



ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟ
4TEST

ALFA ROMEO · ALFA SUD

Στις πεδιάδες πίσω από τη Νάπολη, στο Πομιλιάνο ντ' Άρκο, το μάτι του ταξιδιώτη δεν βλέπει αμπέλια και χωράφια. Τη γραμμή του ορίζοντα διακόπτουν τα γεωμετρικά σχήματα του υπερμοντέρνου εργοστασίου που έχτισε, σε τέσσερα χρόνια, η Άλφα Ρομέο, για την παραγωγή της («Άλφασούντ»).

Της μικρής Άλφα, που θα έδινε νέα ζωή στην εταιρία αλλά και στον Ιταλικό Νότο, όπου η φτώχεια κάνει περίεργη παρέα με τα πλούτη. Αυτή είναι η ιστορία του Πομιλιάνο ντ' Άρκο και οι έντυπώσεις από το αυτοκίνητο, γραμμένα από τον Κ.Κ.



«Η Άλφασούντ ήταν ο «φάντης μπαστούνι» για τον Ιταλικό και τον ευρωπαϊκό Τύπο, αλλά και για την αγορά. Κανείς δεν ήξερε αν το τεράστιο συγκρότημα στο Πομιλιάνο Ντ' Άρκο, θα άρχιζε ποτέ να εργάζεται και να παράγει τ' αυτοκίνητο που παρουσιάστηκε στην τελευταία έκθεση του Τουρίνου...

Κανείς, ούτε και οι διευθυντές του εργοστασίου, μά ούτε και οι άνθρωποι στη Διοίκηση, στο Μιλάνο. Δεν ήταν η μαύρη μαγεία που τους εμπόδιζε να ιδούν αλλά τα χίλια-δυό προβλήματα που ξεπήδησαν μέσα απ' την ίδια τη Γη του Νότου, όταν η πρώτη μπουλντόζα κατέβασε το μαχαίρι της για ν' ανοίξει τον πρώτο δρόμο!

Οι χωρικοί, οι ιδιοκτήτες των εκτάσεων που τελικά στήθηκε το εργοστάσιο, δεν ήθελαν με κανένα τρόπο να πουλήσουν τη Γη τους! Κάθε προσπάθεια της Άλφα Ρομέο να έλθει σε συνεννόηση μαζί τους έπεφτε στο κενό και η Άλφασούντ δεν μπορούσε παρά να ακολουθήσει.

Το τεράστιο βιομηχανικό συγκρότημα, που θα έδινε νέα ζωή στις επαρχίες του Νότου από τον Κόλπο της Νάπολης μέχρι το Μπάρι, το Τάραντο και τις βόρειες περιοχές της Σικελίας, κινδύνεψε από τους ίδιους τους ανθρώπους που γι' αυτούς γινόταν.

Γιατί δεν είναι πιά μυστικό ότι πολλοί προσπάθησαν να κάνουν κάτι στο Νότο και το «κάτι» αυτό δεν ήταν πάντα καθαρό. Περιείχε αρκετή δόση πολιτικής καιροσκοπίας από την εκάστοτε Ιταλική Κυ-

βέρνηση που ήθελε πολύ να έχει ευχαριστημένους τους Νότιους!

Τα βαθύτερα αίτια για την αντίδραση που συνάντησε στο Πομιλιάνο Ντ' Άρκο δεν τ' άφησε.

Δεν έζησε στο Νότο και ούτε πρόκειται να ζήσει.

«Αν έλεγα όμως ότι το σχέδιο ήταν πολύ «φανερό» ακόμη και στις θρωμερές συνοικίες της Νεοπόλεως δεν θάπεφτα πολύ έξω. Κι αν ακόμη σημείωνα ότι ο πόλεμος ανάμεσα στις διάφορες πολιτικές φατρίες είναι τρομερός, πάλι δεν θάπεφτα πολύ έξω. Ολόκληρος ο Νότος ζει φωνάζοντας και μαλώνοντας. Όταν φωνάζει, φωνάζει τους φίλους του ή τα παιδιά του στα στενά σοκάκια και όταν μαλώνει, μαλώνει για τα πολιτικά.

Το εργοστάσιο άρχισε να χτίζεται ανάμεσα σ' αυτά τα προβλήματα, που πλαισιώνονταν από συνεχείς απεργίες. Όταν δεν απεργούσαν οι εργάτες στο Πομιλιάνο, απεργούσαν οι εργάτες στη Μακφόντ, τη μεγάλη βιομηχανία που απλώνεται στο λιμάνι της Νάλης, φτιάχνοντας πρέσες και άλλα βαριά μηχανήματα. Κι όταν εργάζονταν στην Μακφόντ, απεργούσαν στα εργοστάσια που έφτιαχναν τα προκατασκευασμένα ατσάλινα τμήματα του εργοστασίου.

«Θα μπορούσαμε να έχουμε αρχίσει την παραγωγή μήνες πριν — είπε ένας από τους διευθυντές της Άλφασούντ — αν δεν αντιμετωπίζαμε αυτά τα προβλήματα».

Τελικά το εργοστάσιο τέλειωσε — και τι εργοστάσιο είναι!

Δεν έχει καμιά σχέση με τα γκριζα, βαριά, κατασκευάσματα του Βορρά. Στέκει, λευκό και γαλάζιο, μέσα σ' ένα άπειρο χαλί από γρασιδί που ποτίζεται συνεχώς από ανθρώπους που δεν κάνουν καμιά άλλη δουλειά!

Δίπλα του υπάρχει μία υπεραύχχρονη πίστα δο-

«Εγχορηγή φωνή: Το κράτημα της Άλφασούντ στην πολύ γρήγορη όδηγηση είναι εκπληκτικό... Με την προϋπόθεση ότι ο οδηγός είναι προετοιμασμένος να χρησιμοποιήσει το μεγαλύτερο μέρος του δρόμου! Έπάνω δεξιά: Μία Άλφασούντ στην πίστα δοκιμών του εργοστασίου. Κάτω: Η θέση οδηγού. Το τιμόνι ρυθμίζεται και έχει αντιϊδρωτικό υλικό. Χώρος για μικροεργαλεία στο μεγάλο ράφι, κάτω, και επάνω από το ταμπλό.»



► κριών, με το επικλινές της, τις διάφορες επιφάνειες και τις εύθειες της και τα άνεβοκατεβάσματά της.

Μέσα δέν υπάρχει τίποτα παλιό. Κάθε πρέσσα, κάθε μεταφορέας, είναι ή «τελευταία λέξη» και όλα λάμπουν, λές και δέν έχει ακόμη πατήσει άνθρωπινο πόδι.

Κι αυτό τό τελευταίο ίσως δέν είναι υπερβολή!.. Αύτη τή στιγμή, στό Πομιλιάνο, κατασκευάζονται μόλις 70 'Αλφασούντ τήν ήμέρα!

Και ό στόχος, τό δυναμικό του έργουσταίου, είναι ΧΙΛΙΑ αυτόκίνητα τήν ήμέρα!

Κι άν αυτό δέν σάς λέει κάτι γιά τά προβλήματα του Ιταλικού Νότου, τότε δέν Εέρω τί μπορεί νά σās πη!

Δέν πρόκειται νά σās άπασχολήσω με τό πόσα

Υπάρχουν τόσα πολλά πού πρέπει νά πη κανείς γι' αυτό τό μικρό διαμάντι, ώστε δέν Εέρει από παύ ν' άρχισή! 'Από τόν επίπεδο, τετρακύλινδρο κινητήρα τών 83 ίππων ή από τό ότι έχει διακόφρανα και στούς τέσσαρις τροχούς: 'Από τό ότι χωρά άνετα πέντε άτομα ή από τό ότι στό 150 χιλιόμετρα είναι σιωπηλά και άνετο σάν αυτόκίνητο 2.000 κ.έκ.;

Ούτε άπ' τό ένα, ούτε άπ' τό άλλο!

Η 'Αλφασούντ είναι ένα άπό τ' αυτόκίνητα πού συχνά άναφέρουμε στις σελίδες αυτού του περιοδικού. Ένα από τά αυτόκίνητα πού έμεις θα σχεδιάζουμε, άν είμαστε μηχανικοί-σχεδιαστές! Ένα μικρό, γρήγορο, σταθερό, άνετο αυτόκίνητο, γιά τό σύγχρονο Εύρωπαϊκό όδηγό, τόν όδηγό πού δέν πιστεύει ότι, κάθε «όχημα» με διακόφρανα, καλή άνάρτηση και κινητήρα πού γυρίζει με περισσότερες από 3.500 στροφές, είναι γιά «ραλλίστες»!

