

Όταν πριν 10 -σχεδόν- χρόνια αρχίσαμε να παρουσιάζουμε βελτιωμένα quad και ATV δεν φανταζόμασταν ότι θα ερχόταν η ώρα να παρουσιάσουμε ένα τόσο ακριβό όχημα στην Ελλάδα.

Ποτέ μη λες ποτέ...

Η βελτίωση έγινε στο συνεργείο του TAT.2RACING.



Κείμενο: Τάσος Δωροκίτης
Φωτό: Χρήστος Βιλαβάνης
Οδηγός: Στάθης Καρτερόπουλος

Ηταν η 3 φορά που ο Μάνος ο Κουτσαουνάκης έφερνε το HONDA του στο μαγαζί για βελτίωση και αυτό μετά από πολλή σκέψη και ατέλειωτη συζήτηση. Μ' ένα 18 χιλιάδων Banshee για δεύτερο όχημα να κάνει βόλτες στα βουνά και με το φτιακλίκι μέσα στο πετσί του, ότι κι αν έκανε πάντα το έκανε σοβαρά και αυτήν την φορά δεν υπήρχε περίπτωση να αποστείλει εξ αίρεση.

-Τάσο, θέλω να το αλλάξω, να πέρω κάτι άλλο.

-Τι να σου πω ρε Μάνο είναι παλιό, δεν λέω ...αλλά σε έχει περάσει κάτι μέχρι στιγμής; Ένοιωσες πουθενά ότι το γκάζι σου είναι λίγο;...και μετά ...τι παλιό; ...αυτό εκτός από το σασί δεν έχει μείνει και τίποτα γνήσιο επάνω του. Τα έχεις αλλάξει όλα, ...έμεινε κάτι άλλο να κάνεις;

-Οχι, αλλά το έχω πολλά χρόνια. Θέλω κάτι καινούργιο. Δεν βγάζει και η HONDA κάτι φρέσκο. Ένα injection ας πούμε ...κάτι άλλο ...κάτι με φτερά ...η με δόντια ...κάτι διαφορετικό τέλος πάντων ...εσύ τι λες;

-Α!!! το βιολί σου εσύ... Εγώ λέω ότι αυτό που θες το λεν ...κωλοφαγούρα! Και το φάρμακο είναι πάντα τα λεφτά. Έχεις ρίξει στο TRX σου πάνω από 20.000 ευρώ και πάλι δεν σου είναι αρκετά. Αν ήθελες κάτι άλλο θα το είχες πάρει αφού με τόσα χρήματα θα μπορούσες να είχες ένα YFZ450, ένα LTR450 και ...μισό KFX450(!) όλα καινούργια να το σπας και να το δοκιμάζεις. Ποιον κοροιδεύεις; Εσύ HONDA θέλεις και αφού δεν έχει κάτι καινούργιο θα ξαναφτιάξεις αυτό ... εσύ τώρα, τι λες;

- Έεεεε!!!... Να!!! ... κι εγώ κάτι τέτοιο... χμ ...έλεγα ...χμ ...μήπως να το κάναμε MX... Ε!!!! ...τι λες; ...με ζώντας θάρες και ...λίγο την ανάρτησ... και ίσως αν αλλάζαμε...

- Α ρε Μάνο, έχεις ρίξει κι εσύ χρήμα στα σίδερα!!! Κατάλαβα ... πάμε πάλι από την αρχή. Το σασί τι χρώμα θα είναι;

-Μαύρο ρε Τάσο, τι άλλο ... μαύρο. Εσύ για πες

μου όμως. Το μοτέρ αυτή την φορά να το αφήσουμε μαμό;;
-Σίγα μην πέσεις...

GASSET και ΤΕΙΧΕΙΡΑ.

Το Honda TRX450R δισανύει αισίως μία 5αετία χωρίς καμία αλλαγή. Και μπορεί οι μεγάλες εταιρίες να πληρώνουν τα καινούργια μοντέλα για χάρη του marketing για να φανούν στα περιοδικά, με πανίσχυρους οδηγούς που τα τερματίζουν πρώτα, οι ιδιώτες οδηγοί όμως όταν θέλουν ένα αξιόπιστο και δυνατό Racer ακόμα σχεδόν πάντα επιλέγουν HONDA.

Από τότε που ο νόμος απαγόρευσε στο αμερικανικό πρωτάθλημα ATV motocross να χρησιμοποιούνται οτιδήποτε άλλο εκτός από τα εργασιαστικά σασιά, το πρώτο πράγμα που κάνει είναι να ενισχύσει αυτό που έχεις και μάλιστα μόνο εκεί που επιτρέπεται. Μία εταιρία που κατασκευάζει κιτ ενίσχυσης για το σασί και μάλιστα με νόμιμες προδιαγραφές για το πρωτάθλημα GNCC της Αμερικής είναι η ΤΕΙΧΕΙΡΑ. οπότε και σε αυτήν απευθύνθηκα.

