

Αν υποθέσουμε ότι το σημαντικότερο τμήμα του ειδικού Τύπου είναι ο αυτοκινητικός, μια υπόθεση αρκετά ισχυρή, είμαστε σχεδόν βέβαιοι ότι εκκίνησε τη διαδρομή του στον Μεσοπόλεμο. Γι' αυτό το χρονικό διάστημα ελάχιστοι έχουν ασχοληθεί και ακόμα λιγότεροι έχουν σκύψει με προσοχή πάνω στα μετρημένα αρχεία που υπάρχουν.

Υπήρξαν όμως τουλάχιστον δέκα έντυπα από το 1923 έως την ιταλική εισβολή, τον Οκτώβριο του '40.



Στον Μεσοπόλεμο

κυκλοφόρησαν τα εξής (τα αναφέρουμε επιγραμματικά και εν τάχει αφήνοντας την πλήρη ανάλυσή τους σε ειδικευμένους αυτής της περιόδου):

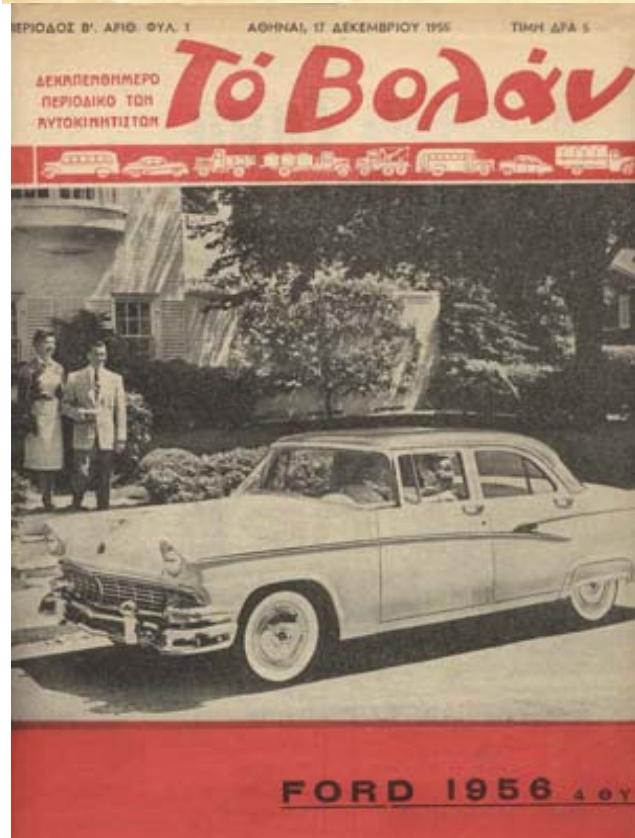
«Η εφημερίς των αυτοκινητιστών» φέρεται να είναι το πρώτο χρονολογικά έντυπο, εκδόθηκε το 1923 και άντεξε δυο χρόνια. Ακολουθούν: «Το αυτοκίνητο» ('29 – '30), «Ε.Λ.Π.Α. Μηνιαία επιθεώρηση» ('31), «Οδηγός αυτοκινητιστών & τουρισμός» ('36 – '39), «Η φωνή των αυτοκινητιστών» ('37 – '40), «Εφημερίς των αυτοκινητιστών της Ελλάδος» ('40). Κοντά σε αυτά πρέπει να αναφερθούν και άλλες εκδόσεις που σημαντικό τμήμα τους καταλάμβανε ο κόσμος του αυτοκινήτου, όπως: «Σιδηροδρομική επιθεώρηση» ('26), «Εργασία» ('28 – '34) «Τουριστική Ελλάς» ('31 – '40).

Γίνεται σαφές ότι παρά το γεγονός πως το αυτοκίνητο, η οδοποιία, η τεχνολογία, καθετί που είχε να κάνει με τον αυτοκινητό κόσμο βρίσκεται στα σπάργανα, παρά το πελώριο κοινωνικό, οικονομικό πρόβλημα που δημιουργήθηκε με την τεράστια μετακίνηση πληθυσμών η οποία ακολούθησε τη Μικρασιατική καταστροφή, υπάρχει κινητικότητα. Το αυτοκίνητο δείχνει τη δυναμική του από τον Μεσοπόλεμο, το αυτό και για τις ειδικές εκδόσεις.

