

...και γιατί να το κρύψωμεν άλλωστε; Με αποπλάνησε. Αναπάντεχο, απρόσμενο αλλά αληθινό. Να λοιπόν μια ιστορία με ενδιαφέρον παρόν και άδηλο μέλλον...



Η χρονική περίοδος που μεγάλωσα αυτοκινητικά, ήταν γεμάτη από Dellorto, Weber, SU και ζιγκλέρ. Ο ηλεκτρισμός παντρευόταν με τα αυτοκίνητα μόνο στο επίπεδο των πολλαπλασιαστών (τα

DKW

π.χ. είχαν ένα για κάθε κύλινδρο), του διανομέα, του εναλλάκτη, των συσσωρευτών με τα μολυβένια στοιχεία και βέβαια των πλατινών. Αν δείξεις

σήμερα ένα σετ πλατίνες σε έναν 25αρη μηχανικό, θα σου πει ότι μοιάζει με κουδούνι.

Μπορώ να θυμηθώ την αγωνία όταν τοποθετούσαμε έξτρα φωτιστικά στοιχεία (

Lucas

—

the

prince

of

darkness

) αν θα τα σηκώνει το αλτερνέιτορ, και κάποιες πατέντες με κόντρα περιελίξεις κλπ. Αυτές τις σχέσεις είχε το ηλεκτρικό με το αυτοκίνητο. Έως εκεί και βέβαια με το μεγάλο κίτρινο όχημα με τον άσσο στο κούτελο, δίπλα την επιγραφή: «Καλλιθέα – Ομόνοια» και δυο καλάμια στην οροφή να κάνει κύκλωμα με τις εναέριες γραμμές. Το τρόλεϊ που έπαιρνα κάθε μέρα να πάω σχολείο. Με οδηγό και εισπράκτορα, νοικοκυρεμένα πράγματα και τα «κλάκα-κλούκα» από το άσε-πάτα του «γκαζιού». Αυτά παλιότερα.

Μέχρι που κάποια στιγμή,

τον Γενάρη του 2003, όταν πέρασα κάποια 3.500 χλμ. με ένα Prius και από εκεί που προτιμούσα να πάω με τ
α πόδια παρά να μπω εκεί μέσα, το αγάπησα. Μου άρεσε ακόμα και η ηλεκτρική μυρουδιά που ανάβλυζε από τις ψήκτρες στις πίσω κολόνες. Ανωμαλία ολίγον, ανυπερθέτως. Ε; Τέλος πάντων, άλλο υβριδικό όμως και άλλο ηλεκτρικό όχημα.

Φτάσαμε έτσι στον Οκτώβριο του '10. Τα Weber ήταν παρελθόν, δυσεύρετα και πανάκριβα, οι πλατίνες είχαν εξαφανιστεί. Έχουν δει και τι έχουν δει τα μάτια μας, απίστευτες εφαρμογές της ηλεκτρονικής και στο περιθώριο του

Salon

d

Auto

,
στην πόλη του φωτός, στο Παρίσι, οδήγησα το

Nissan

Leaf

. Άλλη αίσθηση. Λίγο αργότερα την άνοιξη του '12 στην Φρανκφούρτη οδήγησα το

Opel

Ampere

που δεν είναι αμιγώς ηλεκτρικό και να τώρα το

i

3,

με πολύ χρόνο και άνεση να το οδηγήσουμε, να το αξιολογήσουμε, να το εκτιμήσουμε.

Είχα μείνει με τα υπερθετικά, σχεδόν κολακευτικά σχόλια του Βαγγέλη Πετράκη που είχε οδηγήσει ένα όχημα προπαραγωγής και του Πάνου Διαμάντη που είχε ταξιδέψει στην επίσημη παρουσίαση του αυτοκινήτου. Έχοντας εμπιστοσύνη στην κρίση τους υπέθεσα ότι είχαν υπάρξει θύματα ηλεκτροσόκ (προ δεκαετιών οι «φωστήρες» επιστήμονες επέβαλαν ηλεκτροσόκ ως μέσον θεραπείας για τις ψυχοπάθειες...). Τέλος πάντων, γεμάτος επιφυλάξεις παρέλαβα το ρουμπινί/μαύρο i3 μετά τις οδηγίες και νοθεσίες του Πάνου, για τις ιδιοτροπίες και τα ντεσού του.



