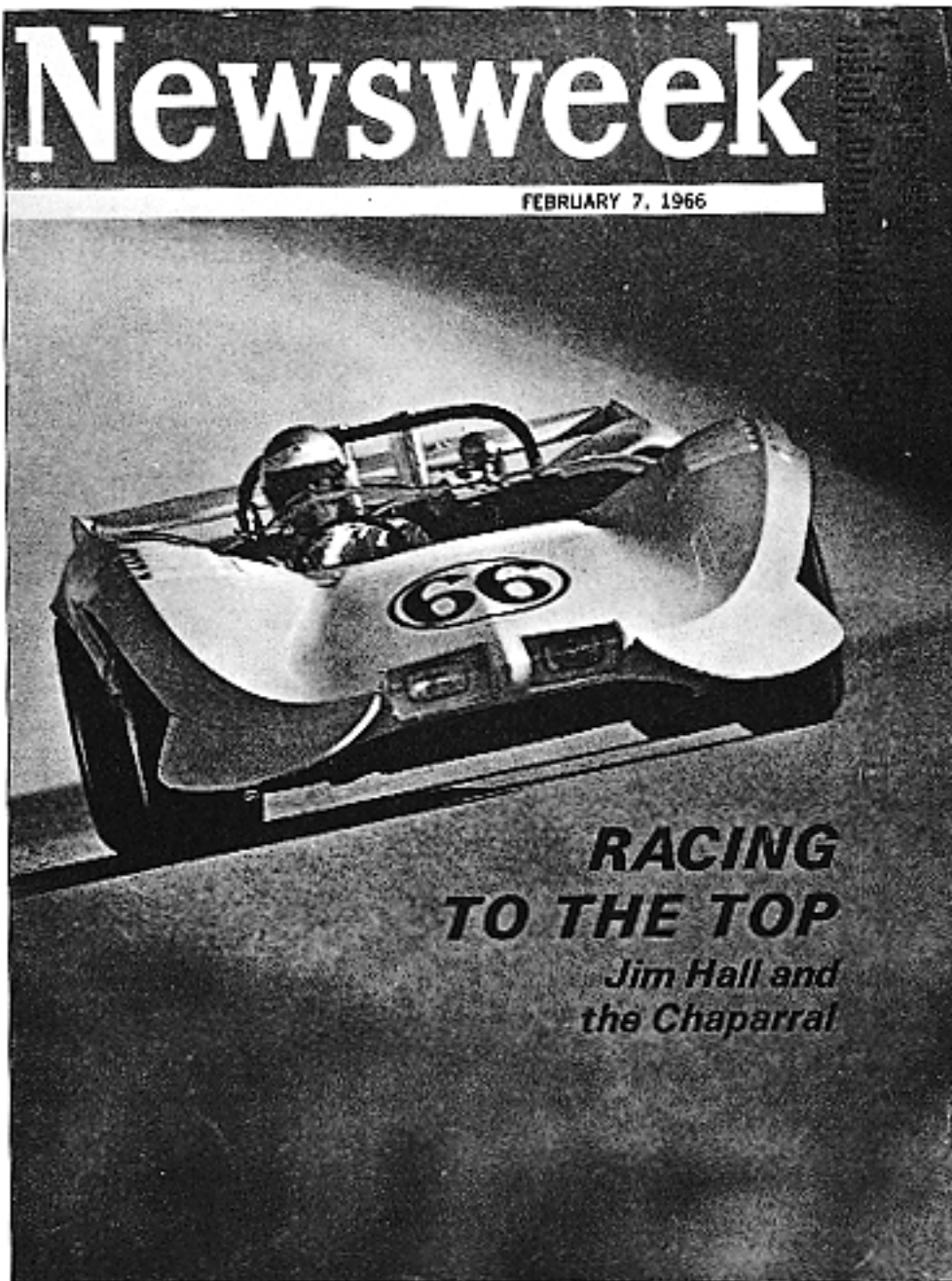


Ο ΤΖΙΜ ΧΩΛΛ ΚΑΙ ΤΑ ΣΑΠΑΡΑΛ...

Η ιστορία
ένος Μεγάλου Αμερικανού Δημιουργού



(1) Μια μεγάλη αναγνώριση. Το «Νιού-γουνγκ» της 7 Φεβρουαρίου 1966 αφιέρωσε εξώφυλλο και 5 σελίδες στον Χώλλ και τα Σάπαραλ. Ήταν η δεύτερη φορά που έγινε κάτι τέτοιο από το 1961 που το «Τάιμ» είχε τον Φιλ Χάιλ στο εξώφυλλο, όταν αυτός πήρε τον τίτλο του Παγκόσμιου Πρωταθλητού.



Πολλοί τον παρομοιάζουν μ' ένα παιδί που ποτέ δεν μεγάλωσε. Άλλοι τον θεωρούν σαν ένα από τους μεγάλους δημιουργούς αγωνιστικών αυτοκινήτων. Οδήγησε όπως λίγες συμπατριώτες του οδηγού, δημιούργησε αξεπέραστα μνημεία και ιδέες, που αντίγραψαν όλοι, έκανε διαλέξεις περί αυτοκινήτων - αγώνων, που παρακολουθούσε με δέος όλος ο Σύνδεσμος Αμερικανών Μηχανολόγων, και τα παράτησε όλα με αηδία όταν, για δεύτερη συνεχή φορά, μία εφεύρεσή του που άλλαζε το πρόσωπο των αγώνων απαγορεύθηκε.

Ο Τζιμ Χώλλ δημιούργησε πράγματα που είναι κοντά μας ή θα είναι κοντά μας, για πολλά χρόνια. Οι αεροτομές, η χρήση των αυτόματων κιβωτίων στους αγώνες, ή δημιουργία κενού αέρος κάτω από το αυτοκίνητο, θεσπίστηκαν από αυτόν, αντιγράφηκαν, θα αντιγραφούν, απαγορεύτηκαν... Ξεκίνησε σαν οδηγός, όταν σπούδαζε γεωλόγος, Κληρονόμος τις οικογενειακές πετρελαιοπηγές στο Τέξας, άλλαξε ειδικότητα και σπούδασε μηχανολόγος, όταν έχασε τους γονείς του. Έχοντας πολλά χρήματα και περισσότερες ιδέες, αποφάσισε να δημιουργήσει τα δικά του αυτοκίνητα, όπως τα ήθελε κείνος. Διάλεξε το Γκρούπ 7, γιατί έδινε τρόπο διαφυγής στην ανήσυχη σκέψη του. Ασχολήθηκε σχεδόν αποκλειστικά



με την έκφραση αυτών των μεγαλοφυϊών «σκέψεων» σε μέταλλο και κατασκευάσε αυτοκίνητα που νικούσαν. Υπήρξε συγχρόνως και ένας γρήγορος και καλός οδηγός αυτών των αυτοκινήτων, που ήταν όμως τόσο σωστά, καλά, και γρήγορα, που κέρδιζαν μόνο τους! Ένα φοβερό δυστύχημα στα τέλη του 1968 τον Εόφλησε σαν οδηγό, αλλά όχι σαν δημιουργό. Το «κύκνεο άσμα» του, το Σάπαραλ 2 J, άνοιξε μία νέα εποχή, νίκησε, αντιμετωπίστηκε με δέος και, τελικά, απαγορεύτηκε, διώχνοντας οριστικά τον Τζιμ Χώλλ από τον κόσμο που τόσο είχε έντυπωσιάσει επί 7 χρόνια. Έλπιζουμε ότι θα μπορούσαμε να δώσουμε μία ιδέα της δουλειάς και της προσωπικότητας αυτού του ανθρώπου, παρά τις τρομερές δυσκολίες που συναντήσαμε στη συγκέντρωση υλικού, λόγω της μικρής του αναγνωρισιμότητας. Οι έρευνές μας άρχισαν από το 1960, με τον Τζιμ Χώλλ - οδηγό και συνεχίστηκαν μέχρι το 1970, τη χρονιά του 2 J. Οι πηγές μας ήταν, βασικά, αμερικανικά περιοδικά, άνωμεσο σ' αυτά τα χρόνια, που σήμαναν αρκετά ξενύχτια για ψάξιμο. Αναλύσεις του έργου του, περιγραφές αγώνων, σχόλια του κόσμου, που θα μας αποζημιώναν και για δεκαπλάσια ξενύχτια. Έμπειρίες, που δεν μπορούν να δοθούν στις λίγες σελίδες που θα ακολουθήσουν, αλλά που μας γέμισαν θαυμασμό για τον μεγάλο αυτό Αμερικανό Δημιουργό.

