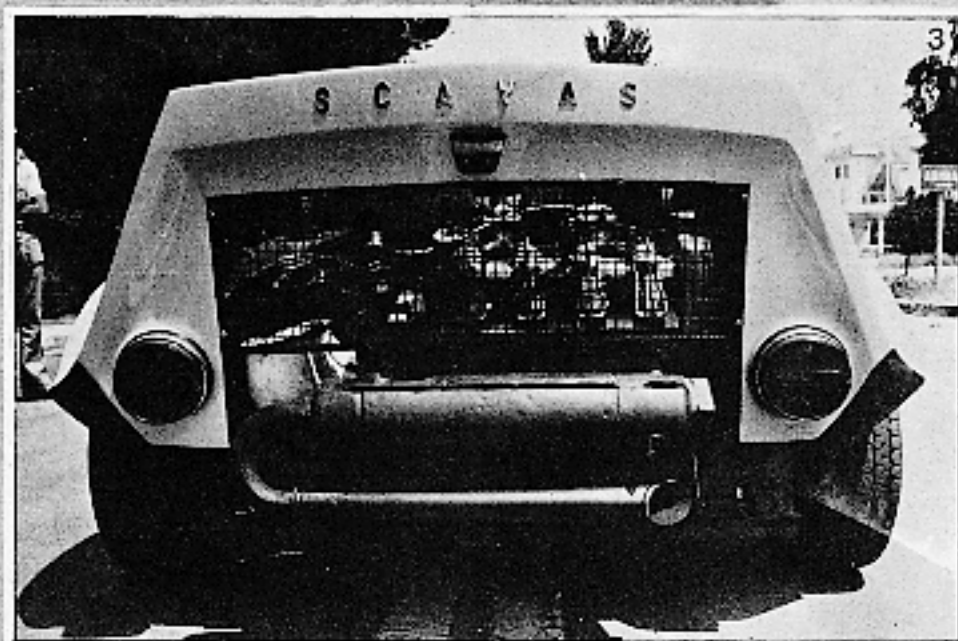
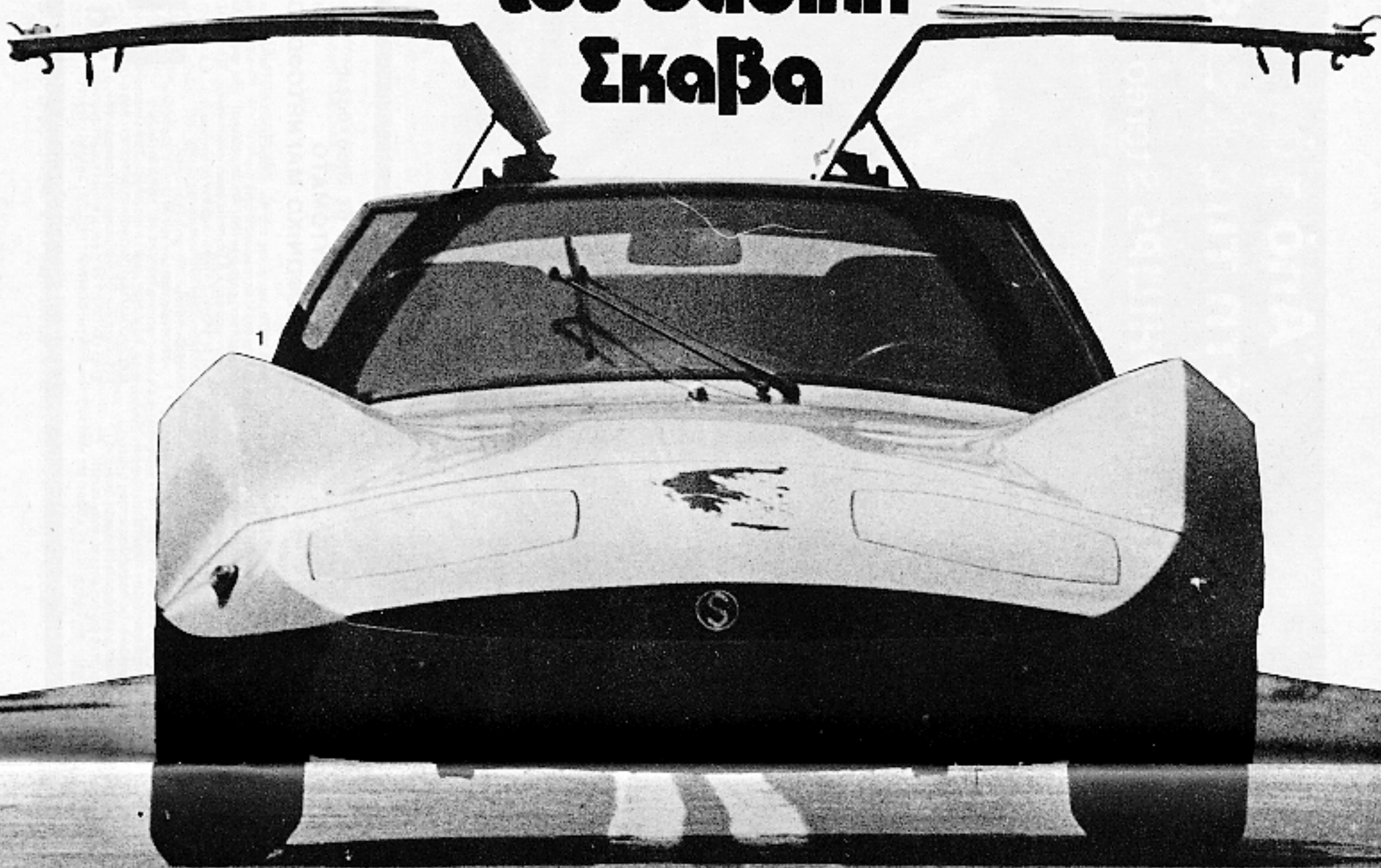


