Τι μπορεί να συμβεί σε μια αυτοκινητοβιομηχανία μέσα σε ένα χρονικό σκαλοπάτι 60 ετών; Η Isseta και το i3 έχουν μερικές απαντήσεις για αυτό το ερώτημα.

Η Isseta, αυτή η ωοειδής αυτοκινητική ιδέα, συχνά αποκαλούμενη ένεκα σχήματος και «φούσκα», μπορούμε να ισχυριστούμε ότι αποτελεί ένα είδος πρωτόλειας μεταπολεμικής βιομηχανικής παγκοσμιοποίησης.

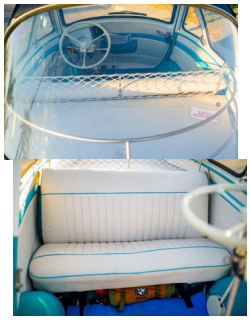
Σχεδιάστηκε, κατασκευάστηκε από τον Ιταλικό οίκο Iso Spa. Η λέξη Iso προέρχεται από την Ελληνογενή ρίζα isothermos και μας μαρτυρά ότι πριν τον δεύτερο Μεγάλο Πόλεμο του 20ου αιώνα κατασκεύαζε ψυγεία.

## Ολίγα ιστορικά στοιχεία

Μετά το πέρας του πολέμου ξεκίνησε να παράγει μοτοσυκλέτες σε μια προσπάθεια να καλυφθούν οι μεταφορικές ανάγκες της χώρας. Η φήμη που υπάρχει από τότε αναφέρει ότι ήταν ακριβά δίκυκλα αλλά διακρίνονταν από την αντοχή και την αξιοπιστία τους. Την δεκαετία του '50 οι σχεδιαστές του εργοστασίου Ermenegildo Preti και Pierluigi Raggi συνέλαβαν και εκτέλεσαν την ιδέα ενός μικρού διθέσιου αυτοκινήτου το οποίο βαπτίστηκε Isseta δηλαδή η μικρή Iso. Αυτή είναι η μικρή ιστορία πως μπορεί ένα ψυγείο να γίνει όχημα. Εδώ ας εκφράσουμε ένα μικρό παράπονο αυτοκριτικής για τον δικό μας τόπο. Διότι, δεν φτιάξαμε ποτέ την δική μας, ας την πούμε, izoletta. Αντ' αυτού καταφέραμε να οδηγήσουμε στη χρεωκοπία ακόμα μια ελληνική βιομηχανία, την Ιζόλα, αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία.

Όταν η Isetta πρωτοπαρουσίαστηκε στο σαλόνι του Τορίνο τον Νοέμβριο του '53 έκανε αίσθηση καθώς ήταν κάτι ολότελα διαφορετικό απ' ότι ο κόσμος είχε συνηθίσει ως αυτοκινητική αντίληψη. Με μήκος κάτω από 2,3 μ. μόλις 1,3 μ. πλάτους, μια μόνο εμπρόσθια πόρτα τον μηχανισμό του τιμονιού και τα όργανα να μετατοπίζονται με το άνοιγμά της, θέσεις για δύο άτομα, στη πλάτη των οποίων υπήρχε ο μοναδικός αποθηκευτικός χώρος, ένα αρκετά ευμεγέθες ράφι. Η οροφή ήταν ανοιγόμενη από μουσαμά και σε περίπτωση σύγκρουσης και μπλοκαρίσματος της πόρτας ήταν ο μοναδικός τρόπος εξόδου. Το καλοριφέρ ήταν έξτρα και η ανανέωση του αέρα γινόταν με το άνοιγμα της οροφής.

Το μικρό αυτό σύνολο κινούσε ένας μικρός (236 κ.εκ.) μονοκύλινδρος δίχρονος κινητήρας, ισχύος μόλις 9,2 ίππων, ο οποίος ερχόταν στη ζωή μέσα από ένα μάλλον πολύπλοκο σύστημα που συνδύαζε τις ιδιότητες της μίζας και του δυναμό ταυτόχρονα, γεγονός που μαρτυρούσε και το όνομά του: Dynastart. Μιλώντας για μετάδοση, είχε μηχανικό κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων συν την όπισθεν και αλυσίδα που μετέφερε την κίνηση στον μονοκόματο πίσω άξονα. Τα πρώτα μοντέλα είχαν μονό τροχό πίσω, γρήγορα όμως τοποθετήθηκαν δυο τροχοί πίσω έστω και σε μικρή ανάμεσά τους απόσταση κάνοντας το, σαφώς πιο σταθερό. Για όσους ενδιαφέρονται περί των επιδόσεων ας γράψουμε ότι χρειαζόταν μισό λεπτό για να πιάσει 50 χλμ/ώρα από στάση, και αρκετά περισσότερο την τελική του ταχύτητα που περιοριζόταν στα 75 χλμ/ώρα.



