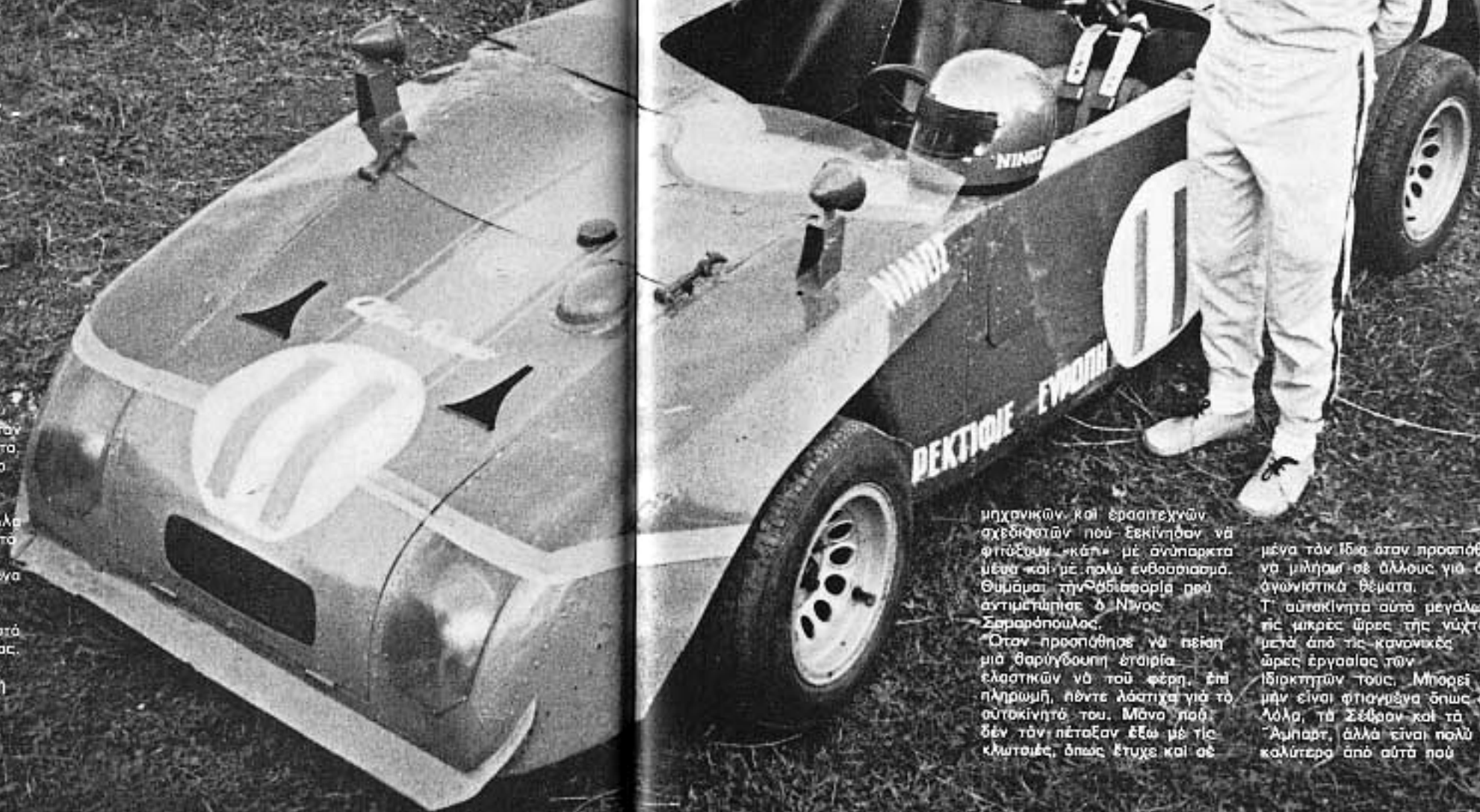


MADE IN GREECE

ΟΙ 4ΤΡΟΧΟΙ παρουσιάζουν τις προσπάθειες πέντε Έλλήνων κατασκευαστών αγωνιστικών αυτοκινήτων, σ' ένα αποκλειστικό ρεπορτάζ -τό πρώτο του είδους του στην Ελλάδα. Διαβάστε τι σκέφθηκαν, τι έπνευχαν και πώς σκοπεύουν να προχωρήσουν οι πρωτοπόροι. Ίσως, σε λίγα χρόνια, αυτές οι σελίδες να έχουν ιστορική αξία!

ΛΙΓΑ ΧΡΟΝΙΑ πριν, στο συνεργείο του μηχανικού Μπούμπη στο Παγκράτι, είχαμε δει ένα κατασκεύασμα πολύ περίεργο... Ένα σασί από μία Αλφα Ρομέο, κομμένο και ενισχυμένο με σωληνές μεγάλης διαμέτρου, χαμηλό και αεροδυναμικό (για όσα είχαμε σκεφθεί μέχρι τότε στη χώρα μας) και με τον γνωστό τετρακύλινδρο κινητήρα της Αλφα Ρομέο, τραπεζιηγμένο εμπρός. Ήταν το πρώτο αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε πάνω στις αρχές που μας ενδιαφέρουν σ' αυτό το άρθρο. Είχε δύο θέσεις και

φάτα και καρβέρει που κάλυπτε τους τροχούς. Ήταν ένα αρχέτιπο σπόρ αυτοκίνητο, πρωτόγνωρο, βαρύ και γεμάτο προβλήματα, αλλά ήταν το πρώτο. Και γι' αυτό αξίζει περισσότερο από τ' άλλα και οι άνθρωποι πίσω απ' το Β-2 ή 3 πρέπει να είναι περήφανοι που ξεκίνησαν ένα τόσο όμορφο «χόμπι». Το αυτοκίνητο αυτό το είχαμε οδηγήσει και παρουσιάσει στο 3ο τεύχος του περιοδικού μας. Όμως, σκοπός αυτού του άρθρου δεν είναι η άποψη των δασκάλων για «ήν ηρωϊκά» αλλά η αναγνώριση των προσπαθειών των οδηγών,



μηχανικών και ερασιτεχνών σχεδιαστών που ξεκίνησαν να φτιάξουν «κάτι» με σύντακτα μέσα και με πολύ ενθουσιασμό. Θυμάμαι την Οδισσέα που αντιμετώπισε ο Νίκος Σαραντάουλος. Όταν προσπάθησε να περάσει μία θαλάσσιου τύπου ελαστική γέφυρα από τον Πηγάδι, πήδησε πάνω στο αυτοκίνητό του. Μόνο που δεν τον πέταξαν έξω με τις κλωτσιές, όπως έτυχε και σε

μεγάλες ίδιες όταν προσπάθησε να μιλήσει σε άλλους για άλλα αγωνιστικά θέματα. Το αυτοκίνητο αυτό μεγάλωσε τις μικρές ώρες της νύχτας, μετά από τις κανονικές ώρες εργασίας των ιδιοκτητών τους. Μπορεί να μην είναι φτιαγμένα όπως οι Άλλοι, τα Σέβρον και τα Αλφαρτ, αλλά είναι πολύ καλύτερα από αυτά που

δοτούνται οι Άγγλοι στις πρώτες τους προσπάθειες! Βέβαια, οι δικί μας κατασκευαστές έχουν πίσω τους μία δεκαετή τετάρτη παραδοσιακή, γι' αυτό δε μην κάνουμε άλλες συγκρίσεις. Γιατί, θα μάθουμε ανδρώμε μεγάλοι και «σαθάρη» κάθονται. Και τρώνε τις ώρες τους με αυτά τα κατασκευάσματα... Τι κέρδη μπορεί να έχουν; Τι τσέκε-βελήρηται; Μό... Τίποτα!

