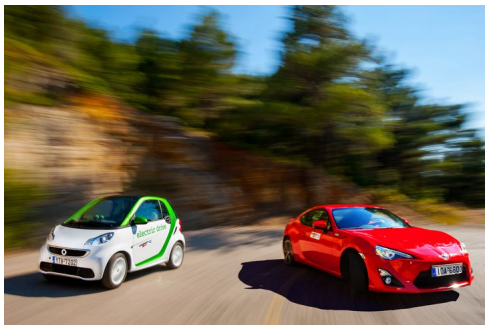
Εκφράζοντας την άποψη ότι η εποχή μας, φέρνει σημαντικές αλλαγές στην αυτοκινητοβιομηχανία, σκύβουμε πάνω σε δυο τετράτροχα που κατασκευάστηκαν για ολότελα διαφορετικούς σκοπούς. Κι επειδή τίποτα πάνω στην πλάση δεν είναι αυτόνομο, το προχωρούμε λίγο περισσότερο.

Μπορώ να θυμηθώ τις πρώτες γνωριμίες τόσο με τον ηλεκτροκίνητο Smart όσο και με την GT 86 αν και ολότελα ασύνδετα τετράτροχα, στην αυτοκινητική μου συνείδηση. Ιούλιος του '10, λοιπόν αρκετά απονήρευτοι με την μνημονιακή καταιγίδα που επέπρωτο να πλήξει τον τόπο, ταξιδεύουμε στην κοιλάδα του Ρούρ (Ruhr) προκειμένου να οδηγήσουμε την νέα γενιά smart αλλά να πάρουμε και το πρώτο δείγμα του electric drive.



Αναμφίβολα σημειολογική η επιλογή του τόπου. Για δύο αιώνες η περιοχή ήταν η ενεργειακή καρδία της Ευρώπης. Από εκεί ανέπνεε η βαριά βιομηχανία του 19ου και τουλάχιστον του μισού 20ού αιώνα. Το γεγονός ότι σήμερα οι βαριές εγκαταστάσεις έχουν μετατραπεί σε μουσείο και αποτελούν από το 2001 μνημείο παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO είναι μια πληροφορία που κάτι προσπαθεί να μας πει. Μας ψιθυρίζει, ότι μετά από κάποια χρόνια, δύσκολα προσδιορίσιμα πόσα, κάποιο, κάποια είδη αυτοκίνησης, θα είναι μουσειακό.

Θα είναι άραγε μετά από επτά – οκτώ δεκαετίες οι θερμικοί κινητήρες σε εκθετήρια πίσω από κρύσταλλα μουσειακών αιθουσών όπου θα προσέρχονται οι μαθητές και κάποιοι «τυχεροί» θα ζουν μια ζωντανή λειτουργία, ένα fire up, με αποθέματα καυσίμων που θα υπάρχουν ή θα συνθέτονται για αυτό το σκοπό;

Η μήπως θα είναι τα σημερινά βαριά και παρέχοντα μικρή αυτονομία ηλεκτρικά στοιχεία; Και τα παιδιά εκείνης της γενιάς, πως θα έχουν πάει στο μουσείο; Μήπως με οχήματα μαζικής μεταφοράς χωρίς χειριστή; Με προγραμματισμένα δρομολόγια, και απόλυτα ελεγχόμενες διαδικασίες; Η μήπως δεν θα πάνε καθόλου κι' όλα θα συμβαίνουν διαδικτυακά; Ακόμα κι΄ η εισπνοή των βλαβερών καυσαερίων από τους αρχαίους εμβολοφόρους κινητήρες;
Έρχονται στιγμές, που στο μυαλό ενός μεσήλικα, το αύριο της αυτοκίνησης φαντάζει οδυνηρά τρομακτικό. Βολτάρουν ανενόχλητα οι εφιάλτες του Huxley και του Orwell,

φορμαρισμένοι από τα κελεύσματα της τεχνολογίας του 21ου αιώνα.

«Τα γεγονότα δεν παύουν να υπάρχουν επειδή αγνοούνται.» (Aldous Huxley 1927)
Όσο και να μας φαίνεται αταίριαστη, η ηλεκτροκίνηση, όχι μόνον υπάρχει αλλά προχωρά με γοργά βήματα με τετράτροχες προτάσεις και μάλιστα σε μαζική παραγωγή. Όσο κι' αν θέλουμε να την αγνοούμε λοιπόν, εκείνη θα συνεχίσει να υπάρχει. Το αν και κατά πόσο θα αλλάξει το ρου της αυτοκίνησης είναι άλλο ερώτημα.

