ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

ebike.gr

Τεύχος 01 • Απρίλιος 2008

FIRST RIDES
DUCATI 848
KAWASAKI VERSYS
PEUGEOT GEOPOLIS 400

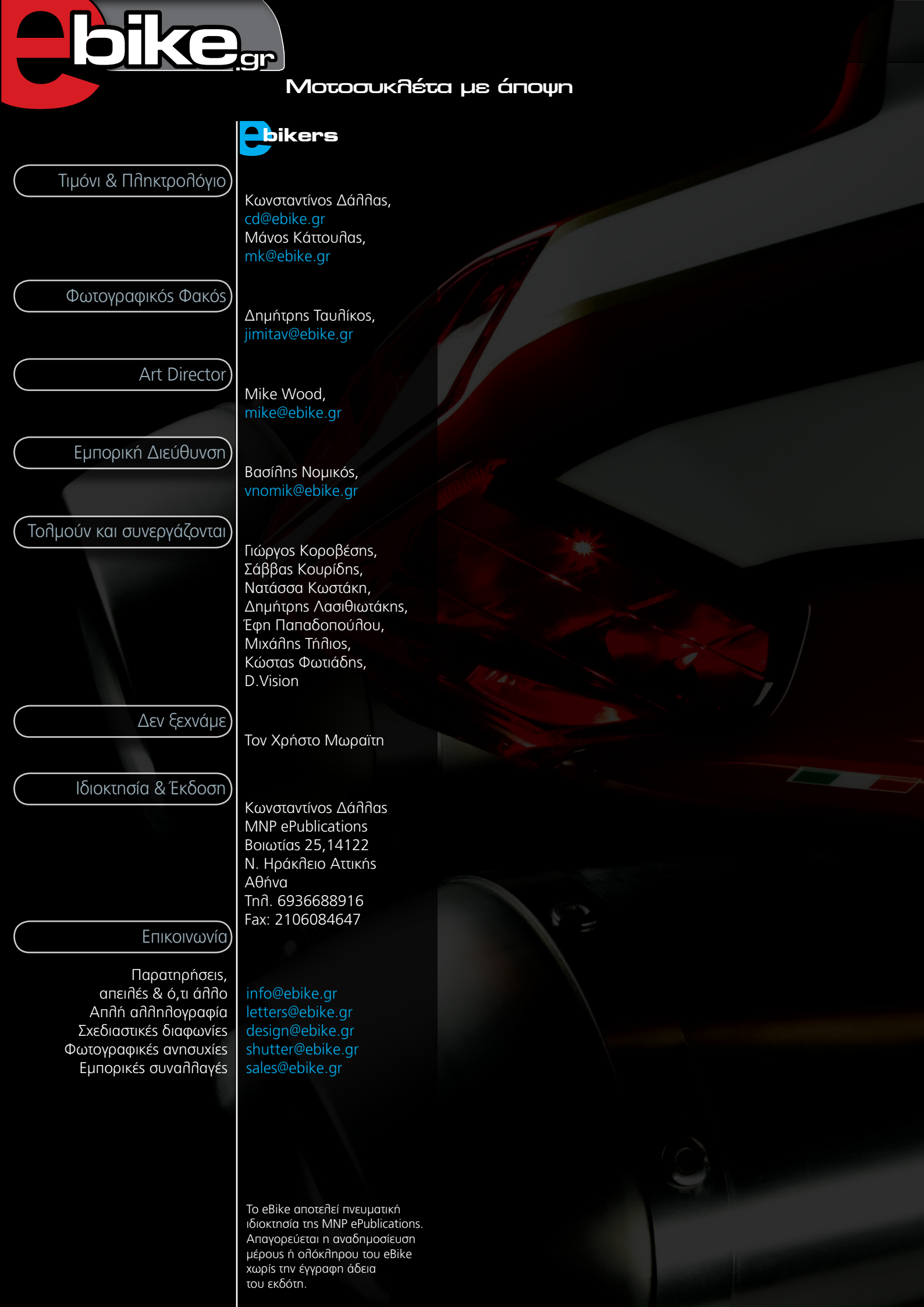
FEATURES
MOTORCYCLE DESIGN
MOTOGP WINTER BREAK

RACING
MOTOGP QATAR
WSBK QATAR &
PHILLIP ISLAND

ΟΔΗΓΟΥΜΕ ΣΤΙΣ ΣΕΡΡΕΣ
DUCATI 1098R
PURE SUPERBIKE REPLICA

KTM RC8 1190
ΠΑΝΕ ΤΑ CLIPON ΣΤΑ ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ;

ebike.gr
Μοτοσυκλέτα με άποψη



ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Κωνσταντίνος Δάλλας,
cd@ebike.gr
Μάνος Κάττουλας,
mk@ebike.gr

Φωτογραφικός Φακός

Δημήτρης Ταυλίκος,
jimitav@ebike.gr

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Γιώργος Κοροβέσης,
Σάββας Κουρίδης,
Νατάσσα Κωστάκη,
Δημήτρης Λασιθιωτάκης,
Έφη Παπαδοπούλου,
Μιχάλης Τήλιος,
Κώστας Φωτιάδης,
D.Vision

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραΐτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Κωνσταντίνος Δάλλας
MNP ePublications
Βοιωτίας 25,14122
Ν. Ηράκλειο Αττικής
Αθήνα
Τηλ. 6936688916
Fax: 2106084647

Επικοινωνία

Παρατηρήσεις,
απειλές & ό,τι άλλο
Απλή αλληλογραφία
Σχεδιαστικές διαφωνίες
Φωτογραφικές ανησυχίες
Εμπορικές συναλλαγές

info@ebike.gr
letters@ebike.gr
design@ebike.gr
shutter@ebike.gr
sales@ebike.gr

Το eBike αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της MNP ePublications. Απαγορεύεται η αναδημοσίευση μέρους ή ολόκληρου του eBike χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη.

The Front

Η επικαιρότητα δεν είναι μόνο νέα μοντέλα. Ενίοτε περιέχει και μια γερή δόση παράνοιας. **8**

First Rides

Kawasaki Versys 650 **18**

Ελβετικός σουγιάς, το απόλυτο εργαλείο. Να υποθέσουμε δηλαδή πως, σύμφωνα με τον ποιητή, αυτό έχει κάποια σχέση με το Versys…

Ducati 848 **30**

Πρώτη επαφή, πρώτη απορία: γιατί πλέον να πάρει κανείς χιλιάρι;

Peugeot Geopolis 400 **40**

Θα αρκούσε απλώς να ήταν τόσο καλό όσο το 250. Αν προσθέσουμε και το κάτι παραπάνω –εκτός του κυβισμού– τι να περιμένουμε;

Cover Story

Ducati 1098R **46**

Η superbike του Ιταλού με το traction control του Stoner. Τι άλλο να ζητήσει κανείς; Μια έξοδο στροφής χωρίς σούζα, ένα νόημα ίσως…

KTM RC8 1190 **58**

Έφτιαξαν superbike οι Αυστριακοί και τώρα όλοι τρέχουν να δουν αν την έπιασαν με την πρώτη.

Feature

Motorcycle Design **72**

Το ρετρό επιστρέφει κι αυτή είναι μια απόφαση που ελήφθη χωρίς εμάς, για μας. Το μόνο που μπορούμε να κάνουμε είναι να το απολαύσουμε – όπως λέει και μια γνωστή παροιμία…

Race

Editorial **88**

Η κοκκινοσκουφίτσα και λοιπά γνωστά παιδικά παραμύθια.

Racing Gossip **90**

Και νέα superbikes και αλλαγές στο καλεντάρι των GP και Ισπανικό ξύλο και ξεβιδωμένοι αναβάτες και επικίνδυνα λάδια και ό,τι άλλο θέλετε, το έχουμε λέμε.

2008 MotoGP Championship Preview **96**

Χειμερινή διακοπή, δοκιμές, ομάδες που προσπαθούν να τη φέρουν η μία στην άλλη υπό το πέπλο της βιομηχανικής κατασκοπείας. Κοινώς, 18 σελίδες με όσα δεν ξέρουν ούτε καν οι ίδιοι οι αναβάτες για τη χρονιά που τους περιμένει.

MotoGP Race: Qatar **114**

Τα προβόλια έκαναν τη νύχτα μέρα, αλλά μετά μπήκε στην πίστα ο Stoner και ξανανύχτωσε –για όλους τους άλλους…

WSBK Race: Qatar & Australia **132**

Το πρωτάθλημα της μεγάλης σφαγής ξεκίνησε. Δύο αγώνες, τέσσερα σκέλη, άφθονο ξύλο.

The Back

Around The World **144**

Περισκόπιον διεθνούς Τύπου, εκπαιδευμένο να ανιχνεύει φρικαλεότητες, γελοιότητες και λοιπά ενδιαφέροντα θέματα.

eThesis **146**

Ο Μάνος Κάττουλας έχει πολλά να πει - και κάνει μια καλή αρχή από αυτό το τεύχος...

Racing Lines **148**

Άνθρωποι είναι κι αυτοί, μερικές φορές τους ξεφεύγουν. Μετά την απομάκρυνση εκ του ταμείου, όμως, ουδέν λάθος αναγνωρίζεται…

Τεύχος 01 · Απρίλιος 08

Μηνιαίο
Ηλεκτρονικό Περιοδικό Μοτοσυκλέτας
Κυκλοφορεί κάθε 1η του μήνα
Βρίσκεται ελεύθερα κάθε μέρα και ώρα στο www.ebike.gr

Φωτό εξωφύλλου: Ηλίας Νέβελη, Δημήτρης Ταυλίκος

Κωνσταντίνος Δάλλας

welcome!

Με το πρώτο τεύχος του eBike που μόλις κατεβάσατε, ανοίγουμε ένα καινούργιο κεφάλαιο στην ενημέρωση γύρω από τη μοτοσυκλέτα. Το πρώτο ηλεκτρονικό περιοδικό του είδους του είναι πλέον γεγονός - και, προς έκπληξη αρκετών, δωρεάν!

Από το 2002 τριγυρνά αυτή η ιδέα στο κεφάλι μου. Θυμάμαι ένα βράδυ σε net cafe της Θεσσαλονίκης να συζητάμε με τον Μάνο Κάττουλα, τον έτερο eBiker, και τον Δημήτρη Ταυλίκο, φωτογράφο του eBike σήμερα, ποια ήταν τα μελλοντικά μου σχέδια για το bikenet.gr. Το πρώτο ηλεκτρονικό "παιδί μας", που σήμερα τραβά το δικό του δρόμο και διαμορφώνει το περιεχόμενό του από τα ίδια του τα μέλη, δεν αποτέλεσε ποτέ πηγή εσόδων και μέσο διαφημιστικής προβολής, παρά τις αμέτρητες προτάσεις που έχουν κατά καιρούς φτάσει στο mailbox μου. Είναι μια "καθαρή" online κοινότητα, στην οποία κρεμάει ελεύθερα την άποψή του όποιος θέλει και όποτε θέλει - και έτσι θα παραμείνει για όσο βρίσκεται υπό τον έλεγχό μου.

Θα συμφωνήσετε ότι το 2002 ήταν κάπως νωρίς για να γίνει δεκτό ένα ηλεκτρονικό περιοδικό σαν το eBike. Τότε, για να κατεβάσεις τα 60MB ενός τεύχους ήταν ζήτημα πολλών ωρών - αφήστε που οι περισσότεροι από εσάς δεν είχαν σύνδεση στο σπίτι - και αρκετοί ούτε στο γραφείο τους. Αν πάλι πήγαινες να ζητήσεις διαφήμιση για ένα τέτοιο περιοδικό, στην καλύτερη θα έβαζαν τα γέλια

"τα κορίτσια μας θα μοιράζουν φυλλάδια όλη τη βδομάδα στο φιλόξενο περίπτερο του Βασσάλου"

- και στη χειρότερη, ούτε ραντεβού δεν θα σου έκλειναν. Σήμερα, με περισσότερες από 1.5 εκατομμύριο συνδέσεις DSL στα ελληνικά νοικοκυριά -και όλες ανεξαιρέτως τις εταιρείες online-, το eBike είναι ζήτημα μερικών κλικ - άντε και μιας μικρής αναμονής κάποιων λεπτών. Όλο και περισσότερος κόσμος μαθαίνει να χρησιμοποιεί το internet και, μέρα με τη μέρα, εκτιμά τόσο την αμεσότητα και την πολυφωνία στην πληροφόρηση όσο και την τεράστια εμπορική του δύναμη.

Σε αυτό το τεύχος

Παρότι κάθε αρχή και δύσκολη, καταφέραμε να εξασφαλίσουμε μερικά δυνατά θέματα για το πρώτο μας τεύχος. Καλεσμένοι της Hellinmoto και της KTM Hellas, οδηγήσαμε στις Σέρρες τα Ducati 1098R και KTM RC8, αλλά και την ευχάριστη έκπληξη που ακούει στο όνομα Ducati 848. Η αντιπροσωπεία της Kawasaki μας εμπιστεύτηκε ένα Versys και η Peugeot το καινούργιο Geopolis 400 - αυτά στο in action κομμάτι. Στα υπόλοιπα, ετοιμάσαμε ένα αφιέρωμα στις σύγχρονες σχεδιαστικές τάσεις που μάλλον πάνε προς τα πίσω, γράψαμε για τους πρώτους αγώνες των MotoGP και Superbike (για τον δεύτερο πάντως, όχι τόσα πολλά όσα θα θέλαμε), μαζέψαμε κουτσομπολιά και παρασκήνια από το κορυφαίο αγώνισμα μοτοσυκλέτας, προσθέσαμε νέα, απόψεις, όμορφες και χορταστικές φωτογραφίες - αρκετές από τις οποίες μπορείτε μάλιστα να τις κατεβάσετε από το ebike.gr για προσωπική σας χρήση.

Και στο επόμενο;

Ακόμα περισσότερες μοτοσυκλέτες, ακόμα περισσότερα θέματα, ακόμα καλύτερες φωτογραφίες. Έχουμε στα σκαριά το πρώτο μας συγκριτικό και την πρώτη ζουμερή συνέντευξη. Στην ουρά του τεύχους, θα προστεθεί ένας ολοκληρωμένος οδηγός αγοράς (το eBikePedia όπως το έχουμε βαπτίσει), με σχόλια για τις σημαντικότερες μοτοσυκλέτες που πωλούνται σήμερα, αξιολόγηση, προτάσεις αγοράς, τιμές και τεχνικά χαρακτηριστικά. Ευελπιστούμε να καλύψουμε όσους περισσότερους ελληνικούς αγώνες μπορούμε, με πλήρη περιγραφή, παρασκήνιο και αναλυτικά αποτελέσματα μέχρι την τελευταία συμμετοχή κάθε κατηγορίας. Εξάλλου, πιστεύουμε στην εξέλιξη του χώρου και προσπαθούμε χρόνια τώρα προς αυτή την κατεύθυνση, με τα γνωστά στους περισσότερους Anemos-Bikenet TrackDay. Το trackbike.gr είναι η μετεξέλιξη αυτών των διοργανώσεων και θα βρίσκεται κοντά σας τις επόμενες μέρες. Κάπου στις σελίδες του ψήνεται ένα κύπελλο ταχύτητας για ερασιτέχνες (Club Racing αν προτιμάτε) - και σκεφτείτε ότι μόλις βάλαμε μπροστά, με τη νεκρά στο κιβώτιο είμαστε ακόμα.
Εννοείται ότι είναι δεκτά και απαραίτητα τα όποια σχόλιά σας μέσω mail ή σε ανοιχτή συζήτηση στο bikenet.gr. Θέλουμε να προσαρμοστούμε στις ανάγκες σας και να σας προσφέρουμε το καλύτερο δυνατό. Δοκιμάστε μας, ζητήστε μας κάτι και θα κάνουμε ό,τι περνάει από το χέρι μας για να το υλοποιήσουμε.

Διανέμεται δωρεάν;

Φαντάζομαι ότι διαβάσατε στο site μας μερικούς από τους λόγους για τους οποίους το eBike δεν κοστίζει απολύτως τίποτα. Δεν τυπώνουμε, δεν μοιράζουμε, δεν δίνουμε ποσοστά σε πρακτορεία και περίπτερα, δεν χάνουμε χρήμα ανακυκλώνοντας τις επιστροφές. Αυτά και μόνο αρκούν για να ρίξουν το κόστος τόσο ώστε να μπορούμε να κυκλοφορούμε κάθε μήνα δωρεάν. Πιστεύουμε στο free press και γνώμη μας είναι ότι, αργά ή γρήγορα, θα μας ακολουθήσουν αρκετοί. Το μόνο που ζητάμε από εσάς είναι να διαδώσετε την ύπαρξη του eBike. Μην το αντιγράψετε για να το δώσετε στο φίλο σας, στείλτε τον στο ebike.gr να το κατεβάσει μόνος του. Η απήχηση του αναγνωστικού κοινού θα παίξει σημαντικό ρόλο στα επόμενα τεύχη του eBike και την πληρότητα της ύλης τους - οπότε στείλτε ένα mail και κάντε ένα

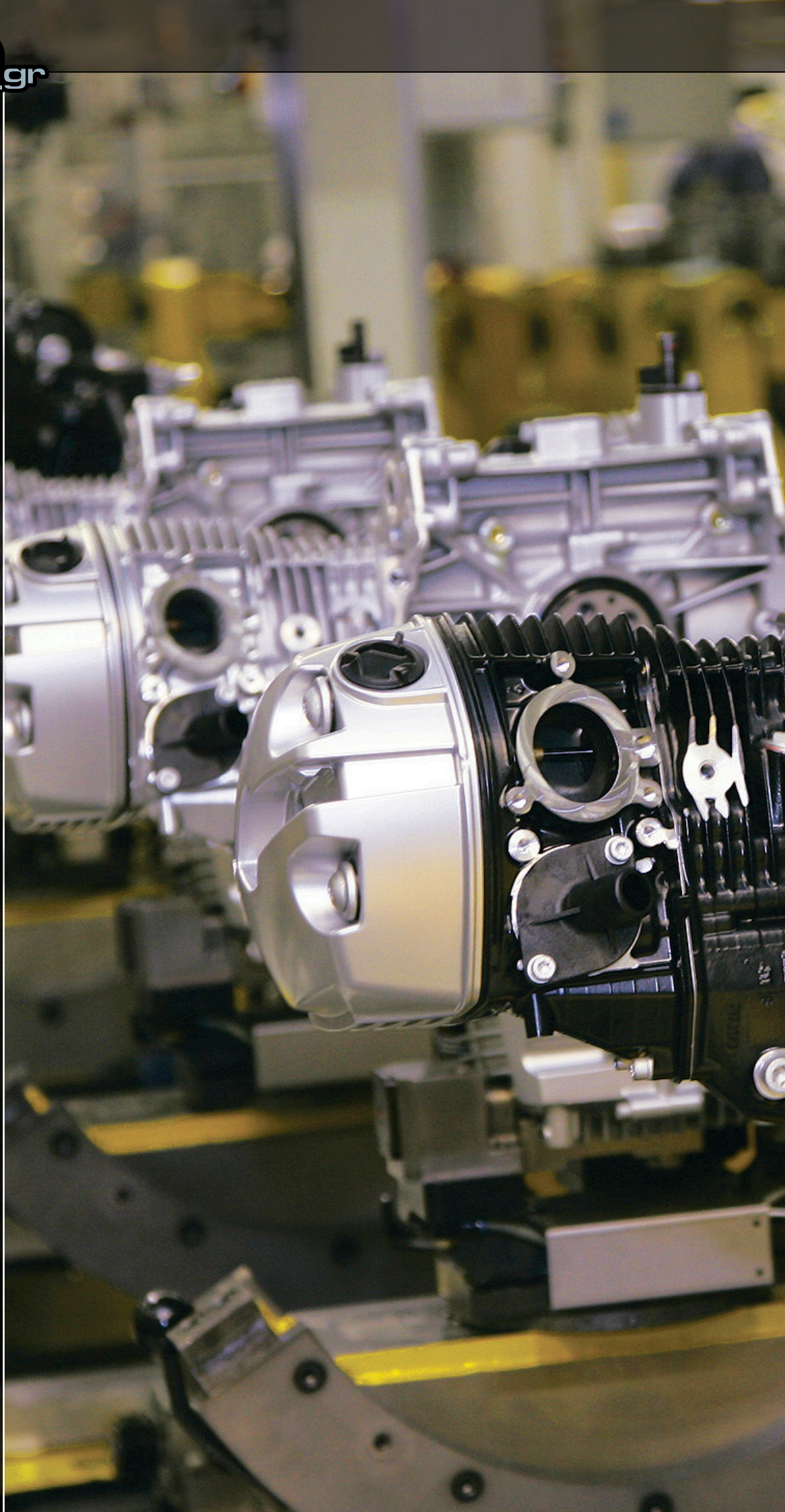
post στο αγαπημένο σας forum - άσχετα αν καταπιάνεται με μοτοσυκλέτα ή όχι. Και θυμηθείτε, δεν σας ζητάμε να διαφημίσετε κάποιο προϊόν. Το eBike είναι δωρεάν!

Στην έκθεση πήγατε;

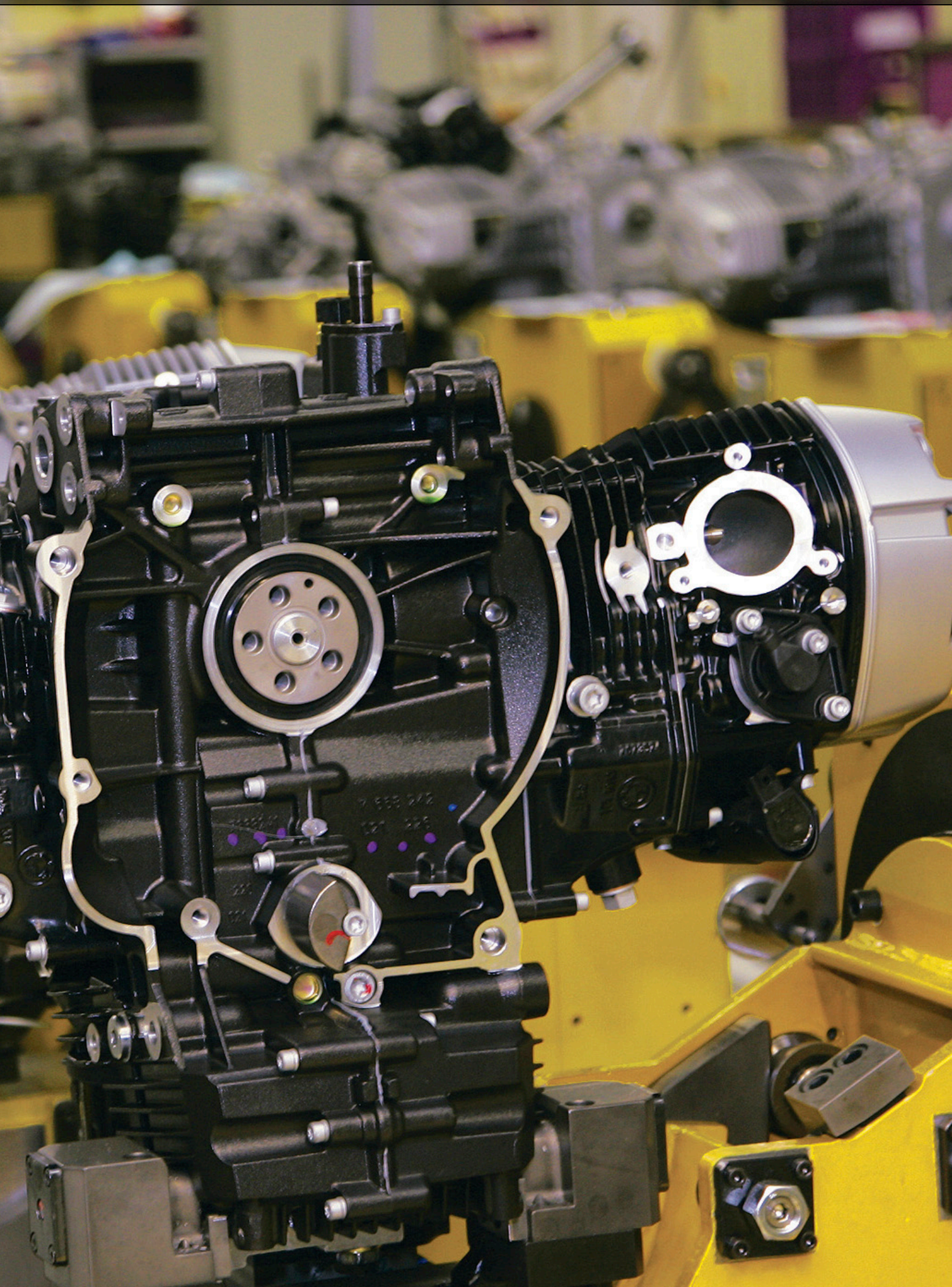
Αν όχι, προλαβαίνετε μέχρι την ερχόμενη Κυριακή που είναι η τελευταία της μέρα. Πέρα από τα αναβαθμισμένα περίπτερα όλων των αντιπροσωπειών και, φυσικά, τα καινούργια μοντέλα, την Κυριακή θα φιλοξενήσει και τον πρώτο αγώνα του Πανελλήνιου Πρωταθλήματος Supermoto. Να πάτε και, αν μας τρακάρετε, μη διστάσετε να μας πείτε τη γνώμη σας για το περιοδικό. Εμείς θα γυρνάμε όλη μέρα με μαύρα μπλουζάκια eBike.gr και τα κορίτσια μας θα μοιράζουν φυλλάδια όλη τη βδομάδα στο φιλόξενο περίπτερο του Βασσάλου (εκείνο το πορτοκαλί στην αρχή της δεύτερης αίθουσας με τα Bering, Momo, Valter Moto, Print κ.α.). Κάπου εδώ θα πρέπει να ευχαριστήσω με την καρδιά μου τον κο. Βασσάλο και τον Ζήση από τη Βασσάλος Α.Ε., που με μεγάλη τους χαρά προσφέρθηκαν να μας παραχωρήσουν λίγο χώρο για να μοιράζουμε το φυλλάδιο του περιοδικού. Επίσης, να ευχαριστήσω και το TDM Hellas, που και αυτό έχει και μοιράζει φυλλάδια eBike στο περίπτερό του (123). Περάστε μια βόλτα και από εκεί να χαζέψετε το μοναδικό multimedia TDM στην Ελλάδα...

Για το ρεπορτάζ της Έκθεσης, θα κάνετε υπομονή μέχρι το επόμενο τεύχος. Ωστόσο, έχουμε ήδη ετοιμάσει κάτι για εσάς - ένα πλούσιο φωτογραφικό άλμπουμ σας περιμένει στο site, με κοντά 400 φωτογραφίες υψηλής ανάλυσης, τακτοποιημένες σε κατηγορίες. Μπείτε να χαζέψετε και απολαύστε το full screen mode (εκείνο το κουμπάκι κάτω δεξιά). Αν θέλετε κάποια για wallpaper, ένα κλικ πάνω της θα την ανοίξει σε μεγάλη ανάλυση σε ένα νέο παράθυρο. Χρειάζεται να σας θυμίσω τη διεύθυνση; www.ebike.gr - από τώρα και στο εξής, εκεί θα τα λέμε κάθε μήνα! <<

the front



Ρεκόρ κερδοφορίας και κραυγαλέες περικοπές στο ίδιο δελτίο τύπου; Αποκρυπτογραφούμε τη νέα στρατηγική της BMW για τα χρόνια που έρχονται.



Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ BMW

Ο Γερμανικός κολοσσός ετοιμάζεται για μια γερή ανανέωση. Περιστολές δαπανών, μείωση προσωπικού, παραγωγή στην Κίνα και την Ινδία. Θα έλεγε κανείς πως έχει στενότητες…

Τουλάχιστον αυτό υποθέτει κανείς για μια εταιρεία που σχεδιάζει να περικόψει έξι δισεκατομμύρια ευρώ. Το είπε ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της BMW AG, Dr. Norbert Reithofer. Δήλωσε ξεκάθαρα πως προγραμματίζεται μείωση τεσσάρων δις ευρώ σε κόστος υλικών και 500 εκατομμυρίων ευρώ σε δαπάνες προσωπικού ξεκινώντας από το 2009, με στόχο το μαγικό έξι ως το 2012.

Όπως είναι προφανές, για την εταιρεία που απασχολεί πάνω από 80,000 εργαζομένους μόνο στη Γερμανία, η είδηση προκάλεσε σάλο και ακατάσχετη καταστροφολογία. Το περιοδικό Der Spiegel απαίτησε από την εταιρεία να ξεκαθαρίσει τη θέση της όσον αφορά στις απολύσεις προσωπικού. Στις 27 Φεβρουαρίου έσπευσε ο Διευθυντής Προσωπικού και μέλος του Δ.Σ. της BMW AG, Ernst Baumann, να διαλευκάνει το μυστήριο. Εξήγησε, λοιπόν, πως σύμφωνα με τον προγραμματισμό της εταιρείας, θα κοπούν συνολικά 8,100 θέσεις εργασίας. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 5,000 προσωρινούς εργάτες (που μισθώνονται από ιδιωτικές εταιρίες) και 3,100 άτομα του μόνιμου προσωπικού, εκ των οποίων οι 2,500 στη Γερμανία.

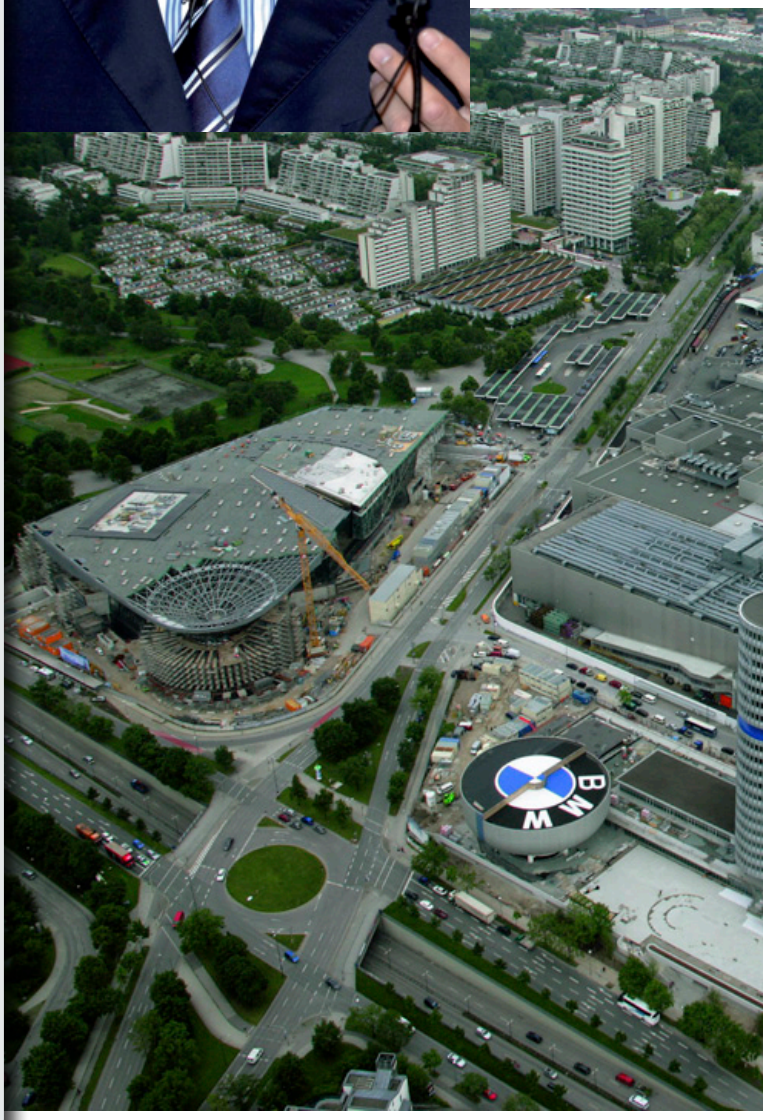
Το περίεργο της υπόθεσης είναι πως, φαινομενικά, η BMW δεν έχει οικονομικά προβλήματα. Απεναντίας μάλιστα ανακοίνωσε κέρδη-ρεκόρ για το 2007, για μια χρονιά ακόμη), με τα έσοδα να αυξάνουν κατά 14.3% στα 56,018 δις ευρώ. Αυτό προέκυψε από αύξηση κερδών στα Αυτοκίνητα (12,7%), μείωση στις Μοτοσυκλέτες (-2,9%) και εντυπωσιακή άνοδο των Financial Services (25.8%).

Την ίδια ώρα, κατά τη συνέντευξη Τύπου στο Μιλάνο για την εξαγορά της Husqvarna, η BMW απεκάλυψε πως οι κινητήρες της μονοκύλινδρης σειράς G θα παράγονται από το εργοστάσιο της Loncin στην Κίνα, ενώ αυτός του enduro 450 θα φτιάχνεται από την Kymco στην Κορέα. Αυτή είναι άλλη μια εξέλιξη που σχετίζεται άμεσα με την περιστολή των δαπανών και, όπως είναι φυσικό, ξεσήκωσε εκ νέου διαμαρτυρίες, ειδικά τα διαδικτυακά fora μοτοσυκλετιστών BMW. Μάλιστα, το ιστορικό περιοδικό Motorrad απηύθυνε δημόσια ερώτηση προς το εργοστάσιο κατά πόσον θα φτηνύνουν οι συγκεκριμένες μοτοσυκλέτες τώρα που το κόστος παραγωγής τους θα γίνει μικρότερο.

Η ίδια πορεία ακολουθείται και στον χώρο των αυτοκινήτων, καθώς η BMW έχει ήδη εγκαινιάσει ένα νέο εργοστάσιο στο Chennai της Ινδίας, ενώ καλλιεργεί ένα δίκτυο προμηθευτών ανταλλακτικών από την Ασία. Εμφανώς, αυτός είναι ένας θεμελιώδης τρόπος να βρει εκείνα τα έξι δις που λέγαμε στην αρχή…

Επισήμως, η BMW δηλώνει πως ο στόχος της είναι ως το 2012 να έχει αυξήσει τις πωλήσεις των μοτοσυκλετών στις 150,000 ετησίως –το μαγικό 100,000 πανηγυρίστηκε με το κλείσιμο του 2006– και των αυτοκινήτων στα 1.8 εκατομμύρια.

Ο πρόεδρος της BMW AG, Norbert Reithofer, ξέρει να ανάβει φωτιές



Κείμενο: Μάνος Κάττουλας φωτο: αρχείου

ΚΑΜΕΡΕΣ ΣΤΟΝ ΑΕΡΑ

Όσοι δε συμπαθούν τις κάμερες της Τροχαίας τις αντιμετωπίζουν με διάφορους τρόπους. Τα εκρηκτικά δεν είναι ο πρώτος που μας έρχεται μυαλό…

Το κίνημα κατά των καμερών ελέγχου ταχύτητας έχει αναδείξει πολλές μεθόδους αντίστασης. Κάποιοι απλά κυκλοφορούν χωρίς πινακίδες ή τοποθετούν σύστημα ανακλινόμενων για να μην κινδυνεύουν όλη μέρα. Σε πολλές χώρες ιστοσελίδες όπως το Ελληνικό bloka.gr ενημερώνουν το κοινό για τα σημεία που θα πρέπει να προσέχει.

Μετά ήρθε ο Captain Gatso στην Αγγλία. Η ομάδα του κρεμούσε από τις κάμερες στον δρόμο μεταχειρισμένα λάστιχα γεμισμένα με βενζίνη και τους έβαζε φωτιά. Το παράδειγμά τους γέννησε μια νέα οργάνωση στη Γαλλία, την Ένοπλη Επαναστατική Εθνικιστική Φράξια (Fraction Nationaliste Armée Révolutionnaire – FNAR), η οποία παίρνει πιο δραστικά μέτρα, εκρηκτικά. Εμφανίστηκε τον Μάρτιο και μέσα σε ένα μήνα έχει ήδη ανατινάξει δέκα κάμερες, ενώ έχει το θράσος να ζητά λύτρα 4 εκατομμύρια ευρώ για να σταματήσει! Δεν είναι να μας κάνει εντύπωση που η υπόθεση ανετέθη στην αντιτρομοκρατική υπηρεσία έτσι;

ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ ΑΝΤΕΠΙΘΕΣΗ

Η KTM πάει καλά και σκοπεύει στο μέλλον να τα πάει ακόμη καλύτερα – μέσω Ινδίας

Έχοντας καθιερωθεί στον εκτός δρόμου κόσμο, η KTM πλέον πατάει γερά και στην άσφαλτο. Η νέα της superbike RC8 τραβά τα φώτα της δημοσιότητας και μπαίνει στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Superstock, ενώ η εμπλοκή της εταιρείας στα GP 125 και 250 είναι ήδη επιτυχής. Τι άλλο θα μπορούσαν να κάνουν οι Αυστριακοί;

Κατ' αρχήν, να αποκτήσουν έναν ζάμπλουτο συνεταίρο. Αυτός μπορεί να μην διαθέτει ένα λαμπερό όνομα, αλλά έχει άφθονο χρήμα και συγκαταλέγεται στο top 5 των κατασκευαστών δικύκλων παγκοσμίως –σε απόλυτους αριθμούς. Ο λόγος για την Ινδική Bajaj, η οποία απέκτησε ένα ικανό μερίδιο μετοχών της KTM με οψιόν μεγένθυσής του στα επόμενα χρόνια. Μιλάμε για μια εταιρεία που το 2007 κατασκεύασε και πούλησε πάνω από 2.3 εκατομμύρια μοτοσυκλέτες και τρίκυκλα.

Ο πρόεδρος της εταιρείας, Stefan Pierer, πρόσφατα διορισθείς πρόεδρος και της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Μοτοσυκλετών ACEM, δηλώνει πως αποσκοπεί στο να κάνει την εταιρεία του πρώτη στην Ευρώπη και θέτει ένα στόχο πωλήσεων της τάξης των 200,000 ως το 2020! Αυτό φυσικά δεν πρόκειται να συμβεί μόνο με superbikes των 17,000 ευρώ…

Μπορεί, ωστόσο, εύκολα να επιτευχθεί με επέκταση της γκάμας προς τα κάτω και αυτό ακριβώς σχεδιάζεται. Η KTM, εκμεταλλευόμενη τη συνεργασία της με τους Ινδούς, στοχεύει σε μια νέα σειρά τετράχρονων κινητήρων 125 και 250cc για μια αντίστοιχη γκάμα entry level μοτοσυκλετών. Οι κινητήρες θα εξελιχθούν από τη Bajaj, ενώ, προς ανταπόδοση, η KTM θα προσφέρει τεχνογνωσία στην Ινδική εταιρεία για να φτιάξει μεγαλύτερες μοτοσυκλέτες. Μην ξεχνάμε πως η αγορά της Ινδίας είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες στον κόσμο και πως πρόσφατα η Yamaha ανακοίνωσε ότι σκοπεύει να εξαγάγει εκεί πλέον την πλήρη γκάμα της –η πρώτη που θα πουλάει μεγάλες μοτοσυκλέτες στην Ινδία…

Φανταστείτε τώρα μια γκάμα κλώνων, μικρούς Δούκες, Σούπερ Δούκες, RC8 και ό,τι άλλο βάλει ο νους σας, με μικρούς κινητήρες και ολόιδια εξωτερική εμφάνιση, με προσιτές τιμές και οικονομική συντήρηση . Προφανώς θα ξεσηκωθούν οι απανταχού της γης πιτσιρικάδες –και θα πάρουν φωτιά οι οικογενειακοί προϋπολογισμοί. Ακριβώς ό,τι έχει στο μυαλό του ο αξιότιμος κύριος Pierer δηλαδή…

Πείτε μου ποιος πιτσιρικάς δεν θα ήθελε ένα φτηνό τέτοιο 125 ή 250cc...