Το κιτ ήρθε με όλες τις οδηγίες συγκόλλησης και αφού έκανα το σασί φιλή αμβολή για να μην πληγώσω το πάχος της σωλήνας το ποντάρισα στο μαγαζί και το έστειλα να το κολλήσει ο Χρήστος με τικ. Μόνο αυτόν εμπιστευόμουν. Μετά το έβαψα μαύρο.

CT Engine mods.

Αφού ξεκίνησα τέτοια δουλειά το μοτέρ θα το έλυνα και θα το έστηνα από την αρχή. Θα το έκανα καινούργιο. Βέβαια ο Μάνος (ξέρετε, αυτός που ήθελε να το αλλάξει...) είχε ήδη φροντίσει να αγοράσει στρόφαλο HOT ROD- κύλινδρο - ψυγείο OMF κάτι καμπάνες, κάτι δίσκους φρένων και γενικά αναλώσιμα κανά 3άρι χιλιάδες ευρώ, ... όσο

καιρό σκεπτόταν να ...πώς είπαμε ...α!!! ...να το αλλάξει. Ρε πού τα πουλάς αυτά! Εσύ το είχες ξαναστήσει στο μυαλό σου, απλά συνένοχο εμψύχωνες...

Και για να μην μείνει τίποτα παλιό παρήγγειλε και μία κεφαλή από τον CT με MX National porting και 5 angel Valve Job με καινούργιες βαλβίδες και οδηγούς και όλα του τα σέα... Εκκεντροφόρο είχε. Το μοτέρ δέθηκε σε δύο εβδομάδες σαν μωρό, κι εκτός από το σασμάν άλλαξα από μέσα του τα πάντα.

Εξάτμιση φυσικά CT, υπήρχε, όπως και το καρμπυρατέρ KEIHIN FCR 41mm SHUTCO προσθέσαμε μόνο ένα FLOW-BALL της R&D με ρύθμιση στον επιταχυντή και προέκταση στο βιδάκι του αέρα, φίλτρο PRO- DESIGN κι αυτό υπήρχε. Στο συμπλέκτη BARNETT κι τελειώσαμε από εδώ.

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

Εδώ δεν χρειάστηκαν και πολλά. Το TRX450ER ήδη φορούσε TCS μπροστά και πίσω. Η εταιρία δεν υπήρχε πιά αλλά ο Allen Knowles (CT Racing) ήξερε τα πάντα για αυτές και με συμβούλεψε τι ακριβώς έπρεπε να κάνω. Ετσι με ένα μικρό revalving άλλαξαν τον εντουρίσιο χαρακτήρα που είχαν σε MX και ξαναστήθηκαν για άλματα. Βέβαια οι συγκεκριμένες όταν είχαν παραγγελθεί δεν είχαν επιλογή ρύθμισης επαναφοράς κάτι που στο motocross ίσως να χρειαστεί αλλά προς στιγμή δεν θεώρησα το έξοδο αυτό απαραίτητο και δεν τις άλλαξα. Ο Μάνος αλλάζει γνώμες σαν νερό. Ας μας πείσει ότι θέλει πραγματικά να κάνει motocross και βλέπουμε.

Ψαλίδια είχα LAEGER's +2 Long. Τα έκανα μόνο επισκευή τίποτα άλλο δεν χρειαζόταν.





STEERING

Μετά έπιασα το τιμόνι. Είχα μια κολώνα LAEGER's +1. Τοποθέτησα επάνω της ένα αντικραδασμικό fat από την QUAD SPORT και επάνω του στήριξα ένα όργανο της TRAIL TECH. Μετά το πέρασα δεξιά και αριστερά μανέτες ASV και TAG χερούλια. Συνήθως χρησιμοποιώ χερούλια SPIDER αλλά ο Μάνος πάντα του άρεσαν τα πολύ μαλακά grip και ας τέλειωνα γρήγορα κι έτσι δεν του χάλασα χατήρι.

ROLL

Τι άλλο! DOUGLAS 10X5 ROKOUT εμπρός με 20X6-10 Razr MX medium και 8X8 G2 LOCK πίσω με 18X10-8 Razr MX medium. Ας καταφέρω να στρίψει μια με αυτά και μετά τον πάμε σε κάτι καλύτερο.
Άξονα φορούσε Eliminator DURA BLUE +2, άλλαξα μόνο τα ρουλιμάν. Δίσκους φρένων εμπρός-πίσω GALFER. Τακάκια και σωληνάκια υψηλής πίεσης STREEMLINE.

ARMOR

Ούτε κι εδώ έκανα πολλά αφού ήδη φορούσε X-Factor. Πίσω Heel δεν του έβαλα γιατί ο Μάνος ποτέ δεν τα συμπάθησε. Του άρεσαν πάντα τα μανίσια, σεβαστό!!! Το μόνο που έκανα ήταν να τα βγάλω όλα και να τα στείλω στην ηλεκτροστατική και να τα κάνω ... ε! καλά τι άλλο ... μαύρα ...τι πρωτότυπο.