Για το θέσουμε με απλοϊκούς όρους έχει να κάνει με τα εξής λίγα θέματα. Βάρος, όγκος ηλεκτρικών στοιχείων, αυτονομία, χρόνος φόρτισης, τιμή και οικολογικό αποτύπωμα. Κάπως αναλυτικότερα: Τα ηλεκτρικά στοιχεία είναι βαριά και ογκώδη. Κανένα αυτοκίνητο δεν έχει δοχείο καυσίμων που να αντιστοιχεί σε διψήφιο ποσοστιαίο αριθμό σε σχέση με το συνολικό του βάρος. Ως εκ τούτου, το ηλεκτροκίνητο είναι βαρύτερο τουλάχιστον κατά 230 κιλά αγγίζοντας τον τόνο! Η αυτονομία των 100 – 120 χιλιομέτρων μπορεί να είναι μια ικανοποιητική επίδοση, όχι βέβαια αν συγκριθεί με ένα smart βενζινοκίνητο ή ακόμα περισσότερο πετρελαιοκίνητο (ούτε το 1/7) αλλά το καθιστά, ένα καθαρά αστικό εργαλείο. Ο χρόνος φόρτισης (ανεφοδιασμού) είναι πολλαπλάσιος σε σχέση πάντα με τα «θερμικά».



Η τιμή τους είναι υψηλή, τα 24.500 € είναι πολλά χρήματα για διθέσιο αυτοκίνητο πόλης έστω και με ελάχιστο κόστος χρήσης, έτσι μοιραία απευθύνονται σε αντίστοιχα εισοδήματα, καθιστώντας τις καθαρές τεχνολογίες ελιτίστικη επιλογή. Δεν είναι η πρώτη φορά που φτάνουμε σε αυτό το συμπέρασμα. Το ίδιο είχαμε σκεφτεί και με το Ampera, με το i3, αλλά και παλιότερα με το Prius. Τέλος, δεν γνωρίζουμε το συνολικό οικολογικό αποτύπωμα της παραγωγής των ηλεκτρικών στοιχείων και την τύχη τους μετά το πέρας του κύκλου της ζωής τους.

Μολοντούτο, το smart fort two electric drive είναι εδώ και φλερτάρει με τις επιθυμίες μας. Αντιγράφω τις εμπειρίες από την πρώτη μας γνωριμία:
«Το πρώτο λάθος που διαπράττει όποιος επιχειρεί να το οδηγήσει είναι ότι γυρνά το κλειδί περιμένοντας να ακούσει μια μίζα να γουργουρίζει και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης να εργάζεται στο ρελαντί. Και ξαναγυρνά το κλειδί και τίποτα δεν συμβαίνει, μέχρι που έρχεται ένας χαμογελαστός νέος και ευγενικά σου λέει ότι το όχημα είναι «ον», μπορείς να φύγεις.
Κουνάς το κεφάλι, αναγνωρίζοντας την κουταμάρα σου και πατάς το δεξί πετάλ. Ακούγεται κάτι σαν ένα αθόρυβο τρόλεϊ, και ο δρόμος ξετυλίγεται μπροστά σου άνετα, ήσυχα χωρίς

γραμμάριο επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Άλλη αίσθηση χωρίς αμφιβολία. Για να μην μιλήσουμε για τις εφαρμογές της τρέχουσας ψηφιακής τεχνολογίας, σε συνδυασμό με το i – phone, για τους δείκτες φόρτωσης μέσα από την οθόνη του κινητού, την ιντερνετική μουσική, το G.P.S. και τόσα άλλα.»



Μερικές φορές έρχεται η τεχνολογία και μας κάνει να πιστέψουμε ότι χτίζουμε την αυτοκίνηση πάνω στην επικοινωνία. Ακραίο ως πρόβλεψη, αλλά στο κοντινό μέλλον ίσως θα διαλέγουμε ποιο ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι πιο συμβατό με τις εφαρμογές του κινητού μας.

Τέσσερα χρόνια μετά από εκείνη την πρώτη γνωριμία, οδηγούμε το ed στα πάτρια εδάφη, πάμε στη δουλειά μας, επισκεπτόμαστε τους φίλους μας, αδιαφορούμε για τους σταθμούς καυσίμων και τα βράδια το φορτίζουμε. Αρκετά έμπειροι με τη φιλοσοφία της αυτοκίνησης πια, μετά από χιλιάδες χιλιόμετρα με το i3, αυτό το smart δεν αποτελεί πια τόπο καινό. Αισθητικά όμορφο στη διχρωμία του λευκού με το πράσινο, με εξαιρετικές λευκές ζάντες. Στο εσωτερικό δεσπόζουν οι ηλεκτρικές ενδείξεις και η ησυχία, είτε ως επίπεδο θορύβου, είτε με την απουσία οποιασδήποτε δόνησης που θα προερχόταν από τη λειτουργία θερμικού κινητήρα.



