DUCATI MULTISTRADA 950

Όταν έπειτα από +90 χρόνια ιστορίας φτάνεις να κατασκευάζεις παγκοσμίως μόλις 56 χιλιάδες κομμάτια το χρόνο ενώ οι ανταγωνιστές σου είναι 100 φορές ισχυρότεροι, υπάρχει μόνο μια επιλογή για την επιβίωση: να είσαι ο καλύτερος εαυτός σου και συχνά να τον ξεπερνάς

Του **Γιώργου Ανδριανόπουλου**





Η Multistrada 950 είναι η πιο μασίφ, μονομπλόκ και μεταλλόφωνη μοτοσικλέτα που έχεις συναντήσει τα τελευταία 10 χρόνια. Κατέβα από την όποια δική σου, ζήτησε ένα test drive από τον Ζαρέ Καπαματζιάν και την ομάδα της Καλλιρόης και μετά προσπάθησε να ξαναφύγεις με την δική σου. Ή θα σταματήσεις να κοιτάξεις αν τα λάστιχα ξεφούσκωσαν ή θα νιώσεις ότι σερφάρεις στην άσφαλτο. Και σίγουρα ότι ο κινητήρας σου ακούγεται κύμβαλο αλλαλάζων ανεξαρτήτως πόσο ισχυρός, γραμμικός, αποκρίσιμος ή εύστροφος κι αν είναι. Σε κάθε, πάντως, περίπτωση η μετα-εμπειρία μιας 950 θα πληγώσει την 'παλιά, αγαπημένη δική σου' ενώ πλέον θα αντιλαμβάνεσαι ότι οδηγείς ένα ετερογενές και ασυνάρτητο σύστημα που δεν κροταλίζει ρυθμικά από την εισαγωγή μέχρι την εξάτμιση όπως κάνει η Multistrada… τόσο βαρετή.

Είναι οξύμωρο, αλλά ο ισχυρότερος αντίπαλος κάθε Ducati δεν είναι τα «υπόλοιπα brands». Αυτά τα σκονίζει όπως κι η 950 τον ανταγωνισμό της. Ο ισχυρότερος αντίπαλος κάθε Ducati είναι το στερεότυπό της. Δηλαδή η γενικευμένη αντίληψη που η ίδια η μάρκα καθιέρωσε, απασχολώντας επενδύσεις marketing, δημιουργικότητα και ανθρώπινο δυναμικό μαζί με χιλιάδες ώρες εργασίας σε βάθος δεκαετιών. Και είναι οξύμωρο γιατί έρχεται μια στιγμή που το συγκεκριμένο στερεότυπο αντεπιτίθεται στον «καλύτερο εαυτό» του με διπλή καρκινογένεση και μια αναπτυξιακή διαταραχή: Πρώτον, αναστέλλει την καινοτομία. Δεύτερον, γίνεται τόσο μεταστατικό σε αυτό που ονομάζεται κοινή γνώμη που στο τέλος δυσκολεύεσαι να ξεχωρίσεις το σώμα από τον όγκο και τρίτον, προκαλεί αυτισμό.

Η Ducati ολόκληρη είναι μια ιστορική περίπτωση που έδινε διαρκώς την μάχη με τον καλύτερο εαυτό της αλλά και πάντα έχανε από το δικό της αυτιστικό στερεότυπο, ανατροφοδοτώντας έτσι στο τέλος ένα ακόμα πιο θρυλικό στερεότυπο. Στα '80s αναδείχτηκε πιο δυνατό από την εύρωστη αγοράστρια CAGIVA, στα '90s έγινε επενδυτικό πειραματόζωο στο Private Equity Fund της TPG για να καταλήξει τελικά στην VAG το 2012. Τριάντα τρία χρόνια μετά την πρώτη εξαγορά της από την CAGIVA σχεδόν όλα τα στοιχεία των 70s που δημιούργησαν το στερεότυπο Ducati με κινητήρα V-twin και σωληνωτό πλαίσιο βρίσκονται ακόμα εδώ.