# το δαυμαστο αυτοκίνητο του Βασιλή Σκάβα



Τώρα, η μόνη ικανοποίηση που έμεινε πιά στην εργασία της «παροχής» των 4Τ, να είναι τα περιστατικά σαν αυτό του Βασιλή Σκάβα ή του Γιώργου Μιχαήλ. Ο Γιώργος είχε στείλει ένα γράμμα από την Ιταλία, όπου εργαζόταν στην καρρουσιέρα του Κόντσιαλο, στους 4Τ. Το τι έπαυσε να κάνει, το γνωρίζετε όλοι. Ο Βασιλής Σκάβας, πήγε ένα βράδυ στο γραφείο, είπε το όνομά του, κι ότι έχει σχεδιάσει κι έχει κατασκευάσει ένα αυτοκίνητο, το «Σκάβας οπότε», όπως τό έλεγε και ήθελε να το δούν πρώτοι οι 4Τ. Κι οι άναγνώστες τους. Με υπερηφάνεια, λοιπόν, παρουσιάζουμε το έργο του Βασιλή Σκάβα, που κατασκεύασε το πρώτο 100% ελληνικό αυτοκίνητο στην αλήθεια, κι όχι στο χαρτί, όπως εμείς! Και που μας «έφαγε», όπως λένε, αλλά του αξίζει γιατί περπάσε από εμάς τα κατάλληλα στάδια.

Άρχισε απ' το στάδιο του όνειρου και των ελπίδων, τα δειρά που δεν περιγράφεται και που δίνει έναν όντρα

μέ τις μηχανές, πέρασε στο στάδιο του μικροβίου, που έρχεται κάθε βράδυ στον ύπνο σου και σε ταράζει, και σε κάνει να σκέπτεσαι ότι θα μπορούσες να κατασκευάσεις κι εσύ μια Φερράρι, κι εκεί φαίνεται ότι έμεινε καιρό, απως στους περισσότερους από μας. «Θα φτιάξουμε ένα αυτοκίνητο, από χαμπλό, γρήγορο, απίθανο... Πάμε στη Συγγρού να βρούμε ένα μοτέρ κι ένα μηχανικό σύστημα... Πόσες φορές δεν το είπατε, όταν ήσαστε παιδιά; Παλιός; Καριό; Μία; Έγώ τα είπα. Στην Γιάννη τον Μειραμίδη και πήραμε σθάρνα τη Συγγρού μάχοντάς!» Ο Βασιλής Σκάβας, τό είπε στον εαυτό του και τους φίλους του, ότι θα κατασκευάσει ένα αυτοκίνητο «άκριβως όπως τό ήθελε», αλλά έπαινε η όν τ α την ίδια απόντηση: Είσαοι τρελλάδες! Αυτό δεν γίνεται στην Ελλάδα. Ο Βασιλής Σκάβας έφ + ι α έ ε τ αυτοκίνητό του. Όπως τό ήθελε.

2

Έπί δια του θεμεριού σχετικού διαβιβασθείσης αίτησός σας και έχοντας δεχθεί:

1.- Τής διατάξεως του άρθ. 45 του Ν.Α/τος 4233/62 περί κυρώσεως του Γ.Ο.Ε.

2.- Ότι, ως προκύπτει εκ των υποβληθέντων στοιχείων τό περί ού η αίτησίς σας διαβατηρίον από/του, συναρμολογήθη υπό των εμπειριών διά της χρησιμοποίησεως εξαρτημάτων, καινοουργών ή μεταχειρισμένων διαφόρων εργοστασίων κατασκευής μηχανικών δέν είναι δυνατόν να εξασφαλισθώσιν αι απαραίτητοι έγγυήσεις ασφαλέως κυκλοφορίας τούτου, έχομεν τήν τιμήν να γνωρίσωμεν όμην ότι δέν εγκρίνομεν τήν κυκλοφορίαν του έν λόγω από/του.

Προσημειώσας διαστρέφωμεν τά υποβληθέντα στοιχεία.

Βεντολή Έκουργού  
Ό Γεν. Δ/τής  
Π. Βελήσης

Προσημειώσας  
εφέλλας

Ελεγκτής  
Γενική Διεύθυνση Μεταφορών  
Το Υπουργείο Εργασίας

Εσωτερική διανομή

Αθήνα 17.11.62

(1) Αυτό είναι τό εκπληκτικό αυτοκίνητο του Βασιλή Σκάβα. Προσέχη στον άεροπορικό καθαριστήρα - παντογνώστη, στο άκουστικό ή όδη, στις πόρτες που άνοίγουν προς τά επάνω, στην... π ο σ τ η η α της κατασκευής. (2) ...Κι αυτή είναι η άπάντηση του βιομηχανίου. Απώθηση, χωρίς καν να δ ο σ τ ο αυτοκίνητο! (3) Τό είναι μέσος θα έκανε τον καθηγητή Κάμη (περήφανα!

Και έκανε και «αίτηση» στο υπουργείο Ναυτιλίας - Μεταφορών και Έπικοινωνιών. Γενική Διεύθυνση Μεταφορών. Διεύθυνση ΣΤ. Τμήμα Α, περί εγκρίσεως κατασκευής επιβατικού αυτοκινήτου» και πήρε τήν απόντηση:

«...Ότι, ως προκύπτει εκ των υποβληθέντων στοιχείων τό περί ού η αίτησίς σας επιβατικών αυτοκινήτων, συναρμολογήθη υπό των εμπειριών διά της χρησιμοποίησεως εξαρτημάτων, καινοουργών ή μεταχειρισμένων διαφόρων εργοστασίων κατασκευής και συνεπώς δέν είναι δυνατόν να εξασφαλισθώσιν αι απαραίτητοι έγγυήσεις ασφαλέως κυκλοφορίας τούτου, έχομεν τήν τιμήν να

γνωρίσωμεν όμην ότι δέν εγκρίνομεν τήν κυκλοφορίαν του έν λόγω αυτοκινήτου.