Έκτος από την ικανοποίηση που αισθάνονται ή που θα αισθάνονται τη στιγμή που βγαίνει κάποια νύχτα, θα γυρίσουν το κλειδί και «το αυτοκίνητό τους» θα πάρει εμπρός για πρώτη φορά... Έκτος από τη χαρά που θα αισθάνονται όταν σ' έναν κρύο δρόμο, κυνηγημένοι από το νόμο, που διαγράφει σε αυτοκίνητα αυτά να κυκλοφορούν στους δρόμους, θα το κινήσουν πάνω στις ίδιες του τις ρόδες, άργα στην αρχή, πιο γρήγορα κατόπιν, για να δουν αν το αγωνιστικό τους αυτοκίνητο είναι άλογο ή μουλάρι! Κι αν δεν είναι άλογο, θα γυρίσουν πίσω κι όλες αυτές οι νύχτες, τα δευδαιμόνια, τα προβλήματα, οι αγωνίες, θα ξεχαστούν ως διά μαγείας και χαμόγελα θα φανούν στα πρόσωπά τους. Αν είναι... μουλάρι, τότε πάλι στο συνεργείο, για νέες μεταρρυθμίσεις, συζητήσεις, μελέτες, ψάξιμο στα καταστήματα ανταλλακτικών και τις αντιπροσωπείες για κείνα τα διακόφρατα κι εκβίνες ▶



ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΜΠΟΥΜΦΗΣ

άγαπώ και δεν μπορώ να τους απολύσω!— Τό μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν όλοι οι ιδιοκτήτες - κατασκευαστές είναι το ποσό θα δοκιμάσουν το αυτοκίνητό τους. Πιστά δεν υπάρχει. Στο Τατόι έχουν... μισή ώρα για δοκιμές και για τον αγώνα το ίδιο. Έτσι, αναγκάζονται να θγαίνουν στους δρόμους, κρυφά, για το φόβο των 'Ιουδαίων. Η αλήθεια είναι ότι η Τροχαία έχει δίκιο! Γ' αυτοκίνητα αυτά δεν έχουν αριθμούς και άδειες κυκλοφορίας και, επομένως, δεν μπορούν να κυκλοφορούν στους δρόμους. Λογικό. Και δεκτό από τους κατασκευαστές. 'Αλλά (σκέπτονται) γιατί να μην υπάρχει ένας τύπος ειδικός, όπου θα μπορούσαν με την ησυχία τους να κάνουν τις δοκιμές τους; Τόσο δύσκολο



Φ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

είναι να βρεθεί μία περιοχή και να γίνει ένας δρόμος, μικρός στην αρχή, με προοπτικές επέκτασης αργότερα, όπου θα μπορούσαν να δοκιμάζουν οι άνθρωποι τ' αυτοκίνητά τους; 'Η, μήπως, δεν δείξει τον κόπο; 'Αν' δ,τι είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, οι περισσότεροι κατασκευαστές ειδικών αυτοκινήτων στον κόσμο άρχισαν την καριέρα τους με αυτοκίνητα σαν αυτά που βλέπετε στις σελίδες μας. Τι θα εμπόδιζε κάποιον από τους πέντε του άβραυ μας ή κάποιον άλλον, που έχει τη διάθεση αλλά

Τό πρώτο ελληνικό άρχέτυπο ήταν τó Β-1 με τόν κινητήρα έμπρός...



**1 ΑΙΜ. ΚΟΝΤΟΣ
2 Ο ΚΑΤΑΣΚΟΠΟΣ!**

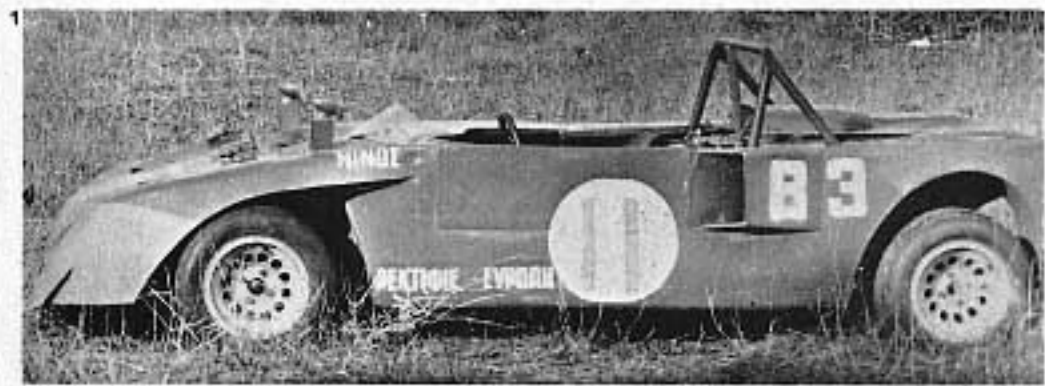
ακόμη δεν δοκιμάσε να κατασκευάσει κάτι, να ξεκινήσει μία βιοτεχνία στην αρχή και ίσως μία βιομηχανία αργότερα κατασκευής ειδικών αυτοκινήτων, εκατό τοις εκατό ελληνικών; Γιατί οι 'Ιταλοί, οι 'Αγγλοι, οι Γερμανοί, οι Αυστριακοί και οι Τσεχοσλοβάκοι είναι, σε θέση να παράγουν αυτοκίνητα αγώνων και οι Έλληνες δεν είναι; Οι επιχειρήσεις αυτές προσφέρουν στις χώρες τους πολύτιμο συνάλλαγμα με τις εξαγωγές που κάνουν. 'Αν υπάρξει κάποιο κρατικό ενδιαφέρον, δεν αποκλείεται σε λίγα χρόνια να είμαστε και εμείς σε θέση να πουλήσουμε στην Ευρώπη αγωνιστικά αυτοκίνητα, ή στην ίδια τη χώρα μας ειδικά αυτοκίνητα για νέους ανθρώπους, που θα μπορούσαν να κυκλοφορούν στο δρόμο, αγωνιστικά αυτοκίνητα ή αυτοκίνητα για τόν άνωμαλο δρόμο. Τι πιο δημοφιλής απασχόληση υπάρχει για ένα νέο άνθρωπο από

τό να βλέπει τó όνειρό του να πραγματοποιούνται στο μέταλλο; Ξέρω, ότι οι φράσεις αυτές περιέχουν ένα μεγάλο ποσοστό ρομαντισμού, αλλά χωρίς αυτόν δεν γίνεται τίποτα! Οι άνθρωποι που έφτιαξαν τ' αυτοκίνητα, βλέπετε, ξεκίνησαν χωρίς καμιά ύποσπρήξη, χωρίς καμιά πιθανότητα κέρδους; με πολλή-πολλή όρεξη. 'Η συνταγή τους είναι λίγο-πολύ κοινή: Ξεκινάς μ' ένα σασαί από ένα γνωστό αυτοκίνητο, τó κόβεις, τó χαμηλώνεις, τó ενισχύεις και μετά βρίσκεις κάποιον καλό τεχνίτη, που ξέρει να δουλεύει τó άλουμίνιο ή τó φάινεργκλάς ό οποίος «ντύνει» τήν όλη κατασκευή. Τό δρόμο αυτό ακολουθήσε ό Νίκος Σαμαρόπουλος με τόν Μπούμψη και οι άδελφοί Σοφίανου με τούς 4Τ. Οι πιο θαρραλέοι έφτιαξαν τά δικά τους σασαί από τήν αρχή. 'Ο Φίλιππος 'Αντωνιάδης, ό Λάκης Χέλμης και ό Αιμίλιος Κόντας άνήκουν στην τελευταία κατηγορία. Κανείς άπ' όλους μας δεν ξέρει ποθ θα οδηγηση αυτή ή ύπόθεση. 'Όλοι μας —και τολμώ να γράφω «μας» γιατί έχω δάξει τήν ούρά μου σ' ένα άπ' αυτά, όπως θα διαβάσατε και στο περασμένο τεύχος— έχουμε «σχέδια για τó μέλλον! Δεν ξέρω πόσοι από τούς άγαπητούς φίλους — κατασκευαστές έχουν σκοπό να συστηματοποιήσουν τή δουλειά αυτή και να φθίσουν κάποια κάποια, αλλά άν κρίνω άπ' όλους τούς 'Αγγλους και 'Ιταλούς κατασκευαστές τών σπείραλς, δεν θα έκαναν άσχημα άν τó έβλεπαν «μακρύτερα»! Ποιάς δεν θα έδινε 50 ή 60 χιλιάδες ν' αγοράσει ένα αυτοκίνητο, στο όποιο θα μπορούσε να τοποθετήσει κινητήρα από 1000 έως 2000 κυβικά π.χ., με τó όποιο θα λάβαινε μέρος στις άνορθσεις και στο Πρωτόβλημα Ταχύτητας... Θα μπορούσε να τó μεταφέρει στο Τατόι, π.χ., να κάνει τόν αγώνα του και μετά να τó παρκάρη σ' ένα γκαράζ!

