

Ανησυχητικά σημάδια. Αυτή είναι η διάγνωση που έκανα μετά τη, στενή, επαφή που είχα με τα δύο οχήματα. Ανησυχητικά για μένα, διότι και τα δύο με συγκίνησαν, γεγονός σπάνιο για τόσο σύνθετα, τόσο σύγχρονα και αρκετά στοχευμένα προϊόντα.

Διότι τι άλλο εκτός από σύνθετα είναι, όταν για να Οδηγήσεις, αφού δεθείς, πρέπει να πιέσεις προς τα εμπρός έναν ηλεκτρονικό διακόπτη τέσσερις φορές, ακολούθως πρέπει να κρατήσεις πιεσμένο, ένα μπουτόν για περισσότερα από επτά δευτερόλεπτα. Αυτό στην μια περίπτωση. Στην άλλη, πατάς κατ' αρχήν ένα μπουτόν στην κονσόλα, και μετά πρέπει να μπεις στο μενού και να κάνεις τις επιλογές σου. Σκέφτομαι ότι από τότε που απέκτησαν τα αυτοκίνητα, μενού, είναι σαν να χάσαμε τη οδηγική μας όρεξη. Για να τελειώνουμε με τις γκρίνιες ευθύς εξ' αρχής, ώστε να μείνουν για το υπόλοιπο τα όμορφα, επιθυμώ να διαμαρτυρηθώ για τα κιβώτια.



Στην μια περίπτωση έχουμε το οκτατάχυτο Steptronic. Διακινδυνεύοντας να χαρακτηριστώ γραφικός, διατυπώνω για μιαν ακόμα φορά την αντίθεσή μου τόσο για το πλήθος των ταχυτήτων όσο και για την “αυτοματίλα” γενικώς. Για την άλλη, πάλι (περίπτωση), όταν τόλμησα να εκφράσω, την άποψη ότι μου θύμιζε λίγο τη καράμπα που πήζουμε το γάλα στο χωριό, όλοι οι, εν γραφείω, σύντροφοι, μου επιτέθηκαν σκαιώς και, εν προκειμένω επιμένω, αδικώς. Μήπως άραγε οι δικές τους καράμπες είναι πιο ανοικτές; Δεν γνωρίζω! Κρατώ όμως το βλέμμα του συντρόφου διευθυντή σύνταξης το οποίον ήταν η επιτομή του: *“Πως τολμάς εξωλέστατε!”*

Για να συνεχίσω στο κύκλο της γκρίνιας θα επιθυμούσα να επισημάνω ότι το πορτοκαλί όποτε ξεκινούσε βίαια πάνω σε γλιστερή ασφαλτο μου θύμιζε μια παραλλαγή του τσαπαρι. Το δε άσπρο έφερε πάλι αυτά τα τόσο χαμηλοπρόφιλα ελαστικά τα οποία μου δημιουργούν εκνευρισμό στα ημετέρα εδάφη, όπου πρέπει το ένα μάτι να νετάρει στα δύο μέτρα για να

αποφύγει τις κακοτεχνίες των επαρχιακών οδών και το άλλο βαθιά στο δρόμο για να διαβάσει την επόμενη κίνηση. Επειδή, ακόμα δεν έχω αποκτήσει τα οπτικά χαρίσματα του Martin

Feldman

, αγχώνομαι. Θα επιθυμούσα επίσης να σημειώσω, ότι δεν έχουν ελκυστική μυρωδιά καθ' ην ώρα, τμήμα του εξωτερικού φλοιού της κυκλικής, μαύρης επιφανείας τους εξαερούνται εις υπόλευκο καπνό.

Τέλος θα ήταν όμως παρατυπία να μην θίξω το θέμα των μαζών. Στα ίδια πολλά κιλά και τα δύο, στα 1360 τουλάχιστον. Χωρίς να παραβλέπω τον πόλεμο που έχουν κηρύξει οι βιομηχανίες κατά του βάρους, απλώς να θυμίσω ότι μια “δύο δύο” και μια Escort TC, πριν από σαραντατόσα χρόνια δεν ξεπερνούσαν τον τόνο.

