

Δεν δυσκολεύτηκα, να καταλάβω τον πανικό που δημιούργησε το i8, άμα τη εμφανίσει στο γραφείο. Ήταν πρωτοφανής η κινητοποίηση, του συνόλου, σχεδόν των εργαζομένων προκειμένου να το δουν από κοντά, να πληροφορηθούν περισσότερα για αυτό.

Δεν αναφέρομαι στους, ας τους χαρακτηρίσω, εραστές της αυτοκίνησης που συχνά πυκνά εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους για αρκετά παράγωγα της σύγχρονης αυτοκινητοβιομηχανίας τα οποία παρελαύνουν, καθημερινώς από το χώρο στάθμευσης του περιοδικού.

Αναφέρομαι σε ανθρώπους που δεν είχαν εκδηλώσει τέτοιες ανησυχίες, όπως επίσης και στις αντίστοιχες εκδηλώσεις, πεζών και οδηγών, που το έβλεπαν δίπλα τους, στους δρόμους της πόλης.



Ξεκινώ ντας από τα βασικά:

Τι είναι το i8; Με την έννοια που το κατατάσσουμε, σε πια κατηγορία; Η BMW το αναφέρει ως
brid
sports
car
plug-in hy

. Τρία στοιχεία εμφανίζει αυτός ο τίτλος. Πρώτο: Μπαίνει στη πρίζα, δεύτερο είναι υβριδικό και τρίτο είναι σπορ. Πόσα τέτοια, παρόμοια οχήματα υπάρχουν; Η McLaren

P
1, η
Porsche
918 και κάποιο που μου ξεφεύγει ίσως;

Τι αυτονομία παρέχουν όλα τούτα για αποκλειστικά ηλεκτρική χρήση; Η P1 και η 918 λιγότερα από 20 χλμ. Το i8, τα διπλάσια. Γίνεται έτσι σαφές, ότι ηλεκτροκίνηση είναι περισσότερο ένα άλλοθι και λιγότερο μια πραγματικότητα.

Σε σύγκριση βέβαια με τα υπόλοιπα i8 έχει υποπολλαπλάσια αξία. Στας Ευρώπας στοιχίζει κάτι παραπάνω από 100 χιλιάδες €, (άλλο αν στην Ελλάδα ακουμπά τα 180 χιλιάρικα καθότι πρέπει το κράτος να συντηρήσει τον εαυτό του). την ώρα που η 918 φθάνει τις 900 και η P1 το εκατομμύριο.

Υπάρχει λοιπόν μια τεράστια διαφορά στο κόστος, πλην όμως κατατάσσονται στην ίδια κατηγορία. Προσιτό λοιπόν το i8, για τις Ευρωπαϊκές νόρμες και το θέμα είναι για πιο λόγο να προτιμηθεί από κάποιον που έχει στην διάθεσή του κάτι περισσότερο από 100 χιλιάρικα. Γιατί να υπερσχύσει δηλαδή από μια M4, μια 911, μια Corvet
te
ένα
R
8.

Δυο είναι οι λόγοι:

Η εμφάνιση και η παρεχόμενη τεχνολογία. Ξεχωρίζει και στα δύο.

Οι σχεδιαστές Mario Majdandžič, Richard Kim και κυρίως ο Benoit Jacob, που όπως μας λένε πήρε πάνω του το μοντέλο της παραγωγής, μπορούν να είναι περήφανοι για τη δουλειά τους, τουλάχιστον σε ότι αφορά την υποδοχή της, από το ευρύ κοινό. Είναι εντυπωσιακό. Δεν ζητιανεύει βλέμματα, τα κλέβει. Χωρίς εκείνη την εξεζητημένη αυθάδεια των super cars. Κινείται, έστω και οριακά, έξω από αυτή την γραμμή.



Αν η Merc με την 300 SL μας έδειξε το δρόμο των θυρών τύπου Gull Wing το '52, τόσες δεκαετίες αργότερα παραμένουν τόσο σπάνιες όσο και εντυπωσιακές. Οι πόρτες του i

8 δεν έχουν, βέβαια, τους μεντεσέδες στην οροφή, αλλά ανοίγουν προς τα πάνω και προσφέρουν το ασυνήθιστο. Το αυτό και με την γενικότερη εμφάνιση, τις ξεχωριστές γραμμές, το πολύ διαφορετικό από τα συνηθισμένα.

Στο τομέα της τεχνολογίας, παραθέτω τμήμα του πονήματος του σύντροφου Δημ. Θεοχ., που το πρωτοδήγησε πέρσι τον Σεπτέμβρη περίξ του Μεδιολάνου:

Tech to the future

Ο εξαιρετικά μικρός συντελεστής οπισθέλκουσας και η κορυφαία γενικότερα αεροδυναμική επιτυγχάνεται με ρηξικέλευθες επιλογές, όπως η διοχέτευση του αέρα μέσα από το αμάξωμα, για να διατηρηθεί το τέλειο αεροδυναμικό σχήμα που δεν είναι άλλο από αυτό της σταγόνας νερού. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η «αιωρούμενη» κολώνα C που θυμίζει πτερύγιο. Τα πανάλαφρα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή της πλατφόρμας έχουν ως αποτέλεσμα το συνολικό βάρος να διατηρείται μόλις στα 1.485 κιλά. Με τις μπαταρίες να είναι τοποθετημένες ενδιάμεσα από τους δύο άξονες και πολύ χαμηλά, το κέντρο βάρους βρίσκεται πιο χαμηλά σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη BMW, ενώ και η κατανομή βάρους είναι ιδανική (49-51% ανάμεσα στον εμπρός και πίσω άξονα). Ο ηλεκτρικός κινητήρας αποδίδει 131 ίππους και 250 Nm μέγιστης ροπής και κινεί τους μπροστινούς τροχούς. Ο 3κύλινδρος, άμεσου ψεκασμού turbo κινητήρας των 1.500 κ.εκ., που είδαμε και στο νέο MINI, είναι στην προκειμένη περίπτωση συνδεδεμένος με τους πίσω τροχούς και αποδίδει πλέον 231 ίππους και 320 Nm ροπής! Το υβριδικό σύστημα συνδυάζεται με κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη 6 σχέσεων -το οποίο είναι πολύ

