FORD MUSTANG
2.3 FASTBACK AUTO

Δεν είσαι Arab Money ούτε ο Jay Leno που μόλις άδειασε η θέση αριθμός 25 στο γκαράζ κι ανησυχεί ποιο super car θα τοποθετήσει δίπλα στις Ferrari, Lambo, Aston, RR, και Porsche. Είσαι ο κ. Θεοδοσίου, κάτοικος Καλαμακίου, που αναζητά exotic εικόνα, μειωμένο τέλος ταξινόμησης, προσιτό τεκμήριο, ισχυρό brand legacy σε 4θέσιο combo και χρηματοδοτικό πρόγραμμα-διευκόλυνση για τους επόμενους 60 μήνες. Κάτι σε Ford Mustang, ας πούμε;

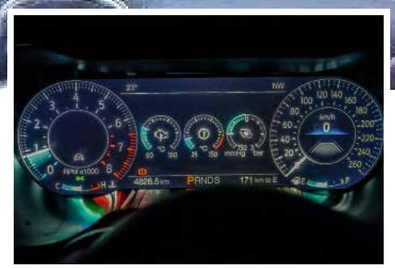
Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου** – Φωτογραφίες: **Βασίλης Κωστάκος**

FORD MUSTANG 2.3 FASTBACK AUTO				
ΤΙΜΗ	ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΙΣΧΥΣ	ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΡΥΠΩΝ CO_2
€ **57.781**	Turbo βενζίνης **2.261** cm^3	**290** PS	Μέση δοκιμής **12,7** l/100km	Ελάχιστη εργοστασιακή **199** g/km











Στο γεωγραφικό πλάτος E00o00, GMT/0, τομέας EC1A, στο παγκόσμιο δηλαδή κέντρο του χρηματο-οικονομικού πλανήτη ή αλλιώς City of London, υπάρχουν τέσσερα 'K' που δεν σταματούν σχεδόν ποτέ και για σχεδόν κανέναν λόγο: Κεφάλαια, Κυκλοφορία, Κλήσεις Κινητών. Για όσους, όμως, εργάζονται εκεί 80-100 ώρες την εβδομάδα υπάρχει μια καθημερινή εξαίρεση στα δύο τελευταία 'K'. Μεταξύ 12 και 1 το μεσημέρι, στο lunch break, τα κινητά, απόλυτα συμμετρικά και αυτοματικά, σταματούν όλα μαζί. Αν στο διάστημα εκείνο ακουστεί κουδούνισμα αυτό σημαίνει είτε ότι ένα ξεγραμμένο deal αναστήθηκε είτε ότι κάποιος που δεν γνωρίζει για την τηλεπικοινωνιακή omerta διεισδύει άθελά του στον μικρόκοσμο του City.

Ακριβώς το δεύτερο συνέβη όταν ο Φώτης, Διευθυντής στην δική μας έκδοση Quattroruote, τηλεφώνησε αρχές Αυγούστου για να αναθέσει το test drive της face-lifted Mustang με το 10τάχυτο Selectshift στον 2.3-λιτρο EcoBoost των 290 ίππων. Κι είναι αλήθεια ότι η επικοινωνία συνέπεσε με ένα ακόμα κερασάκι στην ίδια τούρτα: την συμπτωματική επιστροφή στην Αθήνα τις ίδιες ημέρες που η Mustang θα ήταν διαθέσιμη. Έστω κι αν δεν ήταν χρηματο-οικονομικό, την στιγμή εκείνη η Mustang ήταν το δικό μου καλύτερο deal για σχεδόν τρεις ημέρες σε B-roads της Πελοπονήσσου, ατυχώς σε απόχρωση Orange Fury.

Λονδίνο, Ρώμη, Αθήνα κι από εκεί με την Mustang προς Κόρινθο, Ναύπλιο, Τρίπολη, Αρχαία Ολυμπία, Πύργος, Κυπαρισσία, Καλαμάτα και πάλι πίσω Αθήνα διαμέσου E65. Ναι, πράγματι, ακούγεται σαν την «Οδύσσεια» των Locomondo αλλά με αρκετά λιγότερους προορισμούς και «μόλις» 700 χλμ σε δυόμιση μέρες που τα χάραξα διαμέσου της μαγικής ανάβασης Αχλαδόκαμπου με τη φρέσκια άσφαλτο προτού καλύψουν νυχτερινές διαδρομές με έλατα, πεύκα και καστανιές της ορεινής Αρκαδίας.

