



Έχοντας σχεδόν κοινή αφετηρία και ανάλογους στόχους, τα δύο οχήματα ακολουθούν αλλιώςτικούς δρόμους προκειμένου να φτάσουν περίπου στο ίδιο σημείο. Το τελικό αποτέλεσμα δικαιώνει αυτές τις τόσο συγγενείς αλλά ταυτόχρονα και τόσο ανόμοιες προτάσεις.

Περί ορισμών.

Τα δεδομένα είναι συγκεκριμένα. Διθέσιο, χωρίς μόνιμη οροφή, με σπορ χαρακτηριστικά. Στην αυτοκινητοβιομηχανία οι αγγλόφωνοι χαρακτηρισμοί βρίθουν. Ακούγονται εξ' ίσου πετυχημένα τα: convertible, twoseater, Spyder, cabrio και φυσικά Roadster.

Στην Ελληνική προτιμούνται οι λέξεις, διθέσιο, σπορ, ανοικτό, συνδυασμοί αυτών και εσχάτως το όχι και τόσο εύηχο, ξεσκούφωτο.

Ο σκοπός αυτών των δημιουργιών είναι να δώσουν ευχαρίστηση σε οδηγούς που ζητούσαν το κάτι παραπάνω. Για το σκοπό αυτό ήταν και παραμένει απαραίτητο να πληρούν μερικές προϋποθέσεις όπως: συγκεκριμένη διάταξη, μικρό βάρος, καλές επιδόσεις, συγκεκριμένη θέση οδήγησης, απλές μηχανικές λύσεις και σχεδόν απαραίτητα κίνηση στον πίσω άξονα. Όλα αυτά συστήνουν μια πρόταση που είχε και εξακολουθεί να έχει πολλές ερμηνείες. Για να μην πάμε πολύ πίσω, φερ' ειπείν στο μεσοπόλεμο, να κοιτάξουμε στη δεκαετία του '60. Τότε που στη βρετανική σκηνή κυριαρχούσαν τέτοιες κατασκευές. Είτε, στο μικρών διαστάσεων Midget (νάνο), είτε στην τρίλιτρη Healey, η συνταγή ήταν μια. Κινητήρας μπροστά, κίνηση πίσω, χαμηλή θέση οδήγησης, ο επιλογέας ταχυτήτων ψηλά ανάμεσα στα καθίσματα και αρκετή ζέστη από το μοτέρ που ίσως να ενοχλούσε τα πόδια των επιβατών τους θερινούς μήνες. Μαζί με τις γνωστές διαρροές λιπαντικών από τους Βρετανικούς

κινητήρες, τα όργανα

Smiths και

τα ανάλογα χρώμα τα αποτελέσματα απέπνεε έναν ενδιαφέροντα χαρακτήρα.



Αυτή ήταν η παραδοσιακή συνταγή που στο πέρασμα του χρόνου, μοιραία δέχτηκε μεταβολές. Το TR4, π.χ. με μήκος 3.96, πλάτος μόλις 1,46 μέτρα, κινητήρα 2.138 κ.εκ. και βάρος 960 κιλά, δεν έχει και πολλά κοινά με το TTS, αφού τα αντίστοιχα νούμερα είναι: 4,18, 1,84 (χωρίς τους καθρέπτες) και 1.460 κιλά. Η τετρακίνηση και η ευρεία χρήση ηλεκτρονικών, ανοίγει ακόμα περισσότερο την ψαλίδα ανάμεσα στο χθες και το σήμερα, ανάμεσα στα πρωτόλεια και τα σημερινά roadster.

Η ιδέα βέβαια παραμένει ίδια, αυτό που την μεταλλάσσει είναι οι συνθήκες της αγοράς.

Στο Μελετάκι.

Γνωστή στους επαίοντες ως ένας ακόμα τόπος αναμέτρησης των ασφάλτινων ράλυ στην Αττική, η ειδική διαδρομή Μελετάκι, ξεκινά στην έξοδο της Μάνδρας και τελειώνει λίγο πριν από το πεδίο βολής και ασκήσεων των ειδικών δυνάμεων. Με τα κωνοφόρα να μεγαλώνουν γρήγορα καθώς γλυτώνουν ακόμα από το μένος των εμπρηστών, νωρίς το πρωί στις πρώτες μέρες του Σεπτεμβρίου υπάρχει αρκετή δροσιά και περισσότερο κέφι για να ανιχνεύσουμε τα δύο αυτοκίνητα.