Οδηγικά; Χμ! Το συζητήσαμε το θέμα με τον Β.Π. κι' αυτό που μου είπε, με βρήκε απόλυτα σύμφωνο. Είναι το καλύτερο smart που έχουμε οδηγήσει. Απουσιάζει παντελώς ο ιδιότυπος λόξιγκας σε κάθε αλλαγή ταχύτητας. Έχει μια ομαλή ροή, μια ήσυχη επιτάχυνση. Σε επίπεδο επιδόσεων υπερπλουρεί κάθε λογική επιθυμία σε αστικό πλαίσιο, χρειάζεται λίγα περισσότερα μέτρα να ακινητοποιηθεί, καθότι βαρύτερο και είναι σαφώς πιο ευχάριστο από οποιοδήποτε άλλο smart έχει βρεθεί στο διάβα μας. Το μελανό του σημείο δεν είναι άλλο παρά η τιμή του του. Αν υποτεθεί ότι 6 μέρες την εβδομάδα, ο χρήστης του καλύπτει 100

χλμ/μέρα η αριθμητική μας λέει ότι θα χρειαστεί αρκετά χρόνια για να κάνει απόσβεση από το «θερμικό». Είναι λίγο ελίτ η τελευταία λέξη της τεχνολογίας. Κι όσο πιο καθαρή τόσο πιο ακριβή.

86 Χ 86

Σούπερ καρέ αποκαλούσαν παλιότερα τους κινητήρες που είχαν ίδια τα μεγέθη της διαμέτρου και της διαδρομής των κυλίνδρων. Έτσι και αυτό το επίπεδο, δανεισμένο από τη Subaru, μοτέρ με τα δυο ατμοσφαιρικά λίτρα του και τους 200 ίππους του, έχει διαστάσεις 86 Χ 86 εξ' ου και το GT 86, σε αντιδιαστολή με την σαφώς ποιητικότερη ονομασία BRZ, που αποτελεί αρκτικόλεξο για τις έννοιες Boxer (διάταξη κινητήρα), Rear-wheel drive (κίνηση στον πίσω άξονα) και Zenith (ζενίθ της οδηγικής χαράς).

Η ποίηση στα αυτοκίνητα όμως, πρέπει υπάρχει κυρίως στο αρκετά συγκεκριμένο πεδίο της γέννησης συναισθημάτων, όπου η GT 86, τηρουμένων των αναλογιών θριαμβεύει.
Ήταν Μάιος του '12 όταν πρωτογνωριστήκαμε στον ελεγχόμενο χώρο της Ισπανικής πίστας στο Castelloli. Εκεί έδωσε τα πρώτα δείγματα του πόσο καλά ζυγισμένη είναι, τι ακριβές τιμόνι διαθέτει, τι αξιοζήλευτα φρένα έχει.

Το ατμοσφαιρικό μοτέρ της, ειδικά στην γρήγορη με πολύ καλό ασφαλτοτάπητα πίστα έπρεπε συνεχώς να φλερτάρει με τα κόκκινα για να σπρώξει το καλοστημένο αυτοκίνητο στα όρια. Ο «τεμπέλικος», ο εύκολος τρόπος που οδηγούνται οι τουρμποκινητήρες εδώ, δεν έχει εφαρμογή. Το βράδυ κατά τη διάρκεια του δείπνου, δεν κατάφερα να αποφύγω το λάθος και είχα ερωτήσει τον Tetsuya Tada, τον μηχανικό που ήταν επικεφαλής της κατασκευής αν υπήρχε η σκέψη να τοποθετηθεί κάτι πιο ζωηρό, κάτι υπερτροφοδοτούμενο. Το είχε αποκλείσει. Αν είχα διαβάσει καλά το μάθημα θα είχα πληροφορηθεί ότι αυτό που ο Tada όριζε πως: «θα έφερνε πίσω το ειδύλλιο με την αυτοκίνηση», έπρεπε απαραίτητα να έχει το μοτέρ μπροστά, την κίνηση πίσω, όσο το δυνατόν χαμηλότερο κέντρο βάρους, για αυτό και ο μπόξερ κινητήρας και οπωσδήποτε ατμοσφαιρική μονάδα ισχύος. Ξεκάθαρα δεδομένα.



