

Το 1932 που ο A. Huxley μας παρουσίασε τον θαυμαστό καινούργιο κόσμο του, δεν υπήρχε ούτε η Nissan, ούτε πολύ περισσότερο η Datsun. Στο σύμπαν της αυτοκίνησης ζούσε η Salmson που κατασκεύαζε διακεκριμένα αυτοκίνητα με κινητήρες 1,5 λίτρου, απόδοσης 41 ίππων.

Στις μέρες μας η γαλλική εταιρεία του Emil Salmson έχει λησμονηθεί, η Nissan είναι ένα παγκόσμιο μέγεθος και κατασκευάζοντας προϊόντα σαν το GTR μας εισάγει σε ένα θαυμαστό ισχυρό κόσμο ο οποίος συγκεντρώνει μερικά ιδιαίτερες ελκυστικά χαρακτηριστικά. Όπως: Ενώ προσφέρει μερικές από τις πιο εξελιγμένες τρέχουσες τεχνολογίες, η τιμή απόκτησης είναι σημαντικά οικονομικότερη από αντίστοιχες προτάσεις.



Ταυτόχρονα, ενώ μας παραθέτει την δυσθεώρητη ισχύ των πεντέμισι εκατοντάδων ίππων, το σύνολο παρουσιάζεται πειθήνιο και σχετικά εύκολο στο χειρισμό. Οι περί της αυτοκίνησης οφείλουν να δώσουν τα εύσημα τους για αυτήν την δημιουργία. Αναλυτικότερα:

Η πρῶ τη εντύπωση.

Μέσα στα καθήκοντά μας περιλαμβάνονται οι μετρήσεις των αυτοκινήτων. Είναι μια διαδικασία τυποποιημένη, για την οποία έχουμε αφιερώσει και ειδικό θέμα παρουσιάζοντάς την στο παρελθόν με τέσσερις σελίδες. Έχοντας λοιπόν το GTR στη διάθεσή μας βρεθήκαμε μαζί με τον Μιχάλη Χατζηγηγορίου, επικεφαλής τεχνικό της συντήρησης των GTR προκειμένου να το μετρήσουμε. Τοποθετήσαμε τα όργανα και η νηφάλια προσέγγιση ήταν να του δώσω τα χειριστήρια, καθότι η εμπειρία του στη διαδικασία του launch control για το συγκεκριμένο όχημα είναι τεράστια και η δική μου μηδενική. Έκατσα λοιπόν δεξιά, δεθήκαμε, τοποθέτησα τον φορητό υπολογιστή πάνω στα πόδια μου, του εξήγησα τι και πως έπρεπε να γίνει και ξεκινήσαμε.

Μετρήσαμε πρώτα τις ρεπρίζ. Ακολούθως την επιτάχυνση από στάση. Ακίνητοποιήθηκε το όχημα, έδωσα την εντολή από το πληκτρολόγιο και του είπα ήσυχα τη λέξη πάμε. Έκανα το λάθος να κοιτώ την οθόνη ώστε να διαπιστώσω ότι όλα λειτουργούν. Έχω μετρήσει εκατοντάδες αυτοκίνητα. Είτε πίσω από το βολάν, είτε ως συνοδηγός. Πολλά από αυτά πολύ ισχυρά.

Τέτοιο πράγμα όμως δεν είχα νιώσει ποτέ. Απορροφημένος στην οθόνη, αισθάνθηκα ότι το περιεχόμενο της κρανιακής μου κοιλότητας, αν υποθεθεί ότι υπάρχει κάτι τέτοιο, αδυνατούσε να ακολουθήσει το κρανίο. Σαν να παρέμεινε στάσιμο, σαν να μην υπήρχε βαρύτητα παρά μόνον μια κίνηση επιταχυνόμενη προς τα εμπρός. Σαν, ότι να υπήρχε εκεί μέσα είχε γίνει μια σταγόνα που έτρεχε οριζόντια. Ήταν μια μεγάλη δυσφορία που κράτησε κάπου 2 έως 3 δεύτερα.



Κοιτάζοντας την ένδειξη για τα πρώτα 100 km/hr, αντίκρισα 3,34". Επαναλάβαμε αμέσως μετά, οπότε έβγαλα το βλέμμα από την οθόνη, κοίταζα μακριά, όλα πήγαν καλά και όταν είδα την δεύτερη ένδειξη, ήταν ακριβώς η ίδια. 3.34". Ούτε αυτό μας έχει ξανασυμβεί. Ακριβώς το ίδιο νούμερο, με ακρίβεια εκατοστού του δευτερολέπτου σε επαναλαμβανόμενες μετρήσεις.