Με τις σκέψεις αυτές ξεκινήσαμε, μιλήσαμε στους «πέντε» τής ιστορίας μας και κάναμε αυτό τó ρεπορτάζ. 'Ελπίζουμε να σεις άρτηση και άκόμη ελπίζουμε ότι ή πράξη μας θα προσφέρει μια ήθική ίκανοποίηση που τόσο τή χρειάζονται όλοι.

Κ.Κ.

ALFA-ROMEO B-3



(1) Οι εισαγωγές, πίσω άπ' τόν άριθμό, έλυσαν τó πρόβλημα τής υπερεθέρμανσης. (2) 'Αεροδυναμικά, τó εμπρός μέρος, είναι σωστό. Προσέξτε τις εισαγωγές NACA στο καπό! (3) 'Ο άκαμπτος άξονας τής 'Αλφα Ρομέο στηρίζεται θανάσιμα. Μία αντιτρεπτική δοκός τó συμπληρώνει. (4) Τό εσωτερικό τού αυτοκινήτου είναι άπλό. Σωλήνες παντού και ό προσβεβήτας δεξιά, πίσω από τó τιμόνι.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ: Νίκος Σαμαρόπουλος, Χρήστος Βαλασόπουλος (Μπούμψης) και Γιώργος Μπουλουζός.
ΟΔΗΓΟΣ: Νίκος Σαμαρόπουλος (Νίνο).
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ: Χρήστος Βαλασόπουλος (Μπούμψης)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: 'Αλφα Ρομέο 2000 κ. έκ. Συνομιλαγημένος και βελτιωμένος άπό τόν Μπούμψη. Πέντε έδρανα θάσεως. Δύο έπικεφαλής έκκεντροφόροι. 'Ανάφλεξη ήλεκτρονική. Κινητήρας τοποθετημένος στο κέντρο τού αυτοκινήτου και έλαφρά δεξιά. Σχέση συμπίσσεως 12:1. 'Ισχύς 155-160 hp. Ντίν στίς 7.000 στροφές. Ψυγείο λωδιού 1,5 κιλών τοποθετημένο εμπρός. Ψυγείο νερού τοποθετημένο πίσω. Δύο διπλά καρμπυρατέρ Βέμπερ 45DCOE.
ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ: Πέντε πλήρως συγχρονισμένες ταχύτητες με «κοντές» σχέσεις.
ΔΙΑΦΟΡΙΚΟ: Μπλοκέ 47%.
ΑΝΑΡΤΗΣΗ: 'Εμπρός και πίσω 'Αλφα Ρομέο Τζούλια. Σταμπιλιζατέρ εμπρός και δύο σταμπιλιζατέρ πίσω.
ΦΡΕΝΑ: 'Αλφα Ρομέο με διπλό κύκλωμα και αέρβα.
ΣΑΣΣΙ: Βασικό 'Αλφα Ρομέο Τζούλια ένισχυμένο με χαλύβδινους σωλήνες.
ΑΜΑΞΙΟΜΑ: 'Αλουμίνιο.
ΛΑΣΤΙΧΑ: 13Χ9 εμπρός και πίσω.
ΒΑΡΟΣ: 720 κιλά.
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ: Ρεζερβουάρ τύπου άσφαλείας, από συνθετικό έλαστικό σύμφωνα με τις προδιαγραφές τής F.I.A. Περιεκτικότητας 60 λίτρα.

ALFA-ROMEO B-3
'Ο μηχανικός Μπούμψης, 'Ο Νίκος Σαμαρόπουλος —ό όποιος είναι συμβολαιογράφος εις τó έγκόσμο— και ό Γιώργος Μπουλουζός είναι οι άνθρωποι πίσω από ένα άρχέτυπο σε τρεις εκδόσεις. Στο 'Αλφα Ρομέο Β-1, Β-2 και τώρα Β-3! Μία έξελικτική ιστορία δηλαδή, τήν τρίτη φάση τής όποιος τó Β-3 βλέπετε στη μεγάλη μας φωτογραφία. Οι πρώτοι διδάξαντες! Σ' αυτός άνήκει ή τιμή τής κατασκευής τού πρώτου ελληνικού αγωνιστικού σπείραλ, άν έξαιρέσουμε τις προσπάθειες κάποιου άνθρώπου από τó Καλαμάκι(;) που είχε κατασκευάσει ένα μονοθέσιο αυτοκίνητο με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και κάποιον άμερικανικό κινητήρα V-8. Τό μόνο που θυμόμαστε άπ' αυτή τήν ήρωική προσπάθεια ήταν ή δήλωση τού κατασκευαστού τής κάποια Κυριακή σε κάποια άνάδαση Μεγάλης Πάρνηθας. «Τό έφτιαξα έτσι βαρύ, γιατί άν χτυπήσει σε κολωνάκι τó τó κίνη σκόνη!» 'Απ' εκείνη τή στιγμή και μετά χάσαμε τήν έμπιστοσύνη μας στον κατασκευαστή του! 'Η περιπέτεια τών τριών φίλων άρχισε τó 1970. Και άρχισε άσχημα! Είχαν πάρει τήν παλιά Τζούλια Φαταέττ τού Γιάννη Μεϊμαριδή και τήν είχαν ύποβάλει σε έπέμβαση! Πλαστικά κοπή και πόρτες, κομμένο πίσω τó πόρτ μπαγκάζ εκεί που τέλειωνε τó τζόμι και με κάθε περιττό βάρος στο καλάθι τών άχρήστων, ήταν έτοιμη για δοκιμή. Τό πρώτο αυτό αυτοκίνητο είχε κινητήρα 'Αλφα Ρομέο 1600 «φτιαγμένο» πάντα από τόν Μπούμψη. Βγήκαν και πήγαν στο Διόνισο. Στο πτόνι ό Νίκος Σαμαρόπουλος και τά πρώτα μέτρα τής δοκιμής πήγαν καλά. Τά πράγματα χόλασαν στο πρώτο S. Τό δυνατό αυτοκίνητο, χωρίς ευστάθεια, λόγω κακής κατανομής τού βάρους, έφυγε άπ' τó δρόμο κι έπεσε σε μία χαράδρα 10 μέτρων. 'Ο Νίκος θγήκε από μέσα χωρίς πολλά κακά άλλα τó αυτοκίνητο χαιρέτησε τó πρωτόβλημα ταχύτητας τής χρονιάς εκείνης. Είχε καταφέρει να προσγειωθεί στο βάθος τής χαράδρας με τούς τροχούς στον οράνιό! Τήν ίδια νύχτα, ό Νίκος Σαμαρόπουλος είχε τή φανερή ιδέα να οδηγηση ένα... άνοιχτό αυτοκίνητο στους άγώνες, κάτι σαν τó άρχέτυπο

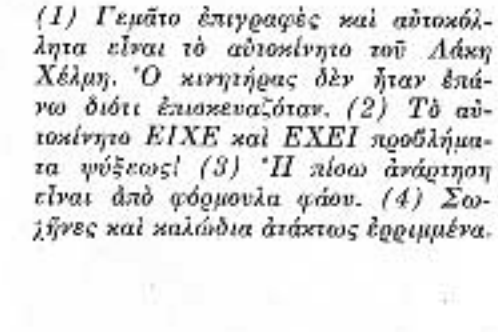
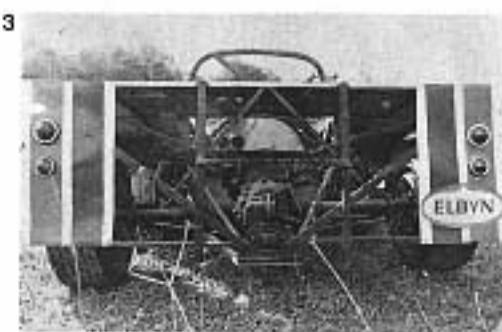
NSU 1300 Σπέσιαλ



ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: Φίλιππος Άντωνιάδης.
ΟΔΗΓΟΣ: Φίλιππος Άντωνιάδης.
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ: Φίλιππος Άντωνιάδης.
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: NSU 1300 κ.έκ. Αερόψυκτος, τετρακύλινδρος, τετράτροχος. Πέντε έδρανα θάσεως. Μονός επί κεφαλής έκκεντροφόρος. Ένα ή δύο μπουζί στον κύλινδρο ανάλογως του αγώνος. Δύο διπλά καρμπυρατέρ Βέμπερ 40DCOE. Ίσχύς 120 περίπου ίπποι Ντιν στις 8.000 στροφές.
ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ: Τζέντ Έφ με τέσσερις πλήρως συγχρονισμένες ταχύτητες και άδισθεν.
ΔΙΑΦΟΡΙΚΟ: Τζέντ Έφ μη ελεγχόμενο.
ΑΝΑΡΤΗΣΗ: Άνεξάρτητη και στους τέσσερις τροχούς. Διπλό άνωμεγέθης φραγίδιο έμπρός και αλωρούμενοι δέσνες πίσω. Αμορτισέρ Κόνι και κυλινδρικά έλατήρια. Άντιστραπτική δοκός έμπρός και πίσω κατασκευής του ίδιου.
ΦΡΕΝΑ: Διακόφρανα έμπρός, ταμπούρα πίσω.
ΣΑΣΣΙ: Κατασκευασμένο από τετράγωνους στραντζαριστούς σωλήνες έξ ολοκλήρου κατασκευασμένο από συνεργείο του.
ΑΜΑΞΩΜΑ: Φοιμηργκλάς κατασκευασμένο στην Εύρωπη.
ΛΑΣΤΙΧΑ: 11X13 πίσω και 9X13 έμπρός.
ΒΑΡΟΣ: 562 κιλά περίπου.
ΡΕΖΕΒΟΥΑΡ: 42 λίτρα τοποθετημένο κάτω από το κάθισμα του οδηγού.

(1) Το άμάξωμα του αυτοκινήτου είναι κατασκευασμένο στην Εύρωπη. Το σασσι στην Αθήνα. (2) Ένα τεράστιο γυγείο λαδιού γεμίζει το έμπρός μέρος του αυτοκινήτου. (3) Το «χταπόδι» της εξεταίσεως τελειώνει — για την περίπτωση — σ' ένα οιλανσιέ. (4) Το έσωτερικό. Θαναμάσια έτοιμασμένο από τον κατασκευαστή του. (5) Το δυσκολότερο σημείο της κατασκευής ήταν το έμπρός μέρος του σασσι. Ίδιαίτερα ή στήριξη της «γέφυρας» του NSU.

SERVICE CLUB Σπέσιαλ



(1) Γεμάτο έπιγραφές και αυτοκόλλητα είναι το αυτοκίνητο του Λάκη Χέλμη. Ο κινητήρας δέν ήταν έλιανω διότι έυνοκεναζόταν. (2) Το αυτοκίνητο ΕΙΧΕ και ΕΧΕΙ προβλήματα γόξεως! (3) Η πίσω ανάρτηση είναι από φόρμουλα γάου. (4) Σωλήνες και καλώδια άτάκτως έρριμμένα.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: Λάκης Χέλμης.
ΟΔΗΓΟΣ: Λάκης Χέλμης.
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ: «SERVICE CLUB» - Λάκης Χέλμης.
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: 1.000 κ.έκ., δίχρονος, τρικύλινδρος, 2 καρμπυρατέρ Βέμπερ 45DCOE. Τέσσερα έδρανα θάσεως με κυλινδρικούς τριβείς. 95 - 100 στις 8.500 στροφές/λεπτό. Τοποθετημένος στή μέση.
ΚΙΒΩΤΙΟ: Τζέντ Έφ τριών ταχυτήτων.
ΔΙΑΦΟΡΙΚΟ: Τζέντ Έφ.
ΑΝΑΡΤΗΣΗ: Σύστημα δικής του κατασκευής έμπρός και πίσω με ράβδους στρέψεως. Άνεξάρτητη και στους 4 τροχούς.
ΦΡΕΝΑ: Τάμπανα και στους 4T και διπλό κύκλωμα.
ΣΑΣΣΙ: Σωληνωτό σασσι κατασκευασμένο στη Γερμανία για Φόρμουλα V.
ΑΜΑΞΩΜΑ: Άλουμινιο 0,5 χιλιοστών.
ΛΑΣΤΙΧΑ: 11X15 ή 10X13.
ΒΑΡΟΣ: 800 κιλά.
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ: 30 λίτρα.

τοποθετημένη άνάποδα προς τη φυσική της φορά! Το μοτέρ πήγε δηλαδή «στη μέση» μιά και ήταν έμπρός απ' τόν άξονα των πίσω τροχών. Η κίνηση έπέστρεψε στο διαφορικό μ' ένα μικρό έναλλακτήρα (δύο γρονθία από Φολκσβάγκεν, τοποθετημένα μέσα σ' ένα έρμητικό κλεισμένο μεταλλικό κιβώτιο). Ο κινητήρας έσκολοουθούσε να έχη 1.750 κ.έκ., αλλά τό άμάξωμα έχασε κάθε ίχνος άσφαλτού και άπέκτησε μόνο άλουμινιο, ή δεξιαμένη της βενζίνης τοποθετήθηκε έμπρός και τό ψυγείο νερού και λαδισιά πίσω. Το νέο αυτοκίνητο έλαβε μέρος στο σικκούι της Κερκύρας όπου έγκατέλειψε λόγω υπερθερμάνσεως. Είχαν παρουσιασθή προβλήματα με τη νέα τοποθέτηση του ψυγείου. Το πρόβλημα παρουσιάσθηκε και πάλι στο σικκούι της Ρόδου και τό αυτοκίνητο έγκατέλειψε άνω έγκατέλειψε και στο Χανιά από σπασμένη ανάρτηση. Στο μικρό Τατόι έμεινε και πάλι από μηχανική βλάβη. Οι καλές του ημέρες ήταν ή άνάβαση Όμαλοβ και τό τρίωρο Τατόι, όπου τερμάτισε 4ο γενικής και άφης πίσω του τις άτυχίες. Φέτος τό αυτοκίνητο ύπέστη νέες μετατροπές. Το άμάξωμα άλλάζει και γίνεται σύμφωνα με τους κανονισμούς του νέου Γκραύ Πέντε. Ο κινητήρας φεύγει και στή θέση του τοποθετείται ένας 2.000 κ.έκ. πάντα φυσικό Άλφα Ρομέο και πάντα φτιαγμένος απ' τόν Μπουμπη. Το πρόβλημα της υπερθερμάνσεως σταμάτησε να άπάρχη με την τοποθέτηση ενός άεραγωγού προς τό ψυγείο νερού. Τοποθετήθηκε τό ρεζερβουάρ άσφαλίας (από Φόρμουλα 3) και άλλες φαρδύτερες Ζάντες, πίσω. Μ' αυτή τη μορφή, τη μορφή Β-3, τό δημιούργημα των τριών φίλων έλαβε μέρος σ' άλους τους αγώνες που έγιναν μέχρι σήμερα. Έγκατέλειψε στο πρώτο Τατόι του Άπριλίου από βλάβη στο μικρό κιβώτιο άντιστροφής της κίνεσεως, τερμάτισε 2ο γενικής στο Τατόι των 30' του Μαΐου, έγκατέλειψε υπό συμπλέκτη στο Τατόι του Ίουνίου και τερμάτισε 4ο γενικής στο Τατόι του Οκτωβρίου, όπου πέτυχε τόν ταχύτερο χρόνο μετά τόν πρώτο νικητή. Η ιστορία των κ.κ. Σαμαρόπουλου, Μπουμπη και Μπουλούζου είχε τις

► καλές αλλά και τις κακές της στιγμές. Κανείς όμως δεν μπορεί να πη ότι η ομάδα —γιατί περί ομάδας πρόκειται— δεν προσπάθησε. Προσπάθησε και μάλιστα πολύ. Και πρέπει να είναι ευχαριστημένη με τ' αποτελέσματα και μάλλον περήφανη, μιά και ήταν η «πρώτη Ειδοξασα».

