

...Τα αυτοκίνητα είναι καλό αλλά όχι καλύτερο από μερικά άλλα αυτοκίνητα που έχουμε...

Έτσι λένε οι δοκιμαστές στα τέταρτα κάνουν στο περιοδικό άλλο του κόσμου και έτσι λέμε κι' εμείς κομμάτι φέρω. Και ασφαλώς θα απορρίψω το πιάτο είναι ή μάλλον πιάτο είναι το άλλο αυτοκίνητο που «έχουμε». Ένα απ' αυτά τ' αυτοκίνητα είναι η Λάντσια Φούλβια Κομπι. Και οι κρίσεις του προλόγου μας τού, η της, δείχνουν πέρα για πέρα γιατί απάντες φορές αισθανθήκαμε τόσο ύπνιστο μέσα σ' ένα αυτοκίνητο.

Ένα αυτοκίνητο με την πλήρη έννοια της λέξεως που θα έπρεπε να το έχουν αποκτήσει όσοι λένε ότι έχουν από τα είδη ή όσοι βαρεθήκαν τις λαμαρίνες, τα πλαστικά, τα άχρηστα χρώματα και τα ψεύτικα έλαια στα ταμπλά. Δεν έχουμε για πόσο καιρό ακόμη ή περήσιμη εταιρία του Μιλάνου θα συνεχίσει να παράγει τα τετρατάξα διαμαντιώδη, αυχόμεθα όμως μ' όλη μας την καρδιά να μη σταματήσει ποτέ. Γιατί τότε, ο κόσμος του αυτοκινήτου θα είναι αληθινά φτωχότερος.

Το αυτοκίνητο είναι 100% Ιταλικό. Και ανήκει στην λαμπρή οικογένεια που απευθύνεται σε μία άλλη λαμπρή και ξεχωριστή οικογένεια! Την οικογένεια των πραγματικών αυτοκινήτων για πραγματικούς οδηγούς. Φτιαγμένο με άπειρη προσοχή απ' τους τροχαίους του μέχρι τον κινητήρα και το εσωτερικό δεν κάνει κομμάτι υποχώρησι προκειμένου να ευχαρίστηση τον άνθρωπο που έχει. Υπάρχουν θέματα και μειονεκτήματα. Θα ήταν παράλογο να πούμε ότι το αυτοκίνητο είναι τέλει. Αλλά είναι τόσο λίγα ώστε δεν τα προσέχει καν, δεν τα λαμβάνει απ' όψιν σου και καθιστά στα θαυμάσια κομμάτια και χαίρεσαι την οδηγία σου, την ασφα-

λεια που σου προσφέρει — ενεργητική και παθητική — και χαρογελάς όταν συναντάς άλλους οδηγούς που έδωσαν ένα κόρσο λαπτά για ν' αποκτήσουν μία ασπυρόφουρα.

Μιστά, τα αυτοκίνητα έχει και κάτι άλλο στον χαρακτήρα του. Έχει μία υπέροχη διπλή προσωπικότητα! Απευθύνεται στον άνθρωπο που του άρεσει ή οδηγεί τον άλλο

διότι έχει, αν επιθυμή, χώρο για τέσσερα άτομα, όχι άφθονο πίσω αλλά αρκετό, διότι είναι κομμάτι με την παλιά καλή έννοια της λέξεως, διότι δεν σκαρπεί τους συντηρητικούς και διότι χωρά όσα και τα Μολόγκς μοπιλ που κοστίζουν το ίδιο χρήματα...

Αλλά αυτοκίνητο της ίδιας οικογενείας;... Όλοκληρη ή σειρά των Άλ-

για την πρόσβα ανάρτησι που θα μπορούσαμε να το ονομάσουμε απηρχαιωμένα αλλά και καθιερωμένα απ' τον χρόνο ή κλασικά, ανάλογα με τον τρόπο που κάνουν τη δουλειά τους! Γιατί, δεν πρέπει να ξεχνάμε προέρχονται από μία εταιρία που παρουσιάζει ανεξάντητες ανάρτησεις στους πρόσθιους τροχούς και αυτοφερόμενα οσσοί το 1922!

Τα πάντα στη Φούλβια είναι κατασκευασμένα με μία πολυπλοκότητα που δεν έγινε για να εντυπωσιάσει τον ντίσσο αλλά διότι έτσι έπρεπε να γίνουν. Πάρτε σαν παράδειγμα τα πηνία κάτω «φιλίδια» της πρόσθιας ανάρτησως. Είναι φτιαγμένα στον... τάρνο και στηρίζονται πάνω σε χυτές δίσκους που με την σειρά τους στηρίζονται σε μία γέφυρα που με τη σειρά της στηρίζεται με θρυπτικές ελαστικές δίσκους στο αυτοφερόμενο οσσοί! Αλλά ως συνεχίσουμε με τον καθιερωμένο τρόπο που ακολουθούμε στα τέταρτα μας.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Ο κινητήρας είναι, όπως είπαμε, τετρακύλινδρος, υδρόψυκτος σε διάταξη V. Η περιεχομένη γωνία είναι μόλις 19ο και ο κινητήρας είναι τοποθετημένος σε γωνία για να κρατηθεί το ύψος του κομμάτι χαμηλό. Στις Φούλβια Μπριλίνα ο κινητήρας αυτός έχει 1.231 κ. εκ. και το ίδιο συμβαίνει και στην όπλη Φούλβια Κομπι. Στην 1.3 Έκ όμως ο κυλινδρισμός έχει αυξηθεί στα 1.298 κυβικά και η διαδρομή/διάμετρος είναι 77 X 69,7 χιλ., ενώ η σχέση συμπίεσως είναι 9,5:1 και η ισχύς 90 ίπποι Ντιν στις 6000 σ.α.λ. Η ροπή είναι 11,6 χιλιόγραμματρα αλλά αποδίδεται σχετικά ψηλά, στις 5.000 στροφές.

Δύο εκκεντροφόροι, ένας σε κάθε πλευρά του V, φροντίζουν να ανοίγουν τις βαλβίδες

και μία άλυσίδα φροντίζει να κινή τους εκκεντροφόρους.

Ο ίδιος κινητήρας βρίσκεται στη Λάντσια Τσαγκάτο και μία παραλλαγή του βρίσκεται στην Άκκα Έφρε 1.6, για την οποία μπορείτε να διαβάσετε στη συνέχεια του διπλού μας τεύτ.

Η λειτουργία του είναι όμοια και το «τραβηγμά του άμμο» αλλά το γκάζι είναι αρκετά βαρύ και πολλές φορές πιάνει τον εαυτό σου να νομίζη ότι το έχει πατήσει όλο και κάθε άλλο παρά κάτι τέτοιο να συμβαίνει! Απορείς λοιπόν για το πού πήγαν οι 90 ίπποι μέχρι να αποφασίσει να εφαρμοσεί μεγαλύτερη δύναμη και να δής τη βαλόνια ταμ' στραφομέτρου να φθάνη στο όριο των 8.200 στροφών. Σ' αυτόν τον ρυθμό λειτουργίας τίποτα δεν δείχνει ότι εφθασες από περιήλιο «-οριο» των όρθρων που λέγονται τέτοι.

Όταν θαλεις εμπρός τον κινητήρα και είναι κρύος πρέπει να χρησιμοποιήσεις το «τασκα» τραβώντας ένα μοχλό που βρίσκεται κάτω απ' το ταμπλά. Κι όταν τον τραβήξεις αρχίζει ένα περίεργο «σούριγμα» που λές κι' κάτι τραμπύ συνάδη στον κινητήρα! Όμως δεν είναι τίποτα παρα μόνο τα τσάκ των δυο διπλών Σόλεξ C 32 ΡΗΗ2 που δυσκολεύονται ν' άναψουν! Παράλληλα ένα φωτάκι ανάβει για να σε κρατά ένημερο και όταν η μηχανή άποκτήσει την θερμοκρασία λειτουργίας της τότε ο οδηγός απρώχνει τον μοχλό στη θέση του και ξεκινά. Στη διάρκεια της διαδρομής μας η θερμοκρασία ανέθηκε στους 90ο C όταν παίρναμε τις τιμές επιταχύνσως και τις ταχύτητας στις «ταχύτητες». Ο ηλεκτρικός ανεμιστήρας όμως έμπλέκει σ' αυτή τη θερμοκρασία και άποσυπλέκει όταν πεσι στους 80οC.

Όσο εργάζεται όμως κάνει πολύ περισσότερο θόρυβο απ' τον... κινητήρα κάτι που δεν

έπρεπε να συμβαίνει στη Λάντσια.

Αυτό απ' το διαμέρισμα της παραγωγής ισχύος και κανένα άλλο παράπονο αλλά αντίθετα απόλυτη ικανοποίησης.