Για να φθάσουμε μεταπολεμικά στο ίδιο πλήθος εντύπων, θα πρέπει να περιμένουμε στο τέλος της δεκαετίας του '50, ενώ από αυτά, στην επόμενη δεκαετία θα περάσουν δύο μόνον έντυπα και μετά το μέσον της δεκαετίας του '60 θα φθάσουμε πάλι στο προπολεμικό πλήθος. Άλλη μια τρανή απόδειξη για το μέγεθος της συμφοράς που επέφερε η Κατοχή και ο Εμφύλιος.

Το πρώ το μεταπολεμικό

έντυπο πρέπει να είναι η «Αυτοκινητιστική επιθεώρηση». Εκδίδεται το '45 και φθάνει μέχρι το '47. Ακολουθούν «Τουριστικά Νέα και Αυτοκινητιστικά χρονικά» ('50 – '53), «Βολάν» ('53 - 67) με διευθυντή τον Χαράλαμπο Διαμαντόπουλο, «Νέο αυτοκίνητο» ('54) των Αντώνη και Μιχάλη Γρατσία, «ΙΧ. Αυτοκίνητο» ('54) και «Αυτοκινητιστικά επίκαιρα» ('58) με εκδότες τους Τ. Κολυμβά & Δ. Σταυριανό.





ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β'
ΕΙΟΣ ΤΡΙΤΟΝ

ΤΟ ΝΕΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

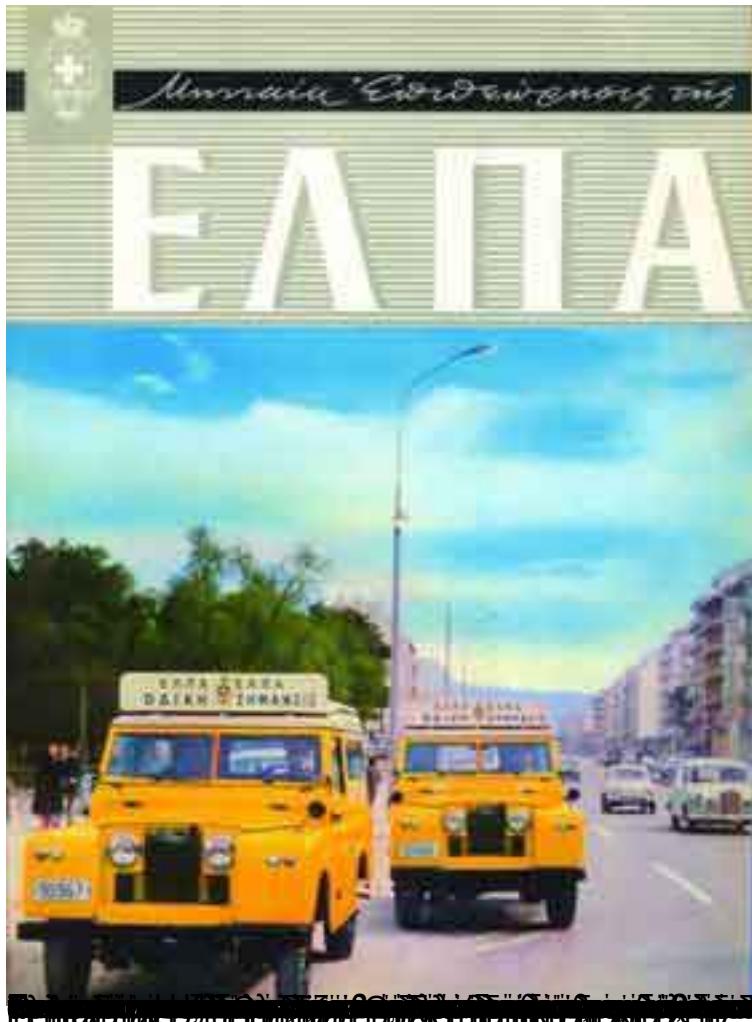
ΑΡΙΘΜ. 58-59
ΤΙΜΗ ΦΤΑ. ΔΡΧ. 1

ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ

ŠKODA 440

ΕΠΙΤΡΟΧΩΜΑΝΑ

Κ. ΡΩΣΤΗ - Ο Σπουργόπουλος που παραγόει την πιο γρήγορη μηχανή - Κ. ΛΕΦΑΖΗΣ -
ΚΟΥΙ - Αναπτύσσεται και λαμπτερά το διαδίκτυο των αυτοκινήτων - Μ. Γ. ΕΙ. Διανοι
αυτοκινήτων προτίμως μεταναστεύοντας επιβάτες - ΑΓ. ΖΑΧΑΡΟΥ - Οι αυτοκινήτων
παραγωγές - Β. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ - Κάτια, η νεότερη γυναίκα - Β. ΒΕΡΓΟΥΡΗ - Η πρώτη
μηχανή που αποκτήθηκε στην Ελλάς - Η Αυτοκινητοποιία ΕΛ. Μαραγκά, μέμονη
της - Ρεπορτάριο για την απόπειρα - Τα οχήματα ΤΑΞΙΔΙΑ ΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΙΓΑΛΟΥ που παραπλέουν την
μηχανή - Σταύρος οικονομικός στα - Επιπλέον, απαραίτητη, μηχανή - Απόλυτη
μηχανή της Εποχής - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΣ ΑΘΗΝΑΣΙΟΣ - Παραγωγή των παραγγελμάτων
της Ελληνικής Ράλλυ Αροάνων - Η Μαραγκά - Μια μηχανή που διατηρεί φρέσκια
την ιδιότητα της παλαιάς μηχανής - Επιπλέον την παραγωγή μηχανών θερμοκίνησης



ΤΙ ΚΡΙΜΑ

Τὸ σπὸρ τοῦ αὐτοκινήτου στὴν Ἑλλάδα ἐν σχέσει μὲν ἄλλες χῶρες εἶναι γνωστὸ δτὶ ἔχει μείνη πολὺ πίσω. Τοὺς κυριώτερους λόγους ἔχουμε διαλύσει παλαιότερα (ἔξοδος, βαρειά· φορολογία τῶν αὐτοκινήτων κλπ.). "Ενας ἄλλος λόγος δμως εἶναι δτὶ δ ἡμερήσιος τύπος δὲν προσθεῖ καθόλου τὸ ἀθλητικό αὐτό. Ἡ μόναδικὴ ἡμερήσια ὀρθλητικὴ ἐφημερίς ὅγνοει παντελῶς τοὺς ἀγῶνας αὐτοκινήτου καὶ περιορίζεται· μόνον εἰς ἀποτελέσματα καὶ αὐτὰ λανθασμένα συνήθως.

Μία ἄλλη δμως ἀπογευματινὴ σοβαρὴ ἐφημερίς ή δποία ἔχει διαθέσει ἐπανελειμένως χώρο εἰς τὶς στῆλες τῆς διὰ τὸ ἀθλητικὰ τοῦ αὐτοκινήτου εἰς τὴν Ἑλλάδα ἔχει δυστυχῶς διαθέσει τὸ ρεπορτάζ εἰς κάποιον δ ὀποῖος ἔχει παντελῆς ἔλειψιν γνώσεων διὰ τοὺς ἀγῶνας

αὐτοκινήτων. Αὐτὸ εἶναι τεραστία ἀτυχία διὰ τὸ ἀθλητικὰ διότι ἐνῷ εἰς τὴν ἀρχὴν δλοι εύχαριστήθηκαν ποὺ είδαν ἐφημερίδα νὰ γράφει ἐπιτέλους διὰ τοὺς ἀγῶνας αὐτοκινήτου, δυσπρεστήθησαν δμῶς διὰ τὰ ἐσφαλμένα ρεπορτάζ ποὺ διάβασαν. Στὴν Ρόδο δ συντάκτης τῆς δὲν εἶχε ἔρθει καὶ δμως ἔγραψε ρεπορτάζ διὰ τὸν ἀγῶνα. Βεβαίως ἐφόσον τὸ ἔγραψε ἀπὸ πληροφορίες ήτο ἐσφαλμένο.

