



ΑΠΟΣΤΟΛΗ // APRILIA RXV 450 RALLY του Βασίλη Ορφανού

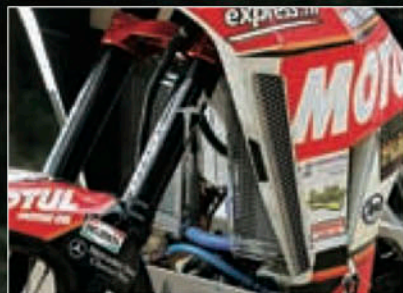
KEEP WALKING...

ΚΕΙΜΕΝΟ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΠΑΖΙΝΑΣ, ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΕΙΚΟΝΕΣ: ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΑΡΕΛΑΣ

Ο Βασίλης Ορφανός, με νέα μοτοσυκλέτα και γεμάτος αισιοδοξία για ένα καλό αποτέλεσμα, μιλάει στο POWER BIKES για τα σχέδιά του, τη νέα του μοτοσυκλέτα αθλή και τις δυσκολίες του

Ο Βασίλης Ορφανός, έχοντας διαγράψει μια μεγάλη πορεία στους αγώνες στην Ελλάδα και την Ευρώπη (ξεκίνησε να αγωνίζεται από το 1991), ακολούθησε το όνειρό του να τρέξει στον πιο σκληρό αγώνα, το αφρικανικό Παρίσι Ντακάρ. Έτρεξε το 2003 και στην πρώτη κιόλας προσπάθεια τερμάτισε πρώτος στην κατηγορία Sport Production και 34ος γενικής. Την επόμενη χρονιά συμμετείχε ξανά αλλά αναγκάστηκε να εγκαταλείψει όταν έσπασε η πίσω ανάρτηση, έπεσε και τραυματίστηκε με ελάχιστες ημέρες να μένουν για τον τερματισμό. Το 2005 έτρεξε και πάλι με το XR 400, όπου τερμάτισε 5ος στην

κατηγορία του. Το 2008 είχε κάνει προετοιμασία για να τρέξει και πάλι, εκείνη τη χρονιά όμως ο αγώνας ακυρώθηκε μετά από απειλές για τρομοκρατική επίθεση. Αυτός ήταν και ο λόγος που ο αγώνας μεταφέρθηκε στη Νότιο Αμερική, όπου διεξάγεται έκτοτε. Ο Βασίλης έτρεξε το 2009 στον αγώνα αυτό καταφέροντας να φέρει το γέρικο πια XR 400 (και το μοναδικό 400άρι αφού στην κατηγορία έπαιζαν πια και τα 450άρια) στην 40ή θέση, έχοντας να αντιμετωπίσει και προβλήματα με τους κριτές, για τα οποία διάβασες στη συνέντευξη που μας είχε παραχωρήσει στο POWER BIKES #60. Τότε μας είχε πει ότι



Carbon φέρινγκ, ειδικό αεραγωγό και προστατευτικά



Η βάση του road book, αμορτισέρ τιμονιού και ό,τι άλλο βλέπει ο Βασίλης όταν οδηγεί

δεν τον ενδιέφερε απλά να ξαναπάει σε έναν αγώνα Ντακάρ. Όταν θα επέστρεφε ήθελε να τρέχει με τους δικούς του όρους, έτσι ώστε να μπορέσει να διεκδικήσει ένα καλύτερο αποτέλεσμα. Συνεπώς στα λόγια του λοιπόν, κινήθηκε και πέτυχε την απόκτηση του εργοστασιακού Aprilia RXV 450 με το οποίο σχεδιάζει να τρέξει στο επόμενο Ντακάρ.

