

Προερχόμενος από το χειρισμό αυτοκινήτου με ενεργοποιημένο σύστημα [αυτόνομης οδήγησης](#)

την επόμενη μέρα, βρέθηκα σε ένα άλλο, απόμακρο αυτοκινητικό σύμπαν. Σε δυο τετράτροχα που υπόσχονται, πέρα από οτιδήποτε άλλο χαρά, οδηγικό οίστρο και ανθρώπινη παρεμβατικότητα στο έπακρο.

Ήταν ένα εξευρωπαϊσμένο, ημι-τιθασευμένο Mustang και ένα ανατολίτικο ατμοσφαιρικό κουπέ τα οποία συνθέτουν μια νότα αυτοκινητικής αναιδίας, σε ένα ευρύτερο περιβάλλον που τοποθετεί τους οδηγούς ολοένα και πιο πολύ στο περιθώριο.



Η Mustang των 2,3 λίτρων και το διλίτρο BRZ ανήκουν σε εκείνη την λεπτή κατηγορία των αυτοκινήτων που χωρίς να υπόκεινται σε υπερβολές, δίχως να προκαλούν με την εμφάνιση, το κόστος, την γενικότερη εικόνα τους μπορούν να προσφέρουν στον συνειδητοποιημένο χειριστή τους, αγνή χαρά.

Κι επειδή δεν ζούμε σε κάποιο διαφορετικό σκηνικό, από αυτό της Ελλάδας της ύφεσης, ας ξεκαθαρίσουμε ευθύς εκ πρώτης στιγμής ότι τα δυο αυτά δείγματα της αυτοκινητικής κουλτούρας δεν είναι ούτε οικογενειακά, ούτε λαϊκά, ούτε πολύ περισσότερο ευπρόσιτα. Αποτελούν προτάσεις ελιτίστικες σε λίγους απευθυνόμενες. Αυτό όμως σε τίποτα δεν μας αφαιρεί την προσμονή να τα οδηγήσουμε και να γράψουμε για αυτά.

Ξεκινώ ντας από το παλαιότερο,

Όταν ξεκίνησε η Mustang το ταξίδι της, η Ford μετρούσε δεκαετίες ως κατασκευάστρια ενώ η Subaru μόλις εννέα χρόνια παρουσίας στον παγκόσμιο χάρτη των αυτοκινητοβιομηχανιών και ήταν ένα μικρό Ιαπωνικό εργοστάσιο που είχε παρουσιάσει μόλις τρία μοντέλα μέχρι τότε.

Το δημιούργημα της Ford, ήταν ένα muscle car, που ήρθε σαν δομικό στοιχείο της αμερικάνικης αυτοκινητικής παιδείας. Μεγάλο σε μέγεθος, με επιθετική σχεδίαση, κινητήρα σε σχήμα V με πολλά κυβικά κι αντίστοιχη ισχύ, με τον χαρακτηριστικό στακάτο ήχο και στο βάθος κάτι σαν δήλωση.



Δήλωση υπεροχής, δήλωση πίστης στην ιδέα της αυτοκινητικής ελευθερίας. Αρκετά συστατικά για να συγκροτήσουν ένα τετράτροχο σύνολο που παραμένει στην παραγωγή ακόμα, 53 χρόνια μετά την εμφάνισή του με αμείωτη μάλιστα επιτυχία. Η Αμερικάνικη άποψη περί αυτοκινήτων, εκ των πραγμάτων δεν μπορούσε να έχει την ίδια απήχηση στη γηραιά ήπειρο. Ο άφθονος, χώρος, τα πολύ φτηνά υγρά καύσιμα και ο άνετος συνδυασμός που γεννούσαν αυτά τα στοιχεία δεν υπήρχαν στην Ευρώπη, έτσι τα Αμερικάνικα σύμβολα παρέμειναν Αμερικάνικα.



Μετά τις πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του '70, έπειτα από τις οικονομικές υφέσεις, τα μίνι χρηματιστηριακά κραχ, ήρθε και το διαβόητο downsizing, απότοκο των οικολογικών ανησυχιών. Η τεχνολογία προόδευε, οι διαστάσεις, οι μάζες και οι ρύποι των κινητήρων μικραίνουν, σε αντίθεση με τις ιπποδυνάμεις που μεγάλωναν, η αυτοκίνηση προσαρμοζόταν. Έπειτα ήρθε και η ψηφιακή επανάσταση, βάζοντας τα δικά της λιθάρια αλλά ταυτόχρονα γκρεμίζοντας φράγματα και αλλάζοντας τους κανόνες.

