

Πορτοκαλία και «Λεμονία»

Όπου γράφουμε τη γνώμη μας, χωρίς φόβο και πάθος, για τ' αυτοκίνητα που όδηγήσαμε το 1973. Ποιά ήταν τα καλά (πορτοκαλία) και ποιά ήταν τα μέτρια (λεμόνια). Διαβάστε και παρακολουθήστε ένα... κύμα «άναστολης» διαφημιστικών καταχωρήσεων στους 4Τ!



«Έξυπνα» αυτοκίνητα. Γρήγορα, σταθερά και ελαφρά. Τα νέα Λαυνι 80.

ΕΙΝΑΙ ΠΛΑΙΑ ΙΣΤΟΡΙΑ μ' αυτό το περιοδικό. Κάθε φορά που γράφουμε κάτι που δέν άρασει σε κάποιον αντιπρόσωπο, δέν περνά μία ημέρα και έρχεται το τηλεγράφημα ή το τηλεφώνημα: —Τί είναι αυτό που γράφετε ρε παιδιά; Θέλετε να σας κώφουμε; τή διαφήμιση; Και μās τήν «κόβουν». Ή τήν «κασοτέλλουν», όπως έκανε ή αντιπροσωπεία τής Ζάσιταβα γιατί δέν γράψαμε τίποτα για τήν παρουσία τού 101 ενώ άλλοι οί άλλοι Εγραφανί Ή όπως έκανε ή αντιπροσωπεία τής Χόντα, ή οποία «θύμωσε» γιατί σε κάποιο άρθρο μας γράψαμε ότι δέν μπορούσαμε να βρούμε ανταλλακτικά για τīs μοτοσυκλέτες που

χρησιμοποιούσαμε εκείνη τήν εποχή. Ή όπως έκανε ή Κόνι που κι' αυτή «θύμωσε» γιατί δημοσιεύσαμε ένα άρθρο με τόν τίτλο «Κόνι και Μπολσταν. Τά υπέρ και τά κατά!»... Παρ' όλα που ό ίδιος άνθρωπος είναι αντιπρόσωπος και τών δύο εμπορευμάτων με διαφορετικούς όμως συνταίρους! Ή ζωή είναι δύσκολη για ένα ειδικό έντυπο που προσπαθεί να ενημερώσει τούς αναγνώστες του μ' ένα τρόπο όχι γνωστό στην χώρα μας. Έχει ν' αντιμετωπίσει οικονομικούς καλασοούς οί οποίοι του κλείνουν τīs πόρτες κατόμωτρα αν αυτό που δημοσιεύει δέν τούς άρέσει και

που κάνουν ότι δέν γνωρίζουν τό περιοδικό σ' όλες τīs άλλες περιπτώσεις. Δέν είναι βέβαια β λ ο ι έτσι! Υπάρχουν επιχειρηματίες — πολιτισμένοι — που διαφημίζονται σ' ένα περιοδικό ΟΧΙ επειδή τούς «γράφει» αλλά επειδή ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ότι τό περιοδικό έχει κυκλοφορία, είναι συνεπές, δέν γράφει θλακείες και ή γνώμη του θαρρούν σ' τους αναγνώστες του. Υπάρχουν επιχειρηματίες που ξέρουν να κάνουν δημόσιες σχέσεις, που ξέρουν αλλά επειδή τούς άναγκάζει τήν αγορά τους και οί επιχειρηματίες αυτοί είναι σ' τις σελίδες μας είτε τούς

«γράφει» είτε όχι... (Παράδειγμα: Ή Φιατ Βορείου Ελλάδος που άπέσυρε τηλεγραφικά τīs διαφημίσεις τής, μετά τό τέτος τού 132. Ή Φιατ Αθηνών τīs συνέχισε μ' ένα χαμόγελο, γνωρίζοντας ότι όλα τ' αυτοκίνητα δέν είναι καλά). Υπάρχουν κι' άλλοι οί οποίοι μās... ξέχασαν τά τελευταία χρόνια! Ούτε μās γνωρίζουν, ούτε θέλουν ν' ακούσουν για μās... Ήταν αυτοί που «παυλούσαν» και «δέν είχαν ανάγκη» και φαίνεται ότι ακόμη δέν έχουν ανάγκη... Μέσα σ' αυτό τό κύκλωμα λοιπόν πρέπει να ζήση και να μεγαλώσει ένα ειδικό έντυπο κι' ελπίζουμε ή ειλκρινεία να είναι μία από τīs ιδιότητες που εκτιμάτε, διότι, αυτή τή στιγμή, είμαστε κάτι πάρα πάνω από ειλκρινείς. Και πάντα έτσι προσπαθήσαμε να είμαστε. Δέν έχετε παρά να διαβάσετε τί γράψαμε για τό Σπραν, στο τεύχος όπου είχαμε τό ρεπορτάζ για τούς Γάλλους. Τά σηκώσαμε (τ' αυτοκίνητα) από ούράνια παρ' όλα που ή αντιπροσωπεία άπαξιοί ν' άπαντήση στο τ η λ ε φ ω ν ο όταν τήν ζητούμε! Ή τί γράψαμε για τά Πεζώ παρ' όλα που ή αντιπροσωπεία «δέν έχει ανάγκη απ' αυτά τά περιοδικά επειδή πουλάει». Μ' όλα αυτά — και πολλά άλλα — θέλουμε να πούμε ότι όταν καθόμαστε πίσω απ' τή γραφειομηχανή μας ΑΔΕΙΑΖΟΥΜΕ τελείως τό μυαλό μας από τήν ελληνική