ΚΙΒΩΤΙΟ — ΜΕΤΑΔΟΣΙΣ

Η Φούλβια έχει κιβώτιο με πέντε ταχύτητες. Ο μοχλός είναι τοποθετημένος στο δάπε-



δο αλλά όχι άναμεσα από καθιστικό. Ξεκινά απ' ένα μικρό περιγιάλο σχεδόν κάτω απ' το ταμπλά και φθάνει στο χέρι του οδηγού. Και λέμε «φθάνει» γιατί είναι αρκετά μεγάλος σε μήκος αλλά παράλληλα και πολύ παχύς έτσι τού να σου θυμίζει, κι' αυτός, επιτυχώς που πέρασαν. Η πρώτη είναι κόμπι και προς το μέρος του οδηγού, η δεύτερη επάνω και οι υπόλοιπες ακολουθούν την

κλασική συντάγη. Οι κινήσεις του μοχλού εμπρός - πίσω είναι σχετικά μεγάλες αλλά στην έχκαρια κινήσι τους οι «αλλαγές» είναι πολύ κοντά ή μια στην άλλη.

Το έπιεδο της 1ης -- 2ας και της 3ης -- 4ης είναι με άπλοότερα λόγια, πολύ κοντά το ένα στο άλλο. Αυτό είναι και καλό και κακό. Για τον πεπεραμένο οδηγό δεν υπάρχει

σα στην πόλη όταν χαζεύεις τους άλλους οδηγούς, τα φώτα και τις νέες. Αλλά όταν θής έξω από την πόλη και συναντήσεις τους δρόμους με τις στροφές, τότε η Φούλβια Κομπι αλλάζει χαρακτήρα. Γι' αυτό όμως πάρα κάτω.

Οι ταχύτητες σε κάθε σέξι του κιβωτίου και στις 6.200 στροφές που χρησιμοποιήσαμε είχαν ως εξής: 1η:43, 2α:66, 3η:100, 4η:140 και 5η:170. Η ταχύτης του αυτοκινήτου στην 5η και στις 1000 στροφές είναι 28.93 χιλιόμετρα.

Η διάταξη τους είναι άπλολυτα σωστή, ιδιαίτερα άναμεσα στη 2α και την 3η. Εκεί που το πρόβλημα μπερδεύονται λίγο είναι στην 1η που είναι μάλλον «κοντή» και μόνο για πολύ λίγα μέτρα. Θα την προτιμούσαμε λίγο πιο «μακριά» έτσι που να μπορείς να την χρησιμοποιήσις πιο συχνά ιδιαίτερα σε «φουρκέτες» όκμο και στα ξεκινήματα μέσα στην πόλη, όπου η πρώτη «τερματίζει» σχετικά σύντομα.

Σε γενικές γραμμές όμως το κιβώτιο ταχυτήτων έχει εκάίνη την «συμπαγή» αίσθησι που χάνεται σιγά - σιγά απ' τ' αυτοκίνητο των ημερών μας.

ΑΝΑΡΤΗΣΙΣ

Με λίγες λέξεις περιγράψωμε την ανάρτησι της Φούλβια, αλλά νομίζουμε ότι λίγες λέξεις άκόμη είναι άπαραίτητες. Κι' αϊτα για να ασχοληθούμε με τον πίσω, πανάλογο, άκωμπτο άξονα, που δεν έννοσι να κινή τίποτα το άνόητο όσο κι' άν τον πείσης με άπιθωνες γωνίες εισόδου στις στροφές. Ο άξωνας στηρίζεται με δύο λεπτά -σχετικά- φύλλα σούστας αλλά υπάρχει μία ράβδος σταθεροποιήσως και μία ράβδος Πονάο, έτσι που, τελικά, ο άκωμπτος άξωνας καταφέρνει να διατηρή πάντα την έπιση του με το δρόμο εκτός από άκριας περιπτώσεις όπως είναι ο Σίμο Λάμπινεν στη «φουρ-

ΔΙΠΛΟ

TEST

ΛΑΝΤΣΙΑ ΦΟΥΛΒΙΑ

1.3 ΚΑΙ 1.6 HF

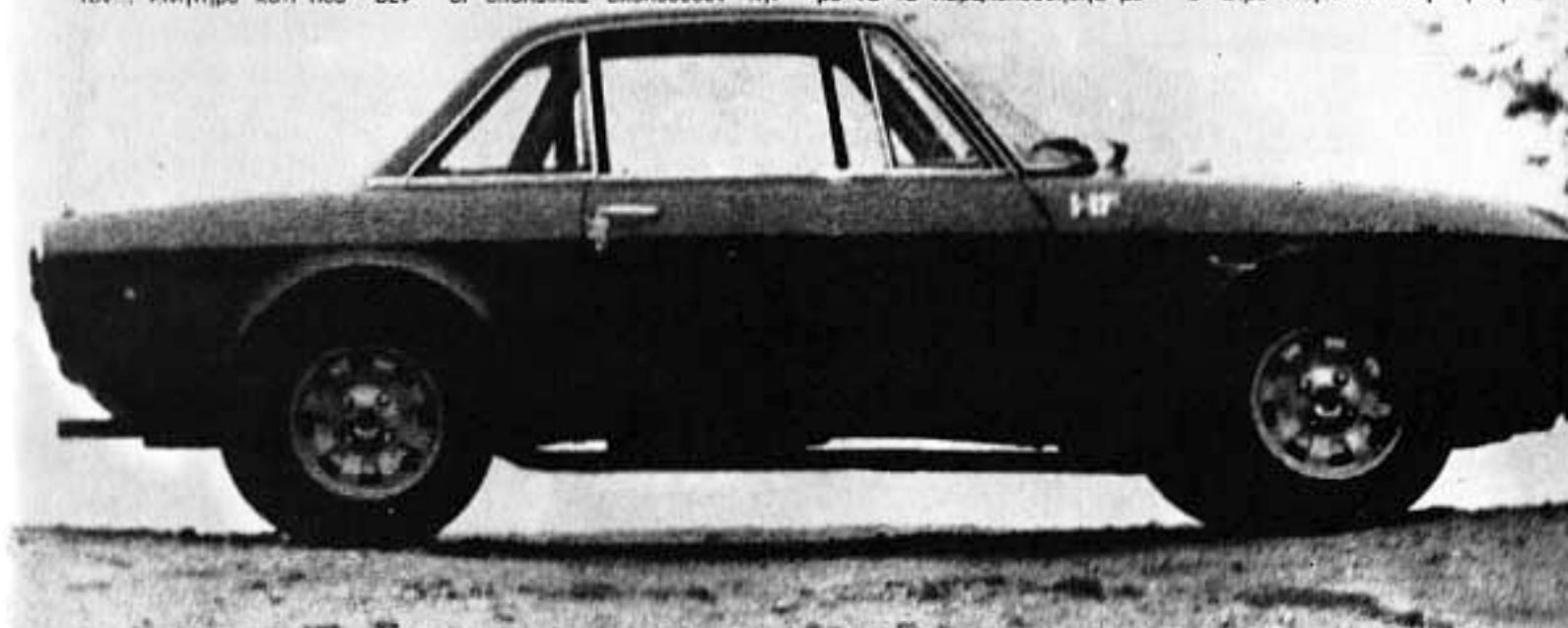
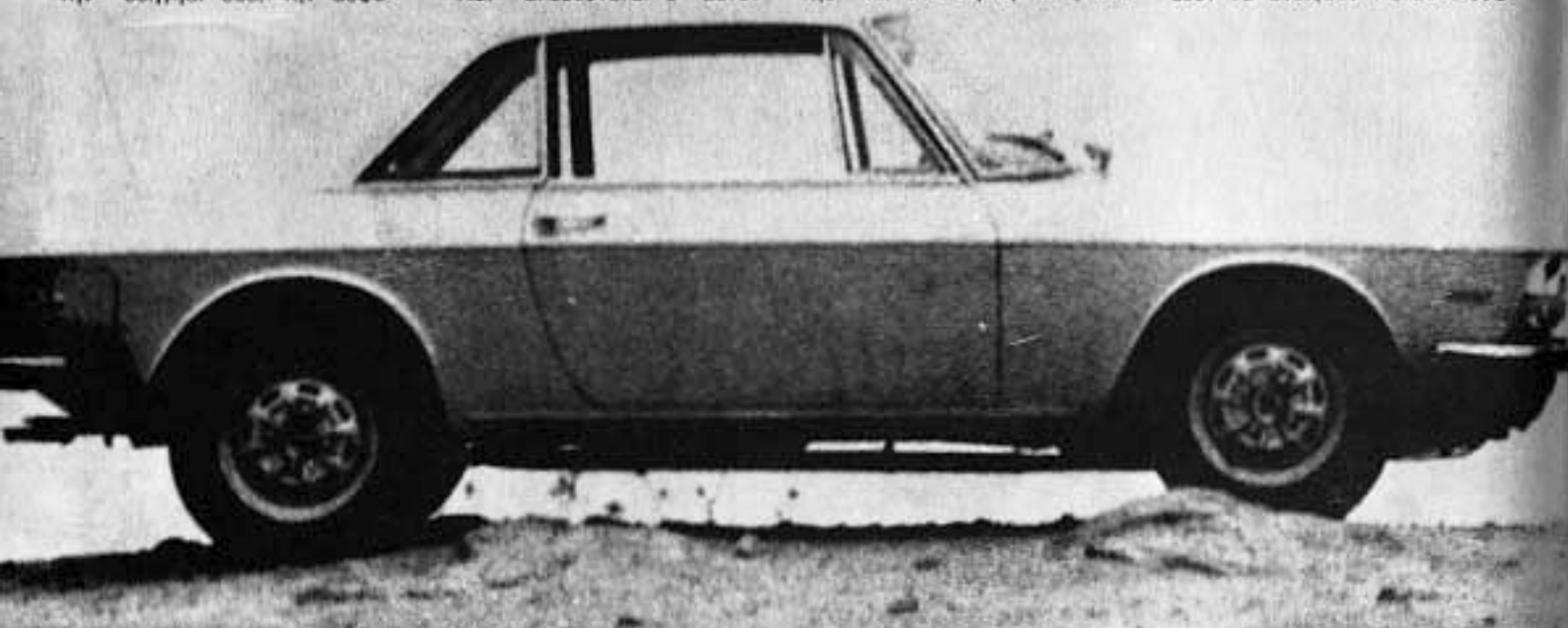
Κύριοι... Ο παλιός εκείνος ο καιρός δεν έφυγε από κοντά μας. Υπάρχει στη μορφή της Λάντσια Φούλβια 1,3 Έκ. Ένα αυτοκίνητο που ή φινέτσα δεν είναι διαφημιστική λέξις σε προχειροφτιαγμένο προσπέκτους, που το κράτημα του δρόμου και ή πρόσφυσις δεν είναι κενές λέξεις και ή που χαρίζεις μία ιδιαίτερη ικανοποίηση στον ιδιοκτήτη της. Την ικανοποίηση του ότι μόνον αυτός ξέρει... Όσο για την 1,6 Άκκα Έφρε;... Μά ή,η γράψαμε πιο πάνω, αλλά με κ ε φ α λ α ι α γ ρ ά μ μ α τ α!

