνεται καθαρά. Τα λευκά θέλη δείχνουν τις κινήσεις που μπορεί να κάνει το καθίσμα του οδηγού. Άκόμη διακρίνεται η θέση της συνισταμένης (2) των αντιδρασών δυνάμεων του υποστηρίγματος της κεφαλής ως προς το κέντρο θάρους της κεφαλής. Μεγάλες αποκλίσεις από τη θέση αυτή κάνουν το στήριγμα να αποσυγχάνη από σκοπό του (που είναι να προφυλάσσει τον αυχένα σε περίπτωση όπισθιας συγκρούσεως) λόγω της δημιουργίας ζεύγους δυνάμεων. Κάτι που κανείς δεν σκέφθηκε και δεν έγραψε ποτέ στο εμβρύο του όρρου περί ασφαλείας. Προσέτε την γραμμή όρασεως που είναι παράλληλη — απόλυτα — με την γραμμή του κατώ. Άκόμη το προστατευτικό κάλυμμα στην όραση έπώνω από το τζάμι.



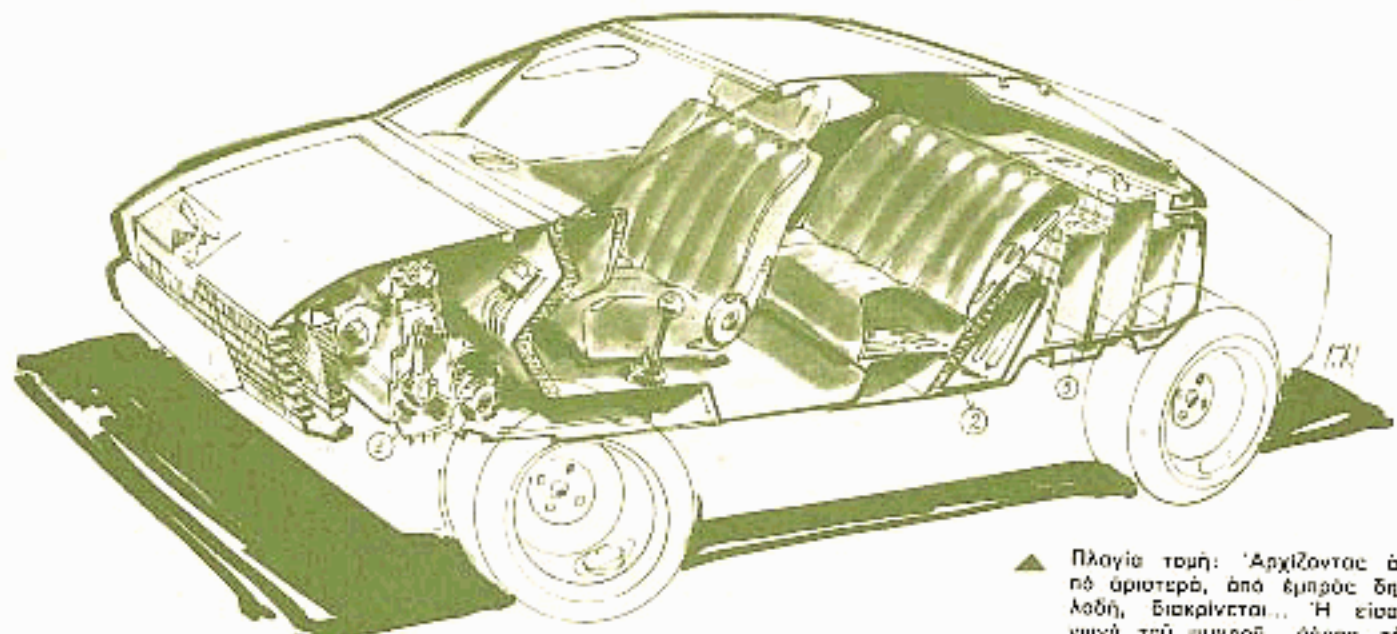
εσληρό οδηγό τους. Είμαι ύπερ όλων των ερεών, που αέξάνουν την ασφαλεία των έπιθατόν. Από το άμάξιμα που άπεφέντι τις συγκρούσεις με το όρθοπεδικό καθίσμα και το ασπασό τιμόνι. Δεν πρέπει φυσικά να λείψουν οι ζώνες ασφαλείας, αν και στο σημείο αυτό άπαιτείται κάτι καινούργιο — μια ζώνη που θα κερνάς στον οδηγό χωρίς έκείνος να ενεργή. Κάτι σαν τις ζώνες σε αμερικάνικο αυτοκίνητο, που συνδέονται με την πόρτα και με την είσοδό του ό οδηγού θρέσονται δεμένοι αλλά όποσδήποτε απαιτείται κάτι πιο εξέλιγμένο. Έτσι ειδικά έλλομα τα ένοσημαμένα στα καθίσματα.

Η ύπαρξη όλων των οργάνων και ένδεικτών λυχνιών του ταμπλό είναι άποραίτη. Και ή δυνατότητα να περιστρέφεται ή κονσόλα που θρέσεται μπροστά από τον μυχό των ταχυτήτων, ώστε να προσηύχεται στον οδηγό, είναι πολύ χρήσιμη. Το να θρέσκονται όμως όλα τα όργανα να συγχρονισμένα στο χέρι του οδηγού, είναι μεκόνετημα. Οι καθημερινές παρατηρήσεις άπέδειξαν ότι το άριστερό χέρι έχει την δυνατότητα να εδωάνη τα όργα, την μισία και μεγάλη σκία των προβόλων και πιθανώς τους καθαρστές. — Άν και κατ' άρχην την γνώμη μου ή λειτουργία των καθαρσθένων με το άριστερό πόδι παρουν-

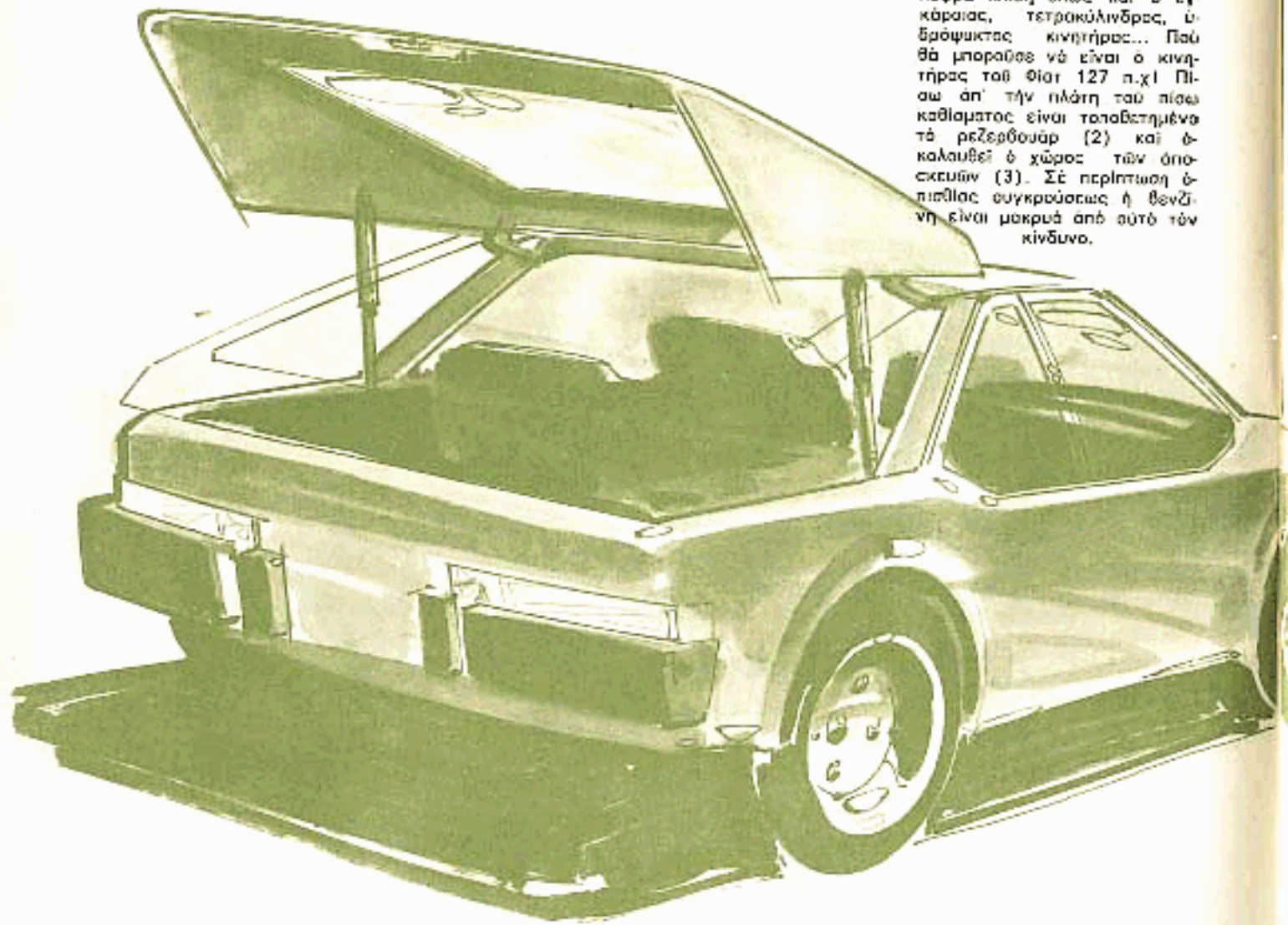
αίνει πολλά πλεονεκτήματα. **ΑΝΑΡΤΗΣΗ:** Έδώ οι άντιορήσεις μου γίνονται βασικά, όσον άπορά στις δοκιμές στρέψως, που άντικαθιστούν τα έλατήρια ή τις σούστες. Δεν μου έμπέουν έμπιστοσύνη για άνθεκτικά και άποτελεσματικά έξαρτήματα, ή δε δυνατότητά τους να ρυθμίζονται ώστε να μεταβάλλεται το ύψος των αυτοκινήτων, είναι μάλλον άχρηστη. Φαντασθήτε, έπειδή μπροστά σας ό πάχσον μερικά χιλιάμετρα χαλασμένο δρόμο, να πρέπει να κατεβήτε από το αυτοκίνητό σας (ίσως θρέχει, χιονίζει, κάνει κρύο) να σηκάστε δυό φορές το αυτοκίνητό σας με τον γυάλλο και να προσπαθήσετε να συ-