NSU 1300 ΣΠΕΣΙΑΛ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ με τον Φίλιππο Άντωνιάδη και το αυτοκίνητό του είναι πολύ παλιά! Είναι περίπου δυό χρόνια τώρα που Εκκίνησε ν' αποκτήσει ένα MEAN—NSU, ένα αυτοκίνητο που κατασκευάζονταν στο Βέλγιο από ένα μικρό εργοστάσιο το οποίο έχει μάλλον σταματήσει να λειτουργεί. Λόγω... γεμνιάσεως των 4T και του συνεργείου του Άντωνιάδη και λόγω των σέρβις που έκανε, όταν αυτός το θυμόταν, στο TT του περιοδικού είχαμε την ευκαιρία να παρακολουθήσουμε την προσπάθειά του να αποκτήσει αυτό το αυτοκίνητο από κοντά.

Την ιστορία την είχαμε ακούσει και γράφει οκ λίγες φορές, αλλά το MEAN δεν εμφανιζόταν, λές και είχαν καταστραφεί όλες οι σιδηρομικρές γραμμές απ' το Βέλγιο μέχρι την Αθήνα! Μέχρι ένα απόγευμα, που σέ μιά απ' τις επισκέψεις μας στο συνεργείο του, είδαμε ένα κόκκινο, χαμηλό πράγμα να στέκει πάνω στον άνωμωτήρα του.

—Ήλθε;

—Ήλθε! Είπε ο Φίλιππος και συνέδεσε τη λέξη με δυό άλλες που δεν γράφονται! Μιά κουθύντα ήταν το «ήλθε» όπως ανέκαλιψε ο Ίβος και όπως είδαμε κι' έμεις στις ημέρες που ακολούθησαν. Τίποτα δεν ταίριαζε σε τίποτα στο kit και ο Άντωνιάδης είχε να λύσει ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα! Είχε να ταυρίσει κυριολεκτικά τα άταιρριστα, γιατί, φαίνεται, το ασπύ βελγικό «εργοστάσιο» δεν τα κατάφερε και πολύ καλά και γι' αυτό έπαιξε ό,τι έπαιξε!

Τα προβλήματα του ήταν πολλά. Δεν ήταν μόνον η πλαστική καρσοσέρβι που δεν ταίριαζε στο σωληνωτό σασσι ήταν και ο κινητήρας που με κανένα τρόπο δεν έννοουσε να καθίση στις θέσεις που είχε προβλέψει ο Βέλγος! Με την ηλεκτροκόλληση στο χέρι και με τη βοήθεια ενός καλού τεχνίτη με πολλές φωνές και αρκετή τέχνη κατάφερε να το κινήσει

κομμάτι και να το θγάλη έξω για τις δοκιμές μιας αναβάσεως στη Βοόλα. Το ίδιο βράδυ έτυχε να τον συναντήσουμε. Ήταν στο μαύρο πανιά! Το μηχανήμα δεν έστριβε με τίποτα. Έφρευε με το «μουτρα» και δεν μαζεύονταν όσο κι' αν έστριβε το πμόνι ή αν πάταγε το γκάζι ο οδηγός του. Δοκίμασε πιέσεις, άμορτιαέρ, λάστιχα, ελατήρια, ύψη από το έδαφος, αλλά το αυτοκίνητο πήγαινε ίσα στις στροφές. Και κάποια στιγμή, στον αγώνα επάνω, έκοψε και ένα απ' τα σιδερά του. Ο Άντωνιάδης το κοίταξε άγρια και του είπε: — Μωρέ θά φας ένα... φουσκα έσού!

Και τον έφαγε! Το «βελγικό» σασσι πετάχτηκε σε μιά γωνιά του συνεργείου και, πάντα με την βοήθεια του καλού τεχνίτη που αναφέραμε, άρχισε η κατασκευή ενός νέου, πάλι από τετράγωνους σωληνες, αλλά σημαντικά κοντιντερο απ' το πρώτο, πλαίσιο. Το άμαξωμα κόπηκε κι' αυτό στο σημείο πίσω απ' τα καθίσματα και κόντυνε και το νέο αυτοκίνητο ήταν «μείντ Ιν Γκράς» εκτός θέβαια από το πλαστικό του άμαξώματος και τον κινητήρα. Αν σκεφθίτε όμως ότι ο κινητήρας του 1200TT είναι κι' αυτός «πιαγμένος» από το χέρι του Άντωνιάδη τότε θα δείτε ότι η προσπάθειά του δεν είναι διόλου άσχημη!

Ίσως, διαβάζοντας τα τεχνικά χαρακτηριστικά, να απορήσατε με την ομοιότητα της αναρτήσεως του TT με την άναρτηση του αυτοκινήτου του Άντωνιάδη. Καμιά διαφορά δεν υπάρχει μεταξύ της αναρτήσεως ενός καλού αγωνιστικού TT και της αναρτήσεως του «σπείσαλ». Μόνο οι γωνίες κάμπερ έχουν αλλάξει εμπρός και πίσω και έχουν μηδέν μοίρες λόγω της χρησιμοποίησης φαρδυτέρων ελαστικών.

Άνομιβόλα, το σπείσαλ του Φίλιππου, είναι το πιό όμορφο απ' όλα από πλευράς γραμμής και τολμάμε να πούμε και το πιό σωστό από πλευράς γενικής κατασκευής αν και αυτό θά φανη στο τέλος του 1973 όταν θα έχη τελειώσει και το πρωτόθλημα ταχύτητας! Το αυτοκίνητο έχει δύο καθίσματα, ένα και θά μπορούσε κάλλιστα να χρησιμοποιηθή στον δρόμο το καλοκαίρι, αν το μεγάφωνο της αγωνιστικής εξοπλισσε

άντικατασταθή με μιά κοινή εξάτμηση.

Ένα μικρό πάρ - μπριζ από χοντρό πλέξιγκλάς βρίσκεται εμπρός στον οδηγό και μιά σειρά με τα άπαραίτητα όργανα πάνω στο απλό αλουμενέιο ταμπλό. Ο μαχλάς του κιβωτίου ταχυτήτων βρίσκεται ανάμεσα στα καθίσματα και είναι μισός σε ύψος απ' ό,τι είναι στα κοινά TT κι' αυτό έχει γίνει για να μειωθούν οι κραδασμοί του μοχλού πού, σε πολλές περιπτώσεις, έφθαναν στο σημείο να άπασφαλίσουν ένα ζεύγος γραναζιών με ο α από κιβώτιο.

Ο εξοπλισμός του αυτοκινήτου συμπληρώνεται από το ψυγείο λαδιού, που είναι τοποθετημένο εμπρός και από μιά γερή «ρόλλι μπά» που βρίσκεται ακριβώς πίσω απ' τα καθίσματα. Το νέο πλαίσιο δεν παρουσίασε κανένα πρόβλημα στον τελευταίο αγώνα του Τατοίου κι' αυτό κάτι πρέπει να λέη για την άντοχή του.

Το αυτοκίνητο αυτό στοιχίσε πολλά χρήματα στον Άντωνιάδη. Κι' αυτό γιατί είχε όφθονες περιπέτειες με τους προμηθευτές που αναφέραμε πιό πάνω. Μπορεί όμως να κατασκευήσει ένα για σας προς δραστικό 80.000 χ ω ρ ι ε κινητήρα διαφορετικό, κιβώτιο ταχυτήτων, ζάντες και λάστιχα. Δεν έβρουμε πόσοι από τους άναγνώστες μας θά παραγγείλουν ένα! Έλπίζουμε όμως κάποιος να παραγγείλη! Θά δώση θάρρος στον κατασκευαστή του να προχωρήσει και ίσως θά γίνη παράδειγμα και για τους άλλους.

SERVICE CLUB ΣΠΕΣΙΑΛ

Ο ΛΑΚΗΣ ΧΕΛΜΗΣ είναι ο έγκέφαλος πίσω απ' το «Σέρβις Κλάμπ Σπέσιαλ». Το «Σέρβις Κλάμπ» είναι το συνεργείο του στο Παλιό Φάληρο. Πάνω απ' το συνεργείο του στεγάζεται ο Σύνδεσμος Όδηγών Αγώνων. Ο Λάκης Χέλμης είναι «παλιό καρβόνα».

Έφρευε μαζί με τον Λεωνίδα Άναγνώστου εκείνα τα οσπανικά Βάρτημπουργκ. Έκανε σκανδαλίες, τάραιε τον κόσμο, αλλά τελικά παντρεύτηκε και ήσυχασε...

