

Η Καταγωγή των Ειδών

Στο επιστημονικό του σύγγραμμα ο Δαρβίνος, έπρεπε αφενός μεν να εκθέσει τα επιστημονικά του συμπεράσματα, αφετέρου να μην θίξει τα όσια της προτεσταντικής Εκκλησίας της Αγγλίας. Ευτυχώς, τη σήμερον ημέρα τα πράγματα είναι πιο εύκολα.

Γίνονται δε, ακόμα πιο εύκολα όταν πραγματεύονται τεχνικά κατασκευάσματα. Ακόμα και εκεί όμως, η εξέλιξη των ειδών δεν είναι προβλέψιμη. Θα γίνει πιο σαφές αν σκεφτούμε πως ήταν το Golf τον Δεκέμβρη του '74, τότε δηλαδή που πρωτόρθε στην πατρίδα μας. Ποιος θα μπορούσε να φανταστεί ότι 40 χρόνια αργότερα ο επίγονός του θα εισαγόταν ως έκδοση Golf Edition 40 και θα έφερε ως βασικό εξοπλισμό ESP με ABS και Brake Assist, XDS, δηλαδή ηλεκτρονικά ελεγχόμενο διαφορικό, επτά αερόσακους, αυτόματο κλιματισμό Climatronic δύο ζωνών, καθίσματα ergoActive με 14 ρυθμίσεις, σύστημα επιλογής οδηγικού προφίλ, σύστημα αποφυγής πολλαπλών συγκρούσεων και τέλος σύστημα infotainment; Κανείς, είναι μια πρώτη απάντηση.



Εδώ επίσης, δεν ισχύει καθόλου η Δαρβινειος ρήση για την εξελικτική του θεωρία: *«Πως είναι δυνατόν να μην το σκέφτηκε κάποιος νωρίτερα;»*

Κι' αυτό διότι η εξελικτική τροχιά του αυτοκινήτου, αντίθετα με εκείνη της φύσης, είναι ολοένα επιταχυνόμενη, δεν υπόκειται στις επιταγές της, αλλά στους κανόνες της αγοράς. Για αυτό ενδεχομένως είναι και πιο άγρια.

Δεν ήταν όλα εύκολα

Αποκομίζοντας σήμερα τα αγαθά μια τεράστιας, σε παγκόσμιο επίπεδο, επιτυχίας, το Golf έχει κάθε λόγο να υπερηφανεύεται για δύο τουλάχιστον πράγματα: Είναι κατ' αρχήν ένα πραγματικό Volkswagen, ένα λαϊκό αυτοκίνητο, αλλά ταυτόχρονα μπορεί να απευθύνεται και σε άλλες τάξεις.

Σαράντα χρόνια νωρίτερα, δεν ήταν καθόλου βέβαιο ότι θα μπορούσε να αντικαταστήσει σε δημοφιλία τον πρόγονό του, που δεν ήταν άλλος από το περίφημο Beetle.

Κατασκευάστηκαν συνολικά περισσότερα από 21.5 εκατομμύρια «σκαθάρια». Το νούμερο αυτό έδωσε στο Beetle τον τίτλο του μοντέλου με τις περισσότερες πωλήσεις με το ίδιο όνομα.

Με τέτοιο, βαρύ, ιστορικό παρελθόν, το μέλλον ήταν άδηλο για το Golf. Κι όμως, όλη αυτή την πελώρια επιτυχία του «σκαθαριού», το Golf την ξεπέρασε μάλλον με άνεση καθώς πριν συμπληρώσει τριακονταετία στην παραγωγή, το 2002 έσπασε το ρεκόρ πωλήσεων του Beetle, ενώ 11 χρόνια αργότερα, το 2013, οι πωλήσεις του ξεπέρασαν τα 30 εκατομμύρια! Όπως εύκολα αντιλαμβανόμαστε, οι επιτυχίες και μάλιστα επί μακρῶ δεν είναι ούτε εύκολες, ούτε τυχαίες, ειδικά σε τόσο ανταγωνιστικό περιβάλλον.



Η μετάβαση από το Beetle στο Golf δεν ήταν μια εύκολη κίνηση. Από το ξεπερασμένο σχήμα «όλα πίσω», στο μοντέρνο «όλα πίσω» και από τον αυστηρό προπολεμικό σχεδιασμό του Erwin Komenda, στο αναγεννησιακό ταπεραμέντο του Giorgetto Giugiaro η απόσταση ήταν μεγάλη αλλά η επιτυχία μεγαλύτερη.

