

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. Αλλη 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.

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΝΕΑ

ΧΡΟΝΙΚΑ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΙΚΑ

ΑΡ. 32 - 33 - 34 • ΕΤΟΣ 3^ο • ΙΟΥΝΙΟΣ - ΙΟΥΛΙΟΣ - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1953 • ΑΡ. 9000



OPEL

ΠΑΡΕΛΗΦΘΗΣΑΝ ΤΑ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
OPEL - KAPITAN
OLYMPIA

ΤΩΝ ΕΠΙΣΤΑΣΙΩΝ GENERAL MOTORS CORPORATION
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΙΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΟ" Α.Ε. ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΥΤΟΣ ΤΗΛΕΦ. 25-814

ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β': ΑΡΙΘ. ΦΥΛ. 1 ΑΘΗΝΑΙ, 17 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1956 ΤΙΜΗ ΔΡΑ 5

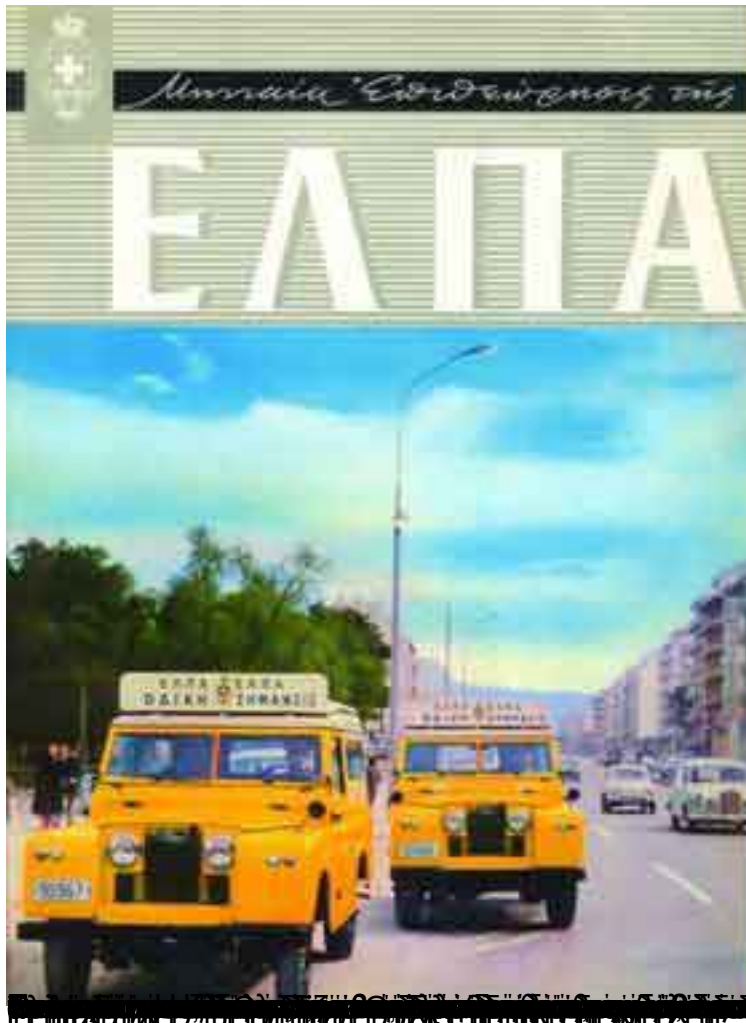
ΔΕΚΑΠΕΡΘΗΜΕΡΟ
ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ

Τό Βολάν



FORD 1956 400





ΤΙ ΚΡΙΜΑ

Τὸ σπὸρ τοῦ αὐτοκινήτου στὴν Ἑλλάδα ἐν σχέσει μὲ ἄλλες χώρες εἶναι γνωστὸ ὅτι ἔχει μείνῃ πολὺ πίσω. Τοὺς κυριώτερους λόγους ἔχουμε ἀναλύσει παλαιότερα (ἐξοδα, βαρεῖα φορολογία τῶν αὐτοκινήτων κλπ.) *Εἷνας ἄλλος λόγος ὁμῶς εἶναι ὅτι ὁ ἡμερήσιος τύπος δὲν προωθεῖ καθόλου τὸ ἄθλημα αὐτό. *Ἡ μοναδικὴ ἡμερήσια ἀθλητικὴ ἐφημερὶς ἀγνοεῖ παντελῶς τοὺς ἀγῶνας αὐτοκινήτου καὶ περιορίζεται μόνον εἰς ἀποτελέσματα καὶ αὐτὰ λανθασμένα συνήθως.