γρήγορο αλλά κάποιες φορές «διστάζει» στο κατέβασμα- και πάει «πακέτο» με έναν συμπαγή ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος αντικαθιστά την κλασική μίζα, φορτίζει τις μπαταρίες στην επιβράδυνση και χαρίζει boost στον θερμικό κινητήρα.

Κοντά σε αυτά, ας προσθέσουμε την, από Carbon Fiber Reinforced Plastic, καμπίνα που τοποθετείται πάνω στο αλουμινένιο σασί με τα υποπλαίσια, την ανάρτηση, τον ηλεκτρικό κινητήρα στον εμπρός άξονα και τον θερμικό 3κύλινδρο turbo στον πίσω. Ας αναφερθούν και τα λείζερ φώτα που η δέσμη τους φτάνει τα 600 μέτρα!

Σε τεχνικό επίπεδο δεν μπορώ, προς το παρόν, να γράψω τίποτα περισσότερο διότι είμαι ακόμα αδιάβαστος. Αντιλαμβάνομαι πάντως, πως έχουμε να κάνουμε με ένα εργαστήριο τεχνολογίας. Μετά από δυο μικρές συνεδρίες, συμβίωσης μαζί του όμως, μπορώ να διατυπώσω μια πρόχειρη πρώτη εντύπωση.

Χωρίς να επιθυμώ

να ξεκινήσω με αφορισμούς και δη εκκεντρικότερους από τη φιγούρα του, τολμώ να γράψω ότι δεν είναι τόσο σπορ. Με τη λογική, ότι με 1,5 λίτρο μοτέρ και ενάμιση τόνο βάρους δυσκολεύεσαι να χαρακτηριστείς sports car. Με την αίσθηση, ότι με τεχνητό ήχο από κάποια απροσδιόριστη διάταξη πολυκύλινδρου μοτέρ, επίσης δεν βρίσκεσαι στη χωρία του sports

car

. Θα την γράψω την αμαρτία μου, αλλά την πιστεύω. Μια M3 είναι απείρως πιο sports

car

. Οδηγικά πάντα.

Αν έλεγα ότι το i8 με έτερψε οδηγικά δεν θα έγραφα την αλήθεια. Δεν λέω ότι δεν είναι καλό, λέω ότι δεν έχει εκείνο το συνδυασμό, βάρους, ισχύος, ζυγίσματος, κατανομής, ώστε να σε αναγκάσει να το σπρώξεις στα όρια του, ή στα δικά σου. Συνήθως τα δεύτερα έρχονται πρώτα. Σε αυτό πολλά αυτοκίνητα, μοιάζουν με πολλές Κυρίες. Είναι

ανεξάντλητα.



...εννοείται με head up display

Τελικά το i8 είναι ταχύ; Ναι! Είναι ακριβές; Ναι! Σε γεμίζει σιγουριά; Ναι!

Ε! Τι άλλο θες γκρινιάρη; θα έρθει δικαίως το ερώτημα.

Δεν είναι παιχνιδιάρικο. Δεν θα του πεις, αυτό που τραγουδούσε με την πιο μπάσα φωνή του κόσμου ο Burry White: «...*because you blow my mind*». Δεν νομίζω ότι μπορεί να ανταποκριθεί σε επιθετικές ενέργειες, για να μην μπω σε λεπτομέρειες, μιλώντας για επαμφοτερίζουσα συμπεριφορά στα κλειστά, γλιστερά κομμάτια ή για υπερπροστασία του κιβωτίου στα κατεβάσματα και γίνομαι κουραστικός.

Ανήκει αλλού. Απευθύνεται σε άλλους. Οι οποίοι εκτός από την οικονομική δυνατότητα, πρέπει να είναι γυμνασμένοι, να μην είναι υπέρβαροι ή πολύ ψηλοί, να είναι ευκίνητοι, ώστε να μπορούν να μπουν, να βγούν άνετα, να πιάσουν την πόρπη της ζώνης από πολύ πίσω και να βολευτούν σε ένα μικρό, ενδεχομένως για κάποιους και κλειστοφοβικό χώρο.

Ποια να είναι λοιπόν;

η «σωστή» εικόνα του πιθανού ιδιοκτήτη; Σαραντάρης, παραλής, αρκετά σπορτίφ για να ιδρώνει και να αντέχει με νεότερους, τα έντονα γκείμες στο σκουός. Να μην έχει πρόβλημα να το χειρίζεται με άνεση όταν κοκκινίζει η οθόνη του, να μην το φοβάται.

Υποθέτω ότι θα υπάρξουν και άλλα μοντέλα πιθανών χειριστών. Θα είναι λιγότερο ταιριαστά, αλλά έτσι δεν συμβαίνει πάντα;

Δεν είναι κι όλα τα ζευγάρια της γης ταιριαστά!



...plug - in, κοινώς πριζομένο