Τό σήμα της 'Αλφασούντ γεννήθηκε τήν ίδια εποχή πού άρχισε νά χτιζεται τό εργοστάσιο στό Πομιλιάνο. Υπεύθυνος ήταν ό Τζουρτζέττο Τζουτζέρο, ό σχεδιαστής γιά τόν άπρίο άφιέρωσαμε αρκετές σελίδες σέ παλιότερο τεύχος μας. 'Ο Τζουτζέρο πήρε τις προδιαγραφές του αυτόκινήτου άπό τούς μηχανικούς τόν 'Ιούλιο του 1967. Τό Νοέμβριο του ίδιου χρόνου τρία βασικά σήματα ήταν έτοιμα, στή διάθεση της Διοικήσεως. Λίγες μέρες άργότερα τρία μοντέλα ήταν έτοιμα και άπ' αυτά τό τρία διαλέχτηκε τό σημερινό σήμα, πού λίγο άλλαξε από τότε.

Η πιό συμπαθητική πλευρά της 'Αλφασούντ είναι ή έμπρός! Είναι χαμηλή, με τό σημα της 'Αλφα Ρομέο στό «μυγείο» και τά παραλληλόγραμμα φανάρια νά ταιριάζουν από-

λυτα με τή γενική «γραμμή». Τό μεγάλο μετατόχιο και τό άρνητικό κάμπερ τών έμπρός τροχών δίνουν μιά έντύπωση δυνάμεως και ταχύτητας. Τό μετατόχιο είναι 1384 χιλ. έμπρός και 1351 πίσω! Και οι θόλοι τών τροχών μπορούν νά δεχθούν «εξδομητήρια» λάστιχα 145 ή 155 x 13 ή 165 SR 131

Τό αυτόκίνητο έχει τέσσαρις πόρτες, άν και σύνταμα με παρουσίαση ή 'Αλφασούντ με 5 άσ πόρτες, και ό χώρος είναι άφθονος γι' αυτόν πού καθιστά πίσω, άκόμη κι άν ό όδηγός έχει τραβηγμένο τό κάθισμα τελείως πίσω.

Δέν είναι ούτε μεγάλο, ούτε πολύ μικρό — όπως μπορείτε νά δείτε και στό σήμα με τις διαστάσεις του. Είναι άκριβώς αυτό πού χρειάζεται γιά τις πόλεις άλλα και γιά τό ταξίδιο πού μπορεί νά κάνει τό μεγαλύτερο ποσοστό τών ιδιοκτητών της 'Αλφασούντ.

Έχει τήν κίνηση έμπρός και, όπως έγραψα πιό πάνω, ένα διαμάντι κάτω από τό καπώ!

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Γιά πολλούς και διάφορους λόγους ή 'Αλφα Ρομέο χρησιμοποίησε επίπεδο κινητήρα. 'Ισως, ένας άπ' αυτούς, νά είναι καθαρά άεροδυναμικός, μιά και τό καπώ της 'Αλφασούντ πέφτει άμαλά πρós τό έμπρός, άπ' ενός γιά νά αυξήσει τό όπτικό πεδίο του όδηγού και νά μειώσει τήν άντίσταση του άέρος και τό άόρατο στις μεγάλες ταχύτητες. Παράλληλα, δίνει στό σχεδιαστή τή δυνατότητα νά χαμηλώσει τό κέντρο θάρους, τό κυριώτερο χαρακτηριστικό ενός αυτόκινήτου πού θέλει νά έχει καλό κράτημα δρόμου. Τό επίπεδο, τετρακύλινδρο μοτέρ έχει δύο έκκεντροφόρους επί κεφαλής, πού κινούνται με ι-μόντες έλαστικούς γιά τή μείωση του θορύθου.

τετραγωνικά μέτρα είναι τό τμήμα διαφής και πόσα τό τμήμα τών άμαξωμάτων.

Αυτό πού θα σās πώ όμως είναι ότι, παρ' όλο ότι έχω δει αρκετά εργοστάσια στή Ζωή μου, τό Πομιλιάνο μου έκανε τή μεγαλύτερη έντύπωση! 'Οχι, ίσως, γιατί είναι μεγαλύτερο άπ' τή Φιατ στό Τουρίνο — πού δέν είναι! — αλλά γιατί μοιάζει τό ίδιο τό εργοστάσιο με μιά 'Αλφα Ρομέο! Είναι γρήγορο, μοντέρνο, σχεδιασμένο νά κάνει μιά δουλειά με μεγάλη ταχύτητα αλλά άπόλυτα σωστά.

Τά πάντα είναι αυτόματα. Οι τεράστιες μηχανές «αισθάνονται» τά διάφορα έξαρτήματα πού παράγονται, από τούς διωστήρες μέχρι τούς στροφαλοφόρους και από τις διαμέτρους τών κυλίνδρων μέχρι τό βάρος τών έμβόλων. 'Αρκετά όμως με τό εργοστάσιο. Καιρός είναι νά δούμε τή «μικρή» 'Αλφα Ρομέο.

Ό στροφαλοθάλαμος είναι ένα χυτό τμήμα πού περιέχει τούς κυλίνδρους. Τά πλεονεκτήματα του μονοπλάκ είναι πολλά, κυριώτερο από τά όποια είναι τό γεγονός ότι δέν υπάρχουν ένώσεις μεταξύ δύο τμημάτων πού επιτρέπουν στό λιπαντικό νά χάνεται μετά από μερικές χιλιάδες χιλιόμετρα. 'Αλλά, είναι ή μείωση του βάρους του κινητήρα, ή εύκολια συντηρήσεως και ή σιγουριά πού «αισθάνεται» ό στροφαλοφόρος πού περιστρέφεται μέσα. 'Ο στροφαλοφόρος, πού έχει πολύ μικρές διαστάσεις, είναι κατασκευασμένος από χάλυθα με χρωμομαλυθείσιο και περιστρέφεται πάνω σέ τρία έδρανα βάσεως. 'Ο στροφαλοφόρος και τό βολάν είναι δυναμικά ζυγιστοβημένα.

Ένα περίεργο σημείο, τό όποιο δέν είχα τήν εύκαιρία νά συζητήσω με τούς μηχανικούς της 'Αλφα Ρομέο, ήταν οι θάλαμοι καύσεως. Έντύπωση μου έκανε τό γεγονός ότι οι θάλαμοι βρίσκονται στις κεφαλές τών έμβόλων χωρίς όμως νά μπορούν νά πώ ότι οι κεφαλές είναι τύπου Χέρον! Οι κυλινδροκεφαλές είναι τελείως επίπεδες και οι βαλβίδες κάθετες!

Ημισφαιρικοί θάλαμοι στήν 'Αλφάττα, θάλαμοι στις κεφαλές τών έμβόλων στήν 'Αλφασούντ! 'Ισως θα πρέπει νά επιστρέψω στό βιβλίο μου ή νά δεχθώ ότι οι μηχανικοί στό Πομιλιάνο βρήκαν κάτι έξ ίσου καλό με τούς μηχανικούς στό Μιλάνο! Μόνο ό χρόνος θα τό δείξει και τό θέμα θα τό θέσουμε πάλι σ' αυτό τό περιοδικό.

Οι βαλβίδες παρουσιάζουν κι αυτές ιδιαίτερο ένδιαφέρον. Όπως είπα, είναι τοποθετημένες επί κεφαλής, παράλληλα μεταξύ τους και στούς νοητούς άξονες τών κυλίνδρων. Οι βαλβίδες έξαγωγής είναι κατασκευασμένες από ώσπεντίτη χάλυθα και, στό σημείο έπαφής

τους έχουν παρεμβύσματα από στελλίτη (πού είναι ένα κράμα θολφραμίου ή καθάλπιου 55). Τό κράμα αυτό, πού χρησιμοποιείται κατά κόρο στούς άγωνιστικούς κινητήρες, τις κάνει λιγώτερο ευαίσθητες στή θερμότητα και στό μηχανικό φορτίο πού παρουσιάζονται όταν ό κινητήρας εργάζεται σκληρά. Η ρύθμιση τών βαλβίδων γίνεται εύκολα μ' ένα νέο σύστημα πού άνεκάλυψαν οι μηχανικοί της 'Αλφασούντ, ένα σύστημα πού επιτρέπει άκριβή ρύθμιση μέσα σ' ένα έλάχιστο χρονικό διάστημα. Ένας διακος μπορεί νά περιστραφεί από ένα άνοιγμα πού υπάρχει στόν ίδιο τόν έκκεντροφόρο, χωρίς νά έξαφίχτουν οι δίδες και νά κοπούν δάχτυλα.