APRILIA RSX 550

Ένα μη εργοστασιακό πρωτότυπο δείχνει τον δρόμο στο Noale
Για τον Tommy Bayer, εκπρόσωπο Τύπου της Aprilia Deutschland, αυτή η μοτοσυκλέτα ενσαρκώνει μια προσωπική επιθυμία. Φανατικός φίλος των δίχρονων RS250, ο Γερμανός είδε το ίδιο όνειρο με πολύ άλλο κόσμο, ένα μικρό supersport με τον V2 κινητήρα των RXV/SXV. Έχοντας και την τεχνική υποστήριξη της εργοδότριας εταιρείας του, έκανε πιο εύκολα το επόμενο βήμα.
Χρειάστηκαν περίπου 200 μέρες ιδιαίτερα επίπονης δουλειάς για να καταφέρει να παντρέψει κινητήρα, πλαίσιο, ψαλίδι και τροχούς από ένα SXV 550 με το πιρούνι (Showa) και το αμορτισέρ (Sachs) ενός RSV 1000. Στη συνέχεια έφτιαξε δικά του πολυεστερικά φέρινγκ, τοποθέτησε το ρεζερβουάρ από ένα RS125 και η απολύτως προσωπική του supersport πήγε για τα πρώτα της πρέποντα χιλιόμετρα στην πίστα του Hockenheim. Με βάρος 134 κιλά και 71 ίππους από τον μικρό δικύλινδρο κινητήρα, αυτό το –επονομαζόμενο– RSX καταφέρνει τελική 220km/h και είναι εντυπωσιακά εύκολο και γρήγορο μέσα στη στροφή.
Αναρωτιέστε κι εσείς αν η Aprilia θα βγάλει κάτι τέτοιο στην παραγωγή; Η ίδια απορία απασχολεί και τον κύριο Bayer, μόνο που η ανυπομονησία του ικανοποιήθηκε προς το παρόν. Η ιδέα του άρεσε στο Noale, άλλωστε δεν είναι ο πρώτος που σκέφτηκε κάτι τέτοιο.

more stuff...

ZX-6R με μεταβλητό χρονισμό βαλβίδων. Ένα σύστημα ανάλογο με αυτό το GTR1400 πατεντάρησε η Kawasaki, αυτή τη φορά για το ZX-6R. Αφορά τα στον ηλεκτρονικό έλεγχο των βαλβίδων εισαγωγής μέσα ενός μηχανισμού που διαβάζει στροφές κινητήρα, άνοιγμα γκαζιού και σχέση στο κιβώτιο. Σφαγή γίνεται στα 600άρια…

Αναβιώνουν τα 250cc; Η Kawasaki έδωσε το σύνθημα με το 30 ίππων Ninja 250 και τώρα μαθαίνουμε πως η Yamaha ετοιμάζει απάντηση: YZF-R250, στα πρότυπα του λαχταριστού της 125. Αλλά και η Suzuki ψήνει ένα GSX-R250, καθώς και το 125 που περιμένουμε να εμφανιστεί από στιγμή σε στιγμή

Αν δεν έχεις να πάρεις Desmosedici, νοίκιασε μία! Η εταιρεία We Rent Motorcycles στην Καλιφόρνια, νοικιάζει κανονικά τη MotoGP ρέπλικα. Εντάξει, θέλει 25,000 δολάρια εγγύηση (επιστρέφεται), εγγυητική 100,000 δολαρίων, συστατική επιστολή (κατά προτίμηση από έμπορο Ducati), βιογραφικό που να αποδεικνύει ότι ξέρεις να οδηγείς καλά και ικανοποιητική φυσική κατάσταση. Μόνο αυτά –συν το νοίκι…

Κεσάτια για τη Vectrix Corporation. Η εταιρεία που φτιάχνει δύο ηλεκτρικά hi-tech μοντέλα, ένα scooter κι ένα superbike, είχε –λέει– το 2007 600,000 ευρώ έσοδα και 27 εκατομμύρια έξοδα… Μάλλον δεν πουλάνε καλά τα προϊόντα της, όπως συμφωνεί κι ο πρόεδρός της Andy McGowan.

JJ2S X4 500

Χρειάζεται μια γερή δόση τρέλας για να φτιάξεις έναν δίχρονο τετρακύλινδρο X κινητήρα, αλλά ποιος θα έλεγε όχι;
Από τα λίγα Πολωνικά που γνωρίζουμε (;) καταλαβαίνουμε πως αυτή σχεδιαστική άσκηση της JJS Design (www.jjsdesign.net) έχει ρεαλιστικές βλέψεις να βγει στην παραγωγή. Το πώς θα περάσει προδιαγραφές στην Ευρώπη ή αν θα παραμείνει ως ένα track day εργαλείο για αναβάτες διανοητικά πρόθυμους απέναντι στις προκλήσεις, είναι ζητήματα που προς το παρόν δεν μας απασχολούν.
Αυτό που έχει σημασία είναι πως οι Πολωνοί έφτιαξαν έναν δίχρονο κινητήρα σε διάταξη X –οι Γερμανοί θα τον ονόμαζαν αστεροειδή– με συνολική χωρητικότητα 500cc και μετά τον έβαλαν σε ένα ατσάλινο χωροδικτύωμα δικής τους σχεδίασης.
Το αποτέλεσμα ζυγίζει 155kg και αποδίδει 110hp στις 8,000rpm, έχει supersport μεταξόνιο 1,341mm και μόλις 23 μοίρες γωνία κάστερ.

Λοιπά σχόλια περιττεύουν...

ΤΟ V-MAX ΕΡΧΕΤΑΙ

Πάνε τρία χρόνια που η Yamaha περιφέρει στις εκθέσεις το πρωτότυπό της. Καιρός είναι να μας το δώσει να το οδηγήσουμε κιόλας

Ήταν το 39ο Tokyo Motor Show το 2005, όταν η Yamaha εμφάνισε ένα πρωτότυπο V-Max. Όλοι ήδη περίμεναν να υλοποιηθούν οι φήμες για ένα νέο V-Max στα 20ά γενέθλια του, αλλά ατυχώς αυτό που είδαν δεν ήταν για παραγωγή.

Οι Ιάπωνες συνέλλεξαν τις αντιδράσεις του κοινού από την εξειδικευμένη ιστοσελίδα www.next-vmax.com, ενώ επανήλθαν σε όλα τα μεγάλα φετινά σαλόνια με το ανανεωμένο πρωτότυπο και στο συνοδευόμενο press-kit από το Τόκυο αναφέρει πως οδεύουμε προς την παραγωγή.

Εκπρόσωπος της Αγγλικής αντιπροσωπείας απεκάλυψε σε περιοδικά της χώρας του πως περιμένουν εντός του 2008 το νέο μοντέλο, ενώ κυκλοφόρησαν και πληροφορίες πως έχει ήδη οργανωθεί μια περίοδος δοκιμών δρόμου στη Βόρεια Ιταλία φέτος την άνοιξη.

Για τη μοτοσυκλέτα λίγα είναι γνωστά. Ο κινητήρας είναι αναμφίβολα V4 και η χωρητικότητά του πιθανότατα 1,800cc με απόδοση της τάξης των 200hp. Ο κινητήρας του πιθανότατα διαθέτει μεταβλητό χρονισμό των βαλβίδων και, φυσικά, ram-air.

Μάλλον πρέπει σιγά-σιγά να μας ανοίγει η όρεξη…

HONDA V5

Μια πατέντα της Honda μας αποκαλύπτει πως το VFR ενδεχομένως στο μέλλον να μην ερμηνεύεται ως VFouR…

Κατατέθηκε νσύχως στις 31 Ιανουαρίου του 2006 και για 15 μήνες διέφυγε της δημοσιότητας. Σιγά-σιγά όμως έκαναν την εμφάνισή τους στο Διαδίκτυο μερικές εικόνες από τα πατενταρισμένα σχέδια των Ιαπώνων για ένα νέο πλαίσιο.

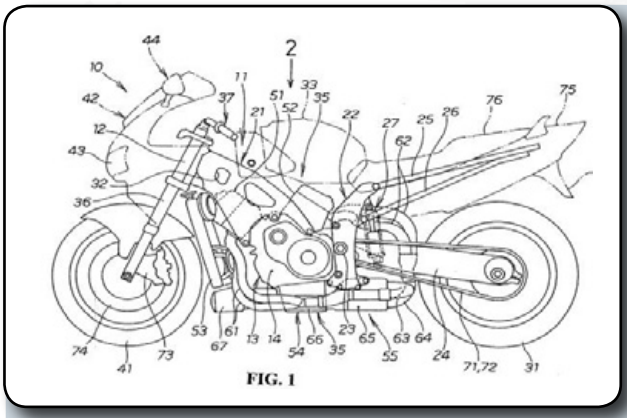
Στα σχέδια διακρίνουμε κάτι που ακολουθεί εκ του μακρόθεν τη φιλοσοφία ενός αλουμινένιου πλαισίου δύο δοκών που είναι χωρισμένο σε δύο μέρη, τα οποία δένουν μεταξύ τους με τον κινητήρα.

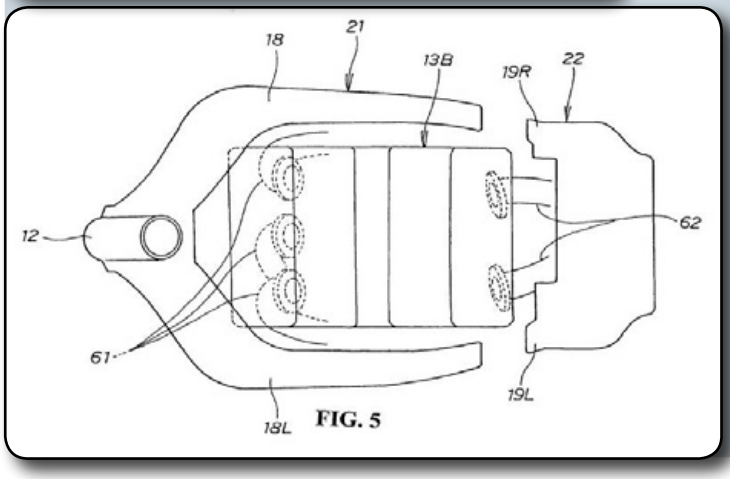
Αυτή η συνδεσμολογία θυμίζει αρκετά τον τρόπο που ο boxer κινητήρας της BMW δένει μεταξύ τους δύο υποπλαίσια, αν και εδώ δεν πρόκειται για ατσάλινα δικτυώματα, μα για αλουμινένια χυτά κομμάτια. Πηγαίνοντας μια δεκαετία πίσω, θυμόμαστε το περίφημο pivotless πλαίσιο της Honda, όπου ξανά οι πλευρικές δοκοί του πλαισίου δεν ενώνονταν απευθείας με το πίσω κάθετο τμήμα, δημιουργώντας μια περιοχή ελεγχόμενης ελαστικότητας εκεί που ο κινητήρας ένωνε τα δύο μέρη του πλαισίου.

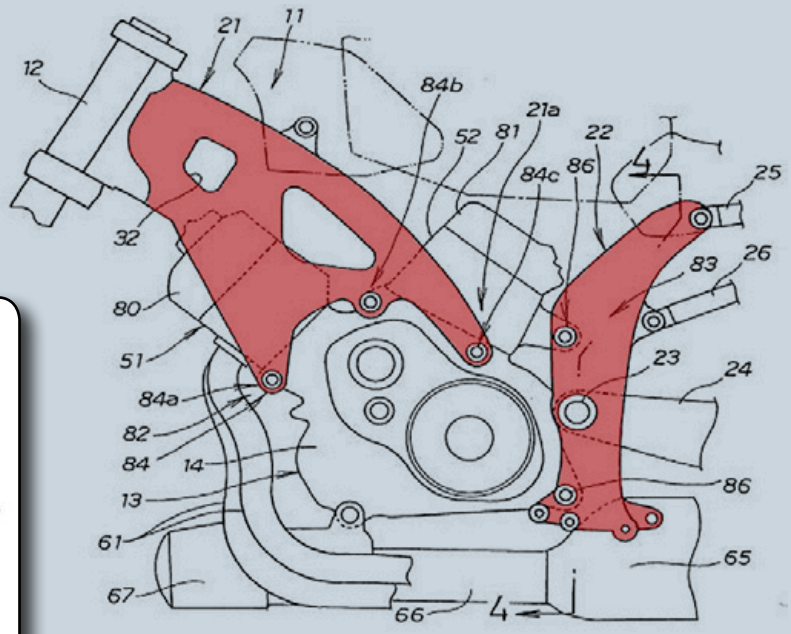
Διαβάζοντας παρακάτω τις επεξηγήσεις στην αίτηση της πατέντας ανακαλύπτουμε πως ο κινητήρας μπορεί να είναι οποιασδήποτε διάταξης, αλλά ανάμεσα στα ενδεχόμενα ξεχωρίζει μια διάταξη που περιγράφεται αναλυτικά ως να «διαθέτει πέντε κυλίνδρους, τρεις μπροστά και δύο πίσω, διαταγμένους σε σχήμα V!»

Η μετάβαση από τα 990 στα 800cc και η επακόλουθη δημιουργία ενός νέου V4 κινητήρα από τη Honda για τα RCV σημαίνει πως πλέον μια εξημερωμένη έκδοση του V5 990cc μπορεί ελεύθερα να μπει στην παραγωγή, χωρίς τους περιορισμούς περί πρωτοτύπων MotoGP.

Ο διεθνής Τύπος, και πρωτίστως ο Αγγλικός, θεωρούσε δεδομένη την εμφάνιση μιας τέτοιας μοτοσυκλέτας από τη στιγμή που ανακοινώθηκε η αλλαγή κανονισμών στα GP, εικάζοντας μεταξύ μιας νέας γενιάς VFR ή του νέου Blackbird. Όποιο και να είναι, πλέον γνωρίζουμε πως βρίσκεται σίγουρα στα πλάνα της Honda –και μάλιστα ξέρουμε και τι πλαίσιο θα φοράει.


44
10
42
12
43
32
36
2
11
37
21
51
52
33
35
22
27
62
25
26
76
75
74
41
73
53
61
67
13
14
54
66
35
23
65
55
63
64
24
71,72
31
FIG. 1


18
21
13B
19R
22
12
62
61
18L
19L
FIG. 5


12
21
11
84b
21a
52
81
22
84c
86
25
32
83
26
80
51
23
24
84a
82
84
14
86
13
61
65
67
66
4

ebike.gr

first rides

Πιο γρήγορο από το 999, πιο εύκολο και ελαφρύ από το 1098. Οδηγούμε το 848 στις Σέρρες και αναρωτιόμαστε για ποιο λόγο να πάρεις 1000άρι σήμερα.

848

Kawasaki Versys 650

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος

Ελβετικός σουγιάς

Η έλευση της εξειδίκευσης στις κατηγορίες μοτοσυκλετών, άφησε ένα μεγάλο κενό – της μοτοσυκλέτας που τα κάνει όλα. Αυτό καλύφτηκε σταδιακά από τις μοτοσυκλέτες διπλής χρήσης, παρ' ότι οι περισσότεροι αναβάτες τους δεν πλησίαζαν χώμα ούτε σε παρτέρι. Με το Versys η Kawasaki αποπειράται την επιστροφή στις ρίζες, στη μοτοσυκλέτα με Μ κεφαλαίο

Το Versys παρουσιάστηκε το 2006, και πήρε τη σκυτάλη από το αειθαλές KLE 500 στο δύσκολο ομολογουμένως ρόλο της μοτοσυκλέτας που δε λέει όχι πουθενά. Και επειδή για κάποιο λόγο αυτοί που θέλουν μια τέτοια μοτοσυκλέτα δεν είναι διατεθειμένοι να βάλουν το χέρι πολύ βαθιά στην τσέπη, το κόστος πρέπει να κρατηθεί χαμηλά – και αυτό σημαίνει ότι αυτή η τέλεια μοτοσυκλέτα πρέπει να βασιστεί σε κάποια ήδη υπάρχουσα.

Όπως το KLE είχε κληρονομήσει τον κινητήρα του GPZ 500 που μετά μετακόμισε και στο ER-5, έτσι και το Versys βασίστηκε στο ER-6. Όντας νομότυπη, η Kawasaki ακολούθησε τους κανόνες που θέλουν διαφορετική ρύθμιση του κινητήρα, τοποθετώντας άλλους εκκεντροφόρους, μειώνοντας τη συμπίεση και αλλάζοντας τους λαιμούς της εξάτμισης, ώστε να τονίσει τη ροπή στο φάσμα των τριών με έξι χιλιάδων στρόφων. Η Kawasaki δε θα ήταν Kawasaki όμως αν έπαιζε με τους ίδιους όρους με τους υπόλοιπους κατασκευαστές, και άλλαξε λίγο τη συνταγή στον τομέα των αναρτήσεων. Τι κάνουν οι άλλοι; Αφαιρούν ρυθμίσεις; Η Kawasaki προσθέτει – πλήρως ρυθμιζόμενο λοιπόν το μπροστινό (και ανάποδο παρακαλώ) και ένα ψαλιδάκι τύπου μπανάνα που κάνουν το μη ρυθμιζόμενο μπροστινό του ER6 και το σωληνωτό ψαλίδι του να σφυρίζουν αδιάφορα κοιτώντας αλλού.

Και για να δέσει το γλυκό, το Versys διαθέτει μια πλήρη γκάμα αξεσουάρ, από πρακτικά, όπως οι δύο τύπου ψηλές ζελατίνες, το topcase, οι πλαϊνές βαλίτσες, τα προστατευτικά μανιτάρια και εναλλακτικές σέλες (ψηλότερη και χαμηλότερη) έως καθαρά κοσμητικά, με άλλους καθρέπτες και διακοσμητικά καλύμματα σε αλουμίνιο για διάφορα μέρη της μοτοσυκλέτας. Έτσι, ο κάθε αγοραστής μπορεί να φέρει το Versys στα μέτρα του δικού του "όλα", συνθέτοντας στην πορεία μια μοτοσυκλέτα που ξεχωρίζει από τα αδελφάκια της.

Είναι εμφανές ότι η Kawasaki δεν πήρε το Project Versys (που βγαίνει από το Versatile System – ευπροσάρμοστο σύστημα) αβίαστα, δημιουργώντας μια μοτοσυκλέτα που παρά την εμφανή συγγένεια έχει εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα από το ER-6. Πόσο κοντά έπεσε όμως στο να κάνει μια πολυχρηστική μοτοσυκλέτα που να μην είναι ταυτόχρονα αδιάφορη;

Πρώτες εντυπώσεις

Όσο επικριτικό μάτι και να έχει κανείς, οφείλει να παραδεχτεί ότι το Versys αποπνέει ποιότητα. Το συγκεκριμένο χρώμα σε συνδυασμό με το μαύρο πλαίσιο σίγουρα βοηθάει, αλλά δεν έχεις παρά να το πλησιάσεις για να ανακαλύψεις

Παρότι δε γεμίζει το μάτι, η σέλα του συνεπιβάτη είναι άνετη, και οι χειρολαβές σε σωστή θέση

Το φανάρι δίχασε τις απόψεις όταν παρουσιάστηκε το Versys, αλλά σήμερα δείχνει φυσιολογικό. Καλός φωτισμός αλλά δυσπρόσιτες οι ρυθμίσεις

Πανέμορφο το λευκό στροφόμετρο τη νύχτα, ευανάγνωστα και πλήρη τα όργανα - με εξαίρεση το δείκτη θερμοκρασίας

"...όσο επικριτικό μάτι να έχει κανείς, οφείλει να παραδεχτεί ότι το Versys απονέει ποιότητα..."

Kawasaki
Versys

Όπως στο ER-6 το ντεπόζιτο χωράει ακόμα 1.5 λίτρο βενζίνης από τη στιγμή που θα φτάσει η στάθμη στο "ποτηράκι". Σε αντίθεση με το ER-6 στηρίζει ιδανικά τα πόδια του αναβάτη

Έργο τέχνης το καβαλέτο του τιμονιού – και οι πιθανότητες είναι ότι δεν θα το προσέξει σχεδόν κανείς

Διπίστονες δαγκάνες με δίσκους μαργαρίτα. Όχι η πιο συνηθισμένη επιλογή εκτός Kawasaki, συνδυάζουν αποτελεσματικότητα με φιλική προς τους νέους αναβάτες συμπεριφορά

ότι η εντύπωση δεν είναι απλά επιφανειακή. Η εφαρμογή των πλαστικών είναι άριστη, δεν πετάνε πουθενά ξέμπαρκα καλώδια, και όσο το χαζεύεις τόσο περισσότερες λεπτομέρειες παρατηρείς: Το ψαλίδι τύπου μπανάνα, τα όμορφα φιλέτα χρώματος στην ουρά που μειώνουν τον όγκο της, τα χωροδικτυώματα για τις βάσεις μαρσπιέ του συνοδηγού ή το τύπου led φανάρι. Ακόμα και το ενιαίο καβαλέτο του τιμονιού - που οι πιθανότητες είναι ότι δεν θα το προσέξει σχεδόν κανείς - θυμίζει γλυπτό.

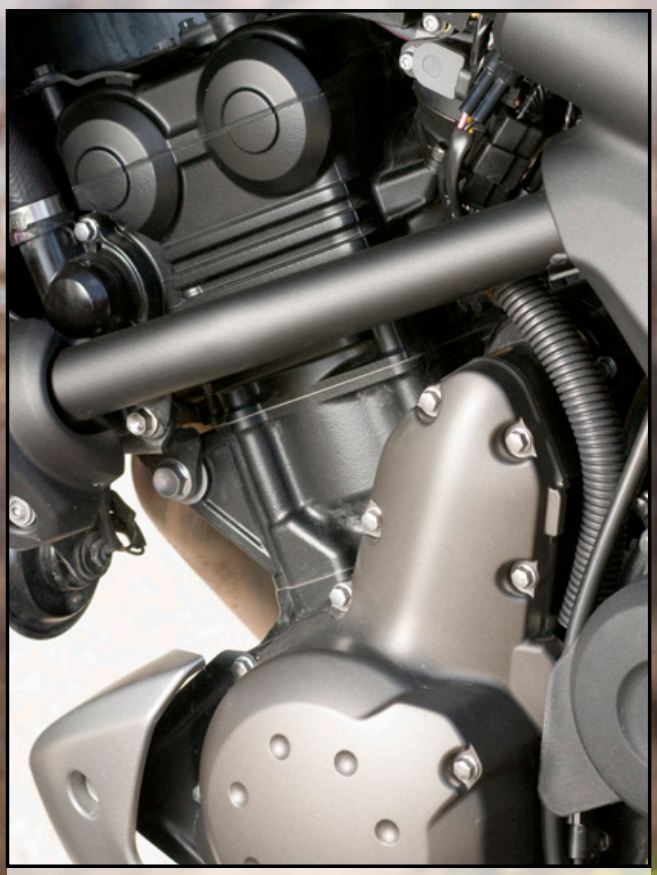
Και η συγγένεια με το ER-6 σίγουρα δεν βλάπτει – το Versys έχει κληρονομήσει εκτός από τον δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα των 649 κ.εκ. τους δίσκους μαργαρίτα και τη διάταξη του αμορτισέρ στο πλάι, δημιουργώντας ένα σύνολο που ξεχωρίζει άμεσα απ' οτιδήποτε άλλο, χωρίς να γίνεται ακραίο. Μόνο το φανάρι ξένιζε όταν παρουσιάστηκε, αλλά μετά την έλευση του νέου Transalp θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε έως και συντηρητικό.

Εξίσου καλή είναι και η εικόνα από τη σκοπιά του αναβάτη. Η χαμηλή σέλα βεβαιώνει ότι ακόμα και όσοι δεν είναι μπασκετμπολίστες θα πατήσουν εύκολα κάτω. Το τιμόνι φέρνει τα χέρια λίγο πιο ανοιχτά από το ιδανικό, αλλά αυτό είναι το μοναδικό παράπονο από τη θέση οδήγησης για αναβάτες μέσου σωματότυπου. Το ντεπόζιτο των 19 λίτρων είναι καλοσχεδιασμένο, με τα πόδια να δένουν πάνω του σε φυσιολογικές γωνίες, επιτρέποντας καλή στήριξη του αναβάτη.

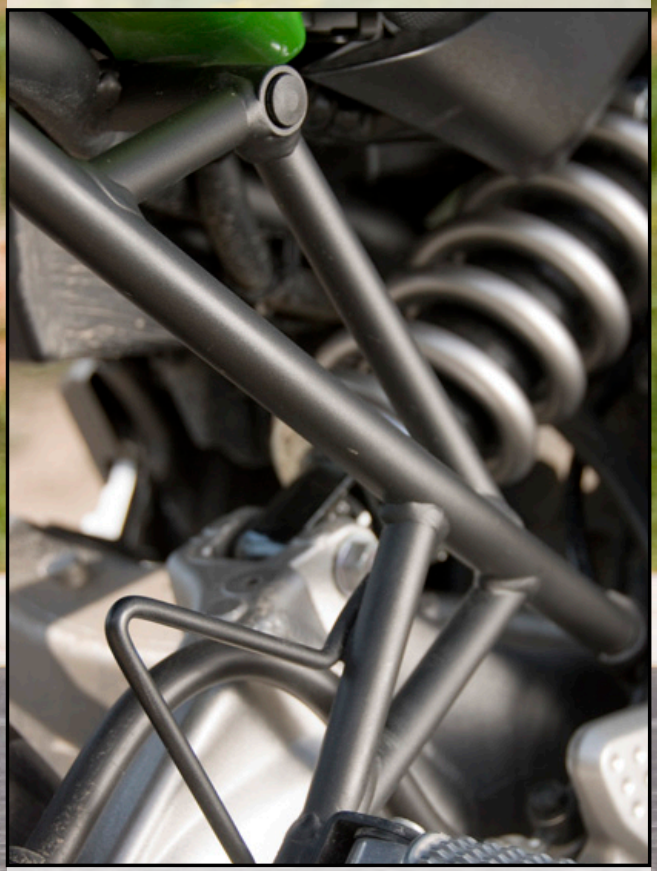
Τα όργανα είναι όμορφα και πλήρη, με την περίεργη εξαίρεση της θερμοκρασίας του ψυκτικού. Γνωρίζουμε ότι οι σημερινές μοτοσυκλέτες δεν πάσχουν από τα προβλήματα υπερθέρμανσης που βασάνιζαν τα παλαιότερα μοντέλα, αλλά είναι πάντα χρήσιμο να ξέρεις πότε έχει έρθει σε σωστή θερμοκρασία ο κινητήρας.

Κανένα παράπονο πάντως δε μπορεί να υπάρξει για τις μανέτες φρένου και συμπλέκτη, που κατά πάγια (και πολύ σωστή) τακτική της Kawasaki ρυθμίζονται σε απόσταση.

Οι σούζες με το Versys παραείναι εύκολες – προσέξτε τον δεξί καρπό και το κλειστό γκάζι



Ηλεκτρικός σε λειτουργία ο δικύλινδρος εν σειρά του Versys, με παραπάνω από αρκετή ισχύ και χαμηλή κατανάλωση



Πανέμορφο το χωροδικτύωμα της βάσης των μαρσπιέ συνοδηγού, αλλά μια πλάκα θα προστάτευε τα πόδια από τα νερά

Εντός

Σε ρυθμούς πόλης το Versys δεν προβληματίζει. Τυπικά για Kawasaki η 2α θέλει λίγη πειθώ παραπάνω από το κανονικό για να κουμπώσει, αλλά όχι τόσο που να ενοχλεί. Αυτό που παραξενεύει στην αρχή είναι η απόκριση στο γκάζι, με το Versys να πετάγεται μπροστά με την παραμικρή κίνηση του δεξιού χεριού. Αυτό είναι αποτέλεσμα αμεσότητας του ψεκασμού και της αυξημένης ροπής στις μεσαίες στροφές, αλλά συνηθίζεται γρήγορα. Τα χαρακτηριστικά σκορτσαρίσματα των δικύλινδρων εξαφανίζονται μετά τις 1,500 στροφές, και αυτό που εντυπωσιάζει είναι το πόσο σβέλτα μπορείς να κινηθείς χωρίς να περνάς ποτέ τις 4,000 στροφές, με το χαρακτηριστικό στακάτο ήχο του κινητήρα να σε συνοδεύει. Ένα τσιμπηματάκι του συμπλέκτη με 2α σε αυτό το φάσμα στροφών θα φέρει τον εμπρός τροχό στον αέρα, για μια πανεύκολα ελεγχόμενη σούζα (σε κλειστή διαδρομή με ελεγχόμενες συνθήκες φυσικά). Σε χαμηλές ταχύτητες οι αναρτήσεις είναι πιο σφιχτές απ' ότι περιμένεις, ενώ οι ελιγμοί γίνονται με ευκολία. Το μόνο που θα ενοχλήσει στην κίνηση είναι το τιμόνι που βρίσκεται στο ίδιο ύψος με τους καθρέπτες των SUV που έχουν πλημμυρίσει τους δρόμους των πόλεων. Ώρα να δούμε πως είναι πιο έξω.

Εκτός

Αυτό που χαρακτηρίζει το Versys στο ταξίδι είναι η ροπή και η ελαστικότητα του κινητήρα του. Δεν απαιτεί κατέβασμα για προσπεράσεις ακόμα και δικάβαλο, παρά μόνο λίγο παραπάνω άνοιγμα του γκαζιού. Ταξιδεύει με εκνευριστική για το δίπλωμα σου άνεση με 160 km/h, έχοντας ακόμα τη μισή διαδρομή του γκαζιού ελεύθερη για προσπεράσεις. Και καθώς η γωνία κλίσης του δεξιού καρπού συνδέεται άμεσα με την κατανάλωση, το Versys αποδεικνύεται πολύ οικονομικό – το 19άλιτρο ντεπόζιτο θα ξεπεράσει με άνεση τα 260 χιλιόμετρα πριν αρχίσεις να αναζητείς βενζινάδικο, ενώ με ήρεμους ρυθμούς μπορείς να ξεπεράσεις τα 300 χιλιόμετρα αυτονομίας. Και αυτό είναι ένα νούμερο που είναι ψωμοτύρι για τον αναβάτη του Versys, χάρη στην άνεση που προσφέρει. Οι σφιχτές στις χαμηλές ταχύτητες αναρτήσεις στερούνται της τυπικής πλεύσης των τουριστικών μοτοσυκλετών όταν οι ρυθμοί ανέβουν, κρατώντας το Versys σταθερό ακόμα και σε καμπές με υψηλή ταχύτητα.

Η μοτοσυκλέτα που οδηγήσαμε ήταν εφοδιασμένη με τη ρυθμιζόμενη aftermarket ζελατίνα που κατασκευάζει η MRA για λογαριασμό της Kawasaki, η οποία είναι σαφώς πιο ογκώδης χαμηλά από την κανονική, αλλά χάρη στη σχεδίασή της καταφέρνει να παίρνει ένα μέρος του αέρα από τα χέρια του οδηγού. Με λίγο πειραματισμό (που γίνεται εύκολα ακόμα και εν κινήσει χάρη στην έξυπνη σχεδίαση του μηχανισμού της), ανακαλύπτεις ότι στη μεσαία θέση στρώνει τη ροή του αέρα τόσο που να ταξιδεύεις ανενόχλητα με 190+ στο κοντέρ.

Η αυτονομία αναβάτη και συνεπιβάτη είναι άνω του μέσου όρου, καθώς η σωστή σκληρότητα της σέλας κρατάει τα μαλακά τους μόρια ξεκούραστα για μεγάλες αποστάσεις. Η σέλα του συνοδηγού δε γεμίζει το μάτι, αλλά υπάρχει παραπάνω από αρκετός χώρος για μετακίνηση, ενώ τα μαρσπιέ επιτρέπουν στα πόδια να κάθονται σε φυσιολογικές

γωνίες, και οι χειρολαβές πέφτουν με φυσικότητα στα χέρια.

Και επί τα αυτά

Φεύγοντας από την εθνική για κάποιον επαρχιακό, και αφού κατά προτίμηση αφήσουμε το συνεπιβάτη κάπου με καλή θέα να κάνει ένα τσιγάρο, έρχεται η ώρα να ανέβει ο ρυθμός. Και με την αύξησή του, εξαφανίζονται τα αρχικά παράπονα για τη γωνία του τιμονιού, καθώς αρχίζεις να εκτιμάς το μοχλό που προσφέρει. Οι αλλαγές κατεύθυνσης γίνονται πανεύκολα με μια ελαφριά πίεση, και σε συνδυασμό με τις σφιχτές αναρτήσεις δίνουν μια ευελιξία που μόνο το Multistrada έχει στην κατηγορία, αλλά με μεγαλύτερη σταθερότητα. Η μόνη περίπτωση που το Versys χάνει τη μονοκόμματη αίσθησή του είναι αν συναντήσει ανωμαλίες υπό κλίση με πολλά χιλιόμετρα στο ψηφιακό κοντέρ, ή αν ο αναβάτης είναι αβέβαιος με το γκάζι στην καρδιά της στροφής. Τότε εμφανίζονται ελαφρές διαμήκεις ταλαντώσεις που σταματούν μόνες τους χωρίς να τρομάζουν.

Ο δικύλινδρος των 649cc έχει μειωμένη ιπποδύναμη από την αντίστοιχη έκδοση που γνωρίσαμε στο ER-6, αλλά σε αντίθεση με τις περισσότερες περιπτώσεις, το αποτέλεσμα είναι ένας σαφώς καλύτερος σε λειτουργία κινητήρας. Η γραμμική και γεμάτη απόκριση συγχωρεί τις λάθος επιλογές σχέσης, καθώς η αυξημένη ροπή δεν εμφανίζεται μόνο στα χαρτιά αλλά και στην πράξη, με αξιοποιήσιμη ισχύ σε όλο το φάσμα των στροφών. Δεν υπάρχει λόγος να κυνηγάει κανείς τον κόφτη, καθώς η απόδοση πέφτει μετά τις 9000 στροφές, αλλά το ανέβασμα ταχύτητας φέρνει το μοτέρ πάλι στην καλή του περιοχή.

Σε αντίθεση με τους δίσκους "μαργαρίτα", οι διπίστονες δαγκάνες δε γεμίζουν ιδιαίτερα το μάτι, ούτε εμπνέουν ιδιαίτερη εμπιστοσύνη αρχικά, καθώς η μανέτα είναι σχετικά σφιχτή χωρίς ταυτόχρονα να μεταφέρει πληροφορία στον αναβάτη. Υπάρχει όμως κάποιος λόγος πέρα από το χαμηλό τους κόστος που η Kawasaki τα χρησιμοποιεί στα entry level μοντέλα της, που γίνεται αντιληπτός όταν ξεπεράσεις τις αρχικές φοβίες και αρχίσεις να ασκείς δύναμη στη μανέτα: Δεν υπολείπονται σε δύναμη ή γραμμικότητα, αλλά μόνο σε αίσθηση και απαιτούν δύναμη για να αποδώσουν. Όσο περίεργο και αν φαίνεται σε όσους έχουν συνηθίσει την άμεση ανταπόκριση που προσφέρουν οι ακτινικές διατάξεις, στην πράξη αυτή τους η λειτουργία είναι ιδανική τόσο για αρχάριους, όσο και για φρεναρίσματα πανικού, γλιτώνοντάς τους από ακούσια μπλοκαρίσματα του μπροστινού τροχού και τις τρομάρες που αυτά συνεπάγονται.

Δύσκολα τα πράγματα

Παρά την εμφάνιση, το Versys δεν δεσμεύεται στην πραγματικότητα από τους όρους των V-Strom και Transalp, και πλησιάζει τη νοοτροπία του Multistrada από την πιο χρηστική του σκοπιά. Αποποιείται της θεωρητικής εκτός δρόμου χρήσης, και μαζί με αυτή τους περιορισμούς που

Όπως στο ER-6, η εξάτμιση είναι κάτω από τον κινητήρα, κρατώντας το βάρος χαμηλά. Σε αντίθεση με το ER-6, το ψαλίδι μπανάνα είναι έργο τέχνης

...είναι ιδιαίτερα
δύσκολο να βρείς ευαίσθητα
σημεία στην αρματωσιά του
Versys
Kawasaki
Versys

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,125 mm
Πλάτος:	840 mm
Ύψος:	1,315 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	840 mm
Ρεζερβουάρ:	19 lt
Βάρος κατασκευαστή:	181 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	83 x 60 mm
Χωρητικότητα:	649 cc
Σχέση συμπίεσης:	10.6:1
Ισχύς:	64/8,000 hp/rpm
Ροπή:	6.2/6,800 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	150/41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/ επαναφοράς
ΠΙΣΩ	Παράκεντρα τοποθετημένο αμορτισέρ, χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	145 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 7 θέσεις, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax D221 120/70ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι "μαργαρίτα" 300 mm, δαγκάνες Tokico 2 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax D221 160/60ZR17
Φρένο:	Δίσκος "μαργαρίτα" 220 mm, δαγκάνα Tokico 1 εμβόλου με γλίστρα

KAWASAKI VERSYS 650
ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε.
7,190€

αυτή φέρνει. Άλλωστε, χάρη και μόνο στην απόσταση από το έδαφος, το δικύλινδρο Kawasaki θα περάσει με άνεση από τους περισσότερους χωματόδρομους που θα συναντήσουν οι αναβάτες του. Έτσι, διατηρεί τροχούς 17 ιντσών, με πληθώρα επιλογών σε ελαστικά δρόμου, έχει πιο σφιχτές αναρτήσεις, πλήρως ρυθμιζόμενες, και πολύ πιο συμπαγή συμπεριφορά στην άσφαλτο, που οι μοτοσυκλέτες της κατηγορίας περνάνε το μεγαλύτερο μέρος (αν όχι το σύνολο) της ζωής τους. Sport Tourer όνομα και πράγμα.

Εκτός της -πάντα υποκειμενικής- εμφάνισης, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να βρεις ευαίσθητα σημεία στην αρματωσιά του Versys. Όσο κλισέ και αν είναι πια αυτή η έκφραση, το Versys απλά δεν έχει δικαίωμα να είναι τόσο καλό με δεδομένο το χαμηλό κόστος των περιφερειακών του. Αλλά είναι. Αν θέλετε μια μοτοσυκλέτα που να κάνει τα πάντα, το Versys είναι μια από τις καλύτερες επιλογές. <<

Arai
www.bikenet.gr
Kawasaki
Versys

Το "εφτάμιση" του Ιταλού

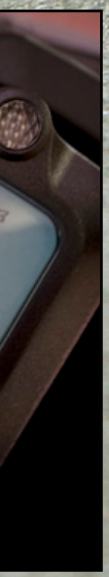
κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος, Ηλίας Ντέβελι, αρχείο eBike

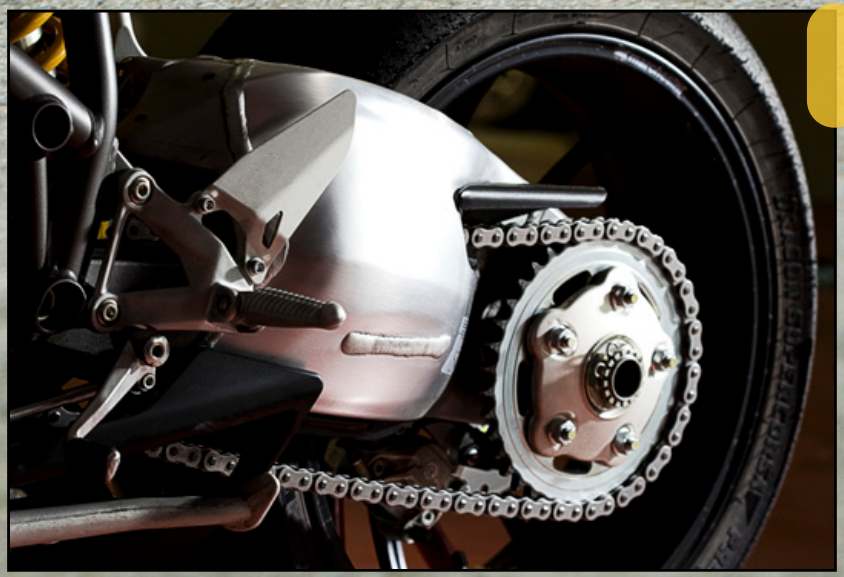
Στον άγραφο νόμο των μηχανικών διατάξεων, ένα V2 750 ισοδυναμεί με ένα 4κύλινδρο 600. Χτυπάω τα πλήκτρα στο κομπιουτεράκι του μπακάλη δίπλα μου και το 848 μου βγαίνει ισοδύναμο μ' ένα 4κύλινδρο 750. Τα λέω καλά γιατρέ μου;

Η πραγματικότητα δεν απέχει και πολύ από τον παραπάνω συνειρμό της στιγμής. Η Ducati, εγκαταλείποντας οριστικά την αγωνιστική της δραστηριότητα στα 600, σκέφτηκε ώριμα και επέλεξε να κατασκευάσει μια προσιτή Supersport (το "προσιτή" με τα δικά της μέτρα και σταθμά, έτσι;), που να μην ντρέπεται ν' ανοίξει το γκάζι δίπλα στα σημερινά 600άρια. Έτσι, το όριο του κυβισμού βγήκε από την εξίσωση και, ελεύθεροι να "παίξουν" όπου αυτοί νομίζουν ότι θα είναι καλύτερα, οι μηχανικοί της κατέληξαν στο 848. Σαφώς πιο δυνατό από το απερχόμενο 749 και όσο πιο κάτω πρέπει από την ναυαρχίδα, το 1098, για να μην της μπαίνει στο μάτι. Αν η Ducati επέμενε στα 750 cc, σήμερα θα μιλούσαμε για ένα καινούργιο 749, λίγο καλύτερο εκεί, λίγο ελαφρύτερο παραδίπλα κ.ο.κ. Τα πράγματα όμως δεν είναι καθόλου έτσι, καθώς με αυτή τη μοτοσυκλέτα, ο μέσος αναβάτης των Σερρών για παράδειγμα θα γυρίσει στον ίδιο ή και καλύτερο χρόνο απ' ότι μ΄ ένα 1098 - απλό, S ή R. Δυσκολοχώνευτο αυτό το τελευταίο, έτσι; Υπομονή, θα φτάσουμε και εκεί.