Γεννήθηκε στην Έμπελντ του Τέξας το 1935 και ήταν πάντα αυτό που λένε οι πατριώτες του, «άλλο Αμερικανό μπόνου». Ο αντιπροσωπευτικός Τέξανος με την προφορά, την εμφάνιση, τη φρουρά, την ανεμελιά, με πολλά πολλά χρήματα από το πετρέλαιο. Ο πατέρας του, σπουδασμένος γεωλόγος, είχε μία πολύ μεγάλη έκταση, με πετρελαιοπηγές, που ήταν η οικογενειακή επιχείρηση, μία σταύρωση πηγή πλούτου, που εξακολουθεί να υπάρχει. Όλα αυτά σήμαναν δύο πράγματα για τον Τζιμ Χώλλ. Ότι μπορούσε να κάνει οποιοδήποτε κέρφι του και ότι το οικογενειακό «κρίνο» δεν τον είχε κάνει νεόπλουτο Αμερικάνο, με κέρματα από ψυγεία του αυτοκινήτου του ή γυαλισμένα ποικίματα με κεντήματα, αλλά του είχε δώσει μία τεχνολογική συνείδηση, ή όποια συνέτεινε πολύ για να φύγει το στίγμα του άρχοντοχωριάτη και να γεννηθεί ο Χώλλ - δημιουργός. Τα γλέντια, ή ανεμελιά, τα σπάρ αυτοκίνητα των έφηβικών χρόνων, έφεραν γρήγορα την ωριμότητα της διαθεσιμότητας να γίνει επιστήμονας. Η λογική τότε και στη συνέχεια τον έκαναν να γίνει και «επιστήμονας», αλλά να κάνει και το κέρφι του. Η αρχική σκέψη ήταν η γεωλογία. Στόχος που έβλεπε δριμύως εξήγηση. Τόπος σπουδών μία πρόκληση για κάθε άνθρωπο με φιλοδοξίες: Το Τεχνολογικό Ίνστιτούτο της Καλιφόρνια που, για να πιάσει εκεί και να δειχθεί, πρέπει νασαι κά τ ι. Το Σχολείο που διάλεξε ο Χώλλ είναι δεύτερο, μόνο πίσω από το Ίνστιτούτο της Μασσαχουσέτης, και ένα δίπλωμα από εκεί είναι μάλλον ένας τίτλος τιμής... Όταν άργότερα ο Χώλλ αποφάσισε να αφήσει τη γεωλογία και να μεταφερθεί στους μηχανολόγους, γράφτηκε καθαρά το σχήμα των πραγμάτων που θα έρχονταν. Ο Τζιμ Χώλλ είχε δύο πρόσωπα. Τον Χώλλ - οδηγό και τον Χώλλ - δημιουργό. Ο «οδηγός» έχει δύο... υποδιαίρεσεις: Την εποχή των ξένων αυτοκινήτων, και την εποχή των Σάπαραλ.



(1) Οι πρώτες μέρες. Σαν οδηγός είχε πάντα τα καλύτερα αυτοκίνητα και πολλές επιτυχίες. Το 66 ήταν πάντα το Νοούμερό του και θα το συναντήσετε σε πολλές φωτογραφίες.
(2) Το πρώτο, το Σάπαρ 1... Σαλιγιανό σοσί, κινητήρες εμπρός, τα πάντα κοινότυπα... Κι όμως προσέξτε την πρωτόγονη, δατω, αεροδυναμική προσπάθεια, μια εποχή που λίγοι έδιναν σημασία.

▷ Ο Χώλλ - δημιουργός έκανε την εμφάνισή του το 1960, κι έλαμψε μέχρι το 1970. Τώρα, πιά, φγνσείται ή τύχη και των δύο. Η πρώτη καριέρα τελείωσε ούσιαστικά, όταν το Στάρνταστ Γκραν - Πρί του Λας Βέγκας, τελευταίο αγώνα του Κάν - "Αμ 1968, ή Μακ-Λάρν του Λόθαρ Μοισενμπάχερ και το Σάπαρ 2 Τζι του Χώλλ φρόντισαν να του τσακίσουν τα πόδια, κάνοντάς τον ανίκανο πιά για αγώνες, αν και άρτιμελής. Η δεύτερη καριέρα τελείωσε με το Σάπαρ 2 Ι. Όταν απαγορεύτηκε, ο Χώλλ είπε ότι θα τα παρατήσει όλα και φαίνεται ότι κάτι τέτοιο έκανε. Τα πεδία δημιουργίας, στο Μίντλαντ, που κάποτε έφυζες από ζωή με τα άσπρα Σάπαρ 2, ούτε καν αναφέρεται. Κανείς δεν ξέρει τί συμβαίνει. Μπορεί ο Χώλλ να εξακολουθή να βασανίζει την ανήσυχη σκέψη του, μπορεί να τα έχει παρατήσει και να ασχοληθεί με «μικροδουλειές», μπορεί να κάνει τον πλούσιο Τεξανό. Κάτι όμως μάς λέει ότι τα Σάπαρ 2 δεν πέθαναν, αν και το ενδιαφέρον που χάθηκε, μάλλον δύσκολα θα φέρη την καλή παλιά εποχή. Πού άρχισε κάπου στο 1953, όταν ο Τζιμ Χώλλ ήταν 18 ετών.

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ

Με την υποστήριξη της «Κάντερ Πετρόλεουμ», που δημιούργησε ο πατέρας Χώλλ, και διαδέχθηκαν οι τρεις αδελφοί Χώλλ, ο ήρωάς μας είχε 5,τι ήθελε. Φόρντ του 32 «χότ-ρόντ», που σιγά-σιγά έφερε διάφορα "Εμ-Τζι, "Όστιν Χήλυ Κορβέτ κλπ. Το 1953 πήγε για σπουδές στην Καλιφόρνια έχοντας κάνει μερικούς τοπικούς μικραγώνες. Ένα μήνα πριν ο ένα αεροπορικό δυστύχημα είχε χάσει τους γονείς του και την αδελφή του. Μαζί με τους αδελφούς του έμεινε κληρονόμος της τεράστιας επιχειρήσεως που υπάρχει ακόμη. Στο Τεχνολογικό Ίνστιτούτο (στην Πασαδένα) άρχισε μιά, ακόμη μεγαλύτερη, εμπλοκή με τα αυτοκίνητα και πριν περάσουν 9ξη μήνες είχε κάνει μεταγραφή από τον κλάδο γεωλογίας στον κλάδο μηχανολογίας. Το Ίνστιτούτο είχε μεγάλο σύνδεσμο με την Τζένεραλ Μότορς, που το βοηθούσε

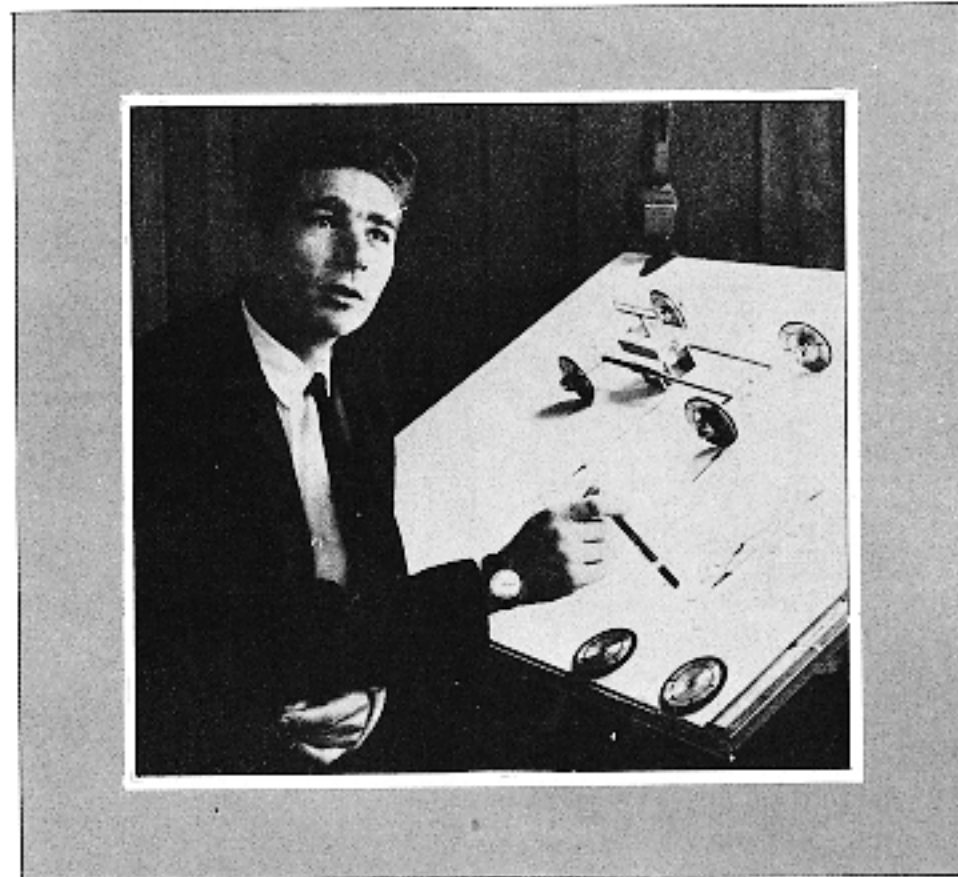
χρηματικά και είχε μία σημαντική συνεργασία σε τεχνικές μελέτες. Ο Χώλλ είχε πιά «μπή σαθιά» στα αυτοκίνητα, άρχισε να δημιουργεί γνωριμίες με ανθρώπους της Σεβραλέ. Οι γνωριμίες δεν ήταν μόνο οι Κορβέτ που είχε ή έπρεχε, αλλά μελέτες, εκτίμηση (εκατέρωθεν) και μεγάλη επιθυμία να πάη να εργασθεί εκεί όταν θα τελείωνε. Όταν τελείωσε, το 1957, ήταν 99ος, σε μία τάξη 139, αλλά σε 5,τι άφορούσε την ειδικότητα περί αυτοκινήτων ήταν πολύ κοντά στη μεγαλύτερα. Είχε ήδη κανονίσει να δουλέψη κοντά στον πατέρα των Κορβέτ και προϊστάμενο των αγωνιστικών προσπάθειών Ζόρα - "Αρκους Ντάντνιφ, αλλά η Τζένεραλ Μότορς έκαινη τη χρονιά είπε όριστικά αντίο στους αγώνες,