Το κοιτάζα έτσι σταματημένο και αντιλήφθηκα την διαφορά ανάμεσα στο όμορφο και στο χαριτωμένο. Όμορφο δεν το λες, αλλά το λες χαριτωμένο. Να σας το πω αλλιώς. Πως ονειρεύεστε έναν νέο που θα έρθει να ζητήσει το χέρι της θυγατέρας σας; Ψηλό, γοητευτικό, γυμνασμένο, όμορφο, καλοσυνάτο. Παλικάρι που λένε. Σου έρχεται λοιπόν ένας γλυκούλης, χοντρούλης, χαμογελαστός, χαριτωμένος. Τον κοιτάς στα γαλανά του μάτια (στην ίδια ανταύγεια που είναι η «προπέλα») και διερωτάσαι: Λες να καταφέρει αυτός εδώ, να την κάνει ευτυχισμένη;

Έτσι αντιμετωπίζεις και το i3. Λες να μου κάνει τις αστικές διαδρομές όμορφες; Να το δούμε.



Εν αρχή, η τιμή.

Τα 36.000 ευρώ είναι πολλά! Τι αγοράζεις με αυτά; Αγοράζεις 120 χλμ., αστικών ή περιαστικών μετακινήσεων με δύο (περίπου) ευρώ. Αυτό είναι γκρόσο - μόντο το κόστος της φόρτισης για να καλύψει αυτή την απόσταση. Αγοράζεις επίσης την ιδέα, ότι είσαι πενατακάθαρος, σου προσφέρει δηλαδή ένα σοβαρό οικολογικό άλλοθι. Επιπροσθέτως δεν πληρώνεις τέλη κυκλοφορίας, δεν βάζεις ποτέ καύσιμα, δεν αλλάζεις ποτέ λάδια, δεν έχεις περιφερειακά, (αντλίες) που μπορούν να χαλάσουν.

Τι δεν μπορείς να αγοράσεις; Αυτονομία. Ξέχασε τα: *«θα πεταχτώ μέχρι τη Χαλκίδα για μια κασερόπιτα.»* ή *«πάμε μια λίμνη*

Βουλιαγμένη στο Λουτράκι να δούμε τη δύση στο φάρο»,

αν και φοβάμαι ότι όλα αυτά έχουν προλάβει να τα κόψουν ο Παπακωνσταντίνου, ο Βενιζέλος και όλως προσφάτως ο Στουρνάρας. Τιμή και δόξα σε όλους τους Υ.Ε.Οικ. θα τους έχουμε για πάντα στην καρδιά μας.

Το ανώτερο που πας χωρίς άγχος είναι 120 χλμ. και μην σε πιάσει ο οίστρος να κάνεις καμιά αταξία, να ακουμπήσεις το πεντάλ του γκαζιού στο πάτωμα διότι θα βλέπεις να κιλοβάτ να γλιστρούν από τις οθόνες σου πιο γρήγορα από το σύγχρονο ελληνικό κράτος, που θέλει να σου δημεύσει καταθέσεις, ακίνητα, κινητά, ώστε να ταΐσει τον εαυτό του και τους δανειστές του.

Ψυχραιμία λοιπόν, γλυκά και μαλακά το δεξί πεντάλ τόσο όταν το πατάς, όσο και όταν το αφήνεις, αφού επιβραδύνει πολύ διαφορετικά καθώς μετατρέπει την κινητική ενέργεια σε ηλεκτρική. Αυτός ο Σκωτσέζος, ο James Watt δεν φτάνει που μας ταλαιπώρησε, μαζί με τον άλλον τον, James Prescott Joule, στο σχολείο, μας ταλαιπωρεί και τώρα τρεις αιώνες μετά τη γέννησή του, γεμίζοντας τα ψηφιακά i3
μόνιτορ του
με συνεχείς ενδείξεις
KW
, πόσα ξοδεύει, πόσα φορτώνει.



Κатаιγισμός πληροφοριών, από οθόνες υψηλής ευκρίνειας, κι εμείς που μεγαλώσαμε με αναλογικά Smiths και Veglia έχουμε, νοσταλγικά χαζέψει. Επίσης να πιστώσουμε στο i3 το καλύτερο μόνιτορ οπισθοπορείας που έχουμε δει μέχρι σήμερα. Κομπλάρεις τη ριβέρσα , βλέπεις κυριολεκτικά τηλεόραση, χάνεσαι σε ό,τι κυκλοφορεί πίσω σου.