Πρώτα, θα σας πω τη δική μου ιστορία με το 848. Όταν το πρωτοείδα σε φωτογραφίες στο net, γούσταρα τρελά το λευκό πέρλα με τη μαύρη καρίνα και αναρωτήθηκα γιατί δεν βγάζουν και το 1098 σε αυτό το χρωματισμό. Κάνα μήνα μετά, με περίμενε στο Ducati Athens να το περιεργαστώ με την ησυχία μου. Στις πρώτες κιόλας ματιές, είχα ξενερώσει με τον λεπτότερο άξονα του πίσω τροχού. Πείτε με περίεργο, αλλά στο μονόμπρατσο θεωρώ must το τεράστιο παξιμάδι και τον κούφιο άξονα που περνά όρθιος αρουραίος από μέσα. Τα επόμενα λεπτά κύλησαν αργά και βασανιστικά. Τα συναισθήματα, ανάμεικτα. "Ουφ, τουλάχιστον δεν ξήλωσαν τα όργανα", "αμάν, που είναι τα θεϊκά φρένα;", "ευτυχώς που το ψαλίδι παραμένει επιβλητικό και τεράστιο" και άλλα τέτοια κωμικοτραγικά - λες και το είχα αγοράσει έκανα. Σοβαρά τώρα, αν εξαιρέσεις τα φρένα και τις παχύτερες ακτίνες των τροχών, δύσκολα βρίσκεις διαφορές με το 1098. Αυτός είναι πιθανόν και ο λόγος που η διαφορά στην τιμή τους δεν είναι τόσο μεγάλη όσο θα περίμενε κανείς. Με 14.900 (και λιγότερα) παίρνεις καινούργιο 1000άρι εξ' Ιαπωνίας - αλλά αυτό το ξέρατε. Αυτό που δεν ξέρατε είναι ότι δύσκολα θα βρεις τέτοιο πακέτο στα μαγαζιά των big four - με εξαίρεση το GSX-R750, που όσο ζω θα γράφω ότι αποτελεί την καλύτερη επιλογή για τον ερασιτέχνη Έλληνα πισταδόρο. Τώρα που το σκέφτομαι, να μια ωραία ιδέα για συγκριτικό...

Πλήρης ενδείξεων και λειτουργιών, ελέγχεται από δύο διακόπτες στο αριστερό clipon. Το στροφόμετρο δεν διαβάζεται εύκολα εν κινήσ αλλά σύντομα μαθαίνεις που ακριβώς βρίσκεται, συνδυάζοντας το άκουσμα του κινητήρα με αυτό που βλέπεις

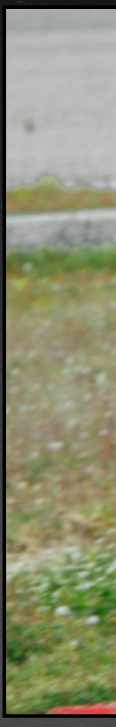




Αυτούσιο από το 1098 και αναμφίβολα χορταστικό, το μονόμπρατσο επέστρεψε και θα μείνει. Βαρύτεροι τροχοί με παρόμοιο σχέδιο, λεπτότερος άξονας τροχού και τα ίδια, κορυφαία ελαστικά της Pirelli

"...με αυτή τη μοτοσυκλέτα, ο μέσος αναβάτης των Σερρών για παράδειγμα θα γυρίσει στον ίδιο ή καλύτερο χρόνο απ' ότι μ' ένα 1098..."

Ακτινικές Brembo με δίσκους 320mm. Σε καμία περίπτωση αντίστοιχα των monobloc του 1098, αλλά δεν τα λες και λίγα, έτσι;



Βάλτο μπροστά επιτέλους...

Όπως θα έχετε καταλάβει, δεν ανέβηκα στις Σέρρες με τις καλύτερες εντυπώσεις στο πίσω μέρος του κεφαλιού μου. Μέχρι τότε, έβλεπα το 848 σαν ένα πετσοκομμένο 1098, με φθηνότερες αναρτήσεις και φρένα, πιο μαλακό, πιο φιλικό, πιο ξενέρωτο βρε παιδί μου - και πολύ χάρηκα που έκανα λάθος στα πάντα. Από τις δέκα και μοτοσυκλέτες που οδήγησα εκείνη τη Δευτέρα, το 848 ήταν αυτό που με εξέπληξε περισσότερο - και όχι το KTM RC8 που τόσο λαχταρούσα να οδηγήσω, αλλά ούτε και το πληθωρικό 1098R με το εξωπραγματικό γκάζι. Και όχι, δεν τα λέω όλα αυτά χάριν εντυπωσιασμού, απλώς εκτιμώ περισσότερο τις μοτοσυκλέτες που βοηθούν έναν αναβάτη να γίνει καλύτερος και να βελτιώσει την προσωπική του επίδοση, παρά αυτές που τις οδηγείς και αισθάνεσαι πολύ "λίγος" για τις δυνατότητές τους. Προφανώς, το 848 ανήκει στις πρώτες - και είναι μάλιστα ένας άξιος εκπρόσωπος του είδους του.

Γυρνάω κλειδί και ο πίνακας ζωντανεύει, αναγράφοντας "848" εκεί όπου λίγο αργότερα εμφανίζεται το ταχύμετρο. Τα απολύτως καλύτερα ψηφιακά όργανα παραγωγής έχουν ένα σκασμό λειτουργίες - με σημαντικότερη από αυτές το lap timer, που ενεργοποιείται από τα χειριστήρια στο αριστερό clipon. Αν πάλι βρίσκετε κουραστικό να πατάτε το σινιάλο κάθε φορά που ολοκληρώνετε γύρο, η Ducati διαθέτει στον κατάλογο των αξεσουάρ πομποδέκτη υπερύθρων που αυτοματοποιεί τη διαδικασία για εσάς. Μετά, θα σας λείπει το usb stick (Ducati Data Analyzer το λένε), για να τρώτε ατελείωτες ώρες στην οθόνη του υπολογιστή σας αναλύοντας το άνοιγμα του γκαζιού, τους χρόνους, τις τελικές και τις αλλαγές ταχυτήτων.

Έχουμε ξεφύγει ελαφρώς, οπότε ας κουμπώσω μια πρώτη στον ελαφρύτερο από του 1098 επιλογέα. Ο υγρός συμπλέκτης ξενίζει μόνο με την απουσία του χαρακτηριστικού κροταλίσματος - η Ducati λέει ότι είναι και πιο φθηνός στη συντήρηση, αλλά αυτό δεν μας αφορά

Από τις ομορφότερες ουρές σήμερα και από τους πιο γεμάτους ήχους, πάρα τη Euro 3 - τόσο που σε κάνει να αναρωτιέσαι αν οι Ιταλοί περνάνε την ίδια προδιαγραφή με τους υπόλοιπους...

τη δεδομένη στιγμή. Σαν αίσθηση και βάρος, δεν μπορώ να πω ότι τον βρήκα διαφορετικό από του 1098. Σαν ήχος, ο κινητήρας ακούγεται ακριβώς ίδιος με το 1098. Μέχρι και το στροφάρισμά του στο ρελαντί είναι παρόμοιο - και απολύτως ενδεικτικό για το τι είδους δουλειά έχει κάνει η Ducati εκεί μέσα. Αποδίδοντας τα ίδια άλογα με το πρώτο 999 του 2003 και ζυγίζοντας καμιά 25αριά κιλά λιγότερα, είμαι πολύ περίεργος να δω τι γεύση αφήνει.

Ποιος χρειάζεται το 1098;

Πέντε στροφές πιο κάτω στον πρώτο μου γύρο και ήδη αισθάνομαι ότι μπορώ να το επιστρέψω στα pits - αυτό ήταν, έμαθα ό,τι ήθελα να μάθω. Το γκάζι του είναι περισσότερο από του 999, η ευστροφία ίδια -αν όχι καλύτερη- με του 1098 και η ροπή στις μεσαίες φτάνει και περισσεύει για να το οδηγήσεις με μια σχέση πάνω - τεμπέλικα, όπως λέγεται στη μοτοσυκλετιστική αργκό. Τα φρένα δεν είναι εκείνα τα απίστευτα monobloc του 1098 που θέλουν να σε εκτοξεύσουν από τη σέλα πριν την Κ1, αλλά δεν αισθάνεσαι να σε πουλάνε πουθενά - ούτε και να προσπαθείς ιδιαίτερα για να πετύχεις το ρυθμό επιβράδυνσης που θέλεις. Η αλλαγή κατεύθυνσης είναι πιο γρήγορη και λιγότερο κουραστική σε σύγκριση με το 1098, χωρίς όμως να έχει επηρεαστεί η σταθερότητα τσιμεντωμένου τούβλου στην καρδιά της στροφής - ένα από τα αγαπημένα μου χαρακτηριστικά σε όλα τα Ducati.

Ολοκληρώνω γύρο και αρχίζω να το διασκεδάζω με την ψυχή μου. Τραβάω τα φρένα λίγο πιο κάτω, παίζω κλακέτες με τον επιλογέα προσδοκώντας σε μια 3η και, ω ποια έκπληξη, το 848 είναι τόσο σταθερό που θα ορκιζόμουν ότι ο συμπλέκτης είναι μονόδρομος - που δεν είναι και το γνωρίζω καλύτερα από τον Domenicalli. Να γιατί το μεταξόνιο έμεινε ίδιο με του 1098 - άλλωστε, την επιπλέον ευελιξία την έχει ήδη κερδίσει από τα λιγότερα κιλά στο σύνολο και στα σωθικά του κινητήρα.

Αυτός δεν σκορτσάρει στις χαμηλές και μένει από δύναμη μόνο αν του ζητήσεις όλο το γκάζι με 3η και λιγότερες από 3.500rpm - που δεν έχεις κανένα λόγο να κινείσαι

...και πολύ χάρηκα που
έκανα λάθος στα πάντα.
ADVANCE
JOLLY CAFFÈ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	1,100 mm
Μεταξόνιο:	1,430 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Ρεζερβουάρ:	15.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	168 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος σε V, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	94 x 61.2 mm
Χωρητικότητα:	849 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.0:1
Ισχύς:	134/10,000 hp/rpm
Ροπή:	9.8/8,250 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι Showa
Διαδρομή/Διάμετρος:	127/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης / επαναφοράς
ΠΙΣΩ	Αμορτισέρ Showa με μοχλικό
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης / επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Dragon Supercorsa Pro 120/70ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Dragon Supercorsa Pro 180/55ZR17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

848

DUCATI 848
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
14,900€

έτσι στην πίστα. Γραμμικός, σου επιτρέπει ν' ανοίξεις το γκάζι πολύ νωρίς χωρίς το φόβο να σε προσπεράσει το μονόμπρατσο, και αρκετά δυνατός ψηλά - τόσο που μόνο στην ευθεία θα καταφέρει να σε προσπεράσει κάποιο 1000άρι με αναβάτη ανάλογων ικανοτήτων. Ακόμα κι έτσι, μην νομίζεις ότι θα προλάβει να πάει μακριά...
Σαν συνολικό πακέτο, ποτέ και για κανένα λόγο δεν το εξέλαβα ως ένα φτωχό συγγενή του 1098. Κινητήρας,

αναρτήσεις, φρένα, όλα δουλεύουν εξίσου καλά - κι ας μην προέρχονται από το ψηλότερο ράφι του εκάστοτε προμηθευτή. Δεδομένων των ικανοτήτων μου, δύσκολα θα προτιμούσα το μεγάλο αδελφό από το 848. Μπορεί η διαφορά στην τιμή να είναι αναλογικά μικρή, αλλά μην ξεχνάτε ότι στην ουσία μιλάμε για την ίδια μοτοσυκλέτα που ναι μεν έχει μικρότερη ισχύ, λιγότερο δυνατά φρένα και φθηνότερες αναρτήσεις, αλλά από την άλλη αυτοί είναι οι λόγοι που την κάνουν πιο προσιτή οδηγικά από εμάς τους κοινούς θνητούς. Αφήστε τα Ohlins, τις monobloc και τους 160 ίππους για τον Μπούστα και την παρέα του. Κι αν πάλι φοβάστε ότι θα το εξαντλήσετε πολύ γρήγορα, μάθετε ότι ο Μπούστας "γύρισε" 1'.27" με το εικονιζόμενο 848, χωρίς καμία επιπλέον μετατροπή - δικάβαλο... <<

Peugeot Geopolis 400

Αλλαγή προσανατολισμού

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** Κωνσταντίνος Δάλλας, Μ.Κ.

Με το Geopolis 250 να είναι τόσο καλοζυγισμένο στη χρήση, πραγματικά αναρωτιέσαι ποιός είναι ο λόγος για μια έκδοση με μόνη ουσιαστική διαφορά το μεγαλύτερο κινητήρα. Όμως το Geopolis 400 κρύβει μερικές εκπλήξεις – και ένα τελείως διαφορετικό χαρακτήρα

Άνετη σέλα για αναβάτη – συνεπιβάτη, αν και οι όμορφες ραφές κρατούν νερό στη βροχή.

Λόγω των μεγάλων τροχών, κάτω από τη σέλα δε χωράει full face κράνος, αλλά δύο τζετ, το ένα χωρίς ζελατίνα.

Παρότι απουσιάζουν τα καθιερωμένα πλέον LED, χάρη στη χρήση πολυεδρικών κατόπτρων το πίσω φανάρι του Geopolis δεν είναι μόνο απλό αλλά και όμορφο

Με την πρώτη ματιά το Geopolis 400 είναι ίδιο και απαράλλακτο με το 250. Μια λογικότατη επιλογή, καθώς όπως λέει και το παλιό ρητό «δεν αλλάζεις μια συνταγή που δουλεύει», και το βραβείο σχεδιασμού που πήρε το Geopolis πριν την παρουσίασή του μάλλον αποδεικνύει ότι δεν χρίζει αλλαγών. Όπως και το μικρότερο αδελφάκι του, έτσι και το 400 δείχνει πολύ πιο ακριβό από την τιμή του. Η εφαρμογή των πλαστικών είναι άριστη, η γωνιώδης σχεδίαση και το παιχνίδι με την εναλλασσόμενη χρήση διαφορετικών υλικών – από ματ σε γυαλιστερά, με φιλετάκια νίκελ – τραβούν το μάτι ακόμα και αυτών που αδιαφορούν πλήρως για τα σκούτερ, ενώ υπάρχουν πολλές και ακριβές μοτοσυκλέτες που θα ζήλευαν τους διακόπτες που έχει το Geopolis. Τα όργανα είναι όμορφα και με την εξαίρεση του δεύτερου μερικού χιλιομετρητή πλήρη, ενώ την εικόνα χαλάνε μόνο τα μαύρα σκληρά πλαστικά στο εσωτερικό της ποδιάς που χαράζονται εύκολα.

Εκτός από τη βασική έκδοση της δοκιμής, η Teomoto διαθέτει και την έκδοση Safety pack, που προσθέτει συνδυασμένα φρένα, ABS και κλειδαριά της Abus. Δυστυχώς αυτό το πακέτο αλλάζει και τη χωρητικότητα του ρεζερβουάρ, μειώνοντας τη χωρητικότητα από τα 13.5 στα 10 λίτρα. Ανεξαρτήτως έκδοσης πάντως, η θέση οδήγησης είναι άνετη, και το Geopolis δίνει περισσότερο αίσθηση μοτοσυκλέτας παρά σκούτερ. Το τιμόνι είναι φαρδύ και ψηλό, η σέλα με τα δύο επίπεδα άνετη, και η τοποθέτηση του ρεζερβουάρ κάτω από την ποδιά τοποθετεί τα πόδια σε σχετικά ανοιχτή θέση. Αυτό που ξενίζει στην αρχή είναι η κάθετη ζελατίνα που είναι πιο κοντά στον αναβάτη απ' ότι συνηθίζεται, ενώ το παχύ χείλος της έχει την τάση να παραμορφώνει τα αντικείμενα.

Ως εδώ όλα είναι γνωστά από το 250, αλλά παρά τα φαινόμενα, το 400 είναι αρκετά διαφορετικό κάτω από τα πλαστικά. Ο μεγαλύτερος κινητήρας συνοδεύεται από μικρότερο πίσω τροχό (14΄΄ από 16΄΄ του 250) με φαρδύτερο ελαστικό, και πιο σφιχτές αναρτήσεις, ενώ αλλαγές έχουν γίνει και στο μπροστινό σύστημα, με ενισχυμένο δέσιμο του πηρουνιού και διαφορετικές μπουκάλες. Η μεγαλύτερη αλλαγή όμως είναι στο βάρος, που από τα 159 κιλά του 250 έχει εκτιναχτεί στα 202, κάτι που γίνεται άμεσα εμφανές όταν έρθει η ώρα να ανέβει το Geopolis στο κεντρικό σταντ.

Σε ρυθμούς πόλης, αρχίζεις να αμφιβάλεις για το κατά πόσο οι αλλαγές που έγιναν είναι θετικές. Η πίσω ανάρτηση δείχνει υπερβολικά σκληρή, ενώ ο συνδυασμός του αυξημένου βάρους και της μακρύτερης σχέσης του φυγοκεντρικού στερούν από το 400 τη σπιρτάδα στις χαμηλές ταχύτητες που χαρακτηρίζει το Geopolis 250. Ξεκινώντας με μισό γκάζι είσαι άνετα μπροστά από την κίνηση και παίζεις

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,178 mm
Πλάτος:	770 mm
Ύψος:	1,475 mm
Μεταξόνιο:	1,520 mm
Ύψος σέλας:	805 mm
Ρεζερβουάρ:	13.5 lt (10 με safety pack)
Βάρος κατασκευαστή:	202 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	85,8 x 69 mm
Χωρητικότητα:	389,9 cc
Ισχύς:	32/7,250 hp/rpm 24
Ροπή:	3,9/5250 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Τηλεσκοπικό πηρούνι	
Διάμετρος:	37 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
Δύο αμορτισέρ	
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 4 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	16΄΄
Ελαστικό:	Michelin Gold Standard 110/70/16
Φρένο:	Δίσκος 263 mm
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	14΄΄
Ελαστικό:	Michelin Gold Standard 150/70/14
Φρένο:	Δίσκος 226 mm (240mm με safety pack)

στα ίσια με τα μικρότερα σκούτερ, αλλά το άνοιγμα του γκαζιού ως το στοπ δεν αλλάζει το ρυθμό της επιτάχυνσης, καθώς το φυγοκεντρικό ακόμα πατινάρει.

Τα φρένα δε δείχνουν να προβληματίζονται από την αύξηση του βάρους, αλλά οι σφιχτές αναρτήσεις και το φαρδύτερο πίσω ελαστικό απαιτούν περισσότερη προσοχή στο φρενάρισμα σε ανωμαλίες ή μάτια γάτας, καθώς έχεις την αίσθηση ότι το Geopolis θέλει να αλλάξει πορεία – κάτι όμως που δεν έκανε ποτέ κατά τη διάρκεια της συμβίωσής μας μαζί του.

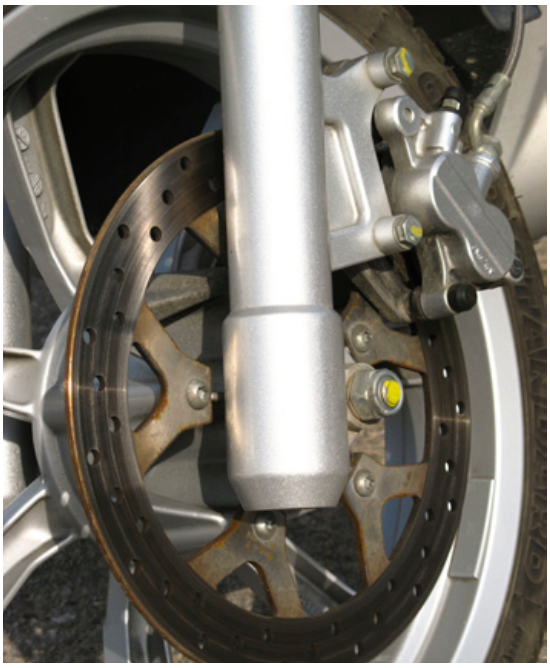
Φεύγοντας όμως από το κέντρο και κατευθυνόμενοι σε ποιό ανοιχτούς δρόμους με κίνηση που... κινείται, και δεν μποτιλιάρεται, το Geopolis μεταμορφώνεται. Οι αναρτήσεις αντί να προσπαθούν να σε πετάξουν από τη σέλα απορροφούν τις ανωμαλίες, και το άνοιγμα του γκαζιού μεταφράζεται σε άμεση και αβίαστη επιτάχυνση. Από τα 80 μέχρι τα 120 ανεξαρτήτως φορτίου και κλίσης του δρόμου, το Geopolis είναι απόλαυση. Ο ρυθμός της επιτάχυνσης μειώνεται μετά τα 140 km/h, αλλά το 400 είναι πλέον στο στοιχείο του. Η βελόνα θα περάσει με χαρακτηριστική άνεση τα 160 km/h, ενώ μπορείς να ταξιδεύεις άνετα με 140-150. Η κάθετη ζελατίνα αποδεικνύεται αποτελεσματική, στέλνοντας τη ροή του αέρα στο πάνω μέρος του κράνους του αναβάτη και κρατώντας ξεκούραστο τον κορμό του.

Βάζοντας δε μερικές καμπές στην εξίσωση, η εικόνα βελτιώνεται κ' άλλο, με το στιβαρό πλαίσιο και τις πιο σφιχτές αναρτήσεις να κρατούν το Geopolis στην τροχιά του, χωρίς πλεύσεις και τη συνηθισμένη «κομμένη στα δύο» αίσθηση που χαρακτηρίζει τα περισσότερα σκούτερ. Όταν δε αρχίσεις να πιέζεις υπερβολικά, το μπροστινό είναι αυτό που διακριτικά θα σε επαναφέρει σε τάξη, με μικρές μετακινήσεις που δείχνουν ότι το παρακάνεις.

Και κάπου εκεί, είναι που συνειδητοποιείς ότι παρά την παρόμοια εμφάνιση, το Geopolis 400 έχει τελείως διαφορετικό χαρακτήρα από το 250. Δεν τρελαίνεται για την πόλη. Θα την ανεχτεί, και θα φέρει εις πέρας τις μετακινήσεις σε αυτή, αλλά όχι χωρίς να δείχνει τη

Πλήρη και όμορφα τα όργανα του Geopolis

δυσαρέσκειά του. Το στοιχείο του είναι οι ανοιχτοί δρόμοι, και όσο περίεργο και αν ακούγεται όταν αναφερόμαστε σε σκούτερ, οι εκτός πόλης αποδράσεις. Χάρη δε στην ιδιαίτερα χαμηλή κατανάλωσή του – κάτω από 5 λίτρα ανά 100km - η αυτονομία του περνά με άνεση τα 250 χιλιόμετρα, μειώνοντας τις αναγκαίες στάσεις για ανεφοδιασμό. Αν ψάχνετε ένα σκούτερ για χρήση 90% εντός της πόλης, και ελκύεστε από την εμφάνιση και την τιμή του Geopolis, τότε το 250 είναι καλύτερη επιλογή από το 400. Αν όμως οι καθημερινές σας μετακινήσεις περιλαμβάνουν ανοιχτές διαδρομές και τα σαββατοκύριακα σας μικρά ταξιδάκια απόδρασης, το 400 αρχίζει να γίνεται μονόδρομος. <<



Τα φρένα του Geopolis δεν προβληματίζονται από το αυξημένο βάρος του 400, ενώ υπάρχει και έκδοση με ABS

Βαθύς χώρος με πριζα στο εμπρος ντουλαπάκι, που αποκαλύπτει το δοχείο του ψυγείου

Η τοποθέτηση του ρεζερβουάρ στην ποδιά μειώνει το χώρο για τα πόδια, αλλά κρατά το κέντρο βάρους χαμηλά

Ο μονοκύλινδρος κινητήρας καταγωγής Piaggio δείχνει τα δόντια του πάνω από τα 80 km/h

ebike.gr

cover story

Το πρώτο Superbike της KTM δεν είναι το ίδιο εντυπωσιακό στην πίστα όσο στο μάτι. Αν το καλοσκεφτείς βέβαια, αυτό δεν είναι απαραίτητα κακό.

RC8
PIRELLI

Κάτσε **κάτω** επιτέλους!

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος, Ηλίας Ντέβελι, αρχείο eBike

Βγαίνεις από την 5 με δευτέρα, σουζάρει. Βγαίνεις από τη 10 και -σωστά μαντέψατε- σουζάρει. Από τη 12, σουζάρει ξανά. Από τη 16 για την ευθεία, όχι, δεν σουζάρει, παρά αφήνει το μισό Supercorsa κάτω μέχρι τον τερματισμό. Μα πόσα άλογα έχει επιτέλους αυτό το τέρας - και, το σημαντικότερο, πως τα διαχειρίζεται τόσο εύκολα;

Λευκό number plate και αποκλειστικά κόκκινο χρώμα για τα carbon κοστούμια του R. Το ότι έχει φώτα, φλας και καθρέφτες είναι απλώς αναγκαίο κακό...

Ό,τι δουλειά κι αν κάνεις, όσα λεφτά κι αν έχεις, δεν σου δίνεται συχνά η ευκαιρία να οδηγήσεις κάποιο από τα R της Ducati - πόσο μάλλον το 1098, που μόλις πριν μερικούς μήνες το είδαμε να μονοπωλεί τις πρώτες θέσεις στα χέρια των Bayliss, Biaggi, Xaus και Fabrizio. Όσοι βιαστείτε να πείτε ότι οι μοτοσυκλέτες του παγκοσμίου δεν έχουν καμία σχέση με το "ταπεινό", stock 1098R που εγώ και μερικοί τυχεροί συνάδελφοι οδηγήσαμε στις Σέρρες, σίγουρα δεν έχετε ιδέα τι εστί το γράμμα "R" στα φαίρινγκ των Ducati.

Στην αρχή τα βάπτιζαν SP. Αργότερα με τη σειρά 916, τα είπαν RS και SPS. Από το 996 μέχρι και σήμερα, αποκαλούνται R. Ποια είναι αυτά; Τα homologation special των Superbikes της Ducati, που κατασκευάζονται για δύο λόγους: Πρώτον, για να πάρουν έγκριση να τρέξουν στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Superbikes -και ν' αποτελέσουν τη βάση πάνω στην οποία "χτίζονται" και εξελίσσονται καθ' όλη τη χρονιά τα εργοστασιακά Ducati των Bayliss και Fabrizio-, και δεύτερον, για να δώσουν μια ετοιμοπόλεμη κατασκευή στους αγωνιζόμενους στα εθνικά πρωταθλήματα ολόκληρου του κόσμου. Τα τελευταία χρόνια, οι εκδόσεις R έχουν αποκτήσει και ένα σταθερά αυξανόμενο κοινό που τις περιμένει με τα σάλια να κατρακυλάνε στις βιτρίνες, όχι για να τις πάρουν και να τρέξουν σε αγώνες, αλλά για να τις απολαύσουν με την ψυχή τους σε κάθε λογής trackday και γρήγορη βόλτα. Ίσως γι' αυτό η Ducati, για πρώτη φορά σε R, δεν έχει αριθμήσει τις μοτοσυκλέτες, αφήνοντας ανοιχτό το ενδεχόμενο να κατασκευαστούν όσα R χρειαστεί για να καλυφθεί η αυξημένη ζήτηση.

Το "δίκο μας" 1098R ανήκει στον Σάκη Μαλαμίδη, αντιπρόσωπο της Ducati στην Κομοτηνή και μοναδικό αγωνιζόμενο πάνω από τη Λαμία που παρακολουθεί όσο του επιτρέπουν οι αντοχές του το πανελλήνιο πρωτάθλημα. Ο Σάκης, γνωστός για το πάθος του με τους δύο τροχούς, ενθουσιάστηκε πέρυσι με το 1098 και δεν δίστασε να παραγγείλει ένα R για να το τρέξει φέτος. Εν μέσω προετοιμασίας και προπονήσεων, καθώς ο πρώτος αγώνας

Μαύρη τιμονόπλακα με σκαλισμένους τους πέντε μαγικούς χαρακτήρες. Απουσιάζει το ταμπελάκι της αρίθμησης. καθώς το 1098R θα παραχθεί σε περισσότερα από 300 κομμάτια

Αυστηρά μονοθέσιο. Το μαξιλαράκι στην ουρά ανοίγει με το κλειδί, αποκαλύπτοντας ένα μικροσκοπικό χώρο και την υποδοχή του usb stick για το DDA (Ducati Data Analyzer)

"Όταν μιλάμε για Superbike, καλό είναι να θυμόμαστε ότι η Ducati είναι η εταιρεία με την μεγαλύτερη εμπειρία - και επιτυχία..."

στα Μέγαρα ήταν μερικές μέρες μακριά, ο Μαλαμίδης και οι τεχνικοί της Ducati έβγαλαν τα πολυεστερικά από το R και το επανέφεραν στην αρχική του κατάσταση - με μόνη διαφορά τα ανοιχτά τελικά της Termignioni και τον διαφορετικό "εγκέφαλο", τα οποία άλλωστε συνοδεύουν κάθε 1098R στην κούτα του. "Και γιατί να μην τα φοράει από το εργοστάσιο;", θα αναρωτηθούν αρκετοί. Για δύο απλούς λόγους: Ο βασικός είναι ότι δεν περνά Euro3 με αυτά τα τελικά -που κάνουν λίγο περισσότερο θόρυβο από Airbus σε απογείωση-, και ο λιγότερο σημαντικός είναι ότι δεν μπορεί να δουλέψει το Traction Control με τα κλειστά τελικά, καθώς επεμβαίνει στην ανάφλεξη και αφήνει άκαυστη βενζίνη να περάσει στην εξαγωγή - πράγμα που θα κατέστρεφε τον καταλύτη. Έτσι, το δικό σας 1098R (λέμε τώρα), όπως θα σας παραδοθεί από το κατάστημα, δεν θα εμφανίζει τη μαγική ένδειξη DTC (Ducati Traction Control) μεταξύ των υπόλοιπων λειτουργιών του ψηφιακού πολυόργανου. Επιπλέον, η Ducati επιμένει ότι το DTC δεν

MALAMBIS
1098

Αυτό κύριοι ονομάζεται Ohlins TTX. Μέχρι πέρυσι, το φορούσαν στα 999F07 του παγκοσμίου. Από φέτος, στη διάθεσή σας - με το ανάλογο αντίτιμο βέβαια

έχει να προσφέρει κάτι στην καθημερινή μας οδήγηση στο δρόμο, καθώς είναι σχεδιασμένο αποκλειστικά για χρήση σε πίστα. Πάμε να δούμε τι μπορεί να κάνει;

Τα νούμερα δεν λένε πάντα την αλήθεια

Το 1098R είναι η πρώτη μοτοσυκλέτα παραγωγής (έστω και περιορισμένης) που διαθέτει traction control παρόμοιο με αυτό των MotoGP και WSBK. Με μια σειρά από αισθητήρες σε τροχούς, κιβώτιο, γκάζι και στρόφαλο, είναι σε θέση να καταλάβει πότε ο πίσω τροχός χάνει πρόσφυση και, κόβοντας την ανάφλεξη στα μπουζί, να τον επαναφέρει σε τάξη. Ρυθμίζεται σε οκτώ θέσεις. Στις πρώτες τέσσερις, η παρουσία του είναι το λιγότερο διακριτική (σ.σ. ο Μπούστας έγραψε 1'.23" με το DTC στο 4 και δεν αντιλήφθηκε πουθενά να τον "κόβει"). Στις υπόλοιπες, αρχίζει και το καταλαβαίνει μέχρι και ένας μέσος αναβάτης σαν του λόγου μου, καθώς εκεί είναι σχεδιασμένο να προστατέψει από γλίστρημα σε πίστες μειωμένης πρόσφυσης ή βρόχινους αγώνες.

Στην αρχή της μέρας, πίστευα ότι θα ήταν εξαιρετικά γελοίο να δοκιμάσεις την αποτελεσματικότητά του, έχοντας τη σιγουριά των ηλεκτρονικών κάπου ανάμεσα στα πόδια σου. Πόσο λάθος έκανα... Θες το στήσιμο, το απίθανο πλαίσιο, τις απίστευτες αναρτήσεις της Ohlins που μέχρι πέρυσι ήταν διαθέσιμες μόνο σε αγωνιστικές ομάδες, γεγονός είναι ότι δεν μπορείς ν' ανοίξεις το γκάζι έτσι εύκολα και να καταφέρεις να "ξυπνήσεις" το traction control. Το 1098R είναι τόσο καλοστημένο που βάζει δύναμη κάτω και πετάγεται μπροστά μανιασμένο, χωρίς ν' αναλώνει ούτε ένα ίππο σε περιττό σπινάρισμα. Προσπάθησα όσο επιτρέπει η κούτρα μου να κάνω έστω κι ένα γενναίο άνοιγμα στο γκάζι στην έξοδο, και το μόνο που εισέπραξα ήταν μια μελανιά στα οπίσθια από το κοπάνημα στην ουρά, καθώς και μερικές μεγαλοπρεπέστατες σούζες υπό κλίση. Ένα έχω να πω: η μόνη πιο δυνατή μοτοσυκλέτα που έχω οδηγήσει στη ζωή μου είναι το Ten Kate Honda CBR1000RR με το οποίο έτρεχε ο Chris Vermeulen στο Παγκόσμιο SBK το 2005 - τέλος. Σημειώστε όμως και το εξής: εκείνο είχε 200 ίππους στον τροχό και τούτο δω 180 στο στρόφαλο. Αν ψάχνετε το λόγο που δείχνει

"...γεγονός είναι ότι δεν μπορείς ν' ανοίξεις το γκάζι έτσι εύκολα και να καταφέρεις να "ξυπνήσεις το traction control..."

πιο δυνατό από ένα GSX-R1000 για παράδειγμα, που πλησιάζει τους 170 ίππους στον τροχό, αναζητήστε την απάντηση στον τρόπο που περνά τη δύναμη στο δρόμο ένας δικύλινδρος κινητήρας, στις αναρτήσεις, στις ζάντες, στο συνολικό βάρος, καθώς και στους 14 τίτλους στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Κατασκευαστών - και άλλους τόσους στο οδηγών. Όταν μιλάμε για Superbike, καλό είναι να θυμόμαστε ότι η Ducati είναι η εταιρεία με την μεγαλύτερη εμπειρία -και επιτυχία- από οποιονδήποτε άλλο κατασκευαστή, άσχετα από το αν ευνοήθηκε κατά καιρούς από τους κανονισμούς. Επίσης, είναι η μόνη που δίνει την ευκαιρία σε εμάς τους κοινούς θνητούς να πάρουμε μια καλή γεύση από τις μοτοσυκλέτες που οδηγούν μερικοί από τους καλύτερους αναβάτες στον κόσμο.

Πόσο είπες ότι κάνει;

Βαστάτε μισό και μη βιαστείτε να κρίνετε από την τιμή. Ναι, τα 37,500 είναι πολλά για μια μοτοσυκλέτα - δεν νομίζω να αμφιβάλλει κανείς γι' αυτό. Ωστόσο, έχοντας σώας τα φρένα (ή τουλάχιστον έτσι πιστεύω), θέλω να δηλώσω ότι το 1098R σε αυτή την τιμή είναι... ευκαιρία. Σκεφτείτε το λίγο καλύτερα: για να φέρεις ένα οποιοδήποτε Superbike στο ίδιο επίπεδο, παίζει να χρειαστείς ακόμα περισσότερα. Ο αντίλογος βέβαια θα έλεγε "μα καλά, ποιος από εμάς είναι σε θέση να εκμεταλλευτεί τα Ohlins,

Ίδια με των υπόλοιπων 1098, τα φρένα της Brembo είναι πέρα από κάθε αμφιβολία ό,τι πιο δυνατό φοριέται αυτή τη στιγμή σε μοτοσυκλέτα. Παρατηρήστε τον αισθητήρα μέτρησης ταχύτητας του μπροστινού τροχού - απαραίτητος για τη λειτουργία του traction control

Αυτά είναι τα ανοιχτά τελικά της Termignioni που συνοδεύουν τη μοτοσυκλέτα. Μαύρο μονόμπρατσο μόνο για την R και σφυρήλατη Marchesini ελαφριού κράματος σε ένα απίθανο χρώμα

το DTC κ.ο.κ., και να το μεταφράσει σε αποτέλεσμα;". Μάλλον κανείς, αλλά ό,τι και να σας λέω τώρα, θα πρέπει να το οδηγήσετε για να με καταλάβετε. Το 1098R σου κάνει πλάκα μέσα στην πίστα - και αυτό το καταλαβαίνεις, άσχετα από το ότι δύσκολα μπορείς να βρεις το γιατί. Πλησιάζεις το όριό σου, βουτάς στην είσοδο με τα απολύτως περισσότερα km/h που μπορείς και μόλις τα καταφέρεις, αφουγκράζεσαι τη μοτοσυκλέτα και αισθάνεσαι... άχρηστος. Πουθενά δεν πιέστηκα, πουθενά δεν αισθάνθηκα το 1098R να κάνει κάτι διαφορετικό από αυτό που του ζήτησα. Ακρίβεια εκατοστού στις γραμμές, φυτεμένη αίσθηση μέχρι όση κλίση τόλμησα να του δώσω, απίστευτα φρένα με ανεξάντλητες δυνατότητες,

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	1,100 mm
Μεταξόνιο:	1,430 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Ρεζερβουάρ:	15.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	165 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος σε V, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	106 x 67.9 mm
Χωρητικότητα:	1,198.4 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.8:1
Ισχύς:	180/9,750 hp/rpm
Ροπή:	13.7/7,750 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι Ohlins
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/ επαναφοράς
ΠΙΣΩ	Αμορτισέρ Ohlins TTX με μοχλικό και ρύθμιση ύψους
Διαδρομή:	127 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/ επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Dragon Supercorsa Pro 120/70ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 330 mm, ακτινικές monobloc δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6 x 17΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Dragon Supercorsa Pro 190/55ZR17
Φρένο:	Δίσκος 245 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

DUCATI 1098R
ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ Α.Β.Ε.Ε.Ο.
37,500€

σταθερό και ευθύβολο στην έξοδο και ένας κινητήρας... Δύναμη παντού - και πολλή, πάρα πολλή. Σαν αίσθηση στην έξοδο, νομίζεις ότι έχει τουλάχιστον 30 άλογα περισσότερα από το δυνατότερο 4κύλινδρο σήμερα - και κάπου τόση πρέπει να είναι η διαφορά τους αν συγκρίνεις δυναμοδιαγράμματα, τουλάχιστον μέχρι τις 10.000rpm που το 4κύλινδρο θα "χαιρετήσει". Για σκέψου όμως, ποιος οδηγεί στις Σέρρες σύγχρονο 1000αρι και περνάει τις 10.000 σε οποιοδήποτε σημείο εκτός από την ευθεία; Ποιος δεν θα ήθελε μια μοτοσυκλέτα ανεξάντλητη από όποια πλευρά κι αν την δεις; Ποιος πάλι δεν θα φούσκωνε σαν παγόνι αν είχε στη διάθεσή του περιφερειακά όμοια με αυτά που τρέχουν οι "παγκόσμιοι"; Και μια τελευταία ερώτηση πριν σας αφήσω: Ποιος έχει να μου δανείσει 37,500 ευρώ να του τα επιστρέψω ποτέ; Σάκη, αν με διαβάζεις, φέρ' το το Μάη στο trackday και κάτι θα σου βρούμε να οδηγείς και εσύ.. <<

Τα κλειστά τελικά είναι κατασκευασμένα από τιτάνιο - με προφανές όφελος στο βάρος της μοτοσυκλέτας. Τα ανοιχτά είναι ανθρακονημάτινα

Arai
RC8
www.ktm.gr

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος, Ηλίας Ντέβελι, αρχείο eBike

Επιτέλους!