Τρεις μήνες αργότερα, μεσούντος του θέρους του '12, τα είπαμε στα ημέτερα εδάφη που λόγω μορφολογίας και επιφανείας είναι πολύ πιο ενδιαφέροντα. Ταξιδέψαμε μεταμεσονύκτια στο φρύδι του Κορινθιακού από την ωραία Ελένη έως το Γαλατά, αλλά και στον άξονα των παλιών ασφάλτινων ετάπ, Καπανδρίτι, Βαρνάβα, Γραμματικό, Μαραθώνα. Κατακαλόκαιρο χωρίς κλιματισμό, με τη δροσιά της νύχτας και τις δυο κίτρινες λυχνίες

που δηλώνουν ότι οι ηλεκτρονικές προστασίες είναι ανενεργές να έχουν ανάψει στο ταμπλό. Ε! ήταν ένας έρωτας! Κάθε στιγμή ήταν καλή στιγμή.

Πέρασαν οι μήνες και στις αρχές του Δεκέμβρη ξαναβρεθήκαμε με υγρασίες και νοτισμένη χειμωνιάτικη φύση στο Μπράλο. Δεν είχε αλλάξει τίποτα. Το αίσθημα παρέμενε ενεργό και έντονο. Ήταν σαφές πως δεν υπήρχε κάτι φευγαλέο. Ήταν κάτι ουσιαστικό, που επιπροσθέτως πιστοποιήθηκε και με την φετινή ανοιξιάτικη γνωριμία με το «αδερφό» BRZ. Φτάσαμε έτσι στα τέλη του Ιουνίου και νάμαστε πάλι μαζί, χωρίς να έχει χαθεί οποιοδήποτε εσάνς από τη σχέση μας. Θεωρώ ακόμα ό,τι είναι το πλέον έντιμο αυτοκίνητο οδηγού, σε μια σχετικά προσιτή οικονομική βάση. Μπορεί οι 200 ατμοσφαιρικοί ίπποι του να μην συστήνουν μια εντυπωσιακά ισχυρή πρόταση, αλλά είναι καλοστημένο, ισόρροπο και τελικά ευχάριστα φιλικό. Αισθητικά έχει ξεφύγει από τις ακρότητες της άπω Ανατολής χωρίς να μπορεί να κατηγορηθεί για εξευρωπαϊσμό. Αλίμονο αν χαθούν και τα εξωτερικά χαρακτηριστικά προέλευσης.



Καλοκαίρι και πάλι, καθισμένος σε αυτή την άριστη θέση οδήγησης, ακούω πάλι το μοτέρ να κελαηδά ψηλά, νιώθω την ουρά να γλιστρά εκλεπτυσμένα, καταλαβαίνω πάντα που κοιτούν οι εμπρόσθιοι τροχοί και αισθάνομαι ότι δικαίως με έχει συναρπάσει. Επί πλέον είναι τόσο έντιμη που δεν διανοήθηκε ποτέ να με ξελογιάσει, να με αποπλανήσει.
Σπάνια περίπτωση, σοβαρής, όμορφης, λειτουργικής, ευχάριστης πρότασης.

Αν ισχύει ότι:
το Αμερικάνικο όνειρο είναι να κατέχεις ένα Βρετανικό σπορ αυτοκίνητο, να καπνίζεις Χαβανέζικα πούρα και να πίνεις Ρώσικη βόντκα στη Γαλλική Ριβιέρα, αναρωτιέμαι πιο μπορεί να είναι ένα Ελληνικό αυτοκινητικό όνειρο σε αυτή τη μεταλλάξιμη εποχή που ζούμε.



Ας επιχειρήσω να δώσω μια σύνθετη απάντηση. Να πηγαίνεις καθημερινά στη δουλειά σου με ένα smart ed πληρώνοντας υποπολλαπλάσια για τις αστικές μετακινήσεις σου. Για τις ανήσυχες νύκτες, τα άτακτα Σαβατοκύριακα και ότι άλλο προκύψει, μια GT 86. Έτσι, για να νοιώσεις καλύτερα το μοναδικό, ορεινό, οδικό δίκτυο αυτού του τόπου. Κι αν τούτες οι δόσεις σε κρατούν ανικανοποίητο βρες και μια καλή, παλιά ΑΕ 86 «ράψε» το σασί της , «ντύσε» το εσωτερικό της με τα χρειώδη και όρμα στο 14ο Ι.Ρ.Α. Όσο υπάρχει, για να μας θυμίζει το ομορφότερο παρελθόν. Και μην σκεφθείτε ότι όλα αυτά είναι ανεκπλήρωτα. Για όνειρα μιλάμε.