Υποστήριξη

Καμία αγωνιστική προσπάθεια δεν έχει προχωρήσει χωρίς υποστήριξη. Κι όταν λέμε υποστήριξη εννοούμε χρήματα. Μια συμμετοχή σε έναν αγώνα Ντακάρ είναι εξαιρετικά δαπανηρή και απαιτεί τη σύνθεση πολλών παραγόντων ώστε να γίνει πραγματικότητα. Οι παράγοντες αυτοί είναι η υλικοτεχνική υποδομή (μοτοσυκλέτες, ανταλλακτικά, service) που μπορούν να δοθούν από ένα εργοστάσιο ή μια αντιπροσωπεία, μετρητά για το κόστος συμμετοχής και άλλες δαπάνες που ανέρχονται σε αρκετές χιλιάδες ευρώ και το πιο σημαντικό, τον άνθρωπο που θα τρέξει, αυτόν στον οποίο θα εμπιστευτείς μια μεγάλη επένδυση ώστε αυτή να αποδώσει. Στην περίπτωση του Βασίλη, μετά από τέσσερα Ράλι Ντακάρ, στα τρία εκ των οποίων τερμάτισε και με μια πρώτη και μια πέμπτη θέση, ο καθένας θα μπορούσε να αισθάνεται σίγουρος ότι θα στηρίξει έναν άνθρωπο που θα σεβαστεί την υποστήριξη του και εκεί που θα πάει θα παλέψει για το καλύτερο και θα φέρει πίσω δουλειά προβολής που καμία διαφημιστική καμπάνια δεν μπορεί να προσφέρει (πέρα από την ηθική

ικανοποίηση). Όλοι θυμόμαστε ότι η προσπάθεια του Ορφανού καλύφθηκε από την τηλεόραση, από σχεδόν όλες τις εφημερίδες, περιοδικά άσχετα με τη μοτοσυκλέτα και φυσικά από όλον τον ειδικό Τύπο. Έχει κάνει κάτι που κανένας Έλληνας αθλητής στα μηχανοκίνητα δεν έχει καταφέρει και μπορεί να συγκριθεί μόνο επιτυχίες Ελλήνων αθλητών του στίβου.

Αν και θα περίμενε κανείς ότι οι χορηγοί θα στήνονταν ουρά για να υποστηρίξουν μια τέτοια προσπάθεια (τα διαφημιστικά οφέλη από τα motorsports είναι τεράστια κι αυτό είναι γνωστό στον εμπορικό κόσμο) ο Βασίλης αυτή τη στιγμή μετράει κλειστές πόρτες. Εγώ είμαι βέβαιος ότι θα βρει υποστήριξη γιατί γνωρίζοντάς τον όλα αυτά τα χρόνια ξέρω ότι, καθώς είναι αεικίνητος, βρίσκει πάντα λύσεις. Περίμενα όμως ότι μετά από όλη αυτή την προσπάθεια που έχει κάνει και που πλέον δεν έχει τίποτα να αποδείξει δεν θα έφτανε έξι μήνες πριν από τον αγώνα να αναζητά ακόμη χορηγούς

Aprilia RXV 450 Rally

Όπως μας εξήγησε ο Βασίλης, το Aprilia RXV 450 που απέκτησε (πληρώνοντάς το από δικά του χρήματα) είχε ετοιμαστεί από τον Ολλανδό Henk Knuijman προκειμένου να τρέξει στον αγώνα Ντακάρ 2008, τον αγώνα που αναβλήθηκε. Ο αριθμός 13 ήταν το νούμερο συμμετοχής του Knuijman και οι περισσότεροι χορηγοί που βλέπεις στα αυτοκόλλητα της μοτοσυκλέτας προέρχονται από εκείνη την εποχή. Το μεγάλο πλεονέκτημα αυτής της μοτοσυκλέτας, όπως >

Ο Βασίλης Ορφανός μας εξήγησε μερικά πράγματα για το νέο του αγωνιστικό

Το βάρος του είναι 160kg περίπου

Ειδική βάση για το road book

Χειροποίητο φέρινγκ carbon. Πρόσεξε πώς δένει αρμονικά με την αλουμινένια ποδιά

Oversize δίσκος, δαγκάνα Nissin, factory πιρούνι και τροχοί με χοιρότερες ακτίνες

Εξάτμιση BOS



μας εξήγησε ο Βασίλης, είναι το εργοστασιακό στήσιμο. Έχει άλλους τροχούς της Excel με κοντρότερες ακτίνες, νέο εμπρός φρένο με δίσκο oversize της Braking, αλλά και εντελώς διαφορετικό πιρούνι της Marzocchi κομπλέ με τις πλάκες, την ειδικά κατασκευασμένη βάση του αμορτισέρ τιμονιού της Scott και το fat bar τιμόνι της Magura.

Το φέρινγκ είναι εντελώς διαφορετικό, όλο χειροποίητο και κατασκευασμένο από carbon με σαφές όφελος στο βάρος και μάλιστα είναι ειδικά σχεδιασμένο για να φιλοξενήσει και να προστατεύει τα διπλά ψυγεία στο εμπρός μέρος της μοτοσικλέτας, ενώ ταυτόχρονα έχει και ενσωματωμένους ειδικούς αεραγωγούς επάνω του.

