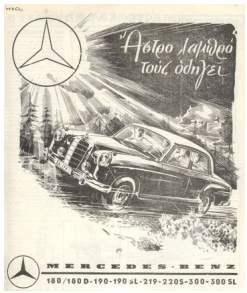


Είναι σχετικά γνωστό το μότο των πρώ των μεταπολεμικώ ν διαφημίσεων που έκαμε η Mercedes στην Ελλάδα. Τότε που την αντιπροσώ πευση είχε η «ΒΙΑΜΑΞ» του Μιχάλη Φωστηρόπουλου.

Εικόνιζε λοιπόν, την Ponton, στην οποία επέβαινε μια οικογένεια ενώ στην κορφή, είχε το αστέρι της φίρμας και οι μόνες λέξεις, πέρα από την παράθεση των μοντέλων, που συνόδευαν το ιχνογραφημένο σύνολο ήταν: «Άστρο λαμπρό τους οδηγεί.»

Η Mercedes δεν ήταν αυτή που είναι σήμερα. Τίποτα δεν ήταν όπως είναι σήμερα. Το '53 που λανσαρίστηκε η Pontom, δεν είχε καν ξεκινήσει την σύντομη, κατ' αρχάς, αγωνιστική της πορεία. Θα γινόταν τον επόμενο χρόνο.
Ήρθε όμως ο χρόνος, μαζί με τις συνθήκες, και τοποθέτησε την φίρμα της Στουτγάρδης ψηλά στο αυτοκινητικό σύμπαν, τόσο με εμπορικά ή ποιοτικά κριτήρια, όσο και στην υψηλότερη βαθμίδα του παγκόσμιου μότοσπορ.

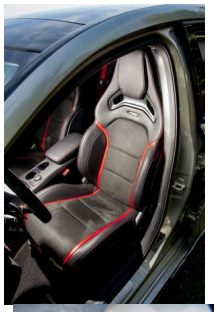
Αποτέλεσμα
αυτής της εξέλιξης και της ολοένα επιταχυνόμενης προς τα εμπρός τροχιάς, πέρα από τα «κανονικά», καθημερινά αυτοκίνητα, είναι κάποια τετράτροχα αιχμής. Όσα διαφέρουν από την ισχύ που κρύβει η μεταλλική καρδιά τους, μα ταυτόχρονα και από την ξεχωριστή εμφάνισή τους.

Είναι εκείνα που επιμελείται η AMG. Η τύχη μας έφερε ανάμεσα από σε δυο ακραίες εκδόσεις. Την πιο μικρή και την πιο σπορ. Μιλώντας για μικρή AMG όμως ήδη βρισκόμαστε μπροστά σε μια αντίφαση.

Πόσο μικρό είναι ένα αυτοκίνητο που ο κινητήρας του παράγει 382 ίππους από λίτρα; Και για να συνεχίσουμε με ερωταπαντήσεις: Ποσό λίγοι μπορεί να είναι οι 191 ίπποι ανά λίτρο του αλουμινένιου δίλιτρου μοτέρ της Mercedes-Benz; Είναι ρεκόρ για τετρακύλινδρο παραγωγής και προσφέρει τη διάκριση του ισχυρότερου hatchback.

Πως συνέβησαν όλα αυτά; Προκειμένου να αυξήσουν την ισχύ, οι μηχανολόγοι της AMG, προχώρησαν σε παρεμβάσεις στην καύση, ρυθμίζοντας το χρονισμό και την υπερσυμπίεση, ανεβάζοντας την πίεση του ψεκασμού καυσίμου στα 200 bar. Βελτίωσαν, επίσης, την ψύξη του κινητήρα, γεγονός που επιτρέπει λίγο πιο οριακές ρυθμίσεις λειτουργίας.

Αυτά είναι τα βασικά στοιχεία της μικρής AMG. Αν μάλιστα προσθέσουμε και τα 475 Nm της ροπής, σε όλο το μεσαίο φάσμα στροφών, την κοντύτερη κλιμάκωση από την 3η ως την 7η σχέση του ενισχυμένου, επτατάχυτου κιβωτίου διπλού συμπλέκτη,, την ηλεκτρονικά ρυθμιζόμενη ανάρτηση, την τετρακίνηση (4MATIC) και το εμπρός μηχανικό διαφορικό περιορισμένης ολίσθησης, έχουμε μια κάπως ολοκληρωμένη εικόνα.
Μετά από όλα αυτά, αντιλαμβανόμαστε, ότι δεν υπάρχει τίποτα μικρό σε αυτή την AMG, άλλο θέμα, όμως, αν σε διαστάσεις, είναι, εκ των πραγμάτων, η μικρότερη AMG.