Ό κινητήρας παίρνει τό μίγμα του από ένα καρμπυρατέρ, κόβεται τοποθετημένο. Οι αυτοί εισαγωγείς θερμαίνονται, σ' έλο τους τό μήκος, από τό νερό πού κυκλοφορεί στις κεφαλές μ' ένα ειδικό σύστημα ώστε νά μειωθούν οι πιθανότητες συμπυκνώσεως του μίγματος στήν άρκετά μεγάλη του διαδρομή από τό καρμπυρατέρ στούς θάλαμους καύσεως. Δέν μπορεί παρά νά κλείσω τό μάτι μου και νά φαντασθώ τόν επίπεδο κινητήρα με δύο διπλά κάθετα Βέμπερ ή με σύστημα ψεκασμού σέ μιά 'Αλφασούντ γιά Ρόλλυ! Τό λιπαντικό ζή μέσα στό κάρτερ τό όποιο έχει ένα όριζόντιο χώρισμα πού τό έμποδίζει νά φθάσει στό κάτω μέρος τών κυλίνδρων όταν τό αυτόκίνητο παίρνει γρήγορες στροφές. Τό φίλτρο είναι ένας μάλλον μακρύς κύλινδρος, τοποθετημένος στό πίσω μέρος του κινητήρα, έτσι πού ή εισαγωγή του λιπαντικού νά βρίσκεται κάτω από τήν επιφάνεια όταν τό αυτόκίνητο στρίβει ή έπιταχύνει.

Τό σύστημα ψύξεως άποτελείται από ένα ηλεκτρικό άνεμιστήρα και μιά σειρά θερμοστατών. 'Ο κύριος θερμοστάτης

ανοίγει όταν ή θερμοκρασία άρριστεί μεταξύ 88 και 92°C και κλείνει όταν ή θερμοκρασία πέσει άνάμεσα στούς 78 και 82°C. Ένα προειδοποιητικό φώς στό ταμπλώ, άνθоби μόλις ό κινητήρας πάρη έμπρός και σβήνει μόλις τό ψυκτικό ύγρό φτάσει τούς 45°C. Με τόν τρόπο αυτό ό όδηγός της 'Αλφασούντ Εέρει πότε μπορεί νά χρησιμοποιήσει όλο τό γκά-ζι.

Η διάμετρος/διαδρομή είναι 80 x 58 χιλιοστά και ό κύλινδρος 1.186 κ.έκ. Κινητήρας σούπερ-καρρέ, δηλαδή σέ αντίθεση με τόν κινητήρα της 'Αλφάττα, πού έξακολουθεί νά είναι «ψηλός».

Η μέγιστη ισχύς είναι 83 ίπποι κατά Ντίν (73 κατά ΣΑΕ) στις 6.000 στροφές ανά λεπτό. Η μέγιστη ροπή στρέψεως είναι 8,5 kgm στις 3.500, μόλις, στροφές.

Τό αυτόκίνητο ζυγίζει 830 κιλά, έτσι πού ή σχέση ισχύος/βάρους βγαίνει 13,2 κιά στόν ίππο. Δέν μπορεί νά πώ ότι, μ' αυτή τήν αναλογία, ή 'Αλφασούντ άφήνει μοϋρες γραμμές στήν άσφαλτο αλλά τό αυτόκίνητο δέν είναι άργό.

Η έλαστικότητα του κινητήρα είναι έκπληκτική και πάντα υπάρχουν περιθώρια γιά καλύτερη.

Μετά, είμαι σίγουρος, ότι ό κινητήρας της 'Αλφασούντ εργοζόταν σέ ρυθμούς πολύ μεγαλύτερους από τις 6.000 στροφές σ' όλη τή διάρκεια του τέστ (γιά τό όποιο άργότερο) και ή ισχύς πρέπει νά πλησίαζε τούς... 70 ίππους!

Τρομερή έντύπωση μου έκανε ή ήσυχία πού υπήρχε κάτω από τό καπώ. Τό μοτέρ εργοζόταν τόσο άθόρυβα ώστε, στό σαλαντί, δέν καταλαβαίνεις ότι υπάρχει και τό ίδιο συνέβαινε όταν τοξίδευες στήν ώτοστράντα.

Αντίθετα, όταν όδηγής τό αυτόκίνητο πραγματικά γρήγορα — όπως π.χ. θα τό όδηγούσα σε μιά ειδική διαδρομή ενός Ρόλλυ — τότε ό επίπεδος κινητήρας άκούγεται άρκετά αλλά όχι όπως ό κινητήρας ενός Μίνι ή ενός Φιατ π.χ.

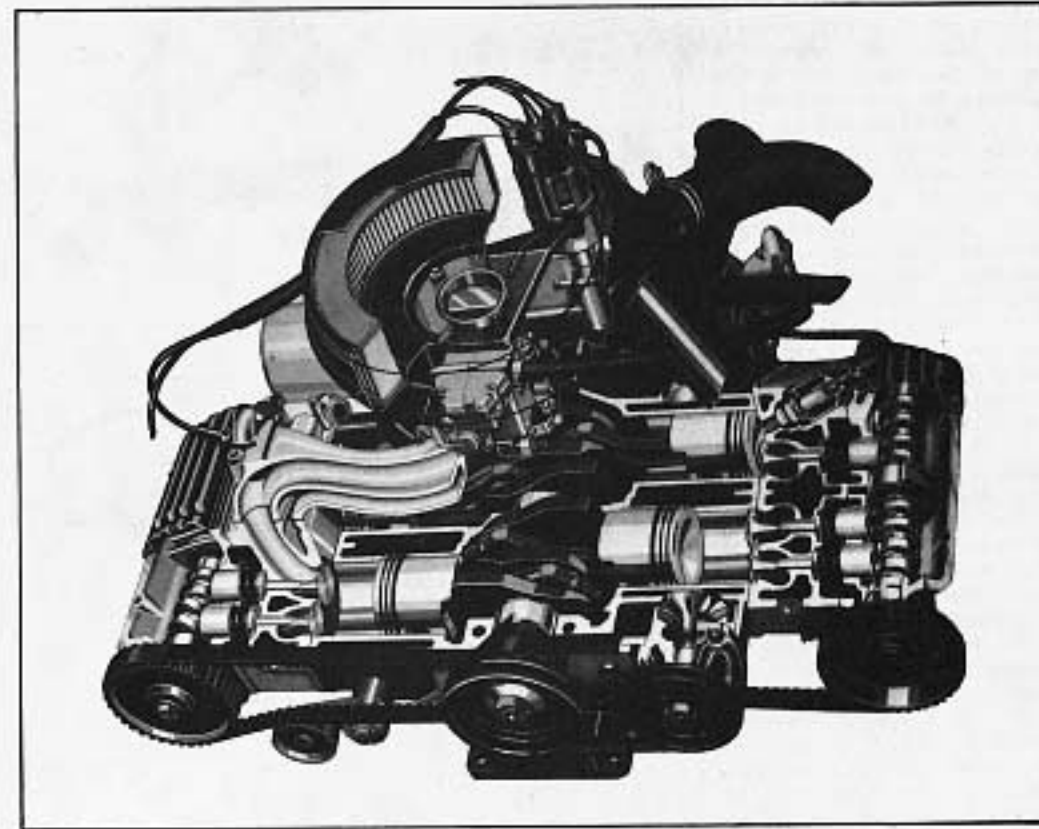
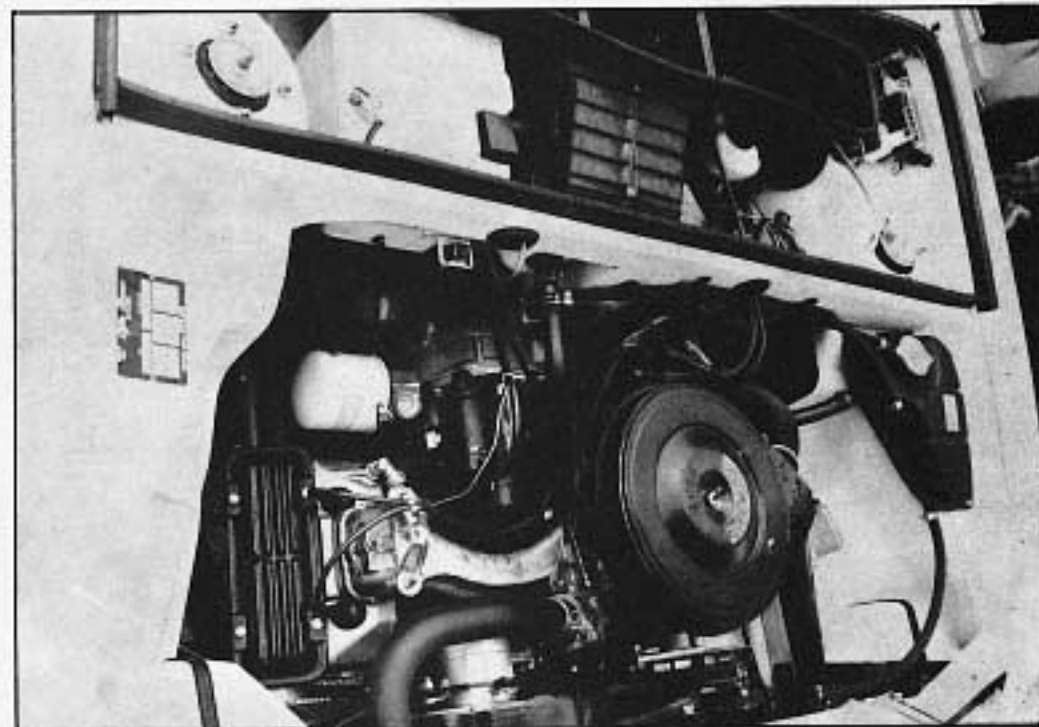
Χαρακτηριστικό είναι τό γεγονός ότι, όταν ταξίδευής με 120 χιλιόμετρα τήν ώρα, χρησιμοποιείς μόνον τό 50% της ισχύος!