Για να κλείσουμε το κεφάλαιο του πρωτόγνωρου, εκτελέσαμε τη διαδικασία της επιβράδυνσης τρεις φορές. Την πρώτη φορά έκανε 50 μέτρα και κάτι, εξαιρετική επίδοση. Την δεύτερη 49 και κάτι κορυφαία επίδοση. Και την τρίτη 48,7 που σημαίνει ρεκόρ. Κανένα αυτοκίνητο, δεν είχε ποτέ κατέβει τα 49.

Πίσω από το Βολάν

Βολεύτηκα, στη θέση του οδηγού, δέθηκα, άφησα τα προγράμματα R και τα ρέστα για τις επόμενες στιγμές και ανέβαινα το βουνό πάνω σε μια άσφαλτο σαφώς πιο γλιστερή από εκείνη που μετρήσαμε. Στην πρώτη κλειστή η ουρά γλίστρησε γλυκά και δεν κατάλαβα αν είχα συμμετοχή στη διόρθωση ή τα κανόνισαν όλα τα ηλεκτρονικά.

Ένα τραινάκι από τρία, κανονικά, αυτοκίνητα πήγαιναν μπροστά μας. Βγάζω φλας, ακούγοντας το ερώτημα από τον συνοδηγό: «Τι; εδώ θα περάσεις;». Μέχρι να ολοκληρώσει

την πρόταση, είχα ήδη βουλευτεί πάλι στο ρεύμα μας, κλείνοντας και το φλας εισόδου. Οτιδήποτε είχα οδηγήσει στο ίδιο κομμάτι ήταν σημαντικά αργότερο και δεν κάνω λόγο για απλώς γρήγορα αυτοκίνητα. Είχα τρομάξει με X Bow, είχα σκιαχτεί με super light super seven, δεν άσπρισε έτσι αδικώς και αναιτίως το τριχωτόν της κεφαλής μου.



Κι όμως αυτοί οι βρυχηθμοί από τα δυο τούρμπο που τροφοδοτούσαν τα 3,8 λίτρα του αδαμάντινου V6 είχαν κάτι μοναδικό. Δεν ήταν μόνο η δύναμη, μήτε οι τιμές της επιτάχυνσης, τα πεδία της μοναδικότητας. Μετά από δυο τρία χιλιόμετρα που άρχισα να καταλαβαίνω περισσότερα, ήταν ένα είδος ανεπανάληπτης ισορροπίας. Παρά το ξέσπασμα της ισχύος λίγο μετά το άπεξ, δεν άνοιγε την τροχιά του, δεν σκούπιζε με την ουρά του. Τι έκανε; Εκτοξευόταν ουδέτερα.

Κι όταν η επιφάνεια άλλαξε και η άσφαλτος απέκτησε έναν αξιοπρεπή συντελεστή τριβής, πολύ διστακτικά κούνησα εκείνο το διακοπτάκι και ναι έγινε ο κύριος έγινε αλάνης. Ακόμα μικρότερες κλίσεις και διάθεση για παιχνίδι. Αντιλαμβανόμενος ότι δεν ήταν η ώρα και πολύ περισσότερο ο τόπος για βαθύτερες ενδοσκοπήσεις, με τα απειλητικά βράχια από την μια μεριά και τους απειλητικότερους γκρεμούς από την άλλη, περιόρισα αρκετά τις επιθυμίες μου.

Ο Γ.Κ. έκανε τη δουλειά του πίσω από τους γρήγορους φακούς του και ήταν από τις λίγες φορές που ήλπιζα να μην το «είχε» αμέσως. Στο μικρό αυτό χρονικό διάστημα συνειδητοποίησα και κάτι άλλο. Το πόσο εύκολο είναι μέχρις ενός σημείου. Για να παρεξηγηθώ δεν εννοώ ότι μπαίνεις μέσα και την επόμενη στιγμή το ντριφτάρεις με τριψήφιο νούμερο χιλιομέτρων. Έχοντας όμως γνώση συγκεκριμένων στροφών που έστριβα με 100, όχι και τόσο άνετα, έπιασα τον εαυτό μου, στα ίδια κομμάτια να περνώ 100+, σχεδόν αφηρημένος, χαζεύοντας τον φωτογράφο ή την παρέα απέξω. Για τέτοιες διαφορές συζητάμε.