Εκείνες, λοιπόν, τις ίδιες ημέρες που ο EcoBoost πέταγε το Eco, απολαμβάνοντας κάτι παραπάνω από 17 λίτρα super αμόλυβδης κάθε 100 χλμ., η Ford γιόρτασε την 10η-εκατομυριοστή Mustang από το 1965 κατανεμημένες σε έξι ενδιάμεσες γενιές. Στην Ευρώπη, επισήμως, την πρωτοείδαμε το 2015. Όμως στο διάστημα του μισού αιώνα που προηγήθηκε είχε καθιερωθεί ως ένα από τα επιδραστικότερα pop culture σύμβολα αμερικανικής ανεξαρτησίας και ατομικής ελευθερίας δίπλα στην Liberty Bell, τους Beatniks, τα Marvel Movies και τους Velvet Underground, ντριφτάροντας εκατομύρια χιλιόμετρα στο δρόμο προς το πλέον καλοπουλημένο «sports car» στη Β. Αμερική.

QUASI-SPORTS CAR

Επέλεξα να ανοίξω εισαγωγικά στις δύο παραπάνω λέξεις, ακριβώς διότι επιλέγω να τραβήξω διαχωριστική γραμμή από τον επίσημο προσδιορισμό στο δελτίο Τύπου. Σίγουρα επιδραστική… «sports car» επ' ουδενί. Quasi-sports car, δηλαδή 'ψευδο-sports car' - όπως λένε κι οι ακαδημαϊκοί.

Επιμένω. Θα μου επιτρέψετε. Και χωρίς γι' αυτή την προσωπική άποψη να είναι αποκλειστικά υπεύθυνος ο αναιμικός EcoBoost από τον οποίο απουσιάζουν κυβικά και κύλινδροι (έχει τέσσερις, όσους το 1000άρι της διπλανής καφετέριας), υπολείπεται σε μέγιστο αριθμό στροφών (μόλις 5.400 και δεν είναι diesel) του λείπουν 30-40Nm ροπής, υπολειτουργεί με 80-100 ίππους και περισσεύουν 120-140 κιλά (συνολικά ζυγίζει 1.673 κιλά).

Θα ήθελε διασταλτική ερμηνεία ο όρος «sports car» για να χωρέσει στις τάξεις του την Mustang, εκτός κι αν το πρόκριμα εισόδου είναι τα πολύ ενδιαφέροντα παραφερνάλια που παραπέμουν στα αληθινά sports cars. Πράγματι, όλα τα παραφερνάλια είναι εδώ: έξι εργοστασιακά προγράμματα οδήγησης πλέον ενός εξατομικευόμενου από τον ➔

MUSTANG-CARRERA: 1-0

Πριν από μερικά χρόνια απέκτησα για μερικούς μήνες ένα 350Z με το (εσφαλμένο) πρόσχημα ότι προσέγγιζε την απόλαυση της 997.1 με μόλις το 40% της αξίας. Το πρόσχημα άντεξε 14 μήνες, μέχρι την στιγμή που οδήγησα Carrera. Η οποία μοιραία ξήλωσε το Z...τόσο χαοτική ήταν η διαφορά τότε. Σήμερα, έχοντας συμβιώσει ευκαιριακά με αρκετές εκδόσεις 991 και πρόσφατα με την Mustang, θέλει πλέον μεγάλο κουράγιο για να καταβάλλεις την διαφορά τιμής αποκλειστικά και μόνο στο όνομα της γενετικής ανωτερότητας και της καλύτερης δυναμικής συμπεριφοράς.

