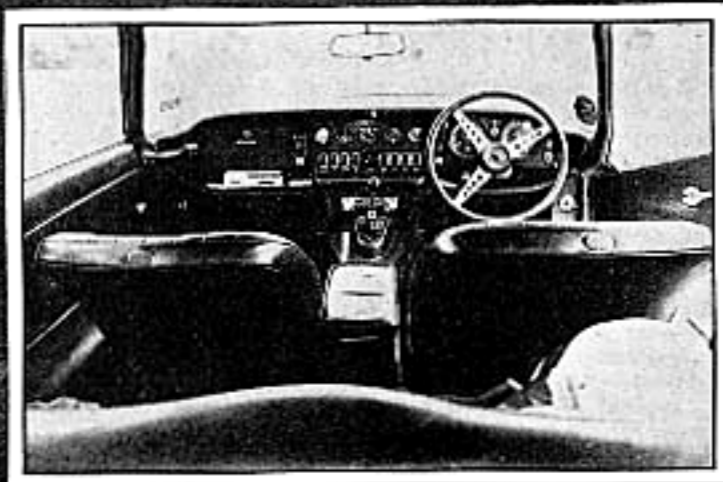
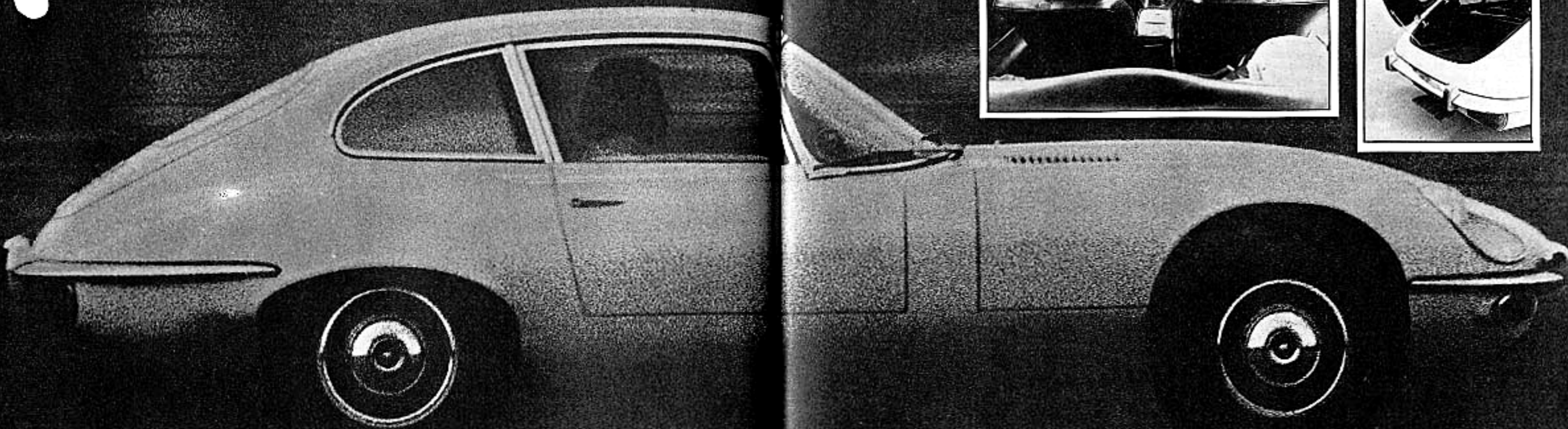


# JAGUAR V-12



## 12 ΦΛΙΤΖΑΝΙΑ ΤΣΑΪ

Μετά από 700 χιλιόμετρα

και τρεις ημέρες με

την δωδεκακύλινδρη

η Τζάγκουαρ, εξακολουθούσαμε

να έχουμε την ίδια όπορία...