θίσετε τις θρόνικες από λάσπες κλπ. κλειδώσεις των ράβδων στρέψως. Ένα τέτοιο σύστημα μεταβολής του ύψους πρέπει είτε να είναι από, όπως της Σιτροέν ή να μην ύπόχη καθόλου. Οι ζυγαριές (άντιστρέπικες δοκι) φυσικά είναι ένα θεμεσίμο στοιχείο στην άνιάρτηση και τα ψαλίδια είναι άρεκά δοκιμαμένα, ώστε να ταιριάζουν στην έδα του αυτοκινήτου που σχεδιάζουμε. Θα περιμένουμε και τις δικές σας παρατηρήσεις και θα χαρούμε να άκούσουμε καινούργιες ιδέες που θα βελτιώσουν το αυτοκίνητό μας. Και που έχετε; Μπορεί κάποιο έργοστάσιο κατασκευής αυτοκινήτων να έχει έλλειψη από... σχέδια!



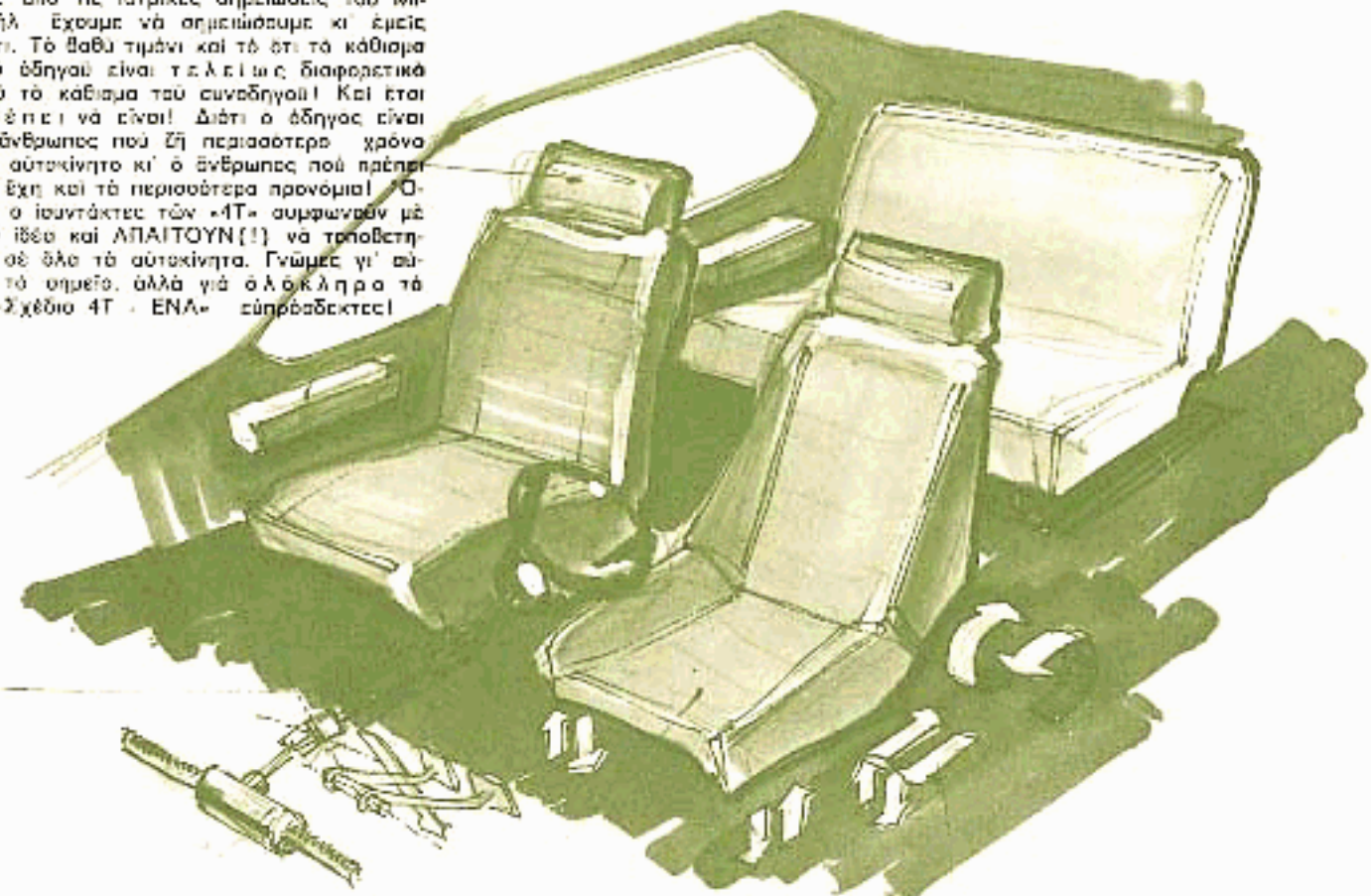


▲ Πλαγία τουή: Αρχίζοντας από άριστερά, από εμπρός δηλαδή, διακρίνεται... Η εισαγωγή του ψυχρού αέρα, το ψυγείο νερού που έχει μία ελαφρά κλίση όπως και ο εγκάρσιος, τετρακύλινδρος, υδρόψυκτος κινητήρας... Πού θα μπορούσε να είναι ο κινητήρας του θίαυ 127 π.χί! Πισω απ' την πλάτη του πίσω καθίσματος είναι τοποθετημένο το ρεζερβουάρ (2) και θ-καλυβεί ο χώρος των όπισθεν (3). Σε περίπτωση θ-πισίας συγκρούσεως ή θενζι-νη είναι μακριά από αυτό τον κίνδυνο.



