

Νικητής τοPrius!

Οι εμπειρίες μου σε ένα ράλι οικονομίας οδηγώντας το νέο Prius 3^{ης} γενιάς
Μίλτος Τσασκούνογλου



Το λευκό μου Prius παίρνει τη σημαία εκκίνησης ακολουθούμενο από ένα Lexus RX400h που είχε κάνει τη διαδρομή Αθήνα-Πεκίνο για τους Ολυμπιακούς του 2008.

**Ποια είναι η καλύτερη οικονομία που μπορώ να πετύχω με το Prius;
Πόσο οικολογικά μπορώ να οδηγήσω μετά από τόσες ώρες ενασχόλησης με
το αντικείμενο και μετά από τόσες διαλέξεις σε συναδέλφους και πελάτες;**

Με αυτά τα ερωτήματα κατά νου δήλωσα συμμετοχή στο 3^ο High-Tech Ecomobility Rally. Για όσους ακούν γι αυτό το ράλι για πρώτη φορά, οργανωτής είναι το ΕΛΙΝΗΟ, το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (www.heliev.gr), του οποίου ο Γενικός Γραμματέας, ο Διονύσης Νέγκας, έχει διατελέσει αλυτάρχης του Rally Acropolis και ξέρει καλά την τέχνη του σχεδιασμού ενός καλού ράλι.

Στόχος του High-Tech Ecomobility Rally, στο οποίο συμμετείχαν μόνο υβριδικά αυτοκίνητα (εξ ου και το High-Tech στο όνομά του), ήταν να καλύψουμε τα 400 περίπου χιλιόμετρα της διαδρομής σε αυστηρά προκαθορισμένο ωράριο, το οποίο δεν επέτρεπε καθυστερήσεις, με την ελάχιστη δυνατή κατανάλωση καυσίμου. Ταυτόχρονα έπρεπε να διατρέξουμε ορισμένα τμήματα της διαδρομής (δοκιμασίες ακριβείας) με επίσης προκαθορισμένη απόλυτα σταθερή ταχύτητα. Για να είναι δίκαιη η κατάταξη, κριτήριο για την οικονομία ήταν η κατανάλωση ανά τόνο βάρους του οχήματος και όχι η απόλυτη κατανάλωση καυσίμου. Έτσι, ακόμα και ένα υβριδικό Lexus μπορούσε θεωρητικά να ελπίζει στη νίκη.

Για όσους γνωρίζουν, η διαδικασία του ράλι οικονομίας είναι αρκετά πολύπλοκη αφού δανείζεται πολλά στοιχεία από τα κλασικά ράλι ταχύτητας, προκαθορισμένες διαδρομές, control points, roadbook, προκαθορισμένους χρόνους άφιξης, βαθμούς ποινής...κλπ, που το κάνει αρκετά δύσκολο για να σου ανεβάσει την αδρεναλίνη.

Η πρώτη μου επαφή με το ράλι (αλλά και με το Prius) ήταν πριν από 3 χρόνια όταν δανείστηκα το αυτοκίνητο του Άρη Ρούμπου για να τρέξω και, όπως ήταν φυσικό, καταποντίστηκα. Αυτή τη φορά είχα περισσότερες φιλοδοξίες. Είχα και την ιδέα να τρέξω με το νέο, τρίτης γενιάς Prius. Μια κουβέντα με το τμήμα της Μαργαρίτας με απογοήτευσε, καθώς και τα 3 δημοσιογραφικά ήταν στα χέρια περιοδικών, αλλά, για καλή μου τύχη το test drive του fleet ήταν ελεύθερο και την παραμονή του αγώνα ο Θεόδωρος μου παρέδωσε τα κλειδιά για την πρώτη μου οδηγική εμπειρία με ένα Prius 3^{ης} γενιάς.

Την επόμενη, Σάββατο 10 Οκτωβρίου, μαζευτήκαμε και οι 11 συμμετέχοντες πρωί-πρωί για τον τεχνικό έλεγχο. Ήμασταν 2 Prius 3^{ης} γενιάς, 5 Prius 2^{ης} γενιάς, 2 Honda Insight και 2 Lexus RX 400h. Τα αυτοκίνητα γέμισαν με καύσιμο σύμφωνα με τους κανόνες της FIA και το ρεζερβουάρ σφραγίστηκε. Μετά μας ζύγισαν και προς μεγάλη μου έκπληξη είδα ότι το νέο Prius είναι ένα βαρύ αυτοκίνητο – που εξηγεί τη στιβαρή αίσθηση στην οδήγηση καθώς και τα 5 αστέρια στο NCAP. Με γεμάτο ρεζερβουάρ, και με μένα και τον συνοδηγό μου μέσα, το Prius άγγιξε τα 1600 κιλά.