Γιατί όλος αυτός ο θόρυβος;

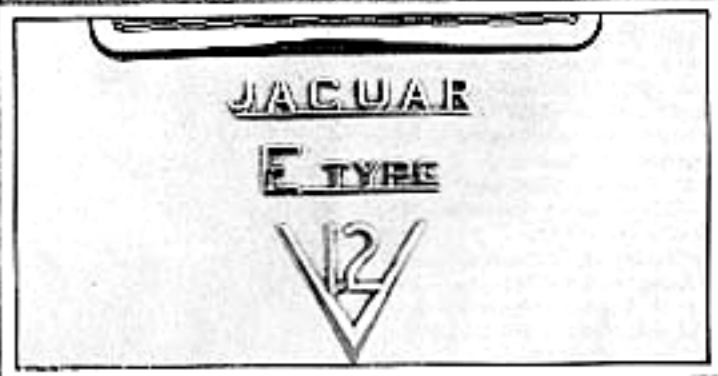
Κι' ακόμη την έχουμε!

Πόλλοις άναγνώστες μας έχει ένεισει ά τρέσα με τόν άποιο άντιμετωπίζουμε τά έγ- γλέζικα άυτοκίνητα. Άπό τά γραφόμενά μας έχουν κατάλα- βει ότι τά πολυαυτοκίνητα και ή αλήθεια είναι ότι δεν τά πολυαυτοκίνητα, άχι γιατί είναι -τά περισσότερο άπ' αύτá- άσχημα άυτοκίνητα, άλλά γιατί είναι άπ' ή π' ή σ' άυτοκίνητα. Άλλα, είναι φανερό- νικα και παραφουσκωμένα, άλλα μοιάζουν με μπουκάλια κά- κα-κόλα κι όλα έχουν μέσα ά- λλάκληρα τμήματα από πρεσα- ριστό πλαστικό πού έχει χρω- μα καθέ άνοιχτό πού μας κά- νει νά σκεπτόμαστε περίεργα πράγματα. Δυό-τρία, πού είναι καλά, ήταν καλά και πριν άπό άκτώ ή δέκα χρόνια άλλά αύ- τó δεν σημαίνει τίποτα άπολύ- τως. Στό χρόνο αύτá, οι άλλοι Εύρωπαϊοί κατασκευαστάι έκανόν άλλα στην τεχνολο- γία κι οι φίλοι μας οι Άγγλοι

άλλα τόν σκεπτικισμό. Η Τζάγκουαρ V-12 δεν είναι παρά ένα δείγμα τού σκεπ- τισμού αύτá τού λαού πού κο- ροιθεύει τούς Έθνους, επειδή δεν έχουν καλή προφορά όταν μιλούν τή γλώσσα τού Έ- κκλήσιου ότι α υ τ ó ε δεν μπορεί νά άρθώσει ούτε μία λέξη από τή γλώσσα τών Έ- νων! Τό άυτοκίνητο είναι μιά προσπάθεια νά δείξουν στόν κόσμο ότι άκόμη δεν κατέβη- σαν τά όπλα κι ότι, άν θέλουν, μπορούν νά κάνουν κάτι. Κι έ- καναν κάτι... Έφτιαξαν ένα κλασικό κινητήρα, γαρό, σχε- τικά γρήγορο και άρκετά δε- νατό, πού τόν τοποθέτησαν σ' ένα σασί προκλητικό σέ γραμ- μέν, άκαλαίσθητο και κάθε ά- λο παρά έκανό νά μεταφέρει στό δρόμο τούς 272 ίππους Νήν τού κινητήρα. Ξέρουμε ότι θά δυσραστή- σουμε τόν καλά μας φίλο κ.

