

Δουλεύοντας με το φως του ηυχναριού

Οι σχεδιαστές, εκ φύσεως, δεν είναι χαρούμενοι άνθρωποι. Η δουλειά απαιτεί κριτικό μάτι απέναντι στη δουλειά των άλλων, πράγμα που μπορεί να μας κάνει κυνικούς, αλλά και τη δική μας, που σημαίνει ότι δεν είμαστε ποτέ ικανοποιημένοι



Ο Dan Fischer στέκεται ενάντια στο πρωτότυπο MR 1000 και την καινούργια MRX στην Έκθεση της Ινδιανάπολης. Δεξιά γραβάτα, Dan!

Επειδή δεν υπάρχει σωστό ή λάθος στο σχέδιο, διατάζουμε πριν από κάθε επιλογή και αγωνιάμε έπειτα από κάθε απόφαση. Ακόμα κι αν πετύχουμε κάτι, δεν αργεί πολύ η στιγμή που ο ανταγωνιστής θα δρει κάτι ακόμα καλύτερο, για να μας κάνει να κτυπάμε το κεφάλι μας στον τοίχο που δεν το βρήκαμε πρώτοι.

Είσι, ενώ ο Dan Fischer χαμογέλουσε δίπλα στο έντονο κίτρινο πρωτότυπο που παρουσίασε στην Έκθεση Μοτοσυκλίδας στην Ινδιανάπολη, ενώ στραβοκοίταζε τις στέλλειες και αναρωτιόμουν γιατί δεν τις είχα δει νωρίτερα. Σ' αυτή την περίπτωση ο λόγος ήταν απλός: δεν υπήρχε "νωρίτερα".

Το γεγονός ότι το πρωτότυπο τελείωσε στην ώρα του οφείλεται στα παιδιά της Gemini που δούλεψαν μέχρι αργά το βράδυ για να συναρμολογήσουν ένα απίστευτα αταίριαστο σύνολο σφινίριστων και αεζιλιωτών εξαρτημάτων. Παθιά απ' αυτά είχαν μόλις φτάσει εκείνο το πρωί, συμπεριλαμβανομένου και του κοστούμιού που ήρθε από το Βασιλείο και έπρεπε να προσαρμοστεί και να μονταριστεί. Τα διαφανή ηλαστικά ήταν άκρως, οπότε η ζελatina και ο φακός του προβόλεα έπρεπε να ξανακατασκευασθούν επιτόπου. Στις δέκα η ώρα το πρωί της Έκθεσης κηρύχθη επισήμως η λήξη των εργασιών, μετά την οποία υπήρχαν μερικά λεπτά της ώρας διαθέσιμα για φωτογραφίες πριν φορτωθεί η μοτοσυκλίτα στο φορτηγό για να μεταφερθεί στην Ινδιανάπολη. Δεν υπήρχε χρόνος για ρυθμίσεις.

Μόνο στην Έκθεση υπήρχε χρόνος για να εξετάσουμε σχολαστικά τις λεπτομέρειες και να σημειώσουμε μερικές αλλαγές που θα έπρεπε να γίνουν μόλις η μοτοσυκλίτα επέστρεφε στο εργαστήριο. Η πιο προφανής απ' όλες ήταν ότι η πίσω ανάρτηση είχε τοποθετηθεί πολύ χαμηλά, κάνοντας τη μοτοσυκλίτα να δείχνει σαν να είχε καθίσει επάνω της ο Πλαβράτι. Το κομμάτι με τη θέση της πινακίδας, τα φίλας και το πίσω φανάρι δεν είχε ολοκληρωθεί στην ώρα του, κι έτσι έπρεπε να τελειώσει κι αυτό πριν τις επίσημες δημοσιογραφικές φωτογραφίες. Αλλά ενώ βασανίζομαι με αυτές

τις στέλλειες, επισκέπτες γέμιζαν το περίπτερο, κάνοντας τον κ. Fischer πολύ ευτυχημένο. Η μοτοσυκλίτα έκανε τη δουλειά της θαυμάσια.

Όμως τι κάνει τον Dan Fischer να νομίζει ότι μπορεί να πετύχει εκεί όπου μεγαλύτεροι κατασκευαστές απέτυχαν; Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν ένα μικρό αλλά εξαιρετικά σεβασμένο στις απορ μοτοσυκλίδες αγοραστικό κοινό, το οποίο επί του παρόντος έχει να επιλέξει μεταξύ ιταλικών και γιαννεζικών κατασκευών. Εκτός απ' αυτές υπάρχει και η Triumph, και αυτό είναι όλο. Όπως έχει δείξει η αγορά των cruisers, οι Αμερικάνοι είναι αρκετά πατριώτες όταν έρχεται η ώρα της τελικής απόφασης, αλλά δεν υπήρχε καμία αξιόλογη αμερικανική απορ μοτοσυκλίτα. Και όχι, η Harley Cafe Racer δεν μετράει. Ούτε το Buell, με την περίεργη όψη ή τεχνολογία που είναι άσχετα με το πόσο μπορεί να δροθεί σε μια πίστα. Άρα ο αυθλογομαός στέκεται στην Αμερική, οι αγοραστές απορ μοτοκλίων είναι υποχρεωμένοι ν' αγοράσουν εισαγόμενα αγαθά, είτε τους αρέσει είτε όχι.