που οι συνθήκες της ζωής — οικογένεια, μαμάδες, παιδιά, κλαυδιά και άλλα παραφερνόλια — τον εμποδίζουν ν' άποκτήσει ένα καθαρόαιμο άπορ αυτοκίνητο. Η στον άνθρωπο που φοβάται ότι κάποιος χρονολόγος θα χαρακτηρίση τη σύζυγό του «δρωμαθήλικο» άν την δη να κάθεται στο δεξί κάθισμα ενός άνοιχτού αυτοκινήτου.

Και άπευθύνεται σ' αυτόν

φο, το Φιατ 1600 και... Άν άπόρχουν κι' άλλα, περιμένουμε τις γνώμες σας.

Κάτω απ' το καπό της υπάρχει ο γνωστός V4 με την μικρή γωνία και δύο εκκεντροφόροι επικραλής αλλά — να το μειονέκτημα που μπορεί να είναι και μπορεί να μην είναι! — και ήμελλεπτικά φύλλα σούστας για την πίσω ανάρτησι και ένα έχκαρια φύλλο



κέτα» του Τατσιού!

Είναι ώρα να παρακολουθήσει μια Λάντσια Φαύλδια και ιδιαιτέρως την "Ακα Έφφε", να στρίψει αλλά να την παρακολουθήσει από πίσω! Το όραμα παίρνει μικρές γωνίες, οι τροχοί του μένουν πάντα στο δρόμο και εμπρός παίρνουν όμορφες γωνίες λόγω του αρνητικού κάμπερ που έχουν.

Η ανώριτος εμπρός αποτελείται από διπλά «φαλδισαμορτίερ», την εγκάρσια αξονα που ήδη αναφέραμε στον πρόλογό μας και, φυσικά αντιπρεπτική δοκό.

Στη φωτογραφία που παραθέτουμε μπορείτε να δείτε καθαρά το μικρό ξεχωριστό «σασαί» που μεταφέρει τον κινητήρα και το κιβώτιο ταχυτήτων.

ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

Ακολουθεί φυσιολογικά αυτό το τμήμα του αυτοκινήτου μετά την ανάρτησι. Και είναι ένα από τα καλύτερα της Φαύλδια Κουπέ. Ίσως το καλύτερο. Ο μόνος λόγος που μπορεί να σε κάνει να τηρήσεις μια αρνητική στάσι απέναντί του είναι η... πρόσθια κίνησις! Κι αυτό γιατί υπάρχουν πολλοί οδηγοί που είναι κυριολεκτικά «θαμένοι» με την πίσω κίνησι και δεν αλλάζουν με τίποτα! Κατά μια περίεργη σύμπτωση όλα στους 4T είναι της σχολής «όλα πίσω». Έτσι οι κρίσεις ήταν ελαφρά μονόπλευρες και μόνο ή παρέμβασι και η επίδειξι των ικανοτήτων του αυτοκινήτου από ένα μέλος των 4T μπόρεσε να ταύε κάνη ν' αλλάξουν γνώμη.

Γιατί η Φαύλδια Κουπέ είναι

ΔΙΠΛΟ TEST



Τα γραφικά της «HF». Ίδια με της «1.3 S», εκτός από το τιμόνι, το οποίο, ούτως ή άλλως, είναι έξτρα. Τα θαυμάσια μπάκετς της «HF» είναι η μόνη διαφορά των δύο αυτοκινήτων σωρευτικά, αν και τα στάνταρ καθίσματα της «1.3» είναι πολύ καλά.

1.6 HF. Έλαφριά υποστροφή, θαυμάσια πρόσφυσι από τα Γιουντινέρ Ρέιζινγκ, μηδενική κλίσι του αμαξώματος. Η νέα HF «Λούσσα» δεν έχει, πιά, τους μεγάλους εσωτερικούς προβολείς Καρέλλο, αλλά το «σασαί» τους εξακολουθεί να είναι θαυμάσιο.

σχεδόν ούδέτερη στη συμπεριφορά της. Υποστρέφει βέβαια, γιατί θα ήταν παράλογο να μη το κάνη, αλλά τα χαρακτηριστικά της μπορούν να ρυθμισθούν με το γκάζι. Σε μια στροφή μεγάλης ταχύτητας παρακολουθείς το εμπρός μέρος του αυτοκινήτου να φευγι προς τα έξω και δίνεις περισσότερο τιμόνι στους κινητήριους τροχούς. Άλλα θέσεις ότι πρέπει να κλείσις ακόμη περισσότερο τη στροφή σου. Σηκώνεις λοιπόν για ένα δεκάτο του δευτερολέπτου και το πίσω μέρος φεύγει τόσο όσο χρειάζεται για να κλείσις τη στροφή σου και αυτό ήταν αυτό! Το φαινόμενο είναι εμφανέστερο στην "Ακα Έφφε" θέσια και ή 1.3 Έε δεν πάει διόλου πίσω.

Λοχετα με τον τρόπο που οδηγείς, με την ικανότητά σου ή την «ατζαμισούνη» σου, η Λάντσια δεν θα σε φέρη ποτέ σε δύσκολη θέση. Είναι ένα αυτοκίνητο που μόνο... ένας παλιό κουτός ή πολύ άσχετος οδηγός μπορεί να φέρη σε δύσκολη θέση.

Ένα απ' τα προβλήματα των αυτοκινήτων που έχουν την κίνησι εμπρός είναι θέσια το βαρύ τιμόνι. Στη Φαύλδια δεν παρουσιάζεται αυτό το φαινόμενο όχι γιατί έχει γίνει κάποια θαύμα απ' τους μηχανικούς, αλλά απλούστατα γιατί ο μηχανισμός είναι πολύ «αργός» έτσι που να χρειάζονται τέσσερις στροφές από τέμμα σε τέμμα! Ακόμη ο κύκλος στροφής, όπως έλασι οι κάτοχοι Λάντσια γνωρίζουν, δεν είναι από τα ισχυρά σημεία του αυτοκινήτου. Το τιμόνι είναι λίγο βαρύ στο παρκάρισμα αλλά απ' τη στιγμή

που θ' αρχίσις να κινήσις γίνεται ελαφρό και σύμφωνο με το γενικό χαρακτήρα του αυτοκινήτου που δεν είναι «αργός» αλλά απόλυτα πολιτισμένος.