Φοβερή εντύπωση προκαλούν τα τεράστια μαρσπιέ τιτανίου που είναι ειδικά σχεδιασμένα για να φιλοξενούν ξεκούραστα επάνω τους τα πόδια του αναβάτη, που σου θυμίζουν ότι οδηγεί επί δέκα συνεχόμενες ημέρες όρθιος στις χειρότερες συνθήκες στον κόσμο. Η εξάτμιση είναι κι αυτή διαφορετική, το τελικό της οποίας προέρχεται από την BOS. Μαθήματα πάντως παραδίδει η αλουμινένια ποδιά που αγκαλιάζει όλο το κάτω μέρος του κινητήρα και γυρίζει και προς τα πάνω για να προστατεύει σωληνώσεις καυσίμου και νερού από το εχθρικό τοπίο που με τη σειρά τους προστατεύονται από διάφορα αφρώδη και αντικραδασμικά υλικά (σαν σφουγγαράκια). Για ένα ρακόρ βενζίνης που ήταν ορατό, ο Βασίλης μας είπε ότι κοστίζει 1.000!

Τα ρεζερβουάρ είναι όλα χειροποίητα, εντύπωση όμως προκαλεί το ρεζερβουάρ που είναι κάτω από τη σέλα με το ειδικά διαμορφωμένο υποπλαίσιο που εκμεταλλεύεται πολύ έξυπνα το χώρο της ουράς και που φροντίζει για την αρκετά σωστή κατανομή του βάρους, αν λάβεις υπόψη τι είναι υποχρεωμένη να κουβαλάει αυτή η μοτοσικλέτα. Λίγο πιο κάτω βλέπεις και τα ρεζερβουάρ με το πόσιμο νερό που είναι υποχρεωμένη από τους κανονισμούς να κουβαλάει η μοτοσικλέτα και που είναι κι αυτά ενσωματωμένα στα πλαϊνά καπάκια του φέρινγκ.

Από τα σημεία που αξίζουν την προσοχή είναι και όλος ο μηχανισμός που ελέγχει το road book μαζί με τη βάση του, ενώ εντύπωση προκαλεί το πόσο εύκολα προσβάσιμες είναι οι δύο ασφαλειοθήκες. Κοίτα επίσης και τη σέλα alcantara με το όνομα του Βασίλη και την ομάδα αίματος κεντημένα επάνω τους. Αν το έχεις απορία θα σου πω ότι τα λάστιχα που φορούσε το RXV ήταν Pirelli MT 21, στον αγώνα όμως θα φοράει mousse.



Ειδικό μαρσπιέ με μεγάλο πλάτος για να μένεις πολλή ώρα όρθιος



Τα δοχεία του πόσιμου νερού προβλέπονται από τον κανονισμό



Κάτω από τη σέλα έχει τοποθετηθεί έξυπνα ένα ρεζερβουάρ καυσίμου

Ο Βασίλης Ορφανός μίλησε στο POWER BIKES για τους νέους του στόχους και για το τι περιμένει από την καινούργια του μοτοσικλέτα. Είδαμε (και πάλι) από κοντά τη φλόγα και τον ενθουσιασμό του, αλλά κυρίως την εμπιστοσύνη στον εαυτό του. Πάνω απ' όλα όμως μας μετέφερε λίγο από εκείνο το κλίμα του αγώνα που εμείς δεν μπορούμε να ζήσουμε...

Κώστας Καλαντζόπουλος: Είδαμε στην έκθεση μοτοσικλέτας ότι έχεις μια νέα αγωνιστική μοτοσικλέτα. Πες μας μερικά πράγματα γι' αυτήν