Ειστορίου, πού μας διέπει τήν V-12 για τίς τρεις ήμέ- ρες και πού είχε Τζάγκουαρ ά- πό τήν πρώτη ήμέρα πού άπε- κτησε άυτοκίνητο, άλλά δεν μπορούμε νά πούμε ότι τó άυ- τοκίνητο μας άρεσε. Όποτε νά ισχυρισθούμε ότι θά τó αγορά- ζαμε άν είχαμε τή Άπόφαση τά Πόρε Τούτο. Πιστεύουμε ό- τι, ή Τζάγκουαρ E-type, είναι ένα όπ' τά πιά κραυγαλέα άυτοκίνητα πού πέρασαν ποτέ άπό τούς ευρωπαϊκούς δρό- μους. Δεν είναι άυτοκίνητα άπ' ό,τι, διότι είναι άδύνατα νά κινήσ άπό με δαύτá, άπ' ό,τι είναι άυτοκίνητα Μεγάλου Τού- ρισμού, γιατί δεν είναι δυνα- τόν νά κινήσ τουρισμό μέσα σ' αύτó τó στενόχωρο κοιλί, ό- σου κόβει τó δάχτυλό σου κάθε φορά πού θέλεις ν' ά- νοίξεις τó παρόθυρο και κά- νεις γυμναστική κάθε φο- ρά πού θέλεις νά μπής μέσα ή νά θής έξω, χ ω ρ ι ε νά υπολογίσης τήν άβεβαιότητα

πού σου δίνει τó τιμόνι (αέ- ρα), τά φρένα (αέρας) και τó άρκεκίνητο κιότιπο ταχυτήτων. Η V-12 είναι θαυρασία για τήν Έθνική Όδó 1 από τή διασταύρωση τής Χαλκίδος μέχρι τó τέλος τής μεγάλης αέρας, για τίς γερμανικές α- ράματα και τούς έγγλέ- κους δρόμους τών 70 μιλίων άλλα δεν θά άνοιξε ένα έκτο- μούριο δραχμές για νά -πι- άσουμε- 220 χιλιόμετρα στις εύθετες! Άλλα πράγματα ζήταμε ό- πό ένα άυτοκίνητο τουρισμού, όπό ένα άρομα μεγάλο άπο- στάσεων. Θέλουμε νά είναι έ- λαφρό, νά έχει ένα κινητήρα «γρήγορο» πού ν' άποκρίνεται άμέσως στις διαταγές μας. Νά έχει ά φ θ ο ν ο χώρο για τούς δυό του έπιβάτες, νά μην προκαλή τούς άλλους άδηγούς στό δρόμο άλλά νά τούς εν- πνεή τó αερασμό όπό τόν τρό- πο με τόν όποία κινείται... Νά έχει καλή άρατότητα και θ α υ-



μ ά σ ι α θέση άδηγώσεως για νά υποθέσει ότι ό ιδιοκτήτης του παρνά πολλές άρες σ' έ- κείνο τó έρημο κóσμο. Νά έχει καλή άεροδυναμική γραμμή (κι έχει ή V-12!) και νά μην κινήσ πολύ θόρυβο (κι αύτó τó έχει ή V-12!)...

Άν λοιπόν είμαστε σέ θέση νά αγοράσουμε ένα παρόμοιο έξπρές θά κάναμε μιά θάλτα στις έκθέσεις τής Φερράρι, για τήν άπεραχη Νήνο, στις έκθέ- σεις τής Σιτροέν, για μιά Σι- τροέν-Μαξέρνι, ή στις έκθέ- σεις τής Πόρε για μιά 2.4 911S... Ξεχάσαμε τήν Μοζε- ράτι Μερδκ άλλά είναι σί ήμέ- ρες... Με τόσο καλά άυτοκίνη- τα γύρω μας δεν έβρούμε τί νά πρωτοδιαλέξουμε! Αύτó είναι τά προβλήματα πού άντιμετωπι- ζουν οι Έλληνες άδηγοί. Δεν έβρουν τί νά κάνουν... Νά δια-



▶ λέξουν Τζάγκουαρ V-12, SM, Πόρσε 911S ή Μερσές... Όποιος καταφέρει να τους τό λύση θα έχει λύσει και το μεγαλύτερο πρόβλημά τους...