Στην άλλη άκρη
της κλίμακας, αυτής της γιγάντιας κλίμακας, συναντούμε την GTS. Από τον Μάρτιο του '15 και το GP της Μελβούρνης είναι το αυτοκίνητο ασφαλείας στις πίστες που διεξάγεται το παγκόσμιο πρωτάθλημα της F1. Για να συμβεί αυτό, έπρεπε να δημιουργηθεί ένα σύνολο που θα μπορούσε να ανταποκριθεί. Πέρα από το σχεδόν τετράλιτρο V8 (3.982 κ.εκ.) μοτέρ, με τα δυο τούρμπο, που εκκωφαντικά παράγει τις κάτι περισσότερες από πέντε εκατοντάδες ίππους, υπάρχει αρκετή ακόμα τεχνολογία.

Το μοτέρ εμπεριέχεται μέσα στο μεταξόνιο, έτσι ώστε πολλοί να λογίζουν τούτη την κατασκευή ως κεντρομήχανη, ενώ η διάταξη των περιφερειακών του κινητήρα μας δείχνει καινοτομίες, καθώς οι εξαγωγές και τα τούρμπο τοποθετήθηκαν μέσα στη γωνία του V. το διπλοσύμπλεκτο, επτατάχυτο, αυτόματο κιβώτιο, AMG Speedshift και το ηλεκτρονικά ελεγχόμνεο διαφορικό περιορισμένης ισχύος, φροντίζουν για να φθάσει η περίσσια ισχύς στον πίσω άξονα, ενώ πίσω από τις τέσσερις εικοσάρες ζάντες και τους πελώριους

αεριζόμενους δίσκους συναντάμε διπλά ψαλίδια περιφερειακά. Αυτό που δεν συναντάμε είναι τα φτερά του γλάρου πάνω στο αλουμινένιο κορμί της. Κατά πόσο αυτό είναι μια απώλεια, ή έστω μια ρήξη με το παρελθόν είναι ένα ερώτημα.

Σχεδιαστικά, τώρα, η συζήτηση εύκολα μπορεί να γίνει άναρχη. Η διαχωριστική γραμμή, ανάμεσα στο επιβλητικό και το υπερβολικό συχνά είναι τόσο λεπτή όσο το σχήμα που αφήνουν στη σκόνη τα φτερά μιας πεταλούδας, για να παραφράσουμε μια πρόταση του E. Hemingway για το ταλέντο του F. S. Fitzgerald.
Βεβαιότατα η GTS δεν είναι πεταλούδα. Είναι θηριώδης σε όλα τα επίπεδα, της αισθητικής μη εξαιρουμένης. Μοιραία όλη η μηχανική δυναμική της, δεν θα μπορούσε να συνοδευτεί από διακριτικές γραμμές. Ίσως ο μακρινός της πρόγονος, η Gullwing, να συνοδευόταν από πιο αδρές σχεδιαστικές φόρμες. Από την άλλη, η πρόγονος, δεν είναι τόσο εύκολο να κριθεί σήμερα με την συλλογιστική ότι δεν είναι τόσο χειροπιαστό το αισθητικό αισθητήριο εκείνης της εποχής, το πως και το πόσο σοκάρισε η εικόνα της.

Αυτό που δεν χωρά πολλές αμφιβολίες, είναι ότι η εποχή μας σχεδόν επιβάλει επιβλητικές αν όχι υπερβολικές φόρμες, κινούμενη σε ένα πλαίσιο αμφισβητούμενης αισθητικής, με κίνητρο τον εντυπωσιασμό. Το ερώτημα εδώ, είναι αν αυτό το προωθούν οι αυτοκινητοβιομηχανίες ή το επιβάλλουν οι ορέξεις μιας ολοένα και πιο δυναμικής, οικονομικά, τάξης για να το διατυπώσω, προσεκτικά...