πραγματικότητα και γράφουμε αυτό που πιστεύουμε, άδιαφορώντας αν ή «άντιπροσωπεία» είναι αυμπιστών ή άδιάφορος. Έξακολουθούμε να πιστεύουμε ότι τά Κόνι είναι καλά εμπορεύματα παρ' όλα που οί τρόποι κάποιου κυρίου στην αντιπροσωπεία θα τόν έστειλουν και' εύθειαν σε χώρα τής Ήλιγαλανδίας στην έρημο τής Αυστραλίας. Και έτσι π ρ έ π ε ι να κάνουμε. Διότι, αν δέν τό κάνουμε, τότε έ μ ε ι σ είμαστε οί άνθρωποι τής Ήλιγαλανδίας κι' όχι έ κ ε ι ν ο ι. Και με κανένα τρόπο δέν θέλουμε να μεταχειριστούμε τīs μεθόδους τους! Πάμε λοιπόν... Με τό χέρι στην καρδιά, για τό πορτοκαλία και τό «λεμόνια». Στο τέλος θα δώσουμε τόν τίτλο τού Πορτοκαλιού σ' ένα αυτοκίνητο και τόν τίτλο τού Λεμονιού σ' ένα άλλο... Ή χρονιά άρχισε ένα μήνα πριν από τόν Ήανουάριο τού 1973. Άρχισε τόν Δεκέμβριο όπου με ήλιόλουστη ημέρα είχαμε τήν τύχη να όδηγήσουμε τό SHIGULI VAZ — 2101 ή, κατά τό κοινά, τό Λάντα, που δέν είναι παρ' τό ρωσικό Φιατ 124, που είναι ένα αυτοκίνητο που άγόρασαν οί Ρώσοι όταν έ ρ γ ο σ τ ά σ ι ο και έχει κινητήρα τετρακύλινδρο με ήκεντροφόρο έπιφανούς παρακαλούμε! Είχαμε γράψει στο τέτος μας ότι ή κινητήρας αυτός «αποδίδει 62 ίππους ΝΤΙΝ



Σάνμπημ «Αβεντσερ»... Δέν ξέρουμε ποιόν θέλει να ενδιχθή («Αβεντσερ σημαίνει ενδιχθή»)

αντί τών 60 τού 124». Διαβάζουμε όμως τρεις μήνες άργότερα ότι αποδίδει 60 Ντιν και τό Ιταλικό 124 αποδίδει 65 Ντιν! Τι είναι αλήθεια; Τι είναι μπλόφα; Τό VAZ—2101 ζυγίζει 945 κιλά (Φιατ 124 930; κιλά) και καταναλώνει 8 με 9 λίτρα στα 100 χιλιόμετρα (σύμφωνα με τό έγγραφο). Τό αυτοκίνητο δέν είχε μεγάλες διαφορές από τό Φιατ 124. Δύο ήταν τά σημεία τά οποία δέχτηκαν έντονη κριτική. Τό τιμόνι, που ήταν π ο λ ύ β α ρ ύ, ίσως έξ αίτίας τών ελαστικών που φορούσε τό αυτοκίνητο (συμβατικά) και τά φρένα τά οποία δέν έννοούσαν να

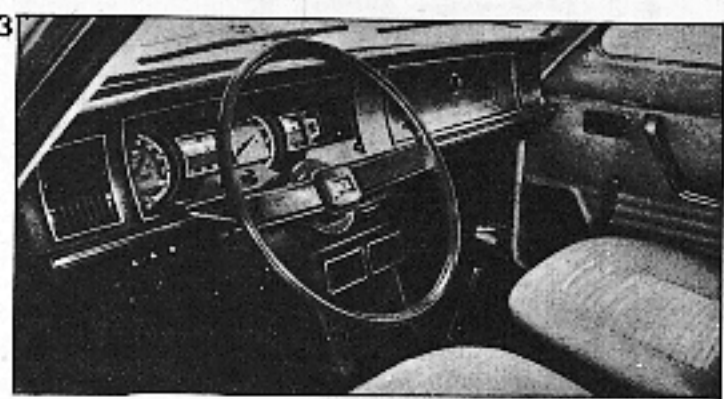
σταματήσουν τ' αυτοκίνητο σε εύθεια γραμμή. Άπ' τά δύο χειρότερα ήταν τό τιμόνι. Τό Λάντα ανέθηκε, μαζί με άλλα ανατολικά αυτοκίνητα, στις πωλήσεις, λόγω τού γνωστού παγώματος τών εισαγωγών αυτοκινήτων. Δεκάδες καταστήματα σ' όλη τήν Ελλάδα κατέβασαν τīs επιγραφές τών ευρωπαϊκών αυτοκινήτων και τοποθέτησαν... ανατολικές. Έτσι, κάθε 100 μέτρα, μπορούσε να βής και τήν επιγραφή MOSKVITCH. Τό σοβιετικό αυτοκίνητο άπέκτησε τόν τετρακύλινδρο κινητήρα τών παλιών Μπέ Έμ Βέ 1500 ή οποίος αποδίδει 70 ίππους Ντιν στις 5.800 στροφές. Καλός ή κινητήρας