Στὴν Κέρκυρα ἦρθε ὡς ἐπίσημος ἀπεσταλμένος μάλιστα ἀπὸ τὸν ἐργοδότη του. Ἀπὸ δτὶ δμως διαβάσαμε διὰ τὸν ἀγῶνα καλύτερα θὰ ήταν νὰ μὴν εἶχε ἔρθη καὶ ἔκει διότι δπὸ πληροφορίες θὰ εἶχε γράψει σωστότερα πράγματα.

Δὲν δμιλῶ διὰ κριτικὴ τοῦ ἀγῶνος διότι εἶναι δικαίωμά του, ἐφόσον ἔχει τὴν τύχη νὰ πείσῃ τοὺς ἐργοδότας του δτὶ εἶναι δ καταληλότερος διὰ τὸ ρεπορτάζ τῶν ἀγώνων αὐτοκινήτων, νὰ γράφῃ δτὶ θέλει. Ἄλλα ἔχει κάνει τεράστια σφάλματα ὡς πρὸς τὸ ρεπορτάζ. Κρίμα λοιπὸν ποὺ ή σοβαρὰ αὐτὴ ἐφημερίς ἐνῷ διαθέτει τὸν χώρο τῆς πηγαίνει χαμένος, ἐξ αἰτίας τοῦ ἀδαοῦς συντάκτου τῆς.

ΣΤ. ΖΑΝΝΟΣ

όλο τὸ ἀμάξι, μὲ τὰ παράθυρα κλειστά, σπομονώνει τοὺς ἔξωτερικούς θορύβους, καὶ δὲν ὑπάρχουν οὔτε στὴν καρρότσα τριζίμαστα, δταν ἡ «Βόλδο» περιῆ τοὺς πλέ κακούς δρόμους.

ΚΑΤΙ ποὺ εἶχα παρατηρήσει στὸ προηγούμενο τέστ καὶ μοῦ εἶχε κάνει τρομερά κακή ἐντύπωσι, δταν ὁ ἔξαιρισμός, δταν τὸ παράθυρο τοῦ δῆγου ἀνοιγῆ. Πολὺς ὁ θόρυβος, πολὺς ὁ σάφας, κακὸ τὸ ἀποτέλεσμα. Τώρα, τὸ κάθισμα ποὺ διέβηκε, ἡ γωνία τοῦ παραθύρου ποὺ ἀλλάξει, φελτίωσαν τουλάχιστον κατά 60% τὸν ἔξαιρισμό.

ΜΙΛΩΝΤΑΣ γι' αὐτὸ τὸ θέμα, θὰ πρέπει νὰ θυμηθῶ δτι πολὺ καλὴ ἀπόδοσι εἶχε ἡ εἰσόδος θερμοῦ ἡ κρύου αέρος γιὰ τὸ ξεθόλωμα τῶν μπροστινῶν τζαμιών. Καὶ τὸ καλοριφέρ δρκετά δυνατό.

ΣΤΗΝ ΒΡΟΧΗ οἱ καθαριστήρες κάνουν περίφημα τὴν δουλειά τους. Τὸ παραμπρίζ εἶναι σχεδὸν ἐπίπεδο, κι ἔτσι ἔχουν τὴν εύκαιρια νὰ παρουσιάζουν καθαρὸ τὸ τζάμι, μπροστά στὸν δῆγο καὶ στὸν συνοδηγό.

ΠΕΤΥΧΗΜΕΝΟ σημεῖο, τὰ παράθυρα τῆς καινούργιας «Βόλδο». 'Απ' τὸ χερούλι, μὲ κινητὸ κουμπὶ ποὺ ἐπιτρέπει στὰ δάχτυλα νὰ μὴν αισθάνωνται τὴν τριβὴ, μέχρι τὸ ίδιο τὸ τζάμι ποὺ χρειάζεται μικρὴ προσπάθεια καὶ λιγες στροφές γιὰ νὰ κατέβῃ.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ, τώρα. Ξεκίνησα δράμυ, καὶ τὰ φῶτα τῆς «Βόλδο» μὲ δοήθησαν πολὺ στὸν ἀγώνα μου ἐναντίον τῶν φορτηγῶν ποὺ μοιάζουν νὰ ἔχουν τοιρότο στὸ κουμπὶ τῶν μεγάλων φάρων. Στὴν ἀρχὴ ἡμουν ἐπιφυλακτικός στὴν ταχύτητα, μέχρι τὰ πρώτα ἑκατό χιλιόμετρα ποὺ ἀπεκτησα τὴν αἰσθησι δτι ἡξερα κάτι ἀπ' τ' ἀμάξι.