Βασίλης Ορφανός: Η μοτοσικλέτα ήρθε πέρυσι. Το 2008 φτιάχτηκαν δύο εργοστασιακές χειροποίητες Aprilia RXV 450 για να τρέξουν στο Ντακάρ με εργοστασιακό οδηγό τον Henk Knuiman. Εγώ, επειδή δούλευα στην Aprilia τότε, ήρθα σε επαφή μαζί τους και προσπάθησα να τους κάνω να δουν το ενδεχόμενο μήπως φτιαχτεί άλλη μια μοτοσικλέτα. Γιατί από εκείνες τις δύο η μία ήταν για προπόνηση και η άλλη αγωνιστική. Ηρθαμε λοιπόν σε επαφή και μας έστειλε μια προσφορά γιατί η Aprilia τον προώθησε σε υλικοτεχνική υποδομή, μοτοσικλέτες, ανταλλακτικά. Ο ίδιος (ο Knuiman) είχε τεχνολογία, φορτηγό, υποστήριξη και με την ομάδα του έστησαν το μηχανάκι στην Ολλανδία. Το όλο project ήταν ένα όραμα του Mariano Roman (είναι αυτός που έβαλε σε χαρτί το δικύλινδρο και είχε βάλει σε πλαίσιο Aprilia τα μοτέρ RGV Γ). Τότε (2008) ήταν που ακυρώθηκε ο αγώνας. Την επόμενη χρονιά η Aprilia είχε τα δικά της θέματα. Η αμοιβή του Knuiman ήταν να του μείνει όλο αυτό το υλικό γιατί δεν έδωσε χρήματα η Aprilia για να στηθεί η ομάδα. Εγώ επειδή έχω καλή σχέση μαζί του -γιατί μιλούσα από τις Σέρρες με τον David Borghesi που είναι τώρα ο αγωνιστικός διευθυντής του Aprilia racing- μου είπε ότι φτιάχνουμε ένα μηχανάκι. Η συμφωνία ήταν να τρέξει η Aprilia το '08 μ' αυτό και μετά το κιτ να βγει στην παραγωγή για ιδιώτες.

Ο αγώνας δεν έγινε, την επόμενη χρονιά η Aprilia δεν έτρεξε κι έμειναν αυτές οι μοτοσικλέτες παροπλισμένες. Ο Knuiman έγινε εργοστασιακός της KTM με τον Arcarons. Γιατί, όπως θυμάσαι, η KTM δεν κατέβηκε εργοστασιακά στο Ντακάρ. Υποστήριξε μεγάλους αναβάτες αλλά όχι εργοστασιακά. Εγώ μίλησα μαζί του για να τον ρωτήσω τι κάνει, αν θα τρέξει, και κάποια στιγμή τον ρώτησα: τα μηχανάκια τα έχεις; Το ένα ναι, το άλλο δεν υπάρχει, του βγάλαμε τα πράγματα κι έγινε νορμάλ. Του είπα, κάνε μου μια τιμή γι' αυτό. Πραγματικά τα βρήκαμε και η μοτοσικλέτα ήρθε στην Ελλάδα. Αυτή είναι η ιστορία της μοτοσικλέτας. Οτι υπάρχει επάνω της είναι φτιαγμένο στο χέρι για δύο μοτοσικλέτες. Αυτό ανεβάζει πολύ το κόστος.

ΚΚ: Αυτό δεν δυσκολεύει τη διαδικασία εύρεσης ανταλλακτικών?

ΒΟ: Ναι αλλά τα ανταλλακτικά ως προς τα περιφερειακά είναι καλύτερα από τα άλλα αγωνιστικά. Γιατί ήρθαν σε συμφωνία με τους Ιταλούς, θα πήγαινε κι αυτός στην έκθεση στο Μιλάνο για να βρεθεί με τον Broghesi και να συμφωνήσουν πώς θα τα βάλουν στην παραγωγή και να τρέξουν. Τελικά το meeting που είχε καθοριστεί δεν

"Τα βρήκαμε και η μοτοσικλέτα ήρθε στην Ελλάδα"



"Δεν με ενδιαφέρει να πάω απλώς στο Ντακάρ. Θέλω να πάω και να κάνω την υπέρβαση ξανά"

έγινε ποτέ από τη μεριά των Ιταλών. Αυτά μου τα έχει πει ο Knuiman. Το αποτέλεσμα ήταν ότι οι Ιταλοί έφτιαξαν δικά τους κιτ, που δοκίμασαν στο Ράλι Φαραώ και μετά πήγαν στο Ντακάρ. Τερμάτισε από τα έξι, ένα τρίτο (σ.σ. με τον Χιλιανό Lopez Contardo), ένα 14ο (ο Ιταλός Paolo Cesi) κι άλλο ένα πιο πίσω (18ο με αναβάτη τον Alex

Το γεράκι, ο πιστός φίλος του Βασίλη





“Ο Fretigne για να τερματίσει στο Ντακάρ πέρυσι άλλαξε έξι κινητήρες. Εγώ ξέρω ότι κάποια στιγμή μέσα στον αγώνα πρέπει να αλλάξω κινητήρα”