Και πήρε τήν απόντηση αυτή, μετά από έναρτα μήτε αλόκληρη ζωής και σκληρή δουλειά τ ε σ α δ ρ ω ν ε τ ω ν στις λίγες εκδόσεις τωσών που τό επέστρεψε η εργασία του. Κι όχι μόνον αυτό, αλλά η απόντηση δόθηκε χωρίς η λ α κανείς να έξετάση, να διαβάστω τ αυτοκίνητο του! Απερίφραξη εξ άπορτίσεως κι η πόρτα έκλεισε στο μοτέρ ενός νεαρού μηχανικού που, όπως κι ο Μιχαήλ, και λίγο έμεινε εδώ μέσα, σπεδίζει ότι δέν παίζει κι ότι είναι κ ε φ ο λ α ι α για απόδραση χώρα. Τι όλοι υποσεί να έχη εμείς, μια απόντησ αυτού του τύπου για ένα δημιούργη

▷ Κομμά.

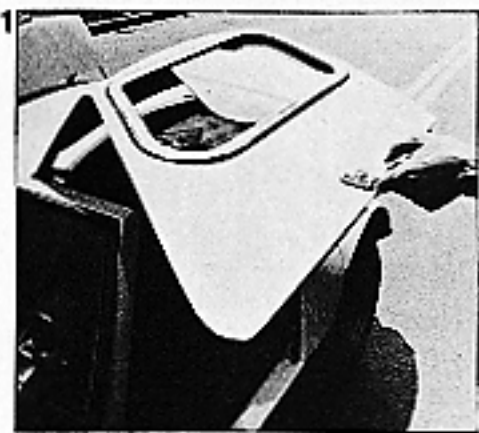
Γιατί δεν είναι ο Σκοβας ή ο Μιχαήλ που χάνει.  
Χάνουν αυτοί που δίνουν τις απαντήσεις.  
Κι η χώρα, που χάνει τους πυρήνες για  
κάτι μεγαλύτερο και σοβαρότερο από την  
τήν κατασκευή τρικύκλων ή την  
συναρμολόγηση Εθνών αυτοκινήτων...

Είσοι τρελλός, λοιπόν, κ. Βασιλή Σκόβο.

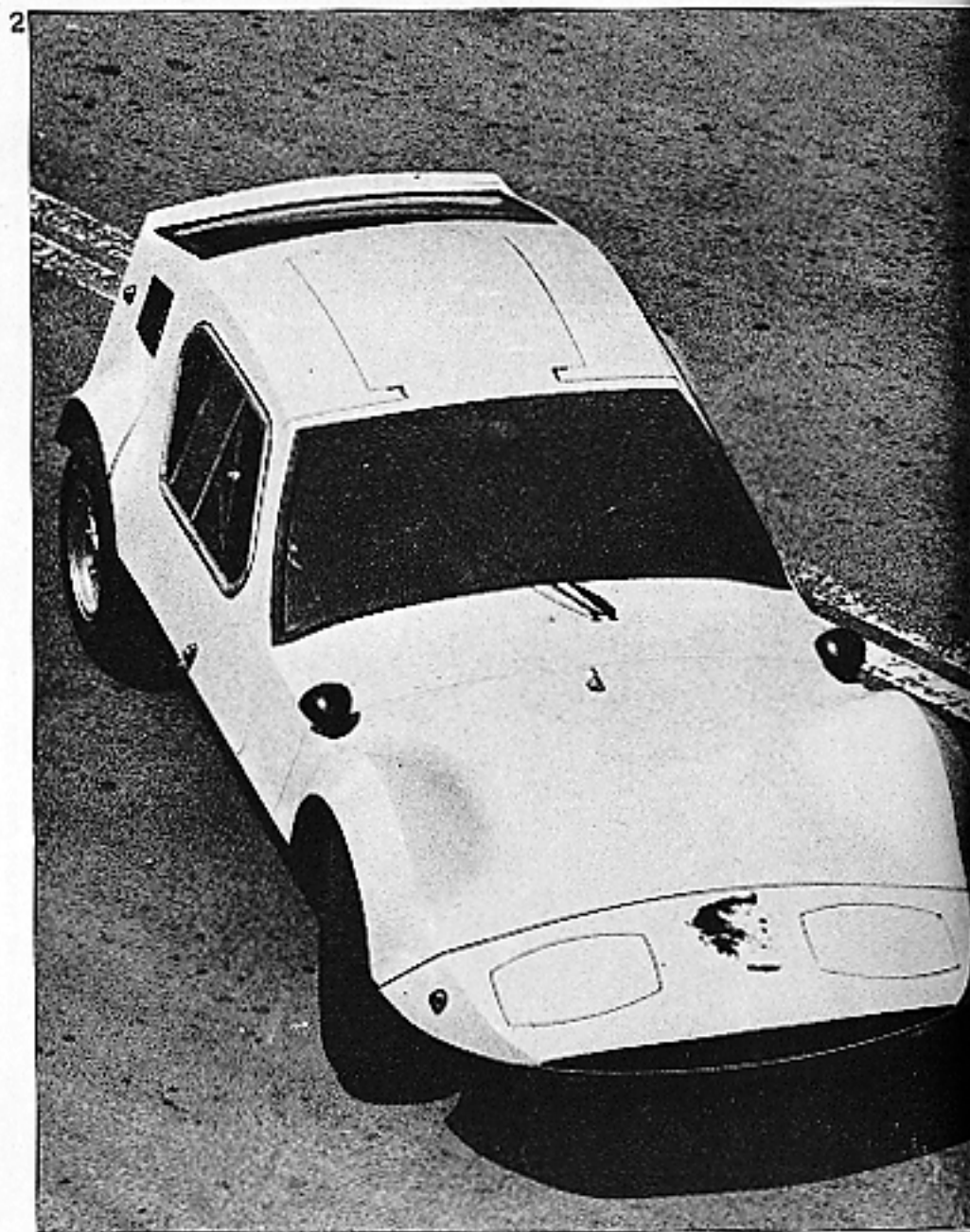
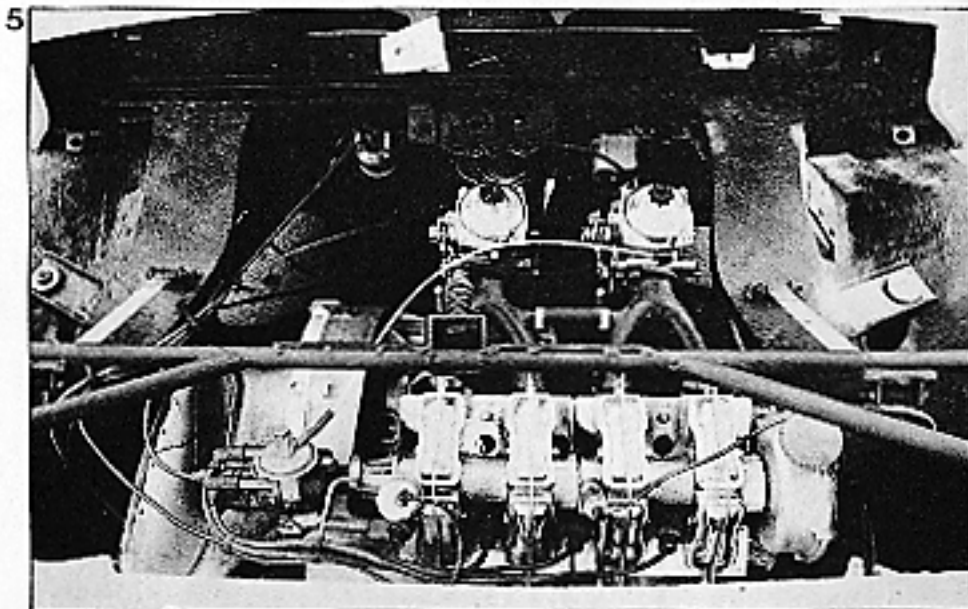
"Ετσι φαίνεται. Γιατί μόνον ένας  
«τρελλός» θα ξεκινούσε το 1969, σε  
ηλικία 24 ετών, να πραγματοποιήσει  
τ' όνειρό του, έχοντας ελάχιστα μέσα  
στη διάθεσή του, αλλά τρομερή όρεξη  
και θέληση.  
Λέει ο Βασιλής:

