

Με τις ανταύγειες της δύσης, οδηγούσα την 45 AMG στην Πάρνηθα, έχοντας δίπλα τον καλλιτέχνη Γιώργο “μαμέν” Κούτο.

Είχαμε ξηλώσει τις ηλεκτρονικές ασπίδες προστασίας, προσπαθώντας να σπρώξω το όχημα όσο πιο γρήγορα επέτραπαν οι συνθήκες. Γράφοντας για συνθήκες, να αναφέρω το λιγοστό φως, την μεγάλη πληθώρα ποδηλατών και την πιθανή συνάντηση με αντιθέτως ερχόμενα οχήματα στα στενά σημεία της διαδρομής.



“Το φοράς” ήταν το σχόλιο του παρακαθήμενου φωτογράφου, καθ' ην ώρα σκαρφάλωνα από φουρκέτα σε φουρκέτα αποκωδικοποιώντας τα της συμπεριφοράς του τετράτροχου. Λοιπόν: Όχι εντυπωσιακά γρήγορο στις πολύ χαμηλές στροφές, αλλά σαρώνει αμέσως μετά. Όχι το καλύτερο τιμόνι που έχουμε στρίψει αλλά από τα πιο άκοπα οχήματα στο να τοποθετείται γρήγορα και εύκολα στις στροφές. Να το γράψουμε κι' αλλιώς. Σε κάνει να φαίνεσαι πολύ καλύτερος και αρκετά ταχύτερος απ' ότι είσαι, οδηγικά ομιλούντες βέβαια.

Για τα φρένα, αποφεύγοντας τη χρησιμοποίηση των λέξεων “άγκυρες”, “ταψιά” και τα τοιαύτα, αναγράφω μόνον τα 48,6 μέτρα που είχε πετύχει λίγη ώρα νωρίτερα κατά τη διάρκεια των μετρήσεων. Πρώτο όχημα ανάμεσα σε χιλιάδες αυτοκίνητα που έχουμε αξιολογήσει με τα όργανά μας, το οποίο κατεβαίνει κάτω από τα 49 μέτρα, την απόσταση δηλαδή που απαιτείται ώστε να ακινητοποιηθεί από τα 120 χλμ./ώρα. Μιλώντας για μετρήσεις να αναφέρουμε ότι έχοντας εκατόν σαράντα κιλά περισσότερο βάρος (συνοδηγός & πλήρες φορτίου καυσίμων), χάσαμε κάτι λιγότερο από 9 δεύτερα στη δοκιμασία των 0 – 100 χλμ/ώρα από στάση ,σε σχέση με τις εργοστασιακές μετρήσεις, πράγμα λογικό και αναμενόμενο (4,6 με 5,48).

Για τον τρόπο που εργάζονται οι αναρτήσεις, ας πούμε ότι αποτελεί μια πλατινένια τομή

ανάμεσα στη συνθήκη που απαιτεί η καθημερινότητα και στις απαιτήσεις μιας σπορτίφ συμπεριφοράς. Δηλαδή: Το οδηγεί με άνεση η κυρία ώστε να επισκεφθεί τον οπωροπώλη και τον παντοπώλη για τις προμήθειές της, χωρίς να νοιώθει κάθε ανωμαλία του δρόμου, δίχως να κουράζεται από σφικτές αναρτήσεις. Ταυτόχρονα όμως δείχνει και ένα σχεδόν αγωνιστικό πρόσωπο όταν αποφασίσει ο κύριος να το πιέσει γύρω και πάνω στα άπεξ των στροφών.



Ανιχνεύοντας αυτό ακριβώς το αγωνιστικό προφίλ, άκουγα τις αλλαγές του διλίτρου υπερτροφοδοτούμενου τετρακύλινδρου κινητήρα με τους 360 ίππους, που σε καμία περίπτωση δεν συνιστάται σε κροτοφοβικούς. Σαν μια εχθροπραξία ήταν εκείνη η οδήγηση, μεταξύ των καλών τιμών επιταχύνσεων, της άριστης συμπεριφοράς και των σκασιμάτων των αλλαγών που αντηχούσαν ανάμεσα στα τοιχία και στους βράχους της Πάρνηθας, κάνοντας τις επιδόσεις να φαίνονται ακόμα πιο εντυπωσιακές.



Τι περισσότερο θα επιθυμούσε άνθρωπός τις από αυτή την AMG; Να σας πω: Στο μεν εφικτό κομμάτι ένα μηχανικό κιβώτιο. Όχι ότι το επτά σχέσεων διπλού συμπλέκτη

speedshift

DCT

δεν είναι “καλό”. Προφανώς είναι υπεράνω πάσης υποψίας. Πλην όμως ένα χειροκίνητο κιβώτιο προσφέρει, ακόμα, την δυνατότητα σε ένα λεπτουργό χειριστή, να διαχειριστεί την ισχύ με ακόμα μεγαλύτερη ακρίβεια, σε ένα καθεστώς πιο ταιριαστής συμφωνίας με το δεξι πεντάλ. Στο δε ανέφικτο κομμάτι, να αδυνατίσει κατά 30%, να πέσει στον τόνο να ξηλωθούν τα περιττά διαφορικά, τα όποια ηλεκτρονικά και να περνάει όλη η δύναμη στον πίσω άξονα. Μόνο που τότε ο Δράκος αυτός θα έχανε τους έξοχους τρόπους του, θα μεταμορφωνόταν σε έναν αλήτη των δρόμων και ποιος στα αλήθεια θέλει σήμερα έναν ανυπότακτο; Ειδικά όταν στοιχίζει 76.000 ευρώ.

Περί απόψεως για την εξωτερική εμφάνιση, παραπέμπω στις λάγνες ματιές (συνεπικουρημένων από αντίστοιχα σχόλια) όσων πέρασαν και την είδαν εκείνο το απόγευμα στις κλιτύες του Mont Parnes χωρίς αυτό να σημαίνει απαραίτητα κάτι το ολωσδιόλου θετικό, ειδικά στις μέρες μας...