Ψάχνοντας τις ανακαλύψεις που άλλαξαν ή καλύτερα επιτάχυναν τη ροή του ανθρώπινου πολιτισμού ας σταθούμε στο τεχνητό φως και στο αυτοκίνητο. Η ζωή κάποτε τελείωνε με τη δύση του ηλίου και ξαναξεκινούσε με την ανατολή. Με αυτή τη λογική, οι ρωμαϊκές λεγεώνες προέλαυναν με την ίδια ταχύτητα με τα στρατεύματα του Βοναπάρτη. Σε 18 αιώνες εξέλιξης αυτό δεν είχε αλλάξει.

Στα μέσα του 20ου αιώνα όμως, ο κεραυνοβόλος πόλεμος (blitzkrieg), του Αδόλφου, βασισμένος ακριβώς στην ταχύτητα των μηχανοκίνητων μέσων του, στοίχισε 60 περίπου

εκατομμύρια νεκρούς στην ανθρωπότητα, σε συνδυασμό με αρκετή ενδοτικότητα από τις λοιπές Ευρωπαϊκές δυνάμεις και ασφαλώς με την αμέριστη δοτικότητα του Γερμανικού λαού.

Μετά το πέρας του δεύτερου Μεγάλου Πολέμου ο κόσμος είχε αλλάξει. Και τα επόμενα 60 χρόνια θα άλλαζε ακόμα πιο πολύ, η πιο εύστοχα θα άλλαζε με ακόμα μεγαλύτερες τιμές επιτάχυνσης. Η αυτοκίνηση είχε μεγάλη συμμετοχή σε αυτή την μεταβολή καθώς απελευθέρωνε τις μάζες, χάριζε αυτονομία και συνέβαλε σε τρομερές ανατροπές σε σύγκριση με τον 19ο αιώνα.

Μπαίνοντας, εντός ολίγου, στο 14ο έτος του 21ου αιώνα, οι αλλαγές που συμβαίνουν σε τεχνολογικό επίπεδο είναι έτι σημαντικότερες. Η αυτοκίνηση οφείλει πλέον να κοιτάξει τα «σκουπίδια» της. Όσο πιο μαζική γίνεται, τόσο πιο πολύ βρομίζει, απειλεί. Αυτό τουλάχιστον μας λένε. Αλλά για να παραμείνουν οι ισορροπίες σε αυτή τη άναρχη έννοια της οικονομίας (επιτρέψτε μου: Οι οικονομολόγοι μπορούν να επηρεάσουν την οικονομία όσο και οι μετεωρολόγοι τον καιρό), πρέπει τα εργοστάσια να παράγουν, ώστε το εργατικό δυναμικό να απασχολείται και τα κεφάλαια να κυκλοφορούν.

Έτσι η στροφή προς νέες τεχνολογίες, καθαρότερες, λιγότερο ενεργοβόρες, μοιάζει να είναι μονόδρομος. Βέβαια η κυρίαρχη, εδώ και περισσότερο από έναν αιώνα, μορφή του κινητήρα εσωτερικής καύσης έχει πολλά ακόμα να πει και να κάνει πριν ξεψυχήσει, καθώς ήδη βιώνουμε μια εποχή με εξαιρετικές βελτιώσεις στις αποδόσεις, στις οικονομίες και στους παραγόμενους ρύπους, τόσο στους βενζινοκινητήρες όσο και στους πετρελαιοκινητήρες.

Οι νέες τεχνολογίες όμως επέρχονται όλο και πιο απειλητικές, και προϊόντος του χρόνου, είναι βέβαιο, ότι θα διεκδικήσουν πολλά περισσότερα. Τελευταίο δείγμα τους το i3 που είχα προσμονή να το γνωρίσω μετά τα υπερθετικά σχόλια των Βαγγέλη Πετράκη και Πάνου Διαμάντη οι οποίοι το είχαν οδηγήσει σε αποστολές στο εξωτερικό.