Αυτό είναι το σημείο στα ό-πιοι τα «Σχέδια 4T-ENA» υπε-ρχει απ' όλα τα άλλα αυτοκί-νητα της κατηγορίας του. Ο τρόπος που «εργάζεται» ή πι-σω πόρτα. Όπως βλέπετε εί-ναι συνδυασμός τζαμιού - πόρ-τας. Άνοιγοντας αποκαλύπτει τον χώρο του πάρι - μπαγκάζ, που φαίνεται καλύτερα στην τομή του σχήματος 8, και τα μεγαλύτερα αντικείμενα μπο-ρούν να τοποθετηθούν μέσα. Εκτός αυτού όμως, αρκεί να αλλάξει το σχήμα της πόρτας για να μεταβληθεί το «Σχέδιο» από υπερλίνο σε στέσιον - θά-γκιν! Οι λεπτές γραμμές δεί-χνουν τη θέση της πόρτας ό-ταν είναι κλειστή. Σημείο για καλύτερη: Το ότι το πίσω τμήμα θα πρέπει να γίνει χα-μηλότερο για να φορτώνονται πιο εύκολο θαρειά αντικεί-μενα.

Μία πάραυτα θρωπική και ι-διαίτερα των προθέτων καθισμάτων, Έκ-τός από τις ιατρικές σημειώσεις του Μι-χαήλ. Έχουμε να σημειώσουμε κι εμείς κάτι. Το βαθύ τιμόνι και το ότι το κάθισμα του οδηγού είναι τελεσίως διαφορετικά από το κάθισμα του συνοδηγού! Και έτσι πρέπει να είναι! Διότι ο οδηγός είναι ο άνθρωπος που ζή περισσότερο χρόνο απ' αυτοκίνητο κι ο άνθρωπος που πρέπει να έχει και το περισσότερα προνόμια! Ό-λοι οι ιουντάκτες των «4T» συμφωνούν με την ιδέα και ΑΠΑΙΤΟΥΝ(!) να τροποστη-θί σε όλα τα αυτοκίνητα. Γνώμες γι' αυτό το σημείο, αλλά για όλα κληρο το «Σχέδιο 4T-ENA» εμπεδωδερκεται!



**Υ. ΠΙΡΠΙΡΗΣ**

ΠΡΕΠΕΙ ν' αρχίσω με μία εισαγωγή προς άρρη κάθε παρεξηγήσεως. Δεν είμαι μηχανολόγος ή τεχνί-κός ή μεγάλος γνώστης του αυτοκινήτου και δεν θα κωκω-λίζομαι. Οι γνώσεις μου πε-ριουρίζονται απλώς σε μία εμπειρία από πολύ διάβα-σμα (όμοιολογούμενος όμως, χωρίς μεγάλη έμφαση σε τεχνολογικά θέματα, λόγω της αγάπης προς το Σπόρ) και μία αρκετά καλή μνήμη (όπως άλλοι λένε). Θα προ-σταθήσω δυο πιο μεθοδικά μπορώ να παραθέσω τις άν-τιρρήσεις μου στην όλη κα-τάσταση, γιατί η βασική μου αντίδραση είναι αντίο-μηση.

Πού πηγαίνει από μία έμ-φρατη θέση προσομοιω του υπογράφοντος και από μία, έλπίζω, ορθολογική αντιμε-τώπιση των κομματιών, αλλά και της ιδέας του αυτοκινήτου.

Εκείνο όμως που θα ή-

θελα, περισσότερο από κά-θε π, να τανίσω στην εί-παγωγή μου, είναι ο θεμα-τισμός μου για τα σχέδια, τις ιδέες και την μεταφορά τους στο χαρτί, του φίλου μας κ. Μιχαήλ. Κάτι που εγώ π.χ. δεν θα μπορούσα ποτέ να πετύχω λόγω μιας απαραιτήτως άγνοιας να τραβήξω μια ίσια γραμ-μή απ' ενός, και απ' έτε-ρου, λόγω έλλειψης τεχνο-λογικών γνώσεων. Όμως ή εμπειρία και οι λίγες γνώ-σεις μου δίνουν το δικαίω-μα να κρίνω, κάτι που ά-κουστε μπορεί να κρίνει και ένας έντελως άμαθης, μια και ή κρίση είναι ο θείω-μας της υποκειμενικότητας.

Απόσπε, μην ξεχνάμε ότι εή κρίση είναι εύκολη, ή δημιουργία είναι δύσκολη. Λες δηλαδή «δέν μ' άρσσει, κρίνει» και αν θέ-λης εξηγείς γιατί. Εγώ πάντα ήθελο. Πού δεν ση-μαίνει ότι δεν μ' άρσσει. Απλώς, σαν λίγα αντίδρα-στικά, έχω πολλές αντιο-ρήσεις. Βασικά στην ιδέα,

και μετά σε μερικά επί με-ρους κομμάτια.

Και γιατί διαφωνώ στην ιδέα; Θα σάς πω μια μικρή ιστορία για να καταλάβετε ότι βασικά δεν διαφωνώ στην ιδέα, αλλά στο ότι αυτό το αυτοκίνητο είναι κί-τι νέο.

Όταν συζητήσαμε με τον Κώστα Καβαλά γι' αυτό το αυτοκίνητο και άρρη μου έδειξε τα σχέδια που είχε στείλει ο κ. Μιχαήλ, μου είπε μήπως μπορούσα να βρω καμιά πρωτότυπη άνομασία του κομματιού, γιατί αυτός βασανίζταν το κομμάτι και δεν ήθελε. Είπα στο ιδανικό αυτοκίνη-το και με κοίταξε ειρωνι-κά (παραδέχεται καθόλου πρωτότυπος τίτλος) και μου είπε (είναι πολύ ένθουσιώ-δης):

— Θέλω κάτι πιο ζων-τανό, γιατί το κομμάτι εί-ναι μεγάλο, γίνεται σαν συ-βαρή προσπάθεια πρώτη φορά στην Ελλάδα, τα σχέ-δια είναι καταπληκτικά για τα πρότυπά μας και στο αυ-



τονίζοντας είναι κάτι νέο.

Συμφωνώ με όλα εκτός από το τελευταίο. Και εδώ είναι η διαφωνία μου.

Το αυτοκίνητό μας δεν έχει τίποτα το νέο. Αν το έβλεπα και διάβιζα γι' αυτό ότι είναι ο αντικαταστάτης του ακαθάρτου π.χ., θάλεγα απρόβλεπτο στην Φολκσβάγκεν, έβγαλε ένα μοντέρο αυτοκίνητο. Άλλα σαν «πρόξενος» δεν υπάρχει τίποτα νέο. Το αυτοκίνητο είναι συνδυασμός θεσπισμένων λύσεων που χρησιμοποιούνται κατά χιλιάδες ή εκατομμύρια και, εκτός αυτού, αν ψάξουμε να βρούμε πρακτική εφαρμογή που πάντα πρέπει να υπάρχει κατά την γνώμη μου, θα ποιοκεφαλιάσουμε.

Και εξηγούμαι:

Τι είναι κατ' αρχήν το μικρό αυτοκίνητο; Είναι ή απάντηση, α) στο πρόβλημα οικονομικού χάους, και β) στο κόστος. Η πρωταρχική απαίτηση για ένα μικρό αυτοκίνητο είναι το κάθε τι να στοιχίζει λίγο και αυτό επιτυγχάνεται α) με το να στοιχίζει φθηνά και β) με το να μπορούν να τυπωποιηθούν μέρη του.

Το αυτοκίνητό μας δεν το καταφέρει καθόλου καλά στο ζήτημα του κόστους. Εάν αποφασίσαμε να παρουσιάσουμε την ιδέα σ' ένα τμήμα βιολογισμού κόστους ενός κατασκευαστού, σίγουρα τα μαλλιά των ανθρώπων θα έφθιναν στο τα βύνη. Πρόγραμμα που θα το έκανε αδύνατο άχρηστο. Γι' αυτό και το πρώτο που πρέπει να αλλάξει για την επόμενη φάση θα είναι η πρακτικότητα στην θέση της καλοσχεδιασμένης επιδείξεως. Πράγματα σαν τις ζάντες, τις ζάντες ασφαλείας, τις περιέργες λύσεις στις επιμέρους επαναφορές (ρόδες στρέψης) στοιχίζουν πολύ και μάλλον είναι εκτός πραγματικότητας, τουλάχιστον στο αυτοκίνητο μας που υπέχει θέση και φιλοδοξεί να είναι ένα βασικό μέσον μεταφοράς. Γιατί, άλλως, ποιά η σκοπιμότητα του μικρού όγκου; Θα μπορούσαμε να παρουσιάσουμε ένα μεγάλο που θα δικαιολογούσε κάθε γραμμάτιο του κατασκευαστή των ονείρων.

