

Το ερώτημα που μου τέθηκε, από τον Μιχάλη Χατζηγηρηγορίου, επικεφαλής τεχνικό της συντήρησης των GTR, αμέσως μόλις έβγαλα το κράνος και λύθηκα, ήταν:  
- «Πως σου φάνηκε σε σχέση με το [προηγούμενο](#)



Θα μπορούσα να απαντήσω: «... μμμ, ναι, ναι ...είναι εμφανές ότι είναι πιο μαλακό, το διακρίνει αυτή η δοτικότητα στο τερν ιν, και οι επιπλέον 20 ίπποι του δίνουν μια εσάνς έξτρα σπιρτάδας στις εξόδους, απαραίτητη σε όσους την είχαν ανάγκη».

Προτίμησα όμως τα ακόλουθα: «Για να σου απαντήσω με απόλυτη ειλικρίνεια, δεν μπορώ να προχωρήσω σε σύγκριση διότι πραγματικά δεν θυμάμαι. Να σου υπενθυμίσω, ότι το προηγούμενο, το είχαμε οδηγήσει σε ανοικτούς δρόμους, με διαφορετικές συνθήκες».

Χαμογελαστός ο Τάκης Θεοχαράκης διατύπωσε το ίδιο περίπου ερώτημα:

- «Πως σου φάνηκε Νικόλα;»

Αντί λοιπόν του: «Εξαιρετικό! Δίνει πάλι πνοή στην ιδέα της αυτοκίνησης, ένα πραγματικό αυτοκίνητο οδηγού, μια συνταγή χαράς για τον κάθε λάτρη της υψηλής οδήγησης, για κάθε εραστή της ισόρροπης ταχύτητας. Συγχαρητήρια στην Nissan!».

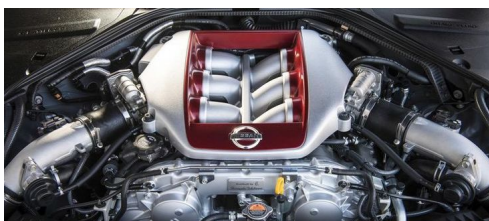
Προτίμησα το: «Χάλια Τάκη μου. Χάλια. Ξεπερνά ότι σέρνεται, αλλά τα φρένα με πρόδωσαν επανειλημμένα. Κρίμα».

Ευθυμήσαμε, ευχαρίστησα σύμπασα την ομάδα της Ελληνικής Nissan που κόπιασαν για μας και αποχώρησα.



### Πως να μου φανεί;

Αν το εξηγήσω με αριθμούς οφείλω να σημειώσω τα κάτωθι: Παρά τριάντα ίππους, έξι εκατοντάδες, από έναν V6 24βάλβιδο 3,8 λίτρων κινητήρα, 637 Nm ροπής, μόλις 15 εκατοστά του δευτερολέπτου ο χρόνος αλλαγής των ταχυτήτων, 390 χιλιοστά εμπρός και 380 πίσω οι διαστάσεις των δίσκων, που το ακινητοποιούν σε λιγότερο από 49 μέτρα από ταχύτητα 120 χλμ./ώρα και βολεύονται στις φωλιές ζαντών 20 ιντσών.



Κατανομή βάρους 54% στον εμπρός άξονα, 46% στον πίσω, 0,26 συντελεστής οπισθέλκουσας, 160 κιλά αρνητικής άντωσης και βέβαια σύστημα 4κίνησης ATTESA E-TS (Advanced Total Traction Engineering System for All-Terrain with Electronic Torque Split). Με όλα τούτα τα υλικά οι γιαπωνέζοι σύστησαν ένα σύνολο που αν το περιέγραφα με τέσσερις λέξεις, θα έγραφα:

Βάναυσα γοητευτικό, θυελλωδώς όμορφο.

Έτσι μου φάνηκε.

### **Ισορροπώ ντας ανάμεσα στο σωστό και το ωραίο**

Μόλις λίγους μήνες μετά την γνωριμία με το προηγούμενο μοντέλο, αποδεχτήκαμε την πρόσκληση του Έλληνα εισαγωγέα για μια σύντομη γνωριμία στην πίστα των Μεγάρων με την έκδοση του 2017.

Στη θέση συνοδηγού ο Παναγιώτης Χαλάτσης με μια ακολουθία από χρήσιμες πληροφορίες, γύρω από το αυτοκίνητο και την πίστα, η οποία είχε δυο κώνους για αντίστοιχες βαριές ζώνες επιβράδυνσης και έναν για άπεξ, ώστε να βοηθηθούν οι ξεχασιάρηδες και οι bravehearts.

Δυο γύρους λοιπόν ακολουθώντας ένα λευκό Juke Nismo RS, έτσι για να θυμηθώ και να καταλάβω τι γίνεται και ακολούθως στο πιο ενδιαφέρον κομμάτι. Τρεις γύροι ελευθερίας, όπου πρέπει να ισορροπήσεις ανάμεσα στο σωστό και το ωραίο. Όπως στη ζωή έτσι και στην οδήγηση αυτά τα δύο δεν συμπίπτουν τόσο συχνά, ή έστω όσο συχνά επιθυμείς. Το σωστό π.χ. συχνά δεν είναι ωραίο, ενώ το ωραίο δυσκολεύεται να είναι σωστό.



Γράφω τούτες τις φιλολογίες διότι πολύ θα ήθελα να γυρίζω την ουρά του πριν από κάθε κορφή στροφής και να συνοδεύω με θαλασιές πινελιές καπνού τις εξόδους, αλλά ούτε σωστό είναι, ούτε και το χρονόμετρο θα ευτυχήσει, ούτε και τα οπίσθια Dunlop SP Sport Maxx. Είναι όμως ωραίο. Άντε, τώρα, ζήσε – οδήγησε πάνω στο όχι τεντωμένο σχοινί ανάμεσα στο σωστό και στο ωραίο.

Τέλος πάντων συμμάχησα κάπως με τις λάθος εισόδους, εκβίασα λίγο τα φρένα, χάρηκα τις επιταχύνσεις, το γλίστρησα ελαφρά, χοροπήδησα πάνω από τα κέρμπς της K8, και να η κίτρινη σημαία του τέλους.

Δυο ακόμα γύροι να κατέβουν οι θερμοκρασίες, με ανταλλαγές απόψεων με τον Παναγιώτη και η σεμνή τελετή ολοκληρώθηκε.



### **Ολιγόλογο συμπέρασμα**

Το GT-R συνεχίζει την παράδοση ενός πολύ δυνατού αυτοκινήτου, που είναι σχετικά εύκολο να οδηγηθεί πολύ σβέλτα, ακόμα και από χειριστές με λίγες παραστάσεις.

Το αν αυτό είναι καλό και πόσο για την αυτοκίνηση, είναι μια άλλη κουβέντα. Για την Nissan είναι αναμφίβολα θετικό. Μνεία ιδιαίτερη για τη σταθερότητα των φρένων μετά από βίαιες επιβραδύνσεις, διότι μην ξεχνάμε ότι με δυο άτομα και καύσιμα ακουμπά τους δυο τόνους. Το παράθυρο της γνωριμίας μας με το όχημα είχε κλείσει, ο ήλιος κρυβόταν σε εκείνο το νεφοσκεπές μεσημέρι και τα Ιερομοίς πετούσαν από το παράπλευρο αεροδρόμιο σε αποστολές εκπαίδευσης πάνω από την Μεγαρίδα.

Στην πίστα κάποιος άλλος πίεζε το GT-R.