Παρασκευή αργά το απόγευμα λοιπόν, περιεργάζομαι το i3 ακούγοντας προσεκτικά τον Πάνο για το πως φορτίζει, για τις βασικές λειτουργίες, ενδείξεις, για τον τρόπο που οδηγείται κλπ.

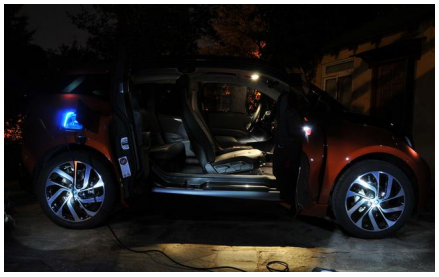
Αφαιρούμαι λίγο καθώς συνειδητοποιώ το πολύ κοντινό παρελθόν, στο οποίο...

Λίγες μέρες νωρίτερα θαύμαζα ένα μακρύ, μαύρο καπό που στην άκρη έγραφε Datsun και από κάτω έκρυβε εικόνα από το παρελθόν. Μια μακρά κυλινδροκεφαλή που έγραφε O(ver) H(ead) C(amshaft) και από την πλευρά του οδηγού γυαλίζανε οι 6 χοάνες των τριών διπλών Weber. Τα 45άρια καρμπυρατέρ δεν σημαίνουν παρά μυρουδιά βενζίνας, υψηλές καταναλώσεις και ένα υπέροχο γουργουριστό ήχο εισροής καύσιμης ύλης, εφ' όσον βεβαίως το επιτρέπει η στάθμη θορύβου των εξαγωγών.

Λίγες ώ ρες νωρίτερα, το σκηνικό είχε μεταφερθεί στο σήμερα, καθώς έπαιζα με τα χειριστήρια αλλαγής ταχυτήτων μιας Merc 200 CLA 45 AMG. Πρώτη 50, αλλαγή και Μπαφ καθώς έκρουε το σύμπαν μέσα από τα καζανάκια της, 2η 80, 3η 120, 4η 180, 5η 230 όλες με τον ίδιο κρότο να αλλάζουν στις 6 και κάτι, ενώ απέμεναν άλλες δύο να φορτωθούν, αλλά κάπου εκεί τέλειωνε ο δρόμος, ενώ η πιθανότητα να συναντήσουμε τους κυρίους με τα μπλε της τροχαίας και να μας τα πάρουν όλα, αυξανόταν επικινδύνως. Δυο λίτρα, 360 ίπποι, τετρακίνηση και επί πλέον τόσο εύκολο οδηγικά. Τι έκαναν, πάλι, οι Γερμανοί; Μιλώντας για κατανάλωση βέβαια, όταν είδα μετά από το συνεχές όργιο του: “όλες στα κόκκινα”, την ένδειξη 20 lt/100 km σκέφτηκα ότι καλά ήταν και τα Weber. Αλλά έτσι είναι. Δεν μπορείς 1,5 τόνο τετρακίνησης να τον εκτινάζεις με τιμές αγωνιστικού οχήματος και να κάνεις οικονομίες. Δεν γίνεται!

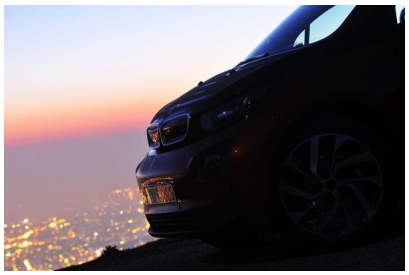
...και να τώ ρα, που περιεργαζόμενος το i3 κοιτούσα στο αύριο.