Η VW έπιασε όχι μόνον τον παλμό της δεκαετίας του '70 αλλά με μια συνεχή ανανέωση και επέκταση της ιδέας, κυριαρχεί επί 40 και πλέον χρόνια σε αυτή τη δύσκολη κατηγορία.

Χωρίς μυστικά

Είναι ομολογημένο ότι όπως σε πολλές δραστηριότητες έτσι και στην αυτοκινητοβιομηχανία, μυστικά επιτυχίας δεν υπάρχουν: Δυσκολεύομαι, μάλιστα, να βρω και περισσότερα από τέσσερα συστατικά. 1. Να είναι ή να μοιάζει ωραίο 2. Να είναι αξιόπιστο. 3. Να μην υπόσχεται κάτι που δεν κάνει, και 4. Να μην κοστίζει περισσότερο από ότι αξίζει. Με μια λέξη να είναι έντιμο. Αν μπορέσεις να τα συνδυάσεις όλα τούτα σε ένα όχημα δύσκολα θα αποτύχεις. Το πόσο θα επιτύχεις, εξαρτάται, ατυχώς, από ένα πλήθος άσχετο με μηχανές και τροχούς όπως μαρκετήρες, διαφημιστές, μανατζαρέους και λοιπά.

Στην περίπτωση του Golf, όλα τα παραπάνω φαίνεται ότι συνδυάζονται αρμονικά τα τελευταία 40 χρόνια. Το πρώτο Golf, μπορεί να ξεκίνησε με το ταπεινό μοτέρ των 1.093 κυβ. εκ. αλλά στην πορεία αποδείχθηκε πασπαρτού. Γρήγορα προβιβάστηκε και φόρεσε

κινητήρες 1,3, 1,5 λίτρου, αλλά πέρα από από ένα συνηθισμένο όμορφο αυτοκίνητο πόλης μεταμορφώθηκε και σε ένα GTI. Με τον κινητήρα των 1.588 κυβ. εκατ. μηχανικό ψεκασμό και βάρος κάτω από τόνο, ήταν ένα καταπληκτικό αυτοκίνητο. Η ισχύς των 110 ίππων του δεν ήταν κάποιο εξωτικό νούμερο, αλλά το '76 με αυτή την δύναμη, το μικρό του βάρος και το εύκολο του χειρισμού του έκανε πράματα και θάματα. Τα 180 τόσα χλμ./ώρα τελικής και τα 10 σκέτα δευτέρα από στάση έως τα πρώτα 100 χλμ./ώρα ίσως σήμερα ακούγονται αδιάφορα, αλλά τότε ήταν πολύ καλά νούμερα.

Ταυτόχρονα γεννήθηκαν και οι πετρελαιοκίνητες εκδόσεις με κινητήρα 1,5 λίτρου ενώ μόλις ανέτειλε η δεκαετία του '80 ήρθαν και τα τούρμπο πετρέλαια. Πριν παραδώσει, το '83, στο Golf II υπήρχαν τουλάχιστον οκτώ εκδόσεις για κάθε, σχεδόν, γούστο, από αριθμό θυρών, κυβισμό, ιπποδύναμη και καύσιμο. Οι βάσεις είχαν τεθεί, η πορεία είχε ξεκινήσει και η σωστή προσέγγιση της VW στη συνέχεια, μας έφθασαν σήμερα στην έβδομη γενιά, και ποιος ξέρει που σε άλλα πέντε ή δέκα χρόνια.

Τότε και τώ ρα.

Δίπλα – δίπλα αυτά τα δυο μοντέλα που τα χωρίζουν τόσες δεκαετίες, εκφράζουν το αμέτρητο σκαλοπάτι της αυτοκινητοβιομηχανίας. Αν αρχίσουμε από τα πατούμενα ο πρόγονος πατάει πάνω σε τέσσερα ελαστικά διαστάσεων 175/70 – 13 και ο απόγονος σε 225/45 – 17. Ο οποίος απόγονος, δεν είναι οποιοσδήποτε απόγονος. Είναι μια ειδική έκδοση επί τη επετείω. Δεν είναι σύνηθες να ξεπερνά ένα μοντέλο τα 40 χρόνια παραγωγής, συνεπώς η κίνηση για την παραγωγή επετειακού μοντέλου είναι απολύτως δικαιολογημένη. Στις εξωτερικές διαστάσεις υπάρχει μια διαφορά μισού μέτρου στο μήκος, είκοσι πόντων στο φάρδος και τεσσάρων στο ύψος, με τις μεγαλύτερες φυσικά τιμές να ανήκουν στο σήμερα. Τεράστια διαφορά στο βάρος που φτάνει σχεδόν τον μισό τόνο.