άλλά τό αυτοκίνητο ζυγίζει... 1060 κιλά! Ή σχέση ισχύος/βάρους είναι 15,14 κιλά στον ίππο και οί επιδόσεις άνάλογες αλλά καλύτερες από τό παλιό 408 που είχε 50 ίππους ΝΤΙΝ και... 1045 κιλά (20,9 κιλά στον ίππο!) Όδηγήσαμε για λίγο ένα Μόσκιτς 412 και τό βρήκαμε ίκανοποιητικό στην εύθεια, αλλά οί θόρυβοι από τό διαφορικό, τά φρένα, τό κράτημα τού δρόμου, τό τιμόνι και ή γενική αίσθηση τού αυτοκινήτου είναι εκτός τών όρίων τής ύπαμονής μας. Τό άφήσαμε γρήγορα για τούς άραστές τής λαμαρίνας και τού υπερβολικού βάρους, οί οποίοι φαίνεται ότι κούβουν ίκανοποίηση να κυκλοφορούν μ' ένα τόσο σίδερα γύρω τους...

Άμέσως μετά τό Μόσκιτς είχαμε τήν πρώτη μας έπαφή με τήν BMW 5—20. Ήταν ή εποχή που τό αυτοκίνητο στοίχιζε μ ά ν ο 340.000 και στην άρχή τού τέτος μας είχαμε γράψει ότι ζητήσαμε να μās κλείσουν τρία. Δέν έφταιγε ή Μπέ Έμ Βέ γά τήν εξωφρενική τιμή τού αυτοκινήτου! Ήταν οί υπερτιμήσεις και οί ανατιμήσεις, οί διατιμήσεις και οί εισφορές που είχαν φθάσει τ' αυτοκίνητο στο μακό εκατομμύριο. Τά συναισθηματά μας ήταν μικτά. Στην παρουσίαση τού αυτοκινήτου — τήν οποία ή κ ό μ η προσπαθούμε να ξεχάσουμε — σ' Αστέρια τής Βουλγαρίας, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι τό αυτοκίνητο δέν ν μās άρεσε. Τό οχήμα του ήταν περίεργο, ή χώρα στα πίσω καθίσματα άναπαρετος, τό ρεζερβουάρ δέν είχε... τάπα που να κλειδώνη. Μετά όμως όδηγήσαμε τήν 5—20 και τήν...▶

Δέρωταυτήκαμε. Το αυτοκίνητο είναι με 100% τίμια προσπάθεια εκ μέρους ενός κατασκευαστού που ύπολογίσει τους πελάτες του έστω κι αν τον υπολογιστούν αυτόν των πληρώνουν — οι πελάτες — πάρα πολύ ακριβά. Το 5—20 ίσως ήταν το τελευταίο από τα «καλά» αυτοκίνητα, το «καλό» με την έννοια των Λάντσια, των Άλφα, των Μερτσέντες, των Τζάγκουαρ των μεγάλων Σπρον και των Πόρσε. Στις διακοπές των Χριστουγέννων (του 1973) είχαμε την πρώτη μας επαφή με τον νέο AUDI 80. Δύο στάδια παράσαμε με τ' αυτοκίνητο. α) Το στάδιο της αδιαφορίας που γεννήθηκε από την πρώτη μας ΟΠΤΙΚΗ επαφή και β) το στάδιο του ενδιαφέροντος που γεννήθηκε με την πρώτη μας δειγμάτωση ή επαφή. Στην αρχή δεν μας άρεσε το σχήμα του αλλά, σιγά-σιγά, καταλάβαμε ότι ήταν ένα παλιό σασί, απλό και σασί υπολογισμένο αυτοκίνητο που θα συνεχίσει την παραγωγή του για τόσα χρόνια θα υπήρχε βενζίνη. Οι γραμμές του είναι, τελικά, σασί. Το 80 παραδίδεται σε τρεις τύπους. Το απλό 80 (1297 κ. εκ., 60 ίπποι NTIN, 835 κιλά) το 80 "Ελ" "Ες" (1471 κ. εκ., 75 ίπποι NTIN, 850 κιλά) και το 80 Τζι "Ελ" (1471 κ. εκ., 85 ίπποι NTIN, 855 κιλά). Τελευταία, παρουσιάστηκε στη Γερμανία και πρέπει να έλθει τις πρώτες ημέρες του Ιανουαρίου και στην Ελλάδα, το 80 Τζι Τι με 100 ίππους NTIN!