Πρα, η ιδέα είναι αντι-στροφική ανάλογη στη σχέση της ύψους+σκοπιμότητας προς κόστος.

Στην περίπτωση αυτή πολύ περισσότερο θα εντυπωσιαζόμουν εάν το αυτοκίνητό μας είχε ένα επαναστατικό κινητήρα ή ήταν ηλεκτροκίνητο ή είχε τον κινητήρα σ' ένα ανορθόδοξο μέρος (ή σκέψη μου κάνει στο σκαθάρι που είχε τον κινητήρα του κάτω από το κάθισμα και το άπαιο ο Ρούντολφ Λάινινγκ έβαλε στη ναφθαλίνη όταν ανέλαβε αυτό τον έργο της «Φολκσβάγκεν»).

Η, για να πάμε πιο μακριά, θα ήθελα ένα κινητήρα Βάνκελ με ένα ρότορ σαν το καλό Σπίντερ της Έν Όϊ, κάτω από το πίσω κάθισμα, ώστε, σ' αυτή την περίπτωση να υπάρξει 95% ωφέλιμος χώρος που θα ήταν μια άνωρησθήγητη προσιτή (φρονέει από παντού: πολλά θέλεις!)

Και όμως, το 2000 μ.Χ. που θα είμαι γέρος 55 ετών, οι μισοί αυτοκίνητοι θα κυκλοφορούν με αυτοκίνητα των τριών μέτρων που θα παίρνουν τέσσερα άτομα και αποσκευές, με κινητήρα Βάνκελ, μεγέθους μιας μπαταρίας, κάτω από κάποιον κάθισμα. Τα σχέδια αυτού του αυτοκινήτου, που θα αποτελούσαν κάτι πραγματικά νέα. Κάτι τέτοιο, νομίζω, πρέπει να είναι το «IT-AYO». Άλλωστε θα μας προλάβει... ή Τζένεραλ Μότορς!

### ΕΜΠΡΟΣ ΚΑΙ ΠΙΣΩ ΚΙΝΗΣΗ...

Φυσικά, λέγοντας εμπρός κίνηση εννοούμε «έδρα πίσω», αν και δεν ήταν άσχημα το αυτοκίνητό μας να είχε δαυτο είχε τον κινητήρα του (κάτω από κάποιον κάθισμα και όπως φρονίζει για θάνατο να περάσει έξω γιατί οι Βάνκελ δεν χάνουν τόσο θόρυβο και την κίνηση εμπρός.

Επίσης, λέγοντας πίσω

κίνηση εννοούμε φυσικά την έννοια «έδρα πίσω», γιατί το ορθόδοξο σύστημα κινήσεως εμπρός — κίνηση πίσω έχει απορριφθεί εξ αρχής λόγω οικονομίας χώρου σαν το πιο σπατάλο σε όγχο. (Εκτός αυτού θα ήταν μια λανθασμένη άρχη στην ιστορία μας, γιατί η καλύτερη λανθασμένη άρχη (ξεκίνημα) στην ιστορία της ανθρωπότητας, όπως είπα και ο μέγας Λάο Τσε, Πάμορ, απ' ενός άρχη αλλά σταθερά έχει αρχίσει να πεθαίνει, απ' έτερου δεν έχει καμιά θέση στο σχέδιό μας, λόγω συμβατικότητας, αν μη τι άλλο.

Σε κανένα λοιπόν με γνώμονα το «έδρα εμπρός» ή «έδρα πίσω». Ποιά τα πλεονεκτήματα και ποιά τα μειονεκτήματα; Όχι μόνο στην θεωρία, όχι μόνο στην πράξη, αλλά και στην σημερινή σκοπιμότητα. Ας αρχίσουμε από το τελευταίο και δυστυχώς το πιο βασικό. Η έννοια «έδρα πίσω» είναι πεθαμένη στην εποχή μας, λόγω ασφαλείας. Όχι θεωρητικής ή πρακτικής, αλλά αυτής που ξεκίνησε ο δημιουργός Νέιντερ, θέσπισε ή αμερικανική καθήκησηση επηρεασμένη από την καταναλωτική κοινωνία (που με την σειρά της επηρεάστηκε από τον Ράλφ Νέιντερ, ο οποίος στο ζήτημα του «έδρα» των αυτοκινήτων είναι μια φούσκα) και πρόκειται να ακολουθήσει η Εδράση, ή Ιαπωνία κ.ά. Αυτή η ασφάλεια δεν είναι, εδώ που τα λέμε, και τόσο παράλογη, αλλά, προς Θεού, ως βρούμε ένα απλό και φθινό σύστημα που να μην μαλοκάνει τα φρένα και μετά συζητάμε για ασφάλεια με αέρα ή για καταπέτες.

Όμως, οι άνθρωποι που παίρνουν τις αποφάσεις προτιμούν τους καταπέτες και μάλλον κανένα αυτοκίνητο με «έδρα πίσω» δεν πρόκειται να ξεπεράσει τα κατά νεαρούς που έχουν τεθεί. Έτσι, σε λίγα χρόνια, ή γενιά αυτή θα είναι παρμένα και δεν θα επιτρέπεται η πώλησή της. Εκτός αν γίνουν τέτοιες τροποποιή-

σεις, πράγμα όμως που θα έκανε την βρεννα και την εφαρμογή τρομαρά πολύξοδη. Μικρό το θάυμα λοιπόν που βλέπουμε όλους να μεταφέρονται στο «έδρα εμπρός» (αυτή την στιγμή ή Ρενώ είναι 100% «έδρα εμπρός», ενώ πριν δέκα χρόνια ήταν 100% «έδρα πίσω»). Μικρό το θάυμα που ή «Φολκσβάγκεν» ψάχνει, πανικόβλητη θα λέγαμε, για αντικαταστάτη του «ακαθάρτου».

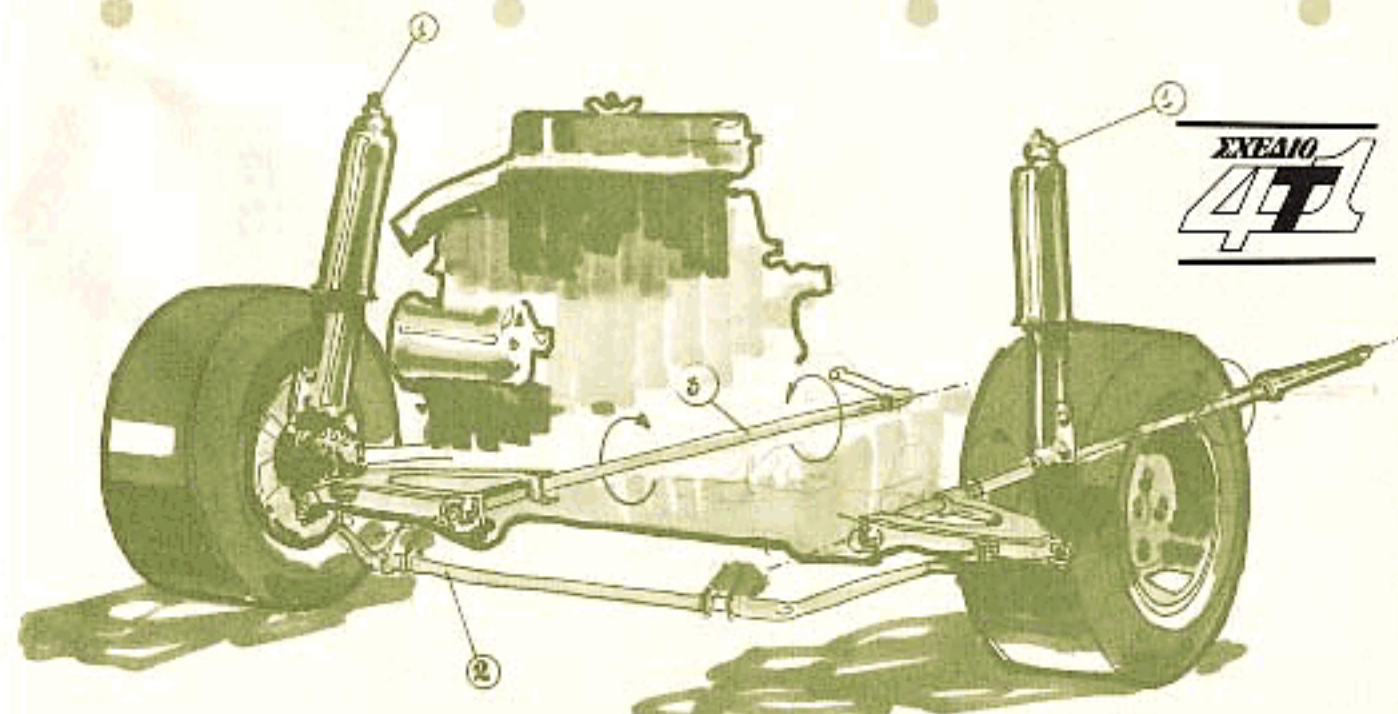
Έτσι, λοιπόν, μοιραία, το αυτοκίνητό μας πρέπει να είναι «έδρα εμπρός», γιατί άλλως, πρακτικά είναι μια χμίαιρα, αφού θα είναι ασυμβιβάστα «ξεπερασμένο».