✧ Zanotti από τον Αγ. Μαρίνο). Για μένα ήταν επιτυχία. Ουσιαστικά είναι τα ίδια μηχανάκια σαν αυτό που έχω εδώ με factory κινητήρα, factory αναρτήσεις, factory τροχούς, factory φρένα, η μόνη του διαφορά είναι στη μάσκα, στο φέρινγκ και στα ρεζερβουάρ. Και μάλιστα για μένα οι Ολλανδοί έχουν κάνει καλύτερη δουλειά στο πίσω ρεζερβουάρ σε σχέση με τους Ιταλούς. Έχω ένα ραντεβού στις 9 Ιουνίου στη racing ομάδα για να κάνω μια κουβέντα. Δεν ξέρω τι θα βγει από εκεί.

Δημήτρης Μπαζίνας: Πιστεύεις ότι μπορείς να πάρεις υποστήριξη από την εργοστασιακή ομάδα της Aprilia?

ΒΟ: Κάτι. Δεν ξέρω τι θα βγει από την κουβέντα. Ξέρω τι θέλω να συζητήσω, αλλά δεν μπορώ να προδικάσω αποτέλεσμα.

ΔΜ: Από Ελλάδα τι υποστήριξη έχει πάρει ως τώρα?

ΒΟ: Καμία υποστήριξη. Το μηχανάκι έχει πληρωθεί και δεν έχω καμία υποχρέωση πουθενά, έχω τους ανθρώπους που με βοηθούν πάντα, αλλά ουσιαστικά ξεκινάω από το μηδέν. Η φιλοσοφία είναι ότι δεν με ενδιαφέρει να πάω απλώς. Θέλω να πάω και να κάνω την υπέρβαση ξανά στο μέτρο που μας αναλογεί και που μπορούμε να κάνουμε πράγματα. Και γι' αυτό έφερα αυτή τη μοτοσικλέτα, για να κάνουμε το επόμενο βήμα. Αυτή η μηχανή όμως δεν μπορεί να τρέξει μόνη της. Χρειάζεται ανταλλακτικά, μηχανικούς, ομάδα, χρειάζεται υποστήριξη, προσπάθεια, ώρες δοκιμής. Μπορούμε να βοηθήσουμε να κάνουμε ξανά την υπέρβαση?

ΔΜ: Θα έπρεπε...

ΒΟ: Το τι θα έπρεπε και τι όχι, ξέρεις ότι είναι σχετικό στην Ελλάδα. Απλώς τώρα λόγω Κρίσης έχουν ταμπουρωθεί όλοι. Όχι ότι πριν ήταν τα πράγματα καλύτερα, μη γελιόμαστε, αλλά τώρα έχουν βρει το τέλει άλλοθι.

ΔΜ: Μα αποδείχτηκε εκ των υστέρων ότι όλες τις άλλες χρονιές που έτρεξες, που και πάλι η υποστήριξη ήταν μικρή, ήταν χρυσές

“Έχω ένα ραντεβού για τις 9 Ιουνίου στη racing ομάδα για να κάνω μια κουβέντα. Δεν ξέρω τι θα βγει από εκεί”



“Παρά τα προβλήματα από την πολυηλεκτικότητα, κακά τα ψέμματα, και η δύναμη είναι δύναμη και το πλάνο είναι πλάνο και τα φρένα είναι φρένα”

ΒΟ: Και πάλι δεν βοήθησαν. Στο μερίδιο που αναλογεί στις ελληνικές αντιπροσωπείες μοτοσικλέτας. Άλλες φορές έτρεφα γιατί είχα χορηγία από χώρους εκτός μοτοσικλέτας και λόγω προσωπικών επαφών και με υποστήριξη από φίλους που με βοήθησαν τελευταία στιγμή. Είχα και κάποια αυτοκόλλητα στη μοτοσικλέτα εταιριών που μου παρείχαν υλικοτεχνική υποδομή.

ΔΜ: Η ομάδα είναι στημένη?

ΒΟ: Η ομάδα εδώ στην Ελλάδα είναι έτοιμη και είναι stand by.

ΔΜ: Προπόνηση έχεις ξεκινήσει?