Ακόμα προσπαθώ να καταλάβω για πότε πέρασαν πέντε χρόνια από την πρώτη φορά που είδα το RC8 σε φωτογραφία. Αναρίθμητα πράγματα έχουν αλλάξει από τότε, μεταξύ των οποίων και το ίδιο το RC8 - όμως η επιθυμία να βρεθώ στη σέλα του παρέμεινε το ίδιο έντονη. Αυτό ήταν λοιπόν, πάει, πέρασε. Και τι μου έμεινε πέρα από μερικές όμορφες φωτογραφίες; Ε, κάνε ένα κλικ ν' αλλάξεις σελίδα, από τον υπότιτλο θες να τα μάθεις όλα;

Μέχρι ν' ανέβω στις Σέρρες, το σκεφτόμουν σοβαρά. Είχα αποφασίσει και χρώμα (φυσικά το λευκό). Τα λεφτά μου έλλειπαν - σιγά το πρόβλημα θα μου πεις, ας παρέμενε ένα όνειρο στην τελική. Ωστόσο, δεν μου έκανε κλικ - και θέλω τη βοήθειά σου σ' αυτό, γιατί αδυνατώ να καταλάβω αν φταίει το RC8 ή το κεφάλι μου. Ξέρεις, όλα αυτά τα χρόνια, του είχα φτιάξει μια ωραία φωλίτσα στο μυαλουδάκι μου και το κρατούσα εκεί, στο 3ο υπόγειο, φυλαγμένο κάτω από μια πορτοκαλί κουκούλα. Και μη μου πεις ότι δεν το έχεις ζήσει αυτό με κάτι έμψυχο ή άψυχο έστω και μια φορά στη ζωή σου...

Ψαρωτικό πολυόργανο, με δύσκολο στην ανάγνωση στροφόμετρο αλλά ένα σκασμό λειτουργίες για το δρόμο και την πίστα. Μετά από αυτονομία και κατανάλωση μέχρι γυρολόγιο, ταχύτερο γύρο και διαφορές στους χρόνους. Το "δικό μας" έχανε τη μνήμη των γύρων μόλις έκλεινες το διακόπτη

Μη μου πεις ότι δεν έχεις πάει ποτέ σ' ένα μέρος για το οποίο έχεις ακούσει τα μύρια όσα, μόνο και μόνο για ν' αναρωτιέσαι μετά προς τι τόσος ντόρος; Μη μου πεις ότι δεν έχεις γνωρίσει γυναίκα που να υπόσχεται περισσότερα απ' όσα είναι σε θέση να κάνει; Μη μου πεις ότι δεν έχεις ξοδέψει κόπο ή/και χρήμα για αγαθά που σε άφησαν αδιάφορο από το ξεπακετάρισμα; Αν μου πεις όχι, δεν θα σε πιστέψω. Αν γνέψεις συγκαταβατικά, στείλε μου ένα mail και πες μου που κατέληξες - αν κατέληξες. Έφταιγες εσύ που τα παραφούσκωνες στο μυαλό σου ή όντως το πρόσωπο, το προϊόν, το οτιδήποτε τέλος πάντων δεν ήταν αντάξιο του περιτυλίγματος;
Γίνομαι τραγικός - και το RC8 δεν το αξίζει αυτό σε καμία περίπτωση. Αν μιλούσαμε για οποιαδήποτε άλλη εταιρεία πέρα από την KTM, θα έγραφα για απόλυτη επιτυχία από την πρώτη κιόλας προσπάθεια σε μια άγνωστη και πολύ ανταγωνιστική κατηγορία. Εδώ όμως έχουμε να κάνουμε με τον αγαπημένο μου κατασκευαστή, μια εταιρεία που ταιριάζει απόλυτα στο προφίλ μου - και που ό,τι έχει φτιάξει μέχρι σήμερα αποτελεί το σημείο αναφοράς στην κατηγορία του. Πάρε για παράδειγμα το 950/990 Adventure, το Duke και το Super Duke. Από την πρώτη στιγμή που πάτησαν τροχό στην άσφαλτο, άλλαξαν μια για πάντα το πρίσμα μέσα από το οποίο βλέπουμε τις υπόλοιπες μοτοσυκλέτες. Όταν λοιπόν ο ίδιος ο κατασκευαστής έχει θέσει τον πήχη τόσο ψηλά, δεν μπορείς παρά ν' αναρωτηθείς γιατί δεν έκανε το ίδιο και με το RC8.

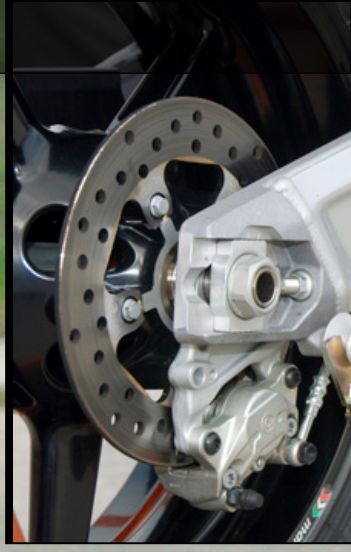
Μήπως τα παραλέω;

Σε περίπτωση που κατάλαβες λάθος φίλε μου, το RC8 δεν είναι χειρότερο από τα σημερινά Superbikes. Είναι τουλάχιστον ισοδύναμο -και στις περισσότερες περιπτώσεις πιο ικανό μπροστά στον απόλυτο κριτή, το χρονόμετρο-, αλλά δεν είναι καλύτερο. Πιο όμορφο, ναι. Πιο πλούσια εξοπλισμένο, σίγουρα. Πιο φρέσκο και διαφορετικό, αναμφίβολα. Αλλά δεν είναι καλύτερο. Για να στο πω και διαφορετικά, καμία πτυχή του χαρακτήρα του -εκτός φυσικά από την εμφάνιση, αλλά αυτή δεν μας ενδιαφέρει και τόσο από τη θέση του αναβάτη- δεν είναι τόσο αιχμηρή που να το κάνει να ξεχωρίζει από τα υπόλοιπα. Πηγαίνει, στρίβει, φρενάρει - ένα τρίπτυχο που συνοδεύει όλα τα σύγχρονα Superbike. Δεν σου σηκώνονται οι τρίχες όταν το ρίχνεις στη στροφή, ούτε τσιρίζεις σαν 16χρονο όταν ακούς τον ήχο του κινητήρα στην επιτάχυνση. Σ' ένα μεγάλο βαθμό, φταίνε οι Euro3, καθώς η μοτοσυκλέτα είναι φιμωμένη όσο δεν πάει άλλο. Ακόμη και στο ρελαντί, την ακούς που σε παρακαλά να της φορέσεις εκείνη την Akrapovic και, αν είναι δυνατόν, ν' αφαιρέσεις την τάπα από το στόμιο. Δικύλινδρο Superbike που να περνά την ευθεία των Σερρών και να μην τρίζουν τα τζάμια στο καφέ δεν γίνεται, δεν του ταιριάζει βρε παιδί μου. Ύστερα, η θέση οδήγησης στις στάνταρ θέσεις σέλας, clipon και μαρσπιέ (όπως το οδήγησα δηλαδή), είναι λιγότερο επιθετική από, για παράδειγμα, το 1098 - το οποίο σημειώστε ότι έβαλε πολύ νερό στο κρασί του σε σύγκριση με το 999 και το 916 σ' αυτό τον τομέα. Κάθεσαι χαμηλά και τα clipon βρίσκονται ψηλά - ό,τι πρέπει για το δρόμο, αλλά δεν

"Ένα τυπικό χαρακτηριστικό σε όλα τα KTM είναι η ευκολία αλλαγής κατεύθυνσης"

Ακτινική Brembo για το φρένο, αντίστοιχης διάταξης Magura για τον υδραυλικό συμπλέκτη στην άλλη πλευρά - ο οποίος χρησιμοποιεί ορυκτέλαιο όπως όλα τα KTM

Ρυθμιζόμενα μαρσπιέ σε δύο θέσεις. Όπως έρχεται από το εργοστάσιο, βρίσκονται στη χαμηλή



brembo

LOW

Επιβλητικό ψαλίδι, 55άρι λάστιχο και εξάτμιση/έκπληξη κάτω από την καρίνα που δεν ακούγεται σχεδόν καθόλου

Το RC8 είναι η δεύτερη μοτοσυκλέτα που φορά αυτές τις monobloc δαγκάνες μετά το 1098. Δεν είναι τόσο δυνατά όσο στο Ducati, αλλά σε κάθε περίπτωση φτάνουν και περισσεύουν

155 ονομαστικοί ίπποι, εξαιρετική ευστροφία και γραμμική απόδοση για την τελευταία εκδοχή του δικύλινδρου LC8

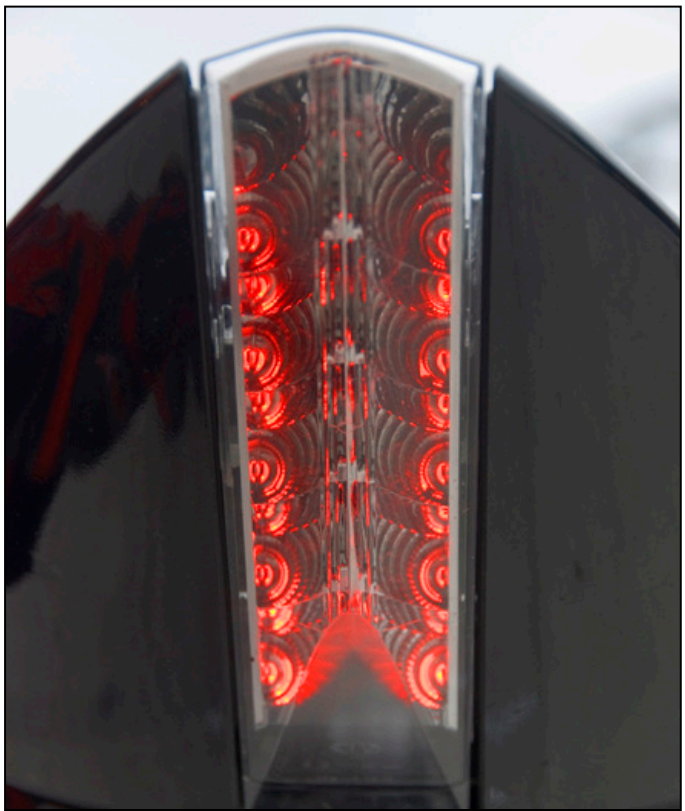
Απλός και εύκολος: αυτός είναι ο ρυθμιστής ύψους του πίσω μέρους

το οδήγησα εκεί για να έχω άποψη. Στην πίστα (μια πρώτη επαφή είναι αυτό που διαβάζετε, για να μην ξεχνιόμαστε), η θέση οδήγησης μοιάζει τουριστική. Αν άλλαζα τα πάντα προς το επιθετικότερο (που, σημειωτέον, ρυθμίζονται όλα: ύψος σέλας, ύψος μαρσπιέ και clipon), μάλλον θα ήμουν πιο θετικός απέναντί του. Χρόνος όμως δεν υπήρχε, και με μόλις 10 γύρους στη σέλα του, υπόσχομαι να επανέλθω στο μέλλον για να με διαψεύσω - ή επαληθεύσω που, μεταξύ μας, δεν θέλω.

Ένα τυπικό χαρακτηριστικό σε όλα τα KTM είναι η ευκολία αλλαγής κατεύθυνσης και η ελαφριά αίσθηση είτε πηγαίνεις όρθιος είτε ξύνεις γόνατα και μπότες. Εδώ, η KTM έχει χτυπήσει το στόχο, καθώς το RC8 είναι πιο πρόθυμο από το 1098 ν' ακολουθήσει τις προσταγές σου. Στην καρδιά της στροφής, δεν είναι βιδωμένο στην άσφαλτο όπως ο Ιταλός ανταγωνιστής, απαιτώντας ελαφρύ χέρι στο τιμόνι για να μην επηρεαστεί η γραμμή σου. Το σχήμα του ρεζερβουάρ βοηθά πολύ σ' αυτό, καθώς το εξωτερικό πόδι "κλειδώνει" εύκολα μεταξύ αυτού και του μαρσπιέ, δίνοντας πολύ καλή στήριξη στο σώμα. Στη χαμηλή θέση, τα μαρσπιέ θα βρουν κάτω μόνο αν το παρακάνεις, ενώ στην έξοδο, η επιστροφή του RC8 στην κάθετη θέση με το έδαφος είναι ένα απλό ζήτημα ελαφριάς πίεσης στο εξωτερικό clipon. Στις αργές στροφές, αισθάνεσαι την περιστρεφόμενη μάζα του μεγάλου κινητήρα στα χέρια, πράγμα που παραμορφώνει ελαφρώς την αίσθηση από το μπροστινό. Όχι κάτι το ανησυχητικό, καθώς πιστεύω ότι με λίγη εξοικείωση θα μπορέσεις να καταλάβεις τι τρέχει εκεί κάτω.

Μήπως είμαι τρελός;

Εξαιρετική τροφοδοσία, με απότομο όμως pick up (πως το λένε αυτό στα ελληνικά;) που απαιτεί γλυκό χέρι στο αρχικό άνοιγμα του γκαζιού, διαφορετικά σου επιστρέφει πάντα κάτι περισσότερο από αυτό που είχες κατά νου. Θετικό κιβώτιο, θα γκρινιάξει λίγο από 2α σε 3η αν είσαι ατζαμής και δεν χρησιμοποιείς συμπλέκτη - αλλά και γι' αυτό δεν παίρνω και όρκο, με 600 χιλιόμετρα ήταν οι μοτοσυκλέτες που οδηγήσαμε. Όσο για τη δύναμη, είναι παραπάνω από αρκετή,



αλλά έρχεται ψηλά - μοιάζει με τον τρόπο απόδοσης του Mille, μόνο που στην περίπτωση του KTM οι στροφές ανεβαίνουν πιο γρήγορα και το αποτέλεσμα είναι σαφώς πιο εντυπωσιακό. Σε απόλυτα νούμερα, δεν πιστεύω ότι έχει τα άλογα του 1098 - και σε καμία περίπτωση δεν έχει τις γεμάτες μεσαίες του. Σίγουρα πάντως έχει αρκετά για να γράψει εξαιρετικούς χρόνους στην πίστα (1'.23" με τον Μπούστα σε stock μορφή καλά είναι, να τ' αφήσω;) Προτιμά να τ' οδηγείς με τη σωστή σχέση και τις στροφές στο δεύτερο μισό του πολυόργανου, πράγμα που δεν αποτελεί πρόβλημα, καθώς το επιβλητικό αμορτισέρ της WP με το μοχλικό (πρώτη φορά σε KTM εδώ και χρόνια), διαχειρίζεται εύκολα το πέρασμα της δύναμης στο δρόμο. Για τις αναρτήσεις δεν έχω να κάνω κάποιο ιδιαίτερο σχόλιο, πέρα από το ότι δεν με προβλημάτισαν ούτε στιγμή. Ρυθμισμένο από τον Γιάννη Μπούστα, το RC8 δεν κούνησε πουθενά, ούτε "έσπασε" την επαφή των ελαστικών του με την άσφαλτο. Το εύρος ρυθμίσεων είναι ουσιαστικά ανεξάντλητο, καθώς πίσω, πέρα από τις κλασικές ρυθμίσεις προφόρτισης και αποσβέσεων συμπίεσης και επαναφοράς, υπάρχει ένα έκκεντρο στην έδραση του μοχλικού για ρύθμιση του ύψους, καθώς και "γρήγορη" συμπίεση.

Με τα φρένα δεν έμεινα πολύ ευχαριστημένος, καθώς περίμενα ένα αντίστοιχο αποτέλεσμα με το 1098. Οι δαγκάνες είναι οι πολυπόθητες monobloc Brembo που

Ναι, παίρνει και συνεπιβάτη. Η σέλα αφαιρείται, wwαποκαλύπτοντας τη λεπτότερη ουρά σε Superbike παραγωγής - που μάλιστα δεν χρειάζεται καπάκι. Χώρος για μικροπράγματα μόνο κάτω από τη σέλα του αναβάτη

Τρεις μόνο λέξεις: Akrapovic και γρήγορα!

"...σημειωτέον, ρυθμίζονται όλα: ύψος σέλας, ύψος μαρσπιέ και clipon..."

Ο κάθετος προβολέας τείνει να γίνει σήμα κατατεθέν σε όλες τις μοτοσυκλέτες της KTM

RC8 1190
www.ktm.gr
KTM
brembo
ADVANCE

KTM RC8 1190
KTM ΕΛΛΑΣ Α.Ε.
17,490€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,100 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,430 mm
Ύψος σέλας:	805-825 mm
Ρεζερβουάρ:	16.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	188 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος σε V, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	103 x 69 mm
Χωρητικότητα:	1,148 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.5:1
Ισχύς:	155/10,000 hp/rpm
Ροπή:	12.2/8,000 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	Ανάποδο τηλεσκοπικό πηρούνι WP
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/ επαναφοράς
ΠΙΣΩ	Αμορτισέρ WP με μοχλικό και ρύθμιση ύψους
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/ επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Dragon Supercorsa Pro 120/70ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές monobloc δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6 x 17΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Dragon Supercorsa Pro 190/55ZR17
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Brembo 2 εμβόλων

μας κρέμασαν τα σαγόνια όταν είδαμε για τι είναι ικανές στο Ducati, ενώ και η τρόμπα μοιάζει να είναι ίδια - μόνο οι δίσκοι είναι μικρότεροι, 320 από 330mm στο 1098. Ωστόσο, το αρχικό δάγκωμα δεν είναι εκείνο το "φεύγω τώρα από πάνω και δεν έχω καταλάβει γιατί" του Ducati, παρά ένα εξαιρετικά δυνατό φρενάρισμα που επαναλαμβάνεται κάθε φορά με ακρίβεια χιλιοστού. Η ουρά χοροπηδάει ελαφρά, χωρίς να σε αγχώνει, και η μανέτα δείχνει ότι δεν πρόκειται να "πέσει" ακόμα και σε ρυθμό αγώνα.

Πραγματικά δεν ξέρω, μπορεί και να τα παραλέω - αισθάνομαι μπερδεμένος. Θα προσέξατε ότι τόσες σελίδες μετά και δεν έχω κάτι πραγματικά άσχημο να πω για το RC8 - από την άλλη όμως, δεν έχω και κάτι εξαιρετικό. Ας μείνουμε λοιπόν στο πνεύμα της πρώτης επαφής και ας κάνουμε υπομονή για την πλήρη δοκιμή, όπου θα έχω το χρόνο με το μέρος μου - και τα κατσαβίδια μου πρόχειρα... <<

feature

Η μόδα του ρετρό επηρεάζει όλο και πιο έντονα τη μοτοσυκλέτα. Αναλύουμε τις τάσεις που θα ακολουθήσουν τα εργοστάσια και ρίχνουμε μια ματιά στην προφανή πηγή έμπνευσης: το παρελθόν.

CATI

Επιστροφή στο Ρετρό

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** αρχείο eBike

Το CB1100R τράβηξε τα βλέμματα στο σαλόνι του Τόκιο με τη ρετρό αισθητική του και τη φημολογία ότι θα μπει σε παραγωγή. Δεν είναι η μόνη φορά όμως που η Honda βουτάει στο παρελθόν της – ούτε είναι η πρώτη που το κάνει

Άλλη μια αερόψυκτη κούκλα μόνο για την Ιαπωνική αγορά – έκδοση '07 Freddy Spencer

Η επιστροφή σε σχήματα και θέματα που κανονικά θα έμεναν για πάντα σκονισμένα στο χρονοντούλαπο της ιστορίας δεν είναι κάτι καινούργιο. Από τις μουσικές αναβιώσεις δεκαετιών (80's; έλεος!), μέχρι του ντιζάιν σε ψυγεία και ραδιόφωνα που οι νεώτεροι έχουν πετύχει μόνο σε κιτρινισμένες φωτογραφίες της γιαγιάς, το παρελθόν έρχεται συνέχεια να μας στοιχειώσει. Μόνο που αντί να προσφέρει ρίγη, έρχεται να διεκδικήσει τα περιεχόμενα του πορτοφολιού μας..

Η λογική είναι απλή και βασίζεται στην πάγια αίσθηση όλων ότι "παλιά ήταν καλύτερα". Το παρελθόν είναι άρρηκτα συνδεδεμένο στο μυαλό μας με πιο αγνές εποχές, πιο ξέγνοιαστες – και δεν υπάρχει ίσως πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα από την αγορά της μοτοσυκλέτας. Μας θυμίζει μοτοσυκλέτες που πάντα θέλαμε αλλά δεν είχαμε τα χρήματα να αποκτήσουμε, ή παραήμασταν μικροί για να αγοράσουμε. Θυμίζει τις εποχές που το να είσαι μοτοσυκλετιστής (οκ, μηχανόβιος τότε) ήταν κάτι διαφορετικό, τότε που μια βόλτα με μοτοσυκλέτα, δική σου ή δανεική δεν είχε σημασία, αρκούσε για να σου φτιάξει το κέφι για μια εβδομάδα...

Το θέμα με το παρελθόν είναι ότι το βλέπουμε μέσα από ροζ γυαλιά όπως θα έλεγαν οι φίλοι μας οι Βρετανοί. Θυμόμαστε μόνο τα θετικά και ξεχνάμε τα αρνητικά – ή τα βλέπουμε ως "περιπέτειες" που μας θυμίζουν τα νιάτα μας. Η αλήθεια είναι όμως ότι δεν υπάρχουν σήμερα πολλοί αγοραστές που θα επέλεγαν μια πανέμορφη μοτοσυκλέτα με αναιμικά ταμπούρα, πλαίσιο τσίχλα και ένα κινητήρα που θα ήθελε παύση – τσιγάρο και ρύθμιση κάθε 100 χιλιόμετρα. Και ακόμα λιγότεροι θα ήταν διατεθειμένοι να κουβαλάνε 3-4 λίτρα λαδιού στην τσάντα τους για την περίπτωση που αποφασίσουν να πεταχτούν μια βολτίτσα εκτός πόλης.

Η μόνη αντικειμενικά εφικτή λύση, τόσο από θέμα προδιαγραφών ρύπων, όσο και από διατήρηση αγοραστών (καμιά εταιρεία δε θέλει να σκοτώνονται οι πελάτες της. Εκτός από την κακή δημοσιότητα μειώνονται σημαντικά οι πιθανότητες να ξαναγοράσουν ένα από τα μοντέλα της), είναι η μίξη της σύγχρονης τεχνολογίας με τη ρετρό εμφάνιση. Η διαφορά που υπάρχει ανάμεσα στις εταιρείες – και πολλές φορές ανάμεσα στα ίδια μοντέλα τους είναι η αναλογία στην οποία γίνεται αυτό, και η εποχή που επιλέγουν να αναβιώσουν.

CB1100F

Μαζί με το CB1100R η Honda παρουσίασε και το CB1100F. Όπως και στο R, τα τεχνικά στοιχεία έλαμπαν δια της απουσίας τους, αλλά οι απλές γραμμές και οι τονισμένες σχεδιαστικές αναφορές στο κλασσικό CB750 έκαναν τους σιελογόνους αδένες των επισκεπτών να δουλεύουν υπερωρίες. Ο κινητήρας είναι φυσικά αερόψυκτος, αλλά η Honda χώρισε το μπλοκ των κυλίνδρων στη μέση για καλύτερη ψύξη – σκέπτεται κανείς άλλος ότι αυτό έγινε για να μπορέσει να καλύψει ευκολότερα τις προδιαγραφές σε περίπτωση που μπει σε παραγωγή;

Η εκδοχή της Suzuki για τα Μαμούθ της ροπής

Για πολλούς η καλύτερη έκδοση του Zephyr, και αυτή με τις μεγαλύτερες πωλήσεις

Όσο ευανάγνωστα και πρακτικά και αν είναι τα LCD, δε μπορούν να πλησιάσουν την αισθητική των "ροδογιών" ντυμένων στο νίκελ

Η αναβίωση της UJM

Τη δεκαετία του '70 υπήρχε ένα παρατσούκλι που συνόδευε τις Ιαπωνικές μοτοσυκλέτες, και όπως γίνεται συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις δεν ήταν καθόλου τιμητικό. Universal Japanese Motorcycle, ή UJM για συντομία. Τρεις λέξεις και ένα αρκτικόλεξο που τότε πονούσαν πολύ – "όλοι ίδιοι είστε" έλεγαν οι ευρωπαίοι και επαναπαύονταν στις δάφνες τους. Βλέπετε οι πρώτες Ιαπωνικές μοτοσυκλέτες μπορεί να ήταν αξιόπιστες αλλά δεν είχαν ούτε την αισθητική, ούτε την οδική συμπεριφορά των Ευρωπαϊκών.

Η ώρα τους όμως ξαναήρθε στις αρχές του '90, αρχής γενομένης με τα θεωρητικά Japan Only 400άρια. Με τις σπορ μοτοσυκλέτες της εποχής να θεωρούνται υπερβολικά ακραίες και δυνατές για καθημερινή χρήση, υπήρξε ένα μεγάλο κενό για απλές μοτοσυκλέτες, που να μην απαιτούν τρομερές υποχωρήσεις σε άνεση από τους αναβάτες τους. Οι Ιάπωνες είδαν το κενό και φρόντισαν άμεσα να το καλύψουν – και ως added bonus, προσέθεσαν τη μαγεία του παρελθόντος.

Η συνταγή ήταν απλή και εύκολη. Σχήματα γνωστά από το παρελθόν, απλά σωληνωτά πλαίσια, δύο αμορτισέρ πίσω, ένα μεγάλο στρογγυλό φανάρι και νίκελ όργανα. Η έλλειψη τόσο αυστηρών προδιαγραφών ρύπων, σήμαινε ότι υπήρχαν δύο δρόμοι στην επιλογή του κινητήρα: Είτε το γνωστό μας detuning σύγχρονων κινητήρων, όπως στο CB400SF και το Bandit 400, είτε αναβίωση κάποιου ξεχασμένου κινητήρα, πάντα τετρακύλινδρου, όπως στο πανέμορφο Zephyr 400.

Τις μοτοσυκλέτες αυτές τις γνωρίσαμε μέσα από τις παραεισαγωγές – αν και το Bandit ήρθε επίσημα στην Ελλάδα έστω και με μερικές αλλαγές όπως ένα αντί για δύο δισκόφρενα εμπρός – αλλά δεν άργησε η στιγμή που οι Ευρωπαίοι άρχισαν να ζητάνε ένα μερίδιο της πίτας με μοτοσυκλέτες κομμένες και ραμμένες στα μέτρα τους και τα κυβικά τους. Έτσι, σιγά – σιγά στην αρχή και με όλο και περισσότερη ταχύτητα μετά την αποδοχή τους, άρχισαν να

Η Yamaha αδιαφόρησε για τους μεσαίους κυβισμούς και πήγε από τα 400 στα 1200 κυβικά

Ρετρό δε σημαίνει υποχρεωτικά στρογγυλό φανάρι...

Άλλη μια πανέμορφη μοτοσυκλέτα από την Kawasaki που δεν είχε αντίστοιχη εμπορική πορεία στην Ευρώπη – ίσως να πήγαινε πολύ πίσω...

Παρά τα φαινόμενα, και η φωτογραφία και η μοτοσυκλέτα είναι σύγχρονες – η αύρα όμως όχι

παρουσιάζονται οι μεγαλύτερες εκδόσεις.

Το μικρό Bandit απέκτησε μεγαλύτερα αδελφάκια, στη μορφή του 600 και του 1200, όχι όμως με υδρόψυκτους κινητήρες όπως το μικρό, αλλά με τους γνωστούς αεροελαιόψυκτους των GSXR της εποχής. Το Zephyr μεγάλωσε στα 550 και 750 κυβικά βασισμένο στους κινητήρες των Z550/750, η Honda παρουσίασε το CB750 αλλά το κράτησε μόνο για την Ιαπωνική αγορά, ενώ η Yamaha που είχε το XJR 400 για την Ιαπωνική αγορά κρατούσε στάση αναμονής – αλλά όχι για πολύ.

Βλέπετε, όπως λέει ένα αρχαίο μοτοσυκλετιστικό ρητό, το χρήμα πολλοί μίσησαν, τη ροπή όμως ουδείς. Και με την έλλειψη φαίρινγκ να περιορίζει την κίνηση με υψηλές ταχύτητες, αυτό που είχε σημασία δεν ήταν η απόλυτη τελική, αλλά ο τρόπος με τον οποίο έφτανες μέχρι τα 160 που άρχιζε να διαμαρτύρεται ο σβέρκος σου. Και έτσι γεννήθηκαν τα μαμούθ.

Το χορό των μεγάλων κυβικών ξεκίνησε η Kawasaki με το Zephyr 1100 το 1992, για να ακολουθήσει η Honda με το CB1000 Big One (ασχολίαστο). Σε αντίθεση με το Zephyr, το CB ήταν σαφώς πιο σύγχρονο σχεδιαστικά και μηχανικά, χωρίς όμως να φεύγει πολύ από τη βασική ιδέα. Η Yamaha και η Suzuki ακολούθησαν, με τα XJR 1200 και GSX1200, με τη μάχη των κυβικών να συνεχίζεται. Το CB μεγάλωσε το ’98 στα 1300 κυβικά, το XJR ακολούθησε το 99, και η Suzuki αποφάσισε να κλείσει τα στόματα όλων, παρουσιάζοντας το GSX1400 που ως σήμερα παραμένει το μεγαλύτερο ρετρό.

Η Kawasaki δεν ακολούθησε το χορό, αλλά τράβηξε ένα δικό της, ξεχωριστό δρόμο. Το 1997 αντικατέστησε το Zephyr με το ZRX 1100, βουτώντας βαθιά στη δική της ιστορία και τις θρυλικές εποχές του Eddie Lawson με την αντίστοιχη replica. Το ZRX ανέβηκε στα 1200 κυβικά το ’01 διατηρώντας αυτούσια την εμφάνιση του 1100 και το χαρακτηριστικό μπικίνι φαίρινγκ με τον τετράγωνο προβολέα.

Μη νομίζετε όμως ότι μόνο τα μεγάλα κυβικά και η δεκαετία του ’70 είχαν την τιμή της μετενσάρκωσης. Ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα για το αντίθετο, και ένα από τα ελάχιστα που εισήχθηκαν κανονικά στην Ελλάδα, είναι το Kawasaki Estrella των μόλις 250 κυβικών. Η βάση του ήταν το Meguro 250 της δεκαετίας του '50, εταιρείας που συγχωνεύτηκε με την Kawasaki το 1962. Παρουσιάστηκε το 1992 στην Ιαπωνία, και μετά από μια μικρή εξόρμηση στην Ευρώπη επανήλθε αποκλειστικά στη χώρα του Ανατέλλοντος Ηλίου. Η μικρή Estrella παράγεται κανονικά ακόμα και σήμερα, ενώ από το 2007 λόγω προδιαγραφών ρύπων έχει και ψεκασμό στον αερόψυκτο μονοκύλινδρο κινητήρα των 249 κυβικών. Σε αντίθεση με την Ευρωπαϊκή έκδοση που είχε ενιαία σέλα, στην Ιαπωνία κυκλοφορούσαν εκδόσεις με ξεχωριστές και, για τους γενναίους, με ταμπούρα αντί για δισκόφρενα.

Η επιστροφή του δικύλινδρου κινητήρα και η αρχή των Modern Classics

Οι Ευρωπαίοι

Δεν υπάρχει ίσως καλύτερο παράδειγμα της επιτυχημένης επιστροφής στα απλά σχεδιαστικά σχήματα από το Monster της Ducati. Όπως δήλωσε και ο σχεδιαστής του, Miguel Galluzzi, "Το μόνο που χρειάζεσαι είναι σέλα, ντεπόζιτο, κινητήρα, δύο τροχούς και τιμόνι". Παρότι δεν εμπίπτει στον τυπικό ορισμό του ρετρό – πως θα μπορούσε άλλωστε με πλαίσιο από το τότε Superbike της Ducati, 851, και κινητήρα από το SS900 – η εμφάνισή του όμως δεν απέχει πολύ. Ο λόγος δεν είναι βέβαια άλλος από την ίδια τη φιλοσοφία της Ducati που καλά κρατεί μέχρι σήμερα: Σωληνωτό ατσάλινο πλαίσιο και αερόψυκτοι L2 κινητήρες. Προσθέστε ένα στρογγυλό φανάρι και έχετε την κλασσική εικόνα της μοτοσυκλέτας, άξια να μπει δίπλα στον ορισμό της λέξης σε κάθε γενικό λεξικό.

Σε αντίθεση με την Ιαπωνική προσέγγιση στο θέμα, η Ducati έκανε το Monster όσο καλύτερα ήξερε – και ήταν αυτός ο συνδυασμός σπορ συμπεριφοράς με την κλασσική εμφάνιση που χάραξε την τόσο επιτυχημένη πορεία του. Χάρη στις μικρότερες εκδόσεις που ακολούθησαν, μια ολόκληρη γενιά αναβατών ήρθε σε επαφή με τις μοτοσυκλέτες της Ιταλικής εταιρείας, κάτι που έκανε το Monster την πιο καλοπουλημένη μοτοσυκλέτα της Ducati.

Στα 16 χρόνια της ζωής του, το Monster θυμίζει την ιστορία με το τσεκούρι των ξυλοκόπων. Έχει αλλάξει μερικές φορές η λαβή επειδή σάπιζε, μερικές ακόμα η λάμα επειδή σκούριαζε, αλλά παραμένει το τσεκούρι του προπάππου. Έτσι και το Monster έχει αλλάξει αρκετές φορές πλαίσιο, και ακόμα περισσότερες κινητήρες, αλλά παραμένει στα μάτια του κόσμου ίδιο και απαράλλακτο.

Όσο και να αναβάλεις να αλλάξεις μια συνταγή που δου-

"Το μόνο που χρειάζεσαι είναι σέλα,
ντεπόζιτο, κινητήρα, δύο τροχούς και τιμόνι"

Εξατμίσεις ψηλά
για να μη βρίσκουν στην άμμο

Κάτι σε Cafe Racer μήπως;

Από εδώ ξεκίνησε η κλασσική γενιά της Triumph

λεύει, κάποια στιγμή αναγκάζεσαι να το κάνεις γιατί το κοινό σου ζητάει κάτι διαφορετικό. Και ο δρόμος που επέλεξε η Ducati δεν ήταν άλλος από τη διχοτόμηση. Το Monster 696 του 2008 προχωράει την αισθητική προς το πιο μοντέρνο, αλλά με περισσότερη σιγουριά, γιατί από το 2006 είχαν μπει στην παραγωγή τα SportClassics.

Το Paul Smart 1000 αποτελούσε φόρο τιμής στη Desmo 750 του (δε θα το μαντέψετε) Paul Smart, που είχε ανέβει στο βάθρο της Imola το 1972, με το χαρακτηριστικό ασημί χρώμα και το φαίρινγκ εποχής. Από το ΄07 μετενσαρκώθηκε στο Sport 1000S και το γυμνό Sport 1000 με τα κλιπόν, ενώ όσοι ήθελαν κάτι ακόμα πιο κλασσικό –και πρακτικό– μπορούσαν πάντα να επιλέξουν το GT1000. Βασισμένο στα GT της δεκαετίας του ’70, με το πανέμορφο ντεπόζιτο και ψηλό τιμόνι για άνεση.

Αντίστοιχη πορεία ακολούθησε και η αναγεννημένη υπό την αιγίδα του Bloor, Triumph. Η πρώτη γενιά των μοτοσυκλετών της ήταν κατασκευασμένη με τη Modular νοοτροπία – ένα πλαίσιο και ένας ουσιαστικά κινητήρας, σε διάφορες εκδόσεις κυβισμού, με 3 ή 4 κυλίνδρους. Η βάση όλων θα μπορούσαμε να πούμε ότι ήταν το γυμνό Trident – που γέννησε την πρώτη γενιά του Speed Triple, με μονό τότε φανάρι, το σπορ Daytona και φυσικά το Thunderbird. Από τις μακροβιότερες μοτοσυκλέτες στην ιστορία της Hinckley Triumph (παρατσούκλι από το καινούργιο εργοστάσιο), έμεινε σε παραγωγή από το 1995 έως το 2004. Βασισμένη στην αισθητική της πρώτης Thunderbird, που έγινε διάσημη χάρη στο Wild One του ’53 με τον Marlon Brando, ήταν η πρώτη νέα Triumph που επανέφερε το σχεδιαστικό παρελθόν της εταιρείας – αλλά όχι η τελευταία. Το Thunderbird γέννησε το Legend και το Adventurer, επεκτείνοντας την κλασσική γκάμα της Βρετανικής εταιρείας.

Το 2000 ξεκίνησε ένα νέο κεφάλαιο, με τη "νέα" Bonneville. Με καινούργιο, δικύλινδρο κινητήρα όπως παλιά, αποτέλεσε τη βάση των Modern Classics. Μια σειρά μοτοσυκλετών που έχει κυριολεκτικά κάτι για τον καθένα. Απλότητα στη Bonneville, Cafe Racer αισθητική με την Thruxton και φυσικά το Scrambler για όσους θέλουν κάτι πραγματικά

DUCATI

διαφορετικό. Το κοινό που έχουν όλες είναι ότι φέρνουν τη μαγεία του παρελθόντος χωρίς τα προβλήματα αξιοπιστίας και συντήρησης αυτού – σας θυμίζει μήπως κάτι που λέγαμε στην αρχή;

Αντί επιλόγου

Όλες οι σχεδιαστικές επιστροφές στη ρετρό σχεδίαση είχαν σε μεγαλύτερο η μικρότερο βαθμό την αναμενόμενη επιτυχία. Είτε εμπορική, είτε –ακόμα σημαντικότερο σε πολλές περιπτώσεις– της ενδυνάμωσης της εικόνας και της διεισδυτικότητας του brand name της εταιρείας. Υπάρχουν φυσικά πάρα πολλά παραδείγματα μοτοσυκλετών που ενώ βασίστηκαν φαινομενικά στην απλή συνταγή που αναφέραμε δεν είχαν την αναμενόμενη πορεία. Μοτοσυκλέτες όπως το γυμνό Diversion της Yamaha, ή αν μιλάμε για 400άρια, το CB1 της Honda που ποτέ δεν είχε την εμπορική επιτυχία του SuperFour.

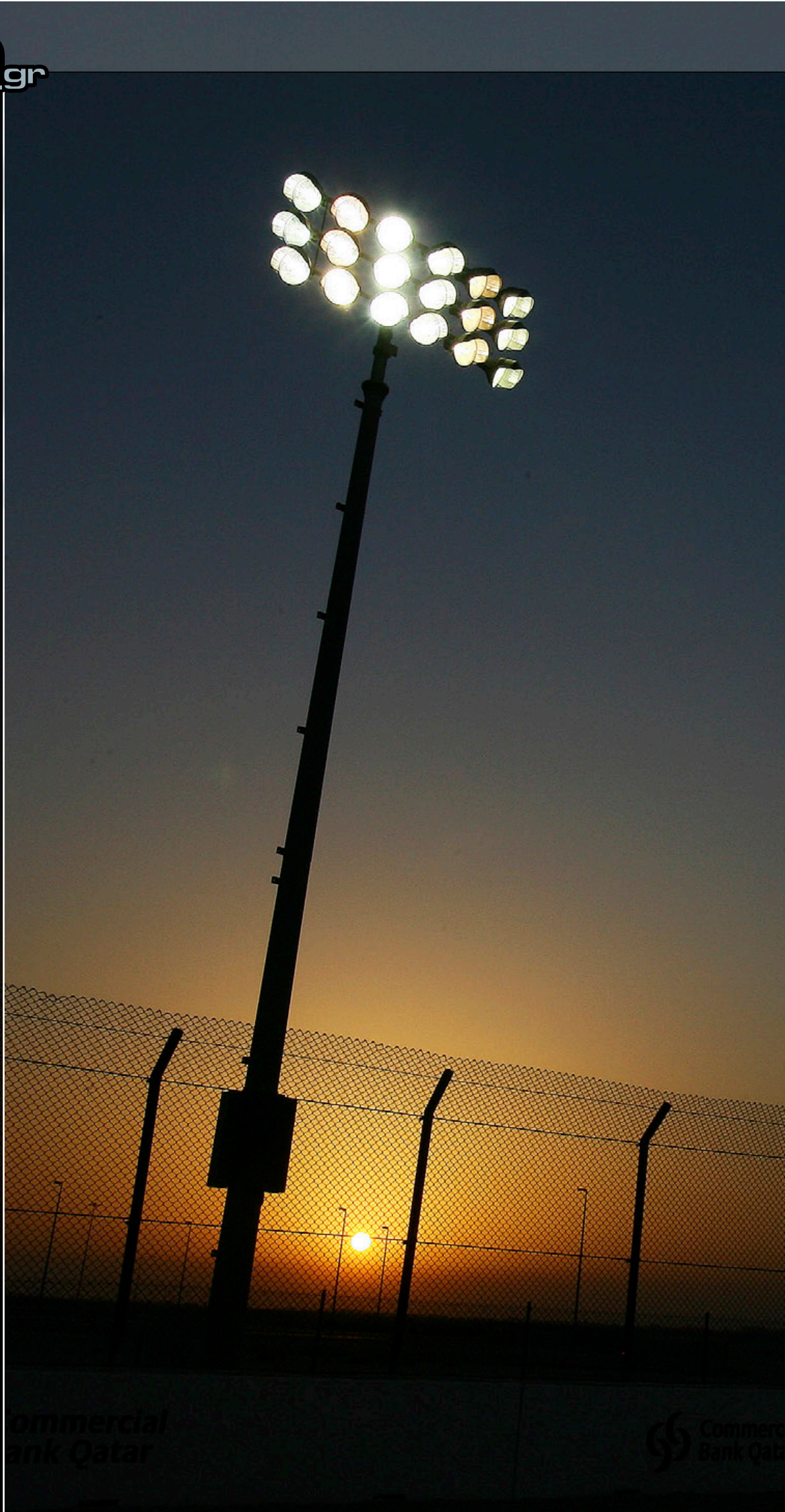
Ο λόγος που αυτές απέτυχαν να αποτυπωθούν στη μνήμη μας δεν είναι άλλος από τη φιλοσοφία του σχεδιασμού τους. Δεν αρκεί να χρησιμοποιούνται απλές σχεδιαστικές λύσεις – το σύνολο πρέπει να έχει τον πολυπόθητο "χαρακτήρα", να μεταδίδει αισθήσεις ξεχασμένες και να κάνουν κάθε ταξίδι διαφορετικό. Με μια σημερινή Sport Touring μπορείς να καλύψεις άπειρα χιλιόμετρα με άνεση και ευκολία σε εντυπωσιακή ταχύτητα – αλλά με μια γυμνή νεοκλασσική μοτοσυκλέτα, κάθε βόλτα είναι απόλαυση. Αυτή δεν είναι άλλωστε η ουσία; <<

Απουσίες

Θα παρατηρήσατε ίσως ότι δεν έγινε καμία αναφορά σε μοτοσυκλέτες-ορισμούς της ρετρό σχεδίασης, όπως οι Harley και φυσικά η Enfield Bullet. Αυτό δεν έγινε από παράλειψη, καθώς το θέμα μας ήταν η επιστροφή στην κλασική σχεδίαση και όχι η διακριτική εξέλιξη αυτής, ή στην περίπτωση της Enfield η απόλυτη διατήρησή της.

ebike.gr

race



Ο πρώτος νυχτερινός αγώνας στην ιστορία των GP ανήκει πια στην ιστορία. Είναι όμως ενδεικτικός για την πορεία του φετινού πρωταθλήματος;

Commercial
Bank Qatar

Κοκκινοσκουφίτσα

«Το Marketing είναι μια οργανωτική λειτουργία, μια σειρά διαδικασιών για τη δημιουργία, επικοινωνία και ικανοποίηση μιας αξίας προς τον πελάτη και για τη διαχείριση της σχέσης με τον πελάτη με τρόπο που θα ωφελήσει τον οργανισμό και τους μετόχους του.»
Επίσημος ορισμός της έννοιας Marketing, σύμφωνα με την American Marketing Association.

