

MINI PACEMAN John Cooper Works all4 – NISSAN JUKE NISMO RS 1.6 mANUAL 2WD TECHNO

Δυο διαφορετικές σχολές, δυο διαφορετικά αυτοκίνητα, δυο κοινοί στόχοι. Να γεννηθούν δυο διαφορετικά, από τη μάζα, αυτοκίνητα και να προσελκύσουν το δυνατόν περισσότερους αγοραστές.

Ας ξεκινήσουμε από την διαφορετικότητα των σχολών. Ευρωπαϊκή η μία Ιαπωνική η άλλη. Οι διαφορές είναι διακριτές και γίνονται μεγαλύτερες αν σκεφτούμε ότι το Mini είναι μια απόπειρα αναγέννησης του παρελθόντος, ενώ το Juke είναι μια καινούργια πρόταση.

Το πράγμα περιπλέκεται περισσότερο αν αναλογιστούμε το παρελθόν του Mini, που ξεκίνησε από το μολύβι ενός Σμυρνιού προκειμένου να φτιαχτεί ένα μοντέλο που θα μπορούσε να ανταποκριθεί στις ανάγκες της κρίσης του Σουέζ. Λανσαρίστηκε το '59 έγινε θρύλος τη δεκαετία του '60 όπως και μεγάλο τμήμα μιας συγκεκριμένης κουλτούρας ακόμα και εξωαυτοκινητικής. Όπως όλα τα πράγματα, έκαμε τον κύκλο του, έσβησε.



Κι ήρθαν μεγάλες αλλαγές,

η κάποτε κραταιά Βρετανική αυτοκινητοβιομηχανία κατέρρευσε, το Μόναχο απόκτησε κυρίαρχο ρόλο και μας παρουσίασε το Mini του 21ου αιώνα. Δεν είναι τόσο mini, έχει ελάχιστη ιδεολογική συγγένεια με τον πρόγονό του, αλλά είναι επιτυχημένο. Τι σημαίνει αυτό;

Ότι, κατ' αρχήν, έχει αλλάξει άρδην ο κόσμος. Την απλότητα διαδέχθηκε η πολυπλοκότητα και την άνεση του χρόνου, το αγχώδες ωράριο του διαδικτύου. Αν αυτό είναι εξέλιξη, ανάπτυξη, ή ότι άλλο είναι μια άλλη κουβέντα.

Επίσης σημαίνει ότι, από το BMW group, έγιναν οι ενδεδειγμένες κινήσεις. Στις μέρες μας το λένε μάρκετιν.

Από την Ανατολή

Το αυτοκίνητο από την χώρα του ανατέλλοντα ήλιου, δεν έχει παρελθόν. Δεν αποτελεί κάποια επιτυχημένη συνταγή αντιγραφής, ούτε βασίστηκε σε ένα όνομα που έγραψε ιστορία. Είναι προϊόν της εξελικτικής του διέπει την αυτοκίνηση. Compact cross over μας λένε. Μικρών διαστάσεων δηλαδή που επιχειρεί με σχεδιαστικές προτάσεις να ταιριάζει και λίγο εκτός δρόμου. Γράφοντας για σχεδιαστική προσέγγιση, οφείλουμε να παραδεχτούμε τις καινοτομίες του. Το προχωρούν τόσο, όσο χρειάζεται για να το συμπαθήσεις ή να το αντιπαθήσεις από την πρώτη ματιά. Ο διπλανός μου το χαρακτήρισε ως μικρό ιπποπόταμο, υιοθετώντας, υποθέτω, τα εμπρόσθια φωτιστικά σώματα, ως ρουθούνια και τους καθρέπτες ως τα αυτάκια του συμπαθούς θηλαστικού. Το βρήκα πετυχημένο.