Ας έλθουμε όμως στην θεωρία και την πράξη — που άλλωστε μας ενδιαφέρει και περισσότερο — και ας εξετάσουμε τα δύο συστήματα.

Περιοριστικά, μια και ήδη το έχουμε απορρίψει, το σύστημα «έδρα πίσω» προσφέρει: απλούστερη και φθηνότερη κατασκευή, αφού τα άξονα ήμαξόνια των τροχών που στρίβουν με την μπροστινή κίνηση δεν χρειάζονται καλύτερη αεροδυναμική, αφού ή εμπροσθία περιοχή μπορεί να φορμαρισθεί πιο καλά, πράγμα που σημαίνει καλύτερη απόδοση και οικονομία. Θεωρητικά, ο θόρυβος είναι μικρότερος παίρνοντας σαν βάση δύο ίδιους κινητήρες. Η πρόφωση είναι πολύ καλύτερη από όλα τα συστήματα και το μπόνι το ελαφρότερο έπισης από όλα τα συστήματα. Το σύστημα αυτό μας προσφέρει το πιο πρακτικά αυτοκίνητο πώσεων, γιατί είναι το πιο εύκολο στο παρκάρισμα, το πιο εύνητο και ζητούν την λιγώτερη προσπάθεια εκ μέρους του οδηγού.

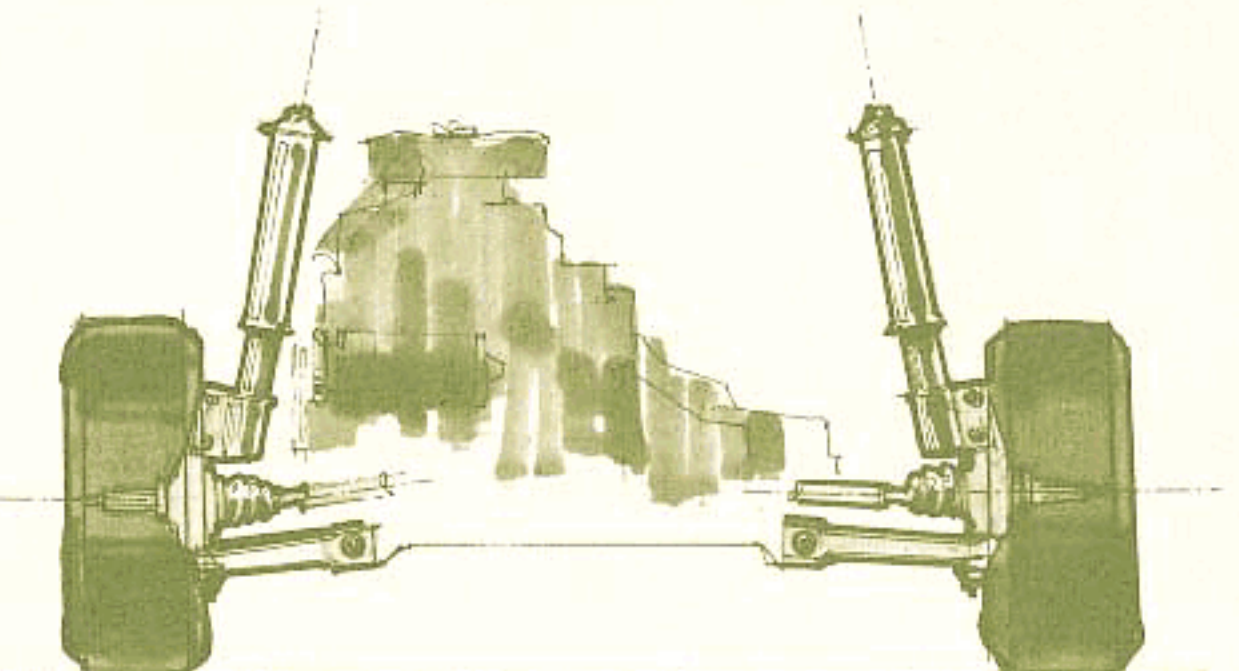
Μειονεκτήματα: Κατ' αρχήν ο χώρος αποσκευών είναι ο λιγώτερος από κάθε σύστημα. Η άδικη συμπεριφορά επίσης υποφέρει από πολλές πλευρές, έναντι των άλλων συστημάτων, λόγω της ύπαρξης του μεγα-

Σελίδα στην σελίδα 106



Η πρόσθια ανάρτηση. Η ανάρτηση είναι Μακφέρσον αλλά χωρίς κυλινδρικά, ομακεντρικά με το άμορτισερ, έλατήρια. Τα τελευταία έχουν αντικατασταθεί με ράβδους στρέψης που είναι τοποθετημένες μέσα στο αυτοφερόμενο σασί κατά τον διαμήκη άξονα (3). Εκτός του ότι εξοικονομούν χώρο προσφέρουν και δυναμότερες ρυθμίσεις του άξονα του αυτοκινήτου. Η στήριξη των τροχών γίνεται, εκτός από το γόνατο Μακφέρσον, με το δύο κάτω «μαλίσια» το οποίο συνδέονται φυσικά με τις ράβδους στρέψης. Η παχηά αντιστρεπτική δοκός (2) διακρίνεται καθαρά και τα σημεία στηρίξεως των γονάτων στους θόλους (1) επίσης.

Πρόσθια όψη της ανάρτησεως. Καμιά ιδιαίτερη παρατήρηση εκτός από το ότι το ήμαξόνια θα έχουν διαφορετικό μήκος, και διατομή, όπως στο Φιατ 127.