«Ξεκίνησα να φτιάξω ένα αυτοκίνητο  
όπως το *θ β ε λ α*. Δηλαδή, το τιμόνι  
να είναι εκεί που το ήθελα, το πεντάλ,  
τα καθίσματα κ' ε, τιδήποτε άλλο λέει  
που το ήθελα κ' όπως το ήθελα.

Και ξεκίνησα. Κι' ήλθε η στιγμή να



(1) Τα διακοσμητικά των παραθύρων  
θ' αλλάξουν. Το ίδιο και η στήριξή  
τους, που θα γίνει με άμμοιες. (2)  
'Ο χάρτης της Ελλάδος διακρίνεται  
στο κομμάτι! Για λόγους ευγλωττίας. Το  
μπράζ - μπράζ είναι από Φόρντ του  
1965, κομμένο στις διαστάσεις του α-  
τοκινήτου. Προσέξτε τις εγγραφές που  
δρίζουν τις πόρτες, το πίσω τζάμι και  
το αλχηικό σχήμα του αυτοκινήτου. (3)  
Το «Σκόβο», κρατά το δρόμο θαυμά-  
σια. Ημερ' όλο που δεν μπορούσαμε —  
λόγω φρένων — να τοποθετήσουμε τις  
Καρπαντιόλο κ α ι έμφοδες. Χρημά-  
ζονται, πάντως, καλύτερα άμμοιες  
και σκληρότερα ελατήρια. 4. Πίσω εγ-  
γλέττα «σπέσιαλ» έχουν α θ τ ο το  
εσωτερικό; Τα πάντα φτιαγμένα από  
τον Βασιλή, απ' τα καθίσματα μέχρι το  
ταμπλό. Πίσω απ' το χειρόφρενο εί-  
ναι οι μοχλοί θερμού - ψυχρού αέρα.



(5) 'Ο κινητήρας του αυτοκινήτου  
αγοράστηκε από τα μεταχειρισμένα  
(γι' αυτό το αυτοκίνητο είναι...  
άνασφαξιά!) και επισκευάστηκε  
απ' τον Βασιλή. Τα καμπουράκια  
είναι Σιρόμπεργκ, τοποθετημένα σε  
ελαστικούς που εφτιαξε  
μόνος του. Προσέξτε: Τις ειδικές  
προεκτάσεις του σασί  
(παραλληλόγραμμα δεξιά κι  
αριστερά), που πάντα τους κινάνουν τα  
ελατήρια - άμμοιες κι ο κινητήρας.

(6) 'Η όρατίστη πίσω, είναι σχεδόν  
ανάγκη. 'Ο οδηγός θυσιάζει  
μόνο στους εξαιρετικούς καθάρτες.  
'Η κατάσταση θα μεταβληθή  
όντομα, όμως!

(7) Τα φώτα κινούνται μ' ένα μικρό  
ηλεκτρικό μοτέρ.

εξέρωω τη σκέψη μου. Να σχεδιάσω  
δηλαδή το αυτοκίνητο!