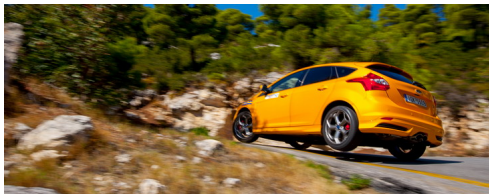
Ως εδώ όμως,

με την επιστημονική προσέγγιση των θεμάτων. Περνάμε σε μια πιο ανάλαφρη και ωσαύτως πιο κατανοητή προσέγγιση. Εν αρχή, χρησιμοποίησα τη λέξη συγκίνηση. Δύσκολα θα μπορούσα να ήμουν περιγραφικότερος. Αν ξεκινήσω με το πορτοκαλί οφείλω να καταθέσω την άριστη θέση οδήγησης. Χωνεύεις όμορφα, στο τύπου μπάκετ κάθισμα, κάθεται σωστά, νιώθεις το σύμπαν γύρω σου όπως πρέπει. Όταν δε, αμοληθείς στα ανηφόρια και στα κατηφόρια έχεις αυτή την μοναδική αίσθηση ότι όπου κι' αν στρίψεις, οι τροχοί θα ακούσουν, όπου υπό γωνία βυθίσεις το δεξί πετάλ δεν θα νοιώσεις να υποστρέφει ούτε να χαζοσπινάρει ο εσωτερικός τροχός. Στρίβει με εντυπωσιακή ακρίβεια, επιταχύνει χωρίς να ανοίγει τις τροχιές του, δεν γέρνει, δεν διαμαρτύρεται. Σχεδόν απίστευτο. Μόνον τα φροντισμένα (προσθιοκίνητα) αγωνιστικά των νιάτων μου, το έκαναν τόσο καλά αυτό. Κάτι μου είπαν, οι νεότεροι, για Torque Vectoring Control, κι εγώ προσποιήθηκα ότι δεν άκουσα διότι δεν μπορώ, ούτε θέλω να πιστέψω ότι όλα τα εκείνα τα πολύδισκα, που ήθελαν μηχανικάρες για να τα σιάξουν, για να ρυθμίσουν, που τα άκουγες στις παλιές Escort

σαν έκαναν όπισθεν να κροταλίζουν αντικαταστάθηκαν από αυτό το τοσο...

TVC

. Θεός της μηχανικής αυτοκίνησης φυλάξοι. Όξαποδώ! ηλεκτρονικοί αντίχριστοι. Οι παλιότεροι θα αντιληφθούν αυτό το μικρό παραλήρημα, οι νεότεροι όχι, μα ελπίζω να το συγχωρέσουν.



Είναι πιο δυνατό, αλλά ελάχιστα πιο γρήγορο από το λευκό πλην όμως φαίνεται πιο εκρηκτικό. Είναι και αυτός ο ήχος εκεί γύρω στις 5 (χιλιάδες σ.α.λ. εννοώ), ο οποίος ενώ στην αρχή είναι ελκυστικός μετά κουράζει (ου γαρ έρχεται μόνον κλπ. Που οι εποχές που βγαίνουν τα ελεύθερα μπουριά δίπλα στην πόρτα και δεν σε ενοχλούσε διόλου; Για να συνεχίσω δε με την κριτική, άκουσα προ ημερών ότι προκειμένου να συμμετάσχεις σε track day

στα Μέγαρα, πρέπει η στάθμη θορύβου να τηρεί κάποιες προδιαγραφές. Ελπίζω να είναι λανθασμένη η πληροφορία. Που οι μέρες που οι ελεύθερες εξαγωγές των αυτοκινήτων στο Τατόι, τράνταζαν όλες της νοτιοδυτικές κλιτείες του Πεντελικού!).

Πάντα σε σύγκριση με το λευκό, είναι πιο φιλικό. Φτάνεις γρήγορα, επιβραδύνεις, στρίβεις, εξαφανίζεσαι και πάλι τα ίδια. Τόσο εύκολο. Είναι σαν κάτι κυρίες που έκαμαν κάποιους, από αγόρια, άντρες. Το θέμα είναι μην το πιστέψεις κιόλας, είτε ότι έμαθες να οδηγείς, είτε ότι μετεβλήθης εν μια νυκτί εις αρσενικό.