Όδηγήσαμε πρώτα το 80 "Ελ" "Ες. Και γράψαμε ότι τ' αυτοκίνητο μπορεί να αντικαταστήσει, κατά 70% την οδηγική απόλαυση των ΤΤ. Είναι γρήγορο, σπασμένο στις στροφές των 80—120 χιλιομέτρων, δεν κάνει πράγματα άπλοια και, περίεργα, χωράει 5 νετ α τέσσερα άτομα και αξιοσηπώς πέντε και είναι και οικονομικό αν το οδηγείς οικονομικά. Στο τέτοι μας επιτόχια από 8,5 έως 10 λίτρα στα 100 χιλιομέτρα. Λίγες ημέρες αργότερα οδηγήσαμε το απλό 80 (8,6 με 9 λίτρα/100) και το «γρήγορο» Τζι "Ελ" (9 με 11 λίτρα/100 χλμ. ανάλογα με το βάρος του οδηγού ποδιού). Δύο σημεία δέν μας άρεσαν στο 80. Τα φρένα στο απλό 80 και το "Ελ" "Ες, που ήταν πολύ βαριά και κάποια ασάφεια στον μηχανισμό επιλογής



(1) Η BMW 5—20 είναι, βασικά, ένα αυτοκίνητο για οδηγούς. Απόδειξη η φωτογραφία μας!

(2) Το Σίμα 1100 εξακολουθεί, κατά τη γνώμη μας, να παραμένει μια από τις καλύτερες αγορές που μπορείτε να κάνετε.

(3) Η Λάντσια Βήτα είναι ένα καλό αυτοκίνητο, μ' ένα καλό κινητήρα κι ένα καλό κιβώτιο. Το σχήμα της είναι υπόθεση υποκειμενική, ταχύτητων. Τα Τζι "Ελ, με τον αερβαμηχανισμό τους, δέν είχαν προβλήματα. Τελειώνοντας θα θέλαμε να τονίσουμε ότι, η γεωμετρία της πρόσθιας άναρτήσεως ή οποία εξασφαλίζει άριστη επιδράση στην τροχή, τον πάγο και το χιμά πρ ά γ μ α τ ι «δουλεύει». Τα 80 μας άρεσαν γενικά, παρά την πρόσθια κίνηση που είναι γνωστό ότι δέν έχει φίλους σ' αυτό το περιοδικό. "Αν διαλέγαμε ένα από τα τρία, θα ήταν το "Ελ" "Ες αν το καθημερινό μας αυτοκίνητο. Είναι ή χρυσή τομή ανάμεσα στ' τρία. Τις ίδιες ημέρες των έρατων είχαμε κι ένα RANGE ROVER. Τι έκδρομες κάναμε στα βουνά μ' αυτό τ' αυτοκίνητο! Και τί καλά θα ήταν αν μπορούσαμε να έχουμε ένα δικό μας! Διατυχώς, ο δικακύνδρος V κινητήρας «τρώει» πολύ βενζίνη. Κι' αυτά είναι άπομεμάρια μιας εποχής που πέρασε άριστικά. "Αν έχετε δικό σας διυλιστήριο ή θείο στη Σουουδική Αραβία, αγοράστε ένα Ρέντζ Ρόβερ. Σας το συνιστούμε ανεπιφύλακτα... Μετά τις γιορτές έπρεπε ή... σιωπή! Οι αντιπροσωπείες ήταν παγωμένες, οι τιμές των αυτοκινήτων ανέβαιναν κάθετα και με - δύο φορές που επιχειρήσαμε να ζητήσουμε αυτοκίνητο για δοκιμή, μόνο που δέν μας σκόπησαν να επισκεφθούμε το Δημόσιο Ψυχιατρείο! Κάπου στον Μάρτιο οδηγήσαμε ένα VW 1303 το οποίο μας δίδαξε άναγνώστης του περιοδικού γιατί ή αντιπροσωπεία είχε πάθει πόλωση από τμήμα των επαφών της με τον Τύπο και στάθηκε άδύνατον να εξασφαλίσουμε αυτοκίνητο για δοκιμή. Στο άσθρο μας είχαμε σημειώσει ότι ή Δάκτωρ Άσλάν έκανε το θαύμα της» θέλωντας να τονίσουμε την έυση που βέχτηκε το οκαθάρι και την