ΘΛΥΜΑΣΙΑ ἡ ἀνάπτυξι. Χρονομετρημένα, στὴν ἔθνικὴ δῦδ χωρὶς δινεμο, τὰ 0-100 χιλιόμετρα σὲ 16.1 δευτερόλεπτα. Καὶ ἀξιόλογη ἡ ἐλαστικότητα τοῦ μεγάλου μοτέρ ποὺ δέχεται νὰ κυλᾶ μὲ 50 χιλιόμετρα καὶ τὴν τετάρτη, καὶ ν' ἀναπτύξῃ ἀδιαμαρτύρητα τὰ 100 μ'. ἔνα ἀπλὸ πάτημα τοῦ γκάζ, χωρὶς καρμπιά ἀλλαγὴ.

ΤΟ ΤΙΜΟΝΙ στὶς στροφές. Εχει ἀκριβῶς τὸ δάρος ποὺ πρέπει γιὰ νὰ μὴν κουράζεσαι καὶ νὰ μὴν κινδυνεύεις. Μένει δὲ σταθερὸ ἀκόμη καὶ στὶς μεγάλες λακκούδες. 'Η ίδια ἡ «Βόλδο», δέχεται ἀδιαμαρτύρητα τὸν καρρόδρομο, χωρὶς νὰ ταλαιπωρῇ τοὺς ἐπιδάτες τῆς.

ΤΑ ΦΡΕΝΑ είναι φελτιωμένα, ἀλλὰ ὥχι περιφῆμα. Δίσκοι μπροστά καὶ ταμπούρα πίσω, μὲ ἔξυπηρτησαν πολὺ στὸ ταξίδι, ἀλλὰ δταν λιγάκι πεσμένα δταν τέλειωσα μιὰ γρήγορη καὶ κοπιαστική κατάβασι.

Η ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ τῆς καινούργιας καρρότσας, είναι, διασδήποτε καλύτερη ἀπ' τὴς παλιὰς ἀλλὰ παραμένει πάντα στὸ ίδιο δύσκολο σημεῖο: Πρέπει νὰ ζέρῃ νὰ δῆγης ἔνα τέτοιο ἀμάξι γιὰ νὰ μὴν τὸ φοβηθῆς στὴν πρώτη στροφή.

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ, ἡ «Βόλδο» έχει ἔνα δικό της τρόπο συμπεριφορᾶς. Μπαινοντας γρήγορα στὴν στροφή, αισθάνεσαι τὸ αὐτοκίνητο νὰ γέρνη, κι δταν ἐπιχειρήσῃς νὰ τὸ διορθώσῃς, τὸ δλέπεις δτι φεύγεις πρὸς τὰ πλάγια καὶ μὲ τὶς τέσσερις ρόδες.

ΥΠΑΡΧΕΙ δῆμας τρόπος νὰ κάνῃς μιὰ «Βόλδο» σταθερή. Μὲ πιὸ μαλακά λάστιχα καὶ πιὸ σκληρὰ ἀμμορτισέρ, θὰ διορθωθοῦν πολλὰ πράγματα. 'Αξιζει τὸν κόπο νὰ δοκιμάσῃς κανεὶς ἔνα τέτοιο πράγμα: 'Αξιζει σίγουρα, γιατί, πρὶν ἀπ' ὅλα, είναι ἀπόκτημα τὸ μοτέρ τῆς.

ΘΛΩΕΛΑ νὰ μιλήσω, ἀκτὸς ἀπ' τὴν δύναμι καὶ τὴν ἀντοχὴ αὐτοῦ τοῦ μοτέρ, καὶ γιὰ τὴν ἀπίστευτη ἀντοχὴ τοῦ σανζμάν. Καρφωτές πρῶτες στὰ 50 χιλιόμετρα, καρφωτές δεύτερες στὰ 100, δὲν ἔκαναν κανένα θόρυβο, δὲν ἀφοσαν κανένα σημάδι πάνω στὸ κιβώτιο ταχυτήτων. Σ' εὐτά τὰ δύο σημεῖα, τὴν μηχανή καὶ τὸ σανζμάν, ἡ «Βόλδο» είναι ἀνυπέρβλητη.