Το άλλο τώρα, το λευκό. Μάλιστα. Εκεί που γκρίνιαζα για το Streptronic εκεί το βρήκα και ενδιαφέρον. Καλά δεν είμαι ο μοναδικός σχιζοειδής. Υπάρχουν κι άλλοι λαμπρότεροι και φανερότεροι ε; Λοιπόν τι μου άρεσε! Εκεί που έπαιζα με τους μοχλοδιακόπτες εκατέρωθεν του βολάν,

«αλλάζο

ντας ταχύτητες στην εθνική αρτηρία»,

όπως θα έλεγε και ο τραγουδοποιός

(1)

,
με συνεπήρε ο «

κούφιος ήχος»

(τους που «

τη

ζωή μου γαργαλάει»

, όπως άδει ο έταιρος τραγουδοποιός

(2)

και η έξτρα ώθηση που ένοιωθα στην ουρά η οποία συνοδευόταν από μια ανεπαίσθητη αλλά ελκυστική δόνηση, ένα ολίγιστο “γκαπ” που έφτιαχνε τη διάθεση. Ωραιότατα. Η χαρά μου θα ελάμβανε τις μεγαλύτερες τιμές της, μόλις στένευε ο δρόμος, κόντιναν οι ευθείες και ομόρφυναν οι στροφές. Σαν όχημα με κίνηση στον πίσω άξονα, σωστά ζυγισμένο, με ακριβές τιμόνι έχει τη δυναμική να γίνει πολύ διασκεδαστικό. Τόσο που ξεχνάς ότι είναι φορτωμένο με περιττά(;) κιλά, τόσο που σχεδόν ξεχνάς την “αυτοματίλα” του κιβωτίου.



Οπωσδήποτε να αναφερθεί ότι οι εργοστασιακές τιμές κατανάλωσης είναι μια ουτοπία, ειδικά με αυτού του είδους τα οχήματα. Εξ' άλλου αν οδηγείς ένα ST με τρόπο που θα χειριζόσουν ένα ecobo

o

st

ποιός ο λόγος να πληρώσεις

ST

; Στο επόμενο σκαλοπάτι της επιστήμης, ίσως οι εκρηκτικοί κινητήρες θα καταναλώνουν λίγο. Τώρα όχι. Η σημαντική διαφορά στα τέλη κυκλοφορίας εκπορεύεται, πέρα από το “καθαρότερο” μοτέρ τού λευκού και στην αλλαγή κλίμακας.

Στο προφανές ερώτημα:

“Πιο από τα δύο;” δεν θα περιοριστώ σε μια απάντηση, αλλά σε τόσες, όσες είναι σχέσεις (του κιβωτίου) του λευκού που περισσεύουν. Δύο λοιπόν.

Εκτιμώ ότι το πορτοκαλί, συνεπικουρούμενο από το ραλιστικό μύθο του, από τα εξέχοντα χρόνια της εποχής Colin και ασφαλώς από την εμφάνισή του, απευθύνεται σε ένα πιο νεανικό, ορμητικό και εκδηλωτικό κοινό.

Το λευκό από την μεριά του, κοιτά αλλού. Εκτός ραλιστικής εποχής από τότε που ο Achim Warbold με τη “δύο δύο”, έχανε το “Ακρόπολις” από ένα λάστιχο στην Αρναία, την μακρινή άνοιξη του '72, αλλά πολύ εντός των νεοελληνικών προτιμήσεων και αρκετά ελκυστικά δισυπόστατο. Σαφώς θα προτιμούσα τη φθηνότερη και διασκεδαστικότερη έκδοση με το μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων.

Ποιος είπε ότι η επιλογή του αυτοκινήτου δεν είναι και μια δήλωση;

Αν έπρεπε να τα έντυνα με κάποιο μουσικό κομμάτι, θα έβαζα το πορτοκαλί δίπλα το Satisf
action
των
Stones
και στο λευκό, τις Βαλκυρίες του συμπατριώτη του
R

.
Wagner

. Τόσο ετερογενή κομμάτια, αλλά από το '79 εμπεριέχονται σε ένα κοινό δίσκο. Στο
soundtrack
του A
pocalypse
now
του
F.F. Coppola

. Κάπως έτσι συνυπάρχουν, ανταγωνιστικά, το λευκό και το πορτοκαλί στο αυτοκινητικό γίγνεσθαι.

(1). Διονύσης Σαββόπουλος «Μικρή Ελλάδα»

(2). Τζίμης Πανούσης «Ούζο power»