Ή ταυλάχιστον έτσι λέει γιατί τί ήσυχία μπορεί να έχη με οικογένεια όταν ο πάτερ - φομίλιος φτιάχνη αγωνιστικά αυτοκίνητα στο... σαλόνι; Κομμία. Γι' αυτό φωνάζει η κυρία Χέλμη και λέει ότι γεμίζει

το σπίτι λάδια, αλλά τί άνδρος είναι ένας άνδρος που δ έ ν γεμίζει το σπίτι με κάτι. Από λάδια μέχρι καπνούς πίπας, μέχρι παλιά αντικείμενα, μέχρι ζώα. Γιατί ο Λάκης, εκτός απ' το συνεργείο του, το αυτοκίνητό του και την κυρία Χέλμη έχει και καρμιά... είκοσαριά σκυλιά! Μεγάλα σκυλιά, μικρά σκυλιά, άγρια σκυλιά, ήμερα σκυλιά, έξυπνα σκυλιά, κουτά σκυλιά. Ο,τι ζητήσει ή ψυχή του ανθρώπου θά το βρη στο σπιτικό της οικογένειας Χέλμη! Όπως καταλαβαίνετε ή κατάσταση πλησιάζει το όρια της τρέλλας και τα φθάνει αν προσέση κανείς και το παλιό MG που κάνει θόρυβο, δεν παίρνει τίς τίς ταχύτητες, τραβά το «σπείσαλ» στους αγώνες πάνω σ' ένα τεράστιο τρέιλερ και πόνει το σκυλιά — τίσσερα κόβει φορά — θόλτα! Όταν είχαμε το φωτογραφικό «έξοσισον» για αυτό το άρβρο ο Λάκης ήλθε με μιά θόρντ Φάκον και κόβισε... μέσα! Δεν έβγαίνει με τίποτα, γιατί, όπως έλεγε, έκανε κρόα...

Τελικά τον τραβήξαμε έξω αλλά δεν έννοουσε να σταθή σ' ένα μέρος απή φωτογράφιση γι' αυτό κι έχει αυτό το περίεργο ύφος.

Άς μη συνεχίσουμε όμως με την οικογένεια Χέλμη, γιατί δεν θά γράψουμε τίποτα για το Σέρβις Κλάμπ Σπέσιαλ!

Τό έφτιαξε στο συνεργείο του. Με τη βοήθεια του Κώστα Σοφισνού. Τό έφτιαξε και τό έφερε μιά μέρα σέ κάποιο τεχνικό έλεγχο, για κάποιο Τατόι, αλλά ή έπιτροπή τό «έκοψε».

Έπρεπε, τοό είπαν, να τό ενισχύσει σε πολλά σημεία αν ήθελε να λάθη μέρος σε αγώνες.

Ο Λάκης τό πήγε πίσω στο συνεργείο και την άλλη μέρα τό ηρωί τό έφερε από Τατόι με καμιά δεκαριά χιλιάδες πρησίαινα γύρω-γύρω, και με ένισχύσεις σε κόβει πιθανό και όπιθανο σημείο.

Τό αυτοκίνητό του ακολουθεί τη γνωστή γραμμή των περισσοτέρων ελληνικών άρχειτύπων. Είναι διθέσιο, άνοητό, κι έχει τον κινητήρα πίσω. Αυτό που δεν μπορούσαμε άκόμα να καταλάβουμε είναι τό γιατί έχει τόσα πολλά φώτα εμπρός αλλά, σε έρώτησή μας, δεν ήπρωσε καμιά άπολύτως άπάντηση! Το αυτοκίνητο άρχισε να κατασκευάζεται τον Ίανουάριο του 1972 και τελείωσε σχετικά γρήγορα... Μόλις 1½ μήνα άργότερα. ►►

PUT-PUT SP 1300



(1) Το αυτοκίνητο του Αιμίλιου Κόντου είναι της κυβιστικής σχολής! Το εργαζε ένοι για περισσότερη εθνολία. (2) Πίσω από το δίχτυ κρύβεται το φινιρίδι νερού. (3) Ο κινητήρας κροιολεκτικώς κρέμεται στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. Το φινιρίδι λαδιού είναι το τελευταίο μέρος του σασσι... έπίος άπ' τό χωρι της έξαιμι-σεως. (4) Το πιό ανοικοκορημένο κόκπιτ;

Μέσα σ' αυτό τό διάστημα όμως συνέβησαν πολλά, πού μόνο από Λάκη Χέλμη μπορούσαν νά συμβούν! Πρώτα έπρεπε τ' αυτοκίνητο έπάνω του τή στιγμή πού ήταν από κάτω κολλώντας κάτι μέ τό άεργόνο! Μιά άλλη φορά ήλθε ή άστυνομία γιατί έκαναν θόρυβο στις 3.30 τό πρωί, κόβοντας σίβερα μέ τόν τροχό. Κι άλλη μία φορά τό Παλιό Φάληρο γέμισε άσπρα αυτοκίνητα γιατί ό Λάκης έβγαλε τό δικό του «δάλτα»! Όταν τό τέλειωσε τό πήγε στή Ριτσώνα για νά κάνει δοκιμές. Και στή πρώτη δοκιμή έκουσε φαβερό θόρυβο κάτω άπ' τό πόδια του. «Τι νά είναι αυτό», σκέφθηκε, αλλά πριν προλάβει νά τό σκεφθή διπλά, άνακάλυψε ότι τού έλασαν οι δύο πίσω τροχοί! «Έκατος κάτω», λέει ό Λάκης. Τό αυτοκίνητο είναι χτισμένο πάνω σ' ένα γερμανικό σασσι από φόρμουλα Φόου. Δέν χρειάζεται βέβαια νά πούμε ότι ή ανάρτηση έμπρός και πίσω είναι ανάρτηση Φαλκκόβγκεν - άν και ό Λάκης δέν θέλει νά τό λέη αυτό... Δέν τού άρέσουν διόλου τού Λάκη τό Φόου-Βέ! Τό άμάξωμα είναι φτιαγμένο από άλουμίνιο μισό χιλιοστό και στηρίζεται πάνω σ' ένα πλαίσιο από τετράγωνους σωλήνες, πού μέ τή σειρά τους είναι κολλημένοι στό δάπεδο και στους μεγάλους περιμετρικούς σωλήνες πού «δένουν» τό αυτοκίνητο γύρω-γύρω. Ο κινητήρας είναι... δίχρονος! Μάλιστα! Είναι ένας από τούς παλιούς κινητήρες τού Γιούργου Ραιτόπουλου, πού άποδίδει 95 μέ 100 ίππους Ντιν, όπως λέει ό Λάκης, από τό 1.000 κ.έκ. Άναπνέει μέσα από δύο σαρανταπεντάρια Βέμπερ και είναι τοποθετημένος στό κέντρο τού αυτοκινήτου κάτι πού ό Χέλμης μς ζήτησε ν' αναφέρουμε, πάλι άγνωστο για ποió λόγο, μία και θέ τό αναφέραμε έτσι κι άλλως! Τό αυτοκίνητο έλαβε μέρος σέ τρείς άγώνες ταχύτητας από Ταπάι κι «έμεινε» και στους ζυεις. Όλες τίς φορές από τήν ίδια αίτια, πού ήταν: ή υπερθέρμανση... «Τώρα τάφτιαξα», λέει ό Λάκης. «Έχει κλειστό κύκλωμα ψύξεως κι ένα τεράστιο φινιρίδι έμπρός. Άποκλείεται νά βράση!» Πήγε όμως και σ' ένα σπριντ και τούς τάραξε όλους.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ: PUT-PUT.

ΟΔΗΓΟΣ: PUT-PUT.

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ: PUT-PUT.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: Ρενώ, από 1100 έως 1800 κ.έκ. Τύπος 1.296 κ.έκ. Γκαρντίτι. Πέντε έδρανα δάσεως. Έκκεντροφόρος στό πλάι. Ένα μπουζι στόν κύλινδρο. Δύο διπλά καρμπυρατέρ Βέμπερ 40DCOE. Ίσχύς 80 ίπποι Ντιν στις 7.200 σ.ά.λ.

ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ: Πέντε πλήρως συγχρονισμένες ταχύ-τητες.

ΔΙΑΦΟΡΙΚΟ: Τζέντ Έφ, μπλοκέ 40%.