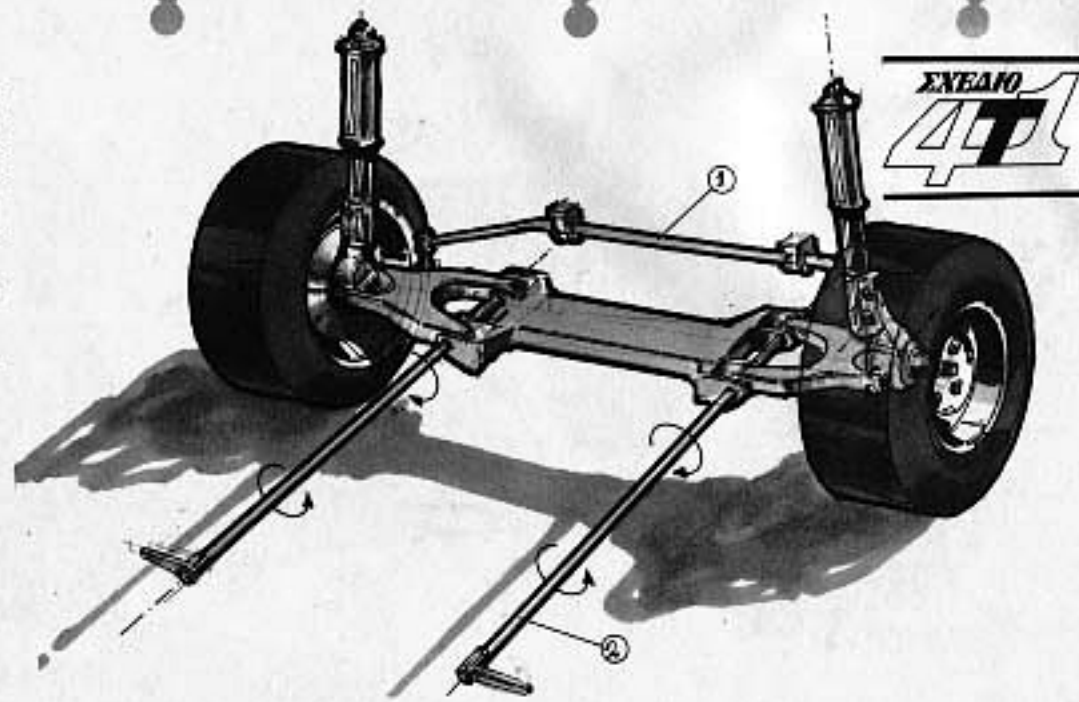




‘Ο Μιχαήλ μ’ έβαλε σέ μιιά γωνία και δέν μπορώ νά ξεφύγω! Παρουσίασε ξνά μικρό, οικονομικό, οικονομικό αυτοκίνητο που έχει ένα στοιχείο που αντιπαθώ τρομερά, όπως και ό Αλέξης Σκουδάκης, αλλά που δέν μπορώ νά κάνω τίποτα γι’ αυτό! Τό «σχέδιο» έχει μηχανή και κίνηση εμπρός και, ειλικρινά, δέν τά μπορώ και τά δύο. Ίσως τά χρόνια πίσω απ’ τά τιμόνια τών ΤΤ και ό τρόπος που οδηγούνται αυτά τ’ αυτοκίνητα νά μέ χάλασαν και νά κάνω κάποιο βασικό σφάλμα, αλλά θά ήθελα τό «σχέδιο» νά έχει τόν κινητήρα και τήν κίνηση πίσω. Όμως, ό Μιχαήλ μέ έχει δώσει σέ μιιά γωνία! Γιατί δέν μπορώ νά παραβλέπω τά σημεία που αναφέρει στό κείμενό του γιά τήν εκμετάλλευση τού χώρου και γιά τό ίσο βάρος. Άκόμη δέν μπορώ νά μη δεχθώ τόν χώρο που έχει γιά τίς αποσκευές και τήν εξιστη και ασφαλή τοποθέτηση τού ρεζερβουάρ τής βενζίνης. Μπορεί ή πίσω μηχανή —

πισω κίνηση νά ταιριάζει στις δικές μου οδηγικές συνήθειες, αλλά αυτό δέν σημαίνει τίποτα. Καθαρά τίθεται τό πρόβλημα ότι τό «Σχέδιο» δέν απεικονίζεται στους απαιτούμενους, αλλά σ’ άλλες που, τέλος πάντων, δέν έννοούν νά τό δύνουν κάτω.

Τό «Σχέδιο» μ’ άρέσει. Κι’ άν ήμουν Λάινινγκε θά τό έκανα Φόλκ Βάγκεν γιά νά μη χάσω τή θέση μου. Κανείς δέν μπορεί νά παραβλέψει τόν παράγοντα αισθητική σ’ ένα αυτοκίνητο. Και τό «Σχέδιο» μου ταιριάζει αισθητικά, ή μ’ άλλα λόγια μ’ άρέσει και θά τό αγοράζα γιατί θά μ’ άρεσε νά τό βλέπω κάθε πρωί κάτω απ’ τό σπίτι μου. Οι γραμμές του είναι λειτουργικές, αρμονικές και δέν επηρεάζονται απ’ τόν χρόνο ή τουλάχιστον αυτό πιστεύω χωρίς νά είμαι άπόλυτα σίγουρος. Συγκρίνοντας όμως τό «Σχέδιο» μέ τά άλλα σύγχρονα μικρά αυτοκίνητα, βλέπω ότι έχει πολλά σημεία



‘Η πίσω ανάρτηση. Θά μπορούσαμε νά πούμε ότι δέν είναι παρά ή επανάληψη τής πρόσθιας ανάρτησας... Θά μπορούσαμε! Διότι τά πράγματα δέν είναι καθόλου ίσα! ‘Ο Μιχαήλ γράφει τό εές γιά τήν πίσω ανάρτηση: «...Μιά επιπόλαιο παρατήρηση θά τό παρομοιάζε με σιωρούμενους άδενσε... Μά ό τρόπος με τόν οποίο συνδέεται τό άμφοτερό σπόν τροχό, στήν πλύμνη τού τροχού, κάνει τόν γεωμετρικό τόπο πάνω στόν οποίο κινείται τό κέντρο τού τροχού, τελείως διάφορο από τόν γεωμετρικό τόπο τού κέντρου τού τροχού στήν περίπτωση τών αιώρουμένων άδένων...». Πράγματι, υπάρχει μιιά καινοτομία στήν πίσω ανάρτηση! Προσέξτε ότι ή πλύμνη τού τροχού μπορεί και κινείται(!) μέσα στό U, που σχηματίζεται στήν άκρη τού φαλιδιού. Τό σημείο αυτό άμολογούμε ότι δέν είναι εύκολο κατανοητό. Περιμένουμε τίς διευκρινή-

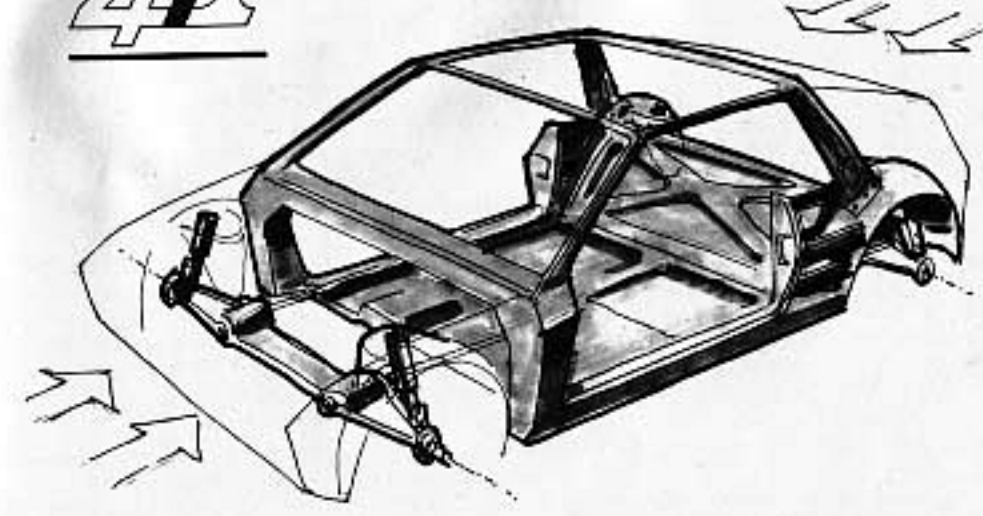
πού έγγυώνεται τήν αισθητική μακροζωία. Ίδιαίτερα μ’ άρέσει τό πίσω τμήμα του και ό τρόπος που τό τζάμι άνοίγει γιά νά γίνη στήν οδία μιιά τεράστια πόρτα γιά τό φώτισμα και τό ξεφόρτωμα άποσκευών.

‘Η τοποθέτηση τού κινητήρα είναι στό σημείο που άνεχουν τά σχέδια μάλλον άνοφερτη. Έχω τήν έντύπωση ότι είναι πολύ έμπρός και ότι ή έπίκτητη ύποστροφή τού αυτοκινήτου θά αυξάνεται σέ έννοητικό βαθμό. Δέν μπορώ όμως νά είμαι κι’ έδώ σίγουρος άν δέν έχω εμπρός μου τά άκριβή κατασκευαστικά σχέδια τού αυτοκινήτου μας, κάτι που δέν ύπόκειται περίπτωση νά τό δούμε... πύνομα! Μετά, άνησυχώ γιά τόν τρόπο που τό καπό απέφτει εμπρός νομίζοντας ότι είναι μάλλον δύσκολο νά έκτεταχθώ μιιά τόσο χαμηλή γραμμή, μέ τούς ύπαρχοντες τουλάχιστον κινητήρες. Θά προτιμούσα νά

δύ έναν επίπεδο 4κύλινδρο κινητήρα—άλλά Σουιτσαρ—ή ακόμη καλύτερα ένα κινητήρα Βένκελ μέ δύο κύλινδρους αλλά μέ τόν τελευταίο άρχισα ν’ άπομακρύνωμαι απ’ τήν ιδέα τού σχετικά φθηνού οικογενειακού αυτοκινήτου.