Κι αυτό, με άλλα λόγια, δέν μπορεί παρά νά σημαίνει περισσότερη ασφάλεια, άφού έχεις τό άλλο 50% σάν άπόθεμα γιά περιπτώσεις άνάγκης.

Μερικά σημεία άκόμη, πού δέν πρέπει νά ξεχάσω, μιά και μου έκαναν άρκετή έντύπωση και νομίζω ότι θα κάνουν και σέ σάς, είναι τά εξής: 'Ο έλεγχος και ή ρύθμιση τών ιμόντων τών έκκεντροφόρων γίνονται ήμαυτόματα. 'Αρκεί νά «λασκάρη» κανείς ένα παξιμάδι γιά νά έπαναφέρει τόν ιμόντα στήν τάση πού πρέπει. 'Ο διανομέας, ό δείκτης λαδιού και κάθε άλλο σημείο ρυθμίσεως βρίσκονται σέ σημεία πού εύκολα φθάνει τό χέρι. Τό φίλτρο λαδιού μπορεί νά άλλαχτεί

Επάνω: 'Ο επίπεδος, τετρακύλινδρος, κινητήρας. Πιάνει έλάχιστο χώρο και επιτρέπει εύκολή πρόσβαση σέ κάθε σημείο του. Προσέξτε τό φίλτρο (άριστερά, λευκός κύλινδρος) και τόν θερμαινόμενο αέρο εισαγωγής.

Κάτω: Τομή του κινητήρα. Οι έκκεντροφόροι, οι ιμόντες κινήσεως, ή τοποθέτηση τών βαλβίδων και οι θάλαμοι καύσεως.



► από πάνω χωρίς τη χρήση «κλειδιού». Ο στροφαλοφόρος φαίνεται εύκολα αν αφαιρεθεί κανείς το κάλυμμα του κάρτερ.

ΜΕΤΑΔΟΣΗ ΚΙΝΗΣΕΩΣ

Ο συμπλέκτης, το κιβώτιο ταχυτήτων και το διαφορικό, είναι όλα τοποθετημένα μέσα σ' ένα κοινό κάλυμμα από χυτό αλουμίνιο. Ο συμπλέκτης είναι μονός. Εηρόδισκος και δέν χρειάζεται ρύθμιση, αφού γίνεται αυτόματα!

Το κιβώτιο έχει τέσσερις ταχύτητες εμπρός, πλήρως συγχρονισμένες, και όπισθεν. Ο μοχλός αλλαγής είναι τοποθετημένος στο δάπεδο, ανάμεσα στα καθίσματα και ή κίνηση, στο εσωτερικό του κιβωτίου, μεταδίδεται με μία κοινή ράβδο με ελαστικούς συνδέσμους σε δύο της μέρη. Οι σύνδεσμοι αίτια κρατούν τους κροσσούς μακριά, αλλά αφαιρούν απ' τον μοχλό την εκπληκτική «αίσθηση» που έχει, όσοι έχουν οδηγήσει Alfa Romeo, θα γνωρίζουν καλά.

ΦΡΕΝΑ

Η Alfa Romeo έχει τέσσερα διακόφρενα. Τα εμπρός έχουν διάμετρο 256 χιλιοστά και τα πίσω 233 χιλ. Υπάρχουν δύο τελείως ανεξάρτητα κυκλώματα που το ένα ελέγχει τα εμπρός και τα πίσω φρένα και το άλλο τα εμπρός φρένα μόνο.

Οι εμπρός σιαγόνες έχουν δύο «κυλινδράκια». Το ένα εργάζεται με το πρώτο κύκλωμα και το άλλο με το δεύτερο. Έτσι, σε περίπτωση που το ένα κύκλωμα θα σταματήσει να λειτουργεί, θα εξακολουθήσει να υπάρχει πίεση στη μία πλευρά του δίσκου, αφού το «τακάκι» δεν θα μπορεί να απομακρυνθεί.

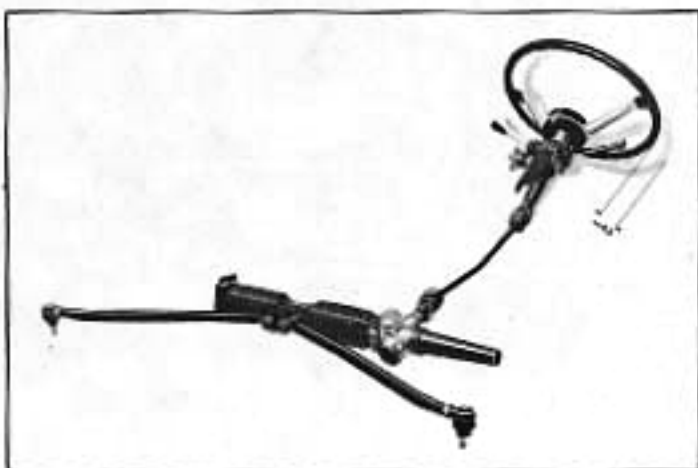
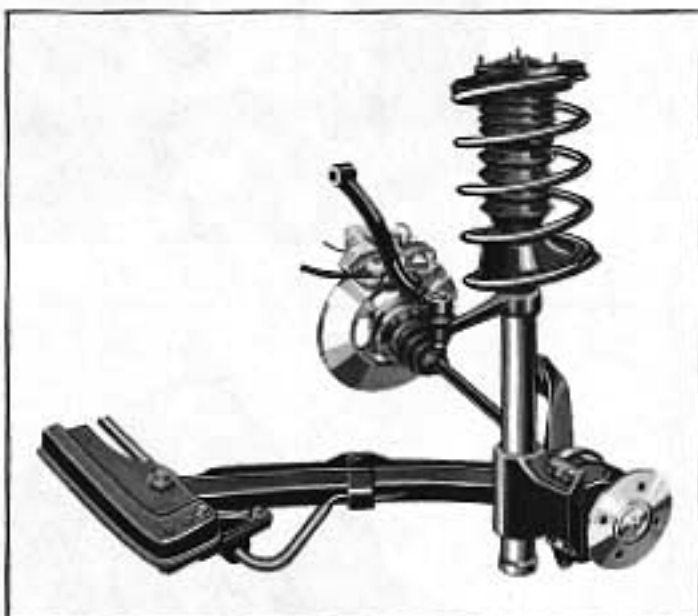
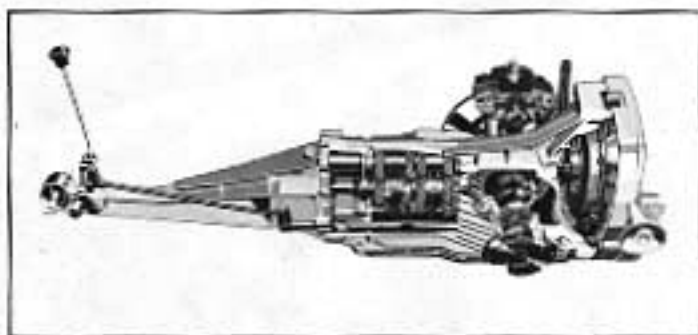
Οι εμπρός δίσκοι είναι τοποθετημένοι εσωτερικά, πάνω στα ημιοξόνια, για να μειωθεί το φερόμενο βάρος και για να θριασκωνται κατά το δυνατόν στη ροή του ψυχρού αέρα που περνά κάτω απ' τ' αυτοκίνητο. Παράλληλα, ή τοποθέτησή τους στο σημείο αυτό επιτρέπει τον ταχύ έλεγχο και την άντικατάσταση των παρεμβυσμάτων στον ελάχιστο δυνατό χρόνο.