Οι πολλές στροφές από τέμμα σε τέμμα το κάνουν λίγο «νεκρό» και στο θρεγμένο — έβρεξε τις ημέρες που είχαμε τ' αυτοκίνητο! — είναι δύσκολο να καταλάβης τη στιγμή που το εμπρός μέρος αρχίζει να χάνη την πρόσφυσι του αλλά, σε γενικές γραμμές, το αυτοκίνητο είναι τέλειο. Ξυγαμένο, έχει καλή απόκρισι στις διαταγές του οδηγού και διαθέτει τεράστια αποθέματα προφύσεως στο στεγνό και στο θρεγμένο. Οι παρατηρήσεις μας για τη στιγμή που οι πρόσθιοι τροχοί χάνουν την πρόσφυσι τους είναι μάλλον ειδικές, άφοραυν τα τελευταία στάδια της γρήγορης οδηγώσεως και απευθύνονται σ' εκείνους που κάποια μέρα θα θελήσουν να οδηγώσουν μ' αυτό τον τρόπο... Όχι τους οδηγούς που κινώυνται με μέσες ταχύτητες.

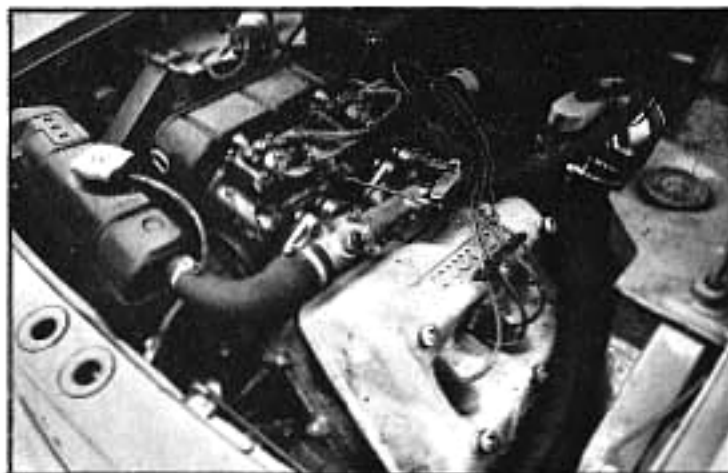
Τα λάστιχα στο αυτοκίνητο ήταν Μιαλέν ΧΑΣ. Γνωστά από μια πλειόδα άλλων αυτοκινήτων που έχουμε οδηγώσι κατά καιρούς. Στη Λάντσια έτριζαν στις στροφές αλλά, μόλις αφέσαμε τις πιέσεις από το 28 — 28 που λέει ο κατασκευαστής στα 31 — 30 σταμάτησαν να διαμαρτύρυνται αλλά δεν τα πήγαιναν και πολύ καλά στο θρεγμένο.

Στις πιέσεις αυτές η αισθησις της κινήσεως γίνεται θέσια πιο άμεση και αυτό ίσως να ένοχηλ τον απλό οδηγό αλ-

λά κάνει θαύματα για τον απαιτητικότερο χειριστή. Και εκεί όμως η καλή αναρτήσις του αυτοκινήτου διατηρη μια αισθησι ισορροπίας που διασπρνά, — μ' ένα εύχρηστο τρόπο — τα αισθητήρια του οδηγού.

ΦΡΕΝΑ

Σχεδόν κανένα παράνομο από το διαμέρισμα των φρένων. Τέσσερα διακόφρενα και ένας



Καρμιά αθάλαμοφανής διαφορά στο διαμέρισμα του κινητήρος, εκτός από το ότι το καπάκι της «HF» είναι θαμμένο κιτρινο. Όμως τα καρμπυρατέρ της «HF» είναι μεγαλύτερα, ο κυβισμός της μηχανής είναι 300 κ. εκ. περισσότερος και η απόδοσι 25 ίπποι NTIN πάρα πάνω. Η ειδική μας «HF» είναι πιά δυνατή, από τις φροντίδες του Μαλιόλι.

1.3 «Έε». Ίδια άκριδώς χαρακτηριστικά με μικρότερη, όμως, ταχύτητα, αλλά άκριτη, αν προσέξετε το μπροστινό δεξι λάστιχο. Το αυτοκίνητο συμπεριφερόταν θαυμάσια σε όλους τους δρόμους. Η ανάρτησις αν και λίγο σκληρή, ήταν άκριτη σε ανώμαλους δρόμους.

άρκετά καλός μηχανισμός σέρβιο φροντίζουν να σταματούν τ' αυτοκίνητο χωρίς να μπλοκάρουν τους τροχούς με τα παραμικρά πάτημα του πεντάλ, κάτι που μας κάνει να «γυόνομε» —κυριολεκτικά— απ' το ρούχο μας.

Σ' αυτό βοηθά η θαλδίσα κατανομής πιέσεως που υπάρχει και η μεγάλη επιφάνεια πεδηώσεως. Συνήθως γράφουμε για τα φρένα στην καθημερινή χρήσι με τις συνηθισμένες ό-

ποιήσεις της. Θέλωνας όμως να δοκιμάσουμε πραγματικά τα φρένα τα υποβάλαμε σε πραγματικά μαρτύρια και δεν παρατηρήσαμε πτώσι αποδόσεως. Όπως είπαμε... Κανένα παράνομο.

ΑΜΑΞΩΜΑ — ΕΜΦΑΝΙΣΙ ΕΞΩΠΙΣΜΟΣ

Το όραμα του αυτοκινήτου είναι μια προεκτασις της παλιός καλής εποχής. Τίποτα δεν χτυπάει, τα παράνομα δεν τρέμουν, οι πόρτες κλείνουν μ' ένα «κλάμπ»! Τα καθίσματα είναι αναπαικτικά και σε κρατούν καλά στη θέση σου και ή δραστήγις εμπρός και πίσω είναι άμογη. Ιδιαίτερα πίσω που το αυτοκίνητο τελειώνει εκεί που δείχνει και όχι 15 εκατοστά πιο πέρα.

Το ιδιαίτερα χαρακτηριστικό όλων των Ιταλικών αυτοκινήτων, το ότι τα πεντάλ είναι κοντά στον οδηγό και το τιμόνι... μακριά υπάρχει και στη Φαύλδια. Οι διαδρομές όμως των καθισμάτων στα «τρανόκια» τους και τα έρεσινωτα που ρυθμίζονται μέχρι την όριζόντια θέση, σου επιτρέπουν να βρής τη θέση που σου ταιριάζει.

Τα υπόλοιπα όργανα έλέγχου βρίσκονται τοποθετημένα εκεί που πρέπει και τα χέρια του οδηγού τα βρίσκουν χωρίς να κάνουν μεγάλα ταξίδια.

Οι μοχλοί που αναδοσθύνουν τα φρένα και τους δείκτες παρτίσις καθώς επίσης και ο μοχλός που στέλνει νερό στο πόρ - μπίζ και θέτει σε λειτουργία τους καθαριστήρες, βρίσκονται στην καλώνα του τι-

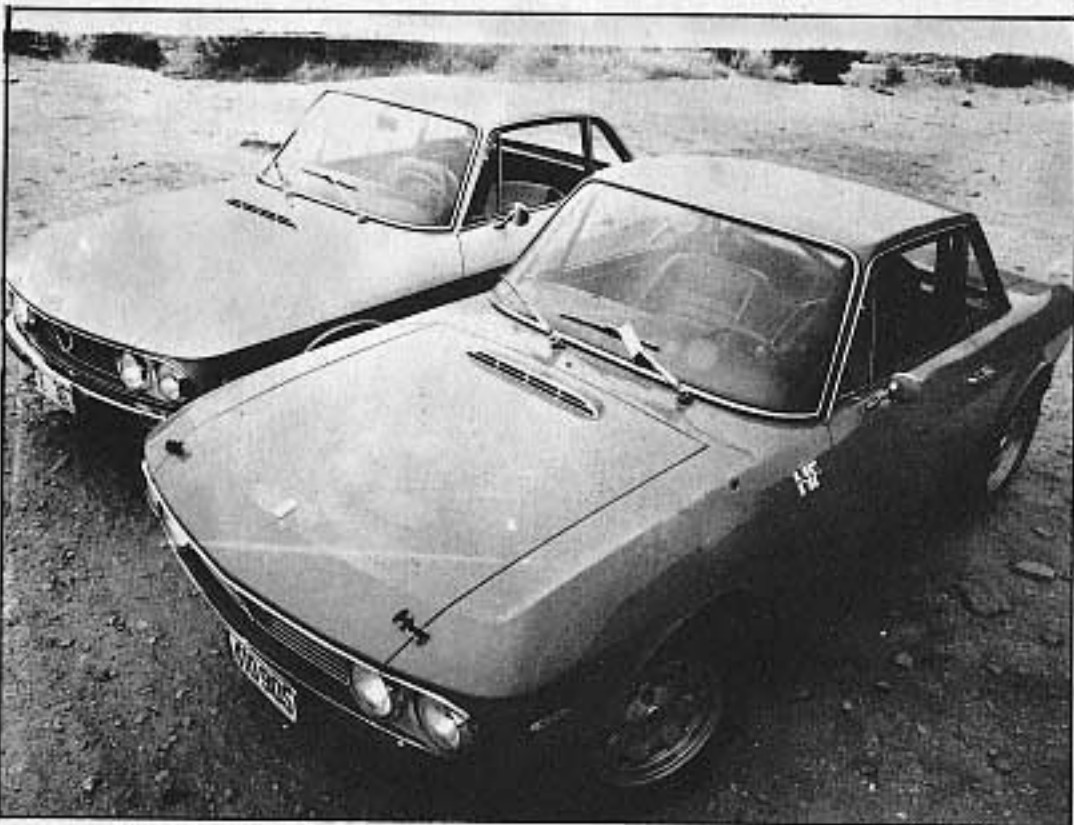


μονιού και σε απόσταση ενός... δακτύλου απ' την περιφέρεια του τιμονιού.