Μετά από μια σεμνή τελετή στη Τεχνούπολη – το ράλι ήταν κάτω από την αιγίδα του Δήμου Αθηναίων – δόθηκε η έναρξη με το πέσιμο της καρό σημαίας και με τα αυτοκίνητα να φεύγουν ανά 1 λεπτό. Το πρώτο κομμάτι της διαδρομής ήταν εύκολο. Η παραλιακή του Σουνίου μέχρι τα Λεγραινά.

Και εδώ ήρθε η πρώτη μου μεγάλη έκπληξη, από τις πολλές που μου προσέφερε το νέο Prius μέσα στο Σαββατοκύριακο. Κάνοντας χρήση του οικονομόμετρου, που φωτογραφία βλέπετε πιο κάτω, κατάφερα να μειώσω την κατανάλωση του αυτοκινήτου στα 2 λίτρα/100 χμ. Θα μου πείτε ότι η διαδρομή ήταν επίπεδη, το μπιτολιάρισμα μικρό και οι ταχύτητες ιδανικές για οικονομία, μέχρι 70χωα. Αλλά πάλι 2 λίτρα/100χμ!!!! Είναι δυνατό;;; Και όμως είναι αφού όπως αποδείχθηκε στο τέλος, η μέτρηση της κατανάλωσης στο νέο Prius είναι απόλυτα ακριβής.

Να σας πω δυο κουβέντες για το οικονομόμετρο. Συγκρίνοντας ανά πάσα στιγμή το πάτημα του γκαζιού και τη στιγμιαία κατανάλωση του αυτοκινήτου σε σχέση με ότι ο εγκέφαλος του αυτοκινήτου νομίζει ότι θα έπρεπε να είναι η στιγμιαία κατανάλωση κάτω από τις συγκεκριμένες συνθήκες, το οικονομόμετρο σου δείχνει αν είσαι πάνω ή κάτω από το ιδανικό. Έτσι γρήγορα έμαθα ότι η σωστή επιτάχυνση από φανάρι πρέπει να είναι τόσο απαλή, ώστε να σε προσπερνάνε όλοι, ότι σε μια ανηφόρα πρέπει να μειώνεις το γκάζι πριν από την κορυφή και στην κατηφόρα να ξεχνάς ότι το αυτοκίνητο διαθέτει πεντάλ γκαζιού.



Ο μετρητής οικονομίας του Prius. Αν κρατηθείς μέσα στην κεντρική περιοχή κάτω από το ECO, η κατανάλωση σου είναι καταπληκτική!

Μετά τα Λεγραινά αφήσαμε τον κεντρικό δρόμο και χωθήκαμε στα δρομάκια. Οδηγίες για το που πρέπει να πάμε έδινε το roadbook, το οποίο με ιερογλυφικά σχήματα προσπαθεί να σε καθοδηγήσει στις διασταυρώσεις. Εδώ ο ρόλος του συνοδηγού

είναι κρίσιμος. Μια λάθος ερμηνεία του ιερογλυφικού και πάει ...χάθηκες. Αυτό το ανακαλύπτεις με τρόπο μετά από αρκετά χιλιόμετρα και άντε μετά να πας πίσω στο σημείο που χάθηκες (που ακριβώς άραγε;) και να αρχίσεις να ξετυλίγεις το μίτο της Αριάδνης. Όλα αυτά συνεπάγονται καθυστερήσεις για το επόμενο control point και βαθμούς ποινής.

Στην ερμηνεία των ιερογλυφικών ο συνοδηγός μου αποδείχθηκε καταπληκτικός. Α, ξέχασα να σας τον συστήσω. Ήταν ο 12χρονος γιος μου, ο Αλέξανδρος, ένας φανατικός Priusάκιος, όσο και ο πατέρας του. Η μόνη φορά που χαθήκαμε ήταν τη δεύτερη μέρα όπου έκανε κάτι περίεργο και με άφησε χωρίς χρονόμετρο μέσα σε μια διαδρομή ακριβείας, με αποτέλεσμα να εισπράξει μια φιλοφρόνηση κάτι χειρότερο από ...βλάκας. Όπως είναι αναμενόμενο μετά από αυτό, ένας γιος στη μέση ενός καβγά με τον πατέρα του δεν είναι καλός συνοδηγός και το αναπόφευκτο συνέβη. Ναι, ομολογώ ότι ως καλός πατέρας δεν έπρεπε να το είχα κάνει και ότι κάτω από φυσιολογικές συνθήκες μάλλον θα είχα διατηρήσει τη συνήθη ηρεμία μου, αλλά, εδώ είχα μια μικρή δικαιολογία ότι τα νεύρα μου ήταν τεταμένα λόγω ράλι.