Κυριακή βράδυ λοιπόν,

κρύο, κοιτάς να ζεσταθείς, διαβάζεις στο κρεβάτι σου μπας και ξεστραβωθείς και εκεί που είσαι έτοιμος να κοιμηθείς, να ονειρευτείς την ανάπτυξη που σου έχει τάξει ο πρωθυπουργεύων, τι θυμάσαι; Ότι δεν το πριζώσες. Άντε να φορέσεις τη χειμερινή στολή, να τραβήξεις έξω τους συναγερμούς, να βγεις στην αυλή, να ψάχνεις στο καπό, να βρεις το φορτιστή, να το πριζώσεις, να το φορτίσεις. Εκεί λοιπόν που έψαχνα, μέσα στο ψύχος τι μου ήρθε στο μυαλό; Τις εικόνες από τη δίτομη ιστορία του Β' Π.Π. του Ρεϊμόν Καρτιέ από το Ανατολικό Μέτωπο και τις φωτιές που έβαζαν κάτω από τους κινητήρες των φορτηγών τα Γερμανόπουλα ώστε να ξεπαγώσουν να λάδια και τα μέταλλα για να ξεκινήσουν. Αντί να ήταν στην πατρίδα τους, να αρμέγουν τα γελάδια τους, να φτιάχνουν τα ποδήλατά τους, να αγαπούν τα κορίτσια τους, τα έστειλε ο φρενοβλαβής με το μισό μουστάκι να αφήσουν τα κόκαλά τους εκεί. Τι να πεις;

Γυρνάμε στο σήμερα. Πλούσιο, όμορφο στο εσωτερικό, δερμάτινα καθίσματα, κρυστάλλινες ανοιγόμενες οροφές, με χώρους πολλούς και θήκες και ένα υλικό σαν κόντρα πλακέ θαλάσσης στα ράφια πίσω από το τιμόνι, οριακά αποδεκτής αισθητικής, αυτό το τελευταίο όπως και οι οικολογικές επενδύσεις των θυρών. Πάνω δεξιά από το βολάν το κεντρικό χειριστήριο, με το κουμπί start & stop, τις επιλογές για κίνηση D για εμπρός, N για «νεκρά» (από αμόρ να θυμίσω),

για όπισθεν, R για στάθμευση. Συγκεντρωμένα όλα σε ένα κάπως κυλινδρικού σχήματος, όμορφο επιλογέα, όπως κάποτε τα Visa

, μόνο που εκείνο ήταν τότε, ογκώδες, άσχημο, πιο πλαστικό. Αυστηρά τετραθέσιο, με κάπως περιορισμένο χώρο για τους πίσω, αν είναι μεγάλων διαστάσεων άτομα αλλά να μην λησμονούμε ότι ούτως ή άλλως ο χρόνος παραμονής είναι μικρός οπότε δεν τίθεται ιδιαίτερο θέμα.



Για να ανοίξει η πίσω πόρτα πρέπει να είναι ανοικτή η εμπρός, αφού η πετούγια είναι στην τομή της πόρτας, όπως επίσης για να ανοίξει η πόρτα και να περάσει ο επιβάτης στην πίσω θέση πρέπει να μην είναι δεμένος ο μπροστινός, αφού οι βάσεις της ζώνης είναι πάνω στην

πόρτα. Τα ίδια ασφαλώς ισχύουν και για την έξοδο. Μπερδεμένο το πρωτόκολλο εισόδου/εξόδου, το συνηθίζεις, κάπως θα το μαζέψουν στην πορεία.

Όλες οι πληροφορίες παρέχονται από δυο οθόνες υψηλής ευκρίνειας, η μία πίσω από το τιμόνι και η άλλη στο κέντρο του ταμπλό. Όρεξη να έχεις να αλλάζεις μενού να βλέπεις σωρεία ενδείξεων με κυρίαρχη βέβαια τη αυτονομία, το άγχος της οποίας το συνηθίζεις καθώς προϋπολογίζεις τις κινήσεις σου.