ΒΟ: Είμαι σε ρυθμό, ναι, γιατί η βάση είναι καλή και μπορούμε να είμαστε μέσα στον ανταγωνισμό. Αλλά να σας πω ένα παράδειγμα. Ο Fretigne για να τερματίσει στο Ντακάρ πέρυσι άλλαξε έξι κινητήρες. Κάθε μέρα άλλαζε σερ αναρτήσεις και τροχούς με καινούργιους. Εγώ μ' αυτό το μηχανάκι (το Aprilia) ξέρω ότι κάποια στιγμή μέσα στον αγώνα πρέπει να αλλάξω κινητήρα. Βγάσω κι όλο τον αγώνα αλλά θα πηγαίνω με ρυθμό που θα πρέπει να ελαχιστοποιήσω τις πιθανότητες για μηχανική βλάβη. Γι' αυτό τα αλλάζουν όλα αυτά, ώστε να μπορείς να καταπονήσεις στο 100% αυτά που μπορείς να καταπονήσεις.

ΚΚ: Τι περισσότερο σου δίνει το Aprilia από το Honda XR 400 με το οποίο έτρεξες τις άλλες χρονιές?

ΒΟ: Έχει factory αναρτήσεις σεταρισμένες για ράλι και είναι κατασκευασμένο για αγώνα. Η αντιστοιχία για εσάς που είστε πιο πολύ street αναβάτες, είναι ότι το Aprilia είναι ένα αγωνιστικό MotoGP. Είναι ready to race για το Ντακάρ.

ΚΚ: Άρα είναι μια μοτοσικλέτα που έχει προοπτικές. Με το XR δεν μπορούσες να κυνηγήσεις κορυφή...

ΒΟ: Θα ήταν ουτοπικό να πω ότι ξεκινάω να κερδίζω τα 450. Και τη δεύτερη χρονιά που τερμάτισα τρίτος πίσω από τον Fretigne και την τρίτη που τερμάτισα πέμπτος, έκανα την υπέρβαση μ' αυτή τη μοτοσικλέτα.

ΚΚ: Το ότι το Aprilia είναι πιο περίπλοκο, δυσκολεύει τα πράγματα?

ΒΟ: Βέβαια τα δυσκολεύει. Το XR ήταν ένα μηχανάκι πολύ τίμιο που ξέραμε τις δυνατότητές του και ποντάραμε στο ότι ήταν πολύ αξιόπιστο. Ποντάραμε στις Marathon ειδικές που η κόπωση για όλους τους αναβάτες ήταν πολύ μεγάλη κι εκεί εγώ έκανα την επίθεση με μια μοτοσικλέτα που ήξερα ότι δεν θα με αφήσει (δεν ήταν τυχαία η επιλογή μου ποτέ) απλώς μετά όταν ήρθαν τα 450 δεν με βοήθησαν οι εταιρίες, οπότε πήγαμε με το υλικό που είχα κάνει προπονήσεις, με το υλικό τέλος πάντων που μπορούσα να έχω. Για να πάω όμως κι εγώ με 450 θέλω τρεις μοτοσικλέτες. Μία για προπόνηση, μία για να τρέξω και μία για μουλάρι που θα λυθεί να έρθει μαζί ως ανταλλακτικά. Τώρα έχω ένα μηχανάκι και ουσιαστικά αυτό πάω να συζητήσω στην Ιταλία.

ΚΚ: Στο XR έκανες κι εσύ ειδικευμένες παρά την κόπωση της ημέρας. Στο Aprilia είναι πιο δύσκολο να επέμβεις? Έχεις κάνει κάποια ειδική εκπαίδευση για να μάθεις τα έξτρα πράγματα που χρειάζεται το Aprilia?

ΒΟ: Τρία χρόνια στο πόστο που ήμουν στην Ελλάδα (διδευθυντής αγωνιστικού τμήματος Aprilia) τα ξέρω πάρα πολύ καλά. Δεν ήταν τυ-

χαίο ότι έφερα αυτή τη μοτοσικλέτα. Σίγουρα έχει πιο πολλά ηλεκτρονικά και είναι πιο πολυπλοκή σε σχέση με το XR που δεν είχε μίζα, μπαταρία κ.λπ. Το Aprilia έχει άλλα αθανάτζ και άλλη συντήρηση. Βέβαια το μηχανάκι έχει φτάσει αυτή τη στιγμή σε ένα πολύ καλό βαθμό αξιοπιστίας. Αλλά πάλι σε έναν αγώνα όπως το Ντακάρ ποτέ δεν ξέρεις τι ξημερώνει. Το XR ήταν συν στην αξιοπιστία και την απροβλημάτιστη λειτουργία και μείον σε όλα τα υπόλοιπα. Το Aprilia είναι σε όλα συν, απλώς δεν αρκεί μόνο το μηχανάκι ως μηχανάκι, θέλει κι άλλα.