Για παράδειγμα η Multistrada 950. Ξεχωριστή δημιουργία απ' όπου κι αν την δεις. Αλλά χωρίς καμία καινοτομία. Διαστάσεις - βάρος… ultra compact – ultra light. Πολυχρηστικότητα παντού. Πλαίσιο-αναρτήσεις - φρένα… αναφοράς. Είναι όμως τόσο δυνατό το σύμβολο Ducati ώστε σχεδόν δογματικά καταπιέζεται από ένα αντίστοιχο στερεότυπο σαν αυτό που στοιχειώνει την κοινή αντίληψη ότι οι 'γυναίκες δεν είναι καλές στα μαθηματικά'. Και δυστυχώς, η 950 υφίσταται και bullying: από την μεγάλη της αδελφή 1260.











ΖΗΛΕΙΑ ΕΙΝΑΙ Ο ΦΟΒΟΣ ΓΙΑ ΣΥΓΚΡΙΣΗ

Άραγε έτσι ξεπερνάς τον καλύτερο εαυτό σου; Ο «εσωτερικός ανταγωνισμός» με την 1260 δεν είναι καθόλου περιορισμένος όπως θα έπρεπε αν είχαν έντεχνα αποφύγει τον τίτλο «Multistrada» και την δίδυμη εμφάνιση που ενεργοποιεί τα συγκριτικά αντανακλαστικά. Τα ιταλικά είναι ποιητική γλώσσα με δεκάδες τρόπους να παραπέμψουν στο ίδιο νόημα χρησιμοποιώντας τελείως διαφορετικές λέξεις. Στρατηγικό λάθος για την Ducati. Εφόσον αδυνατεί να νικήσει τον στερεοτυπικό αυτισμό της ας προσπαθούσε να μην φωνάξει «δημιουργώ και προωθώ την replica της 1260».

Τεχνικά, ο ευνουχισμός της 950 ξεκινάει από την εργοστασιακή τεκμηρίωση που διαβάζει περίπου ως εξής: «συνδυάζοντας τα σχεδιαστικά και γεωμετρικά οικογενειακά χαρακτηριστικά, η Multistrada 950 τα έχει όλα. Ελαφρύτερη από την 1200 (σύγκριση 1η) και με ύψος σέλας στα 840 χιλ, η 950 οξύνει (έτσι το γράφει το media kit) την εξαίσια δυναμική συμπεριφορά των μεγαλύτερων αδελφών της (σύγκριση 2η)». Ευνουχισμός χωρίς αναισθητικό με δύο συγκρίσεις κάθε πέντε γραμμές.

MULTISTRADA 950 > MULTISTRADA 1260

Η 950 δεν παρακάμπτει τα οικογενειακά στερεότυπα. Αποδεικνύει όμως ότι η Ducati της έχει αφιερώσει τον καλύτερό της εαυτό μόνο όμως μέχρι του βαθμού που σβήνει τον εξωτερικό ανταγωνισμό. Υποφέρει άδικα από τον εσωτερικό (1260) τον οποίο σε όρους πολυχρηστικότητας τον ξεπερνά.

Δεν είναι βέβαιο ότι αποτελεί κατηγορία μόνη της ούτε ότι με 113 ίππους/9.000 σ.α.λ. και την ανισοκατανεμημένη ροπή έχει ομαλότερη λειτουργία κινητήρα από Versys και V-Strom. Είναι όμως δεδομένο ότι υπερέχει εκεί όπου μετράει περισσότερο: στη δυναμική συμπεριφορά πλαισίου, αναρτήσεων, φρένων –και δευτερευόντως στα διάστημα συντήρησης κάθε 15.000 χλμ.

Και κάτι τελευταίο προτού την ερωτευτείς παράφορα: καμία Ducati δεν μακρο-ημέρευσε σε γάμο και κανένας γάμος δεν ρίζωσε με μια Ducati. Του χρόνου θα θες την αμέσως επόμενη και πάντα βασανιστικά στερεότυπη. Ducati με κάθε τρόπο.