Η ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ «122 S», έχει τὴν ίδια τιμὴ μὲ τὴν παλιά. Συνολικά 117.000 μὲ τὴν Ισφορά τῶν 25000 πληρωμένη. Τὸ μοτέρ τῆς, έχει 1780 κυβικά, καὶ δίνει 1κανοποιητική δύναμι 90 ἵππων ἀπ' τοὺς δοπούσις φορολογούνται οἱ 12...

ΝΙΚΟΣ ΜΑΣΤΟΡΑΚΗΣ

ΣΗΜ: Στὸ τέστ τῆς περασμένης ἐβδομάδος, έία τυπογραφικό λάθος μείωσε τὴν ἀξία τοῦ «Τάσουιους Κουπέ» καὶ τὴν δική μου παρατηρητικότητα. Στὴν φράσι «ο' ένα τέσσερις ἀμάξι» ἐπρεπε νὰ γραφῇ «ο' ένα δχι καὶ τόσο ἐπικινδυνό ἀμάξι». Τὰ τοῦ Καίσερος, λοιπόν, μιὰ ποὺ τὸ «12 M Κουπέ» είναι ἀπ' τὰ δισφαλέστερα αὐτοκίνητα... N. M.



ΣΕΛΛΑΣ ΚΙ ΚΙΤΡΙΝΑ ΚΑΒΑΒΑ
Στην πόλη της Αθήνας στην οποία
είναι γεννημένος ο επικρατείς
πολιτικός της σημερινής Ελλάς, ο πρωτότοχος
του οποίου η μητέρα ήταν η θεατρική
θητεία της Χαροκόπειας.
Η ιδιαιτερότητα της Καβαβάς
είναι η απόγευμα της γέννησής του στην
Χαροκόπεια από την πρώτη προσέλευση
της θητείας της στην πόλη της Αθήνας.
Ο πατέρας του ήταν ο Καβαβάς
Παύλος του οποίου διάδοχος ήταν
ο Καβαβάς Ιωάννης, ο οποίος έγινε
πρωτότοχος της Καβαβάς Στέφανης.
Φαντασία της Θέλης ότι απλώς
το άτομο που γέννησε την Καβαβά
είναι γεννημένος στην Αθήνα
είναι πλέον ανθεκόντως. Ήταν
επίσης ο πρώτος πατέρας της Αθηναϊκής
αριστοκρατίας, ο οποίος έγινε
πρωτότοχος της Καβαβάς Στέφανης.
Ο πατέρας του ήταν ο Καβαβάς
Παύλος της οποίας η μητέρα ήταν
η θεατρική θητεία της Χαροκόπειας.
Ο πατέρας του ήταν ο Καβαβάς
Παύλος της οποίας η μητέρα ήταν
η θεατρική θητεία της Χαροκόπειας.
Ο πατέρας του ήταν ο Καβαβάς
Παύλος της οποίας η μητέρα ήταν
η θεατρική θητεία της Χαροκόπειας.

ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΗΣ (Στίγκ -
Ραίη): Τήν παραμονή ή «κορβέτ-
τα» του θγῆκε από τὸν δρόμο
και χάθηκε στήν πρασινάδα σάν...
σαύρα. Τήν ήμέρα τοῦ ἀγώνος
δὲν ἔδειξε νὰ διεκδικῇ τὰ πρωτεία
στήν ταχύτητα, τὰ πρωτεια σ' ἄλ-
λους τομεῖς (συνοδηγοῦ, δαντέλ-
λας, μίγι κ.λπ.).