ΚΚ: Πρέπει να οδηγήσεις διαφορετικά?

ΒΟ: Για να φέρω το XR στους 50 πρώτους γενικής και στην 34η θέση που τερμάτισα την πρώτη φορά, ήταν υπέρβαση μ' αυτό το μηχανάκι, μ' αυτό το πλαίσιο, μ' αυτές τις αναρτήσεις. Η προσπάθεια για μένα ήταν πολύ μεγάλη και θα σου δώσω και πρόσφατο παράδειγμα. Υπήρχε μέρα που ήταν γύρω στα 700km σε άμμο που βούλιαζε, όπου δεν μπορούσα να βάλω πάνω 3η. Είχα πολλή αντίσταση από το τερνέ με συνεχόμενα yumps, σαν το camel grass της Σαχάρας, τους αμμόλοφους με το φυτό που μαζεύει τη λεπτόκοκκη άμμο όπου δεν μπορούσες να πάρεις φόρα. Τότε ο Despres είχε πει ότι ένιωσα σαν να έκανε 16 ώρες βάρη στο γυμναστήριο. Δεν είχα άλλη δύναμη και ροπή για να φύγει η μοτοσικλέτα. Πήγαίνα με 50 και 60km/h με τη μοτοσικλέτα γεμάτη και φορτωμένη να λαστικάρει κι εγώ γέμιζα 2η, γέμιζα 3η, με του που έβαζα 4η έπεφταν οι στροφές και ξανακατέβαζα 3η. Εκεί ήμουν εγκλωβισμένος και το XR δεν με βοηθούσε. Φαντάσου όμως και στις γρήγορες ειδικές, γιατί εγώ πάω με φόρα, όπου ήμουν πίσω από αντίπαλο με 690 και αυτός απλά έπαιζε με το γκάζι κι εγώ δεν έκλεινα για να τον κερδίσω στα φρένα. Ε, αυτό έχει ρίσκο.

ΚΚ: Μάλιστα, οπότε με το Aprilia δεν υπάρχει όλο αυτό...

ΒΟ: Μέχρι ένα σημείο. Μετά έχεις άλλο ρίσκο και η επικινδυνότητα στο Ντακάρ αυξάνεται και με τις πιο μεγάλες ταχύτητες. Αν βάλω το XR δίπλα στο Aprilia και δεις πώς είναι στημένο το ένα και το άλλο, τηρουμένων των αναλογιών και των χρόνων που έχουν περάσει, θα δεις τη διαφορά.

ΚΚ: Είναι πιο θάρρος το Aprilia?

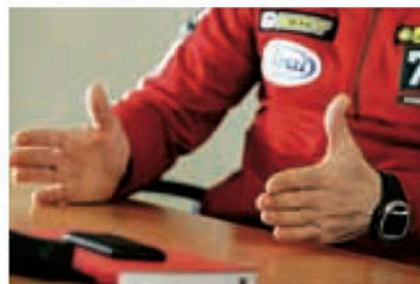
ΒΟ: Οχι, δεν είναι. Να ξέρεις όμως ότι έκανα υπερπροσπάθεια με το XR. Κι όταν είχα φέρει το KTM του Andre De Azevedo στην Ελλάδα (είχα μιλήσει τότε με την KTM αλλά δεν έγινε κάτι), όταν το καβάλησα είπα δεν γίνεται να έχω περάσει τόσο κόσμο με το XR και να υπάρχει αυτό το μηχανάκι, αυτή η βάση. Παρά τα προβλήματα λοιπόν από την πολυπλοκότητα (του Aprilia), κακά τα ψέμματα, και η δύναμη είναι δύναμη και το πλαίσιο είναι πλαίσιο και τα φρένα είναι φρένα. Αν η προετοιμασία είναι σωστή και η ομάδα καλή και δεν έχει το ψυχολογικό άγχος, τότε σίγουρα το αποτέλεσμα είναι πιο αβίαστο. Αν μετά το πείσω θα πάω ακόμη πιο ψηλά.