Ήταν επίσης το πρώτο αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής που περιόρισε την κατανάλωσή του στα, περίπου, λίτρα ανά 100 χλμ. Κάποιο θαρραλέοι μάλιστα, είχαν το κουράγιο να το τρέξουν στο Mille Miglia όπου πέτυχαν το 1-2-3 στην μικρότερη κλάση.

Εμπορικά είχε κατ' αρχάς μεγάλη επιτυχία αλλά στην Ιταλία, άρχισε να υποχωρεί με την εμφάνιση του Fiat 500, που προφανώς ήταν το επόμενο, το πιο εξελιγμένο βήμα της αυτοκίνησης και ήταν «περισσότερο» αυτοκίνητο.

Το διαφορετικό της ιδέας, συγκίνησε πολλούς. Έτσι σύντομα άρχισαν να καταφθάνουν αιτήσεις από ενδιαφερόμενους. Η Isseta αποκτώντας έναν παγκόσμιο χαρακτήρα άρχισε να παράγεται σε Ισπανία, Βέλγιο, Γαλλία, Βραζιλία, Ηνωμένο Βασίλειο και Γερμανία, δηλαδή Δυτική Γερμανία, διότι τότε ο κόσμος ζούσε στο κλίμα του Ψυχρού Πολέμου, οι Γερμανίες ήταν δύο, η Ευρώπη ήταν πιο ήρεμη και το Checkpoint Charlie ζούσε το μεγαλείο του.

5400

[redacted]

[redacted]

Μὲ

Isetta

4.200 χιλιόμετρα στὰς διαβάσεις τῶν Ἄλπεων

Ἡ ἐν Ἑλλάδι Γενικὴ ἀντιπροσωπεία τῶν ἀυτοκινήτων Βαυαρικῶν Ἐργοστασίων αὐτοκινήτων B.M.W. κ.κ. «ΒΙΤΕΜ Α.Ε.» ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Ἀνωνύμος Συντροφ. 27 Β.' ἀναοικειοποιεῖς τῆς τρόμ. τὴν νέον μᾶς ἐπιφορείας σου Β.' ἕνα νέον κατώθημα τοῦ μικροῦ ἀυτοκινήτου αὐτοκινήτου τῆς «ISETTA B.M.W. 300 κ.κ.». Κατ' ἀντίφωνον ἀυτοκίνητον τῆς B.M.W. θεωρεῖται ἀυτόν ἔδω εἰς ἀπὸ GRIMSELPASS μέσω GLETSCH — FURKAPASS — ANDERMATT εἰς WASSEN. Πρὸ τῆς ἀκινήτους ἀναφυγείσαν τόσον ὁ κινητὴρ ὅσον καὶ τὸ πλαίσιον καὶ τὰ ταμιευτήρια. Εἰς ἀνάστον κυκλικὴν διαβαρὴν ἀπέφυγεν ἐπιφορὰ ἄφαις περὶ 3.600 μ. Σωρεύοντες τὴς προδιαγραφὰς τὰ ἄγκαν ἔφερε κατ' ἄλον τὴν ἀνοφορὴν δύο ἐνιδόπας καὶ ἀναστεύδε, ὁ Βίκτωρ δὲ διὰ τὴν ἀτος τοὺς κοινωνιμοὺς κυλιφορίς ἐξ αὐτοῦ τὴν αὐξουμένη προτίμησι καὶ νὰ μὴ πηρασφαῖν ν' ἀνα στ' Δ.' αὐτὸ τὴς διαθοὺς ἀνοιαξ: πτόξιον ταχύτητα ἀλλὰ νὰ πρόσαρμοσθοῦν πρὸς τὰς ἀξιώσις καὶ καιρικὰς συνθήκας. Μετὰ τὸ τέλος τῆς ἐν Ἑλλάδι ἀντιπροσώπος τῶν ἐργοστασίων BMW ἡ Ἑταιρία «ΒΙΤΕΜ» ἐξερχόμενα ἐν Ἀθήναις λεωφόρος Συντρφ. 27 ἀπὸ ὡς δοκιμαστικὴς ταύτης διαβρομὴς ἡ κινητὴρ ἐργαζότο τόσον καλὰ ὅσον καὶ κατὰ τὴν ἀκίνησιν. Τ' ἀποτελ πορεύεται οἰαδήποτε πληροφορίαν ἀφορῶσα τὴς διαθρομὴς ἔχων ἐκ κά τὸν νέον ἐπιτεύγματον τῆς BMW ISSETA εἰς πάντα ἐνδιαφερόμενον.

Διαιδέντα χρ. 4.199,1