σαφή άλλαγή του προς το καλύτερο. Η ένωση υπερστροφής, ή επίκλιση ελάσθια στους πλάγιους Φολκσβάνγκ, είχαν αίσθητά μειωθεί. Τ' αυτοκίνητο έχει άκαμψία πλεονεκτήματα (άντοχη και άριστο «φρένομα») άλλό, οι 34 ίπποι NTIN και τ' 940 κιλά τ' έκαναν να επιταχύνει από τή στάση στα 100 χλμ. σε... 37 δευτερόλεπτα! κι' αυτό για μ'ς είναι άνασφάλεια που δέν άντασταθμίζεται από τή μικρή κατανάλωση των 7,5 λίτρων/100 χλμ. Το αυτοκίνητο μόλις και μετά βίας καταφέρνει να πάρη... τους τροχούς του! "Αν αυτό δέν σας ενδιαφέρει, τότε μη διασπάστε να τ' αγοράσετε. Σε μια τελείως διαφορετική κλάση αυτοκινήτων μεταφερθήκαμε τις ημέρες που δοκιμάσαμε τή νέα LANCIA BETA 1400. "Αντασπάτρια της Φούλβια με τετρακύλινδρο, έγκάρια τοποθετημένο κινητήρα, με δύο έκκεντροφόρους έπικεφαλής, 1438 κ. εκ. και 90 ίππων NTIN. Το βάρος της «1400» είναι 1075 δλόκληρα κιλά (11,9 κιλά στον ίππο) αλλά είναι άρκετά γρήγορη με 13,5 δευτερόλεπτα για 0—100 και 170 χιλιομέτρα τελική με τήν 5η ταχύτητα. Το αυτοκίνητο καταναλώνει από 10 έως 15 λίτρα στα 100 χιλιομέτρα. Προσφέρεται με κινητήρες 1600 και 1800 κυβικών. Και πάλι ή αλοθητική ήταν ή πρόση άντίνα επαφής με τήν βήτα. Θα μπορούσαν να τήν φτιάξουν πιο όμορφη, είπαμε. Να έχη καλύτερη άρατότητα πίσω και διαφανειακή «μάσκα». Μετά άρχισαμε να τήν οδηγούμε. Μ'ς άρεσε τ' κράτημα στις γρήγορες στροφές. Δέν μ'ς άρεσε τ' τρώει στις κλειστές γρήγορες στροφές. Η έπαναφορά είναι, κάτω από άρισμένες συνθήκες, άνύπαρκτη. Είπαμε ότι, οι πίσω τροχοί μπλακάριζαν στο φρενόμα. "Ίσως ήταν στο δικό μας αυτοκίνητο. Τρεις ημέρες και 500 χιλιομέτρα άργότερα είχαμε δημιουργήσει σχέσεις με τ' αυτοκίνητο. Είχαμε άποφασίσει ότι ή βήτα, είναι ένα κ α λ ό αυτοκίνητο, κατάλληλο για μια ομάδα οδηγών που θέλουν κάτι πάρα πάνω από ένα βασικό μέσο μεταφοράς. Σε μια τελείως διαφορετική κλάση βρίσκεται το DATSUN 180 B. "Ένα τελείως ασυνήθιστο αυτοκίνητο που μ'ς έκανοποίησε στην πληρότητα του εξοπλισμού του, τή γερή κατασκευή και τόν κινητήρα

που δέν είναι άπ' αυτούς που ξ έ ρ ε ι ε ς ότι δέν κοπάζουμε με τίποτα. Ο κινητήρας αυτός είναι τετρακύλινδρος, με έκκεντροφόρο έπικεφαλής που άποδίδει 100 ίππους ΣΑΕ από 1595 κ. εκ. Τ' "Η κατακόλιση ήταν 10,2 λίτρα στα 100 χιλιομέτρα αλλά μπορεί 5 ν ε τ α να πέσει στα 9,5 αν ταξιδιέη κανείς με οικονομική ταχύτητα 80—90 χιλιομέτρων. Το 160 B δέν μ'ς έκανοποίησε στους ταμείς του θαρούδου του κινητήρος, τής κατευθυντικότητας και τής άκριθείας στο άσπωμα διεθυνσεως. "Αναρωτηθήκαμε τότε γιατί ή Ντέτσον καθήργησε τ' θαύμασα αυτοκίνητα της σειράς 510... Προφητικό ήταν τ' όπος του ROVER 2000 τ' όποιο χρησιμοποιούσε "Ελ Πι Τζι γι

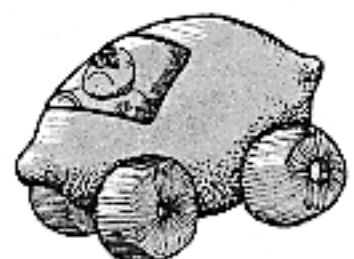
να κινηθί άντι για βενζίνη. Κάναμε πολλά χιλιομέτρα με τ' άργό αυτό έγγιλξικό αυτοκίνητο τ' όποιο, στο πόρτ - μπαγκάζ του, μετέφερε δύο τεράστιες φιάλες ύγρασερίου! Η άπόδοσή του ήταν άκόμη πιο μικρή άπ' εκείνη τής βενζίνης αλλά βρήκαμε ότι, ενώ με βενζίνη (τότε προς 7 δραχμές τ' λίτρο) τ' κάθε χιλιομέτρο μ'ς κόστιζε 1,32 δραχμές, με τ' ύγρασεριο τ' κάθε χιλιομέτρο κόστιζε 0,78 δραχμές! Διάλογο άσχημο αλλά τώρα και τ' ύγρασεριο έχουμ αύξηθί και δέν άκούσαμε έκτοτε τίποτα για άλλες έφαρμογές. "Ίσως άκούσαμε από τήν 1η Ιανουαρίου, άπόττε, όπως λέγεταί, θά καθιερωθί τ' δελτίο. Τ' «γκας - ρόβερ» είναι λύση άνάγκης κι' όχι αυτοκίνητο

όπως έμεις τ' καταλαβαίνουμε. Μ' άλλα λόγια... λεμόνι αλλά παός θα ενδιαφέρεται σε λίγο; "Όλα τ' αυτοκίνητα θά γίνουν λ έ ν α γ κ α σ τ ι κ ά λεμόνια. Το PEUGEOT 104, τ' τετράπορτο μίνι που θά κατασκευασθίαν από έργοστάσιο του Βόλου, άποσώθησε 5 έ ν η αν είναι λεμόνι! Είναι πορτοκάλι και άπορούμε γιατί ή άντιπροσωπεία εξακολουθεί να τ' κρατά μακριά από τ' κοινό τής χώρας μας. Το αυτοκίνητο είχε (μ' και φαίνεται ότι ήταν τ' μ ά ν ο που πάτησε τους τροχούς του στο έδαφος μας) κινητήρα τετρακύλινδρο, σχεδόν άριζόντια τοποθετημένο στο έγκάρσιο έπίπεδο, με έκκεντροφόρο έπικεφαλής και 46 ίππους NTIN στις 6000 στροφές από 954 κ. εκ. Η κατακόλιση ήταν από 9 έως

Είναι ένα οικογενειακό αυτοκίνητο... "Αλλά τ' όποιος δέν "χαρμίζει". Το Κ—70 τής VW.