Εκεί λοιπόν που πίστευα ότι εκείνο και εγώ δεν θα περάσουμε και τόσο καλό Σαβατοκύριακο, άσκησε εκ πρώτης στιγμής μια περίεργη, ανερμήνευτη γοητεία. Κατ' αρχήν η όψη του. Δεν το λες ωραίο, το αποκαλείς όμως χαριτωμένο. Ακολούθως οι «suicide» πόρτες. Λειτουργικές, ώστε να μπουν να βγουν ευκολότερα οι επιβάτες. Για να περάσουν οι πίσω, πρέπει να ανοίξουν πρώτα οι εμπρόσθιες πόρτες και για να ανοίξουν οι πίσω πρέπει να μην έχουν ασφαλισμένες τις ζώνες οι εμπρός! Ακολούθως το εσωτερικό. Δεξιά πίσω από το τιμόνι το χειριστήριο του κιβωτίου σε ένα κυλινδρικό σύνολο. Πάνω του εδράζονται οι βασικές λειτουργίες. Εμπρός, νεκρά, όπισθεν, στάθμευση αλλά και το κουμπί start & stop που ζωντανεύει το σύστημά στο σύνολό του. Οι παλιότεροι θα το προσομοιάσουν με ένα πολυχειρηστήριο που είχαν τα Visa, στα αριστερά του τιμονιού, ογκοδέστερο, πλαστικότερο και πολύ ασχημότερο.



Πίσω από όλα αυτά πάγκοι με άπειρους χώρους ενδεδυμένοι με ξύλα που θυμίζουν καπλαμάδες από το ΙΚΕΑ αλλά στην περίπτωσή μας είναι αποδεκτής αισθητικής και κάπου μακρυά χαμένο στο βάθος, το παρ μπριζ. Στο μεταξύ, ας ξεχάσουμε στροφόμετρα, βενζινόμετρα και λοιπά όργανα. Εδώ είναι όλα ψηφιακά και δεσπόζουν δυο οθόνες. Η μία πίσω από το τιμόνι και η άλλη στο κέντρο, χωρισμένη σε δυο τμήματα με σύστημα πλοήγησης και πληροφορίες για την αυτονομία κλπ. Η ίδια οθόνη στην οπισθοπορεία μετατρέπεται σε κάμερα, η καλύτερη που έχουμε συναντήσει σε όχημα. Ας ξεχάσουμε επίσης ενδείξεις κατανάλωσης με λίτρα ανά 100 χλμ. Εδώ είναι το βασίλειο των Βατt, και δη των KWh ανά 100 χλμ. Ποιός άραγε μπορούσε να φανταστεί, ότι σχεδόν τρείς αιώνες μετά τη γέννηση του Σκωτσέζου μηχανικού και εφευρέτη James Watt, όλη η ηλεκτρική παραγωγή – κατανάλωση θα επαναλαμβάνει το όνομά του; Ακόμα και στα αυτοκίνητα, όχι μόνο σαν μονάδα μέτρησης ισχύος αλλά σαν κατανάλωση. Είπαμε, αλλάζει ο κόσμος.

Χώροι αρκετοί, αν και για μεγαλόσωμους οι δυο πίσω θέσεις είναι κάπως περιορισμένες. Ούτως ή άλλως όμως είναι περιορισμένος και ο χρόνος που δαπανάς μέσα στο συγκεκριμένο αυτοκίνητο, αφού η αυτονομία είναι δεδομένη και περιορισμένη σε σχέση με τα αυτοκίνητα που φέρουν θερμικούς κινητήρες.



Αυτονομία. Ιδού η λέξη κλειδί. Θεωρητικά, η αυτονομία του ανέρχεται στα 160 χλμ. Η θεωρία όμως είναι ένας τόπος καθαρός. Χωρίς αναποδιές. Οι δρόμοι των μεγαλουπόλεων όχι. Έτσι κολοσσιαία σημασία έχει το γεγονός πως διανύονται οι αποστάσεις. Σε στήθωμα με μεγάλη κλίση και γκάζι στο πάτωμα είδα στιγμιαία κατανάλωση 99.2 KW/h100klm! Λοιπόν, με χρηστή οδήγηση ξεπερνούμε τα 110 χλμ, υπό πίεση, με εκρηκτικές επιταχύνσεις όμως άλλάζουν τα πράγματα άρδην. Το κακό είναι πως επειδή είναι ζωντανό, είναι γρήγορο