Για μερικούς η αυτοκίνηση αργοπέθαινε, για άλλους ανεστήθη. Όποια και να είναι η σωστή προσέγγιση αυτή η νοοτροπία ένωσε κόσμους. Μέσα στο καπώ της Mustang μπήκε ο 2,3

λίτρων ecoboost της Ford, αφαιρέθηκε προφανώς το εξωτικό της υπόθεσης, αλλά αυτό που προστέθηκε ήταν ένα διαβατήριο ευρωπαϊκό. Στο ίδιο επίπεδο, δομήθηκε η διαφήμιση της Ford για αυτήν την νέα Mustang που κατακλύζει τις τηλεοπτικές συχνότητες. Τίτλος της: «Ο δρόμος το περιμένει» και εικονίζει μια κόκκινη που περιμένει τον χειριστή της γουργουρίζοντας, πάνω σε άδειους δρόμους στη Ρώμη, στο Λονδίνο, στο Παρίσι.

Στον αντίποδα

Η Subaru, δεν απέκτησε ποτέ τις διαστάσεις της Ford, μα παρά το μικρό μέγεθός της, πέτυχε απίθανα πράγματα

Όπως να στεφθεί τρεις φορές παγκόσμια πρωταθλήτρια κατασκευαστών ράλυ ('95, '96, '97) και πρωταθλήτρια οδηγών στον ίδιο θεσμό άλλες τρεις, με Colin McRae ('95), Richard Burns ('01) και Petter Solberg ('03). Αυτό που ξεκίνησε διστακτικά το 1990, η εμφάνιση δηλαδή της Ιαπωνικής φίρμας τα δρώμενα του WRC, έκλεισε τον κύκλο του το 2008, απότοκο και αυτό της διεθνούς οικονομικής ύφεσης.



Στο χρονικό αυτό διάστημα όμως, η Subaru, έπλασε το μύθο της. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι βοήθησε το εκρηκτικό ταπεραμέντο του Colin όπως και ο μοναδικός ήχος του μπόξερ μοτέρ. Ας μην λησμονούμε όμως το χρώμα. Το μπλε ηλεκτρικό, θα έντυνε πια όλα τα διακεκριμένα Subaru.

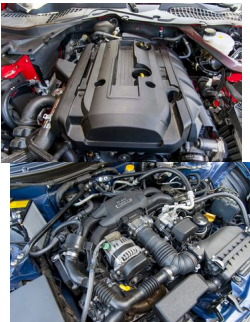
Τούτη η διάταξη λειτούργησε σαν κληροδότημα και αποτέλεσε την ψυχή του BRZ. Και για όποιον αναρωτήθηκε τι σημαίνουν τα τρία γράμματα, η απάντηση είναι πως αποτελεί αρκτικόλεξο για τις έννοιες Boxer (διάταξη κινητήρα), Rear-wheel drive (κίνηση στον πίσω άξονα) και Zenith (ζενίθ της οδηγικής χαράς).

Είναι γνωστό, ότι η το BRZ αποτελεί μια συνεργασία με την Toyota. Ο γιγάντιος Ιάπωνας

κατασκευαστής, παράγει ακριβώς το ίδιο όχημα και το ονομάζει GT 86. Η ονομασία προκύπτει από τις διαστάσεις του φλατ μοτέρ, όπου η διαδρομή και η διάμετρος είναι η ίδια: 86 χιλιοστά. Αυτό που αποκαλούσαμε ως σούπερ καρέ.

Η Subaru προσέφερε τον κινητήρα, η Toyota την τροφοδοσία άμεσου ψεκασμού D-4S, με τα δύο μπεκ που εναλλάσσονται ανάλογα με τις απαιτήσεις προσφέροντας πιο χαμηλές τιμές κατανάλωσης όταν δεν πιέζεται το μοτέρ και μια σωστότερη διαχείριση του καυσίμου ώστε να διατηρηθούν οι επιδόσεις, αλλά να μειωθούν οι ρύποι και οι καταναλώσεις.

Όπως και να 'χει το BRZ αποτελεί τον κρίκο ανάμεσα στο ένδοξο αγωνιστικό παρελθόν και στο σήμερα. Είναι ότι πιο σπορ κατασκευάζει τώρα η Subaru.



Τι δεν κάνουν

Ας ξεκινήσουμε ανάποδα. Για ποιους λόγους δεν προβλέπεται να αποκτηθούν τούτα τα αυτοκίνητα. Δεν απευθύνονται σε οικογενειάρχες. Τρίπορτα, 2+2 με μικρούς χώρους δεν καλύπτουν τις στοιχειώδεις ανάγκες. Δεν είναι οικονομικά, ούτε στη χρήση ούτε πολύ περισσότερο στην αγορά. Τέλος απαιτούν κάποιες προϋποθέσεις. Δεν είναι σάφρον να διανυκτερεύει μια Mustang στο δρόμο. Ένα γκαράζ μια αυλή είναι απαιτητή.

Το αυτό, αν και σε μικρότερο βαθμό για το BRZ. Δεν αφήνεις 34 ή 49 χιλιάδες ευρώ στο έλεος μιας προβληματικής κοινωνίας. Ειδικά, αν η συγκέντρωση του τιμήματος ήταν αποτέλεσμα σκληρού και έντιμου κόπου. Έτσι οι απαιτούμενες υποδομές μικραίνουν έτι περαιτέρω την ήδη μικρή κατηγορία υποψηφίων κατόχων.