ΑΝΑΡΤΗΣΗ: Άνεξάρτητη και στους τέσσερις τροχούς ίδια μέ τήν ανάρτηση της Άλβιν-Ρενώ. Διπλά φολλίδια έμπρός μέ όμοκεντρικά ελατήρια - άμορτισέρ. Τέσσερα άμορτισέρ πίσω και δύο κυλινδρικά ελατήρια, ένα σέ κάθε πλευρά.

ΦΡΕΝΑ: Δισκόφρενα Άλβιν-Ρενώ και διπλό κύκλωμα φρένων. ΣΑΣΣΙ: Άλβιν-Ρενώ κατασκευασμένο άπ' τόν Πάτ-Πάτ δάσει σχεδίων πού εστάλησαν από τήν Άλβιν.

ΑΜΑΞΙΩΜΑ: Φόλλα λαμαρίνας.

ΛΑΣΤΙΧΑ: Μπριτζεστον 4.75 - 9.50 X 13 και στους τέσσερις τροχούς. Ζάντες Γκαππί.

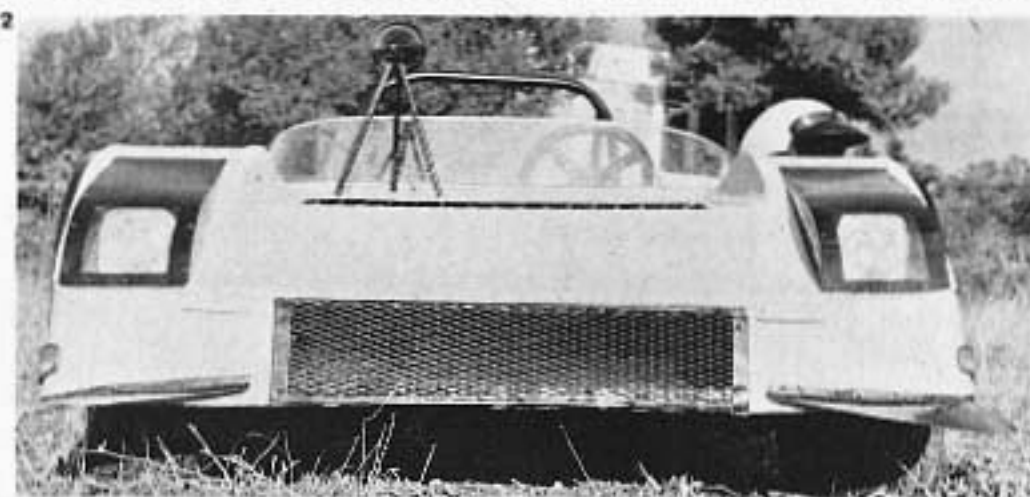
ΒΑΡΟΣ: 492 κιλά.

ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ: Άλουμνένιο χωρητικότητας 80 λίτρων.

► παίρνοντας την πρώτη θέση της Γενικής, πράγμα που απέδειξε στον κατασκευαστή του ότι τ' αυτοκίνητό του ήταν πολύ γρήγορο! Στη Ριτσάνα δεν κατάφερε πολλά πράγματα, γιατί έκανε δύο τέτ-ά-κέ, «έπειδή δεν είχε σωστές πιέσεις στα λάστιχα» κι αυτή τη στιγμή ετοιμάζεται για το 1973 όπου «θα δομηθεί στο Πρωτάθλημα Ταχύτητας κι εκεί θα το «Εναποθέσω».

Δεν ξέρουμε τι αποτέλεσμα θα έχουν οι προσπάθειες του Λάκη Χέλιμη με το «Σέρβις Κλάμπ Σπέσιαλ». Θα περιμένουμε να δούμε και αν πάει καλά θα του παραγγείλουμε ένα. Σκέπεται να το κατασκευάσει εν σειρά και να το προσφέρει προς δρασμός 120.000 το κομμάτι, χωρίς λάστιχα! Του εύχουμε να το καταφέρει.

AUDI-NSU 1300 Σπέσιαλ



(1) Το «δικό μας»! Το είδατε στο προηγούμενο τεύχος. Τώρα προχωρεί με ταχύτητα. (2) Η προσοδία δεν είναι και τόσο άοχη! (3) Οι Μάρκος και Κώστας Σοφιάδης έβγαλαν μια θαυμάσια δουλειά στο δοκιμαστικό. Και δεύτερη πρόκειται να γίνουν πολλά.

PUT-PUT 1300

ΠΙΣΩ όπ' το αυτοκίνητο με το περίεργο όνομα PUT - PUT, κρύβεται ο κ. Αιμίλιος Κόντος. Το Πάτ - Πάτ είναι το όνομα του μίνι γκλόφ που διατηρεί στο Καλαμάκι.

Η ιστορία του Αιμίλιου Κόντου είναι το ίδιο ενδιαφέρουσα με την ιστορία του αυτοκινήτου του.

Ο έρασιπένης μηχανικός αυτοκινήτων, ασάβδασε 'Αρχιτεκτονική στη Βιέννη και τέλειωσε με πολύ καλό βαθμό και με πολύ μεγάλα όνειρα. 'Απ' τη Βιέννη έφυγε και πήγε στο Παρίσι όπου άνοιξε το δικό του γραφείο. Το 1964 έφυγε απ' το Παρίσι και πήγε στο Γιοχάνεσμπουργκ, στη Νότιο 'Αφρική, όπου πάλι άνοιξε το δικό του γραφείο κι' άρχισε να χτίζει σπίτια, συμπυράκτες και ξενοδοχεία και να διακοσμή εσωτερικούς χώρους. Στο Γιοχάνεσμπουργκ ο Αιμίλιος Κόντος έφτιαξε και το γραφείο της 'Ολυμπιακής και το περίφημο Γκόλντεν Σίτυ 'Οτέλ και πολλά άλλα κτίρια «από κλάμα».

Ήταν ένας δημιουργός. 'Αλλά παρ' όλη την επιτυχία δεν κατάφερε να έχει πολλά χρήματα για να επιδοθεί στην άλλη, μεγάλη του αγάπη, να λάβει μέρος σε αγώνες αυτοκινήτου.

«Έκανα χρήματα μόλις άρχισα την 'Αρχιτεκτονική», μς είπε ο Αιμίλιος.

«Ό,τι κέρδιζα το «έτρωγα» μέσα σε δυο μέρες! Ήταν η ζωή που έκανα, ο κόσμος που συναντούσα, οι κοινωνικές μου υποχρεώσεις, ή Νότιος 'Αφρική...».

«Έφυγε απ' τη χώρα εκείνη

και ήλθε στην 'Ελλάδα. «Κι' έγινα πάλι άνθρωπος» δηλώνει!

Το Πάτ - Πάτ 1300SP πρέπει να είναι το σπέσιαλ που φτιάχτηκε μέσα σε χρόνο - ρεκόρ! «Δεν θυμάμαι ούτε ακριβώς άρχισα», λέει ο Αιμίλιος. «Θα ήταν δυο - τρεις μήνες πριν όταν μου ήλθε η ιδέα βλέποντας το αυτοκίνητο του 'Αντωνιάδη». Νοίκιασε ένα χώρο στον Πειραιά και με την βοήθεια ενός καλού του φίλου που ήξερε να δουλεύει το ατσάλι και το δευτερόνιο άρχισε να φτιάχνει τ' αυτοκίνητό του. Ζήτησε και πήρε το κατασκευαστικό σχέδιο απ' το εργοστάσιο της 'Αλβιν στην Γαλλία και δόσεσι αϊτών προχώρησε!