Η υπερδιπλάσια ισχύς του απογόνου, μεταφράζεται σε αντίστοιχες επιδόσεις, εκμεταλλευόμενες και την κλιμάκωση του 6τάχυτου κιβωτίου. Από τα 17 δευτέρα στα 9,3 για τα πρώτα 100 χλμ./ώρα είναι μια μεγάλη διαφορά όπως επίσης και τα 200+ χλμ. τελικής απέναντι στα 145 του προγόνου.

Η παραπάνω παρέλαση των αριθμών, περιγράφει με τρόπο ακριβή τις διαφορές των αυτοκινήτων, αλλά την περιγράφει κατά το ήμισυ. Το άλλο ήμισυ έχει να κάνει με την αίσθηση και εδώ οι αριθμοί δεν έχουν να προσφέρουν πολλά. Εδώ λοιπόν θα συναντήσουμε

κάμποσες απόψεις. Ας καταγράψουμε τις δυο ακραίες.

Η μια θα συγκρίνει τον πρόγονο, με το άρμα του Αχιλλέα που έσερνε τον συγχωρεμένο τον Πάρη, έξω από τα τείχη της Τροίας. Θα κάνει λόγο για κοντές, αδιάφορες αναρτήσεις, βαρύ τιμόνι, μέτρια φρένα, φτωχές επιδόσεις, θορυβώδες εσωτερικό και θα ολοκληρώσει την άποψή της με μια ωδή στην ασφάλεια, θεωρώντας, πως οτιδήποτε δεν κουβαλάει ένα πακέτο αερόσακων είναι απολύτως ανασφαλές.

Η άλλη πλευρά, θα μιλήσει για ένα αυτοκίνητο με προσωπικότητα, με χαρακτήρα, με αντίληψη, για μια λειτουργία που την νιώθεις, που αισθάνεσαι τον κινητήρα. Όχι ένα σύνολο φορτωμένο με χιλιόμετρα καλωδίων, με σερβομηχανισμούς, με υδραυλικά και ηλεκτρονικά, μια απρόσωπη κατασκευή, που σε απομακρύνει από μια αληθινή, αμφίδρομη σχέση. Και αντιτάσσει στην πρακτική των αερόσακων, μισόλογα περί υπνόσακων.

Όπως αντιλαμβάνεσαι αγαπητέ αναγνώστη και οι δύο πλευρές δίκιο έχουν. Έτσι να το πούμε κάπως αυθαίρετα, αυτά τα 40 χρόνια που χωρίζουν τα δυο αυτοκίνητα είναι σαν να συγκρίνουμε δυο ανθρώπους που τους χωρίζουν 10 γενιές. Φαντάζεσαι, π.χ., τον σημερινό Έλληνα σε σύγκριση με εκείνον της εποχής των Ορλοφικών; Και μην μας πει κάποιος ότι ζούμε παρόμοιες εποχές, ε;



Για να ξανάρθουμε, σχεδόν, στο σήμερα, ας σημειώσουμε πως το τρίπορτο 1,4 edition 40 με τους 122 ίππους και δάρι μηχανικό κιβώτιο στοιχίζει 19.540 € με απόσυρση. Κι επειδή πολλοί από τους εκλεκτούς αναγνώστας μας ήταν αγέννητοι πριν 40 χρόνια να τους υπενθυμίσω ότι, στον πρώτο μεταπολιτευτικό Ιούνιο, το 1975, το 1,1 Golf στοιχίζε 212.000 παλιές καλές δραχμούλες (σημερινά 622 δυνατά έυρος), όταν μια Alfasud 1,2 έφτανε τις 235.000 δρχ, ένα Elegant Autobiachi 903 κ.εκ. 173.000 δρχ. και μια Citroen GS 1,2 208.000 δρχ.

Δεν έχω πολλά να προσθέσω. Η ευκολία είναι ένα μέγεθος, η νοσταλγία άλλο. Ε δεν

συνδυάζονται συχνά...