ΧΟΓΟΥΑΡΝΤ ΜΠΑ·Υ·ΖΚ (Τράϊμφ TR 6): Μὲ χρόνον 1.44.0, καὶ ἐλληνικὴ «λισάνγ» κέρδισε τὸ κύπελλο νέων παρ' ὅλον ὅτι εἰναις Ἀμερικανὸς ὑπήκοος. Τὸ μεγαλύτερο λάθος τῶν δρυγανωτῶν. Τὰ κύπελλα εἰναις γιὰ τοὺς δικούς μας ὀδηγούς. ὅχι γιὰ τοὺς ξένους. Οἱ ἔθνικὲς δημόσιες σχέσεις, εἰναις ὑποχρέωσις τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν.

‘Ο Βαλντεγκάρντ στὴν Θεσσαλονίκη

Οι διεθνείς κανονισμοί του Ράλλυ άναφέρουν ότι οι άδηγοί αγώνων μόλις έπισκεψθούν την διοργανώτρια χώραν οφέιλουν να δηλώσουν την παρουσία των στήν γραμματείαν του άγνωνος.

Οι περισσότεροι τὸ κάνουν καθυ-
στερημένα, ὁ Βαλντεγκάαρντ δὲν τὸ
ἔκανε καθόλου. Βρίσκεται στὴν
Θεσσαλονίκη ὅπου κάνει θορυβοδέ-
στατες δοκιμές, ἀδιαφορῶν σὰν
γυήσιος χωρικὸς γιὰ τὴν ΕΛΠΑ
καὶ σὰν γυήσιος Λάπτωνας γιὰ ὅτι-
δήποτε ἐγκόσμιο.

Τὴν ἔρη τὸν τὸ Εὔτο - Τουρίαν
ἔμπαινε στὸ πιεστήριο, ἵνας νεαρός,

τον τὸν λέπει Βογιατζῆδη, έποιει,
στὸ Μετόχι, μὲν πανάκριβη, μονά-
κριτη καὶ γρηγορὴ Ἐλότους Ἐλάνα,
κύρωντας τὴν στὰ δέοντα.