Μία ἄλλη ὁμῶς ἀπογευματινὴ σοβαρὴ ἐφημερὶς ἢ ὁποῖα ἔχει διαθέσει ἐπανελεειμένως χώρο εἰς τὶς στήλες τῆς διὰ τὸ ἄθλημα τοῦ αὐτοκινήτου εἰς τὴν Ἑλλάδα ἔχει δυστυχῶς ἀναθέσει τὸ ρεπορτάζ εἰς κάποιον ὁ ὁποῖος ἔχει παντελῆς ἐλειψιν γνώσεων διὰ τοὺς ἀγῶνας

αὐτοκινήτων. Αὐτὸ εἶναι τεραστία ἀτυχία διὰ τὸ ἄθλημα διότι ἐνῶ εἰς τὴν ἀρχὴν ὅλοι εὐχαρίστηθηκαν ποὺ εἶδαν ἐφημερίδα νὰ γράφει ἐπιτέλους διὰ τοὺς ἀγῶνας αὐτοκινήτου, δυσαρεστήθησαν ὁμῶς διὰ τὰ ἐσφαλμένα ρεπορτάζ ποὺ διάβασαν. Στὴν Ρόδο ὁ συντάκτης τῆς δὲν εἶχε ἔρθῃ καὶ ὁμῶς ἔγραψε ρεπορτάζ διὰ τὸν ἀγῶνα. Βεβαίως ἐφόσον τὸ ἔγραψε ἀπὸ πληροφορίας ἦτο ἐσφαλμένο.

Στὴν Κέρκυρα ἦρθε ὡς ἐπίσημος ἀπεσταλμένος μάλιστα ἀπὸ τὸν ἐργοδότη του. Ἀπὸ ὅτι ὁμῶς διαβάσαμε διὰ τὸν ἀγῶνα καλύτερα θὰ ἦταν νὰ μὴν εἶχε ἔρθῃ καὶ ἐκεῖ διότι ἀπὸ πληροφορίες θὰ εἶχε γράφει σωστότερα πράγματα.

Δὲν ὁμιλῶ διὰ κριτικὴ τοῦ ἀγῶνος διότι εἶναι δικαίωμά του, ἐφόσον ἔχει τὴν τύχη νὰ πείσῃ τοὺς ἐργοδότες του ὅτι εἶναι ὁ καταλληλότερος διὰ τὸ ρεπορτάζ τῶν ἀγῶνων αὐτοκινήτων, νὰ γράφῃ ὅτι θέλει. Ἀλλὰ ἔχει κάνει τεράστια σφάλματα ὡς πρὸς τὸ ρεπορτάζ. Κρίμα λοιπὸν ποὺ ἡ σοβαρὰ αὐτὴ ἐφημερὶς ἐνῶ διαθέτει τὸν χώρο τῆς πηγαίνει χαμένος ἐξ αἰτίας τοῦ ἀδαοῦς συντάκτου τῆς.

ΣΤ. ΖΑΝΝΟΣ

όλο το άμάξι, με τα παράθυρα κλειστά, απομονώνει τους εξωτερικούς θορύθους, και δεν υπάρχουν ούτε στην καρρότσα τριξίματα, όταν η «Βόλβο» περνά τους πιο κακούς δρόμους.

ΚΑΤΙ που είχα παρατηρήσει στο προηγούμενο τεστ και μου είχε κάνει τρομερά κακή εντύπωση, ήταν ο εξερισμός, όταν το παράθυρο του οδηγού ανοίγει. Πολύς ο θόρυβος, πολύς ο αέρας, κακό το αποτέλεσμα. Τώρα, το κάθισμα που ανέθηκε, η γωνία του παραθύρου που άλλαξε, βελτίωσαν τουλάχιστον κατά 60% τον εξερισμό.

ΜΙΛΩΝΤΑΣ γι' αυτό το θέμα, θα πρέπει να θυμηθώ ότι πολύ καλή απόδοση είχε η είσοδος θερμού ή κρύου αέρος για το ξεθόλωμα των μπροστινών τζαμιών. Και το καλοριφέρ άρκετά δυνατό.