Το σασί της 'Αλβιν είναι με πολύπλοκη υπόθεση. Έχει, σαν κεντρικό νεύρο ένα σωλήνα διαμέτρου 12 εκατοστών! 'Ο σωλήνας αυτός είναι ατσάλινος και, φυσικά, χωρίς «ραφή». Πάνω σ' αυτόν τόν κεντρικό σωλήνα τοποθετούνται άλλοι, εμπρός και πίσω, διαμέτρου 5 εκατοστών και πάνω σ' αυτή την «ακάλα» τοποθετούνται οι γύφους που κρατούν την εμπρός και την πίσω ανάρτηση, αλλά και τόν κινητήρα. Τέτοιοι σωλήνες δεν υπήρχαν στην 'Ελλάδα και ο Αιμίλιος τους έφερε απ' την Γαλλία. Το μεγαλύτερο πρόβλημά του ήταν η τοποθέτηση της πρόσθιας γέφυρας που μεταφέρει την ανάρτηση. Οι δύο φίλοι αναγκάστηκαν να κατασκευάσουν ένα «τζιγκ», μια μέτρα ακριβείας, παίρνοντας σαν βάση τα τέσσερα σημεία στηρίξεως της ανάρτησεως. Πάνω σ' αυτό το τζιγκ, με πολύ κόπο, έχτισαν

το σωληνωτό σασί αγοράζοντας το ψαλίδια, το έλαστρο, τις γέφυρες, τα πάντα από την αγορά των μεταχειρισμένων! Όταν τέλειωσαν με τους σωλήνες του σασί, όταν τοποθέτησαν τις γέφυρες, το φρένο και τους τροχούς, άρχισαν να προβληματίζονται με το άμείωμα. 'Ο Αιμίλιος σκέφθηκε να το φτιάξουν από λαμαρίνα και διάλεξε το πάχος των 12110. Σχεδίασε το σχήμα σ' ένα μεγάλο λευκό φύλλο χαρτί και μετά άρχισε να κόβει χαρτόνι! Το χαρτόνι το χρησιμοποίησε για να κόψει «πατρόν»!

Το μέρος που έπρεπε να καλυφθεί «έβγαλαν» πρώτα απ' το χαρτόνι και μετά κατόπιν ή λαμαρίνα από ίδιο σχήμα και πήγανε στη στρόντζα για να πάρει το ανάλογο σχήμα. Με τόν τρόπο αυτό, σιγά - σιγά, άρχισε να υψώνεται το γυμνό σασί. 'Η προσπάθεια του Αιμίλιου ήταν ν' αποφεύγει τις καμπύλες. Το κατάφερε βέβαια και το Πάτ - Πάτ μοιάζει με γεωμετρικό πρόβλημα!

Τα ψιγεία λαδιού και νερού είναι τοποθετημένα εμπρός, κάτω απ' το τέρσπο παραλληλόγραμμο που βλέπετε στις φωτογραφίες μας. Το ψιγείο λαδιού έχει τις δικές του σωληνώσεις. Το ψιγείο νερού όμως, χρησιμοποιεί τους σωλήνες του σασί για να πάει πίσω στο ματέρ!

Όλο το επάνω μέρος του αμαξώματος μπορεί να ανοίξει για να επισκευασθεί ακόμη και το πιο δύσκολο μέρος του αυτοκινήτου. 'Αντιμετώπισε προβλήματα στον δρόμο:

«Ναι», λέει ο Αιμίλιος. «Την πρώτη φορά που άγγικα έξω έκαναν τρία τέτ ή κέ στη σειρά. Το αυτοκίνητο ήταν πανάλαφρο και, πριν προλάβω να πω Πάτ - Πάτ, έκανε 140 χιλιόμετρα στην τατόρη και ήμουν ήδη σε μια ανοιχτή στραφή! Έμπα να προσέχω με το γκάζι μου...».

Το περίεργο πάντως είναι ότι δεν έχει βασικά προβλήματα με την ευστάθεια παρ' όλο που θα το περίμενε κανείς λόγω του εμπειρικού τρόπου της κατασκευής του αμαξώματος και της έρευνας που έγινε για να βραβούν το κατάλληλα έλαστρο και άμαρσπορ για την ανάρτηση. 'Ο Αιμίλιος θέλει να ακολουθήσει το πρωτάθλημα ταχύτητας του 1973 με το αυτοκίνητό του στην κλάση των 1.300 κ. εκ. Θέλει να κινήσει κάτι γιατί «το σασί του άρθεσε όσο τίποτα άλλο».

Και, εκεί στο άμαρσπορ απήχη στη Νέα Κηφισιά, παρ' όλο που είναι δύο αικυλιά και δύο παιδιά και μια 'Ιταλίδα σύζυγο, ο κατασκευαστής μας συνεχίζει να εργάζεται. Παρ' όλο που το κρατούν και οι νεόπλουτοι της περιοχής που τηλεφωνούν στο «100» μόλις ο Αιμίλιος ταλμής να δάλη εμπρός τόν κινητήρα της 'Αλβιν, αλλά δεν τόν πειράζει. Είναι ένας άνθρωπος που απέδειξε την όβια του, που κάνει το κέφι του, έχει μια θαυμάσια οικογένεια και μια καλή δουλειά και προτιμά να κρατά στα χέρια του κλειδί και τις δίδες αντί για τα θρωμάχαρα της τράπουλας.

«Θά ήθελα ε γ ώ να τηλεφωνήσω στο «100» να έλθω να τους μαζέψω», λέει ο Αιμίλιος, όταν χάνουν 200 χιλιάρικα τη φορά. 'Αλλά ε γ ώ δεν μπορώ να κάνω

κάτι τέτοιο. Βλέπετε, τόλμησα να φτιάξω ένα αυτοκίνητο. Κι' αυτό, απ' ό,τι καταλαβαίνω πρέπει να είναι εγκλημα». 'Αγαπητέ Αιμίλιος, κάνε ύπομονη. Κάποτε θα παίξουν ποδόσφαιρο με αυτοκίνητο και τότε θα δικαιωθείς!

AUDI-NSU ΣΠΕΣΙΑΛ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ του αυτοκινήτου είναι γνωστή στους αναγνώστες μας από την περιγραφή που κάναμε στο προηγούμενο τεύχος. Τις ημέρες αυτές συνεχίζουμε λύνοντας προβλήματα που παρουσιάστηκαν στην πρόσθα ανάρτηση και στην κατανομή βάρους (το αυτοκίνητο είναι τόσο ελαφρό ώστε ένας άνθρωπος μπορεί να το σηκώσει από εμπρός!).

Η αγωνιστική του καριέρα είναι ύψιστη και έτσι δεν μπορούμε να πούμε τίποτα! Μόνο ελπίζουμε ότι όλα θα πάνε καλά και ότι κάτι θα μπορούμε να κάνουμε στο τέλος.

Κατασκευάστηκε από τους αδελφούς Σοφιάδου, στο συνεργείο τους στην Καλοκυνθού με την βοήθεια του Κώστα Καβαθού. Μπορεί να η κενεός ότι το σ χ ή μ α του αυτοκινήτου είναι αποτέλεσμα των σχεδίων και υποδείξεων του «δικού μας». Τό άλλα όλα έγιναν από τους δύο αδελφούς με πολύ - πολύ κόπο και πολλά δεινύχια. Δεν θα έπρεπε να περπατούμε περισσότερο στο αυτοκίνητο αυτό και σ'ας παραπέμπουμε στις λεζάντες των φωτογραφιών που δημοσιεύσαμε... 'Όντας όμως της «οικογενείας» θα σ'ας λέμε τα νέα του κατά καιρούς.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ: Μάρκος και Κώστας Σοφιάδης.
ΟΔΗΓΟΣ: 'Αγνωστος προς τόν παρών.
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ: Μάρκος Κουκάς.
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ: NSU 1300 κυβικό εκατοστά. Λοιπές προδιαγραφές οι αυτές με κινητήρα 'Αντωνιάδη, χωρίς όμως την πρόθεση των δύο μπαζι στον κύλινδρο. 'Ισχύς 115 ίπποι Ντιν στις 8.000 σ.δ.λ.
ΚΙΒΩΤΙΟ: Τζέντ 'Εφ με τέσσερις συγχρονισμένες ταχύτητες και κοντές σχέσεις.
ΔΙΑΦΟΡΙΚΟ: Τζέντ 'Εφ. Μπλοκέ 35%.
ΑΝΑΡΤΗΣΗ: NSU 1200 TT.
ΦΡΕΝΑ: NSU 1200 TT με διπλό κύκλωμα. Δίσκοι εμπρός, τύμπανα πίσω.
ΣΑΣΣΙ: Σπώντερ Βάνκελ, κομμένο και ενισχυμένο με σωλήνες.
ΑΜΑΞΩΜΑ: 'Αλουμίνιο.
ΛΑΣΤΙΧΑ: Μπρίτζστον 6X13 και 7X13 εμπρός - πίσω.
ΒΑΡΟΣ: 'Αγνωστο προς τόν παρών.
ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ: Από λαμαρίνα χωρητικότητας 80 λίτρων.