«Ας προσπαθήσουμε, προς Θεού, να οδοιπορήσουμε. Αν είμαστε στην Αγγλία και γράψαμε για το CAR π.χ., θα είμαστε σε σοβαρά. Έκεί οι θνητοί μπερδών βγοράσουν αυτοκίνητα. Δεν πληρώνουν 8.000 δολάρια για ένα μωσαίο ευρωπαϊκό αυτοκίνητο! Ο κ τ ώ χ ι λ ι ά δ ε δ ο λ λ ά ρ ι α πληρώνουν οι Αμερικανοί για μιά Κόντλιακ Έλντοράντο με χρυσό W.C. Πάσο χάσαμε τὰ μέτρα των πραγμάτων... Πάσο ξεφύγαμε όπ' τὸ πραγματικό και φθάσαμε στο σημείο να θεωρούμε ἀνάλυτα φυσική μιά τιμή 248.000 δολαρίων για μιά Άλφα Ρομέο 2.000 ή 260.000 δολαρίων για ένα Άσικνι 100 GL, τὸ ὁποῖο πληρώνει φόρο «υπερπληρωτέας».

Πάσο πωρωμένοι ή πόσο πλούσιοι πρέπει να είμαστε για να πληρώσουμε 130.000 δολάρια για ένα πλαστικό ατκινητο που κυλά σαν τις σταγόνες μιας χαλασμένης βρύσης από κάποιο ευρωπαϊκό εργοστάσιο και ν' αγοράζεται σαν κουλουράκι από τους οδηγούς της Γηραιάς Ήπειρου...

Αδύνατον να γυρίσουμε στην V-12!

Αλλά νά, ή δημοσιογραφική πλευρά του έαυτού μας ξεπερνά τή λογική πλευρά και αρχίζουμε με τὸ σοβαρότερο τμήμα του αυτοκινήτου.

#### Ο ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Χρόνια τώρα ὁ ἑγγλέζικος Τύπος μετέφερε τις θερμές εἰδήσεις στους πιστούς του... «Η Τζάγκουαρ ετομαάζει ένα νέο κινητήρα σε σχήμα V. Δεν ξέρουμε αν θα είναι V-8 ή V-12...» Ανατριχιαζον οι πιστοί. Στὸ εανθά τους κρανία εανάρχονταν οι ἡμέρες των D-Taip και οι γίκες στο Μάν. Πίστευαν ότι τὸ Βρετανικό



«Αγωνιστικό Πράσινο θά κάνει πάλι τήν εμφάνισή του στους μεγάλους αγώνες ανταχής.

Και δεν ξησε έξω, τουλάχιστον κατά τὸ ἡμεσι, ὁ ἄγγλικός Τύπος.