ΣΤΗΝ ΒΡΟΧΗ οι καθαριστήρες κάνουν περίφημα την δουλειά τους. Το παρμπρίζ είναι σχεδόν επίπεδο, κι έτσι έχουν την ευκαιρία να παρουσιάζουν καθαρό το τζάμι, μπροστά στον οδηγό και στον συνοδηγό.

ΠΕΤΥΧΗΜΕΝΟ σημείο, τα παράθυρα της καινούργιας «Βόλβο». 'Απ' το χερούλι, με κινητό κουμπί που επιτρέπει στα δάχτυλα να μην αισθάνονται την τριβή, μέχρι το ίδιο το τζάμι που χρειάζεται μικρή προσπάθεια και λίγες στροφές για να κατέβει.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ, τώρα. Ξεκίνησα δρόμο, και τα φώτα της «Βόλβο» με βοήθησαν πολύ στον αγώνα μου έναντι των φορτηγών που μοιάζουν να έχουν τσιρότο στο κουμπί των μεγάλων φάρων. Στην αρχή ήμουν επιφυλακτικός στη ταχύτητα, μέχρι τα πρώτα εκατό χιλιόμετρα που απέκτησα την αίσθηση ότι ήξερα κάτι απ' τ' άμάξι.

ΘΑΥΜΑΣΙΑ ή ανάπτυξη. Χρονομετρημένα, στην εθνική οδό χωρίς άνεμο, τα 0-100 χιλιόμετρα σε 16.1 δευτερόλεπτα. Και αξιόλογη η ελαστικότητα του μεγάλου μοτέρ που δέχεται να κυλά με 50 χιλιόμετρα και την τετάρτη, και ν' αναπτύξει αδιαμαρτύρητα τα 100 μ' ένα απλό πάτημα του γκαζ, χωρίς καμιά αλλαγή.

ΤΟ ΤΙΜΟΝΙ στις στροφές, έχει ακριδώς το βάρος που πρέπει για να μην κουράζεσαι και να μην κινδυνεύεις. Μένει δε σταθερό ακόμη και στις μεγάλες λακκούβες. 'Η ίδια η «Βόλβο», δέχεται αδιαμαρτύρητα τον καρρόδρομο, χωρίς να ταλαιπωρή τους επιβάτες της.

ΤΑ ΦΡΕΝΑ είναι βελτιωμένα, αλλά όχι περίφημα. Δίσκοι μπροστά και ταμπούρα πίσω, με εξυπηρέτησαν πολύ στο ταξίδι, αλλά ήταν λιγάκι πεσμένα όταν τέλειωσα μια γρήγορη και κοπιαστική κατάβαση.

Η ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ της καινούργιας καρρότσας, είναι, όπωςσδήποτε καλύτερη απ' της παλιάς αλλά παραμένει πάντα στο ίδιο δύσκολο σημείο: Πρέπει να ξέρεις να οδηγείς ένα τέτοιο άμάξι για να μην το φοβηθείς στην πρώτη στροφή.

ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΑ, η «Βόλβο» έχει έναν δικό της τρόπο συμπεριφοράς. Μπαίνοντας γρήγορα στην στροφή, αισθάνεσαι το αυτοκίνητο να γέρνει, κι όταν επιχειρήσεις να το διορθώσεις, το βλέπεις ότι φεύγει προς τα πλάγια και με τις τέσσερις ρόδες.

ΥΠΑΡΧΕΙ όμως τρόπος να κάνεις μια «Βόλβο» σταθερή. Με πιο μαλακά λάστιχα και πιο σκληρά αμμορτισέρ, θα διορθωθούν πολλά πράγματα. 'Αξίζει τον κόπο να δοκιμάσει κανείς ένα τέτοιο πράγμα: 'Αξίζει σίγουρα, γιατί, πριν απ' όλα, είναι απόκτημα το μοτέρ της.