Η πρώτη μέρα συνεχίστηκε με δυο διαδρομές ακριβείας μέχρι το κέντρο επίδειξης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας του ΚΑΠΕ στη Κερατέα, όπου μας πήρανε ωραίες φωτογραφίες με τα υβριδικά κάτω από ανεμογεννήτριες και φωτοβολταϊκά και όπου ανασυγκροτηθήκαμε τρώγοντας καναπεδάκια. Στη συνέχεια ακολούθησε μια γρήγορη διαδρομή με ταχύτητα γύρω στα 80-100χωα στην Αττική Οδό και Εθνική Οδό, με δυο ακόμα διαδρομές ακρίβειας στον Άγιο Μερκούριο και Ριτσώνα, για να καταλήξουμε τελικά στο ξενοδοχείο μας στην Αμάρυνθο Ευβοίας.



Το δεύτερο Prius τρίτης γενιάς με οδηγό τον Γ. Λάμπουρα, παλιό οδηγό αγώνων, με υποστηρικτή την Γ. Φλαμιάτος ΑΕ φτάνει στις εγκαταστάσεις του ΚΑΠΕ



Τα αυτοκίνητα του αγώνα παραταγμένα στη σειρά στην ανασυγκρότηση στο ΚΑΠΕ

Πριν πάω για μπάνιο στη θάλασσα, με τον ήλιο να δύνει μέσα στο νερό και τη θάλασσα ζεστή και ήρεμη σαν λάδι, έριξα μια ματιά στη μέση κατανάλωση μου: 3,4λίτρα/100χμ. Καλό!! Καλύτερο απ' ότι φανταζόμουν. Και εδώ με τσίμπησε η φιλοδοξία, να τα καταφέρω να βγω πρώτος.

Η δεύτερη μέρα ανέτειλε λαμπρή με ένα μπλε ουρανό και έναν ήλιο να καίει. Τώρα άλλαξε ο χαρακτήρας του ράλι. Αφήσαμε πίσω τις πεδινές διαδρομές και πήραμε τα βουνά και τα λαγκάδια. Τώρα πια ο δείκτης στιγμιαίας κατανάλωσης τερμάτιζε στα 10λίτρα/100χμ για πολλά λεπτά συνεχόμενα καθώς ανεβαίναμε απότομες πλαγιές. Βέβαια ακολουθούσαν και μεγάλες κατηφόρες με μηδέν κατανάλωση, αλλά το ένα δεν ισοφάριζε το άλλο και έβλεπτα με τρόμο τη μέση κατανάλωση μου να ανεβαίνει συνεχώς.

Κάναμε και 5 ακόμα διαδρομές ακριβείας μέσα στα βουνά. Και αν νομίζετε ότι το να οδηγείς με σταθερή ταχύτητα είναι απλό πράγμα, ότι αρκεί να βάλεις το cruise control στο 32,65χω π.χ., είστε βαθιά νυχτωμένοι. Σε κάθε ανηφόρα το αυτοκίνητο κόβει, σε κάθε στροφή πατάς φρένο, και σε κάθε κατηφόρα το αυτοκίνητο επιταχύνει μόνο του. Όχι, αυτό που χρειάζεται είναι μια συνεχής συνεργασία με τον συνοδηγό ο οποίος με βάση το χρονόμετρο που κρατάει, ελέγχει την απόσταση που δείχνει ο οδομετρητής και σου λέει να κόψεις ή να επιταχύνεις.

Τελικά, αργά το μεσημέρι φτάσαμε στην καρό σημαία του τερματισμού, και πήγαμε στο διπλανό βενζινάδικο για τον τελικό τεχνικό έλεγχο. Η τάπα του ρεζερβουάρ αποσφραγίστηκε, και το ρεζερβουάρ γέμισε με ακρίβεια σταγόνας. Και ήρθε η μαγική στιγμή. Ο μετρητής της αντλίας βενζίνας σταμάτησε στο 16,05 λίτρα για τα 410 χιλιόμετρα διαδρομής. Το πηγαδάκι γρήγορα με πληροφόρησε ότι η κατανάλωση μου ήταν η καλύτερη όλων. Η χαρά μας μεγάλη όπως μπορείτε να δείτε στην φωτογραφία με τον Αλέξανδρο.