Δυό αεραγωγοί υποδοθηθούν στην φύση, στέλνοντας ψυχρό αέρα στα φρένα και στις εξόδους των ημιοξονίων από το αλουμινένιο κάλυμμά τους.

Τα πίσω διακόφρενα είναι τοποθετημένα κλασικά στις πλέμνες.

Τό χειρόφρενο επενεργεί στους πρόσθιους τροχούς, κάτι που θα ήθελα να μην είναι έτσι για τους... γνωστούς λόγους! Η ρύθμιση των φρένων

Έπάνω: Το κιβώτιο ταχυτήτων, ο συμπλέκτης και το διαφορικό, αποτελούν μία μονάδα. Στη μέση: Πρόσθια ανάρτηση. Τα ΜάκΦέρσον είναι τοποθετημένα εμπρός από τον εγκάρσιο άξονα των ημιοξονίων. Τα διακόφρενα είναι τοποθετημένα εσωτερικά. Κάτω: Το τιμόνι ρυθμίζεται πάνω-κάτω. Η κολώνα είναι ζυγισμένη.



—για τη θבורά— γίνεται αυτόματα.

ΤΙΜΟΝΙ

Τό τιμόνι της Alfa Romeo είναι τύπου κρεμαγιέρας με τό μηχανισμό του τοποθετημένο αρκετά πίσω για τήν περίπτωση της κλασικής μεταγωγικής συγκρούσεως.

Ένα σημείο αξιο προσοχής είναι τό ό,τι ή ράβδος του τιμονιού, δέν είναι ίσια αλλά λυγισμένη στη μέση περίπου, έτσι ώστε να ακολουθήσει έδραμο διαφορετικό απ' αυτόν που οδηγεί τό τιμόνι στό στήθος του οδηγού!

Τέλος, τό θολόν, ρυθμίζεται εύκολα προς τό έπάνω ή προς τό κάτω σε μία απόσταση 4,5 εκατοστών απ' τόν ίσιο τόν οδηγό έστω κι αν τό αυτοκίνητο βρίσκεται εν κινήσει.

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Έμπρός υπάρχει μία διάταξη ΜάκΦέρσον, με μερικές βασικές διαφορές απ' τις διατάξεις που έχουμε συναντήσει μέχρι σήμερα.

Ο λόγος που οι μηχανικοί χρησιμοποίησαν αυτόν τόν τύπο ανορτήσεως είναι, βασικά, ή απλότητα και τό χαμηλό κόστος και κατόπιν τό γεγονός ότι τούς επιτρέπει να στηρίξουν τόν τροχό σε τρία, καλοδιαλεγμένα σημεία του οσσοί. Στην περίπτωση της Alfa Romeo τό πράγμα έγινε ακόμη πιο εύκολο με τήν τοποθέτηση των φρένων εσωτερικά.

Ακόμη, στη διάταξη της Alfa Romeo, τό ημιοξόνιο δέν φθάνουν στό κάτω τμήμα των άμορτισερ της ΜάκΦέρσον — όπως μπορείτε να δείτε και στο ανάλογο σχέδιο — αλλά στην εσωτερική τους περιφέρεια. Τά άμορτισερ δηλαδή θριασκονται έ μ π ρ ο σ απ' τόν άξονα κινήσεως και ό χώρος που «μένει» απ' τό άμορτισέρ μέχρι τόν εγκάρσιο άξονα των πλυμνών, γεμίζει με αετοκινανόμενες φλάντζες από Ταφλόν. Οι φλάντζες αυτές έχουν μεγάλο μέγεθος και έτσι τό μεγάλο φορτίο που παρουσιάζονται στο σημείο αυτό, απλώνονται σε μεγάλες επιφάνειες. Η κατάσταση αυτή επιτρέπει στο Ταφλόν να ζή περισσότερο χρόνο απ' ό,τι σε άλλες διατάξεις ΜάκΦέρσον.

Μία αντιπροσωπική δοκός συμπληρώνει τήν πρόσθια ανάρτηση. Πίσω τό πράγμα είναι, για μία ακόμη φορά, περίεργο! Περιμένα να δώ ανεξάρτητη ανάρτηση στους τροχούς της Alfa Romeo! Όμως δέν είναι! Ο πίσω άξονας είναι άκαμπτος! Αλλά έχει γίνει κάθε

ALFA ROMEO ALFASUD

προσπάθεια να κρατηθεί σωστά στη θέση του! Όπως θα δούμε παρακάτω η προσπάθεια αυτή θέλει λίγη δουλειά ακόμη!

Λένε οι μηχανικοί της 'Αλφασούντ ότι, δεν μπορεί να αμφισβητήσει κανείς για ένα πράγμα...

Για το ότι η καλύτερη γεωμετρία για τον πίσω άξονα είναι εκείνη που κρατάει τα πέταλα των δύο ελαστικών πάντα σε επαφή με τον δρόμο...

Δεν αμφισβάλω γι' αυτό! Με τον δεκάμητο άξονα — λένε — οι τροχοί μένουν πάντα καθετί από δρόμο σε όλες τις συνθήκες οδήγησης. Ούτε γι' αυτό αμφισβάλω: 'Απλά λέω ότι πολλοί δεκάμητοι άξονες βρέθηκαν στις αναρτήσεις των περισσότερων αυτοκινήτων χωρίς να έχει γίνει η παραμικρή μελέτη. Κινούνται εμπρός - πίσω, πάνω - κάτω και δεξιά - αριστερά και δεν υπάρχουν παρά φύλλα σούστας και θλακώδη όμορτιέρ για να «σταματήσουν» την ασθένεια του Πάρκινσον που τους πιάνει σε κάθε στροφή...

— Άσπ! λένε οι μηχανικοί της 'Αλφασούντ! 'Εμείς τον απορρίπτουμε καλά και τον κάνουμε πολύ έλαστρο. Η διαμόρφωση στήριξη γίνεται με δύο ράβδους, με σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου, που ποκτώνονται σε υποδοχές στο σασί και τον άξονα. Οι δύο αυτές ράβδοι «καιτούν» προς τα εμπρός. 'Υπάρχουν όμως άλλες δύο που «καιτούν» προς το πίσω. 'Ετσι, αν δη κανείς μία πλάγια τομή του αυτοκινήτου, θα καταλάβει ότι οι δύο ράβδοι, σχηματίζουν ένα παραλληλόγραμμο Βάττι! 'Ενα αριστερά και ένα δεξιά.

— Άσπ! λένε οι μηχανικοί της 'Αλφασούντ! 'Εμείς τον απορρίπτουμε καλά και τον κάνουμε πολύ έλαστρο.

Η διαμόρφωση στήριξη γίνεται με δύο ράβδους, με σε κάθε πλευρά του αυτοκινήτου, που ποκτώνονται σε υποδοχές στο σασί και τον άξονα. Οι δύο αυτές ράβδοι «καιτούν» προς τα εμπρός. 'Υπάρχουν όμως άλλες δύο που «καιτούν» προς το πίσω. 'Ετσι, αν δη κανείς μία πλάγια τομή του αυτοκινήτου, θα καταλάβει ότι οι δύο ράβδοι, σχηματίζουν ένα παραλληλόγραμμο Βάττι! 'Ενα αριστερά και ένα δεξιά.

Οι τέσσερις αυτές ράβδοι (δύο άνω και δύο κάτω) κρατούν τον δεκάμητο άξονα καλά στη θέση του, εμποδίζουν τις αλλαγές του μεταξονίου στις λακκούβες ή τις στροφές και είναι έτσι τοποθετημένες ώστε να μειώνουν το «σίκωμα» του πίσω μέρους του αυτοκινήτου από φρενάρισμα.

Η εγκάρσια στήριξη του άξονα γίνεται με μία ράβδο, που το ένα της άκρη στηρίζεται στον άξονα και το άλλο σε μία βάση στο άμφοξωμα. Τέλος, στις δύο άκρες του άξονα, υπάρχουν τα ελατήρια και τα τηλεσκοπικά όμορτιέρ.

Οι ζάντες έχουν φάρδος 4.5 ιντσών και μπορούν να τοποθετηθούν λάστιχα από 145 SR 13 έως 165/70 SR 13.

ΑΝΕΣΕΙΣ - ΧΩΡΟΙ - ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ

Με κάποια συγκίνηση άνοιξε την πόρτα της 'Αλφασούντ στο Παμιλιάνο! Βλέπετε μόλις είχα επιστρέψει από ένα μακρύ ταξίδι με την 'Αλφάττα, την καλύτερη 'Αλφα Ρομέο που οδήγησα ποτέ, και ίσως το καλύτερο απόρ-οικεγευσιακό αυτοκίνητο που παρουσιάστηκε μέχρι σήμερα. Δεν ήθελα να πτώ άπ' το σύννεφο γιατί η 'Αλφασούντ είναι ένα σχετικά φθηνό αυτοκίνητο.