και ο Χώλλ άποφάσισε να μην πάη εκεί, άλλα να γυρίση στο Τέξας, και να ασχοληθή πιά συστηματικά με τους αγώνες. Η γνωριμία και η άμοιβαία εκτίμηση που είχε με τη Σεβραλέ συνεχίσθηκαν και φάνηκαν άργότερα σε ύψη που μερικοί τα θεωρούσαν άπιστευτα. Ένας από τους καθηγητές του Χώλλ, ο έλληνας καταγωγής Πήτερ Κυράπουλος, έγινε άργότερα τεχνικός διευθυντής στην Τζένεραλ Μότορς, και θεωρήθηκε σαν ο κυριώτερος σύνδεσμος της συνεργασίας Χώλλ - Σεβραλέ, που ήταν το θέμα συζητήσεως των αγωνιστικών κύκλων, για 10 σχεδόν χρόνια! Όταν γύρισε πίσω, άποφάσισε να εμπλοκή όσο το δυνατόν πιά βαθιά στους αγώνες. Στο διάστημα μέχρι το

1959, μαζί με τον Κάρλ Σέλμπυ, είχαν την αντιπροσώπευση των Μασεράτι και των Λίστερ στο Τέξας και ο Χώλλ άρχισε τους αγώνες σε ακόμη σοβαρότερο επίπεδο. Είχε πάντα τις καλύτερες μηχανές και γρήγορα έλαβασ στην αμερικανική κορυφή. Θέλησε να κάνει αγώνες Γκραν Πρί και άποφάσισε να πάη στην Εύρώπη το 1963 σαν μέλος της ομάδος Φ1 της «Μπέρνις Ρέπασιγκ Πάρτναιρισμ». Η επιτυχία του ήταν κάτω από μέτρα και ο Τζιμ Χώλλ δεν ήθελε να ζή με ούτοπιας. Ο τόπος του ήταν ή "Αμερική και ή δουλειά του —που ήδη είχε μπη στα ακαριά— ήταν ή κατασκευή αυτοκινήτων. Και εδώ τα πράγματα άντέχουν κάτι περισσότερο από μια άπλη περιληπτική εξιστόρηση.

ΣΑΠΑΡ 2

Γύρω στις άρχές της δεκαετίας του '60 ο Τζιμ Χώλλ με τον φίλο του Κάπ Σάρπ πήραν άποφάση να κάνουν κάτι για το Τέξας! Βασίσθηκαν στο παλιό παλιό σοφό ρητό «Δέν υπάρχει υποκατάστατο για τις κυδικές έντασε» και σκέφθηκαν ότι, σε συνδυασμό με τα χρήματα του Τέξας, και το πτυχίο του Τζιμ, ή εταιρία θα έκανε καλή δουλειά. Ο Σάρπ, ένας μηχανικός εκκαφών που είχε και δυό-τρεις εταιρίες με πετρελαιοπηγές ήταν πάνω-κάτω δίος παράλληλος. Τεξανός, αντιπροσωπευτικός και αυτός με άγάπη στην άδηγηση, και ή δημιουργία, άλλα χωρίς ειδικές γνώσεσ μηχανολογίας. Όταν έχη κανείς χρήματα και άρεξη, τα προβλήματα είναι μικρολεπτομέρειες. Μιά τέτοια ήταν το ένομα των αυτοκινήτων. Η λύση ήταν το «Σάπαρ 2», το έθνικό πουλί του Τέξας για τους αντιπροσωπευτικούς Τεξανούς. Το «Σάπαρ 2», ή «Ρουιντράνερ», ή «Γεωκόμξ Καλιφορνιάνους», είναι ένα πουλί που δέν πέταζε! Άνήκει στην οικογένεια των κούκων (!!! Σ.Σ.) κινείται ταχύτατα και πίνει και τρώει φίδια. Ένα πολύ συνηθισμένο θέαμα στις έρημους του Τέξας (Και σε μερικούς κινηματογράφους, οι Ιδιοκτήτες των όποιων ξέρουν να διαλέγουν καρτούνς! Κ.Κ.).



Ο ΤΖΙΜ ΧΩΜ ΚΑΙ ΤΑ ΣΑΠΑΡΑΛ...

Τα πρώτα χρόνια δεν ήταν ούτε εύκολα, ούτε αντιπροσωπευτικά. Δεν υπήρξε πείρα κατασκευής και εξέλιξης, δεν υπήρχαν καν οι εγκαταστάσεις που ήθελαν και σχεδίασαν να έχουν οι Τεζονοί. Ο Χώλλ σχεδίασε το αυτοκίνητο, χρηματοδότησε την κατασκευή, ή όποια, όμως, έγινε στην Καλιφόρνια, στους γνωστούς τότε οπικαστάτες «Τρόουμαν και Μπέρις». Το πρώτο «Σάπαραλ» δεν ήταν τίποτε το ιδιαίτερο. Ο κινητήρας, Σαβραλ των 5,4 λίτρων ήταν εμπρός και κινούσε τους πίσω τροχούς με ένα κανονικό κιβώτιο ταχυτήτων. Υπήρχαν, όμως, μερικά από τα μετέπειτα συστατικά των «Σάπαραλ»: Ο Χώλλ ήταν οχαλαστικός στην τέλεια κατασκευή του κάθε μέρους, σχετά με τι θα στοίχιζε, με τη σωστή αεροδυναμική της καροσερί και το μικρό βάρος!

Οι φίλοι είχαν αποφασίσει να κάνουν εμπόριο με αυτά, και όταν τα κοσταλόγησαν και άρχισαν να δέχονται παραγγελίες, το «Σάπαραλ» στοίχιζε δυο τό καλά, εξελιγμένα, κάπως πιο γνωστά(;) Ιταλικά Φερράρι κλαί!

Ο Χώλλ επέμεινε στην τιμή, λέγοντας «τά αυτοκίνητα είναι καλά, και, στο κάτω-κάτω, οι ιδιοκτήτες τους θα μπορούν να διαφωνούν στα αγγλικά μαζί μας...»

Η «εταίρεια» πούλησε 4 από τα 6 που κατασκεύασε. Δύο πήρε ο ζάπλουτος Άμερικανός κληρονόμος μπάρος «Οτζυ Πάμπστ, ένα κάποιος Άγγλος, για να κάνει αναβάσεις στη χώρα του, και το άλλο κάποιος θνητός «φέρελπις», που το έσπασε, θγαίνοντας από το δρόμο, στην παραδική δοκιμή του!

Η αρχή είχε γίνει και πολλά πράγματα έπρόκειτο ν' αλλάξουν στη συνέχεια. Οι φίλοι θα τα κατασκεύαζαν μόνοι τους, σε δικές τους εγκαταστάσεις, δεν θα έκαναν εμπόριο, θα τα έπρεχαν μόνοι τους, και, τέλος, τα αυτοκίνητά τους θα ήταν επιστημονικά φτιαγμένα.

ΣΑΠΑΡΑΛ ΚΟΜΠΑΝΥ, Η ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ

Η εταιρία «Σάπαραλ Κάρς Κόμπανυ» είχε τέσσερις μετόχους: τους τρεις αδελφούς Χώλλ και τον Χάπ Σάρα. Ο Χάπ τον γυνικό πρόταγμα ήταν ο Τζιμ και βοηθός του ήταν ο Χάπ και η δεύτερη Κω Χώλλ, η Σάντυ, που ήταν γραμματείς, διαβώντρια δημοσίων σχέσεων και στις ελεύθερες ώρες της έγραφε τα καθίσματα για τα αυτοκίνητα.

Ο Τζιμ, με τη βοήθεια του Χάπ, έκανε τα ύπαισια. Για να χτίσουν τη φωλιά των Σάπαραλ, οι Τεζονοί διάλεξαν το Μίντλαντ, μία άπιαστη, άνοη πόλη 60.000 ανθρώπων, πανηγμένη από πετρέλαια. Κάπου εδω άρχισε η αναζήτηση για το τέλειο, ένα από τα μεγάλα πλάη του Τζιμ Χώλλ. «Ήθελε να είναι εντελώς

αυτόρητος και, στο τρία τετράγωνα δοχμα κέρια, υπήρχαν μικρές και μεγάλες περιοχές σε εξοπλισμό, κάτι που θύμιζε περισσότερο φαντακούς, που έκαναν χόμπι. Δεν έκαναν! Ήθελε να κατασκευάσουν σωστά αυτοκίνητα από την αρχή, να τα δοκιμάσουν, να τα ελέγξουν, κάνοντας τα πάντα με επιστημονική, διαστημική ακρίβεια. Ήταν άρρακμένοι, απλοί. Άνθρωποι που μιλούσαν για αεροπλάνα των 200.000 δολαρίων, όπως άλλοι συμπατριώτες τους για Φολκσβόγκεν των 2000 δολαρίων, έμεναν σε απλά διαμερίσματα των 3 δωμάτων και οδηγούσαν άσφες Κορβέρ ή Λέβι, περινώντας 16 ώρες της ημέρας τους εκεί, στο σκοπό τους. Ο σκοπός τους ήταν το ΤΕΛΕΙΟ!