πιστεύουμε ότι τ' λέει δ λ α ί "Η άκαμψία τής Κοσμοκάρ διαρβώθηκε θιαν ήλατε τ' VOLKSWAGEN K—70. Μέχρι που μ'ς πήραν τηλεφώνο να μ'ς ρωτήσουν αν θέλουμε να δοκιμάσουμε τ' αυτοκίνητο! Τ' πήραμε και τ' κρατήσαμε 4 ή 5 ημέρες. Το Φολκσβάνγκεν Κ—70 ήταν τ' γνωστό "Έν "Ες Ού Κ—70 τ' όποιο μετανομάστηκε. Κινητήρας 1605 κ. εκ., 75 ίπποι NTIN και 1100 κιλά για να άντέχη. Ποτέ δέν σωμαθώσαμε τ' Κ—70 (έτσι αν "Έν "Ες Ού, έτσι αν Φάου Βε) και μπορούμε να πούμε ότι είναι πορτοκάλι παλιό ένο. Κάνει 0—100 σε 15,5, ύποστρέφει άπλοιστικά, γέρνει άπλοιστικότερα, έχει καλό έξοπλισμό και «φρένομα», είναι γερό, έχει λεπτά μαύρο πλαστικό στο δάπεδο, και 11,5 λίτρα στα 100, κρατά ύπεροχα στη τροχή, έχει άκριθείς τιμόνι, τεράστιο πόρτ μπαγκάζ, κακό σύγχρονο και αλοθηρη - διάταξη στις ταχύτητες. Πολύ καλύτερο, με τήν οικογένεια, ήταν τ' SIMCA 1100 τ' όποιο ύπόση και τ' πιο δύσκολο τέος άφου άνηκε σε αυτώπη των 4Τ. Παρά τήν πρόσθια κίνηση, παρά τήν υπερβολική κλίση στις σιρορές, παρά τ' ότι τ' αυτοκίνητο είναι ψηλό και άχαρο, όλοι μείναμε έκανοποιημένοι. Ο κινητήρας των 1118 κ. εκ. άποδίδει 60 ίππους NTIN στις 6000 στροφές και πρέπει να κινήση 940 κιλά. Τ' αυτοκίνητο είναι ιδιαίτερα οικονομικό, με 8,5 λίτρα στα 100 για ταχύτητα 110 χιλιομέτρων κι' έχει τις πέρτες και τόν χώρο που χρειάζεται μια σύγχρονη οικογένεια. Σαφώς πορτοκάλι λοιπόν σε άντίθεση με τ' SIMCA RALLY 2 που όδηγήσαμε άμέσως κατόπιν και που, παρ' όλη τήν «κίνηση πίσω», χώρισε τούς 4Τ και οι μισοί φωνάζουν λεμόνι και οι άλλοι μισοί πορτοκάλι, με τ' βάρος όμως προς τ' λεμόνι. "Έτσι κι' άλλοιώς τ' αυτοκίνητο δέν έρχεται κ ά ν στη χώρα μας και δέν χρειάζεται να τ' όφειρώσουμε περισσότερο χώρο. "Εκτός από τ' ότι δ κινητήρας των 1294 κ. εκ. άποδίδει 82 ίππους NTIN (1) τ' αυτοκίνητο ζυγίζει 860 κιλά (βαρί!), φθάνει τ' 170 χιλιομέτρα (έργοστάσιο) και κάνει 33,8 βλ. για τ' χιλιομέτρο (έργοστάσιο) και 11,8 δευτερόλεπτα για 0—100 χλμ. (4 Τροχοί). Τ' Ραλλύ—2 έκανε 9,2 λίτρα στα 100 χιλιομέτρα που δέν είναι ▷



πορτοκαλία και «λεμονια»

▷ **Διόλου δοχημοί**
 Αντίθετα, το μικρό FIAT 126 ήταν, κατά την γνώμη μας, πορτοκαλί. Κι' αυτό διότι δεν ερρέθηκε ευρωπαϊκό περιοδικό που να γράφει καλά γι' αυτό, το δε έγγλέζικο CAR έχασε τη διαφήμιση της Fiat διότι έγραψε ότι το «νέο 126 είναι τ' αυτοκίνητο που δεν έλαθε μέρος στον αγώνα για την απαλλαγή του περιβάλλοντος από τα μεγάλα αυτοκίνητα», θέλοντας να πη ότι απέτυχε σαν μικρό αυτοκίνητο! Διαφωνούμε διότι το 126 μάς άρεσε διότι είναι α) πολύ δημοφιλές β) χάνεται παντού γ) έχει χώρο για τέσσερα άτομα (για κοντινές μετακινήσεις) και δ) διότι είναι η πρώτη φάση για ένα αυτοκίνητο που ο I γ ο υ ρ α θά παρουσιάσει απ' την Fiat για ν' αντιμετωπίσει το προβλήματα της επόμενης δεκαετίας.