Αν ρωτήσεις οποιονδήποτε marketeer, θα σου πει πως η δουλειά του είναι, πρωτίστως, να ανιχνεύει τις ανάγκες της αγοράς και, στη συνέχεια, να τις ικανοποιεί. Αυτή είναι, υποτίθεται, η μέθοδος δημιουργίας, προώθησης, τιμολόγησης, διαφήμισης νέων προϊόντων.
Αυτό που δύσκολα θα ακούσεις από οποιονδήποτε marketeer, είναι πως πλέον η υπερπροσφορά αγαθών έχει φτάσει τον ανταγωνισμό σε εκείνο το άκρο όπου, αντί να ανιχνεύει τις ανάγκες της αγοράς, τις δημιουργεί, ψάχνει να γεννήσει νέες ανάγκες που δεν ήξερες καν ότι είχες.

Έχουν άραγε όλα αυτά σχέση με τους αγώνες μοτοσυκλέτας;

Δυστυχώς, όλα αυτά είναι οι αγώνες μοτοσυκλέτας. Είναι ο λόγος που τα δίχρονα έχουν εκλείψει από κάθε είδους πίστα, ο λόγος που οι αναβάτες των ομάδων επιλέγονται με κριτήριο το διαβατήριό τους (άρα και την αγορά που εκπροσωπούν) και όχι με το ταλέντο τους, ο λόγος που οι αγώνες ταχύτητας σε παγκόσμιο επίπεδο έχουν πήξει στα ηλεκτρονικά βοηθήματα, ο λόγος που τρέχουν στην Κίνα και τη Μαλαισία και το Κατάρ, ο λόγος που σχεδόν κάθε χρόνο οι αγώνες του προγράμματος αυξάνουν σε αριθμό.

Η Dorna, η ισπανική εταιρεία που κατέχει τα δικαιώματα των MotoGP και διοργανώνει κάθε χρόνο το πρωτάθλημα με την άδεια (και το αζημίωτο) της FIM, διαχειρίζεται ένα προϊόν, κάνει marketing. Αν θες να δουλέψεις στη Dorna έχεις περισσότερες ελπίδες με μερικά πτυχία management, marketing ή δημόσιες σχέσεις στο βιογραφικό σου, παρά με μια πλούσια αγωνιστική εμπειρία.

Όταν η Honda αποσύρθηκε από τα SBK –γιατί οι εκεί Ιταλοί διοργανωτές είχαν τη Ducati πρώτη μούρη– και έστρεψε όλο της το ενδιαφέρον στα GP, περάσαμε στην τετράχρονη εποχή με το πεντακύλινδρο RC211V να φημολογείται πως ήταν έτοιμο πολύ πριν αλλάξουν οι κανονισμοί και να παίζει μπάλα μόνο του για τουλάχιστον τα δύο πρώτα χρόνια του νέου θεσμού, MotoGP.
Στην πορεία το κόστος πολλαπλασιάστηκε και αρκετές μικρότερες ομάδες στραγγαλίστηκαν: Aprilia και KTM αποχώρησαν με την ουρά κάτω από τα σκέλια όταν ένα δίχρονο 500 που κόστιζε περίπου 1 εκατομμύριο δολάρια αντικαταστάθηκε από ένα τετράχρονο 990 με πενταπλάσιο κόστος. Άλλα ιστορικά εργοστάσια, όπως η BMW, δεν έχαναν ευκαιρία να καρφώσουν τους διοργανωτές, τονίζοντας πως δεν βλέπουν για ποιο λόγο να επενδύσουν τρελά εκατομμύρια σε μια αγορά της οποίας οι κανόνες είναι κατευθυνόμενοι.
Όταν τα 990 έγιναν 800 με πρόσχημα την ασφάλεια των αναβατών, πολλοί αντέδρασαν μα όλοι ακολούθησαν. Στο μεταξύ, τα ρεκόρ γύρου συνέχισαν να πέφτουν σχεδόν σε όλες τις πίστες του παγκοσμίου και τα κόστη εξέλιξης των ακόμη πιο υψηλόστροφων κινητήρων τράβηξαν κι άλλο την ανηφόρα. Σήμερα η Dorna προτείνει ανώτατο όριο περιστροφής των κινητήρων…
και εισπράττει χυλόπιτες, όχι όμως από τους Ιάπωνες…

Και ξαφνικά μας προέκυψε η Ducati. Η Σταχτοπούτα που έκανε τη διεύθυνση του HRC να μοιάζει με ηλεκτρική καρέκλα. Το μικρό εργοστασιάκι που φτιάχνει 50,000 μοτοσυκλέτες ετησίως κατάφερε να ντροπιάσει τις Ιαπωνικές παραγωγές εκατομμυρίων κομματιών και οι Ιταλοί συνεχίζουν να τους κάνουν όλους ρόμπα στο φιλοθεάμον κοινό όταν βγαίνουν και λένε πως το 800 τους έχει αλλάξει μόνο στις διαστάσεις των κυλίνδρων και το software της ηλεκτρονικής διαχείρισης συγκριτικά με το 990… Την ίδια ώρα οι γίγαντες επενδύουν δισεκατομμύρια σε νέες πνευματικές τεχνολογίες (που αύριο θα περάσουν στην παραγωγή) για να καταφέρουν να νικήσουν το ατσάλινο χωροδικτύωμα και το δεσμοδρομικό σύστημα που ο Taglioni σχεδίασε τη δεκαετία του ’70…
Να το αντιγράψουν αποκλείεται, τα Ιαπωνικά τμήματα marketing θα έκαναν ομαδικό χαρακίρι στη σκέψη και μόνο…

Δεν ξέρω αν το marketing σκοτώνει τους αγώνες. Πιθανότατα.
Ούτε γνωρίζω αν η Ducati θα σκοτώσει το marketing. Σίγουρα του έχει καταφέρει ένα ξεγυρισμένο knock-down.
Αυτό που γνωρίζω μετά βεβαιότητας είναι πως στους σύγχρονους αγώνες MotoGP έχει παρεισφρήσει μια μικρή Κοκκινοσκουφίτσα που έχει κλονίσει το όλο οικοδόμημα πέραν οποιασδήποτε πρόβλεψης.

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** eBike

Racing Gossip

BMW SBK PROTOTYPE

Η BMW, όπως και η Aprilia, έχει ξεκαθαρίσει πως θα εισέλθει στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα SBK, ενδεχομένως και από την ερχόμενη σεζόν. Επίσης, εδώ και μήνες φημολογείται πως εξελίσσει μια τετρακύλινδρη σε σειρά μοτοσυκλέτα για αγωνιστική χρήση, με κάποιες φωτογραφίες του πρωτοτύπου να συνδέονται ακόμα και με τα MotoGP. Ένας Ισπανός συνάδελφος του motociclismo.es συνέλαβε στον φακό του ένα από τα πρωτότυπα στην πίστα της Cartagena.

Τουλάχιστον τρεις τετρακύλινδρες μοτοσυκλέτες καμουφλαρισμένες πίσω από μαύρα ανθρακονημάτινα πλαστικά διαστάσεων SS600 και τρεις αναβάτες εξέλιξης του Γερμανικού εργοστασίου, οι κ.κ. Jürgen Fuchs, Richard Cooper και Thomas Hinterreiter, γυρνούσαν επί τρεις μέρες στην πίστα δοκιμάζοντας την αγωνιστική μοτοσυκλέτα. Εθεάθησαν τρεις διαφορετικές εκδοχές, δύο με εξατμίσεις κάτω από τα κάρτερ και μία με την εξάτμιση στην ουρά, ενώ ως σημείο αναφοράς χρησιμοποιήθηκε ένα GSX-R 1000 K7 με κάμποσες συσκευές τηλεμετρίας –για να ξέρουν πού βρίσκονται.

Από τη φωτογραφία μπορούμε να συμπεράνουμε πως η μοτοσυκλέτα θα είναι πραγματικά μικρή σε διαστάσεις, περίπου όσο ένα SS600, ενώ επιλέγονται μάλλον συμβατικές λύσεις σε πλαίσιο και αναρτήσεις, αφήνοντας –για μια ακόμη φορά μετά το Dakar– τις περίεργες επιλογές της εταιρείας (Telelever, Duolever κ΄ Σια) για τα μοντέλα δρόμου της.

Στο μεταξύ, σε συνέδριο αντιπροσώπων της BMW στη Γερμανία ελέχθη πως στόχος της εταιρείας είναι να ομολογκάρει την έκδοση δρόμου με αναλογία κιλών ανά ίππο ίση με 1, μιλώντας για 190hp και ισάριθμα κιλά. Προφανώς, αυτή η μοτοσυκλέτα –μια ψηφιακά επεξεργασμένη φωτογραφία της οποίας αναδημοσιεύουμε από το motociclismo.es– δεν αναμένεται να εμφανιστεί πριν το φθινόπωρο του 2008.

APRILIA RSV4 SBK

Κατά τη διάρκεια του Piaggio Group Convention στις αρχές του περασμένου μήνα η Aprilia παρουσίασε για πρώτη φορά επισήμως τη μοτοσυκλέτα με τον τετρακύλινδρο V65 μοιρών κινητήρα που θα τρέξει από του χρόνου στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα SBK.

Η εταιρεία αναφέρει πως η μοτοσυκλέτα αποδίδει πάνω από 200 ίππους, ενώ πληροφορίες που έχουν διαρρεύσει από το Noale είναι πιο συγκεκριμένες, μιλώντας για 207hp στις 13,500rpm, με την εξέλιξη να συνεχίζεται καθώς το ανώτατο όριο περιστροφής του κινητήρα φτάνει ως τις 16,000. Άρα μπορούμε να περιμένουμε αρκετό περισσότερο γκάζι για την αγωνιστική μοτοσυκλέτα. Την εξέλιξή της έχει ήδη αναλάβει ο πρώην αναβάτης MotoGP, Alex Hofmann.

Η νέα Aprilia διαθέτει εξελιγμένη ηλεκτρονική διαχείριση και ηλεκτρονικό γκάζι
ride-by-wire. Επιπλέον, ενδιαφέρον έχει το υβριδικό σύστημα κίνησης των εκκεντροφόρων, με την παραδοσιακή καδένα να μεταφέρει κίνηση από τον στρόφαλο στους εκκεντροφόρους εισαγωγής και από μια συστοιχία γραναζιών θα κινεί αυτούς της εξαγωγής.

Η πολυαναμενόμενη έκδοση δρόμου θα παρουσιαστεί προς το τέλος του 2008 για να ομολογκαριστεί, με απόδοση που φημολογείται γύρω στους 180hp.

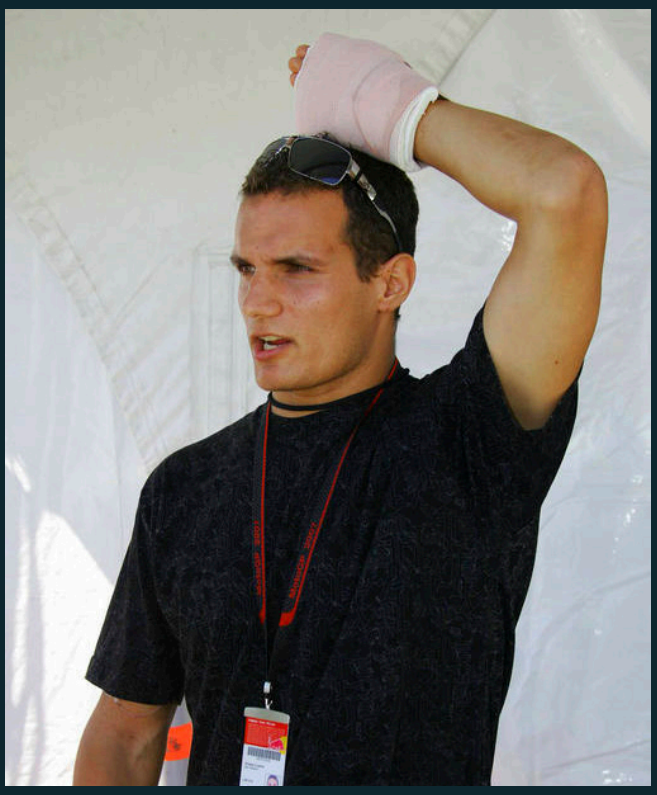
κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** αρχείο eBike

ΞΕΒΙΔΩΘΗΚΕ Ο ALEX HOFMANN, ΚΑΒΑΛΗΣΕ RSV4

Σαν καινούργιος δηλώνει ο Alex Hofmann, έχοντας πλέον αφαιρέσει από το πονεμένο του χέρι την μεταλλική πλάκα και τις βίδες.

Θυμίζουμε πως έχουν περάσει αισίως εννιά μήνες από το μοιραίο λάθος του Sylvain Guintoli στον περσινό αγώνα MotoGP της Laguna Seca, όταν έχασε το σημείο φρεναρίσματος για την διαβόητη στροφή Corkscrew και εμβόλισε με όλη του τη φόρα τον Alex Hofmann. Ο Γερμανός αναβάτης της d'Antin Ducati κατέληξε να έχει μια τεράστια τρύπα στο χέρι του, επέστρεψε μερικούς μήνες αργότερα για να απολυθεί κακήν-κακώς από την ομάδα του όταν αποσύρθηκε αυτοβούλως από το Πορτογαλικό GP ενώ ήταν μακράν τελευταίος συνεπεία τεχνικού προβλήματος.

Ο Hofmann δηλώνει έτοιμος για δράση και, διά του λόγου το αληθές, υπέγραψε ήδη με την Aprilia ως αναβάτης δοκιμών, με πρώτο του καθήκον την εξέλιξη του αγωνιστικού RSV4 που προορίζεται για το Παγκόσμιο SBK το 2009. Δεδομένου πως δεν υπάρχουν και πολλές ελπίδες να βρει μια αγωνιστική δουλειά μέσα στο 2008, είναι μια ευκαιρία να ξεκουράσει το καταπονημένο του κορμί, με μια εξελικτική δουλειά για να μείνει σε φόρμα. Ωστόσο για το 2009 δηλώνει ήδη ετοιμοπόλεμος και αναζητά μια θέση είτε στα SBK ή, ακόμα καλύτερα, στα MotoGP. Σίγουρα, πάντως, με τα τωρινά δεδομένα η πιθανότερη εξέλιξη δείχνει να είναι μια εργοστασιακή Aprilia Superbike. Με αρκετή εμπειρία –με Yamaha και Honda στα GP500 και με Kawasaki και Ducati στα MotoGP– και μερικά καλά αποτελέσματα στο βιογραφικό του, δεν θα δυσκολευτεί να βρει δουλειά.



ΤΙ ΕΠΑΘΕ Ο HAYDEN ΣΤΟ ΚΑΤΑΡ;

Λίγη ώρα αφότου τερμάτισε δέκατος στο εναρκτήριο GP του Κατάρ, ο παγκόσμιος πρωταθλητής του 2006 έγινε το θέμα συζήτησης στα paddocks, ειδικά δεδομένης της απόδοσης του άσπονδου ομόσταυλού του, Dani Pedrosa. Οι κακές φήμες δεν άργησαν να κυκλοφορήσουν: ο Ισπανός έτρεχε, λέει, με RCV '08 ενώ ο Αμερικανός με '07.

Σύμφωνα με το Ιταλικό gpone.com, λοιπόν, εκπρόσωπος του HRC επιβεβαίωσε επισήμως τις φήμες. «Πράγματι, υπήρχαν μόνο δύο καινούργιες μοτοσυκλέτες, μα αυτές είχαν ζητηθεί από τον Dani Pedrosa μετά τις νυκτερινές δοκιμές στο Κατάρ. Ο Nicky δεν είχε ζητήσει τίποτα, έτσι γι' αυτόν έμεινε μόνο η τελευταία RCV, χωρίς αναβαθμίσεις. Όταν ο Dani έκανε την επιλογή του εμείς του φτιάξαμε δύο ολόιδιες μοτοσυκλέτες, με ίδια πλαίσια και νέους κινητήρες. Η Honda θα ήθελε, φυσικά, να τρέξουν και οι δύο με το μοντέλο 2008. Ο Hayden, ωστόσο, θα λάβει διαφορετικές τεχνικές αναβαθμίσεις για τον αγώνα στο Jerez…»

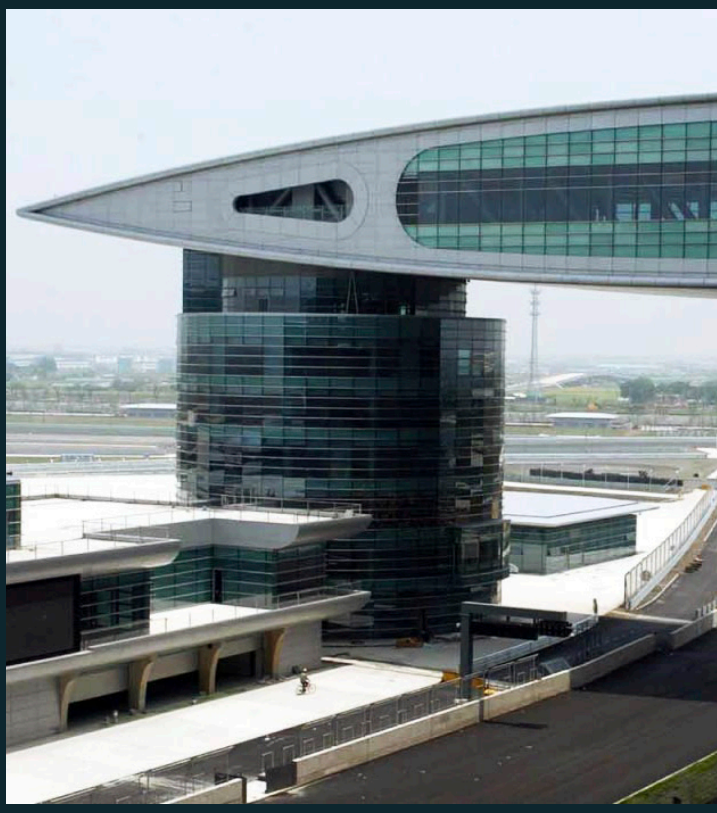
Διαφορετικές; Εννοείτε διαφορετικές από αυτές που είχε στο Κατάρ ή μήπως κάποια πειραματικά εξαρτήματα όπως ο συμπλέκτης που πατινάριζε για σχεδόν το μισό πρωτάθλημα του 2006 και παραλίγο να του κοστίσει τον τίτλο (και που δεν χρησιμοποίησε ο Pedrosa παρά μόνο αφότου βρέθηκε άκρη με τη λειτουργία του);

MOTOGP: ΕΞΩ Η ΚΙΝΑ, ΜΕΣΑ Η ΟΥΓΓΑΡΙΑ;

Ακόμη δεν ξεκίνησε καλά-καλά η νέα σεζόν των MotoGP και οι φήμες για το καλεντάρι του 2009 βγήκαν ήδη στη φόρα. Η Ιταλική La Gazzetta dello Sport αναφέρει πως εξετάζεται το σενάριο να φύγει από το πρόγραμμα ο αγώνας της Κίνας, καθώς η εκεί πίστα παραείναι προσανατολισμένη σχεδιαστικά στη F1 για να ταιριάξει με τις απαιτήσεις των MotoGP. Στη θέση της ακούγεται πολύ η Ουγγαρία με δύο εναλλακτικές, αφενός την Pannonia Ring, σχεδιασμένη ειδικά για μοτοσυκλέτες αλλά με εγκαταστάσεις κατώτερες των περιστάσεων για αγώνα παγκοσμίου, αφετέρου μια νέα πίστα που κατασκευάζεται στην περιοχή της λίμνης Balaton.

Το Κατάρ, από την άλλη, δεν ανησυχεί για το μέλλον του καθώς μόλις ανακοινώθηκε από τη Dorna πως υπεγράφη συμφωνία με την πίστα Losail μέχρι το 2016. Αυτό που είναι πολύ πιθανό να αλλάξει είναι η ημερομηνία διεξαγωγής του αγώνα, καθώς εξετάζεται σε ενδεχόμενο να αλλάξει θέση με τη Jerez ώστε ο Ισπανικός αγώνας να ξαναγίνει, παραδοσιακά, εναρκτήριος.

Οι διοργανωτές εκτιμούν πως στα τέλη του Μάρτη οι νυχτερινές θερμοκρασίες θα είναι υψηλότερες και η υγρασία λιγότερη –θέμα που σχολιάστηκε αρνητικά από τις ομάδες στον φετινό αγώνα.

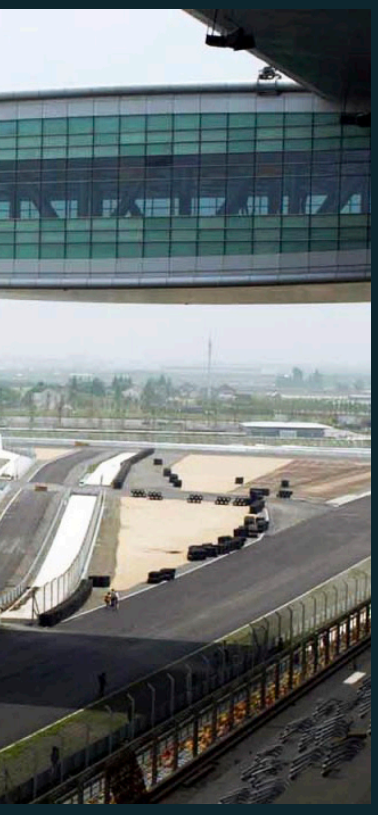


Ο KEVIN SCHWANTZ ΦΕΡΝΕΙ BEN SPIES

Ο λόγος για τη νέα, δεύτερη ομάδα της Suzuki στα MotoGP που αναμένεται να εμφανιστεί από το 2009. Θα είναι ιδιοκτησίας του Jorge Martinez, ο οποίος ωστόσο έχει ένα πρόβλημα: ο Ισπανός έχει εξαιρετικές σχέσεις με Ισπανικές εταιρείες-χορηγούς που θέλουν αποκλειστικά και μόνο Ισπανό αναβάτη.

Η Suzuki έχει ξεκαθαρίσει πως η δορυφορική ομάδα δεν θα είναι τύπου Honda, αλλά ημι-εργοστασιακή με πλήρη υποστήριξη. Το άλλο θέμα που έχουν ξεκαθαρίσει επίσης στο Hamamatsu είναι πως ένα ζεύγος GSVR-XRG1 κοστίζει ακατέβατα 4 εκατομμύρια ευρώ και προφανώς η συντήρηση/αναβάθμισή τους σε πλήρως εργοστασιακό επίπεδο θα είναι εξίσου αλμυρή.

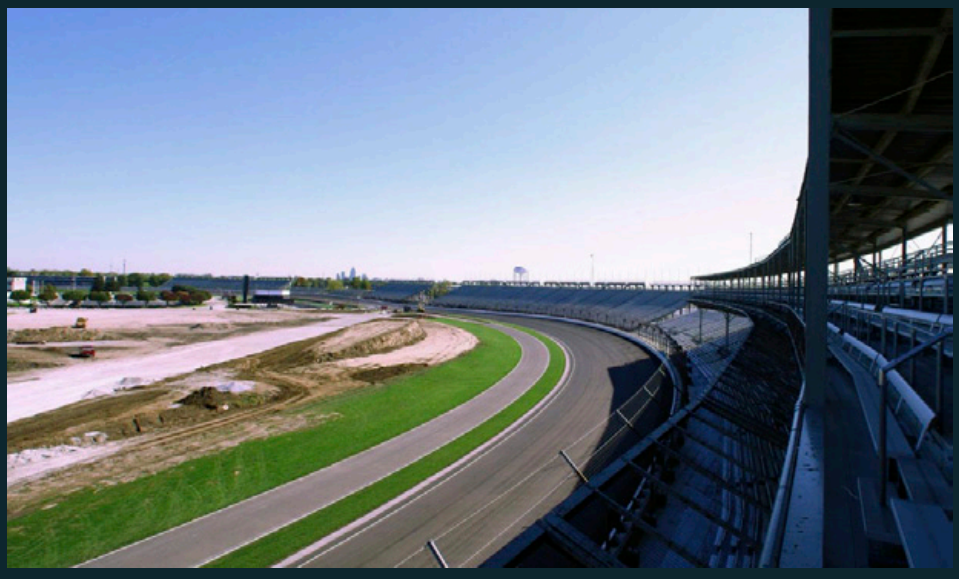
Ένα ακόμη Ιαπωνικό θέσφατο που θα έχει να αντιμετωπίσει ο Martinez είναι ο τεχνικός διευθυντής της ομάδας του, κ. Kevin Schwantz, ο οποίος έχει έτοιμο και ψημένο τον νεαρό πρωταθλητή AMA SBK, Ben Spies να κάνει το παγκόσμιο άλμα. Είναι τόσο ψημένος, δε, που –με την παρότρυνση του θρυλικού πρωταθλητή και μέντορά του– θα συζητούσε και με άλλες ομάδες εφόσον η δορυφορική Suzuki προκύψει με έναν αναβάτη, απαραιτήτως Ισπανό. Ο Spies, βλέπετε, είναι Αμερικανός… Θα μπορούσε πάντως, λέμε τώρα, να στηθεί μια ομάδα δύο αναβατών, με τον Spies από τη μία κι έναν ίβηρα από την άλλη, τον Fonsi Nieto φερ' ειπείν… Το χρήμα να βρεθεί κι όλα γίνονται.



Ο HAYDEN ΘΑ ΕΓΚΑΙΝΙΑΣΕΙ ΤΗΝ INDIANAPOLIS

Στις 7 Απριλίου ο πρωταθλητής MotoGP του 2006 θα κάνει τον πρώτο γύρο της νέας πίστας με μοτοσυκλέτα στα πλαίσια μιας τελετής εγκαινίων. Ο Nicky Hayden αυτή τη φορά δεν θα καβαλά ένα RCV, ούτε καν ένα Honda, αλλά ένα αναπαλαιωμένο Indian παρόμοιο με αυτό που έτρεξε στον πρώτο αγώνα στην ιστορία της Indianapolis το 1909.

Στη συνέχεια ο Hayden θα κάνει μερικούς γύρους επίδειξης στην περιμετρική πίστα speedway με μια Honda παραγωγής και στο τέλος θα δώσει συνέντευξη Τύπου.



ΑΡΧΙΖΕΙ ΤΟ ΙΣΠΑΝΙΚΟ ΞΥΛΟ...

Αναθερμαίνεται ο προαιώνια κόντρα των δύο νεαρών Ισπανών αναβατών, Dani Pedrosa και Jorge Lorenzo, με αφορμή -τι άλλο;- την κοινή τους παρουσία στο βάθρο του πρώτου αγώνα της χρονιάς στο Κατάρ. Ο Lorenzo καυτηρίασε το γεγονός πως ο Pedrosa τον αγνόησε πλήρως.

«Δεν μου αρέσει που δε με συνεχάρη. Αν ήμουν στη θέση του θα είχα συγχαρεί ένα νέο αναβάτη που τα πήγε καλά στον πρώτο του αγώνα. Όλοι όσοι συνάντησα στο Κατάρ το έκαναν, μηχανικοί, αναβάτες, οργανωτές. Έτσι με μεγάλωσε ο πατέρας μου, να είμαι πάντα τζέντλεμαν και όποιος τα πάει καλύτερα από μένα, εγώ τον συγχαίρω πάντα. Αν ο Dani κερδίσει στο Jerez, θα το κάνω ευχαρίστως. Αν δεν θέλει, ας μην δεχτεί τα συγχαρητήριά μου, αλλά εγώ θα του δώσω το χέρι ακόμη κι αν είναι να δεχτώ αρνητική κριτική γι' αυτό...»

Οι δύο Ισπανοί έτρεξαν ταυτόχρονα στα 125 για δύο χρόνια αλλά τότε σχεδόν δεν γνωρίζονταν μεταξύ τους, ούτε ενεπλάκησαν συχνά σε μεταξύ τους μάχες. Αντίθετα, στα 250 και ιδιαίτερα στη δεύτερη χρονιά που ο Pedrosa κατέκτησε τον τίτλο, οι μεταξύ τους μάχες ήταν καυτές. Αποκορύφωμα της κόντρας τους ήταν το Γερμανικό GP του 2005, όπου ο rookie τότε Lorenzo προσπάθησε να περάσει τον αντίπαλό του από την εσωτερική, για να κλείσει ο Pedrosa απότομα τη γραμμή του και να συγκρουστούν. Ο μεν αναβάτης της Honda έμεινε όρθιος και τερμάτισε πρώτος με στραβωμένη την εξάτμιση, ενώ ο Lorenzo έπεσε. Τότε είχε κατηγορήσει τον Dani πως τον έκλεισε εσκεμμένα, ενώ η κόντρα μεταφέρθηκε και σε επίπεδο αρχηγών ομάδων. Μάλλον θα πρέπει να περιμένουμε περισσότερα επεισόδια φέτος...

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ...

«Οι μοτοσυκλέτες της Suzuki δεν πέρασαν από τεχνικό έλεγχο την Πέμπτη πριν τον αγώνα MotoGP γιατί τα Motul λάδια τους κρατήθηκαν στο τελωνείο του Κατάρ ως 'περιβαλλοντικώς επικίνδυνα'…»

Το ακούσαμε κι αυτό. Από τη μόνιμή στήλη του στην Αμερικάνικη ιστοσελίδα superbikeplanet.com ο Julian Ryder, σχολιαστής του Αγγλικού Eurosport, μας πληροφορεί πως η χώρα που ξόδεψε σε μερικές ώρες ενέργεια ισοδύναμη με τις ημερήσιες ανάγκες 3,000 σπιτιών έκρινε τα λιπαντικά της Suzuki επικίνδυνα για το περιβάλλον –ενώ, ας πούμε, τα Repsol ή Yamalube είναι βιοδιασπώμενα φυτικά καλλυντικά… Ούτε πειράζει που το Κατάρ ζει και βασιλεύει χάρη στο εθνικό του προϊόν, το πετρέλαιο, τη μητέρα όλων των λιπαντικών…

ΦΩΤΑΓΩΓΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Η SEPANG

Μετά το επιτυχημένο πείραμα του Κατάρ, είναι κοινό μυστικό πως η Μαλαισία ετοιμάζεται επίσης να διοργανώσει νυκτερινό αγώνα. Σύμφωνα με την Ιταλική ιστοσελίδα Motograndprix.it η πίστα της Sepang πρόκειται να φωταγωγηθεί τόσο για τα MotoGP όσο και τη F1, με την επίσημη ανακοίνωση να αναμένεται άμεσα.

Φημολογείται πως πίσω από αυτή την κίνηση βρίσκεται ο ισχυρός άνδρας της F1, Bernie Ecclestone, ο οποίος επιθυμεί ο Μαλαισιανός αγώνας να γίνεται σε τηλεοπτικά βολική ώρα για την Ευρώπη. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε που η ίδια δικαιολογία έπαιξε στα επίσημα χείλη της Dorna ουκ ολίγες φορές και για την περίπτωση του GP του Κατάρ.

Ξέρω τι έκανες πέρυσι τον χειμώνα

κείμενο: Μάνος Κάττουλας **φωτό:** αρχείο eBike

Η Ducati ξόρκισε μια κατάρα 34 ετών, επαναφέροντας τον παγκόσμιο τίτλο της μεγάλης κατηγορίας των GP στην Ευρώπη για πρώτη φορά μετά το 1973 και το δίδυμο MV Agusta–Phil Read. Έκτοτε όλοι οι τίτλοι πήγαν στην τριάδα Honda, Yamaha, Suzuki. Όπως είναι προφανές, λοιπόν, κατά τη χειμερινή διακοπή οι Ιάπωνες έτρεχαν και δεν έφταναν...

Λίγο πριν το τέλος της σεζόν του '07 η βόμβα της διοργανώτριας Dorna απειλούσε με επιβολή ενιαίου ελαστικού στα MotoGP. Ωστόσο, πίσω από τις επίσημες δικαιολογίες περί ανισοτήτων που έπλητταν το θέαμα κρυβόταν η νευρικότητα των δύο κυρίαρχων εργοστασίων κατά τις τελευταίες δεκαετίες, Honda και Yamaha, που έβλεπαν πως έχαναν το δικό τους παιχνίδι από μια μικρή, νεοεισελθούσα στα GP ομάδα και ήθελαν τα καλύτερα λάστιχα για τους κορυφαίους αναβάτες τους. Πολλοί, επίσημοι και μη, προσπάθησαν να αναγάγουν την επιτυχία της Ducati αποκλειστικά και μόνο στα ελαστικά, ξεχνώντας πως Bridgestone φορούσαν τόσο η Suzuki και η Kawasaki, όσο και η δεύτερη τη τάξει ομάδα της Honda, Gresini.

Ηλεκτρονικός πόλεμος

Μετά το τέλος του πρωταθλήματος, ο διευθύνων σύμβουλος της Dorna, Carmelo Ezpeleta, απεκάλυψε πως πρότεινε στα εργοστάσια την επιβολή ενιαίου τύπου ηλεκτρονικής διαχείρισης, για να εισπράξει την άρνησή τους –χωρίς να ξεκαθαρίζει ποιος και τι. Πολλοί διερωτήθηκαν σε τι ακριβώς θα εξυπηρετούσε μια τέτοια κίνηση και είναι αλήθεια πως η πρόταση Ezpeleta φάνηκε μάλλον απρόσμενη και άσχετη με την επικαιρότητα.

Ο Άγγλος σχολιαστής του Eurosport, Julian Ryder, ωστόσο είχε ήδη ρίξει μια αμυδρή ακτίνα φωτός σε αυτή τη μυστηριώδη υπόθεση. Μήνες πριν έγραφε στη μόνιμη στήλη του Ryder Notes στην ιστοσελίδα Superbikeplanet.com πως η πραγματική υπεροχή της Ducati δεν βρισκόταν στα λάστιχα, μα στα ηλεκτρονικά. Προχωρώντας ένα βήμα παραπέρα, ρίσκαρε μια πρόβλεψη: «Αν δείτε τη Ducati να κερδίζει και το 2008, να περιμένετε σύντομα την κατάργηση των ηλεκτρονικών βοηθημάτων…»

Το traction control και τα λοιπά βοηθήματα (wheelie control, launch control) είχαν ήδη βρεθεί στο στόχαστρο –η αμείλικτη αλήθεια καταγράφει πως το highside έχει σχεδόν εκλείψει από τους αγώνες MotoGP. Σύσσωμη η Ιταλική σχολή με μπροστάρηδες τους «διχρονοθρεμμένους» Rossi, Capirossi, Melandri ζητούσε συχνά-πυκνά την αφαίρεσή τους θεωρώντας πως σκοτώνουν το θέαμα. Από κοντά ο αρχιμηχανικός του Rossi, Jeremy Burgess, σε συνέντευξή του χαρακτήριζε τον Stoner ως τον καλύτερο μιας νέας γενιάς «ρομπότ», δηλαδή έναν αναβάτη που έχει μάθει να εμπιστεύεται τα ηλεκτρονικά ενώ δίχως αυτά θα είχε σαπίσει στην τούμπα –όπως συνέβαινε στην πρώτη του χρονιά με τη δορυφορική Honda και τα Β' διαλογής ηλεκτρονικά.

Ο κύριος Carlos Ezpeleta είναι ο Διευθύνων Σύμβουλος της Dorna, της εταιρείας που κατέχει τα δικαιώματα των MotoGP και διοργανώνει το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα. Οι αποφάσεις του συχνά-πυκνά επιδέχονται σφοδρής κριτικής, ειδικά όταν βασίζονται στο μοντέλο Carlos κερνάει – Carlos πίνει...

Όπως συνέβη και πέρυσι, ο Hayden δεν έχει βρει άκρη με το RC212V. Επιπροσθέτως, έχει απέναντί του και την ομάδα του που εξόφθαλμα εξυπηρετεί πρώτο και καλύτερο τον Pedrosa. Ακόμη δεν ξέρει με τι θα τρέξει φέτος, ελατήρια ή πνευματικές βαλβίδες;

REPSOL
69
HONDA
Red Bull
GAS
MICHELIN
HONDA

Ανάμεσα στους δύο εργοστασιακούς αναβάτες του HRC η ρήξη είναι πλέον εμφανής –λες και η αδυναμία να χτιστεί ένα ανταγωνιστικό RCV δεν τους έφτανε...

Η ουσία είναι πως όλα αυτά τα βοηθήματα εξελίχθηκαν πρωτίστως από τα μεγάλα εργοστάσια, με αρχικό πρόσχημα την ασφάλεια των αναβατών και στο βάθος το βλέμμα εστιασμένο σε μια νέα τεχνολογία για τις μοτοσυκλέτες δρόμου. Θυμόμαστε άλλωστε το θρυλικό ρητό, «Race on Sunday, sell on Monday», αντιπρόσωπος της Honda λέγεται πως το πρωτοείπε…

Και μετά, το στροφόμετρο

Πάνω που η κατάσταση δείχνει να παγιώνεται και οι διαμάχες να κοπάζουν, αφήνοντας τις ομάδες να κάνουν την πραγματική τους δουλειά, δηλαδή να εξελίσσουν ολοένα και πιο γρήγορες μοτοσυκλέτες, σκάει η νέα βόμβα. Κατά τις δοκιμές IRTA στη Jerez πριν ένα μήνα, οι Honda και Yamaha επισήμως ζήτησαν να τεθεί ανώτατο όριο στροφών στη λειτουργία των κινητήρων MotoGP, ξανά με πρόσχημα την ασφάλεια των αναβατών. Η Ducati άμεσα έσπευσε να απορρίψει αυτή τη σκέψη και μάλιστα κατηγόρησε τα δύο μεγάλα εργοστάσια πως, αφού δεν μπορούν να τους κερδίσουν στην πίστα, προσπαθούν να το καταφέρουν μέσω των κανονισμών.

Ο Casey Stoner απάντησε σχετικά σε έντονο ύφος, θεωρώντας πως οι Ιάπωνες προσπαθούν να «σκοτώσουν τη Ducati», ενώ ο τεχνικός διευθυντής της Ιταλικής ομάδας, Filippo Preziosi, ήταν πιο διπλωματικός, αλλά σύμφωνος επί της ουσίας:

«Στη Ducati ενδιαφερόμαστε πολύ για την ασφάλεια των αναβατών, αλλά αν είναι να κάνουμε μια τέτοια συζήτηση, να την κάνουμε με στοιχεία και δεδομένα. Τα περισσότερα ατυχήματα στους αγώνες συμβαίνουν μέσα ή κοντά στη στροφή, δε νομίζω πως έχουμε δει πολλά περιστατικά στις ευθείες. Η μοτοσυκλέτα μας με το δεσμοδρομικό σύστημα είναι φτιαγμένη να δουλεύει σε πολύ ψηλές στροφές, στις 20,000.»

Ο Davide Brivio της Yamaha αρνείται πως η πρόταση αυτή είναι ένα συγκεκαλυμμένο χτύπημα προς τη Ducati:

«Όταν μιλούσαμε για μείωση της χωρητικότητας στα 800cc η Ducati ήταν πάλι αντίθετη, αλλά τελικά σε αυτή την κατηγορία πήρε το παγκόσμιο πρωτάθλημα. Η συγκεκριμένη πρόταση αποσκοπεί στην ασφάλεια και τη μείωση του κόστους.

«Εν τέλει, η μείωση του κυβισμού δεν έκανε τις μοτοσυκλέτες πιο αργές. Αν θέλουμε να κινηθούμε προς αυτή την κατεύθυνση, θα πρέπει να βρούμε άλλους τρόπους, όπως να μειώσουμε κι άλλο τη χωρητικότητα

Ο John Hopkins έκανε τον (λουσάτο) γάμο του στο Las Vegas και δήλωσε άλλος άνθρωπος. Τέρμα στα ξενύχτια και τις καταχρήσεις, πολλή γυμναστική και πνευματική προετοιμασία μπας κι έρθει η πρώτη νίκη. Στάθηκε άτυχος με τον τραυματισμό του στην προετοιμασία και οι πρώτοι αγώνες της χρονιάς θα τον βρουν με ελλιπή φυσική κατάσταση

Ο Marco Melandri μεταγράφηκε Ducati με ένα χρόνο καθυστέρηση, χάρη σε μια ειδική ρήτρα που είχε το συμβόλαιό του με την ομάδα του Fausto Gresini. Πέρασε μια πολύ κακή χρονιά με τη δευτεροκλασάτη RCV το 2007, αλλά και με τον κόκκινο πύραυλο δεν έχει βρει ακόμη τον δρόμο του

καυσίμου ή να ορίσουμε ένα όριο στροφών στους κινητήρες.»

Στο HRC από την άλλη τα λόγια είναι ελάχιστα μπροστά στα μικρόφωνα. Ο project leader του RC212V, Shinichi Kokubu, αρκείται να πει:

«Για να κάνουμε τη διάρκεια ζωής του κινητήρα μεγαλύτερη, νομίζω πως οι 19,000 στροφές είναι ένα καλό όριο...»

Το θέμα έχει μείνει εκεί και δεν αναμένεται να έχει συνέχεια στο άμεσο μέλλον. Ωστόσο το προσκήνιο εξακολουθεί να εστιάζεται, αναμενόμενα, στον πάταγο του κόκκινου πρωταθλήματος και στον πανικό που γεννά σε κάποιους η σκέψη μιας επανάληψης του '07.

Ας δούμε τι έκανε κάθε εργοστάσιο κατά τη διάρκεια της χειμερινής διακοπής.

DUCATI

Προχωράμε ως έχουμε

Στη Bologna όλοι είναι ικανοποιημένοι. Ο πρώτος τους παγκόσμιος τίτλος στα MotoGP μετά από μόλις 5 χρόνια συμμετοχής συνδέεται με μια πολύ καλή εμπορική πορεία, κατά την οποία καταγράφηκε για πρώτη φορά μετά από πολλά χρόνια θετικό πρόσημο στον οικονομικό απολογισμό της χρονιάς.

Ο Casey Stoner, από ταλαντούχος και φέρελπις rookie έχει μετατραπεί στον κυρίαρχο που όλοι θέλουν να κερδίσουν, ενώ η κατακόκκινη BMW Z4M που καπάρωσε με την πρωτιά του στις δοκιμές IRTA αποδεικνύει πως η ανοδική πορεία συνεχίζεται.

Ο τεχνικός διευθυντής του Ducati Corse, Filippo Preziosi, σε μια μεγάλη συνέντευξη απεκάλυψε τα μυστικά της επιτυχίας

του Desmosedici. Οι Ιταλοί ήξεραν πως το 990 ήταν μια εξαιρετική μοτοσυκλέτα, έτσι δεν μπήκαν στο παιχνίδι των Ιαπώνων για να αλλάξουν τα πάντα.

Στο 800 το μεγαλύτερο μέρος της μοτοσυκλέτας είναι κοινό με το 990, από το πλαίσιο και το ψαλίδι ως το κιβώτιο, ενώ η δουλειά εστιάστηκε κυρίως στην οικονομία καυσίμου και τα ηλεκτρονικά. Η ύπαρξη του δεσμοδρομικού συστήματος κίνησης βαλβίδων τους επέτρεψε να έχουν ακριβέστατη λειτουργία στους ψηλούς ρυθμούς περιστροφής και το εκμεταλλεύτηκαν δεόντως, καθώς το Desmosedici δουλεύει ψηλότερα από κάθε άλλη μοτοσυκλέτα στο grid (20,000rpm). Για να έχουν όσο γκάζι χρειάζονται με το διαθέσιμο καύσιμο επέλεξαν μια έξυπνη λύση: ο κινητήρας δουλεύει φτωχά στις χαμηλές και μεσαίες, εξοικονομώντας καύσιμο για να αποδίδει η μοτοσυκλέτα στις ευθείες με τέρμα γκάζι. Η ελλιπής αίσθηση στο γκάζι που θα είχε ως αποτέλεσμα η φτωχή ρύθμιση του κινητήρα μέσα στη στροφή –εκεί δλδ όπου ο κινητήρας γυρνά σε χαμηλότερο ρυθμό– αντισταθμίστηκε μέσω των ηλεκτρονικών συστημάτων, επιτρέποντας στη μοτοσυκλέτα να είναι εξίσου

Το RC212V του 2008 με τις πνευματικές βαλβίδες έδειξε στις δοκιμές πως έχει ακόμη δρόμο πριν γίνει άμεσα ανταγωνιστικό απέναντι στο Ducati

ανταγωνιστική παντού και να έχει το πλεονέκτημα έναντι των αντιπάλων της στις ευθείες, γεγονός που προσέφερε κρίσιμους πόντους στον Stoner το 2007.

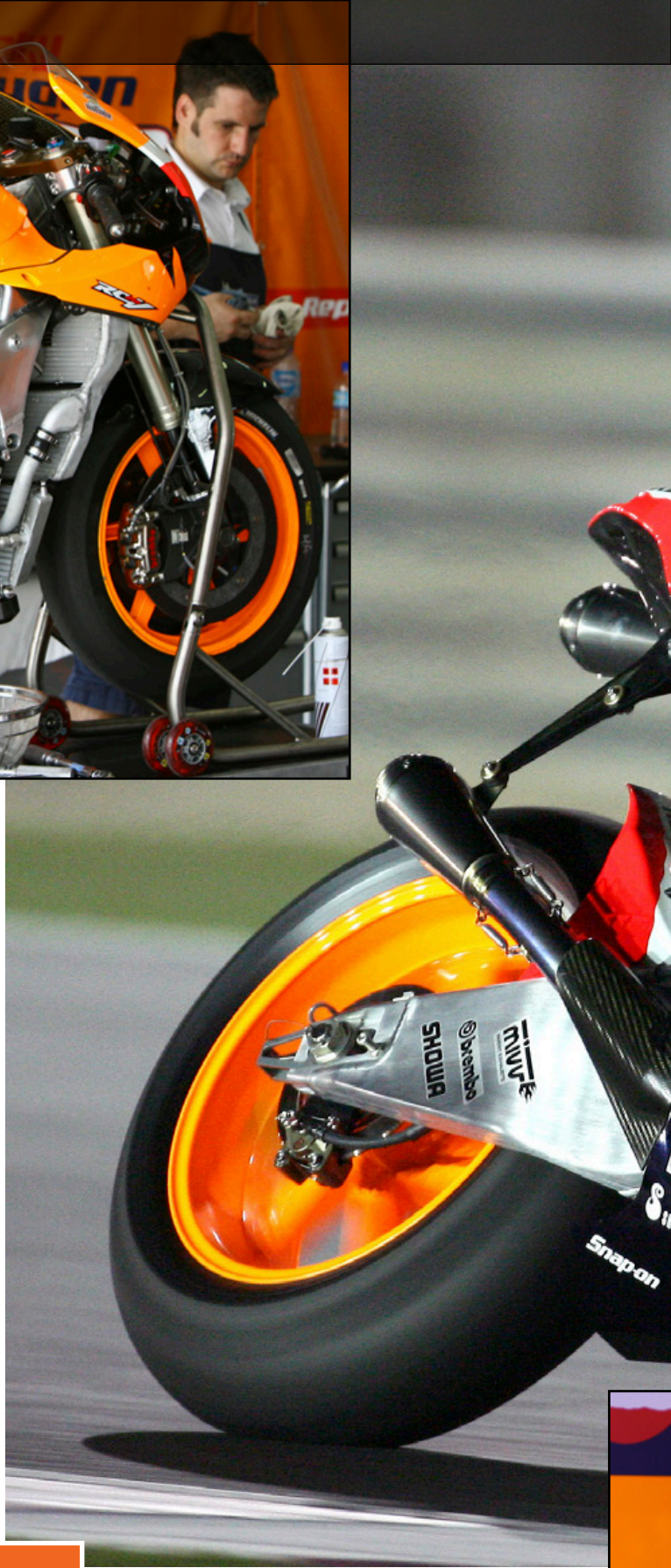
Για φέτος οι Ιταλοί δεν αλλάζουν και πολλά, εστιάζουν στο fine tuning και περιμένουν να δουν τον ανταγωνισμό. Το γεγονός πως οι βασικοί τους αντίπαλοι επανέρχονται με ολοκαίνουργιες μοτοσυκλέτες τους δίνει την άνεση να περιμένουν να δουν πόσο γρήγορα μπορούν να τους πλησιάσουν.

Ο Jeremy Burgess της Yamaha μας αποκαλύπτει ένα ακόμη σημαντικό πλεονέκτημα των Ιταλών:

«Η Ducati, ως μικρή εταιρεία, είναι ευκίνητη. Αν χρειαστεί έναν μηχανικό σε συγκεκριμένο τομέα, κάνει 2-3 τηλέφωνα και τον βρίσκει από τον ευρύτερο χώρο των μηχανοκίνητων σπορ, λ.χ. θα μπορούσε να έρχεται από τη Renault. Εμείς πρέπει να διαβιβάσουμε το αίτημά μας, να διασχίσει όλη την εταιρική ιεραρχία, ο μηχανικός θα πρέπει να προέλθει μέσα από την εταιρεία και να έχει θητεύσει σε άλλα πόστα για χρόνια… Απλά δεν μπορούμε να αντιδράσουμε γρήγορα στις ανάγκες μας…»

Ένα μεγάλο ερώτημα για τη Ducati φέτος είναι η απόδοση του Marco Melandri. Αν και τα Bridgestone του είναι οικεία, δεν έχει καταφέρει ακόμη να εξοικειωθεί με τη μοτοσυκλέτα του και, ως αποτέλεσμα, στις χειμερινές δοκιμές περιορίστηκε σε πολύ μέτριες εμφανίσεις, γεγονός που του προσθέτει επιπλέον άγχος στην πρώτη του εργοστασιακή χρονιά και δη με Ιταλική μοτοσυκλέτα. Οι απαιτήσεις είναι πολλές.

Παράλληλα η δεύτερη ομάδα, Alice Ducati, άλλαξε αμφότερους τους αναβάτες της με τους ελπιδοφόρους Toni Elias και Sylvain Guintoli, οι οποίοι δεν έχουν δείξει ακόμη ανταγωνιστικοί με τις νέες τους μοτοσυκλέτες. Στα χαρτιά, πάντως, και οι δύο ομάδες έχουν ισάξιες μοτοσυκλέτες.

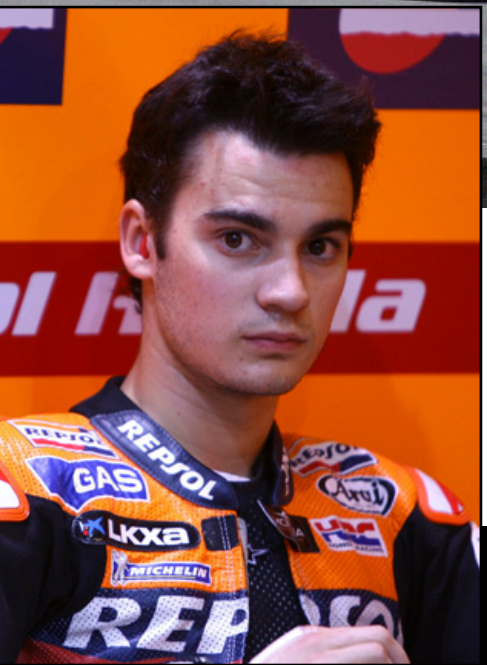


HONDA

Νέα μοτοσυκλέτα, νέα προβλήματα

Οι εργοστασιακοί αναβάτες για το 2008 δεν άλλαξαν, αν και ο Dani Pedrosa τους έκανε τη ζωή δύσκολη μέχρι να υπογράψει τη διετή επέκταση του συμβολαίου του. Το πρόβλημα εστιαζόταν, σύμφωνα με τις φήμες, στην απαίτησή του να τρέξει φέτος με Bridgestone και όχι στα λεφτά. Τελικά ο Ισπανός υπέγραψε χωρίς Bridgestone,

Λέγεται πως το 800 της Honda φτιάχτηκε κομμένο και ραμμένο στα μέτρα του Dani Pedrosa, ακόμη κι έτσι όμως στις χειμερινές δοκιμές δεν έπεισε πως θα είναι ανταγωνιστικό. Γρήγορους γύρους έκανε μόνο με qualifiers...



Λιγομίλητος και σπάνια χαμογελαστός, ο Dani έχει αποκτήσει κάμποσες αντιπάθειες στον χώρο. Η περιορισμένη ανταγωνιστικότητά του σε ειδικές συνθήκες (βροχή, ακραίες μονομαχίες μέσα στην πίστα) κάνουν αρκετούς να τον αποκαλούν υπερτιμημένο

ωστόσο αυτό συνέβη αφότου είχαν πια κλείσει όλες οι θέσεις των ομάδων –πάγια τακτική του HRC, όπως και το 2002 με τον Rossi…

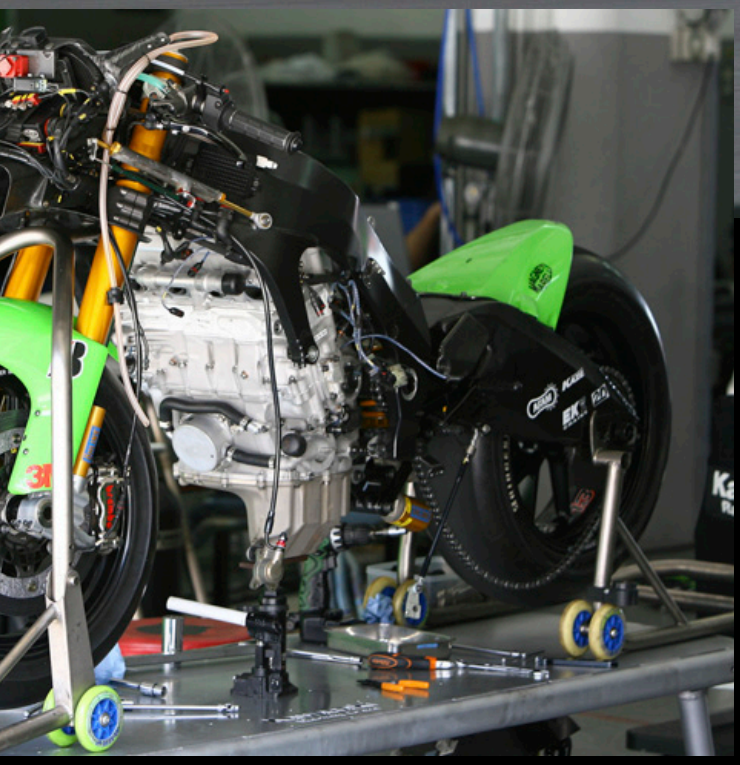
Ο πρωταθλητής του '06, Nicky Hayden δεν έχει ακόμη προσαρμοστεί με τη μοτοσυκλέτα που πολλοί λένε ότι φτιάχτηκε κομμένη και ραμμένη στα μέτρα του μικροσκοπικού του συναθλητή.

Η νευρικότητα στους κόλπους του HRC είναι έκδηλη από πολλές πλευρές, κυρίως μέσω της αντιπαλότητας που έχει

Φέτος η ομάδα MotoGP δεν ανατέθηκε σε εξωτερικούς συνεργάτες αλλά την τρέχουν άνθρωποι από την ιεραρχία του εργοστασίου. Ιθύνων νους της είναι ο κύριος Ichiro Yoda. Πρώτο του μέλημα ήταν να φέρει έναν ανταγωνιστικό αναβάτη, ήθελε πολύ τον Pedrosa, αλλά δεν τον χάλασε και πολύ ο Hopkins –ειδικά από τη στιγμή που έφερε κεντρικό χορηγό τη Monster

Ο Olivier Jacque δοκιμάζει και εξελίσσει το screamer ZX-RR, προκαλώντας την απορία των παρευρισκόμενων. Καθώς το πρωτάθλημα θα εξελίσσεται, ο Γάλλος πρώην πρωταθλητής GP250 θα συνεχίσει τη δουλειά με το πρωτότυπο επί ευρωπαϊκού εδάφους

Εκτός του ZX-RR που γνωρίζουμε, η Kawasaki εμφάνισε στη Sepang μια screamer έκδοση του τετρακύλινδρου σε σειρά κινητήρα που προς το παρόν απλά εξετάζεται



εξελιχθεί ανάμεσα στους δύο αναβάτες. Όταν ο Pedrosa έσπασε το χέρι του στις χειμερινές δοκιμές και αναγκάστηκε να μείνει εκτός δράσης για περίπου ένα μήνα, δήλωνε από την Ισπανία πως ανησυχεί που όλη η εξέλιξη έχει πέσει στον Hayden γιατί, «όποτε χρειάστηκε να γίνει κάτι τέτοιο, τα αποτελέσματα δεν ήταν καλά…» Ο Αμερικανός απάντησε λίγες εβδομάδες αργότερα, λέγοντας πως διασκεδάζει με τέτοιες δηλώσεις συμπληρώνοντας πως κάποιοι κάνουν όλη τη δουλειά ενώ άλλοι κάθονται και λένε ό,τι τους κατέβει.

Το κλίμα είναι βαρύ στο pit box της Honda και η νέα τους μοτοσυκλέτα δεν βοηθά καθόλου να ελαφρύνει η ατμόσφαιρα. Το ολοκαίνουργιο 800 χρησιμοποιεί πνευματικές βαλβίδες, ωστόσο αποδεικνύεται πολύ αργό απέναντι στα Ducati και τα Yamaha στις χειμερινές δοκιμές. Αμφότεροι οι αναβάτες κρύβουν τα κακά αποτελέσματα γράφοντας γρήγορους γύρους με τα εξαιρετικά νέα qualifiers της Michelin και τον περσινό κινητήρα, ωστόσο όλες οι προσομοιώσεις αγώνα με τις πνευματικές βαλβίδες καταλήγουν σε απογοήτευση: βρίσκονται τουλάχιστον 1-1.5 δευτερόλεπτο εκτός ρυθμού. Η Honda ψάχνει να βρει γκάζι σε πολύ ψηλές στροφές και με τη βοήθεια πολύπλοκων ηλεκτρονικών συστημάτων διαχείρισης. Το γεγονός πως προτείνει ανώτατο όριο στροφών, αν μη τι άλλο, υπονοεί πως τα έχει βρει πολύ σκούρα στην προσπάθεια αυτή… Παράλληλα, αν θυμηθούμε πόσο γρήγορα ήταν τα «συμβατικά» RCV στο τέλος της περσινής σεζόν, απορούμε γιατί οι Ιάπωνες να ξεκινήσουν να χτίζουν ένα ολοκαίνουργιο κινητήρα μπαίνοντας σε τέτοιες περιπέτειες…

Μερικές μέρες πριν αρχίσει το νέο πρωτάθλημα στο HRC δεν γνωρίζουν ποιον κινητήρα θα τρέξουν, ενώ η ύπαρξη μιας δεκαριάς διαφορετικών πλαισίων κάνει τους ενδεχόμενους συνδυασμούς χαοτικά πολλούς. Μέχρι και τις τελευταίες χειμερινές δοκιμές οι δύο εργοστασιακοί αναβάτες πειραματίζονται με συνδυασμούς νέων πλαισίων/παλιού κινητήρα, ενώ δηλώνουν άγνοια για το κατά πόσο τελικά οι πνευματικές βαλβίδες θα τρέξουν κανονικά στη νέα σεζόν.

Παράλληλα, οι αναβάτες των δορυφορικών ομάδων ήδη ζητούν αναβαθμίσεις, με το HRC επισήμως να ξεκαθαρίζει πως, εκτός απροόπτου, δεν πρόκειται να πάρουν τίποτε το σημαντικό πριν το καλοκαίρι του 2008…

KAWASAKI

To scream or not to scream?

Η Kawasaki, έχοντας αλλάξει τη δομή της ομάδας και μεταφέροντάς την εντός του εργοστασίου υπό τις οδηγίες του Ichiro Yoda, προχώρησε στη μεταγραφή του John Hopkins. Ο 25χρονος Αμερικανός παντρεύτηκε την καλή του στο Las Vegas πριν μερικούς μήνες, δηλώνει πως τα ξέφρενα πάρτι, τα ποτά και τα ξενύχτια αποτελούν παρελθόν πια και πως ήρθε η ώρα να αρχίσει να κερδίζει.

Μια λιγότερο ηχηρή μεταγραφή πέρυσι, αυτή του Naoya Kaneko από τη Yamaha ως τεχνικό διευθυντή της ομάδας βοήθησε πολύ στο να βρει η ZX-RR την ταχύτητα που της έλειπε. Φέτος θεωρητικά η Kawasaki προχωρά βελτιώνοντας την ίδια μοτοσυκλέτα με τον τετρακύλινδρο

σε σειρά κινητήρα και τις πνευματικές βαλβίδες, ωστόσο κατά τις πρώτες χειμερινές δοκιμές στη Sepang εμφάνισε μια αναπάντεχη έκπληξη.

Οι παρευρισκόμενοι στην πίστα άκουσαν ξαφνικά ένα υψίσυχνο ουρλιαχτό, όλοι σταμάτησαν και μαζεύτηκαν στον τοίχο του pit lane για να δουν τι ήταν αυτό. Επρόκειτο για μια πειραματική εκδοχή του ZX-RR με screamer κινητήρα, ο οποίος δοκιμάζεται για να επιβεβαιώσει ή να απορρίψει μια θεωρία των μηχανικών. Συγκεκριμένα, με τον screamer και τα συμμετρικά του διαστήματα ανάφλεξης –σε αντιδιαστολή με την ασυμμετρία του big bang– μπορούν να βρουν περισσότερο γκάζι για την ίδια ποσότητα καυσίμου. Χρονίζοντας την ανάφλεξη συμμετρικά σε κάθε κύκλο του κινητήρα, το λάστιχο δεν προλαβαίνει να βρει χρόνο να επανέλθει από την παραμόρφωση που προκαλείται καθώς η δύναμη βγαίνει μέσω αυτού στο έδαφος, γεγονός που θεωρητικά προβληματίζει την εύρεση πρόσφυσης, ωστόσο οι «πράσινοι» μηχανικοί ελπίζουν πως αυτό το πρόβλημα μπορεί να διορθωθεί μέσω της ηλεκτρονικής διαχείρισης. Ακριβώς αυτό είναι και το ζητούμενο των δοκιμών του screamer ZX-RR, αν και ο Yoda-san ξεκαθαρίζει πως οι εργοστασιακοί αναβάτες δεν πρόκειται να καβαλήσουν αυτή τη μοτοσυκλέτα αν προηγουμένως δεν έχει αποδείξει ότι αξίζει. Στο μεταξύ, την απολαμβάνουν μόνο οι αναβάτες εξέλιξης της Kawasaki, με τον Olivier Jacque να κάνει την περισσότερη δουλειά επί ευρωπαϊκού εδάφους από τη στιγμή που θα ξεκινήσει το πρωτάθλημα. Επίσης την απολαμβάνει ιδιαιτέρως και ο Masao Furusawa της Yamaha:

«Εμείς τελειώσαμε με τον screamer, δεν πρόκειται να τον ξαναχρησιμοποιήσουμε. Αλλά μου αρέσει τόσο πολύ να τον ακούω, ελπίζω η Kawasaki να τον ξαναφέρει στην πίστα!»

SUZUKI

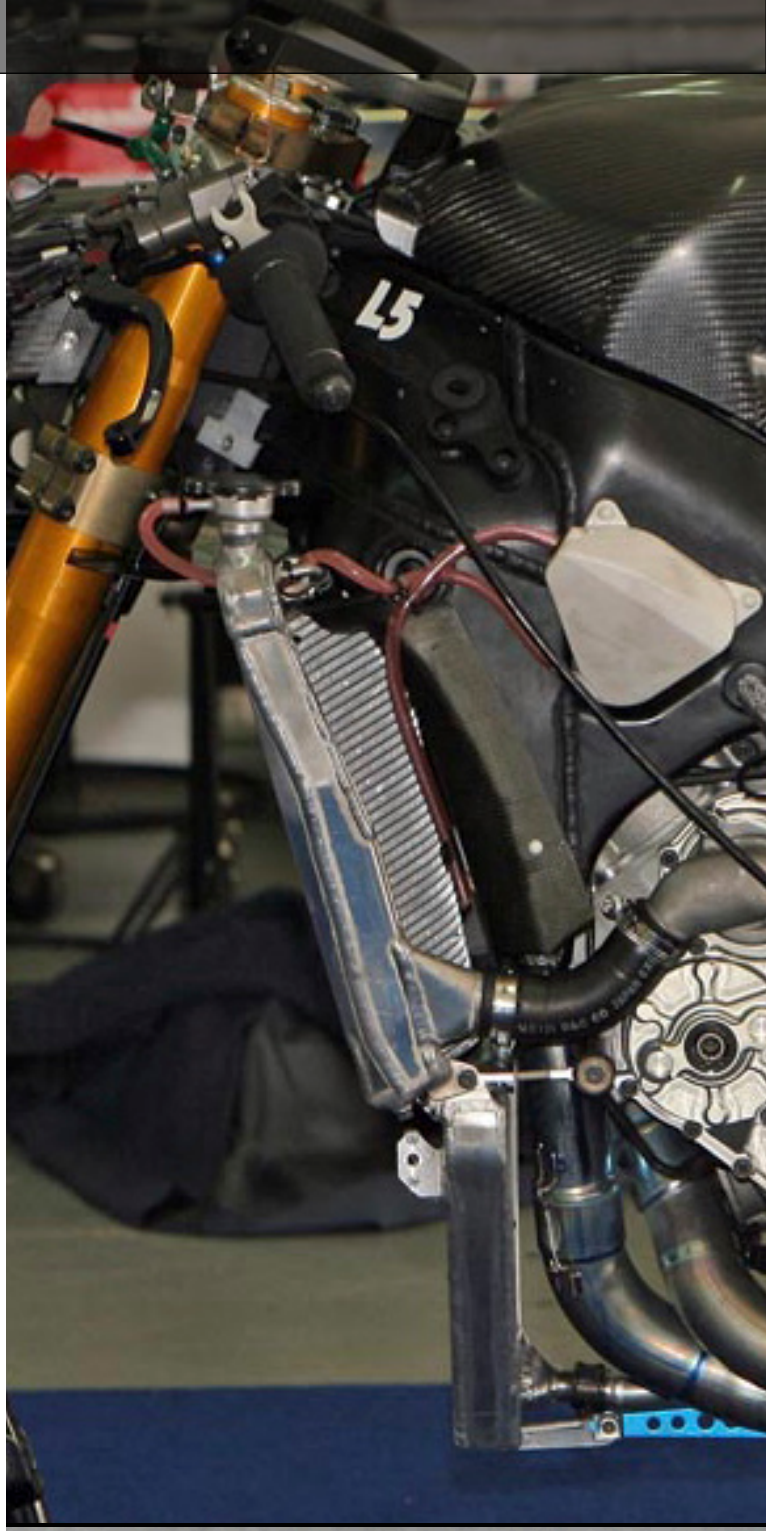
Capirossi και ελπίδες

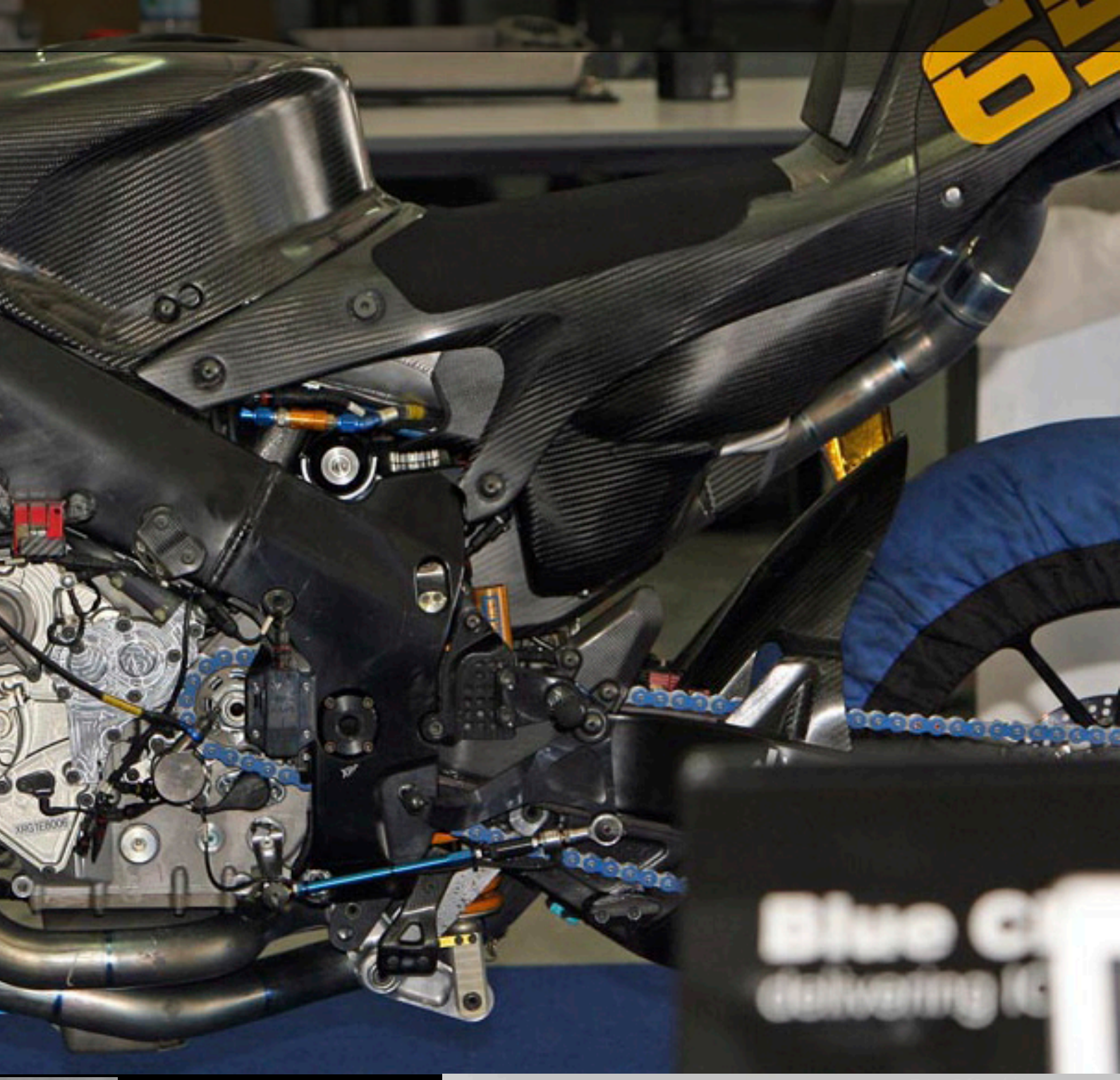
Πριν πέντε χρόνια η Suzuki πνιγόταν σε μια κουταλιά νερό. Ο τότε αναβάτης της, Kenny Roberts Jr. έλεγε στους δημοσιογράφους της πατρίδας του πως «είναι σα να πηγαίνεις σε πιστολίδι κρατώντας μαχαίρι…» και οι πειραματισμοί με τις πνευματικές βαλβίδες της έβγαιναν μονίμως ξινοί. Πάνω που βρήκαν μιαν άκρη με τη μοτοσυκλέτα, ήρθε η αλλαγή των κανονισμών και τα 800 κυβικά, γεγονός που εξαγρίωσε το αφεντικό της αγωνιστικής ομάδας, Paul Denning, προκαλώντας τον να ξεστομίσει μια ιστορική ατάκα σε ερώτηση δημοσιογράφου:

«Αν θέλετε να μάθετε για τους κανονισμούς απευθυνθείτε καλύτερα στο HRC…»

Από το 2006 η Suzuki βρήκε τον δρόμο της, η μοτοσυκλέτα άρχισε να γίνεται ανταγωνιστική και το δίδυμο Hopkins-Vermeulen έκανε σποραδικές επισκέψεις στο βάθρο. Ο δεύτερος, μάλιστα, πήρε και την παρθενική τετράχρονη νίκη της ομάδας πέρυσι, αφήνοντας υποσχέσεις για το μέλλον.

Η ανανεωμένη μοτοσυκλέτα με το όνομα GSV-R XRG1 αποτελεί τη δεύτερη γενιά του 800 της Suzuki, πάντα με τον V4 κινητήρα με πνευματικές βαλβίδες και τον





Η Suzuki είναι από τις πρώτες εταιρείες που στοιχημάτισε στις πνευματικές βαλβίδες, αλλά χρειάστηκε πολύ καιρό μέχρι να φτιάξει ένα γρήγορο αγωνιστικό. Από πέρυσι τα GSVR θεωρούνται ανταγωνιστικά, αλλά μάλλον λείπει ο αναβάτης που θα φέρει το κάτι παραπάνω. Μπορεί άραγε ο Loris Capirossi να είναι αυτός;

Εν μέσω χειμερινών δοκιμών, ο Capirossi βρήκε χρόνο να παραστεί στην επίσημη παρουσίαση των Bridgestone BT016 όπου οδήγησε το GSX-R1000 K8. Ευτυχώς, δεν το βρήκε καλύτερο από το GSV-R...

Για τον διευθυντή εξέλιξης μοτοσυκλετών της Yamaha, κ. Masao Furusawa, ο screamer κινητήρας δεν έχει μέλλον στα MotoGP –τουλάχιστον για τη Yamaha. Του αρέσει να τον ακούει όμως και στο μεταξύ παίζει παρασκηνιακά με την εξέλιξη ενός συστήματος άμεσου ψεκασμού σε συνεργασία με την Toyota

Ο παγκόσμιος πρωταθλητής SBK, James Toseland, άφησε τη Honda για μια θέση στην Tech3. Η παρουσία του στις χειμερινές δοκιμές ήταν άκρως επιτυχής, ενώ από τον τρίτο αγώνα στο Estoril αναμένεται να έχει και τον νέο κινητήρα με τις πνευματικές βαλβίδες

μοναχικό δρόμο που θέλει την ομάδα να χρησιμοποιεί ηλεκτρονικά της Mitsubishi, αντί για τα Marelli που σχεδόν μονοπωλούν τα MotoGP.

Ο Chris Vermeulen μετά το τέλος της σεζόν του '07 άρχισε να δηλώνει πως κάποια μέρα σύντομα θα γίνει πρωταθλητής, ενώ ο Loris Capirossi δεν χάνει ευκαιρία να ξεκαθαρίζει πως πρώτος του στόχος είναι να κερδίσει τη Ducati, παρόλο που η απόδοσή του στις χειμερινές δοκιμές ήταν τουλάχιστον απογοητευτική.

Θεωρείται βέβαιο πως από το 2009 θα τρέξει και μια δεύτερη, δορυφορική ομάδα Suzuki υπό την καθοδήγηση του μεγάλου Kevin Schwantz και πιθανότατα δύο αναβάτες, κάτι που φημολογείτο έντονα και για το 2008.

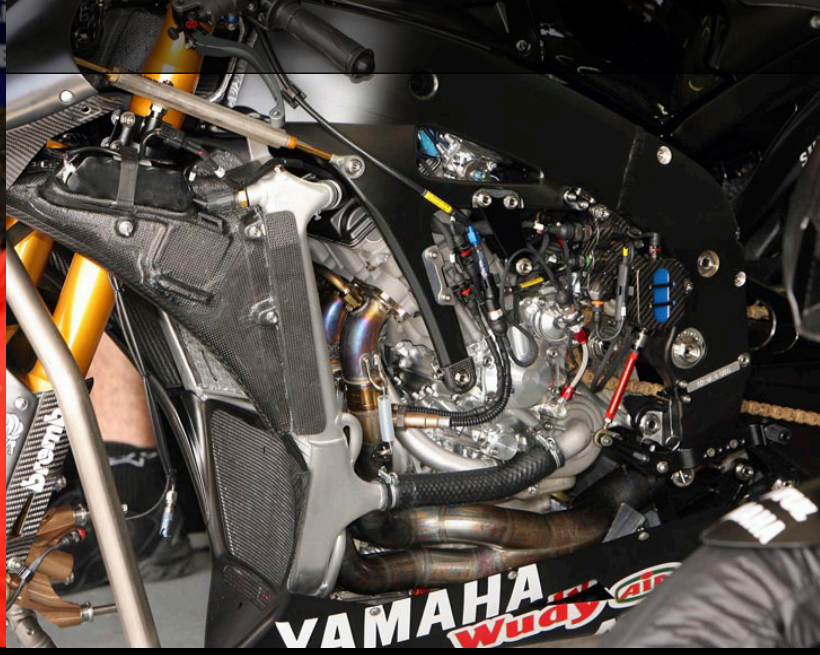
TEAM KR

Πού 'ναι ο Kenny;

Τα μαύρα σύννεφα είχαν μαζευτεί πάνω από το pit box της Team KR ήδη από πέρυσι. Προβλήματα με τον κινητήρα της Honda, κυνήγι με το τουφέκι για χορηγούς, διαζύγιο με τον Kenny Roberts Jr. από τη μέση της σεζόν, αμέτρητες εγκαταλείψεις για τον έτερο υιό και μοναδικό αναβάτη της ομάδας, Kurtis Roberts.

Ο Kenny Roberts Sr. ανακάλυψε με τον δύσκολο τρόπο πως δεν πρέπει κανείς να «τη λέει» δημοσίως στο HRC κι έτσι φέτος δεν πήρε κινητήρες από τη Honda. Στράφηκε προς τη Ducati και ξεκίνησε διαπραγματεύσεις μαζί τους, αλλά σύντομα σταμάτησε την προσπάθεια βλέποντας πως αδυνατούσε να βρει αρκετά χρήματα για να συμμετάσχει κανονικά. Ο ίδιος ξεκαθάρισε στη Dorna πως δεν έχει νόημα μια ομάδα ενός αναβάτη και πως ήθελε τουλάχιστον δύο για να του βγει η χρονιά, ωστόσο με το Las Vegas Casino και την επιδότηση της Dorna τα κονδύλια δεν μαζεύονταν, έτσι ο μεγάλος πρώην πρωταθλητής GP500 τα μάζεψε και επέστρεψε στο στρατηγείο του στην Αγγλία. Εξακολουθεί να ψάχνει για χορηγίες, ώστε να επιστρέψει το ταχύτερο δυνατόν, με τη Dorna να δηλώνει πως είναι καλοδεχούμενος ακόμη και μεσούσης της αγωνιστικής περιόδου, αλλά οι πιθανότητες δείχνουν στην καλύτερη περίπτωση 2009, αν όχι αργότερα…

Ο Jeremy Burgess το έχει πει πριν καν ανακοινωθεί η σχετική συνεργασία: η επιλογή των Bridgestone δεν σημαίνει αυτομάτως επιτυχία για τη Yamaha, καθώς δεν υπάρχουν επαρκή δεδομένα στην εταιρεία για αυτά τα λάστιχα. Ο Rossi ίσως χρειαστεί να το μάθει με τον δύσκολο τρόπο, καθώς θα πρέπει να στρώσει αυτή τη νέα συνεργασία από το μηδέν



Το λυμένο M1 του Toseland αποκαλύπτει τον τετρακύλινδρο με τη συμβατική κεφαλή. Πέρυσι ο κινητήρας αυτός δεν βοήθησε τον Rossi να ανακτήσει τον θρόνο του και πλέον τα ψωμιά του δεν είναι και πολλά

YAMAHA

Διχοτόμηση και αγάπες

Αν κοιτάξει κανείς το pit box της Yamaha θα παρατηρήσει ένα τοίχο που χωρίζει τους δύο αναβάτες. Η αιτία είναι προφανής: η χρήση διαφορετικών ελαστικών επιβάλλει στους λαστιχάδες της μιας να μην έρχονται σε επαφή με αυτούς της άλλης. Οι κακές γλώσσες λένε πως αυτός ο «διχασμός» βολεύει μια χαρά τον Rossi, ο οποίος δεν ήθελε καθόλου τον Lorenzo στην εργοστασιακή ομάδα… Ο Davide Brivio, άθελά του ίσως, έδωσε σάρκα και οστά σε αυτές τις φήμες όταν είπε σε δημοσιογράφο πως «η Yamaha αποφασίζει ποιος τρέχει με την εργοστασιακή ομάδα, όχι ο Rossi…»

Όσον αφορά στη μοτοσυκλέτα, τώρα, η Yamaha είχε ένα πολύ δύσκολο χειμώνα. Το πρώτο της βιολί δήλωνε σε κάθε ευκαιρία πως, αν η μοτοσυκλέτα του δεν είναι ανταγωνιστική, δεν θα καθήσει κι άλλο να περιμένει να δει φως, μάλιστα έφτασε στο σημείο να μιλήσει και για μετακίνηση στη Ducati –κάτι που οι Ιταλοί έσπευσαν να διαψεύσουν πάραυτα...

Και για τη Yamaha ο δρόμος περνάει από τις πνευματικές βαλβίδες, καθώς δεν υπάρχει άλλος τρόπος να βρει τη δύναμη που της λείπει με το καύσιμο που έχει διαθέσιμο βάσει κανονισμών. Σύμφωνα με τον Masao Furusawa, διευθυντή εξέλιξης μοτοσυκλετών, η ομάδα έχει αποφασίσει να συνεχίσει με τον big bang κινητήρα, διότι οι δοκιμές με screamer ανέδειξαν προβλήματα πρόσφυσης και σημαντική καταπόνηση του κινητήρα.

Ο Άγγλος μηχανολόγος και δημοσιογράφος Neil Spalding, εξαιρετικός γνώστης της τεχνολογίας των MotoGP και συγγραφέας σχετικών βιβλίων, μας προσφέρει και μια αποκάλυψη που ελάχιστοι γνωρίζουν.

Η Yamaha συνεργάζεται με την Toyota στην εξέλιξη κινητήρων μικρών αυτοκινήτων με άμεσο ψεκασμό και εικάζει πως ετοιμάζει κάτι ανάλογο για τα MotoGP. Μάλιστα ο Masao Furusawa, σχεδόν το παραδέχεται:

«Έχουμε ένα κοινό πλάνο για ένα σύστημα που ονομάζεται HFI, Hybrid Fuel Injection, ένα συνδυασμό άμεσου και

Puig
Racing Screens
CARREX
RIZLA

έμμεσου ψεκασμού, το δουλεύουμε εδώ και δύο χρόνια. Δεν μπορώ να μιλήσω για ρυθμούς περιστροφής, αλλά να αποκαλύψω μόνο πως το όριο βρίσκεται κάπου ανάμεσα στο R1 (13.000) και το M1 (18.500).»

Το υβριδικό του συστήματος έγκειται στη χρησιμοποίηση δύο μπεκ ανά κύλινδρο, με το ένα να ψεκάζει άμεσα στον θάλαμο καύσης και το άλλο έμμεσα στην εισαγωγή του αέρα, ώστε να ξεπεραστεί ένα βασικό πρόβλημα του άμεσου ψεκασμού που είναι η λειτουργία του στους υψηλούς ρυθμούς περιστροφής.

Παράλληλα, ο Spalding παρατηρεί πως από πέρυσι, τις δύο φορές που το υπό δοκιμή «πνευματικό» μοτέρ έσπασε, η ζημιά εστιαζόταν στο κάτω μέρος του κινητήρα και όχι στην κεφαλή όπου βρίσκονται οι βαλβίδες, συνδέοντάς το με τις ανάλογες δοκιμές αγωνιστικών αυτοκινήτων στο παρελθόν που εμφάνιζαν τις ίδιες βλάβες. Προχωρώντας ένα βήμα παραπέρα, ο Άγγλος αναρωτιέται μήπως ο κινητήρας της Yamaha δεν είχε ποτέ πνευματικές βαλβίδες, αλλά είναι ο πρώτος με άμεσο ψεκασμό στην ιστορία των MotoGP!

Η ουσία είναι πως η νέα μοτοσυκλέτα της Yamaha δείχνει να έχει βρει αρκετή επιπλέον δύναμη. Τόσο ο Rossi όσο και ο Lorenzo τα πήγαν πολύ καλά στις χειμερινές δοκιμές, με τον δεύτερο να κλέβει λίγο τα φώτα της δημοσιότητας από τον επτάκις πρωταθλητή δείχνοντας αμέσως ανταγωνιστικός.

Ο Valentino Rossi, όμως, έχει κι άλλα προβλήματα. Αφού τακτοποίησε τις φορολογικές του εκκρεμότητες (πληρώνοντας κοντά 30 εκατομμύρια ευρώ στο Ιταλικό δημόσιο!), τώρα βρίσκεται αντιμέτωπος με την έλλειψη δεδομένων της ομάδας του για τα νέα λάστιχα. Είναι σαφές πάντως πως ο Valentino Rossi εξακολουθεί να αποτελεί το επίκεντρο της ομάδας και, ως απόδειξη, από φέτος η ομάδα αναβατών εξέλιξης στο Iwata θα φοράει –για πρώτη φορά– λάστιχα της Bridgestone…

Η δεύτερη ομάδα, Tech 3, χρησιμοποιεί ακόμη τους συμβατικούς κινητήρες και έχει ήδη λάβει διαβεβαίωση από το εργοστάσιο πως θα πάρει τους νέους με τις πνευματικές βαλβίδες (αν είναι όντως τέτοιοι) μετά τον τρίτο αγώνα του '08. <<

Το pit box της Yamaha είναι χωρισμένο στα δύο: Rossi-Bridgestone από τη μια, Lorenzo-Michelin από την άλλη. Η βιομηχανική κατασκοπεία επιβάλλει τους λαστιχάδες των δύο αναβατών να μην έρχονται σε επαφή μεταξύ τους, γεγονός που αναμφίβολα θα δημιουργήσει κάποια προβλήματα στη Yamaha

Που είναι οι άλλοι;

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** Ducati Corse, Suzuki Racing, Yamaha Racing, αρχείο eBike

Με κεκτημένη ταχύτητα από πέρυσι ο Casey Stoner, αφού διέλυσε τον ανταγωνισμό στις χειμερινές δοκιμές καπαρώνοντας μια κατακόκκινη BMW Z4 σειράς M, συνέχισε και στο εναρκτήριο GP του Κατάρ με μια σχετικά εύκολη νίκη. Σα να μην πέρασε μια μέρα...

>> MotoGP

Μια εβδομάδα πριν τον αγώνα, η Bridgestone εξέφραζε την ανησυχία της για την απόδοση των ελαστικών της στις ψυχρές και υγρές συνθήκες που αναμένονταν στον πρώτο στην ιστορία νυχτερινό αγώνα του Κατάρ. Η εκκίνηση των MotoGP δόθηκε λίγο πριν τα μεσάνυχτα (τοπική ώρα), με τη θερμοκρασία να πέφτει κάτω από τους 15 βαθμούς και την υγρασία ανακατεμένη με την άμμο να φτιάχνει άκρως ενδιαφέρουσες συνθήκες σε διάφορα σημεία της πίστας.

Οι κατακτήριες δοκιμές επιβεβαίωσαν τους φόβους των Ιαπώνων: η Michelin γέμισε την πρώτη σειρά εκκίνησης σε συνεργασία με τη Yamaha. Ο rookie Jorge Lorenzo ακολούθησε το παράδειγμα του ινδάλματός του, Max Biaggi, κατακτώντας την pole position στο ντεμπούτο του στην κατηγορία – όπως ο Biaggi στη Suzuka στον πρώτο του αγώνα στα GP500. Πίσω οι James Toseland και Colin Edwards συμπλήρωσαν μια αναπάντεχη πρώτη τριάδα εκκίνησης, αφήνοντας τον Stoner τέταρτο, τον Rossi έβδομο και τον Pedrosa όγδοο.

Η Γαλλική επικράτηση της pole position οφείλεται κατά κύριο λόγο στο πολύ καλό qualifier της, την ώρα που η Bridgestone παραδέχεται πως δεν έχει ασχοληθεί και πολύ με το θέμα. Μάλιστα οι Ιάπωνες ομολογούν πως οφείλουν να εξελίξουν περισσότερο το μπροστινό qualifier τους, κάτι που ο Rossi επιθυμεί διακαώς. Ο Stoner αντιθέτως δηλώνει πλήρη αδιαφορία αρκεί να καταφέρνει να ξεκινήσει από τις δύο πρώτες σειρές εκκίνησης και πως περισσότερο ασχολείται με το στήσιμο του αγώνα, όπου τα λάστιχά του τον ικανοποιούν και με το παραπάνω –αυτό έλειπε! Μάλιστα απεκάλυψε πως στις χρονομετρημένες δοκιμές του Κατάρ χρησιμοποιούσε ένα κανονικό μπροστινό και ένα qualifier πίσω…

Pedrosa-σφεντόνα

Ο Dani Pedrosa έκανε μια εκπληκτική εκκίνηση για να βρεθεί στη holeshot από την όγδοη θέση, ενώ ο Lorenzo έχασε τρεις θέσεις, τουλάχιστον όμως χωρίς να απομακρυνθεί πολύ από την κορυφή. Πίσω του οι Valentino Rossi και Casey Stoner συμπλήρωναν ένα τρενάκι πρωτοπόρων που μας υποσχόταν άφθονη δράση.

Το πρώτο αίμα βγήκε στη μονομαχία των rookies: Lorenzo και Toseland αντάλλαξαν ριψοκίνδυνα δύο φορές θέσεις, περισσότερο κατά την προσπέραση του Άγγλου όπου πλαγιοκόπησε από την εσωτερική τον Ισπανό με όλη του τη φόρα και παραλίγο να τον βγάλει εκτός πίστας –αργότερα ο Lorenzo δήλωνε πως δεν ενοχλήθηκε, «στον αγώνα γίνονται αυτά, κι εγώ μπορεί να το έκανα…».

Ο Pedrosa απομακρυνόταν από τους υπόλοιπους και ο Rossi έπαιρνε φόρα για να τον καταδιώξει ανεβαίνοντας στην κατάταξη,

με τους Lorenzo, Stoner και Dovizioso να τον ακολουθούν. Στον πέμπτο γύρο, ο Ιταλός πολυπρωταθλητής έφτασε τον Pedrosa και τον πέρασε με χαρακτηριστική ευκολία για να προσπαθήσει να φύγει μπροστά. Ο νεαρός Ισπανός στη συνέχεια έγινε εύκολη λεία τόσο για τον άσπονδο εχθρό του από τα 250, Lorenzo, ενώ προσπαθώντας να απαντήσει έχασε το σημείο φρεναρίσματος στην πρώτη στροφή και ανοίχτηκε με αποτέλεσμα να τον περάσει πανεύκολα και ο Stoner. Κάπου εκεί τέλειωσε η υπόθεση νίκη για το πρώτο βιολί του HRC.

Μια εικοσαριά άλογα καβάτζα

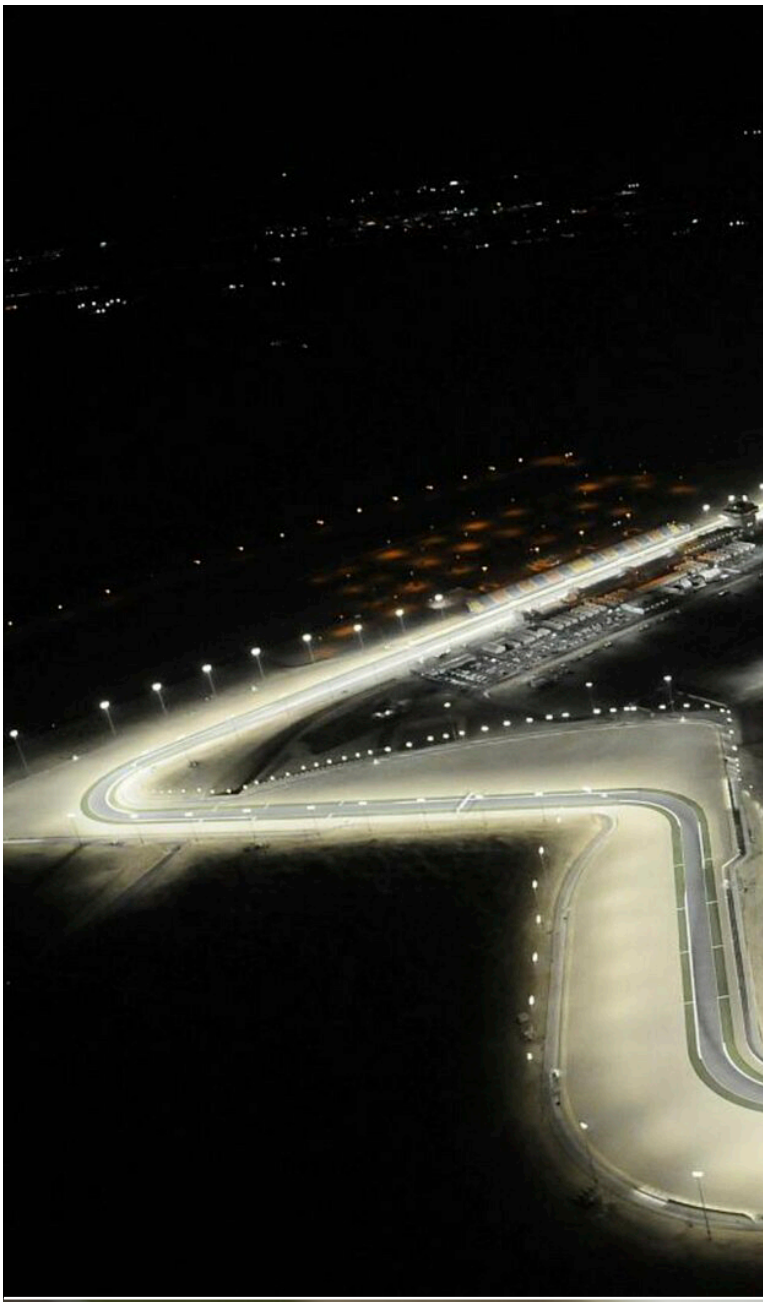
Όλη αυτή την ώρα η Desmosedici του Stoner στην ευθεία δεν έδειχνε να διαθέτει το πλεονέκτημα γκαζιού που είχε σοκάρει τους πάντες πέρυσι στην ίδια πίστα. Όπως αποδείχθηκε τρεις γύρους αργότερα, η Ducati είχε μια διαφορετική στρατηγική από αυτή που όλοι οι Ιάπωνες περίμεναν.
Στον όγδοο γύρο ο Αυστραλός έλαβε εντολή από το pit board της ομάδας του να περάσει στην full power χαρτογράφηση. Λίγο αργότερα πέρασε άνετα τον Lorenzo, στην ευθεία του Losail κατάπιε τη Yamaha του Rossi κι εμείς γυρίσαμε ακαριαία στο πρωτάθλημα του 2007…
Ο μόνος αναβάτης που μπορούσε να ακολουθήσει τον ρυθμό του Αυστραλού ήταν ο Lorenzo, ο οποίος επιτέθηκε λυσσαλέα στον team mate του και, με τη δεύτερη προσπάθεια, σχεδόν τον έβγαλε με το ζόρι εκτός γραμμής για να περάσει δεύτερος. Οι δύο πρωτοπόροι άρχισαν να απομακρύνονται από τον τρίτο Rossi και φαινόταν πως εδώ θα παιζόταν η μεγάλη μάχη. Στο μεταξύ οι Pedrosa, Dovizioso, Toseland και Edwards πλησίαζαν τον Ιταλό, καλοβλέποντας μια θέση στο βάθρο.

Η Ιατρική υποχώρηση

Η μονομαχία στην κορυφή κράτησε ως τον 15ο γύρο, όταν ο Stoner άρχισε να αποσπάται από τον Ισπανό και έχτισε μια διαφορά 5 δευτερολέπτων που κράτησε ως και τον τερματισμό.
Πίσω τους ο Rossi είχε εμφανώς διαλύσει τα λάστιχά του και γλιστρούσε παντού, γεγονός για τους αναβάτες πίσω του ήταν μια ευκαιρία που δεν έπρεπε να πάει χαμένη. Στον 15ο γύρο ο Pedrosa κατάφερε επιτέλους, μετά από πολλές αποτυχημένες προσπάθειες, να περάσει τρίτος και οι δύο πεινασμένοι rookies, Dovizioso και Toseland, προσπάθησαν να τον μιμηθούν. Ο πρώτος μάλιστα καταφέρνει να περάσει τον Rossi στον 20ο γύρο, για να χάσει αμέσως τη θέση του, ενώ στον τελευταίο γύρο επετέθη εκ νέου για να τερματίσει μόλις 17 χιλιοστά του δευτερολέπτου μπροστά από τον Γιατρό. Τουλάχιστον ο Rossi κατάφερε να κρατήσει τον Toseland πίσω του –κάτι που ενδεχομένως να μην μπορούσε να επιτύχει αν ο αγώνας είχε 1-2 γύρους ακόμη…

Rookies 1 – Oldies 0

Στην πρώτη εξάδα υπάρχουν μόνο δύο μοτοσυκλέτες με Bridgestone, γεγονός που επιβεβαιώνει τον προβληματισμό της Ιαπωνικής εταιρείας σχετικά με τις συνθήκες του αγώνα στο Κατάρ –αυτές, δε, ανήκουν στους κ.κ. Stoner και Rossi, δηλαδή δύο αναβάτες πολύ άνω του μέσου όρου. Αντίστροφα, οι τελευταίες επτά μοτοσυκλέτες στη



Έτρεχε με πονεμένο χέρι και αμφίβολης αποτελεσματικότητας μοτοσυκλέτα. Δίκαια χαίρεται που κατάφερε βάθρο, ας όψεται η πρόνοιά του να κλείσει και τα δύο RCV '08 μια βδομάδα πριν τον αγώνα. Διέλυσε και το ένα στα δοκιμαστικά της Παρασκευής εμβολίζοντας τον Rossi…

Ο Nicky Hayden την πάτησε και ξέμεινε με το περσινό RCV. Ξεχωρίζει από τη μικροσκοπική ουρά και το άφθονο γκάζι που του λείπει

Ταχυπαλμίες στο γκαράζ της Repsol Honda, η ηγεσία του HRC παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις

Αυτός τώρα τι να πει; Η μοτοσυκλέτα βελτιώθηκε, τα λάστιχά του είναι θεωρητικώς ίδια με του νικητή, αλλά στο στήσιμο υπάρχει ένα θεματάκι καθώς δεν υπάρχουν και πολλά δεδομένα από το παρελθόν. Θα έχει πολλή δουλειά στο άμεσο μέλλον

Ούτε στον ύπνο του δεν θα είχε δει ο Andrea Dovizioso τέτοιο αποτέλεσμα και τσαγάκι στον Valentino Rossi μερικά μέτρα πριν τον τερματισμό. Διπλός οργασμός

σειρά τερματισμού φορούσαν αμιγώς Bridgestone, με πιο άτυχο τον Chris Vermeulen βγήκε προσωρινά στα πιτς να εξετάσει κάποιο πρόβλημα με αποτέλεσμα να τερματίσει τελευταίος όλων.

Πέραν του Lorenzo που εντυπωσίασε με ντεμπούτο στο μεσαίο σκαλί του βάθρου, εξαιρετικός αποδείχθηκε ο αθόρυβος Andrea Dovizioso με τη δορυφορική Honda, περνώντας το είδωλό του την τελευταία στιγμή. Μακάρι η μοτοσυκλέτα του να συνεχίσει να είναι ανταγωνιστική και στη συνέχεια του πρωταθλήματος, καθώς η ομάδα του δεν περιμένει αναβαθμίσεις πριν το καλοκαίρι –αν όχι από του χρόνου, όπως άφησαν να εννοηθεί κάποιοι εκπρόσωποι του HRC… Παράλληλα όμως κυκλοφόρησαν φήμες πως, αν ο μικρός συνεχίσει τέτοιες εμφανίσεις, δεν αποκλείεται του χρόνου να πάρει τη θέση του Nicky Hayden στην ομάδα της Repsol. Άλλωστε και πέρυσι στα 250 πάλευε μόνος του ενάντια στον Lorenzo με μια Honda καλοστημένη μεν, κούφια από γκάζι δε. Το γεγονός εκτιμήθηκε, αν και μόνο αφότου ο Dovi άρχισε να μιλάει με τη Ducati, καθώς η Honda τον προόριζε να μείνει άλλο ένα χρόνο στα 250 για να τα πάρει.

Για τον Hayden η δέκατη θέση κρίνεται άκρως απογοητευτική, αλλά θα πρέπει να λάβουμε υπόψη πως βρέθηκε κρεμασμένος από την ίδια του την ομάδα. Έτρεξε στον αγώνα με RCV '07 –ή customer '08 όπως ψαρωτικά το αποκαλεί το HRC– με επίσημη δικαιολογία πως ο Pedrosa πρόλαβε να κλείσει τα δύο διαθέσιμα '08 μετά τη νυχτερινή δοκιμή στο Κατάρ μια εβδομάδα πριν τον αγώνα (αναλυτικότερα επί του θέματος στο Race Lines). Ο Αμερικανός δηλαδή έτρεξε με τη μοτοσυκλέτα που τόσο πολύ μίσησε κατά την περσινή περίοδο, αλλά θα έχει πάντα ως αντίλογο την εκπληκτική επίδοση του Dovizioso με μια παρόμοια μοτοσυκλέτα.

Εξίσου απογοητευτικοί ήταν οι Marco Melandri (11ος) και Loris Capirossi (8ος), ενώ ο John Hopkins πέρασε το δεύτερο μισό του αγώνα με ανυπόφορους πόνους από τον τραυματισμό του στις χειμερινές δοκιμές και θα πρέπει να θεωρείται άθλος το ότι κατάφερε να φτάσει ως την καρό σημαία, έστω και 12ος.

Τους την έφεραν κανονικότατα

Όσον αφορά στις ομάδες, η Ducati δείχνει πλέον να κάνει πλάκα με τον ανταγωνισμό. Όλοι έμαθαν από πρώτο χέρι πέρυσι πόσο πλεονεκτούν σε γκάζι οι κόκκινοι πύραυλοι και πέρασαν ολόκληρο τον χειμώνα ψάχνοντας την απάντηση.

Οι Suzuki και Kawasaki είχαν εξαρχής στραφεί στις πνευματικές βαλβίδες και ασχολήθηκαν να βρουν αναβάτες που θα αναδείξουν τις μοτοσυκλέτες τους, που δείχνουν πλέον ώριμες μετά από κάποια χρόνια ψαξίματος. Αν για τον Hopkins υπάρχει η δικαιολογία του τραυματισμού του, για τον Capirossi δεν υπάρχει καμία και ο ίδιος έσπευσε αμέσως μετά τον αγώνα να ζητήσει συγνώμη για την εμφάνισή του. Περιμένουμε περισσότερα από αυτόν στο μέλλον –να αποστομώσει και όλους αυτούς που τον θεωρούν υλικό για SBK…

Για τις Yamaha και Honda όμως τα πράγματα είναι πιο σοβαρά. Με τα βαριά χαρτιά σε επίπεδο αναβατών και την πρόσφατη παράδοση να τις θέλει de facto μέσα στους τίτ-

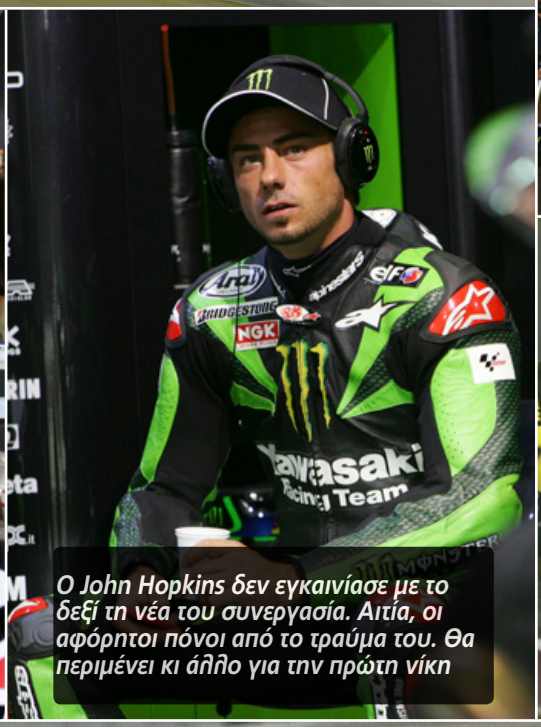
Όλοι ζο
φώνει μ
στα Mo
μάλλον

Με λένε Jorge Lorenzo, είμαι δύο φορές παγκόσμιος πρωταθλητής και δεν γουστάρω κανέναν εκτός από εμένα. Στόχος μου είναι να ξαναγίνω παγκόσμιος πρωταθλητής –και σύντομα

Έχετε ξαναδεί ποτέ κόσμο στην κερκίδα της Losail; Εντάξει, όλοι ξένοι είναι, Άγγλοι υπάλληλοι από κάποια πετρελαϊκή... αλλά τουλάχιστον κάποιοι ήρθαν

Μπροστά του υπάρχουν 300 δημοσιογράφοι και τον απαθανατίζουν με κάθε είδους κάμερα, αυτός όμως εκεί, βουντού... Τουλάχιστον η αυτοσυγκέντρωση απέδωσε καρπούς

ύμε για να τον δούμε να καρια σημαία Lorenzo Land και toGP. Ο Rossi και ο Pedrosa έχουν ήδη σχετικούς εφιάλτες



Ο John Hopkins δεν εγκαινίασε με το δεξί τη νέα του συνεργασία. Αιτία, οι αφόρητοι πόνοι από το τραύμα του. Θα περιμένει κι άλλο για την πρώτη νίκη

James Toseland, ταγμένος σε δύο σκοπούς. Να αποδείξει πως οι πρωταθλητές SBK δεν είναι σάκοι του μποξ στα MotoGP και πως η Αγγλική αγωνιστική παράδοση έχει ακόμη σφυγμό

Τουλάχιστον η Honda έχει φτιάξει ένα εξαιρετικό Launch Control

λους, η πίεση είναι αμείλικτη.
Όλοι οι Ιάπωνες περίμεναν τη Ducati να παίξει στο περσινό μοτίβο, δηλαδή να εκμεταλλευτεί τα δύο σημαντικότερα πλεονεκτήματά της που είναι το γκάζι της αρκούδας και η ικανότητα των Bridgestone να παίζουν μπάλα από τον πρώτο γύρο. Αντιθέτως όμως με τις προβλέψεις, ο Stoner κατέβηκε στον αγώνα με οικονομικές ρυθμίσεις και φυλούσε τα λάστιχά του την ώρα που οι Ιάπωνες σφάζονταν με όλη τους την ιπποδύναμη για την πρωτοκαθεδρία. Λίγο πριν τη μέση του αγώνα ο Stoner πήρε εντολή (ή ακολούθησε την προκαθορισμένη στρατηγική) να εξαπολύσει την κόλαση από τον desmoquattro του και μετά σχεδόν κανένας δεν τον ξαναείδε. Εξαιρείται ο Lorenzo που έδειξε πως η Yamaha κάτι έχει βρει με το νέο της μοτέρ. Η δεύτερη εργοστασιακή M1 είχε εξαντλήσει τα λάστιχά της καθώς ο Rossi –λογικά– δεν έχει βρει ακόμη το καλό στήσιμο με λάστιχα για τα οποία η ομάδα του δεν έχει επαρκή δεδομένα. Πόσους αγώνες θα του κοστίσει άραγε;
Ο Pedrosa για μια ακόμη φορά δεν τόλμησε να πλησιάσει στη φωτιά της μάχης της κορυφής και χωρίς τη μαγική του εκκίνηση δύσκολα θα βρισκόταν να οδηγεί τον αγώνα, έστω και για λίγο. Πάντως η μοτοσυκλέτα του έδειξε ανταγωνιστική και ο ίδιος μετά τον αγώνα δήλωνε έκπληκτος από το αποτέλεσμα, δεν το περίμενε να πάει καλά. Ενδεικτικά να αναφέρουμε πως συμπλήρωσε τον cool down lap σπρωχτός, καθώς έμεινε από καύσιμο…
Για να το πούμε απλά: οι Ιταλοί τους την έφεραν κανονικότατα.

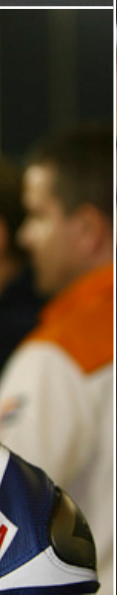
Όλοι έχουν κάτι για να χαίρονται

Η RC212V με τις πνευματικές βαλβίδες μόλις έχει ξεμείνει από καύσιμο και επιστρέφει σπρωχτή. Το γκάζι έχει το τίμημά του

Ο Marco Melandri έγραψε τη μεγαλύτερη τελική ταχύτητα στην τηλεμετρία της αραβικής πίστας με 334.4 km/h, αλλά προφανώς το πρόβλημά του δεν είναι στη μοτοσυκλέτα…

Ο Lorenzo ήθελε να έχει τα ίδια λάστιχα με τον Rossi και ο μάνατζέρ του ισχυριζόταν πως αναφέρεται και στο συμβόλαιό του. Δεν ξέρω πως τα βρήκαν κι ο Ισπανός έμεινε στα Michelin, αλλά τώρα μάλλον το χαίρεται…

Ο σίγουρος (κέντρο), ο εκστατικός (αριστερά) και ο αιωνίως προβληματισμένος (δεξιά). Τώρα που βλέπει και το τρυφερό πόδι Lorenzo να χοροπηδά ένα σκαλί ψηλότερα... άστα να πάνε



>> 250GP

Εξιλέωση!

Πέρυσι, στα 125, ο Mattia Pasini ξεκινούσε τη χρονιά ως ένα από τα δυνατότερα φαβορί για τον τίτλο. Η απύθμενη ατυχία του ωστόσο τον έβγαλε γρήγορα εκτός διεκδίκησης με απανωτές εγκαταλείψεις λόγω μηχανικών προβλημάτων, ειδικά στο πρώτο μισό του πρωταθλήματος. Φέτος, rookie στα 250, ο νεαρός Ιταλός ξεκίνησε τη χρονιά με τον εντυπωσιακότερο τρόπο.

Η νίκη του ήρθε με μια μεγαλοπρεπή και μάλλον ασυνήθιστη προσπέραση από την εσωτερική καθώς οι δύο προπορευόμενοί του, Alex Debon και Hector Barbera, σφάζονταν για τη νίκη. Ο Pasini ως τότε δεν έδειχνε πως θα κατάφερνε κάτι περισσότερο και μάλλον θα έπρεπε να υπερασπιστεί για δύο ακόμη γύρους την –ούτως ή άλλως εξαιρετική για ντεμπούτο– τρίτη του θέση από τον επερχόμενο Mika Kallio και την πορτοκαλιά KTM.

Όλα είχαν ξεκινήσει διαφορετικά. Pole position είχε ο Alex Debon, αντικαταστάτης του Jorge Lorenzo στην εργοστασιακή Aprilia. Στους πρώτους γύρους όμως τον αγώνα οδήγησε ο παγκόσμιος πρωταθλητής 125, ο Ελβετός Thomas Luthi πριν τιμωρηθεί με ποινή ride-through για εσφαλμένη εκκίνηση.

Στη συνέχεια η πρωτοπορία πέρασε στον Barbera ο οποίος την κράτησε για το μεγαλύτερο μέρος του αγώνα, ώσπου δέχτηκε την επίθεση του Debon. Δύο γύρους πριν το τέλος οι δυο τους μονομαχούσαν ανελέητα και, φτάνοντας στην πιο αργή στροφή της πίστας, ο Debon πήρε την εσωτερική από τον αντίπαλό του. Ο Barbera απάντησε αμέσως και, ενώ προσπαθούσαν να κλείσουν την πόρτα ο ένας τον άλλο, στην αμέσως επόμενη δεξιά ο Pasini βρήκε μια δυνατή έξοδο από την εσωτερική με πολλή περισσότερη ταχύτητα και τους μάζεψε εντυπωσιακά. Από κει και μετά δεν ξανακοίταξε πίσω για να πάρει την καρό σημαία με σχεδόν μισό δευτερόλεπτο από τον Barbera, ενώ ο Kallio πρόλαβε να περάσει τον, αποσυντονισμένο από την τριπλή μάχη, Debon και να ανέβει αυτός στο βάθρο.

Ο Ισπανός Barbera (αριστερά) και ο Ιταλός Pasini (κέντρο) χαίρονται με την ψυχή τους, ο Kallio (δεξιά) πανηγυρίζει σαν... Φινλανδός

Στα μέσα του αγώνα ο Barbera οδηγεί εκ του ασφαλούς (εκτός κάδρου), ενώ τον καταδιώκουν οι Debon (6), Kallio (36), Pasini (75) και Takahashi (72). Λίγο αργότερα η κατάσταση θα αλλάξει άρδην, δύο φορές, μετά από άφθονο απολαυστικότατο ξύλο

Ο Mattia Pasini έχει λογαριασμούς να ξεπληρώσει από το πρόσφατο παρελθόν. Ξεκίνησε καλά

>> 125GP

Πόνος; Ποιος πόνος;

Ο αγώνας των 125 έγραψε ιστορία, ήταν ο πρώτος χρονολογικά που διοργανώθηκε υπό το φως των προβολέων. Το να αναφέρουμε πως μια μοτοσυκλέτα της ομάδας Bancaja Aspar κέρδισε δεν είναι είδηση, καθώς η Ισπανική ομάδα πρωταγωνιστεί εδώ και χρόνια σε αμφότερες τις μικρές κατηγορίες. Αυτή η νίκη όμως δεν ήταν τόσο απλή.

Ο Sergio Gadea είναι ένας γενναίος 23χρονος. Μια εβδομάδα πριν τον αγώνα, κατά τις πρώτες νυκτερινές δοκιμές των GP είχε μια πτώση που συνοδεύτηκε από τραυματισμό στην κλείδα. Ο Ισπανός επέστρεψε για τον αγώνα αλλά την Παρασκευή στις ελεύθερες δοκιμές ξανάπεσε και χτύπησε στο ίδιο σημείο. Κάπου εκεί η ομάδα του αποφάσισε πως θα ήταν καλύτερα να επιστρέψει στην Ισπανία για θεραπεία ενόψει Jerez. Ο νεαρός όμως επέμενε να μείνει, έστω για να παρακολουθήσει τον αγώνα και, στη συνέχεια, πίεσε τον Dr. Costa για να τρέξει. Αποφάσισε τελικά –και έπεισε και την ομάδα του γι' αυτό– να τρέξει στον αγώνα χωρίς καν παυσίπονη ένεση, ώστε να μην χάσει την αίσθηση στο χέρι του. Η επιμονή του τον αντάμειψε με τη δεύτερη νίκη στην καριέρα του στα GP…

Στην πρώτη θέση εκκίνησης είχε στηθεί ο Bradley Smith, ο οποίος ξεκίνησε πρώτος και έμεινε εκεί για δύο γύρους. Ένα σοβαρό πρόβλημα με το πιρούνι του, το οποίο εμφάνισε έντονες ταλαντώσεις ανάγκασε τον Βρετανό να υποχωρήσει για να τερματίσει μόλις 16ος.

Τη σκυτάλη στην κεφαλή πήρε ο πρωταθλητής των 125, Gabor Talmacsi, και έδειχνε πως θα κέρδιζε άνετα, ώσπου τρεις γύρους πριν το τέλος αναπάντεχα η μοτοσυκλέτα του έχασε ισχύ και ο Ούγγρος μετά βίας κατάφερε να τερματίσει 12ος. Περίπου την ίδια ώρα στη μάχη για την τέταρτη θέση ο Raffaele de Rosa εξαιτίας μιας κακής εκτίμησης εμβόλισε από πίσω τον Joan Olive με αποτέλεσμα ο ίδιος να πέσει και ο Olive να κρατηθεί μετά βίας όρθιος.

Στους δύο τελευταίους γύρους ο Gadea οδήγησε τον αγώνα μπροστά από τον Mike di Meglio, ενώ πίσω τους ακολουθούσε η αποκάλυψη που ακούει στο όνομα Scott Redding. Ο Άγγλος, μόλις 15 ετών παρακαλώ, έγινε ο νεότερος αναβάτης που έχει πάρει εκκίνηση από την πρώτη σειρά (τρίτος) και τώρα βρισκόταν να παίζει για το βάθρο στον πρώτο του αγώνα σε GP! Η μάχη αυτή περιελάμβανε ακόμη τους Olive και Stefan Bradl.

Τελικά ο Gadea κατάφερε να πάρει τη νίκη με σχετική άνεση, ωστόσο πίσω του έγινε μια παραδοσιακή σφαγή αλλα 125 που κατέδειξε στο νήμα τον Olive δεύτερο και τον Brandl τρίτο. Ο Mike di Meglio έσπρωξε τον άπειρο Redding στην πέμπτη, ένα άριστο ντεμπούτο για τον Άγγλο πιτσιρικά με γαρνιτούρα ένα ρεκόρ πίστας για να κάνει ακόμη περισσότερη εντύπωση. Θα τον προσέξουμε στο μέλλον.

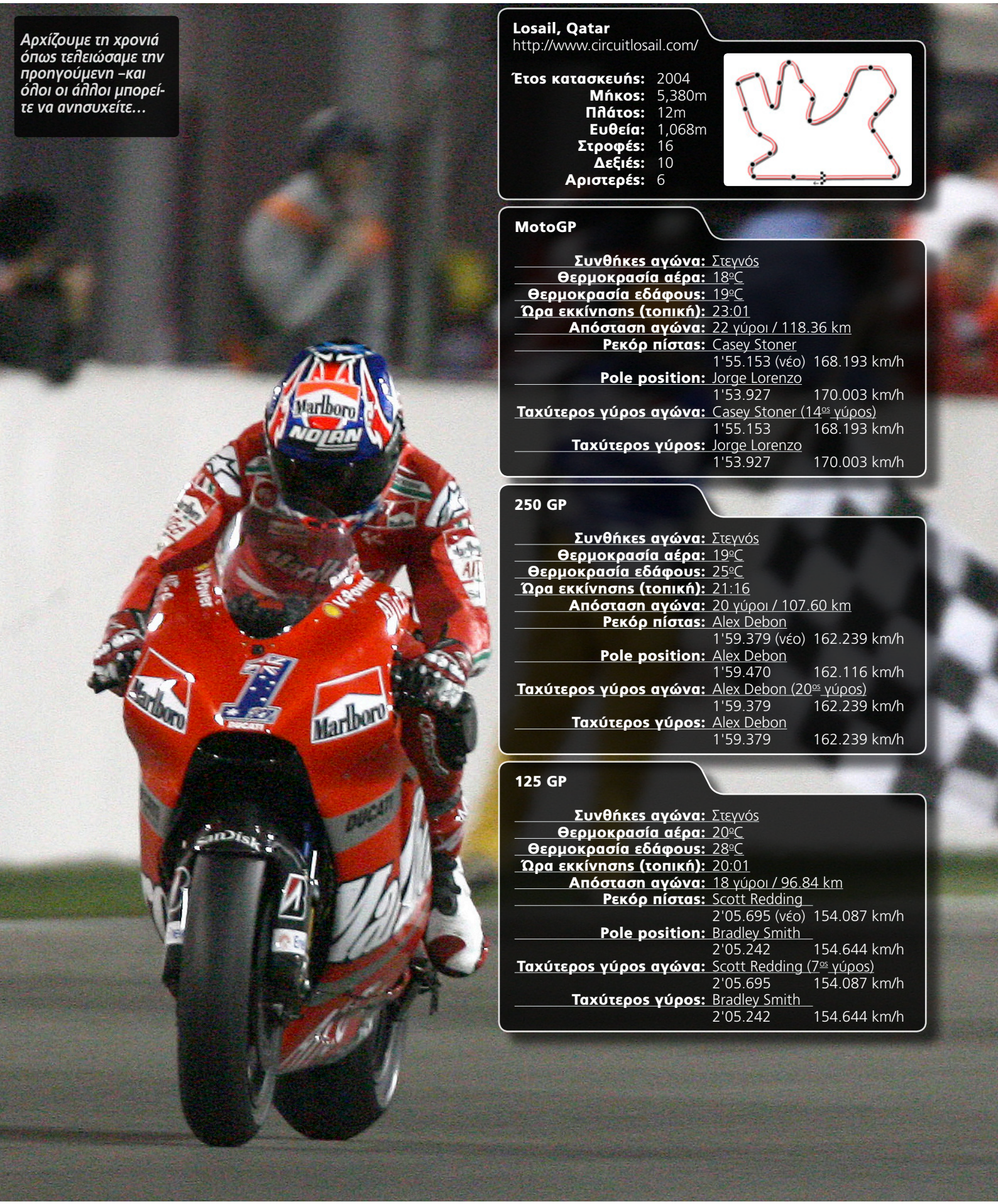
Είχαμε πάντως δάκρυα όταν ο Gadea ξέσπασε σε λυγμούς κατά τον γύρο θριάμβου και σχεδόν κατέρρευσε μόλις μπήκε στο park ferme, αφενός λόγω των τραγικών πόνων που ένοιωθε, αφετέρου εξαιτίας την πίεσης που πέρασε μέχρι να καταφέρει να τρέξει. Χρειάστηκε η επέμβαση του Dr. Claudio Costa για να κατέβει από τη μοτοσυκλέτα, πριν του δώσει και δημοσίως τα θερμά του συγχαρητήρια για το θάρρος του να αγωνιστεί με τόσο πόνο και δη να κερδίσει.