Τα εργαστήρια είχαν εξοπλισμό που θα ζήλευσαν πολλοί μεγάλοι κατασκευαστές. Έκτός από το σχεδιαστήριο, το εργαστήριο των οσών, και των κινητήρων, υπήρχε με σίθουσα με ένα καταπληκτικό δυναμόμετρο των 1000 ίππων, από την Άγγλια, και ένα τέλειο εργαστήριο κατασκευής ενισχυμένων πλαστικών, που από το 1963 και μετά ήταν για πάντα το αλικό κατασκευής οσών και καροσερί των Σάπαραλ.

Το προσωπικό της εταιρίας ήταν γύρω στους 15 και όλοι ήταν οι απόλυτα κορυφαίοι στη δουλειά τους. Μηχανικοί από τη Γερμανία ή από το Ίνστιτούτο της Μασαχουσέτης, που οι γνώσεις τους και οι μεθοδοί τους έκαναν το Μίντλαντ ένα κέντρο διαστημικό κέντρο του Χιούστον.

Επιστήμονες όλοι, άρρακμένοι στη δουλειά τους και στα Σάπαραλ, άνδρατα που τώρα δεσπόζουν στην αμερικανική τεχνολογία, ήταν ή παρὰ του Χώλλ, και οι κατασκευαστές των Σάπαραλ. Και μαζί με όλα αυτά υπήρχε και τό... πεδίο δοκιμών!

Δίπλα από το εργοστάσιο ήταν το ιδιωτικό «Ρατλανέικ», με μήκος 4 χλμ. που είχε μία εβλία και απομίμηση των πιο αντιπροσωπευτικών στροφών των ορικού της Άμερικής και Ευρώπης.

Υπήρχαν φωτοκτύπαρα που περνούσαν την συμπεριφορά του κάθε αυτοκινήτου σε ένα εγκέφαλο και μετά σε γραφικά σχήματα. Τα πάντα με μία διαστημική ουσία.

Τα σχέδια του Χώλλ είχαν δύο στόχους. Το μικρό βάρος και την προηγμένη τεχνολογία. Οι Τεζονοί χρησιμοποίησαν αφεαδώς το τπάνο, πριν άκομη το ακερβή ή Πόρακ. Η τεχνολογία ήταν τόσο νέα, τόσο εμπρός, που πολλοί ήταν αυτοί που μιλούσαν για την ύπαρξη δαλέληρου του Κέντρου Έρευνών της Τζένεραλ Μότορς, πίσω από τις ιδέες του Χώλλ. Κανείς (και από τις δύο πλευρές) δεν άρνήθηκε την ύπαρξη συνεργασίας μεταξύ τους.

Έκείνο που δεν έγινε ποτέ γνωστό ήταν το μέγεθος αυτής της συνεργασίας. Οι περισσότεροι μίλησαν για μία απλή έρευνα των ιδεών του Χώλλ και άπλωξ προμήθεια των πραγμάτων που ζητούσε, άπληξαν όμως και λίγοι που άπατήροβαν ότι ο Τζιμ Χώλλ δεν ήταν παρὰ ο μεταφορέας των ιδεών μιας εταιρίας που δεν έκανε αγώνες, αλλά τους χρησιμοποίησε για να δοκιμάσει ιδέες, μηχανικά μέρη, κράματα μετάλλων, και τα μυαλά των νέων της ύπαλλήλων.

Οι Ιστορικοί, οι λίγοι που πήραν θέση, συνέκλιμαν από πρώτο, άπέκλεισαν το δεύτερο, αλλά τελειώνοντας άφηναν το έρωτηματικό. Ένας διάφορος Άμερικανός δημοσιογράφος, ο Πητ Λάιους, φίλος του Χώλλ και ίσως ο μεγαλύτερος γνώστης (αν άπηρε κάποιος) των μυστικών του, έγραφε: «Ο Τζιμ Χώλλ ήταν ένα πλάσμα άγύρι, αλλά δεν ήταν πλάσμα. Ήταν στην πρώτη γραμμή της σπάνιας αυτής γενιάς των οδηγών - μηχανικών και πλήρους το σκοπό του με την άπέλγη άρρακωση!

Οι γνώριμίες του ήταν παρόμοιοι άνθρωποι (άρχισε το «Σάπαραλ» με τη βοήθειά τους) και πολλοί από αυτούς είχαν κούριες και ύψηλές θέσεις από Τεχνολογικό Κέντρο της Τζένεραλ Μότορς στο Νιτητρόσι. Η άρραδα του Μίντλαντ ήταν ένα είδος έμπροσθαφυλακής των προηγούμενων αέφσεων της Τζένεραλ Μότορς. Πολλές ήταν οι φορές που τερβάσια καυτιά, γεμάτα πανάκριβα πειραματικά μέρη έφθσαν στη γωνιά έκείνη του Τέξας για να δοκιμασθούν!

Ήταν παραγγελίες του Χώλλ, ή το αντίθετο; Μηχανικοί πήγαιναν στο Νιτητρόσι για άρκετες έβδομάδες, και άλλι από το Νιτητρόσι στο Μίντλαντ. Τα δύο Κέντρα είχαν έπαφή με τηλέτυπα και ήλεκτρονικούς έγκεφάλους. Ήταν μία αντιπροσωπευτική συνεργασία από την πίσω πόρτα... Σε παύ, όμως, μέγεθος; Η συνεργασία του Χώλλ με την Τζένεραλ Μότορς ήταν μία Ιστορία με πρωταγωνιστές σημαντικούς ανθρώπους, και ο Ιστορικός που θα ψάξη, θα βρεθί σε πολλές συγκρούσεις γνώμων, αντιράσεις και διαφορετικές μεταφράσεις γεγονότων και πράξεων.

Τό μεγαλύτερο μέρος της Ιστορίας δεν είναι γνωστό. Ίσως μερικές λεπτομέρειες δεν θα έπραξε ποτέ να γίνουν γνωστές!

Τά λόγια αυτά του Λάιους είναι πολύ ένδεικτικά. Πουθενά δεν ομναινίσαμε με άθεση γύρω από τό θέμα. Η θά ήταν ξερές περιγραφές των τρομερά ενδιαφερόντων αυτοκινήτων ή θά ήταν γλυκανάλατες, περιληπτικές Ιστορίες (σαν τη δική μας;) του Χώλλ, του Μίντλαντ, των Σάπαραλ.

Τό μόνο που άπομένει πιά είναι να κοιτάξουμε κατόματα, αυτά καθ' αυτά τα θαύματα του Μίντλαντ σόν αυτοκίνητα, προσπαθώντας να άγνωσσουμε τους δημιουργούς του. Πώς είναι όμως δυνατόν να άγνωση κανείς τον ανθρώπινο παράγοντα στη δημιουργία τέτοιων αυτοκινήτων.

Η Ιστορία του Τζιμ Χώλλ μοιάζει λίγο με παραμύθι. Ήρθε, είδε, άπληξε, και στο μεταξύ τα αυτοκίνητά του παρουσίασαν, δίδαξαν, θέασαν, δημιούργησαν τάσεις που δέσποσαν, δεσπόζουν ή θα δεσπόσουν από Γκράν Πριλ και τους άλλους ύποθετερούς άγώνες.

ΣΑΠΑΡΑΛ ΔΥΟ

Ο Τζιμ Χώλλ άνόμασε «δύο» τη νέα έπαχτή. Όταν έγινε το εργοστάσιο στο Μίντλαντ κι άρχισε ή νέα σειρά των κανονικών Σάπαραλ, όλα πήραν τό 2 δίπλα τους. Το Σάπαραλ 2, χωρίς γράμμα δίπλα του πρωταπαρουσιάστηκε τό 1963, και



Ένας... ασφαλτος πρωταθλητής της ασφάλτου

Τυχερός ο Άθηναίος που βρίσκει εύκολα ταξί. Και διπλά τυχερός, όταν το άνοίγει την πόρτα του ταξί του ο κ. Ιωαννίδης. Έμπειρος και πάνω απ' όλα συνετός οδηγός. Ενωρίζει καλά τον επαγγελματικό του προορισμό και φροντίζει να ανταποκρίνεται στα καθήκοντά του με συνέπεια και ύπευθυνότητα.