Ένα σημείο που άποσάδηποτε θέλει ιδιαίτερη προσοχή είναι οι πίσω οκλίονες—οι όποιες δημιουργούν μεγάλα τυφλά σημεία γιά τόν οδηγό όταν κίνη ύποσθεν. Οι μεγάλες άμωσ και σχετικά χαμηλές πόρτες, είναι σημεία εύπρόσδεκτα γιά ένα τόσο μικρό αυτοκίνητο. Μέχρι στιγμής, ή άξιολόγηση τού «Σχεδίου» γίνεται μόνο απ’ τήν καθαρά έξωτερική πλευρά του. Δέν έγραφα τίποτα γιά τούς χώρους, τήν ανάρτηση, τό έσωτερικό και τόν τρόπο που τ’ αυτοκίνητό μας θά στέκεται στόν δρόμο, έκτός από τήν μικρή μνεία στήν ύπερβολική ύποστροφή λόγω τής τοποθέτησως τού κινητήρος.

Άπλώς βλέπω τά σχέδια που βλέπετε κι’ έσείς και γράφω τίς σκέψεις μου στό χαρτί. Κοιτάζω τό έσωτερικό, ιδιαίτερα τά καθίσματα. Μιά γενναία προσπάθεια νά άποκτήση σωστά καθίσματα ένα μικρό αυτοκίνητο. Μέχρι τώρα είμαστε άναγκασμένοι νά καθάμαστε σέ άσθετικές καρέκλες, χωρίς καμιά πνευμική στήριξη και μέ σχεδόν άύπαρκτες δυνατότητες συθμίσεως. Και δέν μπορώ νά καταλάβω γιατί πρέπει νά ύποφέρω όταν έχω ένα μικρό αυτοκίνητο στό ταξίδι μου απ’ τήν Άθήνα στήν Θεσσαλονίκη. Σέ τελική άνάλυση ποτέ δέν κατάλαβα γιατί πρέπει νά κατεβαίνω απ’ τό καθίσμα τού οδηγού μ’ ένα κεφάλι βαρύ σάν τόν Λεωκό Πύργο—χωρίς φωνές απ’ τούς δύο μας άρχιτέκτονες!— και μέ μιιά μέση—σιεπάρε και πόδια που πάσχαον από άγκύλωση... Γιατί; Διότι πληρώνω 100.000



σεις τού σχεδιαστή και τίς δικές σας γνώμες. Κατά τά άλλα, ύπάρχουν πάλι ρόβδοι στρέψως (2) και αντίστρεπτική δοκός (1). ‘Η γέφυρα που ύπάρχει και που έπάνω της στηρίζονται τά φαλιδια νομίζουμε ότι είναι περιττή σ’ ένα σασί, τόσο δυνατό, όπως αυτό τού σχήματος 12.

Τό αυτοφερόμενο σασί είναι ένας άληθινός κλωθός άσφαλείας— μέ τήν έξαιρεση τής όροφης που άποσάδηποτε χρειάζεται ένίσχυση. Τό άμάεωμο παρουσιάζει αντίσταση στή θλίψη μέ διαφορετικές άμωσ τμήρα στό διάφορα έπί μέρους τμήματά του, όνάλογο μέ τήν έργασία που κάνουν. Π.χ. ό θάλαμος τών έπιβατών πρέπει νά παρουσιάζη πολύ ύψηλότερες τιμές από τό έμπρός τό πίσω τμήμα τού αυτοκινήτου. Δέν μπορούμε άμως νά άρηθούμε ότι ό Μιχαήλ σχεδίασε ένα πραγματικά γερό θάλαμο!

δραχμές γιά ένα καφεκούτι; Δέν θέλω ένα καφεκούτι έστω κι’ άν μου στοιχίση 5.000 παραπάνω και δέν θέλω μιιά άσθετική καρέκλα νά κάθωμαι γιά πέντε ώνάληρες ώρες στίς πύ άπλές περιπτώσεις ταξιδιού.

Θέλω νά μπορώ νά άπολαμβάνω τό ταξίδι μου, νά έχω ένα σωστό τιμόνι και ένα μέρος ν’ άκουμπήσω τό άρσιστερό μου πόδι και νομίζω ότι ό Μιχαήλ πέτυχε σ’ αυτό τόν νομέα.

Τό έσωτερικό τού «Σχεδίου» είναι, όπτικά, άπόλυτα σωστό και ή λύση που δίνει στήν κονοάλα τών όργάνων έλέγχου είναι πρωτότυπη και χρήσιμη. Γιατί άπολύτως τά περισσότερα αυτοκίνητα, μικρά ή μεγάλα, έχον τοποθετημένα τά όργανά τους σέ μιιά κεντρική κονοάλα και τά βλέπεις μόνον από καθάσθ όδηγήσεως, τό σώμα σου δηλ., καταφέρει νά φέρη τά μάτια σου στή γραμ-

μή όρατότητας τών όργάνων. Διαφορετικά, άν είσαι πολύ ψηλός ή πολύ κοντός, βλέπεις μόνον τούς έπάνω ή κάτω, τούς δεξιούς ή άριστερούς δείκτες ή μόνον τό φατίνα.

‘Αν ό οδηγός μπορεί νά περιστρέψη όλο τό συγκρότημα τής κονοάλας αυτό σημαίνει ότι μπορεί νά τό ενθίση γιά όλες τίς ύπερσείες που προσφέρει—τασσία, ραδιόφωνο, μαγνητόφωνο, διακόπτες και, γιατί όχι, κλιματισμό! Τά προδύματα άρχίζουν γιά τό «Σχέδιο» απ’ έδώ και πέρα. Δέν άρχει νά σχεδιάση κανείς ένα άμορφο... «Σχέδιο». Πρέπει, τό σχέδιό του νά έχη πιθανότητες νά γίνη πραγματοποιήσιμη και στήν περίπτωση τή δική μας γίνεται πραγματικότητα μόνον άν οι έσωτερικές του διαστάσεις είναι σωστές.

Στό σημείο αυτό πρέπει νά άναφερθώ γιά λίγο και στίς παρατηρήσεις τού Τ.Π. (Δέν ήξερα ότι έχουμε έναν... πειραματιστή στό

περιοδικό). Και νά έκαρτίσω τίς αντιδράσεις μου μέ τίς γνώμες του. Ριζικά διαφωνώ μαζί του στό θέμα τού κόστους. Άπόλυτα πιστεύω ότι ή λύση τών ράβδων στρέψως στήν ανάρτηση δέν είναι τόσο άκριβή όσο εκείνος πιστεύει. Τά καλιά Ντέ Κά Βέ είχαν ράβδους στρέψως και ήταν άριστα—κατασκευαστικά—αυτοκίνητα και δέν ήταν τόσο άσφαλά. Όλος ό κόσμος τά είχε μιιά έποχή και άκόμη κυκλοφορούν δεκάδες απ’ αυτά.

Διαφωνώ μαζί του στό ότι θά σιωπηθούν τά μαλλιά τών κοστολόγων μέχρι τό «Σχέδιο». Πρέπει, τό σχέδιό του νά έχη πιθανότητες νά γίνη πραγματοποιήσιμη και στήν περίπτωση τή δική μας γίνεται πραγματικότητα μόνον άν οι έσωτερικές του διαστάσεις είναι σωστές.

Στό σημείο αυτό πρέπει νά άναφερθώ γιά λίγο και στίς παρατηρήσεις τού Τ.Π. (Δέν ήξερα ότι έχουμε έναν... πειραματιστή στό

129.000 αλλά αυτό δέν σημαίνει ΤΙΠΟΤΑ!

Άπολύτως, διότι οι τιμές τών αυτοκινήτων στήν Ελλάδα είναι παράλογες! Σχεδόν ότι τό Φιάτ 500 L στοιχίζει 72.000 γιατί άν τό σκεφθώ δεύτερη φορά πρέπει νά πίσω απ’ τό παύαθισο!