Πάμε βόλτα.
Η επισήμανση ότι οδηγούμε ένα σπάνιο και ένα πολύ σπάνιο, για τα Ελληνικά δεδομένα,

αυτοκίνητο είναι περιττή. Γίνεται αντιληπτή, άμεσα όταν ρολάρουν τους τροχούς τους οπουδήποτε. Και από τις αντιδράσεις των δίπλα. Από τα σφυρίγματα, τα κρεμασμένα σαγόνια, τις τάσεις ανεξαρτητοποίησης των πίσω αξόνων των Starlet των παιδιών των δυτικών συνοικιών, μέχρι το κάνω ότι δεν σε βλέπω των κοστουμάτων των βορείων, της Αθήνας, προαστίων.

Όλη αυτή η εικόνα μας δίνει το κοινωνικό στίγμα της ύπαρξης τους. Δεν είναι μόνον ένα αντικείμενο με τέσσερις ρόδες, φορτωμένο με τεχνολογία αιχμής. Είναι κάτι παραπάνω. Είναι μια δήλωση. Δήλωση επιτυχίας, καταξίωσης, έστω με το αστικό, ας το πω, αμπαλάζ. Προφανώς δεν είναι τυχαίο, ότι όλες οι ραγδαίως αναπτυσσόμενες οικονομίες, όχι κοινωνίες, όλες οι νέες εξ ανατολών αγορές αποτελούν φλέβα χρυσού για τους premium αυτοκινητοπαραγωγούς. Έχει θολώσει το μάτι τους εκεί στην πρώην Σοβιετία και στην αχανή πατρίδα του Μεγάλου Τιμονιέρη.
Από κοντά και οι αμφιβολίες μας, για το πόσο οι πιθανοί αγοραστές έχουν την δυνατότητα, τον χρόνο, την επιθυμία να εξαντλήσουν ένα τέτοιο όχημα.

Εδώ τα πράγματα στριμώχνονται. Η GTS είναι ένα πραγματικά δύσκολο τετράτροχο. Δεν είναι μόνον η μεγάλη του ισχύς, που σε τρομάζει, είναι οι διαστάσεις του, το σύνολο των δυνατοτήτων που σου δίνει. Απαιτεί όχι μόνο γνώστες, μα και εκλεπτυσμένους και θαρραλέους χειριστές. Είναι ότι πιο κοντινό σε μια πολεμική μηχανή. Αμέσως καταλαβαίνεις ότι αν κάνεις το λάθος θα είναι μεγάλο. Με τις ηλεκτρονικές ασπίδες εκτός, είναι ταυτόχρονα πιο δύσκολο και πιο ευχάριστο. Το κιβώτιο της, είναι ότι πιο καλό σε αυτόματο διπλοσύμπλεκτο έχουμε νιώσει. Κατεβάζει από ψηλά, ακολουθώντας τις προσταγές του χειριστή, ανεβάζει ακαριαία και έχει δίνει την εντύπωση του κομπετίσιον.

Η δύναμη αστείρευτη πανταχού παρούσα. Το καλό και το κακό μαζί, για αυτά τα αυτοκίνητα, είναι ότι δεν στερεύουν ποτέ από ισχύ. Έτσι ή εκθέτουν ή βάζουν σε κίνδυνο τον χειριστή.
Πολύ πιο φιλική, λιγότερο άγρια, περισσότερο προστατευτική είναι Α 45 AMG. Δεν είναι μόνον η μικρότερη ισχύς, είναι το τετρακίνητο της υπόθεσης, που προστατεύει και αφήνει μικρότερα περιθώρια σφαλμάτων. Ασφαλώς αποπνέει δύναμη, 381 ίπποι είναι αυτοί, αλλά κάτι η τετρακίνηση, κάτι οι ρυθμίσεις της, της δίνουν ένα πολύ φιλικό πρόσωπο. Αυτή η φιλικότητα δεν προοικονομεί κάποια χαλαρή συμπεριφορά. Τουναντίον. Είναι σε θέση να φανερώσει μια πολύ ανταγωνιστική προσωπικότητα. Με εξαιρετικές τιμές επιτάχυνσης και εντυπωσιακά, κορυφαία για την ακρίβεια φρένα.

Σε κάθε περίπτωση, και τα δύο αποτελούν ένα ιδιαίτερο δείγμα γραφής, εκφράσεις τεχνολογίας αιχμής, που έχουν αντλήσει την εμπειρία του Γερμανικού εργοστασίου, μέσα από το περιβάλλον των αγώνων. Ατυχώς είναι πολύ ακριβές προτάσεις για να τις χαρούν περισσότεροι. Ευτυχώς υπάρχουν.