Το 2017, στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτων, όπου η νίκη ορίζεται με όγκους πωλήσεων κι όχι αξία εσόδου για τον κατασκευαστή, η Mustang σκοράρισε 38.000 μονάδες, εκτοπίζοντας την 911 στην έδρα της την Γερμανία αλλά και σε Βρετανία, Γαλλία, Βέλγιο, Σουηδία. Ακόμα και στη Βουλγαρία διατέθηκαν 17 μονάδες. Φυσικά, υπάρχει εξήγηση. Από τη μια, η 991 έγινε περισσότερο μαζική (αποθαρρύνοντας τους παραδοσιακούς aficionados που ακολουθούσαν τις αντικαταστάσεις εκδόσεων), ενώ από την άλλη η Mustang προτίμησε να θυσιάσει την χαρακτηριστική αμερικανοχιπικότητα του brand υποστηρίζοντας από το 2015 και μετά την παγκοσμιοποιημένη στρατηγική της ανάπτυξη σε 140 αγορές. Στην Αμερική οι πωλήσεις της υποφέρουν λόγω της στρατηγικής αλλαγής, ποιος νοιάζεται όμως όταν η ζήτηση στο εξωτερικό εκτοξεύεται χρόνο με το χρόνο;











MAGNERIDE ΚΑΙ UI/UX

Από τις 458 Italia και τις FF μέχρι τις άγνωστες Buick Lucerne, τα R8 και τις Mustang υπάρχει ένα κινέζικο παραφερνάλι που το μοιράζονται αυτούσιο μεν, παραμετροποιημένο δε από κοινού. Είναι η τρίτη γενιά MagneRide της BWI (Beijing West Industries), το μαγνητο-ροϊκό σύστημα απόσβεσης, του οποίου η αρχή λειτουργίας βασίζεται στην ελεγχόμενη πόλωση σιδηρο-σωματιδίων βυθισμένα σε συνθετικό λιπαντικό (MRF) εντός μαγνητικού πεδίου. Πριν διαδοθεί στην αυτοκινητοβιομηχανία, τα συστήματα MRF ήταν εγκατεστημένα στην καλωδιωτή γεφυροποιία, στα καθίσματα φορτηγών και στα πλυντήρια. Η προτίμηση του MagneRide μεταξύ κατασκευαστών δεν οφείλεται κατ' ανάγκη στο ότι το σύστημα εξασφαλίζει καλύτερα χαρακτηριστικά απόσβεσης από τα συμβατικά μηχανικά/ελαιο-πνευματικά αμορτισέρ όσο στο ότι η λειτουργία του συνδυάζεται ολιστικά με τα υπόλοιπα ψηφιακά συστήματα διαχείρισης του αυτοκινήτου, έχει μηδενικές φθορές και βεβαίως υψηλότερο κόστος.



Μεταξύ όλων των συστημάτων της Mustang, αυτό όμως που ξεχωρίζει είναι το UI/UX στο panel οργάνων εμπρός από τον οδηγό. Ένα πεδίο όπου η Ford δείχνει ότι δημιουργεί δική της σχολή με ιδιαίτερα υψηλές επιδόσεις στην ποσότητα, την ποιότητα και την ακρίβεια της πληροφορίας που προβάλλει. Το αποτέλεσμα της εξέλιξης που έχει γίνει στο UI/UX είναι τόσο προωθημένο, ώστε καθένα από τα 6+1 Driving Modes διαθέτει παραμετροποιημένη διεπαφή (interface), προσαρμοσμένη στο ύφος και τον τόνο του προγράμματος.



→οδηγό, προαιρετικές αναρτήσεις MagneRide, Collision Warning System. Ε, και… είναι αυτά που δημιουργούν ένα γνήσιο sports car?

Υπάρχουν δύο πολύ χαρακτηριστικά σημεία, εκτός από το συνδυασμό μικρός κινητήρας – μεγάλο βάρος, να προδώσουν τον quasi-χαρακτήρα της Mustang. Πρώτον, το 10άρι αυτόματο κιβώτιο. Παρά τον στόμφο των δελτίων Τύπου, το κιβώτιο αρνείται να κρύψει τον γενετικό λήθαργο των ηλεκτρο-υδραυλικών συστημάτων μετάδοσης και να αλλάξει εγκαίρως σχέση. Αλλά κυρίως αρνείται να επιτρέψει την ακαριαία μεταφορά ροπής στους πίσω τροχούς, ειδικά στα κατεβάσματα. Αποτέλεσμα… ολίσθηση, καθυστέρηση, εκνευρισμός κι ίσως ανασφάλεια όταν αναζητάς τα ακρότατα της απόλαυσης.