Καταναλώνει πολύ βενζίνη αν το οδηγείς αληθρά και την ίδια με το «500» αν το οδηγείς ανθρώπινα. Μ' άλλα λόγια, από 5 έως και 8 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Το 126 ζυγίζει 580 κιλά. Τό έτσι που κάναμε στο προηγούμενο τεύχος ανάμεσα στο Fiat 126 και στο «Εν Έξ Οδ Ρό 80» δεν είχε καμιά πρόθεση συγκρίσεως των δύο αυτοκινήτων! Τα θέλαμε διπλο-δίπλα για να δείξουμε το απόλυτα βασικό με το απόλυτα προηγμένο μέσο μεταφοράς και να τονίσουμε ότι η δεύτερη κατηγορία βρίσκεται από τελευταία της. Για το «Εν Έξ Οδ Ρό 80

δεν υπάρχει τίποτα να πούμε. Το αυτοκίνητο είναι πορτοκαλί, και μάλιστα από τα καλύτερα που μπορεί να συναντήσει κανείς αλλά η κατανάλωσή του είναι μεγάλη και μόνο στάματα με άσπαρες στη Λιβύη μπορούν να το κινήσουν! Αυτάματα που η περιήγησή τους θα μας στερήσει την ασφάλεια που για ένα χρόνο τώρα ήταν ο φύλακας άγγελός μας... Τους τελευταίους δύο μήνες μετά την άσπηση της δραχμής, τ' αυτοκίνητα έπρεσαν σε ρεαλιστικότερα επίπεδα για τών «Ελλάδα άγαραστή».

Η παράλληλη άσθηση του «Κουίζ» των εισαγωγών κατά 20% επέτρεψε στους αντιπροσώπους των ευρωπαϊκών και ιαπωνικών αυτοκινήτων να φέρουν περισσότερα, και να καλύψουν

Καλό κράτημα. Καλό εσωτερικό. Άνετα καθίσματα. Άπαράδεκτες επιδόσεις. VW 1303.



τις ανάγκες του κοινού μέχρι ένα κάποιο σημείο. Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, υπάρχουν έ τ ο ι μ ο π α ρ ά δ ο τ α Fiat, Ώπεν Βικτόρια και Μίνι, Άλφα Ρομέο και Άουτι... Η αγορά αρχίζει να στρέφεται πάλι προς την Εύρωπη και την Ιαπωνία, μετά από την αναγκαστική της μετάβαση στα προϊόντα των χωρών του ανατολικού μπλόκ, που δεν ήταν πάντα καλά. Είχαμε ένα DACIA, για λίγες ημέρες, και πιστεύουμε ότι είναι ένα αξιοπρεπές αυτοκίνητο, σε αντίθεση με ένα SEAT, το οποίο ήθελε Παύλ Δύναμη για να σπρώξει. Ήταν πολύ άργα (20,9 δλ. για 8—100 χλμ.) και «περίεργα» στη γενιά του

αίσθησης με τών «κινήτρα» των 1.295 κ.έκ., ο οποίος επέδιδε 60 ίππους Ντίν για να κινήσουν 870 κιλά, καταναλώνοντας από 8,5 έως 11 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα. Δεν μπορούσαμε να οδηγήσουμε Fiat - Πόλακι, γ' αυτό περιμέναμε και τις αντιπώσεις αναγκαστών μας, για να μπορούσαμε να καταλήξουμε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα περί του αν το αυτοκίνητο είναι πορτοκαλί ή... λεμόνι.

Τό Πάσχα τό περάσαμε στη Ζάκαθο... Παρέα με μιά DINO - FERRARI που δηλώνουμε ότι είναι τό ΚΑΛΥΤΕΡΟ αυτοκίνητο που οδηγήσαμε ποτέ στη ζωή μας. Τό υπέροχο αυτό καυτί, με τόν 8ε—6 κινήτρα που τοποθετημένο εγκάρσια στο «κίνητρο» και τούς 195 ίππους Ντίν, έστριβε, σταματούσε και επτάχυνε με τή ο κ έ ψ η

κι όχι με ουνεδητές ενέργειες του οδηγού. Έκανε 235 χιλιόμετρα την ώρα και... καταβρόχθιζε τήν βενζίνη με ρυθμό 15 έως 23 λίτρων ανά 100 χιλιόμετρα. Μά από τις πιο δημοφιλεις ασημές της οδηγικής μας ζωής... Μά από τις στιγμές που μάς έκανε να σκεφθούμε σοβαρά τό μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας των Άγγλων ήταν όταν οδηγήσαμε ένα SUNBEAM AVENGER 1250. Τό αυτοκίνητο ήταν άσταθές, τό τιμόνι νεκρό, ή ορατότητα πίσω περιορισμένη και τό πλαστικό κυβερνούσε τόν χώρο. Ο κινήτρας τών 1249 κ.έκ. άποδίδει 54 ίππους Ντίν, τό αυτοκίνητο ζυγίζει 850 κιλά και ή επτάχυνση από 0 στα 100 χιλιόμετρα

είναι 19,5 δευτερόλεπτα. Η κατανάλωση ήταν άνάμεσα από 7 με 11 λίτρα ανά 100 και τό διαφορικό έκανε ένα περίεργο θόρυβο. Αντίθετα, δεν άκούσαμε θορύβους από ένα FORD TAUNUS 1800 GT, τό οποίο έχει κινήτρα 1593 κ.έκ. με άκαπταφόρο έπικεφαλής που άποδίδει 72 ίππους Ντίν για 965 κιλά... Μετρήσαμε 13 λίτρα ανά 100 (μέσα στην πόλη) και άπαλογίσουμε ότι πρέπει να κάνει γύρω από 11 στα ταξίδι.