Η απλή λογική του Fischer λέει ότι υπάρχει ένα σημαντικό πασσατό σημείο των πελάτων που θα προτιμούσε ένα ντόπιο προϊόν - στην πραγματικότητα αρκετοί ώστε να συντηρήσουν μια μικρή εγκύρια επιχείρηση. Αυτό που θα πρέπει να καταφέρει το νέο μοντέλο είναι να είναι εφάρμοστο, περνούμε, με αυτό του ανταγωνισμού σε επιδόσεις, κράτημα, ποιότητα, τιμή και εξωτερική εμφάνιση. Είσι, αυτό που δεν κάνει η μοτοσυκλίτα του Fischer είναι το να υποκρίνεται ότι αποτελεί ένα πείραμα καινοτομίας, τεχνολογικών ή αισθητικών. Οι πελάτες ήδη υπάρχουν. Δεν χρειαζόμαστε τεχνάσματα και ταχυδακτυλουργίες.

Θα ήταν εύκολο να σχεδιαστεί η μοτοσυκλίτα με το τυπικό GP κολλούπι, να μπουν δυο εντυπωσιακές λεπτομέρειες και να μείνει έτσι - κάτι που ήταν και η αρχική ιδέα. Μπράβο όμως στον Fischer που ακούει τις συμβουλές, οι οποίες στη συγκεκριμένη περίπτωση του είναι να προχωρήσει λίγο περισσότερο. Όχι μέχρι το άγνωστο, αλλά μέχρι το επίπεδο των Benelli,

Ducati και MV Agusta. Μέχρι εκεί που τοιμάμε, αλλά όχι πιο μακριά.

Είσι, η μοτοσυκλίτα που βλέπετε μπροστά σας έπρεπε, αν ήθελε να επιτύχει τον στόχο της, να δείχνει συναρπαστική, καλή μηχανικά και με αγωνιστική "ανατροπή" (έπρεπε: τη μηχανολογική μελέτη την έκανε η Gemini Technologies, η ομάδα πίσω από την αγωνιστική Harley VR 1000). Και μολονότι ακολουθεί τη γενική κατεύθυνση των τελευταίων απορ μοντέλων, δεν έπρεπε να μοιάζει με σιδηροτό αλλο κυκλοφορεί στον δρόμο. Το design έχει ακριβώς όση αιμπρότητα χρειάζεται για να διατηρηθεί φρέσκο, χωρίς να ακολουθεί το στυλ του KTM RC8, που μοιάζει ήες και είναι φτιαγμένο με τη μέθοδο origami - την ισχυρή τέχνη του να κατασκευάζεις διάφορα πράγματα διπλώνοντας χαρτί-, αλλά εκπέμποντας τον απαιτούμενο αισθητισμό. Αυτή έπρεπε να είναι μία από εκείνες τις μοτοσυκλίδες που χαίρεσαι να ηλένεεις με το κέρι. Στην περίπτωση του KTM, απλώς πετάς νερό με λίαν.

Οι γυαλισμένες ζάντες και τα χρωματισμένα μέρη συνδέουν τη Fischer με τόσεις του αυτοκινητιστικού κόσμου που δεν έχουν ακόμα μεταφερθεί σε απορ μοτοσυκλίδες, ενώ οι κούφτες από ηλεξηλικός είναι μια καινούργια λεπτομέρεια που επιτρέπει στο φέρνγκ να κώδε περισσότερο χωρίς να χάνεται η προστασία. Η νέα Benelli TrT υποθετεί ένα παρόμοιο σχέδιο, κι έτσι ήταν ωραίο που η ιδέα μας προηγήθηκε, έστω και κατά λίγες μόνο εβδομάδες.

Θα γίνουν μερικές αλλαγές, όπως η προσθήκη σέλας και μορφή συνειβάται, αλλά η έκδοση παραγωγής, που ο Fischer ελπίζει να ξεκινήσει το τέλος του χρόνου, θα μοιάζει πάρα πολύ στο πρωτότυπο της Έκθεσης. Θα υπάρχουν δύο εκδόσεις, οι οποίες θα κινούνται από έναν V2 κινητήρα 650cc της Hyosung, εξελιγμένο από τη Gemini. Η βασική έκδοση με το προυόν της Ohlins θα κοστίζει παρά κάτι 10.000 δολάρια, ενώ η έκδοση με τα ανδρακνήματα και τη μηχανική υπερτροφοδότηση θα ακολουθήσει στο μέλλον.

Τέλος πάντων, βγάλαμε τη μοτοσυκλίτα στην Έκθεση. Από 'δώ και πέρα, όλα εξαρτώνται από τον Dan Fischer.



Τρεις διαφορετικές απόψεις της MRX, όπου φαίνεται η σωστή απόσταση της από το έδαφος