Δεν απογοητεύτηκα! 'Η θέση οδήγησης είναι άριστη, το τιμόνι μπορεί να τοποθετηθεί έτσι, ώστε να ικανοποιήσει όλους τους οδηγούς. Τα καθίσματα κρατούν το σώμα αρκετά καλά — καλύτερα από οποιαδήποτε άλλο αυτοκίνητο της ίδιας κλάσης και κινούνται εμπρός - πίσω, ενώ οι πλάτες πέφτουν τελείως και γίνονται κρεβάτια. 'Ακόμα το ψ ο σ τ τους μπορεί να ρυθμιστεί με ειδικές προσθήκες που προσφέρονται με το αυτοκίνητο!

Όλα τα ηλεκτρικά είναι συγκεντρωμένα σε δύο μηχανικούς, δεξιά και αριστερά στην κολόνα του τιμονιού. 'Ο οδηγός μπορεί να χειρισθεί τα πάντα χωρίς να τραβήξει το χέρι του απ' το τιμόνι. 'Ενας μεγάλος έλεγχος τού φώτα και τού δεξίερσ παρέας και ο άλλος τού κλόξον, τού καθαριστήρα δύο ταχυτήτων και τού κλιματιστήρα, που επίσης έχει δύο ταχυτήτες.

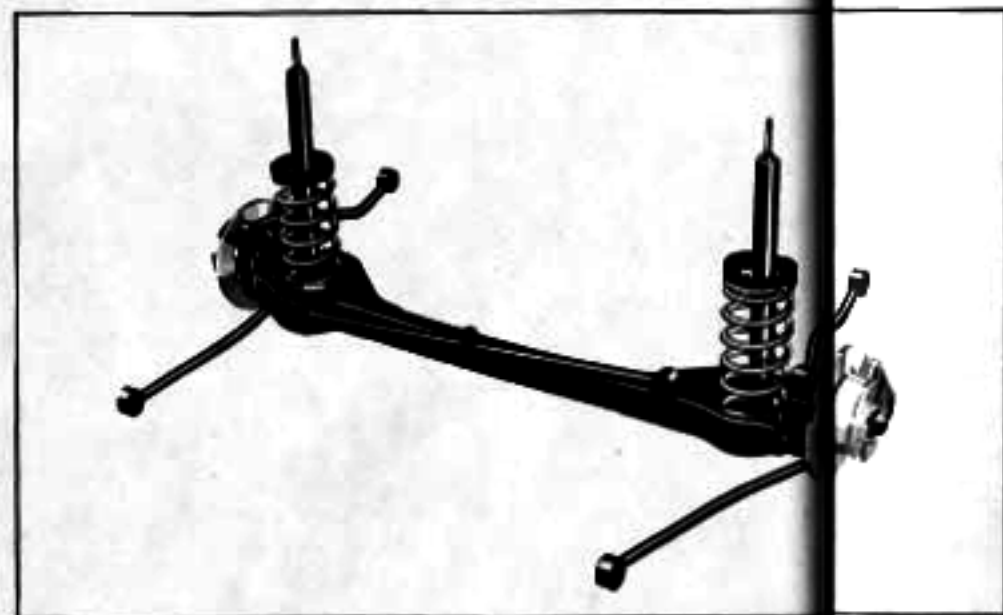
Τέλος, στον πίνακα των οργάνων, υπάρχουν δύο μεγάλα όργανα. Τό ένα (αριστερά) είναι τού ταχύμετρο, με οδόμετρο και ολικά χιλιόμετρα, και τού άλλο περιέχει τού γνωστό «φωτάκια» για τού λειτουργίας τού κινητήρα και τού θενζίνι.

ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ

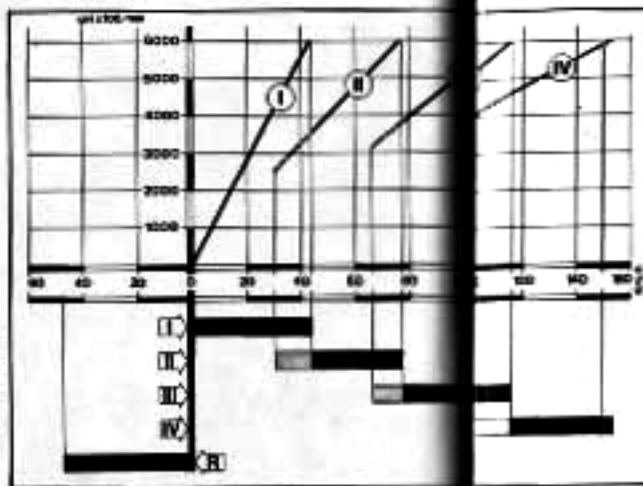
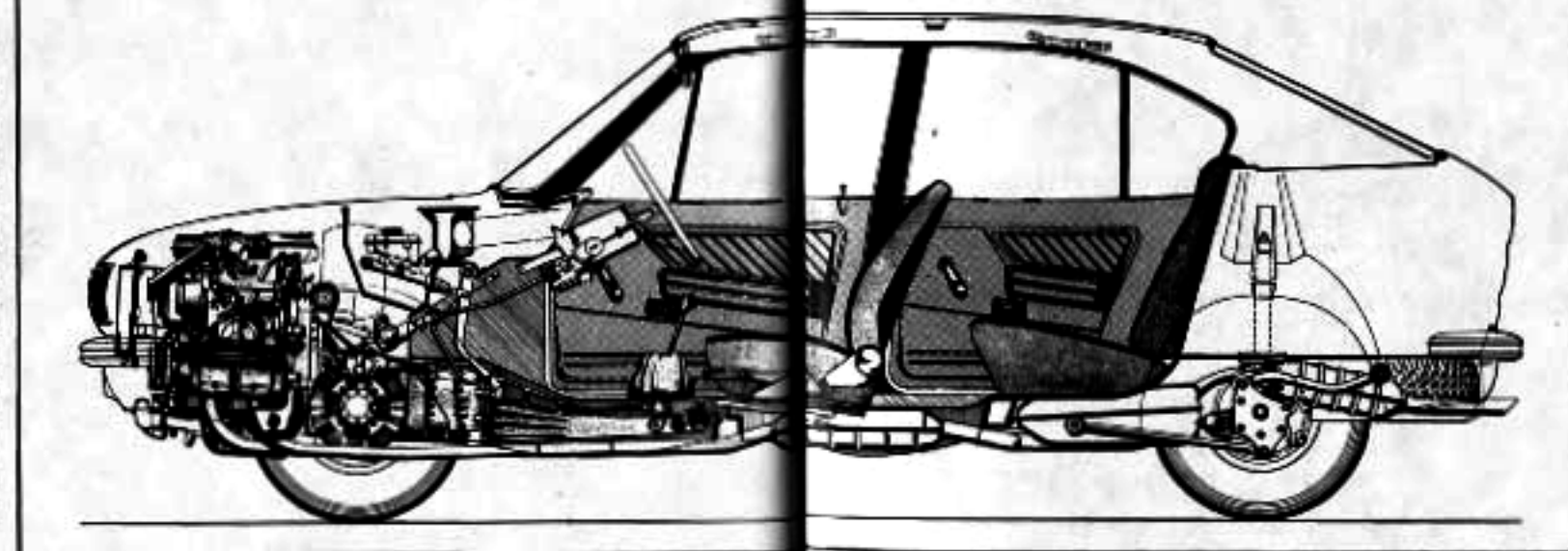
Η στιγμή της αλλαγής για κάθε αυτοκίνητο, έφθασε και για την 'Αλφασούντ. 'Εχοντας οδήγησει την 'Αλφάττα όλο τού πρωινό εκείνης τής ημέρας, μαζί με τόν Τζακ Γισμαγκούτι που γράφει στο «Ρόουντ εντ Τράκ» τού μουσικά τής Ιαπωνικής βιομηχανίας, επιστρέψαμε στο Παμιλιάνο για να πάρουμε τού δύο 'Αλφασούντ που μς περιμέναν μαζί με τόν χάρτη τής διαδρομής που θ' ακολουθούσαμε απ' τή Νάπολη μέχρι τού Σάν Μάρκο Ντι Καστελλανό από τού νότιο άκρο τού κόλπου τού Σαλέρνο.

'Η διαδρομή αυτή ήταν 140 χιλιόμετρα αλλά τού καταφέραμε, εγκαταλείποντάς τήν κάπου στη μέση και κάναμε πάνω απ'... 250 χιλιόμετρα!