Έτσι, άν τό Α—112 π.χ. στοιχίζει στήν Γαλλία 34.500 δρχ. — που σ’ ατχίζει — τό «Σχέδιο» θά στοιχίση 46 ή 48 ή 50.000 δραχμές και τούτ’ άποκτήσω ένα άνετο, άμορφο, άσφαλέζ και σχετικά γρήγορο μικρό αυτοκίνητο.

Δέν θά έδινε άμοσ 175.000 δραχμές, γιατί τότε θά έπρεπε νά φορέσω ζουλαμανόνα.

Ίσως πάλι νά κίνω λάθος και οι κοστολόγοι νά χάσουν τά μαλλιά τους μόλις τό δούν, αλλά αυτό μόνο ένας κοστολόγος μπορεί νά μάς τό πη και δέν ξέρω άν ύπάρχη κανείς εκεί έξω ένάμεσέ σας.

Οι παρατηρήσεις τού Μιχαήλ απ’ τήν άλλη πλευρά είναι άλοκιάδαρες... Θέλησε νά φτιάξη ένα αυτοκίνητο γιά τόν Πάρα Πάνω ‘Αχ’ τόν Μέσο ‘Οδηγό... ‘Οχι γιά τόν μέσο οδηγό.

Έτσι δικαιολογείται νά τό παρακάνη μέ τίς ζώντες, μέ τίς μέθους στρέψως και τό έσωτερικό. Τό θέμα τής τοποθέτησως τού κινητήρα τό έθιξα προδύλλοντας τήν προσωπική μου άποψη. Δέν διαφωνώ καθόλου στό ότι τό άλλα έμπρός είναι άσφαλέστερο— γιά τόν μέσο οδηγό— απ’ τό άλλα πίσω. Άλλά πάλι δέν απεικονίζεται σπόν μέσο οδηγό τό «Σχέδιο». Γιατί ό μέσος Έλληνας οδηγός δέν είναι κίν οδηγός!

‘Ας υποθέσουμε λοιπόν ότι φηκάνουμε σ’ ένα σημείο, ότι δεχόμαστε τό σχέδιο και ότι άποφασίζουμε νά τό συκρίνουμε μέ τά άλλα μικρά αυτοκίνητα.

‘Ε! Λοιπόν, θά σάς πώ ότι βρίσκεται άπόλυτα μέσα στήν πραγματικότητα και δει είποτα δέν έχει νά ζηλήψη απ’ τό Α—112, τό Μίνι, τό Κλάμπαν, τό Φιάτ 127, τό ‘Εν ‘Ες Ού 1000.



τό Σούπερ—Σκάθαρo — έ-  
δώ ιδιαίτερα δέν έχει τί-  
ποτα νά ζηλέψη! — τό  
Ντάτσουν Σέρου — άν και  
τό τελευταίο είναι ένα με-  
γάλο θήμα έμπρός.

"Ένα αυτοκίνητο πού μ'  
έκανε νά έχω τις πρώτες  
μου άμφιβολίες γιά τό «Σχέ-  
διο» είναι τό νέο Ρενώ 5.

Δέν τό έχω άκόμη δει  
στήν πραγματικότητα, αλλά  
είναι πανέξυπνο.

Είναι ένα καρφί τεραστί-  
ων διαστάσεων στις πωλή-  
σεις της Φιάτ και της ΒΙ  
ΜC και άντιπομονώ νά κά-  
νω μιά βόλτα μέχρι τό Σού-  
νιο — όπως λέει και κά-  
ποιος άσπονδος φίλος—γιά  
νά τό δοκιμάσω!

"Ας πάρουμε τις διαστά-  
σεις των αντίπάλων μας.

Τό Α—112 έχει τις έ-  
ξής διαστάσεις:

3.23 μήκος, 1.48 πλάτος  
και 1.29 ύψος. Και άκολου-  
θούν τά: Μίνι: 3.05—1.41  
—1.35.

Κλάμπαν: 3.17 — 1.41  
— 1.35.

Φιάτ 127: 3.59 — 1.52  
—1.28.

"Έν "Ες Οδ 1000: 3.79  
—1.49—1.36.

Σούπερ VW: 4.08 — 1.  
59 — 1.50.

VW: 4.08—1.55—1.50.

Τό «Σχέδιο» έχει: 3,25  
—1.48—1.34.

Είναι μεγαλύτερο κατά  
δύο έκατοστά απ' τό Α-112  
έχει τό ίδιο πλάτος και εί-  
ναι άρκετά ψηλότερο.

Σέ σύγκριση μέ τό «127»  
τά μπροστέρι λίγο και έδώ  
ίσως ό Μιχαήλ θά πρέπει  
νά σκεφθή διπλά. Τό Φιάτ  
έχει 3.59 μήκος, τό «Σχέ-  
διο» 3.25. Τό πλάτος του  
«127» είναι 1.52, του «Σχε-  
διου» είναι 1.48. Γιά τό ύ-  
ψος δέν συζητάμε μιά και  
είναι ...κλέμα.

"Η διάσταση πού ενδιαφέ-  
ρει περισσότερο απ' όλα εί-  
ναι τό πλάτος μιά και σέ έ-  
πιδόσεις είναι αυτοί πού θά

αποφέρουν. "Όμως, όπως  
είπαμε, τό «Σχέδιο» είναι  
«4Τ—ΕΝΑ» και θά υπάρ-  
ξουν έξελίξεις. Δέν θέλω  
νά έπεταθώ περισσότερο  
γιατί δέν μπορώ νά έπετα-  
θώ περισσότερο.

Θέλω νά τελειώσω μέ τη  
δήλωση ότι πιστεύω στό  
«Σχέδιο» και ότι νομίζω ό-  
τι είναι πράγματι Νέο. Ά-  
πέφθησαν τις λύσεις των πε-  
ριστροφικών κινητήρων και  
διαφωνώ μέ τόν Τ.Π. στό  
ότι τό αυτοκίνητο έπρεπε  
νά έχη συσσωρευτάς γιά  
νά μου κινήση τό ενδιαφέ-  
ρον.

Τό «Σχέδιο» είναι νέο  
μέσα στα λογικά όρια. Είναι  
διαφορετικό από τ' άλλα, εί-  
ναι άνετο και σταθερό, εί-  
ναι γρήγορο... Κι' όλα αυ-  
τά τό κάνουν νέο γιά μένα  
πού δέν είμαι πεισματής  
και δέν βλέπω την πραγμα-  
τικότητα!

Μ' αυτό θέλω νά πώ ότι  
μάλλον αντίστροφα είναι τά

πράγματα και ό Τ.Π. θά  
έπρεπε πρώτα νά ρίξει μιά  
προσεκτική ματιά γύρω του  
γιά νά δει ότι ή πραγματι-  
κότης αυτή τη στιγμή είναι  
οί λαμαρίνες, τά πλαστικά  
ταμπλά, ξύλα, χερσόλια,  
πόρτες, κουμπιά και άνθρω-  
ποι και νά χειροκροτήσει  
μιά προσπάθεια πού θέλει  
νά τραβήξη τόν οδηγό πού  
Νοιάζεται απ' τό σωρό της  
κακομοιριάς και της άνα-  
σφαλείας πού μές δέχνει  
στό όνομα του Κόστους.

Ζώ στην Ελλάδα και τό  
«Σχέδιο» δέν στοιχίζει 160.  
000. Στοιχίζει αυτό πού  
πρέπει νά στοιχίζει. Κι'  
όχι αυτό πού τό επέβαλαν  
έξωτερικοί παράγοντες.

Σκεφθήτε το και σεις και  
περιμένουμε όλοι τις γνώ-  
μες σας. Οι σελίδες της άλ-  
ληλογραφίας είναι στη διά-  
θεσή σας κι' άν χρειασθή  
μπορούμε νά δημοσιεύσου-  
με και ένα συγκεκριμένο  
σχέδιο του «Σχεδιου».

# VerniSpray © COLOR LAC

βερνικώνετε — επιδιορθώνετε  
"μόνοι σας"



ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ Β. ΕΛΛΑΔΟΣ  
"ΝΟΡΒΕΛΛΑΣ" Ε.Π.Ε.  
Μητροπολιτικός 15 Θεσσαλονίκη  
τηλ. 22-065 75040

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ Ν. ΕΛΛΑΔΟΣ  
ΛΑΜΠΕΡ Σ. ΝΑΧΑΜΑ -  
Ιερίφου 48 Αθήνα  
τηλ. 280-165