Τό αυτοκίνητο πηδούσε πίσω στις στρώσεις και είχε πολύ πλαστικό και άτυπωσιακές γραμμές, για να ζηλέψουν οι Παπαδόπουλοι, άπέναντι. Άκόμη χειρότερες άτυπώσεις είχαμε από μιά FORD CORTINA 1600, με 66 ίππους Ντίν και 960 κιλά. Δεν μετρήσαμε τήν κατανάλωση διότι περιμέναμε να οδηγήσουμε και να παρουσιάσουμε τό νέα Φόρντ Κόνσουλ και Γκρανάντα, τό όποια όμως ποτέ δεν μπορούσαμε να πάρουμε στα έρημα χέρια μας... Άπτες ήταν οι, περιορισμένες, έμπειρίες μας, τό 1973. Κακός, λοιπόν, να ταξινομήσουμε τό φρούτα μας...

ΠΟΡΤΟΚΑΛΙΑ: Λάντσια 1400, Άουτι 80, Γελώ 104, Μπέ Έν Βέ 5—20, Fiat 126, Σίμα 1100, Ντάτσια, Ντασαύ 1608.

ΛΕΜΟΝΙΑ: Σέατ 1295, Λάντια, Φάου Βέ 1303, Σαμπήμ 1250, Τάσιους, Μόσκιτς.

ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΑ ΔΥΟ: Φάου Βέ Κ—70, Κορτίνα 1600...

Και προς άρουν παρεξηγήσεων με τούς μη ικανοποιηθέντες πρέπει να κάνουμε με άευκρίνηση: Λεμόνια είναι τ' αυτοκίνητα που μάς έκαναν να ξαίσουμε άτων τό οδηγήσαμε. Μ' άλλα λόγια, τ' αυτοκίνητα που δεν μάς άρεσαν για τούς λόγους που έξηγήσαμε, τό όποια όμως δεν παύουν να είναι παραδοκτά μεταφορικά μέσα για ανθρώπους που δεν έχουν ιδιαίτερες άσπησης... Κι όπως είπαμε στην αρχή, σε λίγα χρόνια δ λ α τ' αυτοκίνητα θα είναι «λεμόνια» από πλευράς έ π ι δ ό σ ε ω ν, λόγω της ενεργειακής κρίσεως.

Έκτός άν οι βιομηχανίες ξεχάσουν τις λαμαρίνες και τό περιττό βάρος και άρχίσουν να σκέπτονται ότι είναι ό ύπ' αριθμόν «Ένα έχθρος της άικονομίας».

«47»

ΧΑΜΗΛΟ, ΦΑΡΔΥ ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟ

BRIDGESTONE
RD-102



για μεγάλες ταχύτητες
 Τό BRIDGESTONE RD-102 είναι ένα νέο λάστιχο LOW PROFILE, με 20 χιλιοστά φαρδύτερο πέλμα για καλύτερη ευστάθεια στις ευθείες και τις στρώσεις. Τοποθετήστε τέσσερα RD-102 LOW PROFILE RADIALS στο αυτοκίνητό σας και θα αισθανθήτε άμέσως τή διαφορά στο κράτημα και τόν έλεγχο του αυτοκινήτου.

για τή βροχή
 Η ειδική σχεδίαση του πέλματος προσφέρει θαυμάσιο κράτημα στα βρεγμένα, ελαττώνει στο ελάχιστο τις πιθανότητες ύδρευσης και μειώνει αισθητά τόν θόρυβο των RADIALS.

για πολλά χιλιόμετρα
 Έκτός άπ' τα άνωτέρω πλεονεκτήματα, τό RD-102 διαρκεί 15% περισσότερο από τό κοινό RADIALS και έπί πλέον είναι ένα μαλακό λάστιχο.



Κάθε BRIDGESTONE μάντιλα, είναι έφοδιασμένο με ειδικούς δεκτες φθοράς τοποθετημένους σε έξη διαφορετικά σημεία του έλαστικού. Οι δεκτες γίνονται όρατα, όταν άπομεινουν 1,6 χιλιοστά πέλματος στο έλαστικό, δείχνοντας ότι είναι καιρός να τό αντικαταστήσετε.



άποκλειστικοί αντιπρόσωποι:
ΕΛΛΗΝΟ-ΙΑΠΩΝΙΚΗ Α.Ε.
 κεντρικά γραφεία έκθεση κηφισίας 100 - χαλάνδρι - τηλ. 6818.611
 άποκατάστημα: καλλιρρόης 69 & φραντζή - τηλ. 9227.797
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΠΟΛΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