Κατ' εὐθείαν εμπρός στον οδηγό βρίσκονται δύο μεγάλα όργανα. Το ταχύμετρο και το στροφόμετρο. Και τα δύο είναι όρατα μέσα απ' τις, μεταλλικές, ακτίνες του τιμονιού και το ίδιο όρατα είναι τα όργανα θενζίνης, θερμοκρασίας νερού, και πιέσεως λαδιού που βρίσκονται άνωμετα και επάνω στα δύο πρώτα. Οι μοχλοί που ρυθμίζουν την εισαερα και την ποσότητα του θερμού ή ψυχρού αέρος βρίσκονται ακριβώς στη μέση του ταμπλό και η όλη εμφάνιση του πίνακος ελέγχου εκκρίνει έναν άερα συγκερατημένου παντεριονισμού, ο οποίος όμως πρέπει να αντιμετωπισθῆ απ' την καλή του πλευρά και όχι απ' αυτή που ίσως η λέξις «παντεριονισμός» σὰς οδηγῆση να σκεφθῆτε.

Εκτός από το εσωτερικό φῶς του αὐτοκινήτου, υπάρχουν σάνταρ, φῶς στις άκρες τῶν θυρῶν, στο πόρτ μπαγκάζ και το διαμέρισμα του κινητήρος. Και εκτός απ' αὐτά υπάρχουν: ἀναπήρας, χαλιὰ, σταχτοδοχεία εμπρός και πίσω και ἕνα μεγάλο «χερούλι» γιὰ νὰ πιάνεται ὁ συνοδηγός όταν ὁ οδηγός ἔχει τὰ κέφια του.

Τὸ μικρὸ ντουλαπάκι κλειδώνει και γενικῶς ὅλα τὰ εἰσαρτήματα είναι κατασκευασμένα και τοποθετημένα ἔτσι ὡστε νὰ κάνουν τὴ ζωὴ τῶν ἐπιβατῶν εὐχάριστη και ὄχι δύσκολη.



ΔΙΠΛΟ TEST

Αὐτὴ είναι λοιπὸν ἡ Λάντσια Φαύλβια 1,3 Ήε, ἕνα αὐτοκίνητο πού κρατᾷ τούς δύο της τροχοὺς στὴ παλιὰ καλὴ ἐπαχὴ και τούς ἄλλους δύο στὸ σημερα.

Μόνο πού οἱ ἐποχές συνδέονται και ὑπερκαλύπτονται μ' ἕνα τρόπο πού δὲν μπορείς νὰ ξεχωρίσεις ἂν ὀδηγήσῃς στὸ παρλιὸν ἢ τὸ παρὸν.

ΛΑΝΤΣΙΑ ΦΟΥΛΒΙΑ 1,6 HF

Όσοι ἀπὸ τούς ἀναγνώστες μας παρακαλοῦθαὺν τὰ ράλλυ ἀπρωλῶς θὰ ἔεραυν τὴν καλὴ ἱστορία της «Σκουάντρα Κόρσε» τῆς Λάντσια, τὸ τελευταῖο χρό-

νια. Ἐκείνο ὅμως πού λίγοι ἔεραυν είναι ὅτι, ἀπὸ τὰ αὐτοκίνητα πού διακρίνονται ἀπὸ ράλλυ, τὰ αὐτοκίνητα τῆς Λάντσια εἶναι τὰ μόνα πού ἔχουν ὀμοιομορφία μετὰ τὸ ἔμπροσθα. Ἐννοοῦμε δηλ. ὅτι τὸ ἔμπροσθα ἢ τοῦιν - Κάμ πού μπορείτε ἢ θὰ μπορούσατε νὰ ἀγοράσετε. Παλιὰ, τὸ ἴδιο θὰ λέγαμε, γιὰ τὸ Κοῦπερ 1275 5 τοῦ Ρόουαν Ἄαλτον και τοῦ δικοῦ σας. Ἀντίθετα δὲν θὰ ποῦμε τὸ ἴδιο γιὰ τὴν Ἄκκα Ἐφφε τοῦ ἐργαστασίου και τις δικές σας. Γιὰ νὰ ἐξηγηθῶμε ὅμως, τὰ αὐτοκίνητα τῆς «Σκουάντρα Κόρσε» πού ηγοῦνται στὰ ράλλυ είναι ἐναφτιαγμένα και ἐνασχυμένα, και ὅσα και νὰ διαθῆτε τὸ αὐτοκίνητο τοῦ Λόμπινεν δὲν πρᾶξεται ποτὲ νὰ τὸ ἀποκτήσετε. Ὅμως, μιλάμε γιὰ διαφορὰς. Καὶ ἡ HF τῶν κ. κ. Σέλλεστραμ και Σία, πιστεύετε μας ὅτι ἔχει πολλὰ κοινὰ σημεια μετὰ τὴν Ἄκκα Ἐφφε 1,8 τοῦ κ. Μπενβενίστε, πού εἴχαμε τὴν... εὐτυχία νὰ ὀδηγήσαμε γιὰ μὴ μῆρα. Σὲ αὐτὸ συμφωνοῦν ὅλοι, ὅλα τὰ περιδοικὰ πού σύγκριναν τὴν νορμὰ Ἄκκα Ἐφφε μετὰ τὴν «ἀγωνιστικὴ» καθὼς και οἱ ὀδηγοὶ τῆς «Σκουάντρα Κόρσε» πού ὅπως θὰ ἔερατε, ἔχουν τακτικὴ ἐπαφὴ μετὰ τὴν Ἑλλάδα.

Ίσως μάλιστα αὐτὴ νὰ εἶναι και ἡ αἰτία πού ἡ 1,6 δὲν μπόρεσε ποτὲ νὰ γίνῃ «ἀπόλυτο» αὐτοκίνητο ὅπως κατὰ καιροὺς τὰ Μίνι, τὰ Ἐσκορτ, τὰ Πόρσε, οἱ Ἄλβιν.

Συγχρόνως ὅμως εἶναι μὴ

«Ἐνα μέρος τοῦ αὐτοκινήτου πού ἔχετε 95% πιθανότητες νὰ δῆτε σὲ συνάντησι. Τὸ 5% ἀφορᾷ αὐτοὺς τούς ἀναγνώστες μας μετὰ τις διαφορὰς «Φεραρρι», «Μισούρα», «Ἐλάν» ἢ τὰ «πολὺ ἀγωνιστικὰ» B.M.W.

Ὅπτικὲς διαφορὰς υπάρχουν λίγες ἄλλῶ... φαῖνεται πολὺ. Δὲν υπάρχουν προφυλακτῆρες στὴν «HF», οἱ ζάντες εἶναι μίμισι ἴντσα πὺ φαρδιές. Καὶ εἶναι και τὸ ἐκπλεκτικὸ κοκκινοπορτοκαλλί χρώμα, πού τὴν κάνει και ξεχωρίζε. Οἱ ζάντες εἶναι Κρομοντέρ και τὸ σημεια «HF» μετὰ τὰ μικρὰ ἔλεφαντόκρια, εἶναι τὸ σημεια τῆς «Σκουάντρα Κόρσε».

ἐγγύησι γιὰ τὸ ὅτι ἡ Ἄκκα Ἐφφε πού μπορείτε νὰ ἀγοράσετε εἶναι βγαλμένη ἀπὸ πείρα και ἐξέλιξι σὲ ἀγῶνες και ὅπως ὅλοι ἐκτός ἀπὸ πολλοὺς (11...) παραδῆχονται οἱ ἀγῶνες εἶναι τὸ καλύτερο δοκιμαστήριο. Ἀν τῆς προσθῆτε τὴν θρυλικὴ ποιότητα και ἀντοχὴ πού συνοδεῖ τὸ ὄνομα «Λάντσια» σὲ ὀποιοδήποτε ἔκδοσι, τότε θὰ διαπιστώσετε ὅτι οἱ 240.000 δρχ. πού θὰ σὰς ζητήσῃ ὁ ἀντιπρῶπος γιὰ νὰ σὰς φέρῃ μῆ, εἶναι μὲν πολλὰ χρήματα, ἄλλῶ ἀναλογικὰ, ὅπως θὰ ἔερασοῦμε πᾶρα κάτω, εἶναι λογικὰ.