Το βράδυ όταν το ξεκλειδώσεις μέχρι να ανοίξεις την πόρτα πλημμυρίζει από ένα γαλάζιο φως περίεργα ζεστό, ενώ μόλις ανοίξεις την τάπα της πρίζας ένα ημίλευκο περιμετρικό φως αποκαλύπτει την υποδοχή, το οποίο όταν φορτίσει μετατρέπεται σε ένα πιο φιλικό πράσινο. Για τους απρόσεκτους και επειδή ο φορτιστής είναι από την μεριά του συνοδηγού, άρα δεν την βλέπει ο οδηγός, υπάρχει ένδειξη στην οθόνη ότι φορτίζει ώστε μην τα ξηλώσει όλη την ηλεκτρική εγκατάσταση φεύγοντας.



Στους δρόμους της πόλης,

αφού αυτό θα είναι το πιο πιθανό σκηνικό που θα το βλέπουμε, το i3 είναι αθόρυβο και σβέλτο. Στους χιλιόμετραμένους όμως δρόμους της ελληνικής πρωτεύουσας δείχνει μια αδυναμία στο να απορροφήσει τις ανωμαλίες απρόσκοπτα. Δείχνει να έχει περισσότερο σκληρές, σφιχτές ρυθμίσεις, κάπως ασύμβατες με τις ημεδαπές συνθήκες.

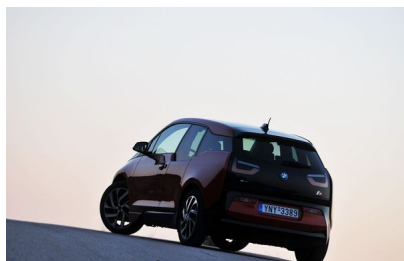
Οι κινητήριοι τροχοί είναι πίσω και ευθύς αμέσως γίνεται αισθητή η υπερβολική ευαισθησία και αμεσότητα της επέμβασης του ESP. Είναι τόσο κεραυνοβόλα και έντονη η εμπλοκή του

που ακόμα και σε μερικά εγκάρσια χαντάκια αν βρίσκεσαι σε διαδικασία επιτάχυνσης επεμβαίνει αμέσως και φρενάρει απότομα μέχρι να περάσει και να αφήσει πάλι το σύστημα ελεύθερη την επιτάχυνση. Βοηθά σε αυτό και η σκληρή ρύθμιση που το κάνει πιο απόλυτο. Στην αρχή φάνηκε ανερμήνευτο. Όταν όμως οδήγησα για πρώτη φορά σε βρεγμένη και γλιστερή άσφαλτο, το δικαιολόγησα. Αρκετά στενό, αρκετά κοντό, με στενά, μεγάλης διαμέτρου, ψηλοπρόφιλα ελαστικά (175/60 -19) ειδική παραγγελία στην Bridgestone, ωσαύτως με αρκετή ισχύ (170 ίππου) και πολύ ροπή στα 300 Nm, έχει την τάση να ξεκολλάει άμεσα την ουρά αν στρίψεις δυναμικά και επειδή ακριβώς δεν είναι συνηθισμένα τα δεδομένα του, για να ασφαλίσουν τη συμπεριφορά του, τοποθέτησαν ένα ESP με γρήγορες, ευαίσθητες αντιδράσεις.



Για να φτάσουμε σε ένα συμπέρασμα

όμως, ας γράψουμε ότι: είναι μια αναμφίβολα ενδιαφέρουσα πρόταση. Κομίζει γλαύκα εις Αθήνας και εις εταίρας πόλεις τω όντι. Ταυτοχρόνως είναι ελιτίστικη διότι 36.000 € είναι μεγάλο ποσό για να κάνεις απόσβεση μετά από τουλάχιστον τέσσερα χρόνια, ενώ επί πλέον έχει αυστηρό αστικό, περιαστικό χαρακτήρα. Το μέλλον του είναι άδηλο διότι εξαρτάται άμεσα από την τεχνολογία. Για να επιζήσει, να κάνει την απόσβεσή του, να φέρει πωλήσεις, άρα κέρδη συνεπώς και μακροημέρευση, χρειάζεται ηλεκτρικά στοιχεία που θα το σπρώχνουν άνετα σε μεγαλύτερες αυτονομίες, τα οποία να είναι ελαφριά, μικρά στον όγκο. Θα γίνει κάποια στιγμή, το θέμα είναι πότε και πόσο οικονομικά θα είναι. Έτσι ίσως επαληθευτεί και σε αυτοκινητικό επίπεδο η ρήση του T. Edison: *«θα κάνουμε το ηλεκτρικό τόσο φτηνό, που μόνον οι πλούσιοι θα ανάβουν κεριά»*.



Αποπλάνηση τύπου i3 - Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου 2014