

Είναι τεράστιο το скалоπάτι που χωρίζει την αυτοκίνηση των θερμικών κινητήρων από την ηλεκτροκίνηση. Αποτελεί σχεδόν άλλο τρόπο κίνησης. Τόσο σε καθημερινές συνήθειες, αφού δεν ανεφοδιάζεσαι αλλά φορτίζεις, συνεπώς ξεχνάς τα υγρά καύσιμα, όσο σε επίπεδο συντήρησης. Ένα ηλεκτρικό μοτέρ, δεν χρειάζεται ούτε λάδια, ούτε ρυθμίσεις, ούτε αντλίες, ούτε άλλα λιπαντικά.□□□
Για κάποιον που γεννήθηκε και μεγάλωσε ανάμεσα σε ζιγκλέρ και μπουζί δεν είναι εύκολο να προσαρμοστεί σε μια νέα πραγματικότητα που ορίζεται από κιλοβατόρια και συστοιχίες ιόντων λιθίου.



Μολαταύτα, η ταπεινότητά μου έδειξε μια περίεργη προσαρμοστικότητα, καθώς και μια ακόμα πιο περίεργη γοητεία, σχεδόν από το σύνολο των ηλεκτρικών οχημάτων που οδήγησε.

Από το Leaf στην πρώτη μας επαφή στο νεφοσκεπές Παρίσι, στο i3, για το οποίο ποτέ δεν έκρυψα την ειλικρινή μου συμπάθεια, ενδεχομένως και το κάτι παραπάνω, έως το smart electric drive για το οποίο κατέληξα ότι είναι το καλύτερο smart.

Κι όταν λέμε ηλεκτρικό, εννοούμε αμιγώς ηλεκτρικό. Αυτά τα range extender, τα hybrid plug in, οι προτάσεις τύπου Ampere, δεν πρέπει να λογαριάζονται ως δείγματα καθαρόαιμης ηλεκτροκίνησης, όπως οτιδήποτε επιβάλει έστω και περιστασιακά την επίσκεψη σε σταθμούς καυσίμων, ή ακόμα πιο πολύ την χρήση μίζας και κατά συνέπεια την ενεργοποίηση θερμικού κινητήρα.

Εχω την εντύπωση ότι ζούμε στην αρχή μιας μεταβατικής εποχής. Δεν μπορώ να ορίσω πόσο κρίσιμα μεταβατική, με την έννοια του πότε και πως θα παιχτεί η παρτίδα, ανάμεσα σε περιελίξεις και έμβολα.

Είναι περίπου βέβαιο όμως, ότι όσο πιο γρήγορα η ηλεκτροκίνηση αποκτήσει ελαφρότερους, μικρότερους, αποδοτικότερους συσσωρευτές, που θα φορτίζουν γρηγορότερα, που θα αντέχουν πολλούς κύκλους φόρτισης χωρίς να χάνουν σε απόδοση, τόσο πιο πολύ θα απειλήσουν τους θερμικούς αντιπάλους τους.

Να μην λησμονήσω ασφαλώς, το συνολικό κόστος του τελικού προϊόντος, κατά πόσο δηλαδή θα είναι προσιτό και οπωσδήποτε το τελεσίδικο καθαρίσμα του από τις όποιες

κατηγορίες περί ακτινοβολιών των συσσωρευτών.