Η διαδρομή είναι στενή, με επιφάνεια η ποιότητα της οποίας είναι πάνω από το μέσο όρο, με γρήγορα τμήματα και λίγες κλειστές στροφές. Η κυκλοφορία τις καθημερινές είναι αραιή αλλά απαιτείται μεγάλη προσοχή επειδή αρκετά από τα οχήματα που περνούν είναι φορτηγά μεγάλων διαστάσεων.

Από τα πρώτα μέτρα οι διαφορές γίνονται άμεσα αντιληπτές. Στο Audi μπορείς μεν να θέσεις τα ηλεκτρονικά εκτός αλλά μόλις η ταχύτητα ξεπεράσει τα 50 χλμ/ωρ επανεμπλέκονται χωρίς να σε ...ρωτήσουν. Το εκνευριστικό της υπόθεσης είναι ότι κάθε φορά που ανεβοκατεβαίνεις το χιλιομετρικό όριο, και επανεμπλέκονται αφ' εαυτοίς, ακολουθεί και ένας διαπεραστικός συριγμός που θυμίζει την παραδοσιακή εντολή «

all
hands
on
deck

» των παλιών καπεταναίων.



Το αποτέλεσμα της μόνιμης παρουσίας των ηλεκτρονικών, είναι αλήθεια ότι αφαιρεί ένα μεγάλο μέρος του χαρακτήρα ενός σπορ αυτοκινήτου επιδόσεων. Ο οδηγός που μπορεί να επιδιώξει το παραπάνω, έχει λόγους να γκρινιάζει, αφού δεν μπορεί να το γλιστρήσει, να το οδηγήσει εκτός ισορροπίας, να το χαρεί σε όλες τις διαστάσεις. Από αυτή τη σκοπιά πετυχαίνει το βασικό στόχο του, να απευθύνεται, να αγοράζεται, να οδηγείται από ακόμα μεγαλύτερο πλήθος οδηγών.

Σε αυτό το σημείο όμως, καταστρατηγούνται δύο συνθήκες που διέπουν ή καλύτερα που θα έπρεπε ακόμα να διέπουν τα roadsters. Η παρουσία τετρακίνησης και ηλεκτρονικών μπορεί να μεγαλώνει το πελατολόγιο, αλλά αφαιρεί χαρακτήρα. Η γκρίνια ας σταματήσει εδώ και ας κοιτάξουμε τη θετική, την αισιόδοξη πλευρά και αυτή είναι ότι, το σύνολο μπορεί να μην γλιστράει, αλλά Πάει. Επιταχύνει, Επιβραδύνει και Στρίβει σαν τράινο. Εύκολα. Δεν προβληματίζει, δεν ανησυχεί, δεν αγχώνει, κι' όλα αυτά με τη γνωστή ποιότητα που οι Γερμανοί προσφέρουν. Χωρίς προβλήματα, χωρίς αγωνίες. Θα χαράξει τις τροχιές του, θα παραμείνει ακλόνητο και αν (εκείνο) κρίνει ότι ο χειριστής το παρακάνει θα κληθούν τα απανταχού παρόντα ηλεκτρονικά και θα επέμβουν.

Τώρα αν (σας) αρέσουν άλλα πράγματα, αναγκαστικά θα πρέπει να κοιτάξουμε άλλες προτάσεις, όπως αυτή του Opel GT διότι αν και οι διαστάσεις, η χωρητικότητα του μοτέρ, η παραγόμενη ισχύς, έχουν συγγενή χαρακτηριστικά με το Audi, στην πράξη, και στην ίδια διαδρομή έχουν μια ολότελα διαφορετική συμπεριφορά.



Με λίγες λέξεις το GT είναι αυτοκίνητο οδηγού. Είναι κάτι σαν βωμός. Καταθέτεις εμπειρία, γνώση, τόλμη και ελπίζεις, αν όλα πάνε καλά, να εισπράτεις την εύνοια των θεών της οδηγικής απόλαυσης. Με τα traction control και ESP εκτός, στα γρήγορα κομμάτια θα αξιώσει όλη σου την συγκέντρωση. Ανεβαίνει άμεσα σε τριψήφιο νούμερο χιλιομέτρων, τα κρατά με προσοχή και στρίβει με πίστη.

