

Κοιτούσαμε τα δύο οχήματα, που τα χώριζαν κάτι περισσότερο από 40 χρόνια, και αποτιμούσαμε το αυτοκινητικό χάσμα μιάμιση γενιάς. Αναρωτηθήκαμε πόσο πιο μεγάλο ήταν από το προηγούμενο αντίστοιχο διάστημα και διερωτηθήκαμε πόσο μικρό θα είναι από το επόμενο.

Όταν αναλογιστούμε πόσο μεγάλη, πόσο άμεση διαφοροποίηση έφερε η αυτοκίνηση πάνω στον πλανήτη, αν συνειδητοποιήσουμε το συνολικό οικονομικό της μέγεθος, θα ερμηνεύσουμε με μεγαλύτερη άνεση το ρυθμό εξέλιξης των προϊόντων των εργοστασίων.



Είναι ελάχιστα τα εργοστάσια που δημιουργήθηκαν τον 19ο αιώνα και συνεχίζουν να υπάρχουν και να παράγουν στον 21ο. Η Mercedes αποτελεί μοναδική ίσως περίπτωση βιομηχανίας, που όχι απλώς συνεχίζει να παράγει αδιάκοπα, όχι μόνον επεκτείνει τις παραγωγικές της δραστηριότητες, αλλά τα προϊόντα της ήταν και παραμένουν σε κορυφαίο επίπεδο.

Με αυτή την σκέψη, σκύβουμε πάνω σε δυο μοντέλα της που αποτέλεσαν τρόπον τινά ναυαρχίδες. Όπως προείπαμε τα χωρίζουν σχεδόν μισός αιώνας. Ας ξεκινήσουμε από τον πρεσβύτερο εκπρόσωπο.

Η 300 SEL 6,3

ήταν σαν κάποια λοξοδρομία της Mercedes. Συνδύασε, σε βαθμό υπερθετικό, δυο στοιχεία του εργοστασίου, τα οποία μέχρι τότε δεν συνυπήρχαν στο ίδιο μοντέλο. Την ισχύ και την πολυτέλεια. Για την εποχή του, ήταν ακραίο εγχείρημα και μάλλον ασυνήθιστο για μια εταιρεία που βάδιζε σε στιβαρούς προμελετημένους δρόμους.



Μάιος 1980, Διον. Αρεοπαγίτου Αθήνα. Εκκίνηση 27ου Δ.Ρ.Α. Waldegaard & Waxenberger

Δημιουργός της ήταν ο Erich Waxenberger, ο οποίος έχει κάποιους δεσμούς με την Ελλάδα. Μας ήρθε εκτάκτως το '64, προκειμένου να αντικαταστήσει τον ασθενήσαντα Dieter Glemser στο ΙΒ' Δ.Ρ.Α. Έκανε έναν αγώνα χωρίς αναγνωρίσεις και ολοκλήρωσε με συνοδηγό τον Κ. Kaiser στην τέταρτη θέση με μια Mercedes 220 SE, ανάμεσα σε δύο αμιγώς γυναικεία πληρώματα. Στην τρίτη θέση βρέθηκαν οι Βρετανίδες Ρ. Moss – V. Domleo με Saab 96 και στην πέμπτη η Σουηδή, Ε. Rosqvist με την Γερμανίδα Ε. Falk (Mercedes 220 SE). Για την Σουηδή οδηγό εκείνος ο αγώνας σήμανε ουσιαστικά το τέλος της καριέρας της, αφού λίγες μέρες αργότερα, στις 9 Ιουνίου, παντρεύτηκε τον βαρόνο von Korff, διευθυντή του αγωνιστικού τμήματος της Mercedes εκείνη την εποχή, αποκτώντας και τον αντίστοιχο τίτλο ευγενείας.



Για να ξαναγυρίσουμε στον Erich Waxenberger, μόλις δυο χρόνια αργότερα, πήρε τον 6,3 λίτρων V8, κινητήρα από την 600άρα λιμουζίνα και τον τοποθέτησε σε μια απλή S (W 109), που μέχρι τότε χρησιμοποιούσε κινητήρες V6. Το αποτέλεσμα ήταν ένα αυτοκίνητο δυο τόνων, τριών όγκων με επιδόσεις αγωνιστικού που ονομάστηκε 300 SEL 6,3. Λανσαρίστηκε

τον Μάρτιο του '68 στο σαλόνι της Γενεύης.