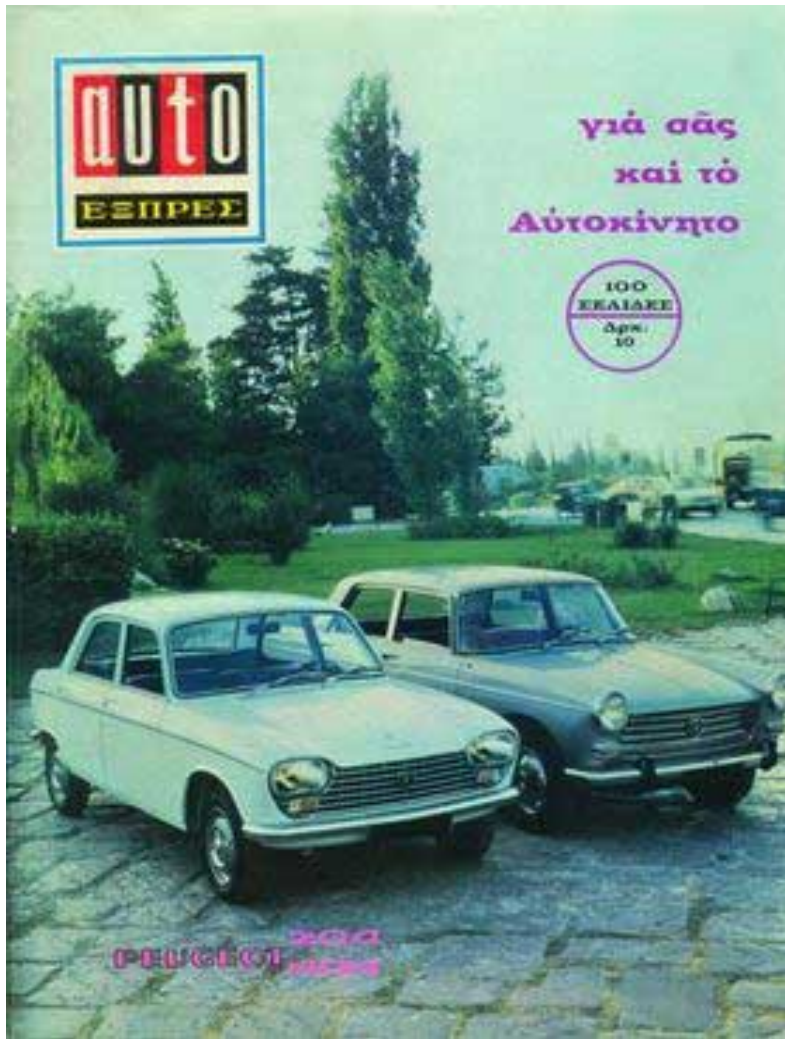
ΘΑΘΕΛΑ να μιλήσω, εκτός απ' την δύναμη και την άντοχη αυτού του μοτέρ, και για την απίστευτη άντοχη του σανζμάν. Καρφωτές πρώτες στα 50 χιλιόμετρα, καρφωτές δεύτερες στα 100, δεν έκαναν κανένα θόρυβο, δεν άφησαν κανένα σημάδι πάνω στο κιώτιο ταχυτήτων. Σ' αυτά τα δύο σημεία, την μηχανή και το σανζμάν, η «Βόλβο» είναι ανυπέροχλη.

Η ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ «122 S», έχει την ίδια τιμή με την παλιά. Συνολικά 117.000 με την Ισφορά των 25000 πληρωμένη. Το μοτέρ της, έχει 1780 κυβικά, και δίνει ικανοποιητική δύναμη 90 ίππων απ' τους οποίους φορολογούνται οι 12...

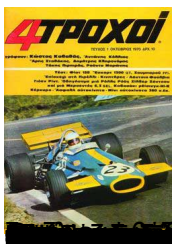
ΝΙΚΟΣ ΜΑΣΤΟΡΑΚΗΣ

ΣΗΜ: Στο τεστ της περασμένης έβδομάδας, ένα τυπογραφικό λάθος μείωσε την αξία του «Τάουνους Κουπέ» και την δική μου παρατηρητικότητα. Στην φράση «σ' ένα τόσο επικίνδυνο άμάξι» έπρεπε να γραφή «σ' ένα όχι και τόσο επικίνδυνο άμάξι». Τά του Καίσαρος, λοιπόν, μία που το «12 M Κουπέ» είναι απ' τα ασφαλέστερα αυτοκίνητα...

N. M.



[illegible]



Αυτοκινητικός Τύπος (μέρος δεύτερο)