Ο συνοδηγός μου και φανατικός Priusάκις, Αλέξανδρος Τσοσκούνογλου πανηγυρίζει για το αποτέλεσμα: 16,05 λίτρα για 410χμ αγώνα

Αλλά τι γινόταν με την αναγωγή της κατανάλωσης ανά τόνο βάρους; Εκεί το τοπίο ήταν θολό. Θα άντεχε η πρωτιά μας;

Λίγο μετά βγήκαν τα επίσημα αποτελέσματα. Με όλη την επισιμότητα της στιγμής ανακοινώθηκε ότι βγήκαμε ΠΡΩΤΟΙ!!! Με μέσο όρο 3,89 λίτρα/100χμ και ανηγμένη κατανάλωση 2,44λίτρα/100χμ/τόνο. Μας δόθηκαν και βαρυσήμαντα κύπελα που σήμερα κοσμούν το γραφείο μου και το γραφείο του Αλέξανδρου.

| a/a | Car No Participants Name | Car Type/Model | Fully Loaded Weight kg 1 | Gasoline Consumption | | |
|-----|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------|-------------|-----------------|
| | | | | Liters | Lit./100 km | Lit./100 km/ton |
| 1 | Τσοσκούνογλου Μ. - Τσοσκούνογλου Αλ. | Toyota Prius 1,8 | 1593 | 16,05 | 3,89 | 2,44 |
| 2 | Λάμπουρας Κ. - Κωτσονόπουλος Ν. | Toyota Prius 1,8 | 1603 | 16,70 | 4,20 | 2,63 |
| 3 | Μεταξάς Γ. - Κοκολάκης Κ | Toyota Prius 1,5 - II | 1575 | 17,08 | 4,29 | 2,73 |
| 4 | Μαλαθρίτης Δ. - Ζαχαροπούλου Ε. | Toyota Prius 1,5 - II | 1577 | 17,84 | 4,48 | 2,85 |
| 6 | Καραπαναγιώτης Ν. - Καραχάλιος Γρ. | Toyota Prius 1,5 - II | 1540,5 | 18,01 | 4,50 | 2,93 |
| 7 | Καραμπίλας Π. - Καραμπίλα Αικ. | Lexus RX 400h | 2238,5 | 28,11 | 6,98 | 3,12 |
| 8 | Τζώρτζης Ι. - Πανουσόπουλος Β. | Lexus RX 400h | 2378 | 29,86 | 7,60 | 3,19 |
| 9 | Λιβέρης Γ. - Λιβέρης Δ. | Honda Insight | 1415 | 18,65 | 4,59 | 3,25 |
| 10 | Αγερίδης Γ. - Αναγνωστοπούλου Σ. | Toyota Prius 1,5 - II | 1470 | 19,56 | 4,99 | 3,36 |
| 11 | Κουτσούκος Βλ. - Ρυμνά Π. | Honda Insight | 1383,5 | 18,99 | 4,67 | 3,39 |



HIGH-TECH ECOMOBILITY RALLY 2009
PRIUS 1.8 –16,05 ΛΙΤΡΑ ΒΕΝΖΙΝΗΣ ΓΙΑ ΤΑ 413 ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΤΟΥ
ΔΥΣΚΟΛΟΥ ΑΓΩΝΑ
(3,89 L/100 KM)



Οι νικητές μαζί με τους οργανωτές στη βράβευση

Με το τέλος λοιπόν του 3^{ου} ράλι, και αφού ευχηθήκαμε καλή αντάμωση στο 4^ο ράλι, γύρισα πίσω με τα αρχικά ερωτήματα μου απαντημένα. Το Prius 3^{ης} γενιάς είναι πολύ οικονομικό! Η επίσημη εργοστασιακή τιμή για την κατανάλωση είναι πραγματική και μπορεί να επιτευχθεί με λίγη προσπάθεια. Και, ναι, έχω μάθει να οδηγώ οικολογικά.

Α! ξέχασα να αναφέρω ότι στα ράλι οικονομίας περνάς καλά, πολύ καλά! Έχουν πλάκα και προσφέρουν καταπληκτική ευκαιρία για το χτίσιμο σχέσεων πατέρα – γιου. Στο επόμενο θα σας καλέσω να συμμετάσχετε και εσείς!