Στα αργά κομμάτια είναι η χαρά του παιδιού. Η ουρά έχει την τάση να ξεκολλήσει και το μήκος, η γωνία του γλιστρήματος εξαρτάται κυρίως από το τσαμπουκά και τη διάθεση του χειριστή. Το 5άρι κιβώτιο αν και σφικτό στις αλλαγές, με πετάλ συμπλέκτη που θέλει πίεση δεν προβληματίζει, ενώ το υδραυλικό τιμόνι θα αποδειχτεί ακριβής σύμμαχος.

Δεν είναι πιο γρήγορο από το TT, αλλά είναι τόσο πιο ευχάριστο ώστε η απόλυτη ταχύτητα σε αφήνει σχεδόν αδιάφορο. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι ένα όχημα με ισχυρές ρίζες στο παρελθόν, που δεν δείχνει ούτε να το ενδιαφέρουν, ούτε να το τρομάζουν οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς. Το αν είναι περισσότερο τολμηρό απ' όσο μπορούν να αντέξουν οι εποχές που ζούμε είναι ένα ερώτημα.

Φωτίζοντας τις λεπτομέρειες

Με το που κάθεται στο GT και περνάς τα πόδια σου στα ποδωστήρια, το δεξί χέρι φέρνει άμεσα στη ζωή τον κινητήρα, την ώρα που το αριστερό επιμένει μερικά δευτερά πάνω στο μπουτόν που απασφαλίζει τα ηλεκτρονικά. Επειδή σε καταλαμβάνει η ανυπομονησία το δεξί πόδι πρεσάρει το φρένο, την στιγμή που το δεξί χέρι κατεβάζει το χειρόφρενο, αφού πρώτα έχει ασφαλίσει την πόρπη της ζώνης.

Συνήθως τα κάνεις τόσο γρήγορα, ώστε την ώρα σου δίνει την ένδειξη ESP OFF έχεις ήδη βάλει πρώτη στο κιβώτιο και έχεις κάνει τα πρώτα μέτρα, αφού έχεις τσεκάρει καθρέπτες διαπιστώνοντας τα ελεύθερα πεδία.

Είναι μια διαδικασία που φυσιολογικά χρειάζεται 20 – 22 δευτερόλεπτα αλλά με την πρεμούρα να οδηγήσεις την κόβεις άνετα στο μισό.

Δεν είναι παρά η συγκίνηση, που σε κάνει να συμπεριφέρεσαι με φούρια, ως έφηβος με ανεκπλήρωτες επιθυμίες ή ακόμα χειρότερα με ανομολόγητες ανάγκες.

Δεν οδηγείς, διασκεδάζεις με το GT, κι' αυτό διότι συγκεντρώνει πάνω του μερικά χαρακτηριστικά που βάνουν όχι και τόσο αργά αλλά πολύ σταθερά προς εξαφάνιση.

Πρώτα τα εξωτερικά. Η σχεδίασή του. Με τα υπερυψωμένα εμπρόσθια φτερά και την ογκώδη, ψηλότερη από τη θέση οδήγησης, ουρά, σου δημιουργεί μια ορμητική διάθεση. Στο παρκάρισμα βέβαια αυτή η διάθεση μεταβάλλεται αρκετά, καθώς περισσότερο μαντεύεις παρά βλέπεις που πάει η ουρά στην ...οπισθοταλαιπωρία, αλλά πόσες φορές παρκάρεις; Αυτά θα σκεφτόμαστε τώρα; Ή τον άδειο δρόμο που περιμένει;

Αυτή είναι το σκηνικό που το GT βγάζει τον καλύτερο εαυτό του. Άδειοι δρόμοι, με στροφές αλλεπάλληλες που να μην έχουν και την καλύτερη πρόσφυση αλλά την καλύτερη δυνατή ορατότητα σε ωραίο περιβάλλον. Είναι μια πατροπαράδοτη συνταγή που δεν κρύβει την Αμερικανογενή καταγωγή του.