'Ο εθουσιασμός ήταν μεγάλος, ή  
αυτοπεποίθησις το ίδιο κ' ή ύπουλη και  
το κουράγιο άπείραστα. Κι' όλα υπό  
σπύλιτο έλεγχο. Πήρα χαρτιά και  
μολύβια και έπασα πάνω στο πρώτο  
εμπόδιο. Δάσκαλα καλέ μου φίλε, είπα

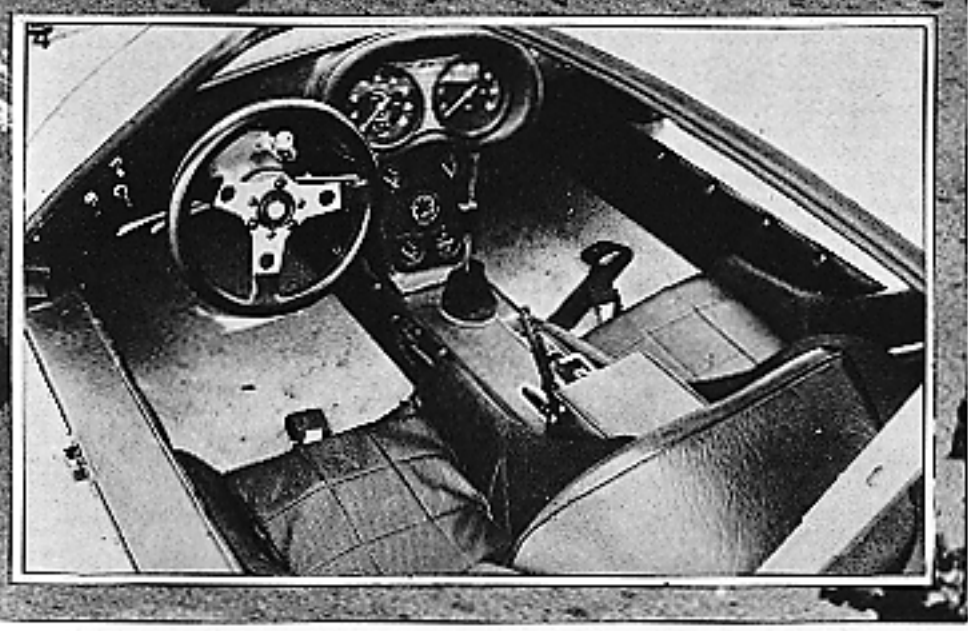
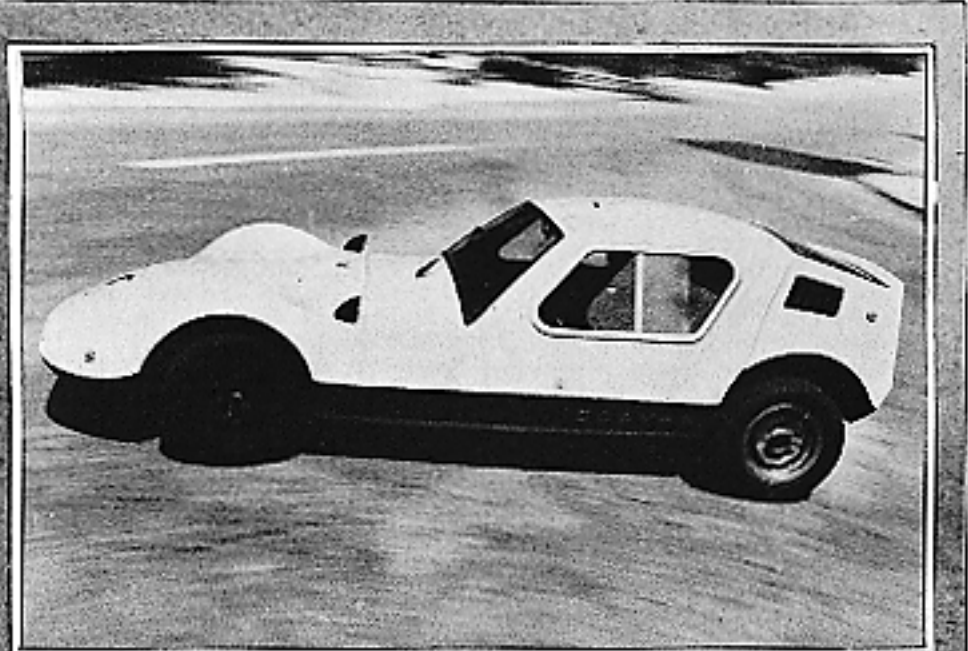


στον λαυτό μου. "Εχεις γνώσεις σχεδιάσεως  
για να παρακολουθήση το χίρι τη  
σκέψη;..."

Οι φράσεις είναι του Βασιλή Σκόβο.  
Γραμμένες σε όκτω κόλλες διαγωνισρού,  
σαν ένα έξασομο, με όπολογια.  
Είναι πραγματότερο να τον άφησαυμε να  
σας μιλήση ό ίδιος. "Εμείς μπορούμε να  
παύμε, μετά, το δικό μας:

κ...θα το φτιάξω εμπειρικά κ' όπου  
με θγάλη ή άκρη. "Όμως όχι! Δεν είναι  
αυτό που θέλω. "Άλλο είναι τ' όνειρό  
μου. Θέλω, εκτός από το να γίνει σωστό,  
να ξεριύγη από το κλασικό. Θα το  
σχεδιάσω λοιπόν.

Πώς;  
Μελέτησε και θα δής πώς  
"Έπαιξε να δρω βιβλία να διαβάσω.  
Βιβλία σχεδιάσεως αυτοκινήτων και μέλιστα  
στα ελληνικά! Μάταια όμως δίστη δέν  
ό π θ ο ο υ ν τέτοια βιβλία. Δεν  
άπληπώθηκα. Κάτι άλλο θάδρασα. Κάτι  
παρόμοιο. Και το όρεκαί βιβλία



(8) Πίσω άνάγκη. 'Ο κυκλικός ασ-  
λήνας, που άποτελεί το πίσω τμήμα  
του σασί, διακρίνεται δάδω καθαρά. Ά-  
πό αυτόν ξεκινούν οι βραχιόνες στη-  
ρίξεως του έδης σκέλους του κάτω φα-  
λιδιού. Διακρίνονται οι προσθήκες που  
ψηλώνουν ή χαμηλώνουν τ' αυτοκίνητο.