Προφανώς αυτά τα αυτοκίνητα δεν στοχεύουν σε μεγάλο πλήθος πωλήσεων. Μολοντούτο η 300 SEL 6,3 πούλησε 6.500 τεμάχια, σε αντίθεση με τα 2.700 της 600. Ότι συναντούσες πάνω της ήταν εντυπωσιακό.

Το 6,3 λίτρων μοτέρ απέδιδε με το ιντζέξιον από την BOSCH 250 ίππου και σύμφωνα με τις εργοστασιακές μετρήσεις χρειαζόταν μόλις 6,3 δευτερόλεπτα για τα πρώτα 100 χλμ/ώρα από στάση, με μια τελική ταχύτητα που άγγιζε τα 230 χλμ./ώρα. Πέρα από αυτά όμως ήταν μια πλατφόρμα εφαρμογής της τελευταίας λέξης της τότε τεχνολογίας, Έτσι έφερε ως βασικό εξοπλισμό, αεριζόμενα δισκόφρενα σε όλους τους τροχούς, υδραυλικό τιμόνι, αερανάρτηση, αυτόματο κιβώτιο τεσσάρων ταχυτήτων, ηλεκτρικά παράθυρα, κεντρικό κλειδίωμα. Ακολούθως ως προαιρετικός εξοπλισμός προσφερόταν, κλιματισμός, ηλεκτρική ηλιοροφή, πτυσσόμενα τραπεζάκια και φώτα ανάγνωσης για τις πίσω θέσεις.



Εκτός από αυτή την πρωτοφανή για την εποχή, αίσθηση πολυτελής ισχύος που διέθετε, είχε και μια μικρή μεν, αλλά επιτυχημένη αγωνιστική παρουσία. Η, κραταιά σήμερα, AMG τότε δεν ήταν, παρά μια μικρή εταιρεία βελτιώσεων που είχε ιδρυθεί από πρώην μηχανικούς της Mercedes, εξέλιξε την 300 SEL 6,3 με σκοπό την αγωνιστική εμπλοκή. Βαμμένη κόκκινη, σύντομα απέκτησε το παρανόμι «κόκκινο γουρούνι», συμμετείχε και τερμάτισε δεύτερη στις 24ωρες του Spa, το '71, πίσω από το Carri RS που οδηγούσε ο D. Glemser (!), παρά τα προβλήματα με την μεγάλη μάζα της και τους συχνούς ανεφοδιασμούς, λόγω της μεγάλης κατανάλωσης.

Εννιά χρόνια μετά από εκείνο το Spa και δεκαέξι μετά την πρώτη του επίσκεψη στην Ελλάδα, ο Waxenberger, ήρθε στην Ελλάδα ως μανάτζερ της Mercedes με την ισχυρή αρμάδα των 450 SLC για το 27ο Δ.Ρ.Α. με τους B.Waldegaard, H. Mikkola, V. Preston jr. Η ομάδα δεν κατάφερε κάτι σπουδαίο, πέρα από τον τερματισμό του Preston στην 14η θέση. Η εποχή που κέρδισαν άνετα το «Ακρόπολις» είτε με τον W. Schock ('56 & 60) είτε με τον E. Bohringer ('62&63), είχε περάσει, αλλά το άστρο της δεν θα έδυε ποτέ ούτε στον κόσμο των αγώνων. Αρκεί να θυμηθούμε τη θριαμβευτική της πορεία την τρέχουσα χρονιά στην F1.

Η Mercedes S400 Hybrid

Καθώς κοιτούσα, στην Ελλάδα της ύφεσης, την S 400 προσπαθώντας να αντιληφθώ που απευθύνεται, κατάλαβα ότι είχα βάλει λάθος ερώτημα και εστίασα στο τεχνολογικό κομμάτι. Αν λοιπόν το 1968, η 300 SEL συγκέντρωνε πολυτέλεια και ισχύ, το 2014 η S 400 έρχεται να προσθέσει και ένα ακόμα σοβαρό στοιχείο. Το οικολογικό!

Αυτός ο μισός σχεδόν αιώνας που μεσολάβησε, μας γέμισε, πέρα από καυσαέρια και τύψεις. Κι αν η απειλή περί των αποθεμάτων των υδρογονανθράκων, μάλλον, ξεπεράστηκε, ήρθε μια ακόμα μεγαλύτερη, αυτή, από τις εξατμίσεις των οχημάτων.

