

Povratak u budućnost

Nakon što sam se provozao u Tesli Model S, siguran sam da to vozilo zorno ilustrira kako će vožnja bilo kojim novim automobilom izgledati u idućem desetljeću, no tome je ponajmanje tako zbog njegovog električnog pogona

Niti tijekom ovog ljetovanja moja me jedva sedam godina stara Renault Laguna nije propustila neugodno iznenaditi. Nakon što se tijekom mojeg lanjskog ljetnog odmora zaustavila usred autoputa A1 i time mi produljila putovanje za nekoliko sati te skratila živce za znatno više, ove godine se, usred Visa, otoka s jednim i pol automehaničarom na nekoliko tisuća vozila koliko ih se tu prebaci tijekom srpnja i kolovoza, motor jednog dana naprosto nije htio pokrenuti.

U oba slučaja radilo se o manjim i ne osobito skupim kvarovima za servisiranje, no činjenica je da me moj automobil - veličinom, opremom, cijenom, razinom luksuza i mnogim drugim faktorima evidentno pozicioniran kao putno obiteljsko, a ne gradsko vozilo - iznevjerio dvije godine zaredom u najnezgodnijim trenucima, upravo onima za koje je namijenjen - tijekom putovanja. Automobilu za putovanja koji se zaustavi i ne mrda dalje bez servisiranja baš kad je na putu, složiti ćete se, nepouzdanost i nepovjerenjem koje sije prema vozaču, malo koje vozilo može konkurirati.

Ironije radi, početkom ljeta, valjda svega nekoliko dana prije nego što sam krenuo na more s mojim nepouzdanom autom, s kolegom Galićem snimao sam za Bug TV reportažu u jedinom u Hrvatskoj registriranom primjerku Tesle Model S. Njegov vlasnik Saša Cvetojević, aka hrvatski Donald Trump (po poduzetničkom duhu, dakako, a ne po frizuri), vozao je nekoliko sati Galića i mene (i našeg snimatelja Baksu) Zagrebom i okolicom, odgovarajući na sva naša pitanja i demonstrirajući nam apsolutno svaki *feature* tog u potpunosti električnog automobila.

Veličinom, opremom, cijenom, razinom luksuza i mnogim drugim faktorima Tesla Model S nekoliko je klasa iznad moje Lagune i svakako se radi o automobilu koji bismo, barem na prvi pogled, mogli nazvati putnim obiteljskim vozilom. Ipak, upravo njegov električni pogon ono je što ovaj auto čini nepraktičnim baš na autoputovima. Od Zagreba do Splita, vozi li se Teslu Model S u njegovoj punoj snazi i svoj raskoši koju pruža, na A1 bi se valjalo barem dva puta zaustaviti barem na sat vremena da se dopuni njegova baterija, sve i kada bi odgovarajući punjači na Dalmatini zaista postojali. Ovako, Saša za vožnju između dva najveća hrvatska grada odabire „staru cestu“, čuveni državni D1, naprosto stoga što ga njegov skupi, raskošan



“Ovaj auto vozaču pruža osjećaj da ne mora voditi onoliko brige o vozilu i vožnji, koliko mora dok upravlja bilo kojim ‘običnim’ automobilom”

i luksuzan automobil na to primorava svojim ograničenjima.

I dalje je, naravno, moj Renault uvjerljivi pobjednik kada je riječ o nepouzdanosti jer, ako ništa drugo, s Teslom barem znaš da niti ne smiješ krenuti na autoput - stat će sigurno, dok će moj benzinac stati samo možda. Ipak, nakon isprobavanja Tesle - o čemu videoreportažu možete pogledati na DVD-u koji ste dobili s ovim primjerkom Buga - jasno mi je da je to auto budućnosti, kojem današnja osobna vozila tržišno neće moći konkurirati i koje nam već danas pokazuje kako će se većina nas voziti vjerojatno već za nekoliko godina, kada zakoraćimo u sljedeće desetljeće.

Jasno je da će ugradnja brzih električnih punjača (tzv. *superchargera*) na stajališta po autoputovima - koja je neizbježna i koja će se dogoditi prije ili kasnije i u Hrvatskoj - riješiti problem trenutačne nepraktičnosti električnih automobila na dalekim putovanjima, no električni pogon, zapravo, uopće nije ono što Teslu Model S čini autom iz budućnosti, već koncepcija doživljaja vožnje, kakvu trenutačno pruža samo ovaj auto i nijedan drugi, a kakvu su svi otprije renomirani proizvođači automobila (Audi, Mercedes, Volvo... nisam jedino siguran za Renault) već počeli, barem donekle, implementirati u svoje luksuznije modele.

Tu, dakako, mislim na koncept povezanog, odnosno „*connected*“ vozila. Tesla Model S dolazi s konekcijom na Internet koja je evidentno ostvarena preko mreža mobilnih operatera, ali koja je posve neovisna o *roamingu* i koja je uključena u cijenu samog auta. Kupac auta niti ne zna (niti mora znati) gdje je SIM kartica u vozilu - ono je naprosto stalno spojeno na 3G/LTE mrežu, bilo koju dostupnu u zemlji u kojoj se nalazi, bez ograničenja u količini ostvarenog prometa i bez ikakvih dodatnih nadoplata!

Tom vezom ostvaruje se čitav niz usluga za vozača: navigacija bilo gdje na svijetu, pristup svojoj mogućoj glazbi svijeta preko servisa za *streaming*, mogućnost surfanja webom (ovo je više korisno suvozaču nego vozaču, dakako) te pristup svim informacijama o autu preko *clouda*. To znači da svoj auto možete tabletom ili smartfonom otključati i zaključati, ili pokrenuti hlađenje ili grijanje dok mu uopće niste u blizini, možete biti alarmirani ako se netko približio autu ili ga pokušava otvoriti, možete dobiti sve informacije o stanju pogona, guma, baterije, statistike... Sve *flat*, sve bez ikakvih dodatnih plaćanja, jednom kada kupite auto. Bez, dakle, ikakvih briga.

Nabrojanim je iskorišten samo mali djelić onoga što će u narednih nekoliko godina pružati koncept *connected vehiclea*, odnosno povezanog vozila. Ugradnjom raznih senzora u ceste, parkirališta, garaže i druge automobile te implementacijom M2M softvera, *flat* internetska veza u osobnom automobilu omogućit će i vožnju bez angažmana vozača te će drastično smanjiti broj prometnih prekršaja i prometnih nesreća na cesti, a rješenja kakva su Google Auto i Apple CarPlay dodano će potencirati onaj efekt u kojem vozač u Tesli Model S već sada može uživati - osjećaj da ne mora voditi onoliko brige o autu i vožnji koliko mora dok vozi bilo koji „običan“ auto.

Na kraju, moram u nečemu ovako napisati i javno ipak pohvaliti i moju Lagunu, kako bih samog sebe uvjerio da nisam favorizirao Teslin koncept samo zbog nedaća koje mi je priredila. Laguna je uvjerljivo najudobniji, najtiši i najprostraniji auto te klase u kojem sam se ikada vozio. Tesla Model S po udobnosti, sjedalima, amortizerima i ovjesu, Renault Laguni iz 2008. nije ni do koljena. (70.000 km, benzinac, crna, prvi vlasnik, nove gume - upiti u inbox.) ■