Ως προς τις διαστάσεις πάντως, είναι μεγαλύτερο από ιπποπόταμο, αλλά και πολύ ελαφρύτερο καθότι συχνά ο ενήλικας ξεπερνά τους τρεις τόννους. Ένα άλλο, ίσως, στοιχείο που τα συνδέει, είναι ότι όπως ο ιπποπόταμος θέλει 50 κιλά φυτών ανά μέρα, έτσι και το Juke αν το ζορίσεις θα ακουμπήσει τα 18 λτ/100 χλμ. Παρ' όλα αυτά θα παραμείνει τουλάχιστον 10% οικονομικότερο του Paceman, σε αυτές τις ίδιες συνθήκες πίεσης.

Θα ήταν όμως αφελές, να περιμέναμε από 1,6 λίτρων κινητήρες, να απέδιδαν 218 ίππους και να ήταν οικονομικοί.



Το κοινό τους στοιχείο.

Η χωρητικότητα και η ισχύς των κινητήρων τους. Τα 1.598 κ.εκ του τετρακύλινδρου υπερτροφοδοτούμενου κινητήρα του Paceman, είναι πολύ κοντινά στα 1.618 κ.εκ. του Nismo, αλλά σε αυτό που συμπίπτουν απολύτως είναι οι 218 ίπποι, που εκδηλώνονται μάλιστα στις ίδιες στροφές (6.000). Το αυτό και με την μέγιστη τιμή ροπής η οποία είναι 280 Nm και για τα δύο, αλλά ο κινητήρας του Paceman την εκδηλώνει στις 1.900 σ.α.λ. ενώ στο Juke χρειάζεται να στροφάρει μέχρι τις 3.600.

Τα στοιχεία που τους χωρίζουν

Τα σημαντικότερα είναι το τετρακίνητο του paceman σε σύγκριση με την κίνηση στον εμπρόσθιο άξονα του Juke, τα κιβώτια ταχυτήτων, όπου το Mini παραθέτει δάρι αυτόματο και το Nismo δάρι χειροκίνητο και τέλος το πλήθος των θυρών, 3 για το Paceman, 5 για το Juke.

Στο εσωτερικό ακολουθούν διαφορετικές αισθητικές και σχεδιαστικές προσεγγίσεις με το Nissan να έχει πιο αγωνοκεντρικά καθίσματα (Recaro γαρ), θέση οδήγησης και τιμόνι που

στις θέσεις «παρά τέταρτο» και, «και τέταρτο» είναι ντυμένο με την πάντα καλοδεχούμενη αλκαντάρα. Το Mini κινείται παράλληλα με την πιο αυστηρή και Ευρωπαϊκή αισθητική της σχολή του Μονάχου, διατηρώντας ανοικτές τις γέφυρες με το παρελθόν, όπως το μεγάλο στρόγγυλο όργανο στο κέντρο του καντράν.

Τέλος το raceman δεν μπορεί να φιλοξενήσει περισσότερους από τέσσερις συνολικά, ενώ το Nismo έχει πέντε θέσεις.



Οδηγικά

Από θέμα καθαρών επιδόσεων το Mini έχει μια υπεροχή. Σε εκκινήσεις από στάσεις η τετρακίνηση δεν το αφήνει να σπινάρει, ενώ αντίθετα το Nismo απαιτεί πού λεπτούς χειρισμούς ώστε αφενός να μην σπινάρει, αφετέρου να μην καθυστερήσει. Και αυτή είναι μια πολύ στενή περιοχή.

Σε στεγνό καλό οδόστρωμα τα 105 λιγότερα κιλά του Γιαπωνέζικου θα φανούν ευεργετικά, αφού δείχνει μια ανωτερότητα στην επιθετική οδήγηση. Πλην όμως όπως και στην εκκίνηση όσο πιο πολύ το σπρώχνεις στα όριά του, τόσο πιο ευαίσθητο και κάπως νευρικό γίνεται. Καθώς η ροπή του εκδηλώνεται αρκετά ψηλότερα πρέπει να το δουλεύεις ψηλά ώστε να μην χάνεται η ορμή του, πράγμα όμως όχι δύσκολο καθότι το δάρι μηχανικό κιβώτιο σε βοηθά.