Απλώς του πρόσθεσα ένα προφυλακτήρα πίσω μαύρο. Μπροστά τον BLING δεν τον άλλαξε με τίποτα. Ούτε κι εγώ φυσικά. Α!!! Πρέπει να του βάλουμε και προστασία στην μπότα, **Τα ΛΟΙΠΑ...**

Όχι και πολλά. Τα αυτοκόλλητα αλλάξαμε μ'ένα σετ της ONE. Πολύ καλά. Νομίζω κολούσανε καλύτερα από ότι έχω δοκιμάσει μέχρι τώρα.

Μετά το στρώσαμε στο δυναμόμετρο και το ρυθμίσαμε στην πίστα.

Το TRX450 ER του Μάνου μας έδειξε 49 κοντά όλογα με δυο λάστιχα και 16 δίσκους

στο τελικό και μετά τις 7 το μωτέρ δεν το προλαβαίνεις από το κόφτη.

Μετά το έστειλα στον ιδιοκτήτη. MOTO X-treme: Τόσο έχει ξαναγίνει τέτοια δουλειά στην Ελλάδα;

TAT2: "Όχι απ'ότι ξέρω! Είναι πρώτη φορά που κάποιος διαθέτει τόσα πολλά χρήματα σε ένα Racer. Εκτός από τα αμορτισέρ που δεν αλλάχτηκαν, όχι για οικονομικούς λόγους όπως καταλαβαίνεις αλλά γιατί το θεώρησα υπερβολή, όλα τα υλικά είναι πολύ ποιοτικά. Έρχονται κατευθείαν από το Αμερικανικό MX. Ο Μάνος ξέρει πραγματικά τι κάνει. Δεν πιστεύω ότι το όχημα αυτό πραγματικά θα αγωνιστεί. Ίσως μια -δυο φορές για την εμπειρία. MOTO X-treme: Κι εάν τελικά ο ιδιοκτήτης αποφασίσει ότι θέλει να αγωνιστεί;

TAT2: Ε τότε είναι πολύ εύκολο. Το μόνο που χρειάζεται να κάνει είναι ...αλλά αυτό είναι μια άλλη ιστορία...



ESR.....όργανο θερμοκρασίας νερού.... πάντα. Μην πιστούμε και στον ύπνο...



CT με σύστημα Super trapp ... αλλά άμα θέλεις παίρνει και μπουκά.



CT Βελόνες και ζικλέρια δίπλα δίπλα με το μωρό. Το FCR 41mm λέμε!!!



Σκούπες αέρα. Μαζή με το τεράστιο ψυγείο υπόσχονται σταθερή θερμοκρασία παντού



Το όργανο είναι της TRIAL TECH το ενσωματώσαμε στο rad του τιμονιού



Και ο WEB. Το φοράγε βέβαια αλλά πάντα μου αρέσει να το δείχνω



PRO DESIGN FOAM PRO-FLOW και όπως λέμε πάντα εξαφανίζει τα καπάκια.



Αυτό το TRX450R πάντα φορούσε BLING Πάντα!!!



Διπλό ελατήριο και στην πίσω TCSΔεν βρίσκετε πλέον



Case saver πάντα απαραίτητο και flowball της R&D. Οπου και να κοπάζεις υπάρχει λεπτομέρεια.



Το kit της TEIXEIRA ήρθε με όλες τις οδηγίες. Αν θες να μην κουνάει το σασί τότε πρέπει να το κολλήσεις!



Κάπως έτσι ξεκινάνε όλα κάθε φορά...



Η παλιά και η καινούργια. Για να δούμε...



Οι αναρτήσεις παρέμειναν οι ίδιες . Το σετάρισμα όμως άλλαξε. Αν θες να κάνεις MX όλα πρέπει να γίνουν πιο γρήγορα και πιο σκληρά. Αλλιώς οι χρόνοι δεν κατεβαίνουν. Κι αυτό το κανονίζουν οι ροδέλες.



Η κολόνα τιμονιού είναι LAEGER's με αντικραδασμικές βάσεις. Ενώ το τιμόνι αντικραδασμικό και αυτό απο την QUAD SPORT. Φοβερός συνδιασμός. Δεν περνάει στα χέρια τίποτα!



Όταν ενυσχύεις ένα σασί για να επιτρέπεται να τρέξει στο GNNC πρέπει ακόμη και οι ενυσχύσεις να έχουν συγκεκριμένο μέγεθος και σε συγκεκριμένο μέρος. Δεν μπορείς να κάνεις ότι θέλεις.



Εννοεί 45άρι Magnum ...αυτό που σκοτώνει!!!



Μετά τις 7 δεν προλαβαίνεις τον κόφτη...



Απλετη δύναμη σπρώχνει, τα φαρδύτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά σταθεροποιούν το σύνολο και οι αναρτήσεις δίνουν πρωτόγνωρη ποιότητα κύλισης. Αιμογα!



Αν προσέξεις το λέει καθαρά:
"Είμαι φονικό όπλο"