6 ΧΡΟΝΙΑ ΑΓΩΝΕΣ

Ἡ «Σκουάντρα Κόρσε» ἱδρύθηκε στὰ μέσα της περασμένης δεκαετίας ὄχι ἐπὶ καθαρὰ ἐργαστασιακῆς κ' ἐπίσημης βάσεως, ἀλλὰ περισσότερο γιὰ νὰ πραγματοποιῆ αὐτοκίνητα. Στὴν ἀρχὴ τὸ ὄπλα ἦταν οἱ βαρειές και σχετικὰ ἀδύνατες Φλαβια Κοῦπε και μὴ και τότε ἦταν ἡ ἐπιχὴ τῶν Μίνι ἢ προσάθεσι ἔμεινε σὲ μερικὰς καλὲς ἐμφανίσεις - χάρις στὴν καλὴ προετοιμασία και τὴν ἀντοχὴ τῶν αὐτοκινήτων. Τὸ 1988 οἱ πρώτες Φαύλβια Κοῦπε ἔκαναν τὴν ἐμφάνισι τους μετὰ μηχανές 1200 και σύντομα ἔγιναν 1,3 Ἄκκα Ἐφφε. Τὸ «HF» σημεια, ὅπως ἔξηγοῦν και τὸ προσέκτασε «ἀπὸ φιντελιτὸ» ἢ «χῶι φιντελιτὸ» ἢ «ὑψηλὴ ποιότης». Στὴν αἰσία ὅμως «HF» εἶναι ἀρκετὰ ὄμοια πᾶρα πάνω, και μερικὰ κιλά Ἐεφορτώμα. Πῶσ στὴν ἱστορία μας.

Τὸ 1987 ἡ ὄλη προσπάθεια ἐγινε πὺ ἐπίσημη, πὺ ἐπαγγελματικὴ και «φιντελιτῆ» μὴ κανονικὴ ὄμοια ράλλυ μετὰ τὴν μόντζερ τὸν Ταζζαρε Φόριο (πού εἶναι ἀκόμη) ὁ ὀποῖος προσελήθη ἐπίσημα τὸν Ἰούλιο τοῦ ἴδιου χρόνου. Ἡ καλὴ προετοιμασία, ἢ μεγαλύτερη ταχύτητα τῶν πὺ ἐλαφρῶν Φαύλβια, και οἱ καλοὶ ὀδηγοὶ πού ὁ Φόριο ἐεσφάλισε (πῆτε ἕνα διόσημο ὄνομα τῶν Ράλλυ. Ἐχει περᾶσει ἀπὸ τὴν Λάντσια ἔστω και μὴ φορὰ) ἀρχισαν νὰ φέρνουν ἐπιτυχίες ἀλλὰ ὄχι νίκες. Ἐγιναν διαφορὰς προσπάθειες μετὰ πᾶρα φερὰς Φαύλβια μετὰ 1400 κ.κ. ἀλλὰ ὄχι μὴ ἔεχνῶμε ὅτι τὰ ράλλυ εἶχαν ἀρχίσει νὰ εἶναι ἀγῶνες ἱπποδυναμῶν και οἱ Ἐσκορτ και οἱ Πόρσε μετὰ 200 ἱπποὺς εἶχαν πᾶρα τὸ πρωτεῖα. Ἡ «Σκουάντρα Κόρσε» ἤθελε ἕνα «πιθανὸ νικητῆ» και αὐτὸ ἔμεινε περισσότερο ἱπποδύναμη. Ἐτσι, στὸ τέλος τοῦ 1988 παρουσιάσθηκαν ἀνεπισημα οἱ πρώτες 1,6 HF πού σὰν πρωτότυπα ἔκαναν τὸ ντεμποῦτο τους στὸν «Γόρσο Κορσικῆς». Τὸ 1989 τὰ αὐτοκίνητα εἶχαν προβλήματα μετὰ τὴν

ὀμοιομορφία στὴν ἀρχὴ ἀλλὰ ὡς τὴν ἀνοίξι τοῦ 1989 ἢ 1,6 HF παρουσιάσθηκε σὰν μοντέλο παραγωγῆς πὺ. Ὁ πρώτος χρόνος δὲν πῆγε ὄμοια. Ἡ δεύτερη θῆσι στὸ Μόντε Κάρλο οἱ νίκες στὸ R.A.C. ράλλυ και τὸν «Μοραθῶνιο τοῦ Ἀρμου» ἔκαναν τὴν Φαύλβια 1,6 μὴ ὀποιοδήποτε δύναμη.

Τὸ αὐτοκίνητο παραγωγῆς ἔχει ἀκριβῶς τὸ ἴδιο σῆμα μετὰ τὴν Φαύλβια 1,3 ἀλλὰ δὲν ὑπῆρχαν οἱ προφυλακτῆρες. Ἐπίσης ὄχι «ἀνοιγόκλεινε» ἦταν κατασκευασμένο ἀπὸ ἀλουμῖνιο (πόρτες, πόρτ - μπαγκάζ) και ἡ μείωσι θάρους ἦταν σημαντικὴ, περίπου 130 κιλά! Αὐτὸ σὲ συνδυασμὸ μετὰ τὸν κινητήρα τῶν 1584 κ. ἐκ. πού ἀπέδιδε 115 ἱπποὺς NTIN στις 6.200 σ.ἀ.λ., ἔκαναν τὴν 1,6 HF μετὰ 850 μόνο κιλά της ἕνα γρήγορο αὐτοκίνητο. Λέμε γρήγορο και δὲν λέμε πολὺ γρήγορο γιὰ τὸ 140 χλ. ὡ. ἀνωτῆ ταχύτητα και 9,3'' ἀπὸ 0 - 100 χλ. ὡ., δὲν εἶναι τρομερῆς ἐπιδοσις. Ὅμως τὸ αὐτοκίνητο εἶχε προσάθεσι ἄλλοῦ. Ἡ ἀνάρτησι, θεμελιωδῶς ἴδια μετὰ τῆς Φαύλβια, ἦταν ρυθμιζομένη βάσει τῆς ἀγωνιστικῆς πείρας, οἱ ζάντες ἦταν πὺ φαρδιές και τὸ κράτημα ἦταν πραγματικὰ καταπληκτικὸ.

Ἦταν ἕνα αὐτοκίνητο πού πολὺ λίγες φορὲς σὰς θυμίζε ὅτι ἡ κίνησι ἦταν μπροστὰ. Ἀκόμη τὰ φρένα και ἡ γενικὴ ρύθμισι τοῦ σασσι ἦταν βγαλμένα ἀπὸ πρᾶδιαγραφῆς και πείρα τοῦ ἀγωνιστικοῦ Τμήματος.

Δὲν ἦταν μόνο αὐτὰ. Ἦταν και ὁ ἐξοπλισμὸς. Τὸ αὐτοκίνητο ἔδινε μετὰ πραγματικὰ καθίσματα «μπάκετ» και ὅλα τὰ χρήσιμα ὄργανα του σὰς ἔδειχναν ὄχι βέλεις. Τέλος, οἱ δύο ἐσωτερικὰ ἀπὸ τούς τέσσερις προβαλεῖς ἦταν πρᾶσισι Κορέλλο Ἰωδίου πού πραγματικὰ ἔκαναν τὴν νύχτα ἡμέρα.

Ἦταν δηλαδὴ ἕνα αὐτοκίνητο ἐπισημὸ γιὰ μῆρα. Μηχανῆ, ἀνάρτησι, ζάντες, φρένα, φῶτα, γενικὸς ἐξοπλισμὸς ὑπῆρχαν, ἔλειπαν τέσσερα λάστιχα (ναὶ εἶχε λάστιχα, μιλάμε γιὰ ἄλλα!) και μπορούσε νὰ πᾶς ὀπουδήποτε χωρὶς νὰ γίνῃς ρεζίλι. Παρ' ὅτι μπορεί νὰ σὰς φαίνεται περισσότερο ἦταν ἕνα σπάνιο αὐτοκίνητο.

Ἐπὶ ὄμοια πολλὰ, πὺ δυνατὰ, ἀλλὰ πρέπει νὰ ἀκαλίσε ἀναρτήσεις, νὰ τὸ ἐξοπλίσει, νὰ ἀλλάξει ζάντες και διαφορὰ ὄμοια. Πολὺ λίγα αὐτοκίνητα υπάρχουν ἔτσι και τὸ μόνο πού θυμᾶστε ἐκτός ἀπὸ τὴν HF ἦταν τὸ θαυμάσιο Γκορντίνι 1300 πού δυστυχῶς πῆθανε.