Οι μηχανολόγοι έχουν σκύψει μελετώντας, είτε για το πως να απεγκλωβιστούν από τους θερμικούς κινητήρες, είτε πως θα τους κάνουν πιο οικονομικούς, είτε πως θα φτιάξουν σύνθετα, υβριδικά, συστήματα.

Κι αυτά τα τελευταία, απευθύνονται, σχεδόν σε όλη τη γκάμα της παραγωγής. Από ταπεινά, καθημερινά αυτοκίνητα, έως πανάκριβα executive ή super cars. Υπάρχει και η σχετική κριτική για το υποκριτικό της υπόθεσης ένας κινητήρας πολλών λίτρων να συνοδεύεται από ένα υβριδικό σύστημα. Τέλος πάντων, ας δεχτούμε, πως το υβριδικό της υπόθεσης προσφέρεται και ως άλλοθι, συχνά ισχυρό για όσους έχουν ανησυχίες οικολογικού τύπου.

Οι παρεχόμενες όμως τεχνολογίες είναι εκθαμβωτικές. Πέρα από την παράδοση για την πιστότητα της κατασκευής που κομίζει, εξ απαλών ονύχων, η φίρμα της Στουτγάρδης, αυτός ήταν άλλος ένας τρόπος ώστε να κεντρίσει και να κερδίσει το ενδιαφέρον των πιθανών αγοραστών.



Αν ξεκινήσουμε από τα βασικά, συναντούμε ένα V6 3,498 κυβ. εκ. κινητήρα που αποδίδει 306 ίππους στις 6.500 σ.α.λ. αλλά και τον ηλεκτροκινητήρα απόδοσης 27 ίππων που περνούν την ισχύ τους στον πίσω άξονα μέσα από το ημιαυτόματο κιβώτιο 7G-TRONIC PLUS.

Περνώντας στην ανάρτηση βρισκόμαστε στην εξέλιξη εκείνης της πρωτόλειας αερανάρτησης της 300 SEL. Εδώ βρισκόμαστε μπροστά στο Active Body Control (ABC) με την προσθήκη του συστήματος Magic Body Control και του Curve Tilting.

Το εργοστάσιο μας λέει, ότι αυτή είναι η πρώτη ανάρτηση που «βλέπει» το δρόμο. Μέσω μιας κάμερας που είναι τοποθετημένη στο ρύγχος, εξετάζει την επερχόμενη στροφή 15 μέτρα νωρίτερα, με τη συνδρομή ειδικού αισθητήρα για την μετατόπιση του βάρους. Ανιχνεύοντας έτσι τις συνθήκες, επεμβαίνει μέσω υδραυλικών κυλινδρών, ρυθμίζει αυτόνομα την απόκριση του ελατηρίου της ανάρτησης κάθε τροχού με αποτέλεσμα οι κλίσεις στις στροφές να γίνονται με τρόπο αντίστοιχο μιας μοτοσικλέτας.

Στόχος αυτής της τεχνολογίας, υποστηρίζει η γερμανική εταιρεία, δεν είναι η υψηλότερη ταχύτητα στις στροφές, αλλά η ανετότερη αίσθηση των επιβατών. Η λειτουργία Curve Tilting είναι ένα από τα τρία modes ρύθμισης του αυτοκινήτου που μπορεί να επιλέξει ο οδηγός από την κονσόλα, μέσω του διακόπτη του Active Body Control και λειτουργεί σε ταχύτητες 30-180 χλμ./ώρα.

Να αναφερθεί και το σύστημα πρόληψης πρόσκρουσης Collision Prevention Assist Plus, που παρέχει προστασία σε ταχύτητες μέχρι 100 χλμ./ώρα, φρενάροντας αυτόματα αν ο οδηγός αποτύχει να το κάνει και ενώ επικείται πρόσκρουση. Σε ενδεχόμενη πρόσκρουση με σταθερό αντικείμενο, το σύστημα λειτουργεί μέχρι τα 50 χλμ./ώρα.

Στο εσωτερικό κυριαρχεί η ...γλυπτική του εντυπωσιακού ταμπλό. Ένας συνδυασμό δέρματος, ξύλου και μετάλλου κυριαρχεί στον διάκοσμο και όταν σκοτεινιάσει, αναλαμβάνει ο μελετημένος φωτισμός σε επτά διαφορετικές αποχρώσεις. Ξεχνάμε τον κλασσικό πίνακα οργάνων. Ο χειριστής αντικρίζει μια (από τις δύο διαθέσιμες) οθόνες TFT, ενώ τις βασικές ενδείξεις τις βλέπει και στο head up display!