- Σέβεται τα σήματα οδικής κυκλοφορίας.
- Είναι προσεκτικός.
- Δεν άναγκάσει ποτέ ύπερβολική ταχύτητα.
- Δεν προσπερνάει άντικανονικά.
- Θεωρεί τό έπάγγελμά του

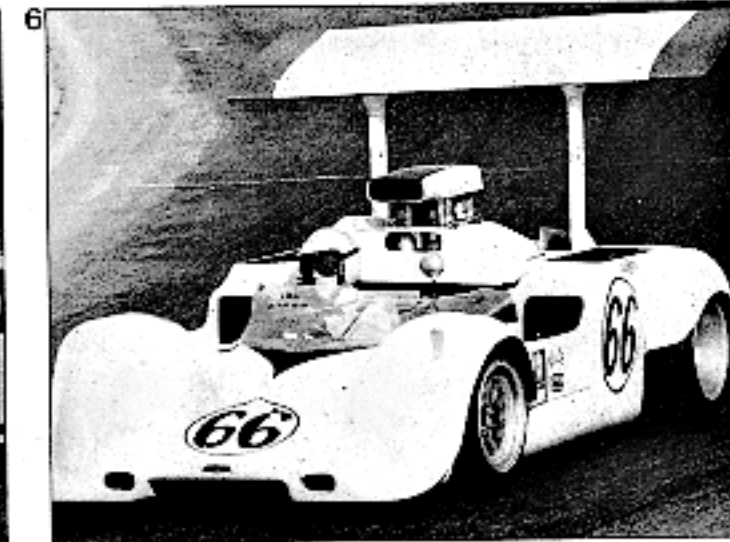
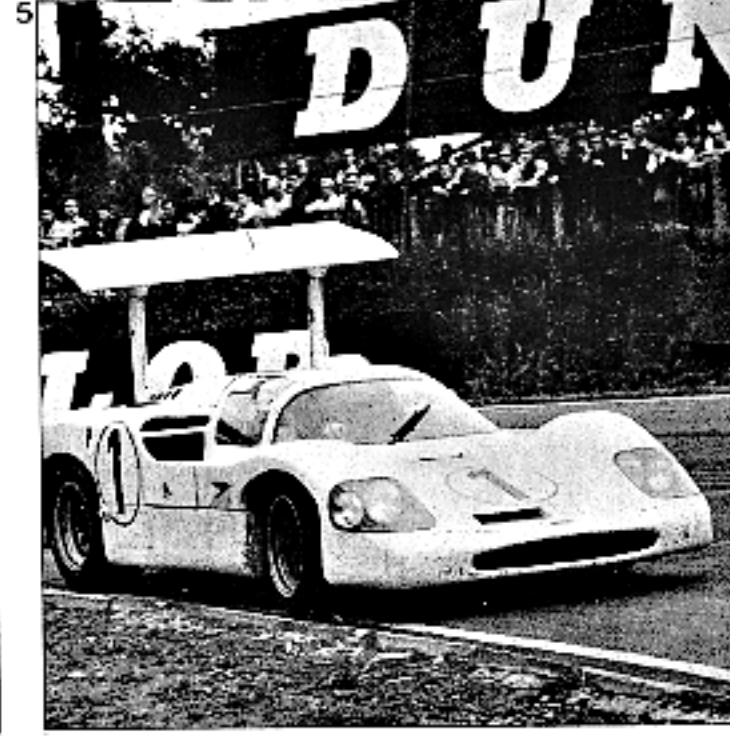
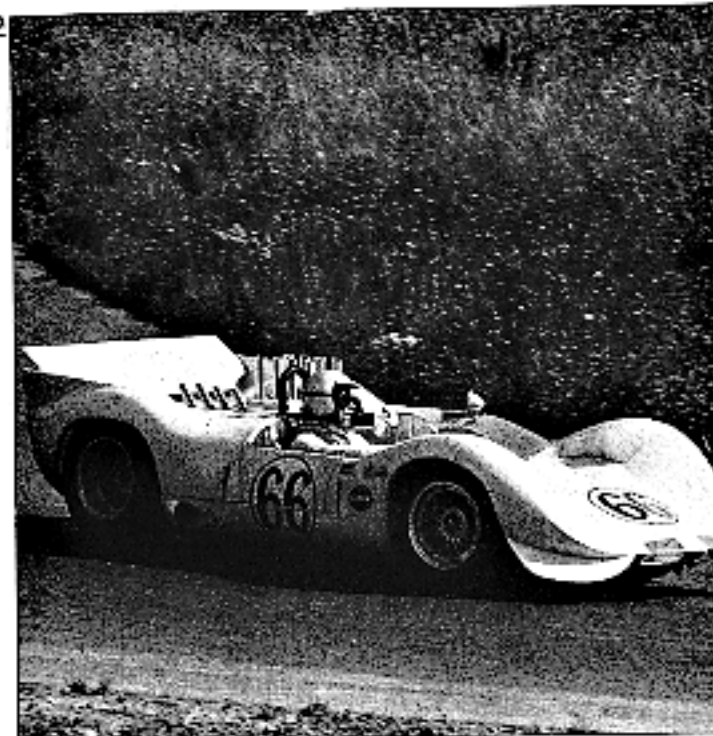
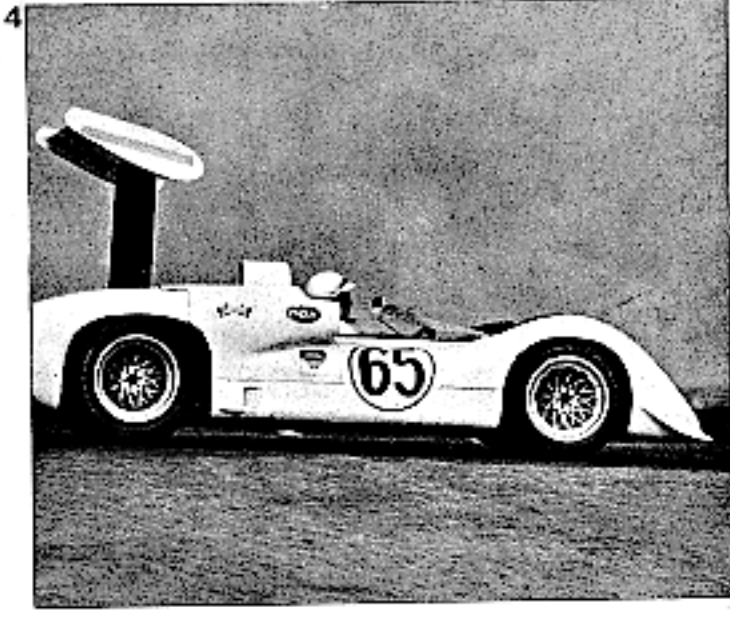
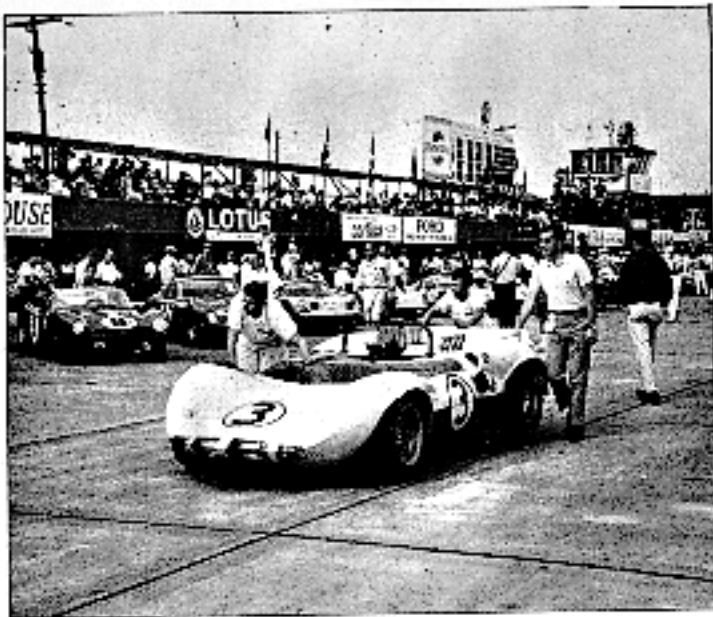
κοινωνική άνάγκη και τό ύπηρετεί με παραδειγματικό ζήλο.

Ο κ. Ιωαννίδης, 55 έτών και κατέρας 4 παιδιών, έχει στα χέρια του τό μετάλλιο του καλύτερου οδηγού ταξί της δεκαετίας 1955 - 65, φιλοδοξώντας να κατακτήσει και τό μετάλλιο της δεκαετίας που διανύουμε. Ο κ. Ιωαννίδης κάνει με τό OPEL του 120.000 χιλιόμετρα τον χρόνο κι έχει άπαιτήσεις από τό αυτοκίνητό του. Τό θέλει ψηλό, εύκολο στην έπισκευή, οικονομικό και κυρίως πρόθυμο στην έκκίνηση. Γι' αυτό χρησιμοποίησε τα καλύτερα εξαρτήματα που ύπάρχουν στην άγορά. Δίνει ιδιαίτερη σημασία στα

μποζί. Χρησιμοποιεί CHAMPION. — Τά βρίσκω, λέει, καλύτερα, μου εξασφαλίζουν μεγαλύτερη οικονομία στην βενζίνη. Ο κ. Ιωαννίδης δεν είναι ένας τυχαίος οδηγός. Είναι επαγγελματίας από τό 1937, έχει σεβαστή πείρα και κάθε πληροφορία από τό στόμα του, σχετικά με τό αυτοκίνητο, είναι πιο ύπεύθυνη και πιο χρήσιμη.