Φυσικά, αν ρωτούσαμε τους μηχανικούς του κιβωτίου για την κατάσταση θα είχαν πολλούς λόγους να εξηγήσουν το πώς και γιατί τοποθετήθηκε εδώ (αξιοπιστία μεταξύ άλλων). Δεκαπέντε, όμως, χρόνια μετά την μαζική εφαρμογή των μεταδόσεων διπλού συμπλέκτη σε Carrera, M3, ακόμα και σε VW, η επιλογή ενός απλοϊκού στην λειτουργία κιβωτίου, έστω των 10 σχέσεων παρέα με αποικία αισθητήρων να μασκάρουν την απόδοσή του, δεν περιποιούν τιμή σε ένα σύγχρονο, πραγματικό κι εκτός εισαγωγικών sports car.

Δεύτερον, η αμφιλεγόμενη δυναμική συμπεριφορά. Τονίζω «δυναμική» κι όχι «οδική», λέξεις που σχετίζονται, μοιάζουν αλλά δεν ταυτίζονται. Με όρους μαθηματικής μοντελοποίησης και μηχανολογικού σχεδιασμού, η φράση «δυναμική συμπεριφορά» περικλείει βαριά ακαδημαϊκή γνώση και πιο σύνθετες έννοιες απ' όσο η κυριολεκτική ερμηνεία των όρων που την αποτελούν. Σε καμία περίπτωση ο σκοπός αυτής της δοκιμής δεν είναι να αμφισβητήσει τις χιλιάδες ανθρωπώρες εξέλιξης πλαισίου-αναρτήσεων της Mustang ούτε βεβαίως να εμβαθύνει σε ακαδημαϊκά ζητήματα όπως «Μοντελοποίηση επιρροής των ανθρώπινων αισθητηρίων στον γραμμικό και μη-γραμμικό οδηγικό έλεγχο του αυτοκινήτου».

Η αμφιλεγόμενη δυναμική συμπεριφορά είναι πολύ απλά η απόλυτη διαφορά μεταξύ αυτού που αναμένεις οδηγώντας την Mustang στις διαδρομές που γνωρίζεις καλά και αυτού που απολαμβάνεις στο τέλος, δηλαδή πόσο υπολείπεται ή αναβαθμίζει την προηγούμενη οδηγική σου εμπειρία ως τώρα.

ΚΑΝΕΙ ΚΑΙ DRIFT?

Drifter, Burn-outer και Donut-maker από κούνια. Αλλά για να το κάνει σωστά απαιτεί οδηγική εμπειρία, ταλέντο και κατάρτιση, πλέον μιας μίνι τεχνικής παρέμβασης που σε καμία περίπτωση δεν συνιστάται. Μεταξύ άλλων χρειάζονται (α) επιλογή Track Mode στον πίνακα οργάνων, (β) ολική απενεργοποίηση –έχει και μερική- του Electronic Stability Control, (γ) αποσύνδεση ABS από το ασφαλειοκιβώτιο και τέλος για τους αποφασισμένους (δ) αποσύνδεση αισθητήρων στους πίσω τροχούς. Υπάρχει και (ε) που ονομάζεται «ΜΗΝ ΤΟ ΤΟΛΜΗΣΕΙΣ ΣΕ ΔΗΜΟΣΙΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ».

Κάνει, βεβαίως, κάπου στα 58 χιλιάδες ευρώ συν/πλήν με τον εξοπλισμό που θα επιλεγεί. ΜΟΝΟΝ 58 ΧΙΛΙΑΔΕΣ. Τόσο αξίζει το τριπ στον κόσμο των quasi-sports cars κι η Mustang τα επιστρέφει μέχρι και το τελευταίο σεντ. Καλορίζικη και καλοτάξιδη.