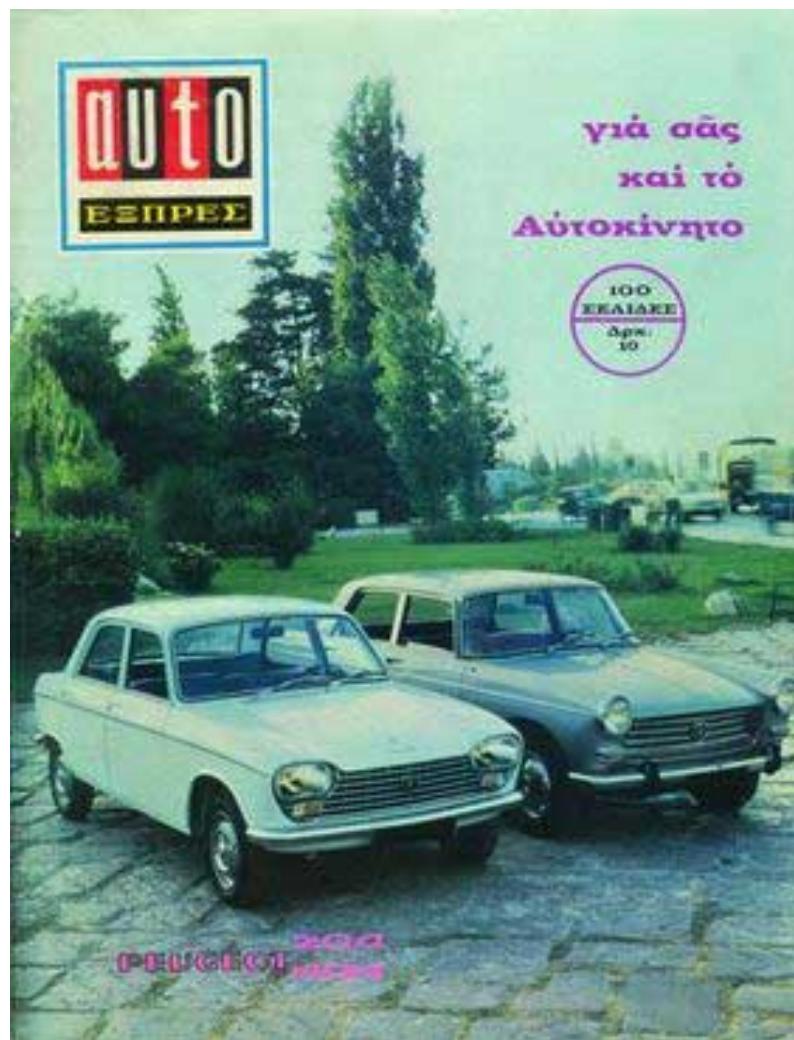
Ο Βογατζής διατάσσει την

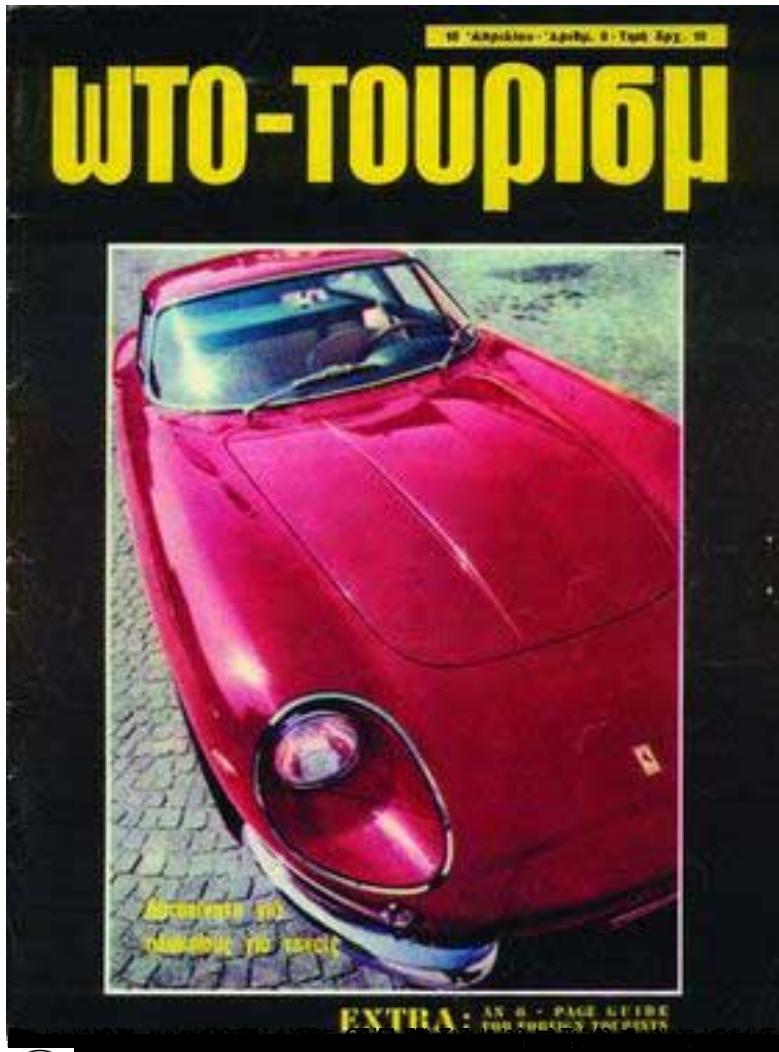
ούσιας αρχαίας. Ήταν αγράμματος την «Ελάν», την είχε φτιάξει στά μέτρα της Ηλένης και είχε και τὸν Μαύρο προπονητή.

Τα πάντα πάστερι τοποθετούνται σε
δέηγοντα, μὲ πολλὴ ταχύτητα, τχέ-
πησ στὸν βράχο καὶ ἔγινε δύο κομ-
μάτια. Τὰ δύοτα τοῦ Βογιατζῆδη
ἔγιναν περισσότερα. Τὰ κάκωλα

αγάπην περιουσίαν. Η ακολουθία του συνδιδόγματος των άσκησης πιο πολλά.

Αντή ήταν η οιδεροτύπωρά της Πάρνηθας, πού, αντή την στιγμή, θάχη τελεσμάτων —με τις έγχεις μας— το πρότο εξίσου ποτήριο, το ελαφρύ Περσέντο Πρωτοβάθμια».





Κακή κριτική
και Ξενομονία



[Αυτοκινητικός Τύπος \(μέρος δεύτερο\)](#)