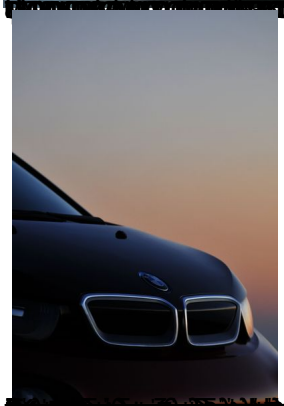
σε προκαλεί να κάνεις μια προσπέραση, να χωθείς στο ρεύμα σου και να επαναλάβεις μόλις δοθεί η ευκαιρία. Δεν κάθεσαι εύκολα ήσυχος. Έχει σημασία και το ανάγλυγο του εδάφους. Διότι δεν φορτιζει στις κατηφόρες το παραπάνω που χάνει στις αντίστοιχες ανηφόρες. Είναι ένα θέμα η αυτονομία. Θέλει άλλη προσέγγιση, ένα είδος αλλαγής νοοτροπίας. Είπαμε αλλάζει ο κόσμος.

Οδική συμπεριφορά. Εντάξει με τις αυτονομίες, τα KW, την οικονομία, τους μηδενικούς ρύπους την απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας. Επειδή όμως είναι αυτοκίνητο, με τροχούς τέσσερις (και τι περίεργες(!) διαστάσεις: 175/70 - 19 για πίσω 155/70 - 19 - για εμπρός που κάνουν τα δισκόφρενα να φαντάζουν λιλιπούτεια) οφείλουμε να καταθέσουμε την άποψή μας για την οδηγική του συμπεριφορά.

Διαπίστωση πρώ τη: Την αναφέραμε προγουμένως Είναι ζωηρό. Έχει 170 ίππους είναι 1.195 κιλά, μια συμπαθής αναλογία και χρειάζεται μόλις 7,3 δευτερόλεπτα από στάση για τα πρώτα 100 χλμ/ωρα. Είναι λοιπόν σβέλτο. Έχει δύναμη, ακόμα και στο πρόγραμμα eco pro+.

Διαπίστωση δεύτερη: Είναι διαφορετικό. Δεν κάνει θόρυβο, δεν νοιώθεις κραδασμούς.

Διαπίστωση τρίτη: Είναι σφικτό για τις ελληνικές συνθήκες. Πολύ άκαμπτο πάτωμα λέει ο Πάνος, κοντές διαδρομές ή σκληρές ρυθμίσεις συμπληρώνω. Στους δρόμους «χαλιά» δεν το καταλαβαίνεις. Αλλά στους χιλιοσκαμμένους, ταλαίπωρους δρόμους της πρωτεύουσας δεν δείχνει ιδιαίτερη δοτικότητα. Το τιμόνι του «κόβει» πολύ, γεγονός που το κάνει πολύ πρακτικό για κλειστές μανούβρες, ενώ είναι πρωτόγνωρος ο τρόπος που επιβραδύνει – φορτώνει όταν αφηνεις το δεξί πεντάλ της επιτάχυνσης. Το συνηθίζεις όμως γρήγορα, και το προϋπολογίζεις ώστε να χρησιμοποιείς το μεγάλο αριστερό πεντάλ, του φρένου, λιγότερο.

Διαπίστωση τέταρτη: Οταν στρίβεις σε κακή άσφαλτο με λακούβες, ανωμαλίες, κλπ. και είσαι σε διαδικασία επιτάχυνσης το ESP διαβάζει ολίσθηση και αντιδρά. Όσο πιο μεγάλη είναι η γωνία τόσο πιο έντονο, πιο άμεσο είναι το φαινόμενο. Σε πολλές περιπτώσεις η αντίδραση είναι καπως υπερβολική. Να τεθεί επίσης υπ' όψιν ότι το ESP δεν αφαιρείται.

16:07
KALH
11:02
Εκκίνηση
2:23 h
Διάρκεια
81 km
Διαδρομή
20.7
Κατανάλ.
34.8 km/h
Ταχύτητα
Επαναφορά
Αυτόματη επαναφορά
25 m