Η δουλειά, πάνω στον νέο κινητήρα, είχε αρχίσει τὸ... 1960! Οι μηχανικοί Χέινς και Μπέιλυ είχαν σχεδιάσει έναν πειραματικό αγωνιστικό κινητήρα, με 12 κυλίνδρους, σε σχήμα V, με δύο ἐκκεντροφόρους σε κάθε πλευρά, με 5.000 κυβικά ἐκτοστά, με σύστημα ψεκασμοῦ και με 500 ἴππους στην πέδη στις 8.000 στροφές! Τὸ τέρας όμως δεν ήταν δυνατόν να τοποθετηθῆ στην E-taip γι' αὐτὸ οι κ.κ. Χέινς και Μπέιλυ δοκίμασαν πάνω ὅπ' τὸ σχεδιαστήριό τους για δεύτερη φορά, με σκοπὸ νὰ σχεδιάσουν μιά πιὸ ἥσυχη V-12, πὸυ θὰ μπορούσε νὰ κατασκευασθῆ εὐκολότερα και φθηνότερα. Τὸ ἀποτέλεσμα ἦταν ὁ κινητήρας τοῦ αὐτοκινήτου πὸυ εἶχαμε στὴ διάθεσή μας. Διήμετρος - διαδρομὴ 90 Χ70 χιλ. (5.343 κ.έ.κ.), 272 ἴπποι Ντίν στις 5.850 στροφές με σχέση συμπίεσεως 9:1. Κλασική συνταγή πὸυ θὰ ἦταν θαυμάσια τὸ 1960 ἀλλὰ ὄχι τὸ 1972. Ο κινητήρας, πάντως, ἔχει ἄρκετὰ ἐνδιαφέροντα σημεία, παρὰ τήν μιά κόποια ἡλικία του. Κάτω ὅπὸ τὸ τεράστιο καπὸ ὀλέσει τήν ἠλεκτρονική ἀνάφλεξη - «Όπου» τῆς Λούκας (ἀλήθεια, ἴλεθε στὴ χώρα μας;), ἀλουμινένια μπλάκ κυλίνδρων, κεφαλές και καλύμματα κεφαλῶν, ἀλουμινένιους ὀδηγούς βαλβίδων και ὄλα μικρὰ ἀλλὰ σαφὰ πράγματα στο σύστημα ψύξεως, πὸυ χρησιμοποιεῖ ἓνα ἐναλλάκτη θερμότητας και στήν ἀντλία λαδοῦ. Ο ἐναλλάκτης εἶναι ἓνα ἔξυπνο ἀντικείμενο ὀπὸ χυτὸ ἀλουμίνιο τὸ ὁποῖο θρῖσκειται στο ἐμπρός τμήμα τοῦ στροφαλοθαλάμου. Γ ὄ ρ ω ὀ π' τὸν ἐναλλάκτη περνά τὸ νερὸ τοῦ σιαιτηματος ψύξεως, ψύχοντάς τὸ πτερογὸ του και ἐπιπλέον και τὸ λάδι πὸυ κυκλοφορεῖ μέσα του. Τὸ σύστημα μειώνει τὴ θερμοκρασία τοῦ λαδοῦ κατὸ 22°C με μιά ὀέση μόλις 1°C στὴ θερμοκρασία τοῦ ψυκτικοῦ ὕγρου. Πρέπει νὰ παραδεχθῆ κανείς ὅπ' εἶ ν α ι ἔξυπνο ἀλλὰ και νὰ σημειώση τὸ τερόστιο μειονέκτημά του πὸυ παρουσιάζεται κάθε φορά πὸυ σταματὰ στο «φῶτα» τῆς Τροχαίας. Τὸ νερὸ δεν κυκλοφορεῖ γρήγορα και ἡ θερμοκρασία του ἀνεβαίνει και μαζί του ἀνεβαίνει και ἡ θερμοκρασία τοῦ λαδοῦ, μέχρι νὰ φωτίσουν και τὰ δυὸ στο κόκκινο και νὰ κάνουν τὸν ὀ-

δηγὸ νὰ φρίξη στὴ σκέψη ὅτι κατὶ θὰ μπορούσε νὰ συμβῆ σε 12 πιστόνια κι ἓνα στροφαλοφόρο ἓνα μέτρο. Μόλις τὸ πράγμα σκουρήνουν, ὄμως, νὰ παυ περνοῦν ἐμπρός οι δυὸ ἠλεκτρικοί ἐνεμιστῆρες και τὸ σύστημα ξεναθρίσκει τήν ἰσορροπία του. Στὸν ὀνοιχτὸ δρόμο δεν ὕπάρχει κανένα πρόβλημα. Οι θερμοκρασίες θρῖσκονται πὸλυ κάτω ὀπὸ τὸ κανονικό! Τὸ ἠλεκτρονικό σύστημα τῆς Λούκας εἶναι αὐτὸ πὸυ χρησιμοποιεῖται στο αὐτοκίνητο Φόρμουλα Ένα. Δεν ἔχει πιεστικές και μπαρεῖ ἐντο νὰ ἀντιμετωπιση τις ἀπαιτήσεις πὸυ διωδεκακύλινδρου κινητήρα πὸυ χαρακτηρεῖται 800 σπινθῆρες τὸ δευτερόλεπτο στις 8000 στροφές! Τὸ «Όπου» πωλείται στην Αγγλία και για ἔλλαους τέπους αὐτοκινήτων.