αχεδιάσεως πλοίων. Διάβασα ναυπηγικό σχέδιο, και μετά αεροδυναμική, μηχανική, αντίοχη των δίσκων. Πέρασαν μήνες και κάποια μέρα αισθάνθηκα άρκετά δυνατός για να σχεδιάσω. Στρώθηκα νύχτες διάκληρες και το θούμα έγινε. Το πρώτο «Σκάβας - σπάρ», ένα διθέσιο αεροκίνητο σχεδιάστηκε όπως ακριβώς το ήθελα Πετούσα στο αίμα απ' τη χαρά μου! Δεν άργησα όμως να προσγειωθώ! Ένα ακόμη, τεράστιο πρόβλημα σκέπαζε τα πάντα. Πώς να μεταφέρω τα σχέδια στο μέταλλο και το πλαστικό;

Τι έβρισκε από πλαστικό Βασίλη Σκάβα; Τίποτα.

Διάβασα λοιπόν, ρώτα, μάθε. Όλα γίνονται αν θέλεις.

Έμαθα πώς δουλεύεται το πλαστικό και με διάφορα πειράματα βρήκα τη σωστή σύνθεση. Όμως, για να φτιάξω το άμφωμα χρειαζόμουν το καλούπι! Άλλο πρόβλημα και τούτο.

Για να φτιάξω το καλούπι χρειαζόμουν ένα όμοιομα του αυτοκινήτου από γύψο. Απ' το όμοιομα θα έβγαζα τις μήτρες. Για να φτιάξω το όμοιομα χρειαζόμουν δυο ράγιες από ξύλο πάνω στις οποίες θα πηγαίνορχόταν ένα καθαυτό με το οποίο θα μπορούσα να μετρώ σε κάθε σημείο του όμοιωματος.

Έτοιμασα και τις ράγιες. Και το καθαυτό. Τώρα έπρεπε να φτιάξω τα σχέδια 1:1 για να θυλάω τις τομές. Πάνω στις τομές θα διαμόρφωνα αιδερόντες βέργες που θ' αποτελούσαν τη βάση για το γύψινο όμοιομα.

Εργάστηκα ακληρά δυο μήνες και τέλειωσα με τα σχέδια. Μετά βάλθηκα να διαμορφώω τις βέργες, τον σκελετό του γύψου, που έπρεπε να έχω αντίοχη για να δεχθώ το βάρος των 1500 κιλών! Σε τέσσερις μήνες ο σκελετός ήταν έτοιμος.

Ήταν γεγομνός πιά ότι κατασκεύαζα αυτοκίνητο. Όσο πδβλπα, τόσο πλημμύριζα από χαρά. Κι' όσο χαίρομαι να προβλήματα παρουσιάζονταν! Πού θα στερεωνόταν ο γύψος; Πώς θα στεκόταν πάνω στο σκελετό; Με κάτι έπρεπε να υταθώ.

Το βρήκα κι αυτό. Θα τον έντυνα με λιπάσσα. Και τον έντυσα με λιπάσσα αλλά χρειάστηκα έναν διάκληρο μήνα.

Όλα πιά ήταν έτοιμα για ν' άρχισω το στρώσιμο του γύψου. Κάθε κομμάτι του πρωτοτόπου που τέλειωσα ήταν και μία νέα όψη του αυτοκινήτου ΜΟΥ. Ή χαρά μου ήταν απειρίορηστη και ήδη τ' «όδηγούσα» στους δρόμους.

Όκτώ στέλειωτοι μήνες χρειάστηκαν για την ολοκλήρωση του πρωτοτόπου. Το επόμενο στάδιο ήταν τα καλούπια.

Και τα προβλήματά τους! Πώς θα ριχθώ το πλαστικό; Πόσα καλούπια έπρεπε να γίνουν; Πώς θα ξεκαλλώσας το πλαστικό απ' τον γύψο; Σκεπτόμουν πάντα πώς, όλα μπορεί να τα ξεπεράσει κανείς, φθάνει να θέλεις.

Κι' οι λύσεις βρέθηκαν και τα καλούπια ήταν έτοιμα σε λίγο καιρό και μέσα απ' τα καλούπια, θέε μου!... βγήκε το πρώτο άμφωμα «Σκάβας»!

Διοδίζοντας τις σημειώσεις του Βασίλη, δεν μπορείς, παρά να αισθανθεις θαυμασμό και ζήλεια μαζί. Να ένας άνθρωπος που οδηγούσε τον εαυτό του προς το σκοπό

του σαν έμβολο πανιοχηρς μηχανής. Είχε άρχισει απ' τα μηδέν, είχε αντιμετώπισει προβλήματα μύρια και τα είχε κατορθώσει ένα - ένα, δουλεύοντας σαν σκυλί, μετά για όκτώ ώρες, που έπρεπε να εργάζεται για να ζή, στο αυνεργείο της ΒΙΑΜΑΣ.

Μετά το άμφωμα, η καλύτερα, παράλληλα μ' αυτό, ο Βασίλης Σκάβας, έφτιαχνε και το πλαίσιο. Το έφτιαχνε απ' την άρχή, κι αυτό και δεν πήρε άλλως μία πλατφόρμα ενός άλλου αυτοκινήτου, όπως κάνουν οι περισσότεροι. Το πλαίσιο είναι το θεμέλιο του αυτοκινήτου, κι ο Βασίλης ήξερε ότι έπρεπε να έχη μεγάλη αντίοχη και την απαραίτητη ελαστικότητα. Ήξερε ότι βέχεται όλα τα φορτία και τις καταπονήσεις κι ότι έπρεπε να προσφέρη σημαντική προστασία στις συγκρούσεις. Τα προβλήματα αυτά τον άπασχόλησαν πολύ καιρό.

«...Κατασκεύασα με άφραδιασμένη καλύμτρα πάνω στην οποία άρχισα να χτίζω το πλαίσιο. Το ύλικό μου ήταν η άπασαλαμαρίνα γυρισμένη στη στρώση. Χρειάστηκε πολλές κόπας και μεγάλη ύπομνηση γιατί, σε πολλά σημεία, έπρεπε να κοπή ή λαμαρίνα κι αυτό τόκαμα με το χειροφάλλιο...»