ΚΚ: Αρα υπάρχει η υλικοτεχνική υποδομή, η φυσική κατάσταση...

ΒΟ: ...υπάρχει η πείρα, αλλά λείπει το "καύσιμο".

ΚΚ: Δηλαδή υποστήριξη από Ελλάδα. Είσαι αισιόδοξος?

"Το μηχανάκι έχει πληρωθεί και δεν έχω καμία υποχρέωση πουθενά"



"Τα ρεζερβουάρ είναι όλα χειροποίητα, εντύπωση όμως προκαλεί το ρεζερβουάρ που είναι κάτω από τη σέλα"

ΒΟ: Αν δεν ήμουν δεν θα είχα έρθει εδώ. Σου μιλάω πολύ ειλικρινά.

ΚΚ: Έχει νόημα να επενδύσει κανείς σε ένα τέτοιο πράγμα? Γιατί σε δύσκολη περίοδο θα πρέπει να έχουμε όραμα

ΒΟ: Θα σου απαντήσω ακριβώς φέρνοντας παράδειγμα τον Τούρκο φίλο και συναθλητή μου Kenan Merkit. Αυτός στον τερματισμό ανοίγει την τουρκική σημαία, εγώ την ελληνική κι εκεί πέφτουν τα τείχη. Θέλεις να σου πω το νούμερο που μάζεψε στο Ντακάρ πέρυσι? Ήταν €150.000. €80.000 από την Jim Beam Τουρκίας, €40.000 από την Castrol Τουρκίας και άλλα €30.000 από το CNN Τουρκίας. Κάθε μέρα είχε ανταπόκριση στο κανάλι. Το θέμα εδώ είναι ότι η προσπάθεια η δική μου είναι μεμονωμένη και ήταν όλες τις χρονιές μεμονωμένη.

ΔΜ: Η Aprilia στην Ελλάδα?

ΒΟ: Ζήτησα υποστήριξη που δεν μεταφράζεται σε χρήμα. Τι συμμετοχή και να έχω μια τεχνική υποστήριξη. Οχι παράλογα πράγματα.

Δεν ζήτησα χρήματα, 5 ή 50 ή 100.000. Δεν έγινε τίποτε για λόγους budget. Γενικά συνάντησα ένα κλίμα μυστήριο αν και δούλευα για μερικά χρόνια εκεί και πολλούς τους ήξερα προσωπικά.

ΚΚ: Η σχέση με τη Honda?

ΒΟ: Μια χαρά είναι. Ξαναμίλησα μαζί τους και μάλιστα με τον κ. Παγίδα, που οι οικονομικές αποφάσεις περνούν απ' αυτόν, και τον κ. Αγγελάκη και ήταν μαζί κι ένας συνεργάτης μου υπεύθυνος για τις χορηγίες. Η πρώτη ερώτησή του κ. Παγίδα ήταν "Πόσα κερδίζεις απ' αυτά?". Του είπα "Τίποτα". "Τότε γιατί το κάνεις" με ρώτησε. "Ευχαριστώ για την ερώτησή" του είπα. "Κοιτάξτε, αν ρωτήσετε έναν ορειβάτη που ανεβαίνει στα Ιμαλάια πόσα κερδίζει, ίσως να ερχόταν κι αυτός στην αμύχανη θέση όπως κι εγώ τώρα να σας πει ότι δεν κερδίζει τίποτα, αλλά ανέβηκε στα Ιμαλάια. Αυτό δεν έχει τίμημα". Έγινε η κουβέντα, είπαμε τι θέλουμε, δύο μοτοσικλές 450, κάναμε την πρόταση, δώσαμε πλήρη φάκελο και μετά από πολύ καιρό και μετά από επαφή του συνεργάτη μου, μας είπε ότι τον ενδιαφέρει αλλά λόγω κρίσης δεν μπορούν να βοηθήσουν. Ζητούσαμε τις μοτοσικλές, ανταλλακτικά και το service. Οχι να πληρώσουν τη συμμετοχή ή κάτι άλλο, καθαρά το υλικοτεχνικό κομμάτι που αφορά μια εταιρία μοτοσικλετών. Η ίδια κουβέντα έγινε και με τη Yamaha. Ζητήσαμε δύο μοτοσικλές, μια για προπόνηση, μια για αγώνα με το kit της Yamaha Motor France.

ΔΜ: Σ' ευχαριστούμε πολύ Βασίλη και καλή επιτυχία. ✕