Τα ενεργά αεριζόμενα και θερμαινόμενα καθίσματα, τα θερμαινόμενα υποβραχιόνια, το θερμαινόμενο τιμόνι, και το κρύσταλλο της οροφής με την τεχνολογία Magic Sky Control που το μεταμορφώνει από καθαρό κρυστάλλινο σε φιμέ, είναι κάποιες από τις καινοτομίες του εσωτερικού της S-Class.

Οι εμπρός επιβάτες χειρίζονται τις ενδείξεις της κεντρικής TFT οθόνης τόσο από τον περιστροφικό διακόπτη όσο και από την προαιρετική επιφάνεια αφής (touchpad) που βρίσκονται μπροστά από το κεντρικό υποβραχιόνιο.

Σε ότι αφορά του δύο πίσω επιβάτες, τα ανατομικής σχεδίασης καθίσματα, μπορούν να ρυθμιστούν σε κλίση έως 37 μοιρών (η πίσω δεξιά θέση έως 43,5 μοίρες, δηλαδή γίνεται περίπου... κρεβάτι), διαθέτοντας και σύστημα μασάζ, με έξι προγράμματα, που έχουν επιμεληθεί ειδικοί φυσιοθεραπευτές.

Εννοείται πως αυτή η S 400 μπορεί να μετατραπεί σε κινητό γραφείο, με πρόσβαση στο διαδίκτυο, αλλά και δυνατότητα συνδεσιμότητας φορητών υπολογιστών, smart phones με λογισμικό iOS της Apple ή Android.

Τέλος, ο κάθε επιβάτης μπορεί να χρησιμοποιεί ταυτόχρονα οποιαδήποτε από τις πηγές media: dvd player, internet, Navi, που προβάλλονται στις οθόνες των 12,3 ιντσών οι οποίες βρίσκονται στα προσκέφαλα των εμπρόσθιων καθισμάτων.

Μετά από τέτοιο καταγισμό τεχνολογίας δεν έχεις να γράψεις και πολλά, εκτός από το κλισέ: «Απευθύνεται σε λίγους». Οι οποίοι λίγοι όμως, πολλαπλασιάζονται ταχέως, ειδικά στην βαθιά Ανατολή. Σημάδια των καιρών, δίχως άλλο.

Συνεπώ ς:

Είναι η S400 Hybrid η εξέλιξη της 300 SEL; Προφανώς είναι η απάντηση. Αντικατοπτρίζει πέρα την εξέλιξη της αυτοκίνησης, την ολοένα και πιο επιταχυνόμενη τροχιά της καθημερινότητας. Την εξάρτηση μας από την διαρκή «συνδεσιμότητα», την απαίτηση για εκμετάλλευση για κάθε μονάδας χρόνου. Είναι ανώφελο να φάξεις για τεχνολογικό ψεγάδι. Όπως επίσης είναι αδόκιμο, για όσους γεννήθηκαν τη δεκαετία του '50 να φανταστούν πως θα είναι η ναυαρχίδα της Mercedes μετά από άλλα 40τόσα χρόνια.

Από αυτό το special drive, κρατώ την μοναδική κατάσταση που βρίσκεται η 300 SEL που μας εμπιστεύτηκε για λίγο ο πιστός ιδιοκτήτης της και την ξεχασμένη αίσθηση αυτών των αυτοκινήτων. Η συγκεκριμένη, πρωτοκυκλοφόρησε εδώ στην Ελλάδα, το '71. Εκείνον το Ιούλιο, που η AMG έβαλε το αντίστοιχο «κόκκινο γουρούνι» με το νο 35 στις πόρτες στην περιπέτεια των 24 ωρών του Spa, όπου ο Clemens Schickentanz και ο Hans Heyer το έφεραν στην πολύ τιμητική 2η θέση. Έκτοτε πέρασαν 43 χρόνια, άλλος ένας ιδιοκτήτης και μια υψηλού επιπέδου αναπαλαίωση στον οίκο Kienle στην Στουτγάρδη.

Μένει το ερώτημα αν 43 χρόνια αργότερα μια σημερινή S 400 Hybrid θα έχει την αντίστοιχη αξία. Άξια και όχι τιμή...