Ἐκεῖ ἀκριβῶς ἦταν και ἡ γοητεῖα τῆς 1,6 HF. Τὸ ὅτι πληρώνης ἕνα πού και δὲν ἔχεις νὰ κῆνης τίποτε. Οὔτε νὰ γυρίζῃς ἀπὸ δῶ και ἀπὸ κεί γιὰ

μετατροπῆς, γιὰ ἀλλαγῆς, στὸ ἕνα ἢ στὸ ἄλλο μέρος τοῦ αὐτοκινήτου.

Ἡ Λάντσια εἶχε παρουσιάσει ἕνα τιμὸ αὐτοκίνητο πού της στοίχιζε πᾶρα πολὺ σὲ κόστος. Θέλοντας νὰ πῶσι μὴ μεγαλύτερη ἀγορὰ (π.χ. τῆς Ἄλφα 1850 Βελῶτος) θὰ ἔπρεπε νὰ τὸ ἔχη πὺ φθινὸ και πὺ πρᾶσιτο στὸν πολὺ κόσμος. Καὶ ἔκανε τὸ σφάλμα (γιὰ μᾶς τούς ἀμετανόητους).

Παρουσίασε τὸ 1,6 HF «λοῦσο». Ἐνα πὺ ἐμπορικὸ ἀλλὰ ὄχι τόσο καθαρῶς ὄμοια στὸ πρῶτο, στὸ ὅτι εἶναι πὺ βαρὺ κατὰ 50 κιλά και δὲν ἔχει τούς προβαλεῖς. Τὸ «λοῦσο» χρησιμοποιεῖ ἀκόμη ἀλουμῖνιο, και εἶναι πὺ ἐλαφρὸ κατὰ 70 κιλά, ἀλλὰ ὄχι κατὰ 130 ἀπὸ τὴν 1,3. Καὶ οἱ ἐσωτερικὸς προβαλεῖς δὲν εἶναι πὺ τῶν 18 ἐκατ. ἀλλὰ οἱ κανονικὸς τῆς Φαύλβια. Ὅμως ἔδῶ τελειώσαν οἱ διαφορὰς. Ὁ κινητήρας, ἢ ἀνάρτησι, τὰ φρένα, οἱ ζάντες, ὁ ἐξοπλισμὸς ὑπῆρχαν, και ὁ τόνος και ἡ αἰσία τῆς «ὑψηλῆς ποιότητος» ὑπῆρχαν ἀκόμη, σὲ πὺ προσπῆ μάλιστα τιμῆ.

Ὅμως ὁ κ. Μπενβενίστε, ὅπως χαρακτηριστικὰ πού εἶπε «ἔφαγε τὸν κόσμος νὰ βρῆ τὴν ἄλλη».

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Ὁ ἰδιοκτήτης τῆς μοναδικῆς 1,6 HF στὴν Ἑλλάδα εἶναι ἕνας πολὺ καλὸς νέος ὀδηγός πού ἔχει κάνει ἀρκετοὺς ἀγῶνες μετὰ ἐπιτυχία. Συζητῶντας γιὰ αὐτοκίνητο μᾶς ἔκανε ἐντύπωσι ὅτι δὲν ἀκοπεῖ νὰ κῆνη ράλλυ, παρὰ μόνο ἀνασῆσεις και σιρκοῦ. Φυσικὰ ὄμοια ἔεραμε ὅτι υπάρχουν καλύτερα (ἢ μᾶλλον ταχύτερα) αὐτοκίνητα γιὰ σιρκοῦ ἀπὸ τὴν Φαύλβια, πού στὸ κάτω - κάτω εἶναι βασικὰ αὐτοκίνητο ράλλυ (ἂν και δὲν θὰ πρέπει νὰ ἔεχνῶμε μερικὲς «σπέσιαλ» Φαύλβια στὸ Τάργκα - Φλόριο).

Ὅμως ὁ ἰδιοκτήτης δὲν φιλοδοξεῖ νὰ κερδίσει πρωταθλήματα, ἀπλῶς νὰ κῆνη τὰ κέφια του, νὰ ἔχη ἕνα αὐτοκίνητο πού νὰ μῆν τὸν φέρῃ τελευταῖο, ἀλλὰ βασικὰ νὰ ἔχη ἕνα μέσον μεταφορῆς. Γι' αὐτὸ ὅπως μῆς εἶπε, κατέληξε στὴν HF. Θέλει νὰ εἶναι σίγουρος ὅτι θὰ ἔχη αὐτοκίνητο μετὰ ἀπὸ κάθε ἀγῶνα και ὄχι μὴ μᾶζα σῆμα πού κοπανᾶνε.

Καὶ μπορεί αὐτὸ νὰ σὰς φαίνεται σὰν κακογραμμῆ και κακοδομημένη διαφήμισι τῆς Λάντσια ἀλλὰ δὲν εἶναι. Τὸ αὐτοκίνητο αὐτὸ εἶναι μὴ μᾶζα πού ἀντιστέκεται, στὸν χρόνος, στὴν ταλαιπωρία τῶν ἀγῶνων και τῶν δρόμων. Εἶναι πραγματικὰ αὐτοκίνητο ποιότητος και τὸ πρᾶξιτο ὄμοια.

Στὸν δρόμο τὸ αὐτοκίνητο ὀμοιομορφῆ δὲν ἦταν εὐκόλο. Ἡ μηχανῆ ἤθελε τις στροφῆς της και κάτω ἀπὸ τις 3500 σ.ἀ.λ. δὲν συνῆθαισαν και πολλὰ πρᾶγματα. Ὅμως ἀπὸ τις 3500 - 7000 τὸ αὐτοκίνητο πραγματικὰ ὄμοιομορφῆ κῆνον τῶν φαιδῶτερο ἴσως θόρυβο πού ἔχομε ἀκούσει ἀπὸ αὐτοκίνητο αὐτὸ

Ὁ διόσημος δημοσιογράφος και παλιὸς ὀδηγός ἀγῶνων Πῶλ Φέρν δοκίμασε μὴ 1,6 HF πρὶν ἀπὸ δύομισι χρόνια. Ἦταν τὸ αὐτοκίνητο πού θὰ χρησιμοποιῶσε ὁ Χάρρυ Σέλλεστραμ στὸ Μόντε Κάρλο 1989. Τὸ ἴδιο αὐτοκίνητο εἶχε κάνει τὸν γύρο τῆς Κορσικῆς 1987 μετὰ μικρότερη μηχανῆ, και μὴ ὀλοκληρη περίοδο ράλλυ τὸ 1988. Ἐγγραψε. «Ἐντυπωσιάσθηκα περισσότερο μετὰ ἕνα ἄλλο χαρακτηριστικὸ τοῦ αὐτοκινήτου. Τὴν ποιότητα κατασκευῆς. Μετὰ ἀπὸ τῶσους ἀγῶνες ὑπῆρχε μὴ ἐκπληκτικὴ ἔλλειψι θορύβων και ἄλλων «κοπανημάτων», πρᾶγμα πού εἶναι ἐντυπωσιακὸ ἀν συγκρίνης τὴν μικρὴ Φαύλβια μετὰ ἄλλα αὐτοκίνητα πού ἔχουν κάνει ἕνα ἢ δύο ἀγῶνες, βρίσκονται σὲ κατὰστροφι διαλύσεως και τὸ φωνάζουν».

Μετὰ αὐτὲς λοιπὸν τις σκέψεις, ὁ ὀδηγὸς ἀγόρασε τὸ αὐτοκίνητο και τὸ πῆγε στὴν Ἰταλία στὸν Μολιόλι γιὰ μερικὲς μετατροπῆς.

Ἡ 1,6 HF δὲν εἶναι κανένα ἡμέρα αὐτοκίνητο. Ἀκόμη και στὴν νορμὰ ἔκδοσι τῶν 115 ἱππων ἢ μηχανῆ θέλει προσοχὴ και πάντα τὴ ἀσπῆ ταχύτητα, γιὰ νὰ μῆν οἱ στροφῆς ψηλὰ. Ὁ κ. Μπενβενίστε δὲν ἤθελε νὰ χῆσει πολλὰ πρᾶγματα γιὰ μὴ τὸ αὐτοκίνητο κινεῖται καθε μῆρα και παντοῦ. Τὸ καρμπυρατέρ ἔμειναν τὸ ἴδιο (Σόλεξ 45, δύο διπλὰ) ἀλλὰ μετὰ διαφορῆτικὸ Ζηγκλέρ και ρυθμίσεις. Οἱ αἰσὶ εἰσαγωγῆς ἔμειναν οἱ ἴδιοι ἀλλὰ ἄλλαξαν τῆς ἔεαγωγῆς. Οἱ δύο ἐκκεντροφόροι ἀλλάχθηκαν μετὰ δύο «ρέισινγκ» και αὐτὸ ἦταν. Μὴ πρᾶσθησι σῆμα 10 - 15 ἱππων NTIN ὑπολογίσθηκε πού δίνει στὴν μικρὴ Φαύλβια μὴ ἱπποδύναμη 125 - 130 ἱππων.

