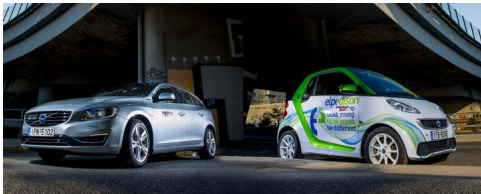


Υπάρχουν αυτοκίνητα που σε βάζουν σε σκέψεις για το μέλλον της αυτοκίνησης. Ένα μέλλον, σε μεγάλο βαθμό άδηλο, μα σε κάθε περίπτωση ολότελα διαφορετικό από το παρελθόν.

Σε αυτό που δύσκολα μπορεί να υπάρξει αντίρρηση είναι πως το μέλλον θα ορίσει ο συνδυασμός λίγων δεδομένων. Όπως: Ο τρόπος εξέλιξης της τεχνολογίας, το περιβαλλοντολογικό θέμα, οι πηγές ενέργειας και ο τρόπος χρήσης της αυτοκίνησης στα μεγάλα αστικά κέντρα που δεν αναμένεται να μικρύνουν. Λίγο πολύ, αυτοί οι παράγοντες θα ορίσουν την μορφή της αυτοκίνησης που θα προκύψει.



Αν η άφιξη του πρώτου υβριδικού μαζικής παραγωγής υπήρξε μια σημαντική στιγμή για την αυτοκίνηση, σχεδόν είκοσι χρόνια νωρίτερα όταν η Toyota μας κόμισε το Prius, η συνέχεια υπήρξε ακόμα πιο ενδιαφέρουσα καθώς παρουσιάστηκαν, τόσο αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα (Leaf, i3), όσο και υβριδικά επόμενης γενιάς με άλλες προτάσεις (Ampere), αλλά και sport υβριδικά που μπαίνουν στη πρίζα (i8).

Στις μέρες μας,

η απειλή δεν φαίνεται να είναι η έλλειψη υδρογονανθράκων καθώς ο τρόπος εύρεσης κοιτασμάτων και ο τρόπος άντλησης, μέσω της τεχνολογίας, έχουν αμβλύνει αυτό το πρόβλημα, αλλά η ολοένα και μεγαλύτερη κατανάλωση, υγρών καυσίμων που έρχεται ως καθοριστικότετος παράγοντας για την οικολογική ισορροπία.

Αυτή η συνθήκη διαμορφώνει, σε μεγάλο βαθμό, αν όχι σε απόλυτο το μέλλον της αυτοκίνησης. Η επίσης καθοριστική συνθήκη που θα κομίσει την αυτοκίνηση του μέλλοντος είναι ο πυρετός που επικρατεί για την ασφάλεια. Καθώς η παραγωγή δύσκολα θα μείνει σταθερή και ακόμα δυσκολότερα θα συρρικνώνεται, πρωτίστως διότι υπάρχουν αναδυόμενες αγορές μεγάλης κλίμακας όπως η Κίνα ή το Ιράν, η σπουδή των τεχνολόγων είναι η παραγωγή κινητήριων μονάδων με το ελάχιστο δυνατό επίπεδο εκπομπής ρύπων.

Οι Θερμικοί κινητήρες ήδη κάνουν σημαντικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά ταυτόχρονα ανεβαίνουν στη σκηνή και οι ηλεκτροκινητήρες. Όλο και πιο πολλά αυτοκίνητα παράγονται μαζικά πια με ηλεκτρικό ή συνδυασμούς ηλεκτρικού κινητήρα με αντίστοιχο θερμικό.

Όταν λύσουν το πρόβλημα της αυτονομίας, του βάρους των ηλεκτρικών στοιχείων και του κόστους είναι βέβαιο ότι θα αποτελέσουν ανοικτή απειλή, αλλά το θέμα είναι το πότε και το πως. Επίσης άλλο ένα ερωτηματικό, είναι το τελικό οικολογικό αποτύπωμα των ηλεκτροκινητήρων, διότι ναι μεν κατά τη χρήση δεν παράγουν ρύπους, αλλά ακόμα δεν έχουμε συνυπολογίσει τι θα συμβαίνει με τις χιλιάδες, αργότερα πιθανόν, εκατομμύρια των στοιχείων που κάποτε θα πεθάνουν ούτε τον πολλαπλασιασμό των ηλεκτρικών αναγκών που θα απαιτηθεί για την καθημερινή φόρτιση χιλιάδων, αργότερα εκατομμυρίων αυτοκινήτων.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι ζούμε σε ένα, τρόπον τινά, τεχνολογικό σκαλοπάτι. Ανάμεσα στο υδρογονανθρακοκρατούμενο χθες και σε ένα άδηλο αύριο. Καθώς η τεχνολογική εξέλιξη αμφισβητεί ανοικτά τους θερμικούς κινητήρες, χωρίς όμως να έχει καταλήξει στην επόμενη κυρίαρχη μορφή κίνησης, εισπράττουμε τις ανησυχίες και τους προβληματισμούς των εργοστασίων, φιλτραρισμένες πάντα από το οικονομικό τμήμα τους.

Δυο παραδοσιακές

κατασκευαστικές σχολές έχουν ήδη κινητοποιηθεί και μας παρουσιάζουν τις προτάσεις τους.

Ήταν Ιούλιος του '10, όταν ταξιδέψαμε 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 καρδιά 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 μας λέει. Μας ψιθυρίζει, ότι μετά από κάποια χρόνια, δύσκολα προσδιορίσιμα πόσα, κάποιο, κάποια είδη αυτοκίνησης, θα είναι μουσειακό. Εκεί λοιπόν πήραμε την πρώτη μικρή γεύση του ηλεκτροκίνητου Smart και τέσσερα χρόνια αργότερα, το θέρρος του '13 το οδηγήσαμε πολύ περισσότερο, το ζήσαμε, στα πάτρια εδάφη. Ας θυμηθούμε τις εντυπώσεις μας.



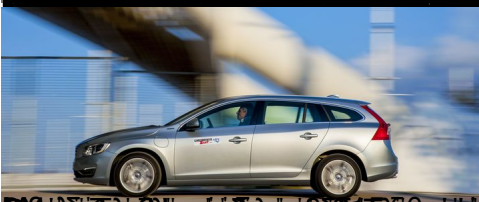
Από την εικόνα προκύπτει ότι η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.



Η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.



Η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.



Η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.



Η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.



Η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.



Η εικόνα είναι πολύ μικρή και η ανάλυση είναι χαμηλή.