Οι δυὸ πλευρές τοῦ V δημιουργοῦν μιά περιχομένη γωνία 60° και ὁ στροφαλοφόρος γυριζει πάνω σε ἑπτά εἴθρανα θάσεως. Η ἀλήθεια εἶναι ὅτι, ὀλόκληρο αὐτὸ τὸ εργασάσιο, δεν κάνει εἰσθητὴ τήν παρουσία του στον ὀδηγὸ. Όταν λειτουργῆ στο ραλατὶ οι κροδάσμαῖ εἶναι ἀνεπαίσθητοι, πρῶγμα πὸυ ὀδήγησε τόσοσ και τόσοσ κατασκευαστές στην υἰοθέτηση διωδεκακύλινδρων κινητήρων για τὸ ἀκριβότερο ἀπὸ τ' αὐτοκινήτὰ τους. Ο V-12 εἶναι ὁ κινητήρας ὅταν ὀέλη ὁ σχεδιαστής νὰ ξεσπαρλιαση ἔνεση στους ἐπιβάτες του. Ἀπὸ τις ἄρχες τοῦ αἰῶνα μας, τὸ ἀκριβότερο αὐτοκίνητο, εἶχαν κινητήρας V-12. Δεν ἔχει παρὸ νὰ κοιτῆ κανείς σε μιά ἐγκυκλοπαιδεία για νὰ ἀνακαλύψη ὅτι ἡ Πακὸρ εἰρηάχη 12-κύλινδρα αὐτοκίνητο τὸ 1915! Η Φίατ ἀκολούθησε με ἓνα ἐπιτόλτρο τέρας, ἡ Βοαζέν, ἡ Ντάμλερ και ὀργότερα ἡ Κόντλιακ, ἡ ὀμπαρν, ἡ Αἰνκαλν, ἡ Πήρς-Ἀρραου, ἡ Χόργς και ἡ Μέξμπαχ στὴ Γερμανία, ἡ Τάτρα στην Τσεχοσλοβακία, ἡ Ντελαγιέ, ἡ Λογκόντα και, μετὰ τὸ 2ο Π.Π, ἡ Φερράρι και ἡ Λαμποργκίνι.

Ἐνῶ ὄμως οι ἰταλικοί V-12 εἶναι κινητήρες ὀγνοῖ, γεμάτοι θαυμαστούς ἄχους και με βμεση ἀπόκριση, ὁ ἑγγλέζικος εἶναι στ' ἀλήθεια, 12 φλιτζάνια τοῦ... Καλὸ τεῶ, ἀλλὰ... τοῦ! Η ἐντύπωση μεταδίδεται ριζικά ὅταν τὸ αὐτοκίνητο ξεκινά ὀπ' τὸ «φῶτα». Ο διωδεκακύλινδρος κινητήρας εἶναι «ἀτέλειωτος». Κάνει τ' αὐτοκίνητο νὰ ἐπιταχύνῆ ὀπὸ τὴ στήση στο 100 χιλιόμετρα σε 6,5 δευτερόλεπτα και νὰ συνεχίση τήν ὀέση τῆς ταχύτητας μ' ἓνα ρυθμὸ πὸυ κάνει τὸν ἐπιβάτη νὰ φωνάζει: Φρέ-

νοσα!