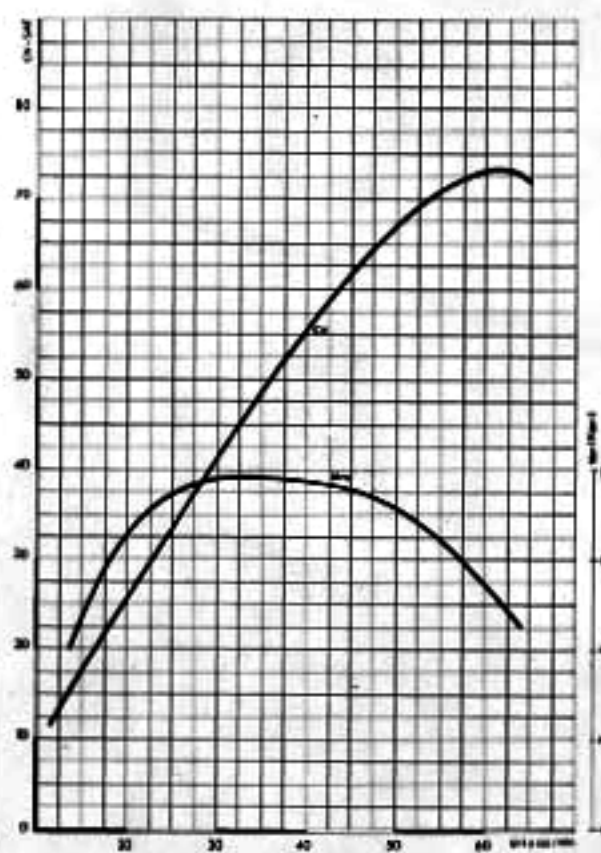
Κάτω: Πίσω ανάρτηση: Διαμορφωμένος με τέσσερις ράβδους και ράβδο από τού σασί στον άξονα για τήν εγκάρσια στήριξη.



Η λεπτομέρεια τής πίσω αναρτήσεως φαίνεται καθαρά στην τομή τής 'Αλφασούντ. Οι τέσσερις ράβδοι σχηματίζουν παραλληλόγραμμο Βάττι.



Αριστερά: Διάγραμμα τών ταχυτήτων στις τέσσερις σχέσεις τού κιβωτίου. Κάτω: Διάγραμμα ισχύος και ροπής στρέψεως.



Τά πρώτα χιλιόμετρα έγιναν πάνω στην άσφαλτο Νάπολη — Σαλέρνο και εκεί είχαμε τήν ευκαιρία να δούμε μερικά πράγματα που καμιά περιγραφή και καμιά συζήτηση με σχεδιαστές - μηχανικούς δεν μπορεί να φέρη στην επιφάνεια.

Στην εύθεια τού αυτοκινήτου ήταν σταθερό ούν θέλος και πάρα πολύ απειρηλό όταν τού παρόδωρο ήταν κλειστά. Με τού παρόδωρο τού οδηγού άνοιχτό, ο θόρυβος τού άερος ήταν άρκετός. 'Ο κινητήρας άνέβαινε εύκολα μέχρι τού 6.500 στροφές και τού λέω αυτό — έστω κι αν δεν ύπάρχη στροφόμετρο στο αυτοκίνητο — απ' τού γεγονός ότι έφθανε εύκολα τού 90 χιλιόμετρα στη 2α, τή στιγμή που ή «κόκκινη τελεία» στο ταχύμετρο βρισκείται στα... 78!

'Η θέση οδήγησης ήταν άριστη, τού πεντάλ κρεμαστά και μέλλον άσχημα τοποθετημένα, άφου δεν μπορούσε να πατήσες φρένο - γκάξ μαζί και ο μοχλός ταχυτήτων δεν παρουσίασε πρόβλημα ως προς τήν τοποθέτησή του.

'Η «πρώτη», χρησιμοποιώντας 6.000 στροφές, πιάνει 44 χιλιόμετρα, ή «δευτέρα» 78, ή «τρίτη» 118 και ή «τετάρτη» 150 χιλιόμετρα. Τού καλά είναι ότι μπορείς να τειδύεις όλη τήν ημέρα με 150 χιλιόμετρα χωρίς ο θουμάσος κινητήρας να παραπονεί. Καθώς τού χιλιόμετρα γράφονταν στο οδόμετρο, άρχισα να «καταλαβαίνω» καλύτερα τ' αυτοκίνητο.

'Ανεκάλωφα ότι στις μεγάλες γρήγορες στροφές παρουσίαζε μία έλλειψη κατευθυντικότητας που προερχόταν από τήν ά ν ό ρ τ η σ η και μόλις άπό τήν πίσω ανάρτηση.

Προσάθησα να καταλάβω τή ήταν αυτό που έκανε τήν 'Αλφασούντ να μεταφερθεί από τού δρόμου στο άλλο, όταν ή άπασπράντα είχε έστω και τού παραμικρές άνωμαλίες και κατέληξα στο συμπέρασμα ότι δεν αποκλείεται δούλου να ήταν άποτέλεσμα τών Τερλόν στην πρόσθια ανάρτηση που έκανε τού τιμόνι άνακρίθες, όταν, από πλάγιες δυνάμεις ή από άνωμαλίες οι φλόντζες παραμορφώνονταν έλαφρά. 'Ισως, σκέφθηκα, ή άνακρίθεια από εμπρός σύστημα να έπηρεάζε τού πίσω μέρος τού αυτοκινήτου. 'Η θεωρία ήταν άνωμαλίες «τραβηγμένη» και βάλθηκα να ψάχνω να βρω τού τρόπους που θα μείωναν αυτή τήν τάση. Και τού έβρηκα.

Δεν έχρις παρά να δούλες τού πόδι σου στο πάτωμα και να τού κρατήσες εκεί, σηματοδύοντας τού δούρο έμποδες σου και άδιαφορώντας για τού πάντα!

'Η 'Αλφασούντ καθόταν στο φαρδύ τής μετατόρξιο, λέες και κάποιο χέρι τήν πιέζε από τού ν ω και άφηνε πίσω τής όπ Φιατ 500 μέχρι άλλες 'Αλφα!

Φυσικό είναι να θέλω ένας οδηγός να δή πως λειτουργούν τού όργανα τού αυτοκινήτου και φυσικό ήταν να θέλω και έγω να δω τή κάνουν στην 'Αλφασούντ.

Προσάθησα άλλό στάθηκε άδύνατο να δω τού δεξί όργανο που περιείχε όλα τού «φωτάκια έλέγχου». Μία τρομερή άντανάκλαση από τού μισό μπριτζ έκρυβε τού πάντα και μέσα στο τζάμι έδλεπα καθαρά τού... παντελόνι μου!

'Αργότερα έμαθα ότι οι μηχανικοί τού έφεραν και τού διαρβωθή σύντομα.

Φεύγοντας απ' τήν άπασπράντα, πάντα με τόν 'Ισάωνα συνάδελφο σε μία λευκή 'Αλφασούντ, άνακαλώσαμε ένα δρόμο που θού μπορούσε κάλλιστα να είναι ειδική διαδρομή στο 'Ακρόπολις.

Και εκεί άρχισαν τού πυροτεχνήματα! 'Ηταν κατάδραση και τή καλύτερη από τή κατάδραση για να δής τή άκριβώς κάνει ένα αυτοκίνητο...

Δέθηκα και άρχισα, Μετά από τρία χιλιόμετρα τού φρένα είχαν χάσει τή μισή τού άποτελεσματικότητας. Μετά από πέντε χιλιόμετρα, κάθε πάτημα τού πεντάλ έφρχνε τού αυτοκίνητο στο πλάι, μία και «τραβοούσαν» άριστερά. Μετά από 8 χιλιόμετρα ή κατάδραση είχε γίνει άφύρητη και άναγκάσπηκα να σταματήσω όταν είδα ένα ζένδρο να με πλησιάζε με πολύ μεγάλη ταχύτητα!

Στú «κατασρά» τού αυτοκινήτου παρουσίασε πάλι τήν τάση να θέλη να κινηθεί ό λ ό κ λ η ρ ο πάνω από δρόμο.

'Η ύπασπράση ήταν ά ν ό π α ρ κ τ η λ. Δεν «έτρωγε» τήν ταχύτητα τού στις στροφές αλλά έφευγε από τή μία και πήγαινε στην άλλη μεριά τού δρόμου με μία σειρά από εγκάρσιες μετατοπίσεις οι όποιες δεν ήταν επικίνδυνες αλλά δεν ήταν και φυσιολογικές. Τού αυτοκίνητο δεν έκανε «ντριφτ», δεν πλαγιολιθότανε, αλλά πηδούσε, με μικρά ηδηματόκια είναι ή αλήθεια, από τού ένα σημείο στο άλλο!

