

ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΓΚΥΡΑ

ΕΤΟΧ ΖΑΦΕΡ

Οι γείτονές μας ετοιμάζονται να κατασκευάσουν το πρώτο τους σπορ αυτοκίνητο. Ανακαλύψαμε το πρωτότυπο και το οδηγήσαμε στην Άγκυρα!

ΤΑ ακούτε, κ. Καββαθά; Οι Τούρκοι μπαίνουν στο χώρο των σπορ αυτοκινήτων. Το πορτοκαλί, μυώδες Etox που ανακαλύψαμε στην Άγκυρα είναι η απόδειξη. Πρόκειται για ένα πρωτότυπο που... ναι, θα αρχίσει να παράγεται το 2010. Αποτελεί το προσωπικό όνειρο του Ερτσάν Μαλκότς, ιδιοκτήτη μιας εταιρείας με 20 χρόνια ιστορία στην εσωτερική διαρρύθμιση αυτοκινήτων και λεωφορείων. Ο εν λόγω επιχειρηματίας είναι ένας «τρελός» (δικός του ο χαρακτηρισμός) που αποφάσισε να φτιάξει το δικό του supercar όταν σε μια έκθεση ζήτησε να δοκιμάσει μια Ferrari και του αρνήθηκαν. «Θύμωσα, και τότε αποφάσισα να φτιάξω μια δική μου, όπως έκανε και ο Λαμποργκίνι κάποτε.»

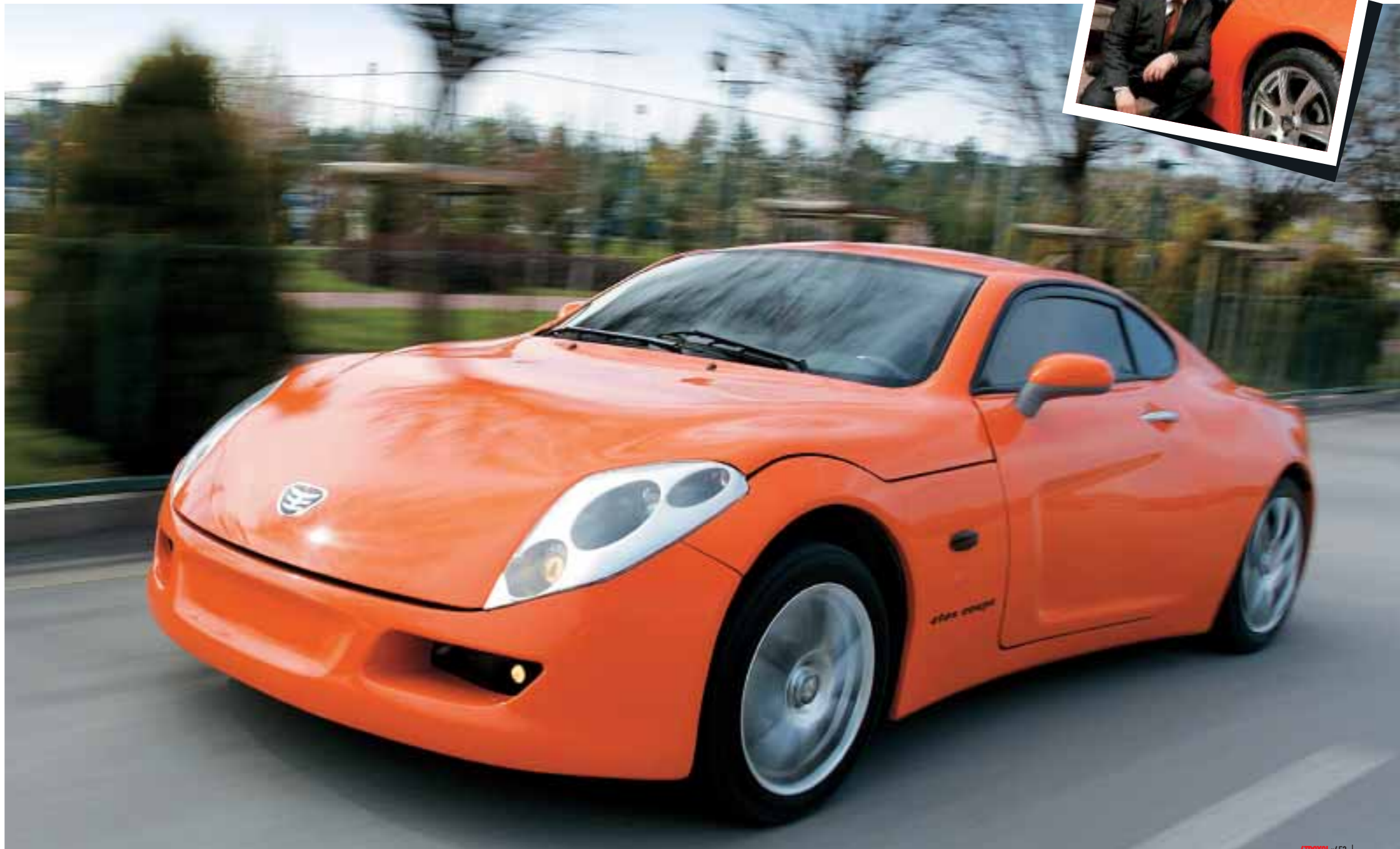
90% made in Turkey!

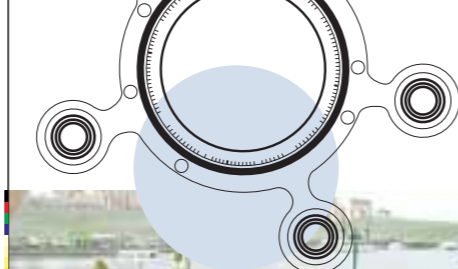
Κάπου έξω από την Άγκυρα ψάχνουμε την εταιρεία Etox, που τελικά λέγεται Ertex. Τους είχαμε στείλει ένα e-mail πριν φύγουμε από την Ελλάδα, αλλά δε λάβαμε ποτέ απάντηση. Προσπαθήσαμε να μιλήσουμε στο τηλέφωνο με κάποιον υπεύθυνο, όμως κανένας δε μίλούσε αγγλικά. Ευτυχώς, στο Ικόνιο βρήκαμε έναν ντόπιο έμπορο ελαστικών, και χάρη σε αυτόν καταφέραμε να κλείσουμε ραντεβού την επόμενη κιόλας μέρα. Να 'μαστε, λοιπόν, στο γυάλινο κτίριο της Ertex, όπου μας υποδέχονται εγκάρδια ο ιδιοκτήτης, Ερτσάν Μαλκότς, και οι άνθρωποί του. Τους έχει κάνει μεγάλη εντύπωση που ένα ελληνικό περιοδικό ενδιαφέρθηκε για την προσπάθειά τους. Όσο συνηνοούμαστε, με την άκρη του ματιού μου πιάνω το πορτοκαλί θηρίο ακριβώς απέξω. Το ίδιο που είχε παρουσιαστεί στην Έκθεση της Αττάλειας στις 30 Αυγούστου του 2007, Ημέρα Νίκης για τους Τούρκους. Διόλου τυχαία, βέβαια, καθώς το πρωτότυπο ονομάζεται «Zafer», που στα τουρκικά σημαίνει «νίκη». Είχε θριαμβολογήσει τότε ο τουρκικός Τύπος, χαρακτηρίζοντας το Etox «τουρκική Ferrari»... Το ευνόητο ερώτημα είναι: Πώς τολμάς να κατασκευάσεις ένα σπορ αυτοκίνητο από λευκή κόλλα χαρτί, και μάλιστα σε μια χώρα με μηδέν κουλτούρα στον τομέα;

Ο Μαλκότς, λοιπόν, δεν αρκέστηκε στο να φτιάξει μια κινητή διαφήμιση, αλλά πήρε στα σοβαρά το εγχείρημα. Κατ' αρχάς, εμπιστεύτηκε τον Ταρκάν Ουστάελ, τον πρόεδρο των Τούρκων σχεδιαστών, που συνήθως σχεδιάζει τουρκικά λεωφορεία και φορτηγά. Τον έθεσε επικεφαλής μιας ομάδας μηχανικών, και τον Απρίλιο του 2006 ξεκίνησε ο σχεδιασμός πλαισίου και αμαξώματος σε πρόγραμμα CAD. Η ψηφιακή δημιουργία του Etox κράτησε έξι μήνες.



Ο Τούρκος carrozziere, Ερτσάν Μαλκότς





Μπροστά ή πίσω; Στην Ertex ακόμη δεν έχουν αποφασίσει...

Ακολούθησε η κατασκευή πρωτοτύπου από MDF σε φυσικό μέγεθος και ενός μοντέλου σε κλίμακα 1:4 με τη χρησιμοποίηση του συστήματος ATOS. Σε 18 μήνες από την εκκίνηση του σχεδίου, το πρωτότυπο ήταν έτοιμο, με κινητήρα τούρμπο 1.500 κ.εκ. δανεισμένο από την τουρκική Renault και εξελεγμένο από την Ertex, με 25% αυξημένη ισχύ. «Όλα τα άλλα είναι made in Turkey στο Etox» λέει με υπερηφάνεια ο Ταρκάν. Στο μεταξύ, η Ertex υπέβαλε αίτηση για πιστοποίηση του πρωτοτύπου, ώστε να μπορεί να προχωρήσει σε περιορισμένη παραγωγή. Έπειτα από 33 δοκιμές σε 11 μήνες στο Αυτοκινητικό Ερευνητικό Κέντρο του Πολυτεχνείου της Κωνσταντινούπολης, το Etox πήρε τουρκική ομολογασίον από το Υπουργείο Βιομηχανίας της χώρας. Όταν ρωτάμε για την παθητική του ασφάλεια, ο Μαλκότς μάς λέει σχετικά: «Δε χρειάζεται δοκιμή σύγκρουσης το συγκεκριμένο δελτίο αναγνώρισης (για παραγωγή μέχρι 500 μονάδες/χρόνο), αλλά εμείς θα την κάνουμε και αυτήν!». Ο Τούρκος επιχειρηματίας δίκαια νιώθει υπερήφανος για το τέκνο του. Τον ρωτάμε αν τον έχει βοηθήσει το κράτος ή κάποια βιομηχανία: «Κανένας!». Πόσο του έχει κοστίσει το όνειρο μέχρι στιγμής; «Δύο εκατομμύρια ευρώ. Αλλά δε με ενδιαφέρουν τα χρήματα, με ενδιαφέρει να το φτιάξουμε!». Να μην το βάλει στο μυαλό του ο Τούρκος. Συχαρητήρια όχι μόνο για την προσπάθεια, αλλά και για τη μέθοδο, κ. Μαλκότς!

Να το δοκιμάσουμε;

«Το αυτοκίνητο σας περιμένει» μας λέει η γλυκύτατη ιδιαιτέρα, όταν ζητάμε να πάμε μία βόλτα με το Etox. Όταν το αντικρίζεις, τρομάζεις. Μοιάζει πιο φαρδύ από ό,τι στις φωτογραφίες, υπερβολικά μάλιστα από μπροστά. Η μούρη θα εξελιχτεί, μου λέει ο σχεδιαστής του. Από πίσω δείχνει σαφώς πιο όμορφο και αντρικό. Εκτός από το σκάλισμα στην πόρτα, που φέρνει λίγο σε Ferrari 612 Scaglietti, τίποτε άλλο δε δείχνει να αντιγράφει ένα υφιστάμενο GT. Μπράβο, ρε Ταρκάν! Το χρώμα είναι κάπως θαμπό, αλλά οι συναρμογές δείχνουν προσεγμένες. Το αμάξωμα, σημειωτέον, είναι από φύλλα πολυεστέρα και ανθρακονήματα.

Βγαίνουμε στον αυτοκινητόδρομο με οδηγό πρώτα τον Ουστάελ, που χρησιμοποιεί καθημερινά το Etox. Στο πρώτο μπλόκο μάς σταματούν, μιας και το αυτοκίνητο δεν έχει πινακίδες. Δε θα γλιτώσουμε το πρόστιμο των 30 ευρώ, όμως ο σχεδιαστής μας δεν πτοείται. Μετά τη φωτογράφιση, μέσα σε ένα θεματικό πάρκο δυτικά της Άγκυρας, αλλάζουμε θέσεις. >>>>

Από πίσω το Etox δείχνει σαφώς πιο όμορφο και αντρικό. Εκτός από το σκάλισμα στην πόρτα, που φέρνει λίγο σε Ferrari 612 Scaglietti, τίποτε άλλο δε δείχνει να αντιγράφει ένα υφιστάμενο GT.



Τίποτα δεν αφέθηκε στην τύχη του στην κατασκευή του πρωτοτύπου.



Ταρκάν Ουστάελ, ο σχεδιαστής της διπλανής πόρτας.



Ομολογώ ότι νιώθω περίεργα: Έλληνας συντάκτης σε τουρκικό supercar. Δεν έχει ξαναγίνει... Η θέση οδήγησης είναι καλή, με το carbon look τιμόνι σε κατακόρυφη θέση. Τα πεντάλ είναι λίγο στριμωγμένα, με εκείνο του γκαζιού πολύ ψηλά. Είναι λίγο κλειστοφοβική η καμπίνα για τέσσερις ενήλικες, αλλά ο χώρος μπροστά είναι μια χαρά. Τα όργανα και οι διακόπτες είναι από Megane. Γενικότερα, η ποιότητα χρειάζεται βελτίωση. Σε επίπεδο όχι τόσο υλικών, όσο συναρμολόγησης. Χειροποίητο πράγμα, και φαίνεται. «Το ξέρουμε, αυτό είναι μόνο ένα πρωτότυπο» μου υπενθυμίζει.

Οδηγικά, τώρα: Το Etox, ως πρωτότυπο που είναι, δεν είναι κάτι ιδιαίτερο, μιας και είναι προσθιοκίνητο, με νορμάλ αναρτήσεις από Renault. Το τελικό μοντέλο θα έχει μάλλον κινητήρα και κίνηση πίσω, όπως μας λέει Ουστάελ. Πάντως, είναι ζωντανό στο δρόμο, παρά τους μόλις 125 ίππους, κι αυτό χάρη στο περιορισμένο βάρος. Και το σημαντικότερο; Είναι αρκετά άκαμπτο, σφιχτό και δείχνει να έχει πολύ χαμηλά το κέντρο βάρους. Από κάτω κρύβεται ένα ατσάλινο χωροδικτύωμα με τμήματα αλουμινίου. «Θα ήθελα να δω τη γραμμή παραγωγής» λέω στο αφεντικό. Μάλλον δεν έχει φτιαχτεί ακόμη... «Αυτό είναι top secret» μου απαντά. Αυτό που είναι κοινό μυστικό στην Ertex είναι ότι το πρώτο Etox παραγωγής θα φτιαχτεί το 2010. «Θέλουμε πολλή δουλειά ακόμη» λέει ο κ. Μαλκότς. «Θα κατασκευάζουμε μόλις δύο μονάδες το μήνα, και όλα θα είναι διαφορετικά μεταξύ τους - το καθένα στα μέτρα του πελάτη.» Φυσικά, δεν υπάρχει από τώρα τιμοκατάλογος, όμως το φάσμα τιμής θα ξεκινά από τα 40.000 ευρώ για την έκδοση 1.5 και θα φτάνει μέχρι τα 65.000 ευρώ για τη 2λιτρη, που μάλλον θα φορά εξελιγμένο κινητήρα τουρμποντίζελ της SsangYong. Ίσως και έναν 3λιτρο τουρμποντίζελ ή τον 3λιτρο V6 της Renault - αυτό δεν το έχουν αποφασίσει ακόμη. Κατηγορία τιμής Audi TT και Nissan 350Z, δηλαδή.

Ποιος θα αγοράζει όμως ένα made in Turkey supercar; «Ήδη έχουμε εννέα παραγγελίες και ακόμα τέσσερις στη Γερμανία, όλες από Τούρκους» μας λέει ο Μαλκότς. Σίγουρα, για πατριωτικούς και μόνο λόγους, πολλοί προϋponτες της Πόλης ή της Άγκυρας θα ήθελαν να κυκλοφορούν με ένα Etox φτιαγμένο κυριολεκτικά από τουρκικά χέρια. Ο δημιουργός του, πάντως, δεν προσβλέπει σε εξαγωγές. «Ούτε θέλω να βγάλω χρήματα από αυτό» μας λέει. Πάντως, την πρόσκληση από την Άγκυρα την έχουμε από τώρα για να οδηγήσουμε το Etox παραγωγής. Τα ξαναλέμε -γιατί όχι;- σε δύο χρόνια, κ. Μαλκότς!_Α.Τ.

ΕΤΟΧ TEAM

Σχεδιασμός: Tarkan Ustael,
Μηχανολογικά: Ali Zeytun,
Σχεδιασμός πλαισίου: Senih Senturk, Metin Mineliler,
CAD: Erbil Tapan,
Ανθρακονήματα: Yasor,
Ηλεκτρονικά: Ibrahim

INFO: Etox Turkiye Otomotiv Sanayii,
Ankara-Turkey, www.etox.com.tr

* ETOX ZAFER

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	4κύλινδρος τούρμπο
ΚΥΒΙΣΜΟΣ	1.500 κ.εκ. Renault
ΜΕΓ. ΙΣΧΥΣ	125 ίπποι/6.000 σ.α.λ.
ΜΕΓ. ΡΟΠΗ	18 χιλγμ./-
ΜΕΤΑΔΟΣΗ	
ΚΙΝΗΣΗ	Εμπρός
ΚΙΒΩΤΙΟ	Χειροκίνητο 5 σχέσεων
ΑΝΑΡΤΗΣΗ	
ΕΜΠΡΟΣ/ΠΙΣΩ	ΜακΦέρσον
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
ΜΗΚ.ΧΤΛ.ΧΨ.	4.224x1.980x1.184 χλστ.
ΜΕΤΑΞΟΝΙΟ	2.575 χλστ.
ΒΑΡΟΣ	1.340 κιλά
ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ*	
0-100 χλμ./ώρα	10 δλ.
ΤΕΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	200 χλμ./ώρα

*ΤΙΜΕΣ ΚΑΤΑΣΧΕΣΗΣ