Το πλαίσιο τέλειωσα κι αυτό και ήταν πιά... 1972! Ο Βασίλης Σκάβας τοποθέτησε την εμπρός και πίσω ανάρτηση που ήταν NSU 1200 TT με διαφορετική γεωμετρία εμπρός και τέσσερις πρόσθετες ράβδους στηρίξεως.

Τ' αυτοκίνητο πάτησε στο έδαφος, πάνω στους ίδιους του τρυχούς. Το πρόβλημα του κινητήρα το έλυσε, αγοράζοντας ένα motor NSU από τα μεταχειρισμένα, επικουρούζοντάς το και τοποθετώντας το πάνω σε ειδικές βάσεις, που είχε ήδη κατασκευάσει στο πλαίσιο. Μία Κυριακή του Ιουλίου του '72, ο Βασίλης έβγαλε το αυτοκίνητο, χωρίς το άμφωμα, στους δρόμους της

Ηλιοπύλας. Το άδηγος πάνω - κάτω, άρκετή ώρα και ανέκαμψε ότι, κανείς θόρυβος, κανένα τρίξιμο δεν άκούστηκε απ' το πλαίσιο. Τ' αυτοκίνητο έστριβε σαν τριάνο κι έφτυγε γρήγορα!

Ο Βασίλης ξεκουράστηκε δέκα ημέρες και μετά έπιασε πάλι στη δουλειά. Χρειάστηκε όκτώ μήνες για να τοπαθετήση το άμφωμα στο πλαίσιο, για να κατασκευάσει τις πόρτες, το παράθυρο, να τοπαθετήση το μπάρ - μπριτζ εμπρός και πίσω, τα κρύσταλλα, τα όργανα, τα καθίσματα, το ταμπλώ.

Στο τέλος του Απριλίου του 1973, το πρώτο ολοκληρωμένο «SCAVAS» ήταν έτοιμο για το δρόμο... «Έτοιμο για το δρόμο!»

Πίσω από Μηδέν, αγαπητοί άναγνώστες. Οι εύχες των φίλων και των γνωστών, συνοδεύονταν απ' τη στερεότυπη έρώτηση λέει ο Βασίλης. — Θα σου δώσουν άρισμό;

«...Κι' εγώ άπαντούσα με το πιά σίγουρο και σθερό όφρος... ΄Εί! Άλλοίμονο... Έλληνικά χέρια έρπιασαν ένα ελληνικό αυτοκίνητο... Ποιός θα μπορούσε να το άπορρήψη ή έστω και να το διανοηθώ αυτό; Άντίθετα, φαντάζομαι ότι θα τόχα και ιδιαιτέρας μεταχειρίσεις.»

Άλλά οι κεραμίδες και οι θόρυβες άρχισαν να πέφτουν από τον Χαλαρό. Έκει πληροφορήθηκα ότι, για να μου δοθώ ή άδεια έπρεπε να έγκριθώ ή μελέτη και τα σχέδια από την Π.Δ.Α.Τ.Ν, Τμήμα Έπιθεωρήσεως Συγκοινωνιών. Έτρεξα λοιπόν κι' εγώ στην άρμόδια όπηρεσία. Κατέθεσα τ' άνάλογα σχέδια και περίμενα την πολυπόθητη άπάντηση που δεν άργησε να έλθω.

Κεραμίδες! ΄Η καινοποίηση έγραψε ότι το χαρτιά (ή μελέτη και τα σχέδια) έστάλησαν στην άρμόδια όπηρεσία του ύπουργείου Ναυτιλίας - Μεταφορών και Έπικατακτιών. Περίμενα πάλι την άπάντηση. Κι' ήλθε... Δύετερη κεραμίδα από «έλληνικά χέρια». ΄Η άρμόδια όπηρεσία χωρίς καν να κάνει τον κόπο να δοκιμάσει τ' αυτοκίνητο, άπήντησε ότι έγινε «έμπειρικός» και δεν μπορεί να κυκλοφορήσει...»

Πόση άπογοήτευση για τον Βασίλη Σκάβα! Σκεπτόταν συνέχεια τον καιρό που πέρασε, τις ελεύθερες ώρες που πέρασε δουλεύοντας σαν σκλάβος, τα ένύχτια, τα όνειρα... Όλο για το τίποτα; Στην άπελπισία του σκέφτηκε την Έκθεση Θεσσαλονίκης. Θα μπορούσε να το βάλει εκεί για να έχη τουλάχιστον μία ή θικ ή ικανοποίηση.