Ἐγιναν ἀκόμη μερικὲς ἐνισχύσεις στὴν ἀνάρτησι και τὸ σασσι (Ταπὸι ἔν ὄμοια και σκεπτόμαστε γιὰ τὴν ἔεαγωγῆς αὐτοῦ πού λένε «Ράλλυ Ταρτῶν»... Μῆπως εἶναι σιρκοῦ!) και «ἐγκατεστάθη» και μὴ κανονικὴ, διαγῶνια ρόλλυ - μᾶρα. Τέλος τὰ σάνταρ Μισλέν XAS, ἄλλαξαν μετὰ Γκορντίνι ρεῖσινγκ «γιὰ ὄμοια τις ἐποχές».

Γιὰ νὰ συνομῶσομε δηλ. τὸ αὐτοκίνητο «μας» εἶχε πὺ δυνατὴ μηχανῆ, «πειρομένη» ἀνάρτησι και ρεῖσινγκ λάστιχα. Κατὰ τὸ ὄμοια ἦταν ἴδιο μετὰ τὴν νορμὰ 1,6 HF.

Στὸν δρόμο τὸ αὐτοκίνητο ὀμοιομορφῆ δὲν ἦταν εὐκόλο. Ἡ μηχανῆ ἤθελε τις στροφῆς της και κάτω ἀπὸ τις 3500 σ.ἀ.λ. δὲν συνῆθαισαν και πολλὰ πρᾶγματα. Ὅμως ἀπὸ τις 3500 - 7000 τὸ αὐτοκίνητο πραγματικὰ ὄμοιομορφῆ κῆνον τῶν φαιδῶτερο ἴσως θόρυβο πού ἔχομε ἀκούσει ἀπὸ αὐτοκίνητο αὐτὸ

ΔΙΠΛΟ TEST

του είδους. Η επιπόχνη είναι πολύ καλή, σημαντικά βελτιωμένη από πριν, μς ειπε ο ιδιοκτήτης και παρά τα 900 κιλά του το αυτοκίνητο θα πρέπει να κινή από 0-100 χλ.ω. σε κάτω από 8,5 δευτερόλεπτα.

Ο συνδυασμός της ανάρτησης και των ελαστικών δίνει ένα εκπληκτικό κράτημα στον δρόμο. Το αυτοκίνητο υπέρτατο, αλλά δεν είναι. Αρμόνιος ελαφρά το γκάζι ή υποστροφή εξουβερτονάντα και το αυτοκίνητο πήγαινε σαν τρένο. Η πρόσφαι των «Γκουιντάρ» ήταν θαυμάσια στο στεγνό. Η σκληρή ανάρτησή σου μετέφερε κάθε ανωμαλία του δρόμου αλλά και δεν άφηνε εκκλιτικό με το πόσο άδουρβα συμπεριφέρονταν το αυτοκίνητο. Είναι ένα περίεργο συναίσθημα που συμπληρώνει την αναμφισβήτητη αισθητική ποιότητας που διακρίνει και με τα μάτια όπου εξετάσεις το αυτοκίνητο. Το τιμόνι δεν ήταν ιδιαίτερα γρήγορο, ούτε ελαφρά, ιδιαίτερα με τα ρεζινοκλάστικα. Ήταν όμως ακριβές. Τα φρένα έντελως άπειρα

ήταν θαυμάσια αν και λίγο εύαισθητα για σοβαρή αγωνιατική δουλειά.

Δεν χρειάστηκε μεγάλη προσπάθεια για να διαπιστώσουμε ότι η Λάντσια 1,6 HF είναι ένα ξεχωριστό αυτοκίνητο. Σε μία εποχή που η τιμή των 240.000 δραχ. μπορεί να θεωρηθεί λογική (11) για την Ελλάδα (αν λάθουμε υπ' όσον ότι ένα Πεζώ 504 στοιχίζει 235.000, ένα ... Φόλκσβαγκεν (;) K 70 220.000) η HF θα λέγαμε ότι είναι αναλογικά φθηνή. Είναι πιο φθηνή από μία Πόρσε - Φόλκσβαγκεν, μία Άλφα 1750 Βελάτα, μία Λόταου Γιουρπία και έχει σχεδόν την ίδια τιμή με ένα Μπé - Έμ - Βé 2002 TII. Από όλα αυτά είναι πιο ξεχωριστό. Είναι εξίσου γρήγορο και είναι αναμφισβήτητα πιο καλό εξοπλισμένο.

Η θαυμάσια ποιότητα κατασκευής, η πολύ όμορφη εμφάνιση με αυτό το εκπληκτικό κόκκινο χρώμα, οι αλουμιένιες ζάντες Κρομοντόρα των 8 ιντσών δεν μπορούν παρά να σε αιχμαλωτίσουν. Άρα το οδηγήσες και άκουσες το εκπληκτικό τραγούδι του μοτέρ στις 7000 σ.ά.λ., όπωςδήποτε άπορσι, πως ο κόσμος δεν τ'αχει ανακαλύψει τόσο καιρό.

Ένα αυτοκίνητο που πραγματικά θα είμαστε υπερήφανοι να είχαμε.

4T

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Λάντσια 1,3 Έε

Κινητήρας: Τετρακύλινδρος, τετράχρονος, υδρόψυκτος σε διάταξη V. Διάμετρος X Διαδρομή, 77X89,7 χιλιστά. 1.298 κ. εκ. Σχέσις Συμπίεσις 9,5: 1.90 ίπποι Ντίν στις 6.000 σ.ά.λ. Ροπή στρέψις, 11,6 χιλιογραμμόμετρα στις 6.000 σ.ά.λ. Δύο εκκεντροφόροι έπικεφαλής - ένας σε κάθε πλευρά - Δύο διπλά καρμπυρατέρ Σόλεξ. Στροφαλοφόρος με τρία έδρανα βάρσις.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Σηρόδισκος συμπλέκτης. Πέντε ταχύτητες πλήρως συγχρονισμένες. 1η 4.159:1, 2α 2.698:1, 3η 1.793:1, 4η 1.284:1 και 5η 1:1.

ΚΑΡΟΣΣΕΡΙ - ΑΝΑΡΤΗΣΙ - ΦΡΕΝΑ

Αυτοφερόμενο σασί με χωριστή εξέδρα μεταφοράς της προσις ανάρτησις. Έμπρός: Διπλό ψαλίδιο και εγκάρσια οούστα. Πίσω: Άκαμτος άξονας, διαμήκη ήμιελλειπτικά έλαστέρια, τηλεσκοπικά άμορτισέρ, σταμπλιζατέρ και ράβδος Πονάβ. Φρένα: Δισκόφρενα και στούς τέσσερις τροχούς σε σέρβο και βαλβίδα κατανομής πιέσις. Χειρόφρενο στούς πίσω τροχούς.

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΒΑΡΗ

Μήκος 3,975 μ. Πλάτος 1,555 μ. Βάρος 970 κιλά.

ΛΑΝΤΣΙΑ 1,6 ΑΚΚΑ ΕΦΕ

Ίδια βασικό με την 1,3 Έε αλλά... Κινητήρας: 1.584 κ.εκ. Διάμετρος X Διαδρομή 82X75 χιλ. Σχέσις συμπίεσις 10,5:1, 115 ίπποι Ντίν στις 6.000 σ.ά.λ. Ροπή στρέψις, 15,6 χιλιογραμμόμετρα στις 4.500 σ.ά.λ.

ΜΕΤΑΔΟΣΙ

Σηρόδισκος συμπλέκτης. Πέντε ταχύτητες πλήρως συγχρονισμένες. 1η 3,646: 1. 2α 2.473: 1. 3η 1.719: 1. 4η 1,317:1 και 5η 1:1.

ΚΑΡΟΣΣΕΡΙ

Ελαφρωμένη με άσθονη χρής αλουμιένιου.

VIVA MONTESA

νέα
cota 247



Πρωταθλήτρια
Εύρώπης

King Scorpion



νέο μοντέλο
για όλους
τους δρόμους

miniMONTESA



καινούργιο
μοντέλο στα 50 cc.

MONTESA



Άντιπρόσωπος - Εισαγωγέας Κ. ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗΣ,
Κουρτίδου 35, Τρείς Γέφυρες, τηλ. 20.20.722.
ΕΚΒΕΣΙΣ, Α. ΣΥΓΓΡΟΥ 296, τηλ. 944.500 (Ζαχαρ.
Παπασούρου).
ΕΙΔΙΚΟΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΟΝ, Κλειτού 5, Άνω Ίλιαια,
τηλ. 786.913.
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΝ.