

Τα είπαν «άλογα με ρόδες». Εμφανίστηκαν το 1750 και ήταν δίτροχα ξύλινα κατασκευάσματα δίχως τιμόνι. Οι αναβάτες τους τα κινούσαν δίνοντας φόρα με τα πόδια, όπως τα νήπια κινούν τα «τρενάκια» τους. Η «ντραϊζίνα» (επινόηση του δασάρχη Καρλ Ντράις φον Ζάουερμπρον) εμφανίστηκε το 1817. Αυτή διέθετε τιμόνι για να στρίβει και κάθισμα για τον αναβάτη. Ήταν γύρω στα 1860, όταν οι Γάλλοι αμαξοποιοί (πατέρας και γιος) Πιέρ και Ερνέστ Μισό δημιούργησαν τη «μισολέν»: Τοποθέτησαν μεταλλικούς τροχούς κι έβαλαν πετάλια στον μπρος άξονα. Εμφανίστηκε έτσι το πρωτόγονο ποδήλατο.

Ψωνισμένος με τις μηχανές, ο Σιλβέστερ Χάουαρντ Ρόπερ είχε βαρεθεί να καλύπτει με το ποδήλατό του την απόσταση σπίτι – δουλειά, στη Μασαχουσέτη των ΗΠΑ, όπου εργαζόταν. Στα 1867, προσάρμοσε κάτω από τη σέλα μια ατμομηχανή που έκαιγε κάρβουνο και κινούσε τα πετάλια του ποδηλάτου. Ήταν η πρώτη μοτοσικλέτα: ατμοκίνητη.

Επτά χρόνια νωρίτερα, στα 1860, ο Βέλγος **Ετιέν Λενουάρ** είχε προχωρήσει σε μια σπουδαία εφεύρεση: Τη μηχανή εσωτερικής καύσης. Ήταν μια μικρή μονοκύλινδρη συσκευή που παρήγε κίνηση με καύσιμο τοποθετημένο μέσα της και όχι έξω από αυτήν, όπως γινόταν με τις ατμοκίνητες μηχανές. Στα 1862, χρησιμοποίησε την εφεύρεσή του για να κινήσει μian άμαξα. Το κατασκευάσμά του, όμως, ήταν πολύ θορυβώδες κι ανά πάσα στιγμή κινδύνευε με υπερθέρμανση. Μια κάπως βελτιωμένη έκδοσή του κινήθηκε την επόμενη χρονιά, καλύπτοντας περίπου 11 χμ σε μιάμιση ώρα, με φωταέριο για καύσιμο. Ο Λενουάρ στράφηκε στην προσπάθεια να κινήσει πλεούμενα. Η εφεύρεσή του εξελίχθηκε από Γερμανούς και χρησιμοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία για να κινούνται μηχανές σε μικρά εργοστάσια (μηχανουργεία, τυπογραφεία κ.λπ.).

Στα 1883, ο Γερμανός μηχανικός, **Γκότφριντ Ντάιμλερ**, πήρε δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για μια μηχανή εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούσε οινόπνευμα για καύσιμο. Συνέχισε τις έρευνές του με καύσιμο τη βενζίνη. Στα 1885, χρησιμοποίησε ένα ποδήλατο, στο οποίο προσάρμοζε τις μηχανές του για να τις δοκιμάζει. Ήταν

29 Αυγούστου 1885

, όταν δημιουργήθηκε η πρώτη βενζινοκίνητη μοτοσικλέτα, με την οποία ο γιος του κάλυψε ολόκληρα εννιάμισι χιλιόμετρα.

Αλλά και ο επίσης Γερμανός **Κάρολος Μπεντς** σκέφτηκε να χρησιμοποιήσει τη μηχανή εσωτερικής καύσης για την κίνηση οχημάτων. Στα 1885, το πρώτο στον κόσμο αυτοκίνητο έκανε την εμφάνισή του: Είχε τρεις τροχούς με ακτίνες σαν του ποδηλάτου, μια μόνο θέση, αυτή του οδηγού, και τετράχρονο μονοκύλινδρο κινητήρα. Έκαιγε βενζίνη και κάλυπτε σε μια

ώρα απόσταση 13 χμ.

Την ίδια χρονιά (1885) κυκλοφόρησε και το πρώτο ποδήλατο, όπως το ξέρουμε σήμερα. Το κατασκεύασε ο **Τζον Κεμπ Στάρλι** από το Κόβεντρι της Αγγλίας: Ισομεγέθεις τροχοί μπρος και πίσω, σέλα και πετάλια στη μέση και κίνηση με αλυσίδα. Ονομάστηκε «Ρόβερ Ασφαλές δίκυκλο», με τη βιομηχανία του αργότερα να επεκτείνεται και στην κατασκευή των αυτοκινήτων Ρόβερ. Οι μεταλλικές ρόδες όμως έκαναν μεγάλη φασαρία και ο Σκοτσέζος κτηνίατρος **Τζον Μπόιντ Ντάνλοπ** δεν μπορούσε να ησυχάσει με τον σαματά από το τρίτροχο ποδήλατο του γιου του. Βρήκε τη λύση, εφευρίσκοντας τον ελαστικό αεροθάλαμο. Κι έγινε παγκόσμια δύναμη στα ελαστικά τροχών, ιδρύοντας την βιομηχανία «
Dunlop
».

Στα 1886, ο Ντάιμλερ παρουσίασε το τετράτροχο αυτοκίνητο ενός ίππου που έκαιγε πετρέλαιο. Το νέο όχημα προκάλεσε τεράστιο ενδιαφέρον ανάμεσα στους πλούσιους της εποχής. Πέθανε το 1900 σε ηλικία 66 χρόνων αλλά η εταιρεία του συνέχισε να λειτουργεί. Τον Μάρτιο του 1901, παρουσίασε ένα πανέμορφο και πανάκριβο αυτοκίνητο με τετρακύλινδρο κινητήρα περίπου έξι λίτρων και δυνατότητα απόδοσης 35 ίππων. Έκανε την εμφάνισή του στους δρόμους της γαλλικής Νίκαιας. Ανήκε στον γενικό πρόξενο της Αυστροουγγρικής αυτοκρατορίας και κατασκευάστηκε ειδικά γι' αυτόν. Η εταιρεία το βάφτισε με το όνομα της κόρης του αγοραστή: Μερτσέντες (η Ντάιμλερ έμελλε να συγχωνευτεί το 1926 με την εταιρεία του Μπεντς κι έτσι να δημιουργηθεί η Ντάιμλερ Μπεντς, μετεξέλιξη της οποίας είναι η Μερσεντές Μπεντς)

Ως τότε, το αυτοκίνητο αποτελούσε «παιχνίδι των πλουσίων» καθώς ήταν πανάκριβο και είχε ανάγκη από πολλά χρήματα για τη συντήρησή του. Από το 1899, στο Ντιτρόιτ των ΗΠΑ, ο Χένρι Φορντ προσπαθούσε να κατασκευάσει αυτοκίνητο προσιτό στους πολλούς. Στα 1908, παρουσίασε το «μοντέλο Τ» που κόστιζε 850 δολάρια. Ως τα 1927, είχαν πουληθεί δεκαπέντε εκατομμύρια από αυτό. Το αυτοκίνητο μπήκε οριστικά στη ζωή του ανθρώπου.

Όμως, η μοτοσικλέτα συνέχισε να γοητεύει. Από το 1900, οι αδελφοί Βέρνερ είχαν παρουσιάσει το πρώτο μοντέλο που κατασκευάστηκε εξαρχής ως μοτοσικλέτα και δεν ήταν τροποποιημένο ποδήλατο. Η κίνηση μεταδιδόταν με ιμάντα που αργότερα αντικαταστάθηκε από ένα μικτό σύστημα ιμάντα και αλυσίδας (η επικράτηση της αλυσίδας επήλθε από το 1923, ενώ από το 1914 είχαν εφευρεθεί και τα κιβώτια ταχυτήτων).

Στις ΗΠΑ, η εταιρεία Ιντιαν ξεκίνησε μαζική παραγωγή μοτοσικλετών, φτάνοντας ως τον Α' Παγκόσμιο πόλεμο τις 20.000 ετησίως. Όμως, το 1904, διοχετεύτηκαν στην αγορά και πουλήθηκαν τρεις μοτοσικλέτες κατασκευασμένες από τους αδελφούς Άρθουρ και Γουόλτερ Ντέιβιντσον και τον φίλο τους Μπιλ Χάρλεϊ. Τον επόμενο χρόνο, πουλήθηκαν άλλα οκτώ κομμάτια. Μέχρι τη δεκαετία του '20, η «Harley Davidson» κυριαρχούσε στην αγορά, έχοντας αντιπροσώπους σε 67 χώρες του κόσμου. Σήμερα, ανήκει στους θρύλους της μοτοσικλέτας.

Η χρήση της μοτοσικλέτας στον Β' Παγκόσμιο πόλεμο την έφερε πιο κοντά στον λαό (από τότε ήρθε και στην Ελλάδα), με τις γερμανικές και γιαπωνέζικες να κυριαρχούν. Και την ιταλική Βέσπα να κατακτά τα πλήθη. Γεννήθηκε από την πολεμική βιομηχανία Πιάττζιο, που θέλησε να απαλλαγεί από τους δεκάδες χιλιάδες αχρησιμοποίητους τροχούς μιας ακυρωμένης παραγγελίας πυροβόλων.

Μοτοσικλέτα και αυτοκίνητο έφεραν τεράστιες αλλαγές στον τρόπο ζωής, αν και άργησαν να φανούν:

Τα οδικά δίκτυα καθυστέρησαν σε σχέση με τις σιδηροδρομικές γραμμές, καθώς τα αυτοκίνητα μπορούν και κινούνται κι έξω από τον δρόμο, ενώ το τρένο δεν νοείται χωρίς ράγες. Όμως, η διάδοση του αυτοκινήτου και η ανάπτυξη των δρόμων (διεθνών, εθνικών, επαρχιακών κ.λπ.) δημιούργησαν ένα πρωτόγνωρο προσοδοφόρο επιχειρηματικό χώρο: Εστιατόρια και μοτέλ και σταθμοί ανεφοδιασμού σε καύσιμα φύτρωσαν στις άκρες των δρόμων. Στις πόλεις, η εξυπηρέτηση του ατόμου χωρίς αυτό να αναγκάζεται να βγει από το όχημα, έγινε σκοπός. Στην Αμερική, δημιουργήθηκαν τόποι εστίασης με το φαγητό να σερβίρεται στο αυτοκίνητο και κινηματογράφοι, στους οποίους οι πελάτες παρακολουθούν την όποια ταινία χωρίς να βγουν από το όχημα. Το επόμενο βήμα ήταν τα διόδια: Η πληρωμή εισιτηρίου για τη χρήση του δρόμου. Στα τέλη του 20ού αιώνα, τα κάθε είδους μεγάλα καταστήματα, αεροδρόμια, λιμάνια κ.λπ. ήταν καταδικασμένα σε μαρασμό, αν δεν διέθεταν χώρους για στάθμευση αυτοκινήτων. Από περίπου 10.000 οχήματα που κυκλοφορούσαν το 1900 σ' όλο τον κόσμο, στα 1918 και μόνο στις Ηνωμένες Πολιτείες έφτασαν να κυκλοφορούν 5.500.000. Στα 1920, είχαν γίνει 23.000.000. Σαράντα χρόνια αργότερα, μετρήθηκαν εκεί 82.000.000. Είχαν ήδη δημιουργηθεί αυτοκίνητα για κάθε γούστο και για κάθε χρήση. Για γρήγορους και για συντηρητικούς οδηγούς. Για φίλους των σπορ και για μαθημένους στην πολυτέλεια. Για μετακίνηση της οικογένειας ή για μεταφορά εμπορευμάτων. Λεωφορεία, φορτηγά, ψυγεία, νταλίκες...

Η ανάπτυξη του αυτοκινήτου δημιούργησε νέους παραγωγικούς κλάδους. Το πρώτο τρακτέρ κυκλοφόρησε στα 1905. Η πρώτη θεριζοαλωνιστική μηχανή στα 1911. Το αποτέλεσμα ήταν, στα 1960, να χρειάζονται 77 εργατικές ώρες για το μάζεμα μιας μπάλας βαμβακιού (220 κιλά) από 276 ώρες που απαιτούνταν στα 1910. Και 17 ώρες, από 106, για το μάζεμα εκατό κιλών σταριού.

Είχε προηγηθεί η δημιουργία θωρακισμένων οχημάτων: Τα χρησιμοποίησαν, στα 1901, οι Άγγλοι στον πόλεμο των Μπόερς. Όπως και τα φορτηγά μεταφοράς προσωπικού και πολεμοφοδίων που δεν χρειάζονταν ράγες για να κινηθούν. Και, στις 15 Σεπτεμβρίου 1916, στη μάχη του Σομ (στον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο), οι σύμμαχοι χρησιμοποίησαν για πρώτη φορά τανκ για να επιτεθούν εναντίον μιας γερμανικής θέσης. Οι ερπύστριες γαντζώνονταν στο έδαφος χωρίς να χρειάζονται στρωμένους δρόμους για να κινηθούν. Τα θωρακισμένα άρματα μάχης αντικατέστησαν το ιππικό.

(protagon.ge, 29.8.2015)