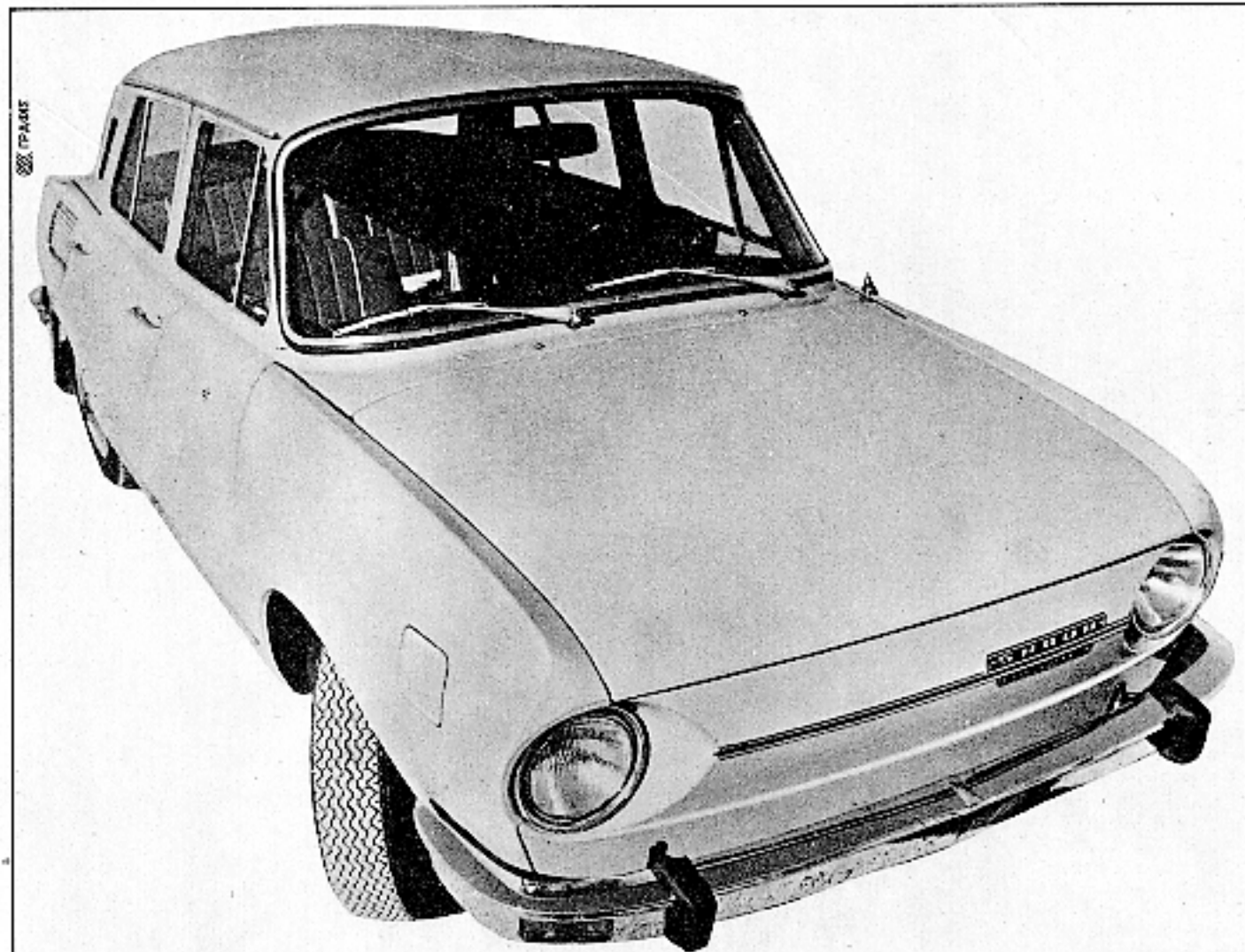
Πήγε στο γραφείο της Έκθεσεως. Ρώτησε τι χρειάζεται για να θάλη το αυτοκίνητο σ' ένα κομμάτι πάτωμα. ΄Η άπάντηση, ήταν, 20.000 δραχμές! Ο Βασίλης Σκάβας ήταν ένας πολύ άπογοητευμένος άνθρωπος! Κι' ήλθε ένα θρόδυ στους 4Τ. Και συζητήσαμε, και το έργο του παρουσιάζεται απ' τις σελίδες του περιοδικού μας, γιατί, Βασίλη Σκάβα, «...ώς προκύπτει εκ των ύποθληθέντων στοιχείων, τό περιού ή αίτησία σας έπιβατικών συνηρημολογήθη ύφ' ύμων έμπειρικός... και έχομεν την τιμήν να γνωρίσωμεν ύμιν ότι δεν έγκρίνομεν την κυκλοφορία του εν λόγω αυτοκινήτου...»

Δεν πειράζει, λοιπόν. Την ήθική ικανοποίηση που ζήτησε την βρήκε στις σελίδες μας και στον θαυμασμό των χιλιάδων άναγνωστών του περιοδικού μας. Όπως την βρήκε κι ο Γιώργος Μιχαήλ. Όπως κι έμεις. Δεν ξέρουμε αν, άνθρωποι σαν εσάς, θα μπορούσαν ποτέ να σταθούν. Αυτό που ξέρουμε είναι μόνον ότι έμεις θα κάνουμε τό πάν για να τους βοηθήσουμε. ΄Ισως, κάποια μέρα, οι προσήθετες σας να οδηγήσουν κάπου. ΄Ισως, κάποια μέρα, όταν θα βρεθώ ένας άνθρωπος που θα πη:

«Για σταθήτε μισό λεπτό. Έδω έχομες βημιουρούς κι άχι πιόνια».

Και θα καλέση τους Σκάβας και τους Μιχαήλ και τους άλλους, που γενναύν, και θα τους θάλη από σιωπέ δρόμο... ΄Ισως... Κάποια ημέρα, αγαπητοί φίλοι μας.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ



# Απλάδ ή δέν ύπάρχει καλύτερο; Και ναί και όχι...



Δύσκολο ν' άπινήσης. Όχι γιατί μπορεί να μην ύπάρχουν καλύτερα αυτοκίνητα άλλα, γιατί το SKODA είναι ένα αυτοκίνητο με άπνια χαρίσματα. Δέν έχει άπινήσεις στα καύσιμα (Καίει 7,7 λίτρα στα 100 χιλόμετρα). Χωράει άνετα 5 άτομα σε εύρύχωρα καθίσματα που γίνονται και κρεβάτια. Έχει τεράστιο χώρο για τις άποσκευές. Έχει ένα τέλειο σύστημα άσφαλειας. Είναι γερό, σίγουρο και σταθερό. Πίνεται ένα με τον ίδιουκότη του και "δουλεύουν.. μαζί για τό κοινό τους συμφέρον. Δηλαδή, δέν ύπάρχει καλύτερα; Και ναί και όχι. Για όσους καταλαβαίνουν τί θα πη "σκληρό καρύδι", τό SKODA είναι, ό,τι καλύτερο ύπάρχει.

**Skoda**   
ΤΟ ΣΚΛΗΡΟ ΚΑΡΥΔΙ

Γεν. Αντιπροσωπεία: ΜΟΤΟΡ ΕΛΛΑΣ Α.Ε., Α. Συγγρού 132, ΑΘΗΝΑΙ, Τηλ. 9221-101/6