Ένας ακόμη εύχαριστημένος οδηγός που προτιμάει τα CHAMPION. Έσεεις;



(1) Το πρώτο της νέας εποχής, το Σάπαρλ 2, που έφρεξε σε διάφορες μορφές από το 1963 μέχρι το 1965.

(2) Αντικαταστάτης του 2 ήταν το 2C, που είχε και την πρώτη οδηγούμενη αεροτομή (το 2B που ήταν δύο αλουμινένιο δεν εμφανίστηκε ποτέ σε αγώνες). Το 2C σε μορφή Κουπέ, ήταν τό...

(3) 2D, που κέρδισε τα 1000 χλμ. του Νόρμπουργκρινγκ, όταν οι Τεξανοί έκαναν απόβιαση στην Εθρώπη. Προσέζητε τα κοινά τραφουδοσίας. Μια ακόμη λύση που μετά τρία χρόνια χρησιμοποιήσαν από Γκράν - Πρί!

(4) Το πρώτο Σάπαρλ, με τεράστια αεροτομή, το 2E. Λόγω των απαιτήσεων κυβωτίων, οι αεροτομές ήταν οδηγούμενες υδραυλικά, βοηθώντας τις στρουφές και στην εμβία. Η κόση του Χώλλ θεοποιήθηκε αμέσως από Γκράν - Πρί.

(5) Το δεύτερο ευρωπαϊκό αυτοκίνητο ήταν το 2F. Κουπέ με φτερό και Γλιτρο κινητήρα, κέρδισε τα 1000 της ΒΟΑC το 1967.

(6) Μια εξέλιξη του 2E ήταν το 2 G το 1968, το αυτοκίνητο με το όνομα παρ' όλο που χάση την ζωή του ο Χώλλ.

(7) Το 2H, το πιο επαναστατικό από όλα μέχρι τότε. Δεν σημείωσε μεγάλη επιτυχία.

ακολούθησαν κατόπιν τα μοντέλα με διαφορετικές τύχες, φήμες και χαρακτηριστικά. Το 2J ήταν το τελευταίο, η ατμία και άφορη της εγκαταλείψεως των αγώνων. Τα αυτοκίνητα ήταν κάτασπρα, με πολύ λίγα αυτοκόλλητα. "Οχι πως ο Χώλλ δεν ήθελε να πάρη χρήματα.

Η Τζένεραλ Μότορς του έδωσε πολλά, η «Σέλλ» και η «Φάιροτσου» επίσης, και ακόμη όπρηξε και η εξωτερική δοήθεια της «Κόξ». Με όλες αυτές τις εταιρίες, η κατάσταση ήταν λίγο περίεργη. "Όπως με τις δουλειές. "Όταν δεν έχεις ανάγκη από τα χρήματα που σου προσφέρει μια δουλειά, πόσο λιγότερο άγχος έχεις και πόσο περισσότερο σ' άρεσει; «Είμαι οκληρό καράδι», είπε κάποιος μιζιγισταν, «εάν κούνη μια συμφωνία, γιατί, στην πραγματικότητα, δεν έχει ανάγκη από τα χρήματα. Ξέρει ότι σου κάνει χάρη».

Την εποχή που το Σάπαρλ μοναπωλούσαν τους αμερικανικούς αγώνες, η Σέλλ και η Φάιροτσου πλήρωναν στον Χώλλ γύρω στις 150.000 δολάρια, την περίοδο και φυσικά δωρεάν προϊόντα. Τα χρήματα των έσθλων ηγαίνον στην εταιρία, και δεν ήταν μόνο αυτά. Η «Σεβρολέ» λέγεται ότι πλήρωσε πενταπλάσια από αυτά και η όλη εμπλοκή της στο πρόγραμμα των Σάπαρλ στοιχίσε γύρω στο ένα εκατομμύριο δολάρια την περίοδο. Ο Χώλλ όμως αγαπούσε περισσότερο τις συμφωνίες που έφερναν, με το όζημιώτο, το Σάπαρλ κοντά στον πολύ κόσμο. "Όταν τον πληρώσε η «Κόξ», με μεγάλη εταιρία παιχνιδιών της Καλιφόρνια, ο Χώλλ δέχτηκε. Η «Κόξ» θα κατασκεύαζε μια μινατοόρα του 2 C και σ' απόλυτη άπικλειτικότητα και θα του έδινε 10% της τιμής πώλησας.

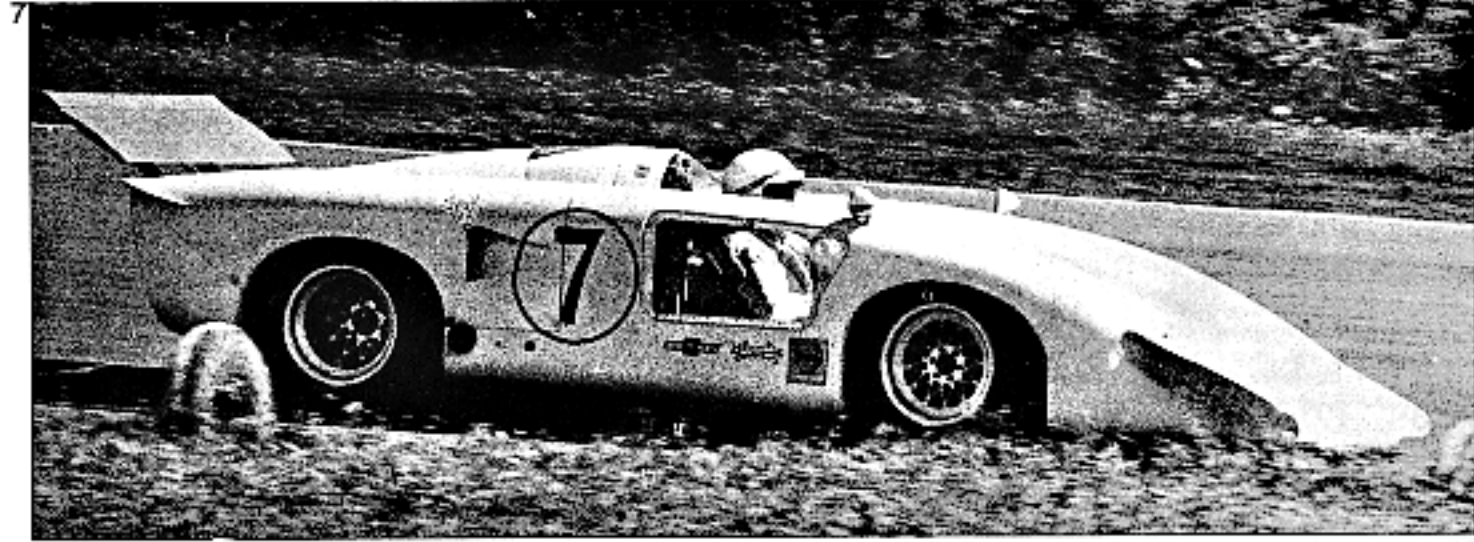
Η απόκτηση ήταν ένα προθυμώτατο «ναι» και ήταν η αρχή μιας συμφωνίας που έφρεξε ένα μοντέλο» σε κλίμακα 24:1, μια τέλεια αντίγραφή. Η τιμή ήταν 9 δολάρια και από το μήνα Σεπτεμβρίου 1965 που παρουσιάσθηκε μέχρι τα τέλη Ιανουαρίου 1966 πουλήθηκαν 200.000!

Η Σάπαρλ είχε πάρει 180.000 δολάρια που δεν θα χρειαζόταν και ένα εκατομμύριο σε δημοτικότητα, που

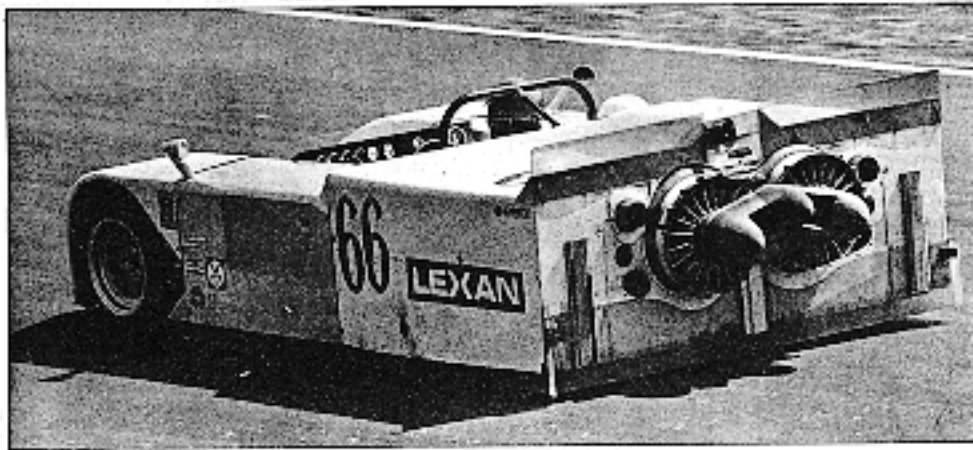
χρειαζόταν. "Ήταν μια εποχή που η 'Αμερική ζούσε για τα λευκά αυτοκίνητα του Τέξας, και οι γνώστες παρακολουθούσαν με άνοιξη το στόμα τις εκπλήξεις, τεχνολογικές και αγωνιστικές, που τους έδινε κάθε νέο Σάπαρλ 2...

ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Η βασική επίδωξη του Χώλλ ήταν το χαμηλό βάρος, μαζί με άνταγή και τεχνολογική τελειότητα. Τα έξοδα δεν ήταν λιπόδια και αναζητήσαν νέες μεθόδους κατασκευής. Μετά από αρκετή μελέτη κατέληξε στο φάμπεργκλας. Ένα υλικό, όχι πολύ διαδεδομένο τότε, ιδιαίτερα σε αγωνιστικά αυτοκίνητα. Δεν ήταν μια νέα ιδέα, αλλά η χρησιμοποίηση του υλικού στην κατασκευή αυτοκινήτων 400 ίππων ήταν ένας νεωτερισμός και μόνον εχινάμε ότι ακόμη και σήμερα, η ιστορία δεν μας έχει δώσει πολλά πλαστικά σασί! Ποιοί ήταν οι λόγοι που δόδησαν τον Χώλλ στο πρώτο πλαστικό «μυονκό» σασί αγώνων; Μεγαλύτερη εύκολα κατασκευής, τραμερή αναλογία άνταγής προς βάρος, οπιλάσια δρια κατώσας και (το περιμένετε;) χαμηλότερο κόστος, μετά τα πρώτα δυο-τρία κομμάτια! Το τελευταίο δεν σήμαινε τίποτε υύασιατικά, αφού δεν έπρόκειτο να γίνη μεγάλος αριθμός, αλλά οι άλλοι σήμαιναν πολλά. Σήμαιναν όμως, ακόμη την άνταγή να δρεβή ο άνθρωπος που θα ανολάρυθνε μια τόσο σπουδαία κατασκευή. Κανείς από τους τότε συνεργάτες του Χώλλ δεν ήταν εξπέρ σ' αυτές τις κατασκευές και ο Τεξανός αναζητήσε τον άνθρωπό του ανάμεσα στους κατασκευαστές σκαφών. Ο «άνθρωπος» ήταν ένας "Άντυ Γκρόν από το Ντάλλας, ιδιοκτήτης ενός μικρού εργοστασίου που έφτιαχνε ακόμη ποιότητας και «τρολέρας» με τα αυτοκίνητα. Μαζί συνεργάσθηκαν και κατασκεύασαν κάτι που δε των ύστέρων έμοιαζε πολύ με σασί «μπίτς-μπάγκιν». Το υλικό τους ήταν το πολύ άνθεκτικό «φάμπερ ρηηφόροτ πλάστικ» και ο Γκρόν του έκανε μια πραγματικά καταπληκτική επεξεργασία. Ο Χώλλ μελέτησε ποιά μέρη θα έφρεπε να ένασχυθούν και οι έσπτες κοπώσας ήταν ανεξάρτητες από τα υπόλοιπα μέρη.



Ο ΤΖΙΜ ΧΩΛΛ ΚΑΙ ΤΑ ΣΑΠΑΡΑΛ...



Η βασική κατασκευή μπορούσε εύκολα να μετατραπεί, και σε περίπτωση ατυχήματος να επισκευασθεί, αφού δεν στράβωνε, αλλά έσπασε...
 "Αν σ'αφ φαίνεται παράλογο, να κάνω κάποιες και σε ένα σασί β,τι κάνει με τις καρσερί, σ'ες λέμε ότι αυτό απέδειξε στην πράξη... Ένα από αυτά τα σασί έσπασε το 1964, κολλήθηκε, και κέρδισε στο Σίμπρινγκ το 1965!...
 "Όχι πώς βρεσαν το πλαστικό να κάνει όλη τη δουλειά."

Στα κρίσιμα σημεία, και ιδιαίτερα όπου υπήρχαν μέρη αναρτήσεως, ο κινητήρας κλπ., υπήρχαν αλουμινένιες εξέδρες. Κατά τα άλλα, το 2 ήταν ένα αρόδοφο αυτοκίνητο. Ο Χώλλ δεν είχε ακόμη τις δυνατότητες και τον καιρό να πραγματοποιήσει τις ιδέες του, και προτίμησε τις θεσπισμένες λύσεις. Έτσι εκτός από το σασί, τον κινητήρα, το κιβώτιο Καλόττι και το τιμόνι Κούπερ, το υπόλοιπο Σάπαραλ ήταν Λάτους. Ο Χώλλ ήταν ειλικρινής: «Προς το παρόν δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε καλύτερο. Αυτό όμως θα άλλαζε!»

Κάπου εκείνη την εποχή, άρχισε και η μεγάλη συνεργασία με τη Τζένερал Μότορς. Ο Χώλλ, λέγεται, ζήτησε τη βοήθεια του Πειραματικού Κέντρου της Τ.Μ. που ήταν στην πόλη Γουώρρεν. Δίπλα από το Νητηράτ.

Εκεί υπήρχαν πολλοί συμμαθητάι του και ο Πήτερ Κυρόπουλος, παλιός καθηγητής και φίλος του.
 "Άρχισε μία συνεργασία που είχε σαν βάση της την εκτίμηση για την προσπάθεια του Χώλλ, και, κυριώτερα, την εκπαίδευση που δημιούργησαν οι ιδέες και προτάσεις του.

Εκείνη την εποχή ο Χώλλ δεν είχε ούτε καν τους αλουμινένιους κινητήρες που κατασκεύαζε η Σεβρολέ για τα πειράματά της με τις Σεβρολέ Γκράν Σπόρ.

Γρήγορα όμως υπήρχαν και αυτοί. Και μάλιστα όχι από το Γουώρρεν αλλά από την κολοσιαία εταιρεία «Αλκόα». Ένας από τους καλούς πωλητές της «Αλκόα» ήταν ένας φιλόδοξος νεαρός και πολύ καλός οδηγός, ο Ρότζερ Πένσκη... Μάλιστα! Αυτός που ξέρεται! Ο Ρότζερ συνεργάστηκε με τον Χώλλ και με αυτή την άφορμή έπεισε τους διευθυντές του να αγοράσουν μερικά καλουπάκια από τα σχέδια της Σεβρολέ. Έτσι ο Χώλλ είχε γλυτώσει άλλα 60 κιλά.

Ο κινητήρας δεν είχε άλλες διαφορές. Εκτός από το μέταλλο ήταν ένας δεκλιωμένος 327, με βέμπερ, σχέση συμπίεσης περίπου 11:1 και ιπποδύναμη περί τους 380 — 400 ίππους στις 6800 - 7000 σ.α.λ.

Κατά τα τέλη της περιόδου του 1963 το αυτοκίνητο ήταν έτοιμο, και ο πρώτος του αγώνας ήταν στις 13 Οκτωβρίου του 1963 στο Ρίβερσαϊντ. Εκεί ήταν η αφρόκριμα των οδηγών και β,τι καλύτερο υπήρχε από Κούπερ - Λότους - Σκόραμπ κλπ., Κλάρκ, Γκάρντ, Γκράχαμ και Φίλλ Χιλλ, Σέρτζς, Ροντρίγκεζ, Πένσκη, είδαν ένα φαινόμενο που μέχρι το 1970 ήταν αντιπροσωπευτικό! Η εμφάνιση κάθε νέου Σάπαραλ σήμαινε κούρελάσμα των χρόνων των γύρων.

Το αυτοκίνητο έκανε τρεις αγώνες, δεν κέρδισε κανένα, ήταν όμως σαφώς ταχύτερο! Υπήρχαν οι δυνατότητες και το ήξεραν και οι Τεξανοί και ο συναγωνισμός. Τα αυτοκίνητα όμως ήθελαν ραφινάρισμα και εξέλιξη. Την πρώτη περίοδο που εμφανίστηκαν τα Σάπαραλ, και τις τρεις φορές έχασαν από μικροπροβλήματα. Το νικηποιό έγινε όπως είπαμε στις 13 Οκτωβρίου, στο Ρίβερσαϊντ, και μετά τον φανταστικό γύρο, το αυτοκίνητο μπήκε άμεσα εμπρός μέχρις ότου ο Χώλλ το έμπασε στο πίσ με μία ηλεκτρική μικροβλάστη. Είχαν περάσει μόνο τέσσερες γύροι και η διαφορά από το δεύτερο αυτοκίνητο ήταν ήδη 800 μέτρα! Ήταν από τα

πιο δραματικά «ντεμπούτια» αυτοκινήτων στην ιστορία των αγώνων... Την άλλη εβδομάδα, το αυτοκίνητο είχε προβλήματα με τον κινητήρα και έκανε μόλις (!) τέταρτο ταχύτερο γύρο. Στόν αγώνα ήταν πάλι εμπρός για να ξαναρχίσουν τα προβλήματα και να τερματίσει τελικά τρίτο.