Οι νεαροί κύριοι που τερμάτισαν στις θέσεις 3, 1 και 2 –από αριστερά προς δεξιά– απολαμβάνουν την επιβίωσή τους μετά επαίνων από τη μάχη των 125. Stefan Bradl, Juan Olive στα άκρα και ο λαβωμένος Sergio Gadea στο κέντρο

GP125: μακελειό εγγυημένο, βδομάδα μπαίνει, βδομάδα βγαίνει…

Ο Bradley Smith (38) οδηγεί την κούρσα μπροστά από τον πρωταθλητή Gabor Talmacsi (1) και αρκετοί επίδοξοι δελφίνοι ακολουθούν. Από τους δύο πρώτους, μόνο ο Ούγγρος κατάφερε να πάρει 4 βαθμούς

Αρχίζουμε τη χρονιά όπως τελειώσαμε την προηγούμενη –και όλοι οι άλλοι μπορείτε να ανησυχείτε…



Losail, Qatar
http://www.circuitlosail.com/

Έτος κατασκευής:	2004
Μήκος:	5,380m
Πλάτος:	12m
Ευθεία:	1,068m
Στροφές:	16
Δεξιές:	10
Αριστερές:	6

MotoGP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός	
Θερμοκρασία αέρα:	18ºC	
Θερμοκρασία εδάφους:	19ºC	
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	23:01	
Απόσταση αγώνα:	22 γύροι / 118.36 km	
Ρεκόρ πίστας:	Casey Stoner	
	1'55.153 (νέο)	168.193 km/h
Pole position:	Jorge Lorenzo	
	1'53.927	170.003 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Casey Stoner (14ος γύρος)	
	1'55.153	168.193 km/h
Ταχύτερος γύρος:	Jorge Lorenzo	
	1'53.927	170.003 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός	
Θερμοκρασία αέρα:	19ºC	
Θερμοκρασία εδάφους:	25ºC	
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	21:16	
Απόσταση αγώνα:	20 γύροι / 107.60 km	
Ρεκόρ πίστας:	Alex Debon	
	1'59.379 (νέο)	162.239 km/h
Pole position:	Alex Debon	
	1'59.470	162.116 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Alex Debon (20ος γύρος)	
	1'59.379	162.239 km/h
Ταχύτερος γύρος:	Alex Debon	
	1'59.379	162.239 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός	
Θερμοκρασία αέρα:	20ºC	
Θερμοκρασία εδάφους:	28ºC	
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	20:01	
Απόσταση αγώνα:	18 γύροι / 96.84 km	
Ρεκόρ πίστας:	Scott Redding	
	2'05.695 (νέο)	154.087 km/h
Pole position:	Bradley Smith	
	2'05.242	154.644 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Scott Redding (7ος γύρος)	
	2'05.695	154.087 km/h
Ταχύτερος γύρος:	Bradley Smith	
	2'05.242	154.644 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	166.665	42'36.587
2	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha	Yamaha	166.319	+5.323
3	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	Honda	165.977	+10.600
4	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot	Honda	165.804	+13.288
5	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha	Yamaha	165.803	+13.305
6	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	165.755	+14.040
7	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	165.684	+15.150
8	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki	Suzuki	164.573	+32.505
9	14	Randy de Puniet	FRA	LCR Honda	Honda	164.541	+33.003
10	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	Honda	164.202	+38.354
11	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro	Ducati	163.828	+44.284
12	21	John Hopkins	USA	Kawasaki Racing	Kawasaki	163.477	+49.857
13	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	163.477	+49.871
14	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	162.935	+58.532
15	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	162.910	+58.930
16	23	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing	Kawasaki	162.493	+1'05.643
17	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki	Suzuki	156.947	+1 γύρο
Δεν τερμάτισε	15	Alex de Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	164.242	+6 γύροι

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Stoner C.	25																		**25**
2	Lorenzo J.	20																		**20**
3	Pedrosa D.	26																		**26**
4	Dovizioso A.	13																		**13**
5	Rossi V.	11																		**11**
6	Toseland J.	10																		**10**
7	Edwards C.	9																		**9**
8	Capirossi L.	8																		**8**
9	dePuniet R.	7																		**7**
10	Hayden N.	6																		**6**
11	Melandri M.	5																		**5**
12	Hopkins J.	4																		**4**
13	Nakano S.	3																		**3**
14	Elias T.	2																		**2**
15	Guintoli S.	1																		**1**

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Ducati	25																		**25**
2	Yamaha	20																		**20**
3	Honda	16																		**16**
4	Suzuki	8																		**8**
5	Kawasaki	4																		**4**

Ομάδες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	31																		**31**
2	Ducati Marlboro	30																		**30**
3	Honda Repsol	22																		**22**
4	Tech3 Yamaha	19																		**19**
5	JiR Team Scot	13																		**13**
6	Rizla Suzuki	8																		**8**
7	LCR Honda	7																		**7**
8	Kawasaki Racing	4																		**4**
9	San Carlo Honda Gresini	3																		**3**
10	Alice Team	3																		**3**

SSI
15

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	160.317	40'16.202
2	21	Hector Barbera	SPA	Team Toth Aprilia	Aprilia	160.280	+0.557
3	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM	KTM	160.249	+1.029
4	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	160.223	+1.418
5	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot	Honda	159.463	+12.944
6	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	159.362	+14.480
7	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	159.215	+16.721
8	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	159.067	+18.987
9	41	Alex Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	158.207	+32.232
10	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	157.636	+41.102
11	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM	KTM	157.613	+41.457
12	32	Fabrizio Lal	ITA	Campetella Racing	Gilera	157.598	+41.694
13	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	157.502	+43.192
14	54	Manuel Poggiali	RSM	Campetella Racing	Gilera	157.435	+44.228
15	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	157.146	+48.760
16	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM	KTM	155.739	+1'11.031
17	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	152.404	+2'05.461
Δεν τερμάτισε	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	157.229	+6 laps
Δεν τερμάτισε	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	158.907	+8 laps
Δεν τερμάτισε	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	157.595	+13 laps
Δεν τερμάτισε	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	150.957	+16 laps
Δεν τερμάτισε	43	Manuel Hernandez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	
Δεν τερμάτισε	50	Eugene Laverty	IRL	Blusens Aprilia	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Pasini M.	25																		**25**
2	Barbera H.	20																		**20**
3	Kallio M.	26																		**26**
4	Debon A.	13																		**13**
5	Takahashi Y.	11																		**11**
6	Bautista A.	10																		**10**
7	Abraham K.	9																		**9**
8	Locatelli R.	8																		**8**
9	Espargaro A.	7																		**7**
10	Faubel H.	6																		**6**
11	Simon J.	5																		**5**
12	Lai F.	4																		**4**
13	Wilairot R.	3																		**3**
14	Poggiali M.	2																		**2**
15	Luthi T.	1																		**1**

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25																		**25**
2	KTM	16																		**16**
3	Honda	11																		**11**
4	Gilera	8																		**8**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar	Aprilia	152.274	38'09.444
2	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	152.212	+0.932
3	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	152.164	+1.660
4	63	Mike di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	152.156	+1.771
5	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	152.153	+1.819
6	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	151.764	+7.689
7	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	151.699	+8.684
8	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi	151.698	+8.693
9	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	151.674	+9.054
10	18	Nicolas Perol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	151.552	+10.902
11	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	151.550	+10.945
12	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar	Aprilia	151.439	+12.618
13	27	Stefano Bianco	ITA	S3+ WTR San Marino	Aprilia	151.433	+12.709
14	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	150.950	+20.086
15	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	150.722	+23.575
16	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	150.701	+23.890
17	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	150.343	+29.406
18	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	150.117	+32.891
19	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	150.088	+33.346
20	30	Pere Tutusaus	SPA	Bancaja Aspar	Aprilia	150.068	+33.649
21	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	149.872	+36.696
22	34	Randy Krummenacher	SWI	Red Bull KTM	KTM	149.868	+36.754
23	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	149.318	+45.317
24	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM	KTM	148.610	+56.440
25	69	Louis Rossi	FRA	FFM Honda GP125	Honda	147.475	+1'14.502
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele de Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	152.214	+3 laps
Δεν τερμάτισε	13	Dino Lombarda	ITA	BQR Blusens	Aprilia	143.051	+7 laps
Δεν τερμάτισε	56	Hugo van den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia	144.495	+8 laps
Δεν τερμάτισε	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	SPA KTM Aran	KTM	149.903	+10 laps
Δεν τερμάτισε	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	148.185	+13 laps
Δεν τερμάτισε	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin	146.633	+14 laps
Δεν τερμάτισε	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	139.750	+17 laps
Δεν τερμάτισε	19	Roberto Lacalendola	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	137.153	+17 laps
Δεν τερμάτισε	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	Δεν συμπλήρωσε γύρο	

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Gadea S.	25																		**25**
2	Olive J.	20																		**20**
3	Bradl S.	26																		**26**
4	diMeglio M.	13																		**13**
5	Redding S.	11																		**11**
6	Webb D.	10																		**10**
7	Corsi S.	9																		**9**
8	Espargaro P.	8																		**8**
9	Vazquez E.	7																		**7**
10	Terol N.	6																		**6**
11	Cortese S.	5																		**5**
12	Talmacsi G.	4																		**4**
13	Bianco S.	3																		**3**
14	Iannone A.	2																		**2**
15	Ranseder M.	1																		**1**

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25																		**25**
2	Derbi	20																		**20**

xerox
21
BREIL
MILANO
ADVANCE
valsir
1098
PIRELLI

κείμενο: Κων/νος Δάλλας **φωτό:** αρχείο eBike

3 στα 4

Δυνατά ξεκίνησε ο Bayliss με την ολοκαίνουργια Ducati 1098, αφού παρά τον τραυματισμό του στις δοκιμές πριν τον εναρκτήριο αγώνα, δεν δυσκολεύτηκε να πάρει 3 στα 4 σκέλη

>> SBK Qatar

Στο πρώτο σκέλος, ο Bayliss έκανε αμέτρητα λάθη και βγήκε από την πίστα πολλές φορές - δεν ήταν λίγοι αυτοί που πίστεψαν ότι έχει σημαντικό πρόβλημα με τα ελαστικά του. Στην πορεία όμως, και αφού είχε ήδη φτάσει μια φορά στην κορυφή μόνο και μόνο για να ξανακάνει λάθος και να χάσει αρκετές θέσεις, σταθεροποιήθηκε, οδήγησε χωρίς λάθη και πήρε πρώτος τη σημαία. Δεύτερος τερμάτισε ο Bayliss και τρίτος ο Corser, με τον Haga να μένει πολύ πίσω, δείχνοντας ολοφάνερα ότι η Yamaha αντιμετωπίζει προβλήματα με το setup.

Στο δεύτερο σκέλος, η απίστευτη δύναμη του Suzuki του Nieto καθάρισε το τοπίο. Ο Bayliss δεν έκανε ξανά τα μαγικά του, μένοντας τέταρτος. Ο Biaggi ανέβηκε ξανά βάθρο - μόνο που περιορίστηκε μια θέση πιο κάτω, καθώς ο team mate του Ruben Xaus τερμάτισε άξια μπροστά του.

Santander
CONSUMER BANK
MAHA
sterilgarda
PANDORA

SBK Phillip Island

Ένας απλός περίπατος για τον Bayliss στον αγώνα της πατρίδας του - ο οποίος είναι και ο τελευταίος στον οποίο συμμετέχει στην καριέρα του, αφού έχει δηλώσει ότι θα αποσυρθεί στο τέλος της χρονιάς. Ο Biaggi ξεκίνησε από πολύ πίσω αλλά οδήγησε απίθανα, φτάνοντας στη δεύτερη θέση και πλησιάζοντας τον Bayliss, μέχρι που μια πτώση από μπροστινό τον άφησε εκτός κατάταξης. Λίγο πιο πίσω, οι Corser και Fabrizio μονομαχούσαν για τη δεύτερη θέση και τερμάτισαν σε αυτή τη σειρά. Η 4η θέση του Xaus επιβεβαιώνει τις ικανότητες του καινούργιου 1098 και γενά ερωτήματα για το πλεονέκτημα στον κυβισμό - μάλλον δεν θ' αργήσουν ν' αρχίσουν οι γκρίνιες...

Στο δεύτερο σκέλος, ο Corser οδήγησε τον αγώνα στους πρώτους γύρους - μέχρι να πέσει από μπροστινό "σε λάδια", όπως δήλωσε αλλά κανείς άλλος δεν είδε. Έτσι, ο Bayliss έκανε μια από τα ίδια, φεύγοντας μπροστά ανενόχλητος - και παίρνοντας τη σημαία για δεύτερη -και τελευταία- φορά, την ίδια μέρα, στην Αυστραλία. Ο Biaggi ξεκίνησε πάλι απίστευτα αλλά άρπαξε μια τρομακτική τούμπα στην είσοδο της πρώτης στροφής - και, μαζί, δώρο ένα κάταγμα στο χέρι με το οποίο ταλαιπωρείται μέχρι σήμερα, κινδυνεύοντας να χάσει τον επόμενο αγώνα στην Ισπανία. Στη δεύτερη θέση ανέβηκε ο Checa και λίγο πιο πίσω τερμάτισε ο Nieto.

YAMAHA
Santander

HANNspree

Santander

YAMAHA
ADVANCE

Supersport Qatar

Ξεκληρίστηκε η Ten Kate Honda στο δεύτερο κιόλας γύρο, με τον Rea να κάνει ένα θεαματικό highside και τον Pitt που ακολουθούσε να τον εμβολίζει. Νικητής του αγώνα ο Parkes, εντελώς ανέλπιστα, καθώς ο team mate του, Foret, έμεινε από βενζίνη στον τελευταίο γύρο ενώ οδηγούσε άνετα τον αγώνα! (Φαίνεται πως τα καλά των GP εμφανίζονται και στα Supersport με κάποιο τρόπο).

Supersport Phillip Island

Απίθανο θέαμα μέχρι τον τελευταίο γύρο, με πέντε αναβάτες να τρίβουν τα πλαστικά τους από τη δίψα τους για νίκη. Ο έμπειρος Pitt μπόρεσε να πάρει τελικά τη νίκη, κρατώντας διαφορά ασφαλείας στον τελευταίο γύρο. Ο Foret προσπάθησε να πάρει πίσω ό,τι έχασε στο Qatar - και μάλιστα οδήγησε για λίγο τον αγώνα, αλλά δεν κατάφερε ούτε ν' ανέβει στο βάθρο.

PIRELLI
HANNspree
HONDA
Milspec
PREMIER
ARROW
ids
SUOMY
MOTOREX
Arai
ESBE
SWEEP
Castrol
FERGUSSON

HANNspree
88
ids
HONDA

World SBK

Αναβάτες

		Losail	Phillip Island	Valencia	Assen	Monza	Salt Lake City	Nurburgring	Misano	Brno	Brands Hatch	Donington	Vallelunga	Magny Cours	Sentul	Portimao	Σύνολο
1	**Bayliss** Troy (AUS)	25	13	25	25												**88**
2	**Nieto** Fonsi (ESP)	9	25	11	16												**61**
3	**Xaus** Ruben (ESP)	13	20	13	13												**59**
4	**Corser** Troy (AUS)	16	9	20	-												**45**
5	**Checa** Carlos (ESP)	10	5	10	20												**45**
6	**Neukirchner** Max (GER)	11	8	9	11												**39**
7	**Biaggi** Max (ITA)	20	16	-	-												**36**
8	**Fabrizio** Michel (ITA)	7	11	16	-												**34**
9	**Haga** Noriyuki (JPN)	2	3	8	9												**22**
10	**Lavilla** Grigorio (ESP)	3	2	5	8												**18**
11	**Kiyonari** Ryuchi (JPN)	-	-	7	10												**17**
12	**Sofuoglu** Kenan (TUR)	4	6	2	5												**17**
13	**Lanzi** Lorenzo (ITA)	-	10	3	-												**13**
14	**Smrz** Jakub (CZE)	6	7	-	-												**13**
15	**Rolfo** Roberto (ITA)	5	1	6	-												**12**
16	**Muggeridge** Karl (AUS)	-	-	4	6												**10**
17	**Kagayama** Yukio (JPN)	8	-	-	-												**8**
18	**Holland** Russell (AUS)	-	-	-	7												**7**
19	**Tamada** Makoto (JPN)	-	4	-	2												**6**
20	**Checa** David (ESP)	-	-	-	4												**4**
21	**Gimbert** Sebastien (FRA)	-	-	-	3												**3**
22	**Nakatomi** Shinichi (JPN)	-	-	1	1												**2**
23	**Laconi** Regis (FRA)	1	-	-	-												**1**

Κατασκευαστές

		Losail	Phillip Island	Valencia	Assen	Monza	Salt Lake City	Nurburgring	Misano	Brno	Brands Hatch	Donington	Vallelunga	Magny Cours	Sentul	Portimao	Σύνολο
1	**Ducati**	25	20	25	25												**95**
2	**Suzuki**	11	25	11	16												**63**
3	**Yamaha**	16	9	20	9												**54**
4	**Honda**	10	6	10	20												**46**
5	**Kawasaki**	1	4	-	2												**7**

World SS

Αναβάτες

		Losail	Phillip Island	Valencia	Assen	Monza	Salt Lake City	Nurburgring	Misano	Brno	Brands Hatch	Donington	Vallelunga	Magny Cours	Sentul	Portimao	Σύνολο
1	**Brookes** Joshua (AUS)	13	20														**33**
2	**Lascorz** Joan (ESP)	20	9														**29**
3	**Pitt** Andrew (AUS)	-	25														**25**
4	**Parkes** Broc (AUS)	25	-														**25**
5	**Harms** Robin (DEN)	9	16														**25**
6	**Jones** Craig (GBR)	16	-														**16**
7	**Vizziello** Gianluca (ITA)	6	-														**14**
8	**Foret** Fabien (FRA)	-	13														**13**
9	**Rea** Jonathan (GBR)	-	11														**11**
10	**Lagrive** Matthieu (FRA)	11	-														**11**
11	**McCoy** Garry (AUS)	-	10														**10**
12	**Veneman** Barry (NED)	10	-														**10**
13	**Walker** Chris (GBR)	7	2														**9**
14	**Clementi** Ivan (ITA)	4	5														**9**
15	**Salom** David (ESP)	8	-														**8**
16	**Roccoli** Massimo (ITA)	-	7														**7**
17	**Nanneli** Gianluca (ITA)	-	6														**6**
18	**LeBlanc** Gregory (FRA)	5	-														**5**
19	**Aitchison** Mark (AUS)	-	4														**4**
20	**Gowland** Graeme (GBR)	-	3														**3**
21	**Praia** Miguel (FRA)	3	-														**3**
22	**Kallio** Vesa (FIN)	2	1														**3**
23	**Fujiwara** Katsuaki (JPN)	1	-														**1**

Κατασκευαστές

		Losail	Phillip Island	Valencia	Assen	Monza	Salt Lake City	Nurburgring	Misano	Brno	Brands Hatch	Donington	Vallelunga	Magny Cours	Sentul	Portimao	Σύνολο
1	**Honda**	20	25														**45**
2	**Yamaha**	25	13														**38**
3	**Triumph**	4	10														**14**
4	**Suzuki**	10	-														**10**
5	**Kawasaki**	7	2														**9**

BECKER
CARBON
YAMAHA
SHARK

Classic Bike (UK)

www.classicbike.co.uk

Be a man and take the wall

Ο Hugo Wilson, διευθυντής του Αγγλικού περιοδικού Classic Bike, ξεσκαρτάρει το γκαράζ του και ανακαλύπτει ένα βιβλίο του 1917 με τίτλο "Hints and Tips for Motorcyclists." Πρόκειται για ένα εγχειρίδιον δια μοτοσυκλετιστάς που ανήκε στον παππού του και, μεταξύ άλλων περιλαμβάνει αυτή την απίστευτη συμβουλή εκ μέρους του συγγραφέα:

"Είναι καθήκον σου να θυσιάσεις τον εαυτό σου, αν δεν υπάρχει άλλη επιλογή, παρά να σκοτώσεις κάποιον άλλο. Εύχομαι να μην χρειαστεί ποτέ να το κάνεις, αλλά αν ποτέ βρεθείς μπροστά στο δίλημμα να σκοτώσεις κάποιον άλλο ή να πέσεις πάνω σε έναν πέτρινο τοίχο με ταχύτητα, να είσαι άντρας και να προτιμήσεις τον τοίχο…"

Το βιβλίο του έχουμε ήδη εντοπίσει και παραγγείλει μέσω Internet, εννοείται.

Motor Cyclist (USA)

www.motorcyclistonline.com

Το συντομότερο τεστ μακράς διάρκειας του κόσμου

Ο κύριος Brian Catterson αρέσκεται ιδιαιτέρως σε νεότατες αθλητικές Ιταλίδες, όντας δε διευθυντής του φημισμένου Αμερικάνικου περιοδικού Motor Cyclist, έχει την ευκαιρία να εξασφαλίζει για τεστ μακράς διάρκειας στο περιοδικό του απίθανα μεζεδάκια σαν την Ducati 1098.

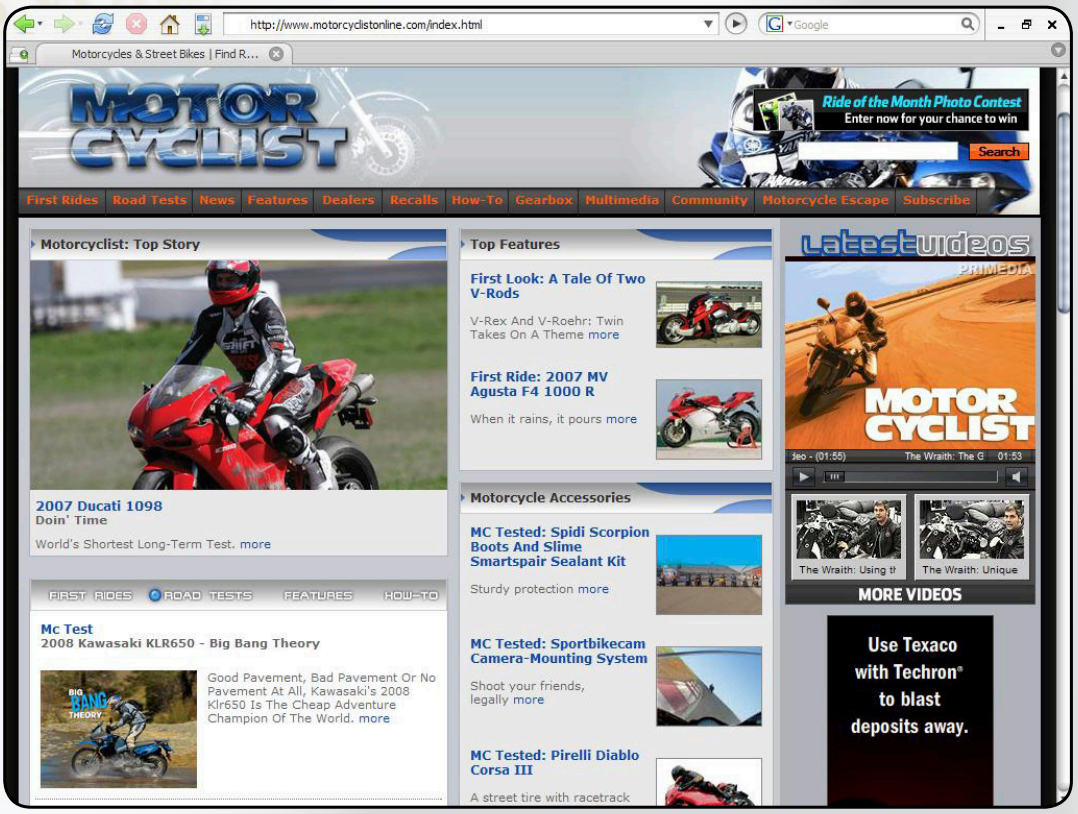
Τη συγκεκριμένη την περίμενε στωικά για μήνες ξεκαθαρίζοντας σε όλους πως αυτή θα ήταν "δική του" ώσπου, εξαιτίας ατυχούς χρονικής συγκυρίας, η παραλαβή και τα πρώτα χιλιόμετρα της Μπολονέζας δεσποινίδος έτυχε να γίνουν στα χέρια του υφισταμένου του συντάκτη Aaron Frank.

Νέος και ζωηρός ων, με το καλημέρα αυτός έσπευσε να ξεναγήσει την Ιταλίδα στον φυσικό της χώρο, ήτοι την πίστα, όπου και αυθαιρέτως ανέλαβε να προσθέσει μερικές δικές του πινελιές.

Οι καθρέπτες κατέβηκαν λίγο χαμηλότερα, τα μαρσπιέ επανατοποθετήθηκαν ψηλότερα και απέβαλλαν λίγο μέταλλο από τις άκρες τους, ενώ το γυαλιστερό φινίρισμα της αριστερής πλευράς αντικαταστάθηκε με ένα αγριεμένο ματ-σαγρέ.

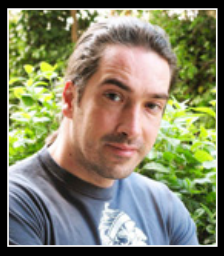
Ο κ. Frank, βέβαιος πως ο διευθυντής του θα έχει αντιρρήσεις για τις εν λόγω κοσμητικές επεμβάσεις, δηλώνει ήσυχος για την καρέκλα του, καθώς ο κύριος Catterson μπορεί άνετα να βολευτεί με την MV Agusta F4 1000 S που προ μηνών είχε βροντήξει ιδιοχείρως και μόλις παρέλαβε επισκευασμένη… Τουλάχιστον μέχρι η αντιπροσωπεία να του επαναφέρει τη Ducati του στην ενδεδειγμένη εργοστασιακή κατάσταση…

Our Classics
THE ON-GOING SA
THE CB TEAM'S BI
bike
By EJ Potter
SECOND EDITION
BRIAN CRICHTON
1973 Suzuki GT38
This month in numbers:
274 miles
1 workshop hour
£0 spent
Hugo's rediscovered archive' keeps DIY at bay
aste hours putting up shelves, or use the valuable time flicking rough old bike mags and books? It's an obvious choice, surely?
SIXTH EDITION.
HINTS & TIPS FOR MOTORCYCLISTS


http://www.motorcyclistonline.com/index.html
MOTOR CYCLIST
Ride of the Month Photo Contest
Enter now for your chance to win
Search
First Rides
Road Tests
News
Features
Dealers
Recalls
How-To
Gearbox
Multimedia
Community
Motorcycle Escape
Subscribe
Motorcyclist: Top Story
2007 Ducati 1098
Doin' Time
World's Shortest Long-Term Test. more
FIRST RIDES
ROAD TESTS
FEATURES
HOW-TO
Mc Test
2008 Kawasaki KLR650 - Big Bang Theory
Good Pavement, Bad Pavement Or No Pavement At All, Kawasaki's 2008 Klr650 Is The Cheap Adventure Champion Of The World. more
Top Features
First Look: A Tale Of Two V-Rods
V-Rex And V-Roehr: Twin Takes On A Theme more
First Ride: 2007 MV Agusta F4 1000 R
When it rains, it pours more
Motorcycle Accessories
MC Tested: Spidi Scorpion Boots And Slime Smartspair Sealant Kit
Sturdy protection more
MC Tested: Sportbikecam Camera-Mounting System
Shoot your friends, legally more
MC Tested: Pirelli Diablo Corsa III
A street tire with racetrack
LatestVideos
MOTOR CYCLIST
The Wraith: Using th
The Wraith: Unique
MORE VIDEOS
Use Texaco with Techron® to blast deposits away.

Arai
YAMAHA

Μάνος Κάτσουλας



"οι μανάδες έκρυβαν τις κόρες τους, οι αστυνομικοί σου έπαιρναν τα κλειδιά, και οι γιαγιάδες πάθαιναν καρδιακή προσβολή με το που σε έβλεπαν"

Περί Μοτοσυκλετιστών

Όσο περίεργο και αν φαίνεται εν έτι 2008, δεν έχουν περάσει πολλά χρόνια από την εποχή που η λέξη "μηχανόβιος" ήταν συνώνυμη με το "τσαντάκιας", "πρεζάκι" και φυσικά το πάντα αγαπητό "αλήτης". Σήμερα, ο όρος "μηχανόβιος" τείνει να εκλείψει, καθώς απεσύρθη μαζί με τα zundap για να αντικατασταθεί από το εύηχο και σαφώς πιο κοινωνικά αποδεκτό "Μοτοσυκλετιστής".

Και εκεί αρχίζουν, αντί να σταματούν όπως θα περίμενε κανείς, οι μανούρες, με πρώτη και κύρια την αέναη συζήτηση περί του ορισμού του πραγματικού μοτοσυκλετιστή. Γιατί πραγματικοί μοτοσυκλετιστές είμαστε μόνο εμείς ως γνωστόν, άντε και 2-3 κολλητοί μας. Οι άλλοι είναι φλούφληδες, είναι φιγουρατζήδες, είναι άσχετοι, λεφτάδες, ή (μπλιαχ) έχουν σκούτερ. Και κάπου εκεί είναι που ξεχνάμε ότι αυτοί που πήραν δίκυκλο απλά για να κάνουν τη δουλειά τους ή τη φιγούρα τους είναι και ο λόγος που μας έφυγε η ρετσινιά του "μηχανόβιου". Αυτοί είναι ο λόγος που δεν ανεβάζουν πια όλοι οι αυτοκινητιστές τα παράθυρά τους όταν σταματάμε δίπλα τους στο φανάρι, αλλά μόνο μερικοί. Οι ίδιοι άνθρωποι που έκαναν κοινωνικά αποδεκτή τη μοτοσυκλέτα στο Ελλαδιστάν, είναι και αυτοί που απολαμβάνουν τη μεγαλύτερη απόρριψη από αυτούς που οδηγούν... μοτοσυκλέτα.

Τέτοιοι προβληματισμοί βέβαια δεν υπήρχαν παλιά. Ήξερες ότι αγαπούσες τη μοτοσυκλέτα και αυτό σου έφτανε – και για την περίπτωση που δεν το καταλάβαινες από μόνος σου, η κοινωνία φρόντιζε να το καταλάβεις – οι μανάδες έκρυβαν τις κόρες τους, οι αστυνομικοί σου έπαιρναν τα κλειδιά, και οι γιαγιάδες πάθαιναν καρδιακή προσβολή με το που σε έβλεπαν. Σήμερα όμως, που η μοτοσυκλέτα δεν θεωρείται αδυναμία χαρακτήρα που οδηγεί ως μονόδρομος στην παρανομία, αναζητούμε την κατοχύρωση του δικαιώματός μας σε αυτή.

Ποιός είναι τελικά αυτός ο μυθικός μοτοσυκλετιστής; Και ποιά είναι τα κριτήρια που επιτρέπουν την επίσημη κατοχύρωση του τίτλου; Η ηλικία - εμπειρία παίζει ρόλο; Μήπως πρέπει να εξαιρέσουμε τους πολύ νέους λόγω εμπειρίας και τους μεγαλύτερους λόγω μειωμένων αντανακλαστικών; Κάθε πότε πρέπει να αλλάζουν μοτοσυκλέτες; Είναι περισσότερο μοτοσυκλετιστής κάποιος που αλλάζει μοτοσυκλέτα κάθε χρόνο από αυτόν που έχει την ίδια μοτοσυκλέτα 20 χρόνια; Και από τους τελευταίους παίρνουν περισσότερους βαθμούς αυτοί που τις βελτιώνουν ή αυτοί που τις κρατούν όσο πιο μαμά γίνεται; Μήπως πραγματικός μοτοσυκλετιστής είναι αυτός που γυρίζει εύκολα κάτω από 1:30 στις Σέρρες; Και αν ναι, πρέπει να εξαιρέσουμε αυτούς που εκτός Σερρών και πιστών γενικότερα προτιμούν το αυτοκίνητο για τη μετακίνησή τους; Η μήπως μοτοσυκλετιστής είναι αυτός που χρησιμοποιεί ανελλιπώς δίκυκλο για τη μετακίνησή του, οπότε ο ορισμός περιλαμβάνει και τη θείτσα που πάει κάθε μέρα ξεκράνωτη και με το πασουμάκι της για ψώνια με το αρχαίο παπί/σκούτερ που έχει;

Όταν ήμουν ακόμα στο γυμνάσιο, είχα γνωρίσει ένα παππού που έσκαγε καθημερινά με ένα Dax – με ήλιο, βροχή, χιόνι και σκυλιά – σαν ταχυδρόμος ένα πράγμα και ας ήταν ηλεκτρολόγος ο άνθρωπος. Κάποια στιγμή που είχαμε πιάσει την κουβέντα, ανακάλυψα ότι υπήρχε οικογενειακό αυτοκίνητο το οποίο όμως οδηγούσε μόνο η γυναίκα του. Και τσακωνόντουσαν επί 20 χρόνια γιατί δεν άφηνε το Dax με τίποτα. Και κάθεσαι και αναρωτιέσαι, πόσοι από τους "πραγματικούς" μοτοσυκλετιστές θα άντεχαν 20 χρόνια κρεβατομουρμούρας για το δικαίωμά τους σε ένα 50άρι; Και όμως, αυτός το έκανε, χωρίς ούτε μια στιγμή να θεωρεί τον εαυτό του μοτοσυκλετιστή ή μηχανόβιο. Δικαίωμα στην ελευθερία ήθελε, και δεν το παραχωρούσε για τίποτα – ούτε καν για τη μυθική συζυγική ευτυχία.

Και στην τελική, αυτό είναι που μας ξεχωρίζει. Η άρνηση της μάζας, του μποτιλιαρίσματος και της τυποποίησης – και κάθε προσπάθεια να τυποποιήσουμε την άρνηση της τυποποίησης, ακυρώνεται εξ'ορισμού. Καβαλήστε, απολαύστε και ξεφύγετε έστω και για λίγο από την πίεση, τις έγνοιες και τις ταμπέλες.

Racing lines...

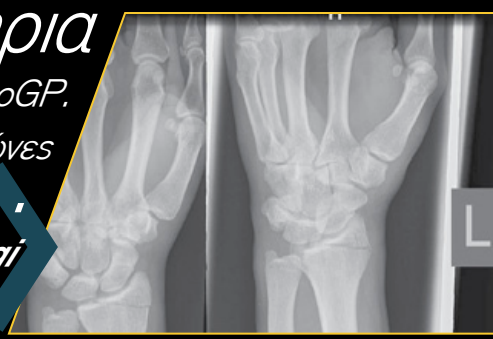
«Όταν φτάσαμε εκεί (σ.σ. Κατάρ) δεν είχα ιδέα ποια μοτοσυκλέτα θα χρ
ωστόσο αυτή του 2008 έδειξε πως έχε
κι έτσι αποφάσισα να τρέξω με αυτή. Καλά ΕΚ
Dan

«Άκουσα από αξιόπιστη πηγή πως ο Lorenzo διέδιδ
να. Αυτό που μου αρέσει στα MotoGP είναι πως ποτέ δεν μπ
τον εαυτό σου. Έτσι, αφού έδειξα στον Lorenzo τις σωστές γραμ
να βάλω το κεφάλι κάτω και να συνεχίσω προς αυτό που αποδε
μένα και τη Ducati. Ακόμη είμαστε η ομάδα που όλοι πρέπε

«Φοράω το κράνος μου και κοιτώ τριγύρω: ο χώρος είναι οικείος αλλά ξέρω πως το σενάριο έχε
πρωταθλητές, είναι ο πρώτος μου αγώνας, ο αέρας μυρίζει διαφορετικά, πλέον βρίσκομαι στην κορυφαία
κινα φώτα σβήνουν, οι πρώτες στροφές είναι παρανοϊκές, ποτέ δεν φαντάζομουν πως όλοι θα είναι τόσ
...Μπροστά μου βρίσκεται ο Pedrosa. Τον μελετώ, προετοιμάζομ
νη τη στιγμή όλες μου οι αμφιβολίες εξαφανίστηκαν. Τώ

«Την πρώτη φορά που καβάλησα το Kawasaki χέστηκα πάνω μου
Νομίζω ότι φταίει το ότι η μοτοσυκλέτα ήταν στημένη από τον De Punie
Ο τύπος μάλλον δεν βγάζει καν το σώμα του από τη σέλα, απλά ανοί-
γει το γκάζι κι αν στρίψει, έστριψε. Κάποιος πρέπει να του εξηγή-
σει τι σημαίνει 'στήνω μια μοτοσυκλέτα'...
John Hopkins

«Συγχαρητήρια στον Lorenzo για έναν φανταστικό πρώτο αγώνα MotoGP.
Νομίζω πως φέτος θα κερδίσει πολλούς αγώνες
–και ο Rossi, όχι και τόσους...
Max Biaggi



ρησιμοποιούσα,
ει δυνατότητες
ανα...
i Pedrosa

Ο φέρελπις Ισπανός περιγράφει γλαφυρά πώς προετοιμάζεται η καλολαδωμένη μηχανή της πανίσχυρης αυτοκρατορίας που ακούει στο όνομα HRC ενόψει του κόκκινου κινδύνου.

ε ότι θα μου την χώσει στον αγώ-
ορείς να είσαι τόσο σίγουρος για
μές για μερικούς γύρους, είπα
ίχθηκε μια σπουδαία μέρα για
ι να κερδίσουν.
Casey Stoner

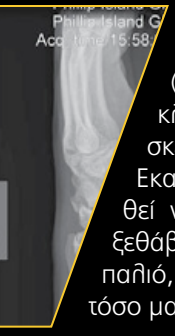
Όταν είσαι ο παγκόσμιος πρωταθλητής δεν πρέπει μόνο να κερδίζεις, αλλά και να μην επιτρέπεις σε κανένα να ξεχάσει πως είσαι ο παγκόσμιος πρωταθλητής.

ι αλλάξει. Περιβάλλομαι από παγκόσμιους
κατηγορία. Νοιώθω δέος, φόβο. Τα κόκ-
σο επιθετικοί. Δεν μπορώ να οδηγήσω...
αι και τον περνώ. Αυτό ήταν, από εκεί-
ρα έχω ένα άλλο όνειρο...
Jorge Lorenzo

Ο rookie της Fiat Yamaha θυμάται τα συναισθήματά του στη γραμμή της εκκίνησης και αποκαλύπτει το τονωτικό με το οποίο ξεπέρασε το αρχικό σοκ. Οιαδήποτε ομοιότητα με παρελθούσες έχθρες, βεντέτες και λοιπά πάθη είναι εντελώς συμπτωματική.

...
t.

Η κληρονομιά ενός Γάλλου και η απεριόριστη εκτίμηση αυτής από έναν Αμερικανό με Βρετανικές ρίζες.



Αναρρώνοντας σε μια παραλία στη Μαγιόρκα από το (εικονιζόμενο) κάταγμα που κληρονόμησε στο δεύτερο σκέλος του Phillip Island, ο Εκατόνταρχος παρακολουθεί νυχτερινό MotoGP και ξεθάβει από την άμμο τον παλιό, καλό του εαυτό που τόσο μας έχει λείψει.