Η V-12 εἶναι ἡ γρήγορη ἀλλὰ ὄχι σβέλητη, ἔν καταλαβαίνετε τί ἐννοοῦμε. Η ἔλλειψη τῆς «σβελητόσε» γίνεται ἐμφανῆς στους δρόμους πὸυ ἔχουν πολλὰ και ἄλλοπἄλληλεσ στροφές. Δεν μπορούμε νὰ πούμε ὅτι τὸ αὐτοκίνητο δεν εἶναι σταθερό... Εἶναι ἀλλὰ δεν μπορεί ν' ἀκολουθήσει μιά Πόρσε ἡ μιά Λάους Έλν π.χ. Κι ἔν δοκιμῆση ὁ θαρραλέος ὀδηγὸς νὰ διατηρήσει μιά ὀξιοπρεπή ὀπόσταση, τότε πρέπει νὰ ἐπιστρατεύσει ὄλο του τὸ θάρρος για νὰ τὸ ἐπιτύχῃ και νὰ χρησιμοποιήση ὄλο τὸ δρόμο... Η ἀνεἰάρτητη ἀνάρτηση τοῦ αὐτοκινήτου δεν εἶναι ὀαχημῆ και τὸ φαροῖ Ντόνλοπ βοηθοῦν πὸλυ ἀλλὰ τὸ νεκρὸ ὀδρρουλικὸ τμήμα ἀφαιρεῖ ὄλη τήν εἰσθηση τοῦ δρόμου ὀπὸ τὸ χεῖμα τοῦ ὀδηγοῦ.

Τὸ ἐσωτερικό τοῦ αὐτοκινήτου εἶναι αὐτὸ πὸυ περιγράφεται τελευταία σαν 2-2. Δυὸ θέσεις ἐμπρός, ὀλοσθῆ, και δυὸ θέσεις πίσω για α) καυτούς, β) μοζοχιστές, γ) ἔχθρους, δ) δυὸ ὀδοντόβουρτσες ἡ ε) δυὸ μῖ κ ρ ὀ παῖδια. Δεν γίνεται καν συζήτηση για διαδρομὴ μεγαλύτερη ἀπὸ 15 χιλιόμετρα με τέσοσ ἀνθρώπους μέσω ἡ μεγαλύτερη ἀπὸ 30 χιλιόμετρα με τρεῖς. Η Τζάγκουαρ εἶναι αὐστηρὸ διαθέσιμο αὐτοκίνητο με ὀφθονο - ὅταν δεν ὕπάρχουν ὀνθρωποι πίσω - χώρο για ὀποσκέυε. Πράγματι, μπορείς να τοποθετήσης ὅτι χρειάζεσαι για ἓνα μακρὸ ταξίδι στο πίσω καθίσματα και στὸν ἄρκατὸ μεγάλο χώρο πὸυ ὕπάρχει σῖ ο ὀ α ὀ αὐτὰ και πὸυ γίνεται προσπάθ με τὸ δνοῖγμα τοῦ πίσω γκαρμῖ, ὀπως μπορείς νὰ ὀῖτε και στὴ φωτογραφία πὸυ παραθέτουμε. Δεν νομίζουμε ὅτι ὕπάρχει τίποτε ὄλλο πὸυ νὰ ἐνδιαφῆρη τοῦς ἀναγνώστες μας...

Όπως, εἶπαμε... Ἄν εἶμαστε στην Αγγλία, τὸ ἄβρο σπὸ θὰ ἦταν μιά πλήρης ἀνάληση των αὐτοκινήτων με κάθε στοιχείο για τήν V-12.

Εἶπαμε ὄμως στην ἔλλάδα και ἡ V-12 εἶναι κάτι, πὸυ ὀῦτε νὰ μιλήσης μπορείς.

Και ἐκτός αὐτοῦ δεν εἶναι και καλὸ αὐτοκίνητο παρὰ τοῦς 12 κυλίνδρους του, τὸ «ἐντυπωσιακό» του σχῆμα και τὸ ὀφθονο «ρολόγιο» πὸυ ἔχει στο ταμπλό. Η σικταγὴ των Χόινς και Μπέιλυ χόλασε κάποιον στὴ μέση τοῦ δρόμου... ἴσως ἀπὸ τὸν ἀνεκδιήγητο Γουίλιαμ Λόσον, τὸν «ταῖριμ» τῆς BLMG.