Στις αρχές Δεκεμβρίου έγινε η «εβδομάδα ταχύτητας» στο Νάσοω των Μπαχάμας, ένα κρεστιδάκι από τα πιο γνωστά εκείνη την εποχή. Στόν κύριο αγώνα, ο Χώλλ ήταν και πάλι άνωτα εμπρός μέχρις ότου έσπασε το κιβώτιο του τιμονιού.

Το κόκκειο άσμα. 21. Για μία ακόμη φορά άλλαξε το πρόσωπο των αγώνων και αν δεν απαγορευόταν, όλα τα αυτοκίνητα σήμερα θα ήταν αντίγραφοί του.

Οι Τεξανοί γύρισαν πίσω έχοντας πολλά να κάνουν.

Η νέα περίοδος που άρχισε τον Απρίλιο του 1964 είναι και η χρυσή εποχή των Σάπαραλ, όχι μόνο από αγωνιστική αλλά και από τεχνολογική πλευρά, και αντίχει σε κάτι πολύ περισσότερο από μίαν άπλη περιγραφή. Δυστυχώς επειδή γράζουμε περιοδικά και όχι βιβλία, θα πρέπει να χωρίσουμε το κομμάτι στα δύο (και ίσως στα τρία) ώστε να μπορούμε να αναλύσουμε το πιο ενδιαφέρον κεφάλαιο της ιστορίας μας, τα α υ τ ο κ ι ν η τ α. Και έχουμε τόσα πολλά να πούμε! Για την εξέλιξη των χρόνων 64—65. Την α β ρ υ θ η παρουσίαση του ατόματου κιβωτίου τάν Μότσο του 1964. Την στιγμή που, στο Μόσπορτ, μετά από ένα παρ' όλιγο τραγικό δυστύχημα από το οποίο ο Χώλλ γλύτωσε με σπασμένο χέρι, δεν άφησε τους μηχανικούς να τήν περιποιηθούν αλλά πρώτα να καλύψουν το κιβώτιο! Την τραμερή επιτυχία του 2, στούς αγώνες.

Ακόμη, για τις ευρωπαϊκές προσπάθειες της Σάπαραλ για τις αεροτομές, και τέλος για εκείνα τα ριζοσπαστικά 2Η και 2), κύκνειο άσματα του μεγάλου αυτού δημιουργού.

Τ.Π.

αυτό τὸ λάδι μας εἶναι ἀρκετὰ ἀκριβὸ



καὶ πολὺ φυσικὰ

Η υπερβολή του Mobil SHC έναντι των συμβατικών άρυκτελαίων είναι τόσο ώστε, από την σύγκριση, να προκύπτουν άποτελέσματα άφάνταστα έντυπωσιακά. Άλλωστε δεν πρόκειται - όπως συνέβαινε ως τώρα - για βελτιωμένη ποιότητα ενός βασικά ίδιου προϊόντος. Το SHC είναι μία ριζικά νέα αντίληψη στην τεχνική λιπαντικών.

Οι τεχνικοί αυτοκινήτων, οι χημικοί μηχανικοί καθώς και διάφοροι άθληταί, χαρακτηρίζουν το Mobil SHC σαν άπρόσπτη ιδανική τελειότητα. Ο συλλογισμός στον άποιον βασίστηκε η άπανω-στατική ανθεκτική Mobil SHC είναι ο ακόλουθος: «Το συμβατικό λάδι άποτελείται από μία τεράστια ποικιλία μορίων υδρογονανθράκων. Μερικοί από αυτούς είναι «κακοί» δηλ. χημικώς άσταθεροί με ένα πάρα πολύ μεγάλο δείκτη ιξώδους (σταθερή ρευστότητα κατά τις μεταβολές της θερμοκρασίας). Άλλοι είναι μέτρια ή και «κακοί», δηλ. χημικώς άσταθεροί με χαμηλό δείκτη ιξώδους. Κατά συνέπεια, το ίδανικό λάδι, θα ήταν εκείνο που θα περιείχε άποκλειστικά, υδρογονανθράκες της πρώτης κατηγορίας».

Μετά τον πρώτο αυτό συλλογισμό οι μηχανικοί της Mobil προχώρησαν βαθύτερα: «Εφ' όσον δεν μπορούμε να άπομονώσουμε έντελώς τους «κακούς» υδρογονανθράκες γιατί να μη δοκιμάσουμε να τους παράγουμε συνθετικά; Οι μηχανικοί της Mobil άντιμετώπισαν το πρόβλημα και άνεκάλυσαν μία καταλυτική μέθοδο, η οποία επέτρεπε την «κατ' επιλογήν» παρασκευή των επιθυμητών υδρογονανθράκων. Έτσι γεννήθηκε το εκ συνθέσεως λιπαντικό Mobil SHC.

Ιδιότητες: 1. Δείκτης ιξώδους που θάβανι από φανταστικό νούμερο 220!!! Στο καλύτερο συμβατικό άρυκτελαίο ελάχιστα ξεπερνά το 190.

2. Έκπληκτική χημική σταθερότης στις ύψηλες θερμοκρασίες και τεραστία άντοχή στην οξειδωσι χωρίς στην εκ συνθέσεως παρασκευή του. 3. Άντιθέτα προς τα συμβατικά άρυκτελαία το Mobil SHC είναι έντελώς άηθλαγμένο από παραφινικές ούσεις.

Η σημασία του Mobil SHC για την μηχανή σας 1. Προστασία του κινητήρος Για την προστασία του κινητήρος και την μείωση της φθοράς του άπαιτείται στις μέν ύψηλες θερμοκρασίες η διατήρηση μίς μεμβράνης λιπαντικού άπαρκούς πάχους. Ένώ στις χαμηλές θερμοκρασίες είναι άπαραίτητη η ταχύτατη ροή του λιπαντικού προς όλα τα σημεία του κινητήρος.

2. Σταθερά πίεσις Χάρη στον ύψηλό δείκτη ιξώδους του λιπαντικού Mobil SHC η πίεσις διατηρείται σε ίκανοποιητικό επίπεδο ακόμη και στις πλέον δυσμενείς συνθήκες το όποιο σημαίνει ότι το «κόκκινο λαμπάκι» πείσεως δεν θα άνάβη πάλιν.

3. Μείωση καταναλώσεως λιπαντικού Η κατανάλιση λιπαντικού άφείλεται κυρίως στην ελάττωση των πηκτικών συστατικών του, καθώς επίσης και στην φθορά των ελατηρίων. Το Mobil SHC άφ' ενός δεν περιέχει πηκτικά συστατικά, άφ' άλλου μειώνει σημαντικά και τις φθορές των ελατηρίων.

Χάρη στις ιδιότητες αυτές η κατανάλιση λιπαντικού μειώνεται κατά 20% έως 35% όπως άπεδει-

χθη σε άργαυτηριακές δοκιμές, σε άγώνες ταχύτητας και με τέσες σε ένα όλοκληρο στόλο από ταξί.

4. Έκκίνηση σε πολὺ χαμηλὴ θερμοκρασία. Σε συγκρίσεις που έγιναν μεταξύ του Mobil SHC και ενός ειδικού λιπαντικού για τις άρκτικές περιοχές (άρυκτελαίο SAE SW) άπεδείχθη κατά την διάρκεια ειδικών δοκιμών ότι: η άπόδοση του Mobil SHC ήτα συντριπτικά άνώτερη. Άκόμη και στους 25° άπό το μηδέν οι κινητήρες που είχαν λιπανθῆ με Mobil SHC έπέτυχαν εύκολα άμεση έκκίνηση.

5. Διατήρηση καθαροῦ κινητήρος Η διατήρηση καθαροῦ κινητήρος έαρτάται α) από την χημική σταθερότητα του λιπαντικού σε ύψηλες θερμοκρασίες, β) την άντοχή του σε οξειδωσι γ) στις άπαρρυπαντικές και διασκορπιστικές του δυνατότητες. Οι άνωτέρω ικανότητες ενός αυτοκινητελαίου έλέγχονται διεθνώς με έξαιρετικά άσπληρες δοκιμές. Στην περίπτωση του Mobil SHC οι δοκιμές αυτές άπέδειξαν ότι το νέο λιπαντικό, άπερκαλύπτει την τελευταία άμερικανική προδιαγραφή SE, την άσπληρτερη μέχρι σήμερα σε άπαιτήσεις.

6. Άναμιξιμότητα (ικανότης άναμιξεως του με συμβατικά άρυκτελαία) Το Mobil SHC άποτελείται από συνθετικούς υδρογονανθράκες, που μπορούν να άναμιχθουν σε άιαδήποτε αναλογία με όλα τα συμβατικά λιπαντικά. Κανένας κίνδυνος για τον κινητήρα άκόμη και σε περίπτωση τυχαίας άναμιξεως του Mobil SHC με ένα άλλο λιπαντικό.

Τώρα στα περισσότερα πρατήρια Mobil, Mobil SHC

MOBIL NEWS

Mobil SHC
 τὸ μοναδικὸ ἐκ συνθέσεως λιπαντικὸ αὐτοκινήτων