Ότε για μία στιγμή άνωμαλίες δεν ήταν επικίνδυνο. 'Η πρόσθια κίνηση σου έπέτρεπε να περνάς ούν τρελλό αυτοκίνητο μέσα καταίκα από παντού και, αν χρησιμοποιούσες και λίγο φρένο με τού άριστερό πόδι, τότε τού πράγματα γίνονταν άκόμη πιο εύκολα!

Δεν έχρις παρά να κρατήσες τού ματέρ στην «τρίτη» και στις 8.000 στροφές να φωνάζεις με τού άριστερό πρίν άπ'!



*Έπάνω: Μὲ φρένο
τὸν Βεζούβιο, τὸ ἐργοστάσιο
τῆς Ἀλφασούντ, στὸ Πορμιλιάνο
γι' Ἄρκο, ἀποτελεῖ
ἓνα ἐντυπωσιακὸ συγκρότημα. Δεξιά
δαισιώδης ἢ πίσια δοκιμῶν,
μήκους 7(!) χιλιομέτρων.
Δεξιά: Ἴσως ἢ καὶ ὁμορφὴ θύη
τῆς Ἀλφασούντ!*



τῆ στροφή χωρὶς νὰ σηκώσης τὸ πόδι σου ἀπ' τὸ γκάτζι καί, μόλις θάβλεpes ὅτι ὅλα ἴταν καλά, νὰ σηκώσης τὸ πόδι σου ἀπ' τὸ φρένο καὶ νὰ ἐκσφενδονισθῆς —κυριολεκτικὰ — στὴν ἐπόμενη στροφή.

Τὸ τέρμιον ἴταν πανάλαφρο, τὸ κάθισμα κρατοῦσε ἄριστα τὸ σῶμα καὶ ὁ κνηστῆρας δὲν ἔλεγε ποτὲ ὄχι.

Ὁ μοχλὸς ἀλλαγῆς ταχυτήτων εἶχε μερικὰ μικρὰ προβλήματα. Τὰ ἐλατήρια στὸ ἐπίπεδο τῆς 1ης καὶ 2ας ἴταν πολὺ ἰσχυρὰ ἐπι πού, παλλές φορές, θριακάσουν μὲ «τρίτη» καὶ «τετάρτη»!

Χρειάστηκαν μερικές ἀλλαγές μέχρι νὰ συνηθίσω στὴν ἰδέα ὅτι πρέπει νὰ χρησιμοποιῶ περισσώτερη δύναμη γιὰ τὰ δύο αὐτὰ ταχύτητες.

Τὰ φρένα ἐν τῷ μεταῦ συνέχισαν νὰ κρύβωνται καὶ ἀποφασίσαμε —ἀφοῦ τραθήσαμε ἀρκετὲς φωτογραφίες— νὰ ἐπιστρέψουμε στὴν διαδρομὴ πρὸς τὸ Κοστελλαμπίτε.

Ἐίχασι τὰ φρένα στὴν ἀποστράντι καὶ σκέφθηκα νὰ χρονομετρήσω τ' αὐτοκίνητο ἄλλο

δὲν εἶχα καμιὰ ἀπολύτως ἐμπιστοσύνη στὸ ταχύμετρο καὶ τὸ 100 του χιλιόμετρα.

Ἔτσι, διάλεξα δύο χιλιόμετρικὸς δείκτες, στὸ πλάι τῆς ἀποστράντι καὶ μέτρησα τὸ χιλιόμετρο ἀπὸ στάση!

Πρῶτη μέτρηση 38'', δευτέρη 38,5'' καὶ τρίτη 37''.

Ἄρκετὰ καλὰ ἄλλὰ, ὅπως εἶπα, ὄχι γιὰ νὰ γράψης γράμμα στὸς δακτύλους σου.

Τὸ σύστημα ἐξασφαλιστῆς τῆς Ἀλφασούντ μοῦ ἔκανε ἰδιαιτέρη ἐντύπωση. Ὑπάρχουν τέσσαρες ἀεραγωγοὶ —δύο ἐπάνω ἀπὸ ταμπλά καὶ δύο κοντὰ πρὸς τὴν βάση τοῦ μπάρ μπριτζ ἄλλὰ Φίσιτ 128— ποὺ στέλνουν τὸν αἶμα ψυχρῶ ἀέρος πρὸς τὸ ἐσωτερικόν. Δὲν δοκίμασα τὴ θέρμανση γιὰτὶ ἡ θερμοκρασία στὸ Ρέτζο Καλάμπρια πλησίασε τοὺς 30° C ἀπὸ τὴν αἰθία.

Αὐτὸ ποὺ πρόσεξα πάντως εἶναι τὸ ὅτι, παρὰ τὸ ἀνηλέη-τὸ δόληγμα ποὺ ἔκανα στὴν Ἀλφασούντ, κανένα «φῶς» δὲν ἔβλεπα.

Ἄργα τὸ ἀπόγευμα ἐφθάσα πάνω στὸ λόφο ποὺ ἴταν τὸ ξενοδοχεῖο ποὺ θὰ μέναμε. Οἱ

ἄλλοι συνόδοφοι ἐτοιμάζονταν νὰ πάνε γιὰ... φάρμακα(!) μὲ ἓνα μεγάλο καΐκι ποὺ εἶχε νοικιάσει εἰδικὰ γιὰ τὴ περίπτωση ἡ Ἀλφασούντ.

Μίλησα μὲ τὸν ἐπικεφαλῆς τεχνικὸ καὶ τοῦ εἶπα τὰ προβλήματα ποὺ εἶχα μὲ τὸ αὐτοκίνητο.

Μὰ δευτέρη Ἀλφασούντ θύγηκε ἄμεσως ἀπ' τὸ πάρκινγκ καὶ μὲ τὸν μηχανικὸ δίπλα ἐκκίνησα γιὰ ἄλλα πενήντα χιλιόμετρα εἰδικῆς διαδρομῆς.

Φαίνεται ὅτι εἶχα πάρει τὸν... τράγο τοῦ στόλου!

Ἡ δευτέρη Ἀλφασούντ εἶχε ἐκπληκτικὰ φρένα. Καὶ τί δὲν ἔκανα. Μέχρι ποὺ ὀδηγοῦσα μὲ τὸ ἄριστερό πόδι συνεχῶς στὸ φρένο. Τίποτα. Λειτουργήσαν ἄριστα καὶ μόνο ἡ περιεργὴ τῆς μετατοπίσεως ἐξασκολούθησε νὰ ὑπάρχη στοὺς ἀνώμαλους δρόμους.

Ἐπιστρέψαμε στὸ ξενοδοχεῖο ἀργὰ τὸ ἀπόγευμα.

Ἡ «δική μου» Ἀλφασούντ ἴταν ἐπάνω σὲ τρίποδα καὶ τὸ φρένα τῆς ἴταν στὸ χῶμα.

Τὸ ὀλικὸ ποὺ εἶχε χρησιμοποιηθῆ εἶχε κριθῆ ὡς ἀκατά-

ληλο ἀπὸ τοὺς τεχνικοὺς καὶ αὐτὴ ἡ εἰδικὴ «μάρκα» δὲν πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθῆ στὰ αὐτοκίνητα ποὺ θὰ φθάσουν στὶς ἐκθέσεις.

Ἀργότερα ἔμαθα ὅτι οἱ ἐντυπώσεις ἄλλων τῶν συναδέλφων εἶχαν εὐλαβικὰ καταγραφῆ ὡς μαγνητόφωνο —ὅπως καὶ οἱ δικές μου— καὶ ὅτι θὰ ἀποτελοῦσαν ἀντικείμενο μελέτης πίσω στὸ Πορμιλιάνο γι' Ἄρκο.

Ἴσως κάποι καλὸ νὰ θυγῆ καὶ τὰ μικρὰ ἐλαττώματα τῆς Ἀλφασούντ νὰ ἐξασφαλισθῶν.

Γιατὶ, ἔχω πολλοὺς ἀνθρώπους ποὺ θὰ ἤθελαν ν' ἀποκτήσουν ἓνα καλὸ μικρὸ αὐτοκίνητο. Ἐνα αὐτοκίνητο στὴ κλάση τῆς Σιτροέν Ζε Ἐς. Ἐνα αὐτοκίνητο ὡς τὴν μικρὴ Ἀλφασούντ. Βέβαια ἔχω πολλοὺς ἀνθρώπους ποὺ θὰ ἤθελαν νὰ ἀποκτήσουν μὲ Ἀλφάττα ἄλλὰ γι' αὐτὴν τέτοι κανονικὸ ἀπὸ ἐπόμενη πύχως.

Πότε θὰ εἴβη στὴ χώρα μας; Αὐτὸ δὲν τὸ ἔχω. Κι' ἀπ' ὅτι κατόλοθα, δὲν τὸ ἔχουν οὔτε οἱ Ἴταλοί!

ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΒΑΘΑΣ