ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Τεύχος 02 • Μάιος 2008

ebike.gr

THE TEST
KTM 690 DUKE

THE BATTLE
KAWASAKI Z750
TRIUMPH STREET TRIPLE

FIRST RIDES
SUZUKI VSTROM 650 "DESERT"
YAMAHA XCITY 250

RACING
GP JEREZ & ESTORIL
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Aprilia
Αποστολή στην Ιταλία
SMV 750 Dorsoduro
ΕΝΑ HYPER ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΤΣΕΠΗ

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Κωνσταντίνος Δάλλας,
cd@ebike.gr
Μάνος Κάττουλας,
mk@ebike.gr
Σπύρος Τσαντ.ηλας,
spirontas@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,
Γιάννης Μπούστας,
Έφη Παπαδοπούλου,
Μιχάλης Τήλιος,
Κώστας Φωτιάδης,
www.motorsite.gr

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 — info@ebike.gr
Απλή αλληλογραφία — letters@ebike.gr
Σχεδιαστικές διαφωνίες — design@ebike.gr
Φωτογραφικές ανησυχίες — shutter@ebike.gr
Εμπορικές συναλλαγές — 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
Ο Yacuba μας προέκυψε σχεδιαστής μοτοσυκλετών, η καταπολέμηση του καρκίνου των σελών και άλλα χαριτωμένα. 10

Έκθεση Μοτοσυκλέτας '08
Φάγαμε πολύ νερό αλλά περάσαμε καλά. Δείτε τι χάσατε όσοι δεν ήρθατε. 16

First Rides
Suzuki V-Strom 650 "Desert" 32
Το V-Strom φόρεσε τακούνια και τον μισό κατάλογο των αξεσουάρ.
Yamaha Xcity 250 44
Η Yamaha έχει πάρει πολύ σοβαρά τα scooter με τους μεγάλους τροχούς.

Cover Story
Aprilia SMV 750 Dorsoduro 50
Πως με τα ήδη υπάρχοντα συστατικά μπορείς να φτιάξεις μια διαφορετική σε όλα της μοτοσυκλέτα.

The Test
KTM 690 Duke 66
Ο Δούκας επιστρέφει πιο πολιτισμένος από ποτέ, διεκδικώντας τον τίτλο της απόλυτης μοτοσυκλέτας πόλης.

The Battle
Kawasaki Z750 vs Triumph Street Triple 84
Το Z ανανεώθηκε και ήρθε πιο κοντά στα θέλω του μέσου αναβάτη, ενώ το Street Triple ξετυλίγει το ίδιο κουβάρι από την άλλη άκρη. Διαβάστε ποια είναι η επιλογή μας.

Racing
Editorial 104
Δύσκολη η δουλειά του μηχανικού...
eBoust 106
Ο Γιάννης Μπούστας είναι μαζί μας από αυτό το τεύχος! Διαβάστε τι τραβάει ένας πολυπρωταθλητής για να τρέξει έναν αγώνα.
Gossip 112
Η BMW ετοιμάζεται για τα Superbikes και η Kawasaki μας αντιγράφει(;)
MotoGP Races: Jerez & Estoril 118
Τα πιτσιρίκια συνεχίζουν να κάνουν τη ζωή πατίνι στους παλιούς. Εν τω μεταξύ, κάτι τρέχει στη Ducati...
Π.Π. Ταχύτητας 136
Οι πρώτοι δύο αγώνες σε Μέγαρα και Σέρρες, σε αναλυτική περιγραφή με πλήρη αποτελέσματα!
eThesis 152
Ο Κώστας Φωτιάδης μας δίνει συμβουλές για να τρέξουμε τον πρώτο μας αγώνα. Βρε λες;
Racing Lines 156
Κορυφαίες ατάκες από τους καλύτερους στον κόσμο.

The Back
Gear 160
Τα πρώτα μας ρούχα είναι εδώ!
Press 164
Περισκόπιον διεθνούς Τύπου
eThesis 166
Ο Μάνος ψάχνει έναν καλό άνθρωπο να του δανείσει ένα εξάβολτο...

Ταύχος 02 · Μάϊος '08

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

Φωτό εξωφύλλου: Aprilia

Σπύρος Τσαντήλας

Καθε αρ

Ναι, ξέρω πώς πάει κανονικά η παροιμία, αλλά μερικές φορές δεν είναι έτσι η ζωή. Αν η αρχή είναι το ήμισυ του παντός, η συνέχεια αναδεικνύει αυτό που άρχισε. Η διάρκειά του είναι αυτή που θα καθορίσει την αξία του. Ένα γρήγορο γύρο μπορούν να κάνουν πολλοί, μα νικητές είναι αυτοί που γυρνούν εξίσου γρήγορα καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα.

Ακολουθώντας το παράδειγμα του φίλτατου κυρίου Δάλλα και το καλωσόρισμά του στο πρώτο τεύχος του eBike, να σας καλωσορίσω με τη σειρά μου – ή μάλλον το αντίστροφο, αφού η δική μου άφιξη γίνεται λίγο αργότερα από τη δική σας, στο δεύτερο τούτο τεύχος.

Δεν σας κρύβω πως είχα αρκετές ανησυχίες για την τύχη του eBike. Δεν πέρασε μέρα που να μην συνδεθώ να δω πώς πάνε τα downloads και αμέσως μετά να ανοίξω το email για τα σχόλια όσων φίλων μπήκαν στον κόπο να επικοινωνήσουν μαζί μας. Ευτυχώς ήταν πολλοί αυτοί και, ακόμη πιο σημαντικό, τα σχόλιά τους ήταν τουλάχιστον θετικά. Σε ποιον δεν αρέσει η καλή κριτική; Μας αρέσει ακόμη περισσότερο όταν συνοδεύεται από προτάσεις που θα οδηγήσουν σε ένα καλύτερο περιοδικό, δηλαδή ένα ευρύ κανάλι επικοινωνίας ανάμεσα σε ανθρώπους που καβαλούν μοτοσυκλέτα. Γιατί, τελικά, αυτό δεν πρέπει να είναι ένα περιοδικό;

Μιλώντας λοιπόν για το περιοδικό, η αποδοχή που συνάντησε ήταν εντυπωσιακή. Περισσότερα από **1,000 τεύχη** "κατεβάστηκαν" μόνο στις δύο πρώτες μέρες του Απρίλη - δεν ήταν πρωταπριλιάτικο τελικά! Η συνέχεια ήταν εξίσου δυναμική, με τα στατιστικά της ιστοσελίδας να καταγράφουν έναν σταθερό, πλέον, καθημερινό ρυθμό downloads, παρόλο που η όλη προσπάθειά μας δεν έχει τύχει ουσιαστικά καμίας άλλης προώθησης, ελλείψει διαφημιστικού κεφαλαίου προφανώς. Με εφαλτήριο τα περίπου 15,000 φυλλάδια που μοιράστηκαν στην Έκθεση Μοτοσυκλέτας, μόνο κατά την πρώτη εβδομάδα του μήνα που αυτή λειτούργησε, θα πρέπει να ομολογήσουμε πως η βασική δυναμική του eBike τροφοδοτήθηκε από τη διάδοσή του **από στόμα σε στόμα**. Αυτό είναι ένα σπουδαίο "μετάλλιο": προσωπικά δεν θα πρότεινα ποτέ σε φίλους μου κάτι που δεν θεωρώ ότι αξίζει τον κόπο.

Ακόμη και η ιστοσελίδα του περιοδικού αναδεικνύει μερικά εντυπωσιακά, αν όχι απρόσμενα νούμερα. Πριν καν συμπληρωθεί ο πρώτος μήνας λειτουργίας της (τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές) έχουν καταγραφεί

οχή και εύκολη!

πάνω από 766,000 hits από περίπου **7,500 μοναδικούς επισκέπτες!** Δεν ξέρω αν το θεωρείτε αναμενόμενο, πάντως εγώ εντυπωσιάστηκα κυρίως διότι πρόκειται για μια σελίδα-βιτρίνα του περιοδικού με στατικό περιεχόμενο και ουσιαστικά μόνο τις φωτογραφίες να αποτελούν έναν διαρκή πόλο έλξης. Δεν πιστεύω να μπήκε κανείς 102.13 φορές κατά μέσο όρο μόνο και μόνο για να ψηφίσει στην ψηφοφορία, έτσι; Λέτε να είχε αγωνία για τα αποτελέσματά της; Εν πάση περιπτώσει, κι αυτό το ενδεχόμενο το καλύψαμε νομίζω. Για το 50% που ψήφισε "εξαιρετικό", ελπίζουμε η περισσότερη δουλειά που ρίξαμε στο δεύτερο τεύχος να τους ικανοποιήσει και με το παραπάνω. Όσο για τον ένα στους τρεις που μας ζήτησε να το "ρίξουμε στο πλέξιμο", αυτός κι αν δεν θα μείνει απογοητευμένος: στις τελευταίες σελίδες του παρόντος τεύχους τα πιο υγρά, **ενδόμυχα όνειρά του** γίνονται πραγματικότητα.

Προχωρώντας στο επόμενο βήμα, συνεχίζουμε να χτίζουμε το eBike όπως ακριβώς το ονειρευτήκαμε. Η βασική συντακτική ομάδα ολοκληρώθηκε και από αυτό το τεύχος αισθάνομαι πολύ χαρούμενος που ξαναβρίσκω έναν εξαίρετο επαγγελματία και πολύ καλό μου φίλο. Ο **Σάββας Κουρίδης**, εκτός από τη συμμετοχή του στην ταυτότητα του eBike, πλέον χρίζεται και μάχιμος συνάδελφός μας.

Μας ζητήσατε στα email σας να ασχοληθούμε και με τους Ελληνικούς αγώνες. Δεν θα είναι δύσκολο γιατί είχαμε σκοπό να το κάνουμε ούτως ή άλλως. Είναι μεγάλη μου τιμή να καλωσορίσω στο eBike τον νέο μας μόνιμο συνεργάτη, **Γιάννη Μπούστα**, ο οποίος από τώρα και εφεξής θα έχει ένα μόνιμο βήμα για να λέει ό,τι αυτός κρίνει πως αξίζει να ειπωθεί. Ο σημαντικότερος σύγχρονος Έλληνας πρωταθλητής σίγουρα έχει πολλά να πει.

Από το δεύτερο αυτό τεύχος, επιπλέον, καλύπτουμε το

Ελληνικό Πρωτάθλημα Ταχύτητας υπό την αιγίδα του Μιχάλη Τήλιου. Στο άμεσο μέλλον η κάλυψη θα επεκταθεί και σε άλλα πρωταθλήματα, με επόμενο σταθμό το **Ελληνικό Supermoto**, όπου καραδοκεί ένας "δικός μας" αγωνιζόμενος και επίδοξος συγγραφεύς, ο Κώστας Φωτιάδης. Στο τεύχος αυτό θα ξεκινήσει τη γνωριμία του μαζί σας μέσα από τη μόνιμη στήλη του, όπου θα μας εισάγει στον κόσμο ενός νέου αγωνιζόμενου και τη ζωή του στα paddocks του πρωταθλήματος, ενώ από το επόμενο θα φορτώσει την ατζέντα του και με την αγωνιστική αναφορά για χάρη του eBike.

Από πλευράς ύλης, στο δεύτερο τεύχος έχουμε το πρώτο μας πλήρες τεστ (The Test), το πρώτο συγκριτικό (The Battle) και πηγαίνουμε στην πρώτη μας δημοσιογραφική παρουσίαση καλεσμένοι της Aprilia για να οδηγήσουμε στην Αιώνια Πόλη το SMV 750 Dorsoduro που κοσμεί και το εξώφυλλο. Πριν καν αρχίσουμε να κάνουμε την οποιαδήποτε συζήτηση για downloads (το αντίστοιχο των δικών μας "πωλήσεων"), θα έπρεπε να έχουμε μοτοσυκλέτες για να δοκιμάσουμε. Αυτό ήταν το πρώτο **στοίχημα** και, κατά τα φαινόμενα, δείχνει **κερδισμένο**.
Το ζήτημα των μετρήσεων στην κεντρική δοκιμή του κάθε τεύχους μας απασχόλησε αρκετά. Μετά από ώριμη σκέψη (μπύρες, σουβλάκια, πίτσες, παγωτά) αποφασίσαμε πως, πέραν των πλήρων τεχνικών χαρακτηριστικών, αρκεί μια σωστή δυναμομέτρηση. Για τον λόγο αυτό εγκαινιάζουμε τη συνεργασία μας με τον Χρήστο Μόνο και το κατάστημά του, Moto Technology, ο οποίος διαθέτει το πιο σύγχρονο δυναμόμετρο στην Ελλάδα αυτή τη στιγμή, ένα **Dynojet 250i**, και όλη την απαραίτητη τεχνογνωσία για να καλύψει τις απαιτήσεις μας σε εγκυρότητα. Ένας ακόμη στόχος που θέτουμε στους εαυτούς μας για το άμεσο μέλλον είναι η εξεύρεση μιας ζυγαριάς για να συμπληρώσουμε τις πλήρεις δοκιμές μας με όσα στοιχεία κρίνουμε απαραίτητα.
Οι μετρήσεις επιδόσεων (επιταχύνσεις, τελικές και πάει λέγοντας) έχουν πολλά σκιώδη σημεία που είναι πολύ δύσκολο να ξεπεραστούν με **φερεγγυότητα**. Τα πάντα παίζουν σημαντικό ρόλο, το όργανο, οι κλιματικές συνθήκες, ο δρόμος, η κατάσταση των ελαστικών, το καύσιμο που χρησιμοποιείται την ώρα της μέτρησης, το χέρι που μετράει. Το να έχεις ακριβείς, αξιόπιστες και, το βασικότερο, συγκρίσιμες μετρήσεις είναι ένα ζήτημα άκρως αμφιλεγόμενο και εν τέλει το συζητάμε κατά πόσο είναι χρήσιμο.
Επιπλέον, πείτε με γεροπαράξενο, αλλά η πάγια τακτική της μέτρησης επιδόσεων σε δημόσιους δρόμους με βρίσκει κάθετα αντίθετο (και νομίζω πως οι λοιποί συνάδελφοι θα συμφωνήσουν), πρωτίστως για λόγους ασφάλειας του αναβάτη και δευτερευόντως για το καλό του διπλώματός του, αφού ακόμη κι ένα ταπεινό scooter μπορεί να εξαϋλώσει με άνεση τα όρια ταχύτητας στο δημόσιο οδικό δίκτυο. Αυτός είναι ο λόγος που το περιοδικό Bike στην Αγγλία χρησιμοποιεί για τις μετρήσεις του το Bruntingthorpe Prooving Ground, ένα πρώην αεροδρόμιο που πλέον μετετράπη σε πίστα δοκιμών. Είναι ο ίδιος λόγος που το Γαλλικό Moto Revue έχει σταματήσει τις μετρήσεις επιδόσεων εδώ και τρία

χρόνια, αφότου δύο συντάκτες του **συνελήφθησαν** από την αστυνομία. Στην Ελλάδα δεν υπάρχει πίστα που να χωράει την τελική ενός χιλιαριού SS, ενώ το να επιλέξουμε ένα "κάποιο" όργανο και να μετράμε "όπου κάτσει", απλά και μόνο για να έχουμε δέκα νούμερα "ό,τι να 'ναι" στο τέλος του Test είναι κάτι που απέχει παρασάγγας από τη βασική φιλοσοφία του eBike. Εν τέλει, η πληροφορία που θέλω εγώ να διαβάσω σε μια δοκιμή της μοτοσυκλέτας είναι η άποψη του ανθρώπου που την καβάλησε και ταξίδεψε μαζί της. Θέλω να ξέρω με πόσα ταξιδεύει κοντερίσια και τι γίνεται αν ανοίξει τέρμα το γκάζι. Σκασίλα μου αν η πραγματική τελική είναι 209 ή 212, αρκεί να ξέρω πού περίπου τελειώνει το πάρτι. Δεν χρειάζεται να συνδράμουν 19 δορυφόροι για να το μάθουμε αυτό, να οδηγήσουμε τη μοτοσυκλέτα θέλει και να το περάσουμε στο (ηλεκτρονικό) χαρτί όπως ακριβώς θα το συζητούσαμε στην καφετέρια. Αφήστε που είμαι **100 κιλά** και δεν θα με άφηναν να μετρήσω κανένα μηχανάκι γιατί θα το έθαβα, λέει…

Μιας και μίλησα προ ολίγου για ηλεκτρονικό χαρτί, αυτό μας δίνει τη δυνατότητα να δημιουργήσουμε ένα διαδραστικό περιοδικό. Αν προσέξετε σε όλες τις δοκιμές του τεύχους, στις περισσότερες φωτογραφίες βρίσκεται ένα μικρό ημιδιάφανο μπλε "e" στην πάνω αριστερή άκρη. Ένα κλικ σε αυτό το γράμμα-σύνδεσμο οδηγεί κατευθείαν στην ίδια φωτογραφία σε ανάλυση wallpaper (1680x1050) στη Photo Gallery του www.ebike.gr. Έτσι, η φωτογραφία που σας αρέσει μπορεί να κοσμήσει το υπόβαθρο του υπολογιστή σας ή οτιδήποτε άλλο εμπίπτει στα όρια της προσωπικής χρήσης. Όσον αφορά στην κεντρική φωτογραφία κάθε δισέλιδου, για να την αποκτήσετε θα διαβείτε την πόρτα που κρύβει πίσω του το μεγάλο "e" που βρίσκεται στην άνω γωνία της αριστερής σελίδας. Η διαδικασία είναι γνωστή από κει και πέρα: δεξί κλικ, save as… και καλή διασκέδαση!
Επιπλέον, όλοι οι σύνδεσμοι (links) που θα συναντήσετε στα κείμενα του τεύχους είναι προφανώς ενεργοί, ένα κλικ σας οδηγεί στη διεύθυνση που αναγράφεται. Στο τέλος κάθε δοκιμής, πάνω από τα τεχνικά χαρακτηριστικά, αν ανιχνεύσετε λιγάκι τα λογότυπα της μοτοσυκλέτας με το ποντίκι σας θα προσέξετε πως τόσο η επωνυμία της αντιπροσωπείας, όσο και οι φωτογραφίες με τα λογότυπα των μοτοσυκλετών είναι επίσης **ενεργοί σύνδεσμοι**. Όπως θα έχετε ήδη καταλάβει, ο ένας οδηγεί στην κεντρική ιστοσελίδα του αντιπροσώπου (λ.χ. Aprilia Hellas), ο άλλος στην υποσελίδα του κατασκευαστή για το εν λόγω μοντέλο. Μη σας τα λέμε όλα εμείς, είπαμε πως είναι ένα **διαδραστικό** περιοδικό, δεν είναι μόνο για κοίταγμα. Το eBike διατίθεται με τις φωτογραφίες σε μεγάλη ανάλυση για να κάνεις zoom και να έχεις αποτέλεσμα. Αυτός, δε, ο άτιμος ο Acrobat Reader έχει 800,000 κουμπάκια ζωή να 'χει, ψάξτε τα και απολαύστε μια διαφορετική περιήγηση στις σελίδες ενός περιοδικού. Πώς το 'πε ο Δάλλας πριν από ένα μήνα; "Ο κόσμος των εκδόσεων αλλάζει και μαζί του αλλάζουμε κι εμείς". Αλλάζουμε τόσο που το συζητάμε αν βρισκόμαστε ακόμη στον κόσμο των εκδόσεων…

Καλή ανάγνωση και καλές βόλτες σε όλους.
Μπήκε η άνοιξη, καιρός να σκορπίσουμε λάστιχο στην άσφαλτο! <<

the front

Η Έκθεση Μοτοσυκλέτας τελείωσε. Μείναμε μόνο με τις εντυπώσεις, που σας τις μεταφέρουμε στις επόμενες σελίδες. Πρώτα όμως, μια ματιά στην επικαιρότητα του μήνα που πέρασε.

MV AGUSTA BESTIALE

Το πρωτότυπο Bestiale (Τερατώδης) σχεδιάστηκε από τον Γάλλο Yacouba Galle και παρουσιάστηκε το περασμένο φθινόπωρο στο Παρίσι. Δεν υπήρχε καμία πρόθεση παραγωγής, αλλά τώρα υπάρχει ένας τρόπος να το αποκτήσεις

Ο κύριος Yacouba ήταν συντάκτης σε ένα Γαλλικό περιοδικό, αλλά η καλλιτεχνική φλόγα σιγόκαιγε μέσα του. Κάποια στιγμή αυτή φούντωσε και ο Yacouba έφτιαξε αυτό το σχέδιο που άρεσε τον Claudio Castiglioni, όπερ και εγένετο το Bestiale. Όλα πήγαιναν καλά για τους δύο άντρες, ο Ιταλός απολάμβανε δημοσιότητα από το ομολογουμένως πολύ όμορφο σχέδιο που έκανε τον γύρο του κόσμου στις σελίδες των νέων των περιοδικών, και ο Γάλλος έβαλε το όνομά του στον σχεδιαστικό χάρτη για πρώτη φορά με αξιώσεις. Έλα όμως που η ιδέα καλάρεσε σε πολύ κόσμο και άρχισαν να ζητούν να αγοράσουν Bestiale…

Τελικά η λύση βρέθηκε ενδιάμεσα. Η MV Agusta θα φτιάξει μια περιορισμένη σειρά body kits για το Brutale 910 που θα το μετατρέπει σε Bestiale, χωρίς ωστόσο να τηρηθεί απολύτως η εικαστική γραμμή του πρωτοτύπου. Την εξήγηση μας τη δίνει ο ίδιος ο σχεδιαστής από την προσωπική του ιστοσελίδα, www.yacouba.com. Το πρόβλημα είναι πως κάποια σημεία του πρωτοτύπου, όπως λ.χ. η εξάτμιση, σχεδιάστηκαν με μόνο γνώμονα την εμφάνιση και είναι μάλλον αμφίβολο αν θα κατάφερνε να λειτουργήσει έτσι ο κινητήρας σωστά. Για να το πούμε πιο σωστά, για να λειτουργήσει σωστά θα ήθελε ψάξιμο στη διαχείρισή του, άρα θα έπρεπε να δίνουν στον πελάτη τουλάχιστον ένα νέο software για την κεντρική μονάδα, γεγονός που σημαίνει χρήματα εξέλιξης που δεν είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο πρόεδρος. Στο μεταξύ, μάλλον θα εισπράξει μερικά επιπλέον ευρώ, αφού το κιτ αναμένεται να γίνει ανάρπαστο στη Γαλλία και την Ιταλία.

Αν μη τι άλλο, το Bestiale είναι ένα εντυπωσιακό σχέδιο που έχει κάτι να πει, σε αντίθεση με τις δεκάδες συλλεκτικές εκδόσεις που έχουν κατακλύσει τη γραμμή παραγωγής της MV, με αφιερώματα σε Wally, Hydrogen, D&G, Σούπερ Κατερίνα και δεν έχουν τίποτα περισσότερο από μια σπέσιαλ βαφή στο ρεζερβουάρ.

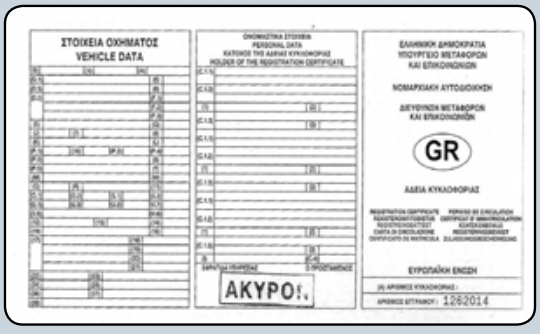
ΝΕΕΣ ΑΔΕΙΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

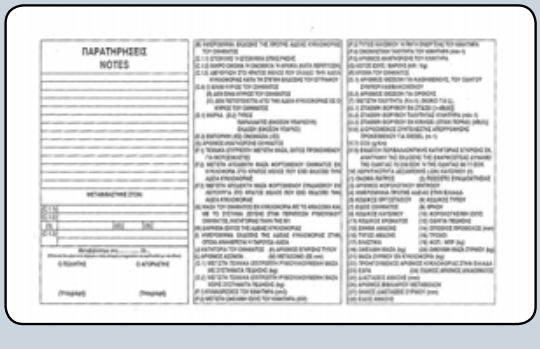
Και ξαφνικά από τον Μάιο θα εκδίδονται νέα έντυπα άδειας κυκλοφορίας από το Υ.Μ.Ε. Ήταν κοινοτική οδηγία από τον χρυσό αιώνα του Περικλή και μετά από μερικές καταδίκες στα ευρωπαϊκά δικαστήρια είπαμε να εναρμονιστούμε

Οι νέες άδειες περιέχουν ένα σκασμό πληροφορίες τεχνικής φύσης, με (σχεδόν) πλήρη τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος, αναλυτικότατη περιγραφή των ελκτικών και μεταφορικών ικανοτήτων του, σαφείς αναγραφές των νομίμως εκπεμπόμενων ρύπων και στάθμης θορύβου και ένα σωρό άλλες πληροφορίες που σαφέστατα εξυπηρετούν τον καλύτερο έλεγχο.

Για παράδειγμα, οι υπάρχουσες άδειες δεν ανέγραφαν ιπποδύναμη του κινητήρα (όχι φορολογήσιμους ίππους), οπότε στον κάτοχο ενός διπλώματος μοτοσυκλέτας Α1 δεν υπήρχε τρόπος να ανιχνευτεί αν το όχημά του αποδίδει όντως λιγότερους από 34 ίππους, εκτός αν η Τροχαία το δυναμομετρούσε. Πλέον, η άδεια που θα εκδίδει το υπουργείο να αναγράφει την εργοστασιακή ιπποδύναμη σε kW.

Τα νέα έντυπα, σύμφωνα με τις ως τώρα ανακοινώσεις, αφορούν αυτοκίνητα που ταξινομούνται τώρα, δηλαδή καινούργια. Ουδέν είναι ξεκάθαρο σχετικά με την επίδραση αυτής της απόφασης στις μοτοσυκλέτες, αν και τον τελευταίο αιώνα η ελληνική νομοθεσία όταν λέει αυτοκίνητα συνήθως εννοεί πακέτο και μοτοσυκλέτες. Δεν γνωρίζουμε επίσης αν πρόκειται κάποια στιγμή στη ζωή μας να αλλάξουν και τα υπάρχοντα έγγραφα των κυκλοφορούντων οχημάτων.





BMW F1200GS

Το Γερμανικό Motorrad δημοσιεύει αυτή την ψηφιακά επεξεργασμένη φωτογραφία ενός αποκαλούμενου F1200GS. Μιλάμε για ένα μοντέλο που, αν αληθεύει, θα είναι ίσως το πιο κρίσιμο μοντέλο στην ιστορία της εταιρείας

Πληροφορίες για αυτή τη φωτοσοπιά δεν υπάρχουν και πολλές, προφανώς διότι δεν είναι πραγματικό μοντέλο. Πιθανότατα, σύμφωνα με όσα γράφουν οι Γερμανοί συνάδελφοι, η BMW θα προχωρήσει στη δημιουργία μιας δεύτερης γενιάς δικύλινδρων σε σειρά κινητήρων. Η αποδοχή του κοινού στα διάφορα F800 ήταν θετικότατη και φέτος το GS αναμένεται να τα πάει ακόμη καλύτερα από ότι τα S και ST. Ωστόσο, ένα ενδεχόμενο F1200GS θα βρεθεί αντιμέτωπο με τον εμπορικό ογκόλιθο που ονομάζεται R1200GS. Πίσω από όλα αυτά κρύβεται μια σημαντική ιστορία.

Ένας μικρός διχασμός γεννάται, μαθαίνουμε, στο εσωτερικό της BMW. Τα μέλη του Δ.Σ. έχουν βρεθεί ανάμεσα σε δύο ρεύματα, ένα υπέρ και ένα κατά του αειθαλούς κινητήρα boxer και η ρίζα του προβλήματος έχει να κάνει με τις επερχόμενες προδιαγραφές Euro 4. Απλά δεν υπάρχει η δυνατότητα ο αερόψυκτος boxer να τα βγάλει πέρα με μια γενναία περεταίρω μείωση των επιτρεπόμενων εκπομπών χωρίς η απόδοσή του να πληγεί καίρια. Ήδη μοτοσυκλέτες όπως το Tiger αποδίδουν εύκολα ένα 20% παραπάνω, με την Triumph να ετοιμάζει έναν νέο τρικύλινδρο που θα αντικαταστήσει τον 1,050 με περισσότερα κυβικά. Οι Ιάπωνες από την άλλη, έχουν γερασμένα μοντέλα στην αγορά και αργά ή γρήγορα θα πρέπει να απαντήσουν στις Ευρωπαϊκές επιθέσεις. Η Yamaha, για παράδειγμα, λέγεται πως ετοιμάζει ήδη ένα Super Tenere στα 1,200cc, ενώ και η KTM θα περάσει σε όλη τη γκάμα της τον LC8 των 1,190cc, άρα και το Adventure θα αποκτήσει περισσότερο τσαγανό. Με λίγα λόγια η κατηγορία του GS αναμένεται να ανέβει ένα σκαλί σε ιπποδύναμη στα επόμενα 2-3 χρόνια και κάπου εκεί οι Γερμανοί πρέπει να βρουν μιαν απάντηση.

Κάποιοι θέλουν να ξανασχεδιαστεί ένας υγρόψυκτος, πιο σύγχρονος boxer, αλλά οι μηχανικοί λένε πως προέκυπτε υπερβολικά πλατύς. Μετά, ο βασικός λόγος για τη διάταξη των κυλίνδρων του είναι η ψύξη τους, διαφορετικά γιατί να προεξέχουν; Από την άλλη, η λογική λέει πως πρέπει να χτίσουν πάνω στη νέα δικύλινδρη γενιά που έχει αποδεδειγμένη απήχηση στον κόσμο. Εκεί ο αντίλογος ισχυρίζεται πως ο boxer έλκει πελατεία, είναι η παράδοση της εταιρείας, χωρίς αυτόν οι μοτοσυκλέτες της BMW δεν θα ξεχωρίζουν.

Να προτείνουμε και μείς μια ιδέα; Γιατί να μην φτιάξετε έναν τετρακύλινδρο boxer; Κάποτε η BMW είχε φτιάξει ένα τέτοιο superbike και το είχε ονομάσει R1 (πολύ πριν τη Yamaha), αλλά ουδέποτε προχώρησε το πλάνο. Για δείτε το.

ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ HUSQVARNA

Λίγους μήνες μετά την εξαγορά της Hysqvarna από τη BMW, ήρθε η ώρα να αρχίσει η αναδιάρθρωση της πρώην Σουηδικής και νυν Ιταλικής εταιρείας. Οι Γερμανοί δείχνουν να κρατούν τον λόγο τους

Από τις 10 Μαρτίου το δίκτυο διανομής ανταλλακτικών της Husqvarna ολοκλήρωσε τη μεταφορά του εντός του δικτύου της μητρικής, πλέον, BMW. Συγκεκριμένα, η κεντρική μονάδα αποθήκευσης των ανταλλακτικών μεταφέρθηκε από την Ιταλική πόλη Cassinetta di Biandronno, όπου εδρεύει και το στρατηγείο της Husqvarna Motorcycles, στο Volargne κοντά στη Verona όπου βρισκόταν ήδη μια μεγάλη μονάδα παραγωγής ανταλλακτικών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών της BMW Motorrad Italia.

Στην Cassinetta di Biandronno θα παραμείνει η κεντρική υπηρεσία After Sales της Husqvarna, ωστόσο η φυσική διανομή των παραγγελιών θα γίνεται από τη νέα μονάδα, όπου η προϋπάρχουσα δομή της BMW εγγυάται μεγαλύτερη διαθεσιμότητα ανταλλακτικών και ταχύτερη παράδοση.

Αυτό, σύμφωνα με τις εξαγγελίες που έγιναν στο Μόναχο, είναι το πρώτο βήμα στη βάση ανάπτυξης της Husqvarna με την ισχυροποίηση του customer service, ένα σημείο όπου στο παρελθόν η εταιρεία έπασχε σημαντικά.

BAKKER GRIZZLY ALL AROUND

Ενδιαφέρουσα ιδέα Ολλανδικής αισθητικής. Πάντως, καλύτερα να μείνετε μακριά από καλλιστεία μοτοσυκλετών…

Ο Nikko Bakker (www.bakker-framebouw.nl) έφτιαξε το πανευρωπαϊκό του όνομα φτιάχνοντας αξιόλογα χειροποίητα πλαίσια για διάφορες μοτοσυκλέτες της αγοράς. Κάποια στιγμή αποφάσισε να φτιάξει μερικά ολοκληρωμένα μοντέλα τροποποιώντας γνωστές μοτοσυκλέτες γύρω από το δικής του σχεδίασης και κατασκευής πλαίσιο. Ένα τέτοιο είναι και το streetifighter Grizzly με τον κινητήρα του GSX-R1000.

Αυτή τη φορά, ο Ολλανδός αποφάσισε να χτυπήσει ο ίδιος το R1200GS της BMW κατασκευάζοντας μια All Around έκδοση του Grizzly. Σαν ιδέα, ένα μεγάλο on-off με τον τετρακύλινδρο του GSX-R δεν ακούγεται και πολύ άσχημη. Το πλαίσιο είναι ένα χωροδικτύωμα από ατσάλι Cr-Mo, το ψαλίδι είναι αλουμινένιο μονόμπρατσο, οι αναρτήσεις αποτελούνται από ένα ανεστραμμένο πιρούνι Marzocchi 50 mm κι ένα αμορτισέρ Ohlins, όλα πλήρως ρυθμιζόμενα. Το στεγνό βάρος του συνόλου ανακοινώνεται περίπου 190 κιλά και σε αυτό προσθέστε 30 λίτρα που χωράει το ρεζερβουάρ. Ο δημιουργός του μπορεί να διαθέσει κατά παραγγελία τη μοτοσυκλέτα με οποιονδήποτε κινητήρα επιλέγει ο πελάτης, αλλά η βασική τοποθέτηση είναι αυτός του GSX-R1000.

Με 164 άλογα κονιορτοποιεί κάθε ισχυρισμό του υπαρκτού ανταγωνισμού περί ισχύος και δύναμης και πράσινα άλογα. Ακόμη και με τον κινητήρα φιμωμένο σε τελική ταχύτητα 260 km/h, όπως επέλεξε να κάνει ο Bakker, ανταγωνισμός ουσιαστικά δεν υπάρχει. Τουλάχιστον μέχρι να δεις το All Around από κοντά…

more stuff...

Yamaha Super Tenere 1200. Είναι το επόμενο μεγάλο κόλπο της εταιρείας; Η πληροφορία κυκλοφορεί ευρέως και η αλήθεια είναι πως έχουν αργήσει πολύ να μπουν στο παιχνίδι των μεγάλων on-off. Μάλιστα πρόσφατα διαβάσαμε πως εκπρόσωπος του εργοστασίου χαρακτήρισε το μονοκύλινδρο Tenere ως "άσκηση εξοικείωσης του κοινού μας με την επιστροφή του μοντέλου". Αν είναι έτσι, τότε ξέρουμε ήδη πώς θα είναι εμφανισιακώς το μεγάλο.

Aprilia Shiver και Dorsoduro 1200cc μαθαίνουμε πως ετοιμάζουν στο Noale. Η μοτοσυκλέτα θα είναι ουσιαστικά η ίδια, καθώς το πλαίσιο έχει σχεδιαστεί εξαρχής για τον μεγαλύτερο κινητήρα. Οι τελευταίες φήμες που βγαίνουν από το Ιταλικό εργοστάσιο θέλουν τουλάχιστον τη μία από τις δύο μοτοσυκλέτες να είναι μοντέλο 2009, άγνωστο ποια ωστόσο. Η λογική θα έλεγε Shiver, καθώς το Dorsoduro είναι πολύ νέο ακόμη.

MV Agusta SS 600. Μας έχουν πάρει το κεφάλι οι απανωτές φήμες που θέλουν την MV να ψήνει μια μικρή έκδοση της F4 στα 600cc. Ακόμη δεν έχει επιβεβαιωθεί τίποτε, αλλά με τόσο πολύ καπνό κάπου θα έχει και φωτιά. Πάντως ο πρόεδρος Castiglioni έχει ρευστό στο ταμείο αφότου ξεφορτώθηκε τη Husqvarna.

Ψώνισε Dainese και κέρδισε ταξιδάκι στο Isle of Man. Με κάθε αγορά προϊόντος της Ιταλικής εταιρείας ο πελάτης λαμβάνει έναν κωδικό με τον οποίο μπορεί να συμμετάσχει σε διαγωνισμό με έπαθλο 10 ταξίδια για δύο άτομα στον διάσημο αγώνα του Νησιού. Πληροφορίες στο www.dainese.com

---

Ο όμιλος Sidam Europe εγκαταλείπει τη Γαλλική Voxan. Πριν δύο χρόνια ο όμιλος που εισάγει στην Ευρώπη κάμποσες Κινέζικες εταιρείες, είχε αναλάβει τη διανομή των μοτοσυκλετών της Voxan, ωστόσο με 55 πωλήσεις σε όλο το 2007 μάλλον δεν έβγαινε ούτε ο μισθός των απασχολούμενων υπαλλήλων. Τώρα, η Voxan μένει πάλι μόνη της.

ΑΝΤΙΚΑΡΚΙΝΙΚΗ ΣΕΛΑ

Είμαστε σοβαροί; Ας μην προτρέχουμε, μπορεί και να είμαστε...

Θα αγοράζατε ένα σπίτι δίπλα ακριβώς σε έναν υποσταθμό υψηλής τάσης; Το πρόβλημα, λέει η επιστήμη, είναι η ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία χαμηλής συχνότητας (ELF-EMF) που εκπέμπεται από τέτοιες μονάδες και η οποία κατηγορείται δικαιολογημένα για καρκινογένεση.

Ο Randall Chipkar ισχυρίζεται πως στις περισσότερες μοτοσυκλέτες η βουβωνική χώρα του αναβάτη είναι εκτεθειμένη διαρκώς στην ίδια ακριβώς ακτινοβολία εξαιτίας των ηλεκτρικών κυκλωμάτων που συνήθως βρίσκονται τοποθετημένα μαζί με την μπαταρία ακριβώς κάτω από σέλα.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, έκθεση σε πεδίο 4 milliGauss (mG) διπλασιάζει τον κίνδυνο εμφάνισης παιδικής λευχαιμίας. Ο Chipkar άρχισε να ανησυχεί όταν έκανε μερικές μετρήσεις στη μοτοσυκλέτα του με προέκυψε με ένα πεδίο ως και 500mG στην περιοχή της σέλας. Ο κύριος αυτός, λοιπόν, σχεδίασε, κατασκεύασε και πουλάει μια ασπίδα κατά της ακτινοβολίας, την οποία μπορεί να προσαρμόσει σε κάθε είδους σέλα.

Τώρα, δεν γνωρίζουμε κατά πόσον η αιτίασή του είναι σοβαρή και δεν αποσκοπεί απλά στο να πουλήσει το προϊόν του βασιζόμενος στον εγγενή φόβο του ανθρώπου για το άγνωστο. Ο ίδιος εκθέτει την άποψή του στην ιστοσελίδα www.motorcyclecancer.com. Η επιστήμη δεν έχει ξεκαθαρίσει κατά πόσον τα πεδία ELF-EMF είναι όντως υπεύθυνα για εμφάνιση καρκίνου – αν και στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να ευχαριστήσουμε και τα βιομηχανικά συμφέροντα για τη μη-διεξεύκανση της υπόθεσης, ακριβώς όπως και με την ακτινοβολία των κινητών.

ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑ VOLKSWAGEN;

Η Γερμανική εταιρεία έχει και στο παρελθόν επιχειρήσει να πατήσει στον κόσμο της μοτοσυκλέτας, έστω και με τους τρεις τροχούς του εικονιζόμενου πρωτότυπου GX3 του 2006. Αυτή τη φορά το εννοεί κάπως αλλιώς

Όλα ξεκίνησαν από μια συνέντευξη του προέδρου της Volkswagen, Ferdinand Piech, στο Γερμανικό περιοδικό Stern, παρουσία του ξαδέλφου του Wolfgang Porsche, προέδρου της ομώνυμης εταιρείας.

Συγκεκριμένα, ο 71 ετών Piech δήλωσε πως εξακολουθεί να θέλει να αγοράσει μια εταιρεία μοτοσυκλετών, καθώς ο ίδιος είναι φανατικός μοτοσυκλετιστής από νεαρός.

"Θα ήθελα μια μικρή, πολύτιμη εταιρεία μοτοσυκλετών. Μετανιώνω πικρά που δεν αγοράσαμε τη Ducati το 1985, όταν είχαν σοβαρά οικονομικά προβλήματα και θα την παίρναμε φτηνά".

Τελικά η εταιρεία πήγε στην Cagiva εκείνη τη χρονιά με στόχο να επαναλανσαριστεί ως Cagiva, αλλά τελικά –ευτυχώς– το όνομα Ducati δεν άλλαξε.

Ο Piech μας λέει πως παρά την ηλικία του είναι ιδιοκτήτης μιας πανίσχυρης Ducati superbike. Γιατί; "Έχει 180 άλογα και λιγότερα κιλά ανά ίππο από μια Bugatti 1,001 ίππων!" Να γιατί.

Η Ducati επισήμως δεν είναι προς πώληση, αλλά αν ποτέ το αποφασίσει να ξέρει πως η Volkswagen περιμένει με ανοικτές αγκάλες και έχει τις καλύτερες των προθέσεων.

Υπάρχουν κάποιοι μεταξύ μας που κατάλαβαν πολύ νωρίς την τεχνολογία 2 μιγμάτων γόμας της Michelin

2CT
TWO COMPOUND TECHNOLOGY

Power Race Pilot Power 2CT Pilot Road 2

Όλες οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στα ελαστικά μοτοσυκλετών της Michelin προέρχονται κατευθείαν από την εμπλοκή μας στους αγώνες. Με 350 νίκες και 26 Παγκόσμιους τίτλους στην κορυφαία κατηγορία των Grand Prix Μοτοσυκλετών, η Michelin ξεκάθαρα χρησιμοποιεί την εμπλοκή στους αγώνες σαν εργαστήριο έρευνας και εξέλιξης. Τα Slick, η τεχνολογία radial, το πυρίτιο και τα ενισχυμένα συνθετικά μίγματα γόμας, όπως και η τελευταία τεχνολογία 2 μιγμάτων της Michelin - 2CT, εξελίχθηκαν αρχικά για τους αγώνες και κατόπιν εφαρμόστηκαν στα ελαστικά των καταναλωτών. Αυτό που δίνει ασφάλεια και επιδόσεις σε έναν πρωταθλητή, βοηθά να απολαύσετε τα ίδια πλεονεκτήματα κι εσείς. Υπάρχουν πάντα κάποιοι μεταξύ μας που κατάλαβαν πολύ νωρίς τι είναι απαραίτητο για να παραμείνουν μπροστά από τους συναγωνιστές τους.

Για περισσότερες πληροφορίες στις πάνω από 35 χρόνια τεχνολογικές εξελίξεις των ελαστικών μοτοσυκλέτας της Michelin, επισκεφθείτε μας στο www.michelinmototechnologies.com

MICHELIN
Ένας καλύτερος τρόπος να πηγαίνουμε μπροστά

Του βροχερ

Ρίχνει καρέκλες. Αναρωτιέσαι πως βγήκες ζωντανός από την πλημμυρισμένη Βουλιαγμένης και που θα βρεις να παρκάρεις, όταν ένα φωσφοριζέ ανθρωπάκι κουνάει χέρια και πόδια μέσα στη βροχή για να τραβήξει την προσοχή σου. Δεν είναι εξωγήινος, αλλά η επιτροπή υποδοχής και καθοδήγησης. Καλώς ήρθες στην Έκθεση Μοτοσυκλέτας 2008

κείμενο: Μάνος Κάττουλας, φωτό: Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

...ού Σαλονιού

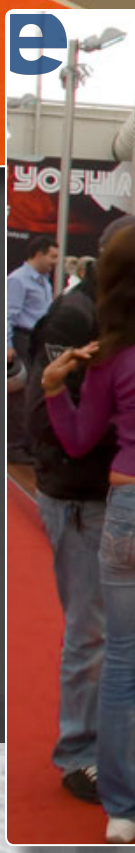
Παρά τον πραγματικά άθλιο καιρό των ημερών –ίσως και εξ' αιτίας του σε κάποιο βαθμό–, η προσέλευση στην έκθεση ξεπέρασε κάθε προσδοκία. Σημασία δεν έχουν τόσο τα απόλυτα νούμερα (άντε, +7,000 εισιτήρια αφού επιμένετε), αλλά η συνεχής παρουσία κόσμου ακόμα και τις παραδοσιακά νεκρές καθημερινές. Όσοι δε από αυτούς είχαν καλή μνήμη, πέρασαν τις κόκκινες κολώνες της εισόδου χαμογελαστοί, καθώς το εισιτήριο ήταν φέτος φτηνότερο, στα 8 αντί για 10€.

Αυτή δεν ήταν όμως η μόνη αναβάθμιση της έκθεσης. Η κυριότερη αλλαγή είχε να κάνει με τις προδιαγραφές των περιπτέρων, που για πρώτη φορά χαλάρωσαν, αφήνοντας τους εκθέτες να δημιουργήσουν περίπτερα που ελάχιστα είχαν να ζηλέψουν από εκθέσεις του εξωτερικού – βάζοντας άλλο ένα λιθαράκι στον τάφο του όρου "ψωροκώσταινα".

Το εντυπωσιακότερο περίπτερο ήταν αυτό της Honda, που φέτος κλείνει τα 60 της χρόνια. Το μέγεθος και η σχεδίαση του περιπτέρου πλησίαζε τις αντίστοιχες κατασκευές στο σαλόνι του Παρισιού, και η διαρρύθμιση -παρότι περίπλοκη- είχε λογική: Κάθε κατηγορία μοτοσυκλετών είχε το χώρο της, ενώ στο κέντρο του περιπτέρου, ήταν μερικά από τα ιστορικά μοντέλα της εταιρείας, θυμίζοντας στους νεώτερους τις ρίζες του "νέου" ανάγλυφου σήματος της Honda.

Εκατέρωθεν του περιπτέρου βρίσκονταν δύο ακόμα εκ των τεσσάρων Ιαπώνων, στρατηγικά τοποθετημένοι στο άλλο άκρο των δύο πλευρικών διαδρόμων. Αριστερά η Suzuki που, ορμώμενη από τον όρο "σαλόνι", χρησιμοποίησε

My name is Karimalis. Pantelis Karimalis



KTM
INFORMATION
ADVENTURE
KTM
690ENDURO

SUZUKI
SUZUKI

ξύλο για το πάτωμα του περιπτέρου και σοβαρό μαύρο χρώμα για τους τοίχους, και δεξιά η Yamaha, με λευκό, χειρουργικό χρώμα, καθώς είχε τον Ιάπωνα ασθενή: ένα "ανοιχτό" R1.

Η Kawasaki το έπαιξε σε δύο ταμπλό, τοποθετημένη πίσω από τη Honda, με παρουσία στους δύο από τους τρεις διαδρόμους – πρακτικά με δύο περίπτερα σε ένα, καθώς απ' όπου και να περνούσες έβλεπες πράσινες μοτοσυκλέτες.

Από εκεί και πέρα τα πράγματα περιπλέκονται, καθώς ο καθένας μπορούσε να τραβήξει το δρόμο που ήθελε, χάνοντας μερικά περίπτερα στην πορεία. Όσοι δεν πήγαν αριστερά πάντως έχασαν το πανέξυπνο περίπτερο της Vespa, με τα κρόσσια που μπορείτε να απολαύσετε λίγες σελίδες πιο πίσω. Δίπλα τους ήταν οι υπόλοιπες εταιρείες του ομίλου, ενώ ο αριστερός διάδρομος έκλεινε με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση τετράροδων και τετραγωνικών γυμνού δέρματος με γαρνιτούρα μαγιό παραλλαγής: ο άγριος κόσμος της YMC.

Παρά την πλήρη έλλειψη ημίγυμνων κορασίδων, εξαιρετικά θετική εντύπωση προξένησε το περίπτερο της Colori στις αρχές του κεντρικού διαδρόμου, μιας θέσης που παραδοσιακά καλύπτεται από εταιρείες μοτοσυκλέτας και όχι ρουχισμού και δη Ελληνικού – αν και το RS125 του Λευτέρη Πίππου ήταν εκεί για να ισορροπεί την κατάσταση.

made 4 safety on the road
46

Αναβαθμίσεις υπήρχαν και στις παρουσίες, καθώς εκτός από τα αναμενόμενα νέα και παλαιότερα μοντέλα, οι επισκέπτες μπορούσαν να δουν πρωτότυπα και φυσικά τρεις από τις περσινές μοτοσυκλέτες MotoGP. Αυτό που όμως δεν μπορούσε κανείς να προβλέψει, είναι ότι καμία από τις τρεις δεν κατάφερε να τραβήξει τα βλέμματα του κοινού.

Στο χώρο της Honda, το RC212V του Pedrosa ήταν πάντα τριγυρισμένο από κόσμο, αλλά το αστέρι του περιπτέρου ήταν από την άλλη μεριά και δε θα μπορούσε να είναι πιο απομακρυσμένο από τις πίστες. Επρόκειτο για το DN-01, που ήταν κυριολεκτικά κρυμμένο πίσω από ένα τσουβάλι κόσμο – που σίγουρα δεν χάζευε τα μπούτια του μοντέλου που αναπαυόταν στη σέλα του.

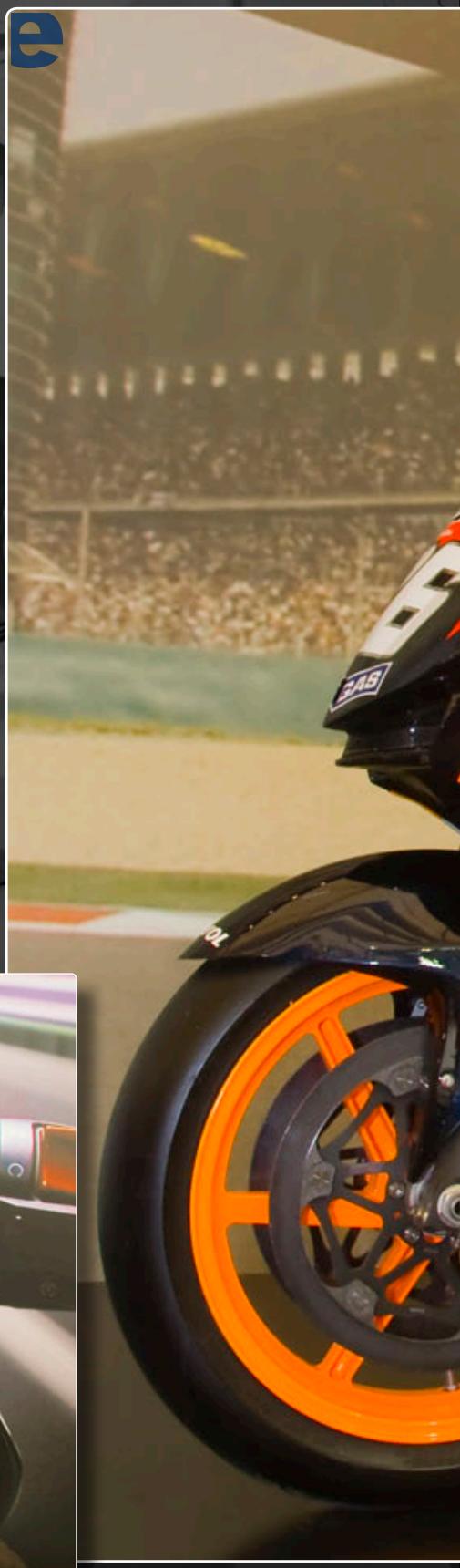
Στο περίπτερο της Yamaha, η περσινή M1 του Rossi μάζευε βλέμματα θαυμασμού, αλλά ο χαμός γινόταν γύρω από το πρωτότυπο του V-Max, με τα σχόλια ενθουσιασμού να εναλλάσσονται με αγανάκτηση που ακόμα δεν έχει βγει η

Yamaha YZR-M1 '07 (Valentino Rossi)

Yamaha V-Max (πρωτότυπο)

Μια Desmosedici για τον δρόμο και μια για πρωτάθλημα

έκδοση παραγωγής.
Στο δε περίπτερο της Ducati, η περσινή πρωταθλήτρια του Casey Stoner δεν είχε κυριολεκτικά ελπίδα δίπλα στην πρώτη Ελληνική Desmosedici RR που αναπαυόταν δίπλα της. Και αυτό που ακόμα δεν έχουμε μάθει είναι το πως γλίτωσε το φόνο ο ιδιοκτήτης της, που έβλεπε τους επισκέπτες να σκαρφαλώνουν πάνω στο βάθρο και να γυρίζουν τις άκρες του φαίρινγκ για να δουν τι κρυβόταν από πίσω. Γιάννη, θα πας στον παράδεισο.
Εκεί ένιωθαν ότι ήταν ήδη άλλωστε όσοι κοίταζαν απέναντι από τα Desmosedici, στο περίπτερο της KTM, όπου βρίσκονταν τα δύο εντυπωσιακότερα δίποδα μοντέλα της έκθεσης – αν και ο ανταγωνισμός τους φέτος ήταν ομολογουμένως χαμηλότερος από το αναμενόμενο.
Παρά την αύξηση των τετραγωνικών της έκθεσης και τους μεγάλους διαδρόμους, οι περισσότερες εταιρείες αποφάσισαν να θέσουν τέλος στα γνωστά test ride εντός του σκεπαστού χώρου. Οι γνωστοί επιδέξιοι σουζάκηδες ανακάλυψαν με μεγάλη τους λύπη ότι οι μοτοσυκλέτες που ήθελαν να κάνουν βόλτα εντός των περιπτέρων ήταν πακτωμένες. Έτσι τα test ride περιορίστηκαν στον ειδικά διαμορφωμένο χώρο στο εξωτερικό της έκθεσης, που φιλοξένησε και τον αγώνα Supermoto την τελευταία Κυριακή. Και, μετά τα σκασμένα ελαστικά της πρώτης ημέρας, οι άνθρωποι της διοργάνωσης σκούπισαν την πίστα από τα καρφιά που έχει παρατήσει ο Δήμος Ελληνικού από την κατασκευή άλλων εκθέσεων και όλοι έμειναν ευχαριστημένοι.
Παρά την προσέλευση και την πληθώρα των κάθε είδους



Honda DN-01

Honda RC212V '07 (Dani Pedrosa)

Ο χώρος υποδοχής των test rides

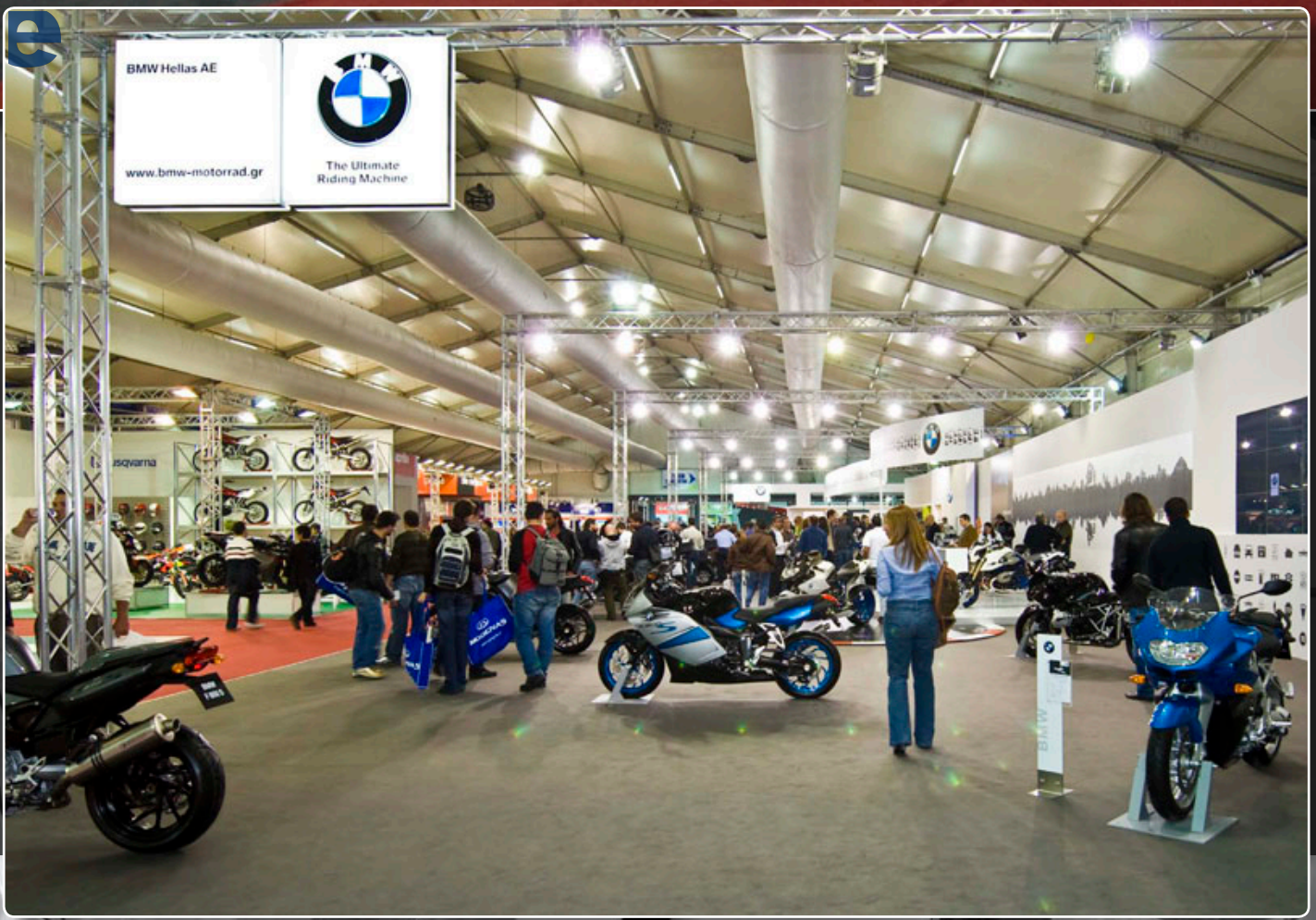
θεαμάτων όμως, δεν έλειψαν τα παράπονα - κάποια δικαιολογημένα, κάποια λόγω λάθος εντυπώσεων και τα υπόλοιπα λόγω κακών συγκυριών: Τα όποια παράπονα ακούστηκαν περί του ακριβού (;) εισιτηρίου, προέρχονταν από ανθρώπους που δεν γνωρίζουν πόσα ζητάει ο Δήμος για την ενοικίαση του χώρου, και βαριούνται να υπολογίσουν το κόστος που υπάρχει για να στηθεί ο χώρος – και ότι το μεγαλύτερο μέρος του το επωμίζονται αναγκαστικά οι εκθέτες για να κάνει ο κόσμος το χάζι του και να συγκρίνει live τις μοτοσυκλέτες που τον ενδιαφέρουν.

Από τη μεριά των εκθετών τα παράπονα προήλθαν από τους "μικρούς", στο δεύτερο μισό του δεύτερου χώρου. Και ήταν απολύτως δικαιολογημένα, καθώς παρά την σημαντική αύξηση της προσέλευσης, οι ιδιοκτήτες των τελευταίων περιπτέρων έγιναν αντιληπτοί από σαφώς λιγότερο κόσμο απ' ότι τις περασμένες χρονιές.

Ο σαλίγκαρος που ακολουθούσαν οι επισκέπτες στένευε αισθητά μετά το περίπτερο της KS Tools. Έτσι, δημιουργούνταν ένα μπούκωμα που οι περισσότεροι δεν έβλεπαν λόγο να ανεχτούν μόνο και μόνο για να έχουν το προνόμιο να περπατήσουν στη βροχή, ώστε να φτάσουν στην γκαρνταρόμπα που ήταν στην είσοδο της έκθεσης. Έτσι, έκαναν αναστροφή, δημιουργούσαν αντίθετη ροή αυξάνοντας το μπούκωμα και τραβώντας ακόμα περισσότερους να ακολουθήσουν την ίδια, ανάποδη πορεία προς την είσοδο.

Τις πρώτες μέρες, οι φύλακες προσπαθούσαν να χρησιμοποιήσουν μοτοσυκλετιστικούς όρους για να εξηγήσουν στους θεατές ότι η πύλη είναι μονόδρομος και

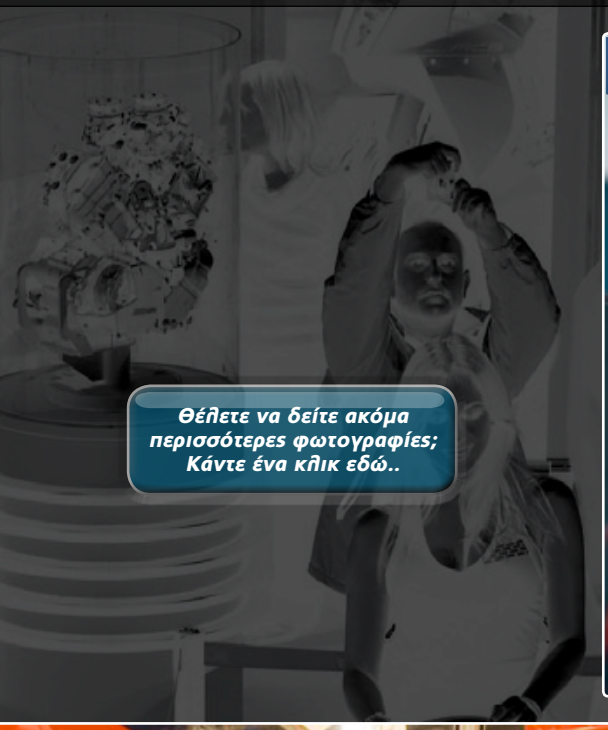
bike me aprilia
bike me aprilia
bike me aprilia
bike me aprilia
bike me aprilia
aprilia
aprilia
WIND


BMW Hellas AE
www.bmw-motorrad.gr
The Ultimate
Riding Machine

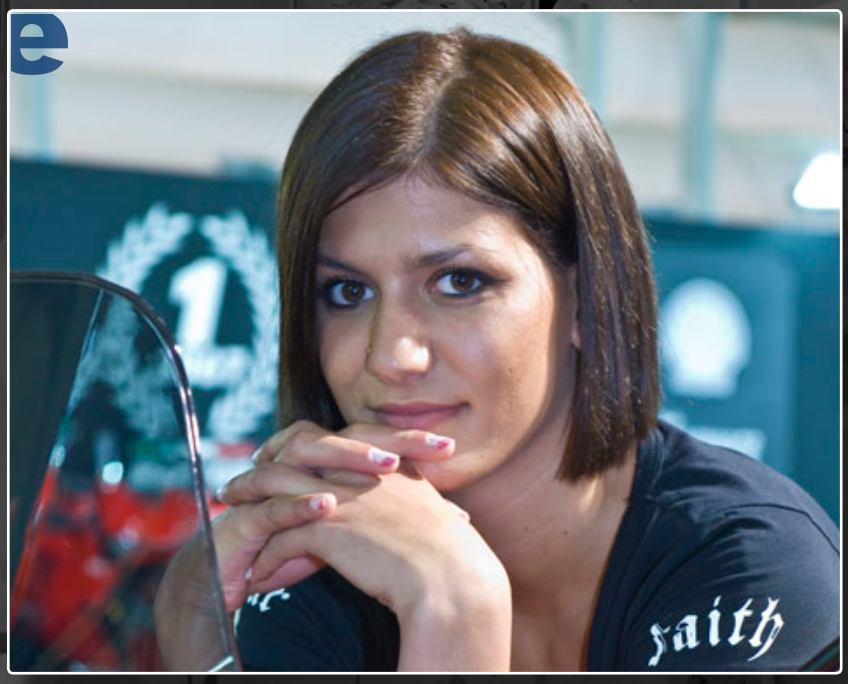
η έξοδος είναι στην άλλη μεριά, αλλά καθώς δεν είχαν την δυνατότητα να επιβληθούν, υπέκυψαν τις επόμενες μέρες στην ξεροκεφαλιά του κόσμου και την κακή διάθεση του καιρού.

Χαμένοι, εκτός από τους πίσω εκθέτες ήταν και οι "παράνομοι" επισκέπτες, καθώς εκτός από τα παραδοσιακά γλυκά και τις ροζ Harley, έχασαν και την ευκαιρία να δουν από κοντά την πρώτη πραγματικά επαγγελματική ανεξάρτητη Ελληνική αγωνιστική ομάδα – την Paranoid Racing και τη νταλίκα της.

Συνολική αίσθηση; Αναμφίβολα θετική. Και με την εμπειρία της Lamarco στις διοργανώσεις και τα νέα χωροταξικά δεδομένα, το 2009 αναμένεται καυτό – και ελπίζουμε λιγότερο υγρό.



Θέλετε να δείτε ακόμα περισσότερες φωτογραφίες; Κάντε ένα κλικ εδώ..



first rides

Χωματερό VStrom γίνεται; Σύμφωνα με τον Μάνο Κάττουλα, ένα ζευγάρι λάστιχα δεν αρκεί για να φέρει τη λάσπη.

Suzuki DL650 V-Strom Desert

Avaz

V-Strom Desert; Έλα; Μια μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη και αγορασμένη για χρήση 99% δρόμου με χωμάτινα λάστιχα; Και προσφέρεται έτσι από τη Suzuki; Αυτό θα έχει ενδιαφέρον...

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

ζητώντας τις ερήμους

Η πρώτη αντιστοιχία που έρχεται στο μυαλό κοιτώντας το V-Strom Desert, είναι ότι πρόκειται για το GS Adventure της Suzuki. Άλλωστε, έχει σεβαστή διαφορά τιμής από τη βασική έκδοση, και πιο χωμάτινο προσανατολισμό από αυτή. Μια άλλη, σαφώς πιο πεζή προσέγγιση, είναι πως πρόκειται απλά για μια ειδική έκδοση φορτωμένη με αξεσουάρ, για να διατηρήσει το ενδιαφέρον και τις υψηλές πωλήσεις του μοντέλου.

Απ' όποια σκοπιά και αν το δει κανείς όμως, η ιδέα κάθε άλλο παρά κακή είναι. Άλλωστε, τα περισσότερα V-Strom που κυκλοφορούν είναι φορτωμένα με τα μισά τουλάχιστον αξεσουάρ του Desert, ενώ η Suzuki προσφέρει ως κερασάκι μερικά καλούδια ακόμη, όπως τη μεταλλική ποδιά, το κάλυμμα της αλυσίδας και το σετάκι εξάτμισης – φίλτρου. Και, ειδικά στο κίτρινο χρώμα της μοτοσυκλέτας που οδηγήσαμε, το σύνολο τραβάει τα βλέμματα και ανοίγει τη διάθεση συζήτησης ακόμα και σε ανθρώπους που έχουν ήδη V-Strom – ένας πόντος για τη Suzuki λοιπόν.

Πρώτες εντυπώσεις

Το βασικότερο χαρτί της Suzuki όμως, είναι το πόσο καλή βάση είναι το V-Strom. Ακόμα και λαμβάνοντας υπ' όψιν τις όποιες ενστάσεις για τη σχεδίασή του, το γεγονός παραμένει πως πρόκειται για μια πολύ καλή μοτοσυκλέτα. Τόσο καλή που το 2006 σκεπτόμουν σοβαρά να αγοράσω μια, ακριβώς επειδή καλύπτει τόσες ανάγκες τόσο καλά. Και το ότι τελικά προτίμησα Supersport για καθημερινή μετακίνηση λέει περισσότερα για το μαζοχισμό μου, παρά για την αξία του DL650.

Κάθεσαι άνετα, με το χαμηλό ύψος της σέλας να εξισορροπεί το σχετικά μεγάλο φάρδος της, ώστε σχεδόν όλοι να μπορούν να το μανουβράρουν εύκολα. Η θέση οδήγησης είναι εξίσου άνετη, με το φαρδύ τιμόνι να έρχεται εύκολα στα χέρια και τα πόδια σε φυσιολογικές γωνίες. Το V-Strom είναι σχεδιασμένο για άνετη μετακίνηση και αυτό φαίνεται και από την φαρδιά και άνετη θέση του συνεπιβάτη.

Παρά την αίσθηση του όγκου που δημιουργείται από το μεγάλο ρεζερβουάρ, τα φαρδιά πλαστικά και τα κάγκελα, το Desert όπως όλα τα DL είναι ανέλπιστα ευέλικτο στην πόλη. Η σωστή συγκέντρωση των μαζών παίζει φυσικά το ρόλο της σε αυτό, δημιουργώντας ένα σύνολο που είναι ευέλικτο και σταθερό ακόμα και σε μονοψήφιες ταχύτητες. Το τιμόνι κόβει πολύ για το χαρακτήρα της μοτοσυκλέτας, ενώ μόνο τα αντίβαρα του τιμονιού θέλουν μια προσοχή σε

...βασικότερο
χαρτί της Suzuki όμως,
είναι το πόσο καλή βάση είναι το
V-Strom...

Απλά και πλήρη τα όργανα του V-Strom. Ο δείκτης βενζίνης κατεβαίνει αργαα

Δεν του φαίνεται αλλά χωράει 22 λίτρα, προσφέροντας καλό γκριπ για τα πόδια

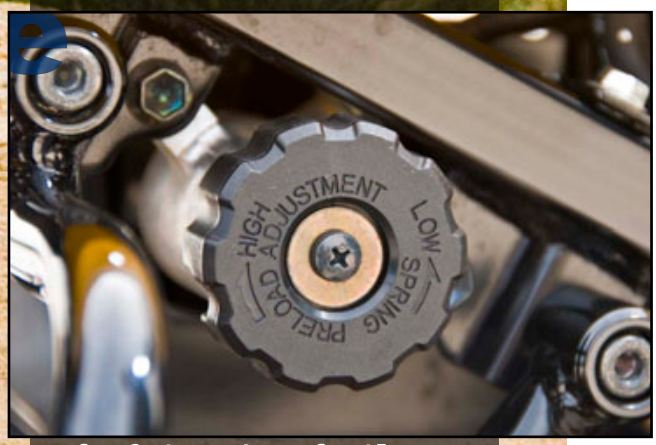
Κλασικοί αλλά εύχρηστοι διακόπτες, μεγάλες "χούφτες" και αντίβαρα που εξέχουν

Η Dual Oval της Yoshimura γλιτώνει μερικά κιλά και βγάζει πιο ζωντανό ήχο

Άνετη και φαρδιά, κρατάει αναβάτη και συνεπιβάτη ξεκούραστους. Βολικές χειρολαβές

Τα 46 λίτρα της Givi φτάνουν και περισσεύουν για δύο full face κράνη

Μεταλλικό κάλυμμα αλυσίδας για τους μερακλήδες – η αλυσίδα ήταν ήδη σκουριασμένη



Η υδραυλική προφόρτιση δε σώζει στο χώμα, αλλά βολεύει στο φόρτωμα

σβέλτη μετακίνηση στο μποτιλιάρισμα, καθώς οι χούφτες προστατεύουν μεν τα χέρια, αλλά αφαιρούν το τελείωμα του τιμονιού από το οπτικό πεδίο του αναβάτη. Ψήγματα είναι η αλήθεια, και τίποτα που δε συνηθίζεται εύκολα και γρήγορα.

Όπως έχουμε μάθει από τα συστήματα ψεκασμού της Suzuki, η απόκριση στο γκάζι είναι άμεση, ενώ η εξάτμιση της Yoshimura και το φίλτρο της BMC ελευθερώνουν ελάχιστα περισσότερο ήχο από τον κινητήρα, κάνοντας την όλη εμπειρία λιγότερο ηλεκτρική.

Τα Metzeler Karoo συμπεριφέρονται πολύ καλύτερα απ' ότι περίμενα σε ρυθμούς πόλης – ναι Δάλλα, το ξέρουμε ότι εσύ οδηγούσες μεγαθήρια με τακούνια από την κούνια σου – όταν βέβαια συνηθίσει κανείς την ασάφεια στο πάτημά τους. Η ιδιαίτερα μαλακή τους γόμα φροντίζει να βρίσκει πρόσφυση ακόμα και στη γυαλισμένη Ελληνική άσφαλτο, αρκεί να είσαι σχετικά ήπιος με το γκάζι.

Προβλήματα δε δημιουργούνται ούτε σε πιο σβέλτη οδήγηση, αφού πείσεις τον εαυτό σου ότι οι ελαστικότητες είναι στο πρόγραμμα. Το Desert ζητάει σταθερά ανοιχτό γκάζι στις στροφές, καθώς τα τακούνια επιθυμούν να σηκώσουν τη μοτοσυκλέτα και να ανοίξουν τροχιά, αλλά θα μπορούσαμε να πούμε ότι το τελικό αποτέλεσμα είναι θετικό. Έτσι είναι σχεδιασμένες να οδηγούνται οι μοτοσυκλέτες, και δεν είναι κακό να μας το υπενθυμίζουν που και που. Το μεγάλο τιμόνι βοηθάει στις αλλαγές κατεύθυνσης, ενώ τα φρένα αποδεικνύονται αποτελεσματικά, παρά τη νεκρή αίσθηση της μανέτας και το κενό στην αρχή της διαδρομής τους. Το ABS λειτουργεί αποτελεσματικά, και τα χωμάτινα ελαστικά δεν έχουν επηρεάσει την απόδοσή του. Η μεγάλη δειγματοληψία μειώνει το γνωστό "αμόλημα" που έχουμε συνδυάσει με τα συστήματα αντιμπλοκαρίσματος, και οι μόνες φορές που θα ενεργοποιηθεί χωρίς να το περιμένεις είναι όταν φρενάρεις περνώντας από ανωμαλίες ή αμέσως μετά από αυτές, όπου οι ανεπαίσθητες για εμάς αναπηδήσεις είναι αρκετές για να ενεργοποιήσουν το σύστημα.

Εκτός πόλης – και δρόμων

Σε ρυθμούς ταξιδιού, το Desert αρχίζει να δείχνει τους συμβιβασμούς που έχουν γίνει. Ο συνδυασμός εξάτμισης – φίλτρου και ο θόρυβος κύλισης από τα Karoo έχουν προσθέσει ένα πέπλο βαβούρας σε μια μοτοσυκλέτα που φημιζόταν για τη διακριτικότητα της παρουσίας της σε ταξίδι. Όσο δε ανεβαίνει ο ρυθμός, τόσο αυξάνονται και οι ασάφειες στο πάτημα της μοτοσυκλέτας με την ελαστικότητα των τακουνιών να μεταφέρεται ως μετακίνηση της μοτοσυκλέτας τόσο στην ευθεία όσο και στις στροφές. Όσο καλά και να είναι τα Karoo, σαφώς και δεν σχεδιάστηκαν με γνώμονα τα ταξίδια με υψηλή ταχύτητα στην άσφαλτο. Για να εξηγούμαστε και να μην παρεξηγούμαστε, αυτό δε μεταμορφώνει ξαφνικά το V-Strom σε μια επικίνδυνη μοτοσυκλέτα – το ανθρώπινο είδος φημίζεται για την προσαρμοστικότητά του, και υπάρχουν πολλοί που θεωρούν ότι αυτή η "ζωντάνια" δίνει ενδιαφέρον στα βαρετά ταξίδια. Ακόμα και αυτοί όμως θα πρέπει να συνυπολογίσουν τη φθορά των ελαστικών σε αυτές τις συνθήκες, και να μην ξεχνούν πως το ανάγλυφο R των ελαστικών δε σημαίνει Radial. Είναι

ο δείκτης ταχύτητας, που υπενθυμίζει ότι τα Karoo Traveller, παρά το όνομά τους, δεν είναι σχεδιασμένα για να ξεπερνούν τα 170 km/h.

Όλα αυτά έχουν όμως καθαρά θεωρητικό χαρακτήρα, καθώς στον πρώτο δυνατό πλάγιο άνεμο ο αναβάτης θα ρίξει από μόνος του το ρυθμό. Το VStrom είχε ήδη μεγάλη πλευρική επιφάνεια, και η προσθήκη της βαλίτσας αυξάνει εξίσου την πρακτικότητα και την ευαισθησία στους πλευρικούς ανέμους. Ομολογουμένως, αυτό αρχίζει να ενοχλεί σε ταχύτητες σαφώς άνω του επίσημου ορίου, αλλά και πολύ κάτω από τις ικανότητες του συνόλου. Με ελαστικά δρόμου, το VStrom έχει φυσιολογική ταχύτητα ταξιδιού τα 160+ χωρίς ο αναβάτης να χρειαστεί να ζορίσει ιδιαίτερα τον εξαιρετικό δικύλινδρο. Μήπως όμως τα Karoo παίρνουν το αίμα τους πίσω όταν οι συνθήκες δυσκολέψουν;

Και ναι και όχι είναι η ειλικρινής απάντηση, όσο διπλωματική και αν ακούγεται. Ας αρχίσουμε από τα βασικά: Τα Karoo Traveller είναι απλά μια από τις καλύτερες επιλογές για εκτός δρόμου χρήση, ό,τι και αν αυτή περιλαμβάνει. Και, σε αντίθεση με τα περισσότερα εκτός δρόμου ελαστικά, είναι σχεδιασμένα και για σαφώς μεγαλύτερες και πιο βαριές μοτοσυκλέτες από το Desert. Έτσι, σαφώς και δεν προξενεί έκπληξη το γεγονός ότι δε δυσκολεύονται να βρουν πρόσφυση σε κακοτράχαλα εδάφη, ότι αρέσκονται στα ντριφτ σε χαλίκια και ότι μεταφράζουν το άνοιγμα του γκαζιού σε επιτάχυνση και όχι σε άσκοπο σπινάρισμα ακόμα και σε λάσπη. Για να δικαιολογήσεις μια αλλαγή όμως πρέπει τα θετικά της στοιχεία να ξεπερνούν –και, ιδανικά, αισθητά– τα αρνητικά της, και ακριβώς εκεί βρίσκεται το θέμα μας. Γιατί, όσο καλά και αν είναι τα Karoo, απλά δεν αρκούν για να μεταμορφώσουν το V-Strom σε εκτός δρόμου μοτοσυκλέτα – ή έστω για να αυξήσουν σημαντικά τις ικανότητές του σε κακοτράχαλα εδάφη. Το θέμα της απόστασης από το έδαφος καλύπτεται

Ικανοποιητικά σε απόδοση, αλλά η ρυθμιζόμενη μανέτα υστερεί σε αίσθηση

Κάγκελα, ποδιά και σίτα στο ψυγείο. Προστασία παντός εδάφους

"...η απόκριση στο γκάζι είναι άμεση, η εξάτμιση της Yoshimura και το φίλτρο της BMC ελευθερώνουν ελάχιστα περισσότερο ήχο από τον κινητήρα..."

σε σημαντικό βαθμό από τη μεταλλική ποδιά που προστατεύει τις μέχρι πρότινος εκτεθειμένες εξατμίσεις και το ψυγείο λαδιού, αλλά οι αναρτήσεις απλά δεν είναι σχεδιασμένες για τέτοια χρήση – κάτι που γίνεται άμεσα εμφανές στο πρώτο λούκι με το χαρακτηριστικό "γκαπ" που συνοδεύει την εξάντληση της διαδρομής του πιρουνιού.

Αν αυτό σας ξενίζει, δε θα έπρεπε. Μη ξεχνάτε ότι παρά την εμφάνισή του, το V-Strom είναι όπως λέγαμε στην αρχή μια μοτοσυκλέτα σχεδιασμένη για 99% χρήση δρόμου, όπου και διαπρέπει. Για να αυξηθούν οι εκτός δρόμου ικανότητές της, θα έπρεπε να γίνουν σημαντικές αλλαγές στις αναρτήσεις, κάτι που θα ανέβαζε το κόστος και θα μείωνε την καθημερινή πρακτικότητα και την ευχρηστία της – για να μη μιλήσουμε καν για την απόσταση από το έδαφος.

Στη μορφή που είναι, το Desert κινείται πιο άνετα εκτός δρόμου, αλλά αυτό είναι περισσότερο για ψυχολογικούς λόγους παρά πρακτικούς – με την εξαίρεση της ποδιάς που προτείνεται ακόμα και στο ψιλό χαλίκι.

Απολογισμός

Το μόνο σίγουρο λοιπόν, είναι πως το Desert δεν είναι το Adventure της Suzuki. Και είχα ετοιμάσει ένα πολύ ωραίο τελείωμα για την έλλειψη νοήματος αυτής της έκδοσης, που όμως μεταφέρθηκε στο καλάθι των αχρήστων όταν είδα, όπως πάντα τελευταία στιγμή, τους αναλυτικούς τιμοκαταλόγους. Δια της ατόπου απαγωγής ήδη έχει φτάσει όλη η τάξη στο συμπέρασμα ότι το Desert είναι μια άσκηση επί των αξεσουάρ, αλλά κάντε μια παύση πριν θεωρήσουμε ότι λύσαμε το πρόβλημα, γιατί η Suzuki έχει ένα κερασάκι να βάλει πάνω στην τούρτα μας – για την ακρίβεια δύο.

Το πρώτο δεν είναι άλλο από την τιμή. Τα +1650€ από

Αυτή είναι η σωστή ρύθμιση για αναβάτες μέσου σωματότυπου

Από τα κύρια σημεία αισθητικών ενστάσεων, δεν δίνουν δικαίωμα σχολίων για την απόδοσή τους

Ο δικύλινδρος κινητήρας με τα δύο μπουζί στον κύλινδρο έχει εξαιρετική ελαστικότητα

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,290 mm
Πλάτος:	840 mm
Ύψος:	1,390 mm
Μεταξόνιο:	1,540 mm
Ύψος σέλας:	820 mm
Ρεζερβουάρ:	22 lt
Βάρος κατασκευαστή:	197 kg (βασική έκδοση)
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος V90, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	81 x 62.6 mm
Χωρητικότητα:	645 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.5:1
Ισχύς:	70 / 8,800 hp/rpm
Ροπή:	6 / 6,400 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	150 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΠΙΣΩ	Αμορτισέρ Showa με μοχλικό
Διαδρομή:	150 mm
Ρυθμίσεις:	Υδραυλική προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	2.5 x 19΄΄
Ελαστικό:	Metzeler Karoo Traveller 110/80-19
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, δαγκάνες Tokico 2 εμβόλων με γλίστρα, ABS
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	4 x 17΄΄
Ελαστικό:	Metzeler Karoo Traveller 150/70-17
Φρένο:	Δίσκος 260 mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα, ABS

SUZUKI V-STROM 650 DESERT
ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
8,845€

το "απλό" V-Strom ακούγονται φουσκωμένα, μέχρι να δει κανείς τις τιμές των αξεσουάρ, που όλα μαζί φτάνουν τα 2450€. Με δεδομένο λοιπόν ότι τα περισσότερα VStrom αποκτούν βαλίτσες, κάγκελα, ζελατίνες και λοιπά τουριστικά αξεσουάρ με το πέρασμα του χρόνου, η διαφορά τιμής δεν είναι πλέον τόσο μεγάλη όσο φαίνεται αρχικά. Και κάπου εδώ έρχεται και το δεύτερο κερασάκι που λέγαμε πριν, που δεν είναι άλλο από τα "μαμά" πράγματα που η Suzuki δίνει μαζί με το Desert: Ελαστικά, εξάτμιση και ζελατίνα, ένα πακετάκι που μεταμορφώνει το Desert από μια ειδική έκδοση απευθυνόμενη σε εξίσου ειδικό κοινό, σε ένα σύνολο που μπορεί να αλλάζει χαρακτήρα ανάλογα με τη χρήση που σκοπεύετε να κάνετε – καθόλου άσχημα οφείλω να ομολογήσω.

Αν σκοπεύετε να κινηθείτε κυρίως στην άσφαλτο πάντως, ζητήστε να σας το παραδώσουν με τα μαμά ελαστικά. Έτσι θα απολαύσετε σαφώς περισσότερο το σύνολο, και θα έχετε τα Karoo για καλοκαιράκι και εκδρομές σε νησιά και χωματόδρομους, χωρίς άγχη πρόσφυσης. <<

SUZUKI
Ride the winds of change

ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΟ
ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ

YOSHIMURA

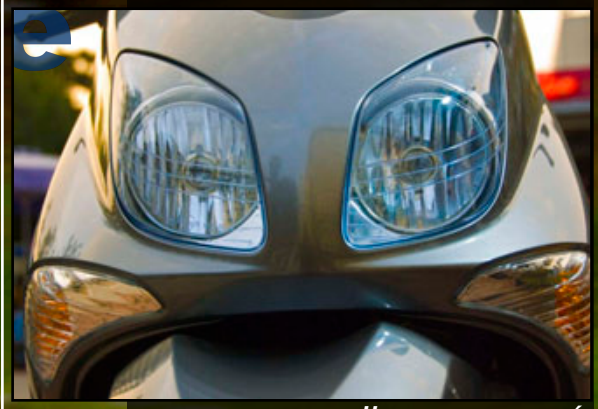
- service • ανταλλακτικά
- αξεσουάρ • δυναμομέτρηση
- ρύθμιση - διαχείριση καυσίμου (χαρτογράφηση)
- βελτίωση • καθαρισμός μπεκ • κόλληση argon • πλήρες μηχανουργείο (τόρνος - φρέζα)

moto® TECHNOLOGY

Χρήστος Μόνος
www.mototechnology.gr

Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ
&
ΚΑΡΠΟΥ 22
Ν.ΚΟΣΜΟΣ
ΤΗΛ.:/ FAX 210 9014394
info@mototechnology.gr

Yamaha XCity 250



Η πιο χαρακτηριστική γωνία του XCity

Φαρδιά και με σφιχτό υλικό η σέλα, διατηρεί τον αναβάτη ξεκούραστο σε πολύωρες μετακινήσεις

Ρηχός αλλά φαρδύς ο χώρος κάτω από τη σέλα, θα καλοδεχθεί μικρούς χαρτοφύλακες αλλά όχι full face κράνη

Αυτοκινητιστικής αισθητικής τα πίσω φώτα του XCity, δελεάζουν τους τετράτροχους

Η σχεδίαση ενός σκούτερ του τετάρτου του λίτρου είναι πραγματικά δίκοπο μαχαίρι. Ακροβατούν στο όριο των δύο χρήσεων (εντός και εκτός πόλης) και αναγκαστικά καλούνται να κάνουν τους περισσότερους συμβιβασμούς. Ταυτόχρονα όμως, και ακριβώς επειδή απευθύνονται σε τόσο ευρύ κοινό, πρέπει να είναι ξεχωριστά και με ελκυστική σχεδίαση – ένα χαρτί που οι Ευρωπαίοι παίζουν έξυπνα εδώ και χρόνια. Η ιαπωνική άποψη περί σχεδίασης όμως, απέχει αισθητά από την Ευρωπαϊκή. Και ο κανόνας αυτός σαφώς και δεν εξαιρεί τα σκούτερ.

Παρότι η Yamaha δεν ασχολείται με αυτοκίνητα, επέλεξε αυτοκινητιστική αισθητική, με τα διπλά φανάρια εμπρός και πίσω να θυμίζουν τετράτροχο σε μινιατούρα. Αυτό μπορεί να ξενίζει τους αμιγώς μοτοσυκλετιστές, αλλά είναι ιδιαίτερα καλοδεχούμενο από την σεβαστή ομολογουμένως μερίδα των αυτοκινητιστών που ψάχνουν κάτι να τους επιστρέψει τις 2-3 ώρες που χάνουν στο μποτιλιάρισμα κάθε μέρα. Το πιο όμορφο σημείο του XCity είναι το εμπρός μέρος υπό γωνία, με τα γαλάζια κρύσταλλα των εμπρός φαναριών και το χαρακτηριστικό κόψιμο του φτερού. Τα δύο μεγάλα πλαστικά τμήματα στο χρώμα του αλουμινίου μικραίνουν αισθητικά τον όγκο του, και δίνουν υποσχέσεις στιβαρότητας, καθώς θυμίζουν αλουμινένιο περιμετρικό πλαίσιο. Και, παρά την παντελή έλλειψη αλουμινίου στην κατασκευή του πλαισίου, το XCity σαφώς και δεν απογοητεύει σε αυτό τον τομέα.

Παιδί της νέας φιλοσοφίας κατασκευής σκούτερ, με το ντεπόζιτο τοποθετημένο κάτω από την ποδιά για καλύτερη κατανομή βάρους, μεγάλους τροχούς, σφιχτές αναρτήσεις και ιδιαίτερα άκαμπτο πλαίσιο, το XCity φλερτάρει με τη σπορ φιλοσοφία, χωρίς όμως να φτάνει στο όριο των υποχωρήσεων στην καθημερινή χρήση. Κάθεσαι άνετα στη φαρδιά σέλα, με τα πόδια σε φυσιολογικές γωνίες χάρη στον ικανό χώρο που τους αναλογεί στο "πάτωμα". Το υλικό της σέλας είναι σφιχτό, κάτι θετικό για μεγάλες αποστάσεις, αλλά σε συνδυασμό με τις σφιχτές αναρτήσεις γίνεται εύκολα θέμα γκρίνιας από τον συνεπιβάτη στις μετακινήσεις εντός της πόλης. Το τιμόνι είναι σχετικά χαμηλό και φαρδύ, δίνοντας καλό μοχλό για εύκολες αλλαγές κατεύθυνσης, αλλά δυστυχώς είναι στο ίδιο ύψος με τους καθρέπτες των περισσοτέρων αυτοκινήτων, με όλα τα κακά που αυτό συνεπάγεται. Εξαιρουμένου του τιμονιού που απλά απαιτεί συνήθεια στους ελιγμούς, το XCity είναι ιδιαίτερα ευέλικτο στην πόλη, χάρη και στην άμεση απόκριση του φυγοκεντρικού στις χαμηλές ταχύτητες. Αυτά βέβαια ισχύουν χωρίς συνεπιβάτη, καθώς τα μαρσπιέ του πετάνε αρκετά προς τα έξω και αυξάνουν το φάρδος, απαιτώντας μεγαλύτερη προσήλωση για να αποφευχθούν τα ανατριχιαστικά ηχητικά εφέ από την επαφή τους με πόρτες αυτοκινήτων και τα καντήλια όταν απλά πλησιάζουν σε αυτές.

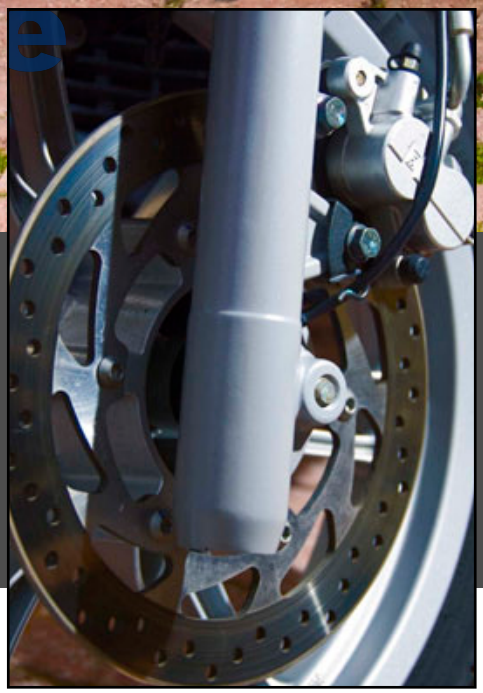
Ο υδρόψυκτος κινητήρας των 250 κυβικών και των

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

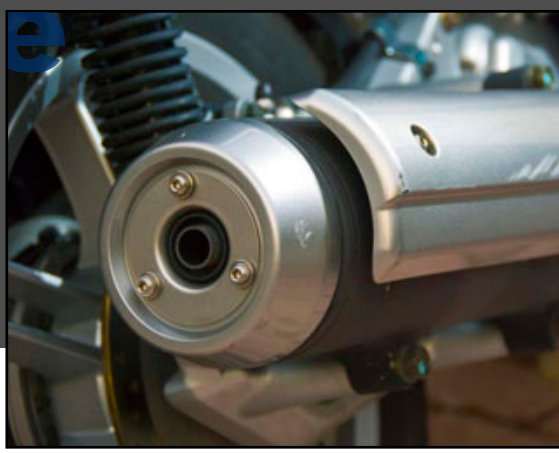
Στη κόψη του ξυραφιού

Η κατηγορία των 250cc είναι το ψυχολογικό όριο των σκούτερ που τα κάνουν όλα. Αρκετά δυνατά για να βγουν εκτός πόλης, αλλά αρκετά μικρά για καθημερινή μετακίνηση εντός αυτής. Κάποιοι πετυχαίνουν τις αναλογίες, κάποιοι αποτυγχάνουν και κάποιοι δελεάζουν το κοινό με την Ευρωπαϊκή τους σχεδίαση. Και το XCity τι ακριβώς κάνει;

Παρά την τοποθέτηση του ρεζερβουάρ κάτω από την ποδιά υπάρχει άνετος χώρος για τα πόδια του αναβάτη – τα μαρσπιέ συνεπιβάτη πετάνε πολύ όμως



Αποτελεσματικά και με καλή αίσθηση στις μανέτες τα φρένα του XCity

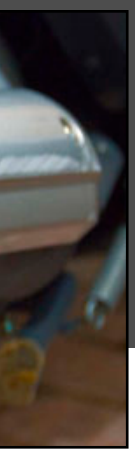


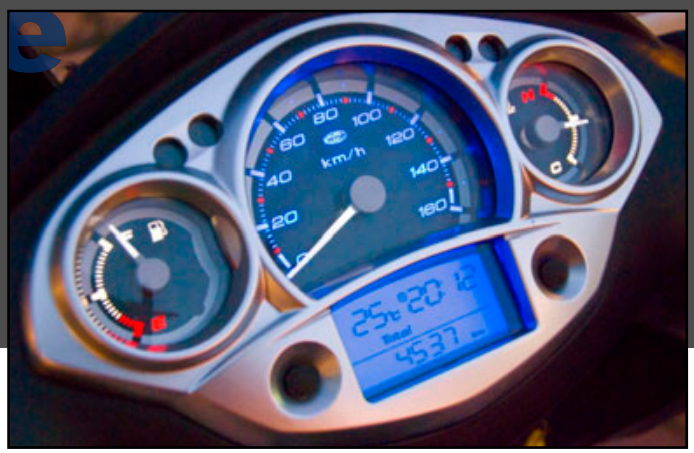
Ήσυχη η εξάτμιση, αλλά όπως ανακάλυψε κάποιος πριν έρθει στα χέρια μας, πετάει αρκετά

YAMAHA XCITY 250
ΜΟΤΟDYNAMIKH A.E.E.
4,590€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,175 mm
Πλάτος:	785 mm
Ύψος:	1,460 mm
Μεταξόνιο:	1,470 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	10.5 lt
Βάρος κατασκευαστή:	165 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	69 x 66.8 mm
Χωρητικότητα:	249.8 cc
Ισχύς:	20.9/7,500 hp/rpm
Ροπή:	2.2/5,800 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διάμετρος/Διαδρομή:	- / 100 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 4 θέσεις
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	16΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Sport Demon 120/70-16
Φρένο:	Δίσκος 270 mm
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	15΄΄
Ελαστικό:	Pirelli Sport Demon 140/70-15
Φρένο:	Δίσκος 240 mm





Τα πλήρη όργανα (και με θερμοκρασία περιβάλλοντος) είναι όμορφα και το βράδυ χάρη στο μπλε φωτισμό

παρά κάτι 21 ίππων δεν εντυπωσιάζει στα χαρτιά, αλλά σε συνδυασμό με το χαμηλό για την κατηγορία βάρος των 165 κιλών μετακινεί σκούτερ και αναβάτες με χαρακτηριστική άνεση. Επιταχύνει άμεσα μέχρι τα 40 km/h που μπλοκάρει το φυγοκεντρικό, και σβέλτα από εκεί και πάνω, με το χαρακτηριστικό ήχο στραγαλιών που ταλανίζει τα περισσότερα σκούτερ. Ο ρυθμός της επιτάχυνσης μειώνεται μετά τα 110, για να φτάσει κάποια στιγμή τα 140 στο όμορφο αναλογικό κοντέρ. Το XCity μπορεί να ταξιδεύει επ' αόριστον με 120 χιλιόμετρα, με τη ζελατίνα να απομακρύνει τον αέρα από τον κορμό του αναβάτη και τις αναρτήσεις να δίνουν λαβή παραπόνων μόνο σε εγκάρσιες ανωμαλίες. Δύσκολα θα παραπονεθεί όμως κάποιος για τη συμπεριφορά του 250 στις στροφές, όπου οι σφιχτές αναρτήσεις παίρνουν το αίμα τους πίσω. Το XCity γνωρίζει τις τάσεις πλεύσης μόνο ως κάτι που συμβαίνει στα άλλα σκούτερ, αλλάζει κατεύθυνση με άνεση και κρατάει τις γραμμές του χωρίς ελαστικότητες πλαισίου και άλλα παιδικά. Οι μεγάλοι τροχοί παίζουν το ρόλο τους, προσφέροντας τη σωστή μίξη σταθερότητας και ευελιξίας, και σε συνδυασμό με τη χαμηλή κατανάλωση του μονοκύλινδρου κινητήρα δημιουργούν ένα απροβλημάτιστο σύνολο για μετακινήσεις εκτός πόλης, χωρίς να λένε όχι και σε λίγη διασκέδαση στην πορεία. Τα δύο δισκόφρενα, που βρίσκονται από μεριάς μεγέθους στο άνω άκρο της κατηγορίας, έχουν απόδοση αντίστοιχη με το μέγεθός τους και πολύ καλή αίσθηση στις μανέτες, επιβραδύνοντας με άνεση το XCity ακόμα και από ταχύτητες κοντά στην τελική του.

Σε αυτό τον άπονο κόσμο όμως δεν υπάρχει επιλογή χωρίς αρνητικές επιπτώσεις, και το τίμημα της συμπεριφοράς του XCity δεν είναι άλλο από τους περιορισμένους χώρους φόρτωσης. Οι μεγάλοι τροχοί έχουν πάντα άμεσο αντίκτυπο στο χώρο κάτω από τη σέλα, που στην περίπτωση του Midi Scooter της Yamaha είναι φαρδύς αλλά ρηχός, με οριακό ύψος για ένα Jet κράνος. Εκεί βρίσκεται και το μόνο ουσιαστικό ψεγάδι στην ποιότητα κατασκευής του XCity, καθώς το μπλε πλαστικό του χαράζεται εύκολα. Στο άλλο άκρο ανακαλύπτουμε ότι η τοποθέτηση της τάπας του ρεζερβουάρ στο πίσω μέρος της ποδιάς και όχι ανάμεσα στα πόδια του αναβάτη (κατά τη Γαλλική συνταγή) αυξάνει μεν το χώρο για τα πόδια του αναβάτη, αλλά μικραίνει το ύψος του ντουλαπιού – που έχει όμως δύο βαθιές θήκες αριστερά και δεξιά.

Με μόνο ουσιαστικό μειονέκτημα την έλλειψη χώρων και τόσο καλή συμπεριφορά σε όλες τις προβλεπόμενες συνθήκες χρήσης, το XCity είναι μια από τις πιο ολοκληρωμένες προτάσεις στην κατηγορία. Αυτό που μένει να φανεί είναι κατά πόσο η γωνιώδης αυτοκινητάδικη αισθητική του θα τραβήξει ικανή μερίδα αγοραστών ώστε να αλλάξει την κατανομή της κατηγορίας. <<

cover story

Η Aprilia μπαίνει δυνατά στα Megamoto, βάζοντας γκολ από τα αποδυτήρια με τη δελεαστική τιμή του Dorsoduro. Όμως κατά τη διάρκεια του ματς, σφυρίξαμε και μερικά φάουλ...

Αποστολή στην Ιταλία | Aprilia SMV 750 Dorsoduro

Παίξε σκληρά

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, φωτό: Aprilia, αρχείο eBike

Αυτή είναι η προτροπή της Aprilia προς κάθε χρήστη του Dorsoduro - ευκαιριακού και μη. Προσκεκλημένοι της αντιπροσωπείας, το οδηγήσαμε κάπου έξω από τη Ρώμη για κοντά 200 χιλιόμετρα και κάναμε ό,τι μπορούσαμε για ν' ακολουθήσουμε το εργοστασιακό tip

uvex
SPI
PdX
PdX

Πως το λένε να δεις κάποιοι σοφότεροι και συνήθως γηραιότεροι; Δεν μπορείς να εκτιμήσεις την πραγματική αξία ενός ανθρώπου ή πράγματος αν δεν σου λείψει; Κάπως έτσι. Το θυμήθηκα εκείνη τη Δευτέρα το μεσημέρι που πάρκαρα στο long term του "Ελ. Βενιζέλος" και κατέβασα τις βαλίτσες από το πορτμπαγκάζ. Επιστροφή στην ενεργό δράση, που τόσο μου είχε λείψει τελικά αλλά δεν το είχα συνειδητοποιήσει. Η Aprilia μας έκανε την τιμή να είναι η πρώτη αντιπροσωπεία που καλεί το eBike σε δημοσιογραφική παρουσίαση - και το συναίσθημα να βρίσκομαι και πάλι στο αεροδρόμιο

Κατευθείαν από το Shiver, με παρόμοια ονομαστική ισχύ και τη ροπή να κορυφώνεται πιο χαμηλά. Η καινούργια χαρτογράφηση έχει στρώσει την απόκριση στο γκάζι

Απλά και ευανάγνωστα, με διακόπτες χειρισμού στο τιμόνι. Το γράμμα "T" μας λέει ότι ο επιλεγμένος χάρτης είναι ο Touring

Η επαναφορά ρυθμίζεται από την αριστερή μπότα του πιρουνιού. Το εικονιζόμενο σωληνάκι υψηλής είναι του υδραυλικού συμπλέκτη

Καλαίσθητη ουρά, χωρίς χειρολαβές συνεπιβάτη και λοιπές πολυτέλειες. Η ποιότητα των πλαστικών καλυμμάτων στα τελικά δεν είναι για όσκαρ

παρέα με γνωστές συναδελφικές φάτσες ήταν κάτι που δεν περίμενα να μου κάνει τόση εντύπωση, να πω την αλήθεια.

Προορισμός η Ρώμη, με μια απευθείας πτήση σε καινούργιο Airbus με λιγότερους από 30 επιβάτες - καλύτερα και από business class δηλαδή. Τι να πω, αισθάνθηκα λες και μου είχαν στρώσει κόκκινο χαλί. Δυόμισι ώρες μετά, επιβιβαζόμαστε σε μικρό πούλμαν με τελικό προορισμό το ξενοδοχείο-έδρα της παρουσίασης, μια ώρα έξω από την πρωτεύουσα της Ιταλίας. Ευτυχώς που ο τοπικός οδηγός επιτρέπει το κάπνισμα στο κακοδιατηρημένο βανάκι του...

Πρώτη μέρα, το μενού περιλαμβάνει συνέντευξη Τύπου και φαγητό. Επειδή όμως εμείς είμαστε Έλληνες και διαφέρουμε κάπως σε απαιτήσεις από τους υπόλοιπους Ευρωπαίους, το πρόγραμμα αλλάζει προς το λίγο καλύτερο και διαμορφώνεται τελικά ως εξής: μπύρες, φαγητό, μπύρες, συνέντευξη Τύπου, φαγητό, κρασί. Στο τέλος μερικοί το γύρισαν ξανά στις μπύρες, αλλά μικρό το κακό.

Κάνω skip το πρώτο μέρος που ελάχιστα σας ενδιαφέρει και πάω στο κυρίως πιάτο, την κλασική μισοσκότεινη αίθουσα με τον προτζέκτορα και τις τακτοποιημένες καρέκλες που θυμίζουν τα σχολικά μας χρόνια - η περιβόητη συνέντευξη Τύπου. Σε αυτές λοιπόν τις παρουσιάσεις, το μικρόφωνο και ο χειρισμός του powerpoint βρίσκονται στα χέρια κάποιου μέλους της ομάδας εξέλιξης της μοτοσυκλέτας που παρουσιάζεται - ή, για ακόμα μεγαλύτερο effect, κάποιου μεγαλοστελέχους με τίτλο μακρύτερο από ολόκληρο το κείμενό μου. Μετά, αυτός ο υπεύθυνος μας αναλύει επί μια και πλέον ώρα πόσο καταπληκτικό είναι το καινούργιο τάδε, πόσο καλύτερο από το προηγούμενο και πόσο φοβερά θ' ανεβάσει τις πωλήσεις και ολάκερη την εταιρεία μόλις φτάσει στις βιτρίνες. Στο τέλος πέφτει χειροκρότημα από όσους κράτησαν ανοιχτά τα μάτια τους - το οποίο ξυπνά κάπως απότομα τους υπόλοιπους, οι οποίοι χειροκροτούν ενστικτωδώς και, αγκαλιασμένοι όλοι μαζί, πάνε για φαγητό μια αίθουσα παραδίπλα.

Η Aprilia ήταν μετρημένη και λιτή στη δική της παρουσίαση. Έπεσε ωστόσο σε αρκετές αντιφάσεις χωρίς να τις αιτιολογήσει επαρκώς. Εξηγούμαι ευθύς αμέσως. Ξεκινήσαμε βλέποντας ένα video: μορφονιός αποκαταστημένος οικονομικά, με το σωστό το σπιτάκι και όλα τα κομφόρ, δεν έχει ύπνο το βράδυ και περιμένει την καλή του να κοιμηθεί για να την κάνει με ελαφρά πηδηματάκια - όπως και έγινε, μόνο που δεν είχε σκοπό να πάει στην άλλη, αλλά να κάνει ό,τι υποδεικνύει ο ΚΟΚ ως μη αποδεκτό. Παίρνει λοιπόν το Dorsoduro του και αρχίζει τις σούζες, τα burn out και τα donut. Αφού το ξεκαπνίσει για τα καλά, επιστρέφει σπίτι, κάνει το ντουζάκι του και πάει να ξαναπροσπαθήσει να κοιμηθεί. Video τέλος και ο άνθρωπος πίσω από το laptop μας λέει τα εξής: Κανένας συμβιβασμός. Το Dorsoduro δεν απευθύνεται σε αρχάριους αναβάτες, είναι για έμπειρους που θέλουν ν' απολαύσουν την οδήγηση και τα καγκουριλίκια. Θα υπάρξει και έκδοση 34 ίππων χωρίς επιπλέον κόστος. Σχεδιάστηκε έχοντας την απόλαυση κατά νου και δεν έγινε κανένας περιορισμός πουθενά. Μετά το καλοκαίρι

Πόσο πιο όμορφο θα είναι χωρίς τη βάση πινακίδας; Όποιος τολμηρός, ας το ανακαλύψει μόνος του - 300€ έχει πάει η σχετική κλήση...

θα προσφέρεται και με ABS. Σκοπός ήταν να φτιαχτεί μια απόλυτη μοτοσυκλέτα, ένα παιχνίδι για μεγάλα παιδιά. Στα αξεσουάρ υπάρχουν ήδη ημίσκληρα βαλιτσάκια και βάσεις υποδοχής. Μπερδευτήκατε; Εγώ να δείτε...

Υπάρχει τελικά συμβιβασμός;

Μα, φυσικά και ναι. Μοτοσυκλέτα χωρίς συμβιβασμούς δεν έχει υπάρξει μέχρι σήμερα - και ούτε πρόκειται να εμφανιστεί. Δεν θα την αγόραζε κανείς, ακόμα κι αν το επέτρεπε η τσέπη του. Και όταν βλέπεις ένα megamoto σαν το Dorsoduro να κοστολογείται κάτω από τα 9,000€, δεν θέλει και πολύ μυαλό για να καταλάβεις ότι κάπου έχει παίξει cost cutting. Δεν βγαίνει τέτοιο πακέτο σε αυτά τα λεφτά χωρίς να βάλεις νερό κάπου, ούτε πάλι μπορείς να βγεις και να πεις ότι στόχος σου είναι ένα πολύ συγκεκριμένο κοινό με πολύ συγκεκριμένες απαιτήσεις, αποκλείοντας άλλους τόσους πιθανούς αγοραστές του προϊόντος σου. Αφού λοιπόν το ξεκαθαρίσαμε, ας δούμε τι και πως...

Το Dorsoduro ξεκινά παίρνοντας ως βάση το Shiver. Πλαίσιο και κινητήρας, μαζί με την ηλεκτρονική διαχείριση και τους περίφημους τρεις χάρτες που αλλάζουν εν κινήσει, έρχονται ως έχουν. Ένα το κρατούμενο - και να η σημαντική μείωση στο κόστος: κοινή χρήση εξαρτημάτων. Διαφορετικό είναι το ψαλίδι ως προς το μήκος του, που σαν κατασκευή και εμφάνιση δεν αλλάζει πολύ. Νέες αναρτήσεις με μεγαλύτερες διαδρομές, άλλη σέλα και ρεζερβουάρ, καινούργια μάσκα και τιμόνι, ίδια όργανα και φρένα. Η Aprilia έχει αποδείξει στο παρελθόν πως μπορεί να βάλει τα ίδια συστατικά στην κατσαρόλα και να φτιάξει ένα τελείως διαφορετικό φαγητό - βλέπε Mille και Tuono, Falco και Caponord. Ακριβώς το ίδιο ισχύει και για το Dorsoduro - μια μοτοσυκλέτα κατά 70% Shiver, που τελικά

Η απουσία μοχλικού δεν ενοχλεί. Δεν συμβαίνει το ίδιο με τη βαφή στο πλαίσιο και το ψαλίδι, που μαυρίζει από τις μπότες πολύ εύκολα

"...δεν χρειάζονται πάνω από πέντε στροφές για να συμφωνήσεις ότι η Aprilia ξέρει να φτιάχνει απολαυστικές μοτοσυκλέτες..."

uvex
aprilia

αφήνει μια τελείως διαφορετική γεύση στον χρήστη της. Μέχρι στιγμής, ο στόχος επετεύχθη: το Dorsoduro είναι κάτι άλλο, παρότι χρησιμοποιεί ήδη γνωστά συστατικά.
Που ήθελε όμως να φτάσει ο σεφ; Μα, ακριβώς εκεί που μας υπόδειξε ο άνθρωπος της Aprilia: να φτιάξει ένα απολαυστικό megamoto που δεν θα κοστίζει μια περιουσία, ούτε θα περιορίζεται από τα φθηνά περιφερειακά του. Ε, λοιπόν, το πέτυχε. Σίγουρα δεν είναι τόσο απόλυτο όσο μας το παρουσίασαν - χωρίς ωστόσο αυτό να το καταλογίζω στα μείον.
Φυσιολογική απόσταση από το έδαφος, καλό "κλείδωμα" στο ρεζερβουάρ για τα πόδια, σέλα που επιτρέπει να πας αρκετά μπροστά και πίσω, φαρδύ τιμόνι με μεγάλο μοχλό και ψηλά μαρσπιέ που δεν βρίσκουν κάτω εύκολα. Κάνω την αγαπημένη μου κίνηση που έχω αντιγράψει από χιλιάδες μοτοσυκλετιστές στις εκθέσεις και ζουλάω στατικά τις αναρτήσεις με το εμπρός φρένο πατημένο. Δεν είναι κούτσουρο, αλλά δεν θα τις έλεγα και μαλακές - όπως και να' χει, θα δείξει σε λίγο. Το φρένο έχει μικρή διαδρομή και είναι σκληρό, ακριβώς όπως μου αρέσει. Μυρίζει σωληνάκια υψηλής. Τα όργανα από το Shiver προσφέρουν περισσότερες πληροφορίες από αυτές που θα ήθελες να γνωρίζεις. Οι διακόπτες - αχ, αυτοί οι διακόπτες... Κάποιος πρέπει να πει στους Ιταλούς ότι κάτι τόσο φθηνό δεν ταιριάζει σε τέτοια μοτοσυκλέτα - αφήστε που απουσιάζει το kill switch. Μια μέρα στη σέλα του και δεν μπόρεσα να το χωνέψω ούτε μια στιγμή, καθώς είναι ο διακόπτης που χρησιμοποιώ πάντα για να σβήσω τον κινητήρα. Τελείωσαν αυτοί του Tuono βρε παιδιά;

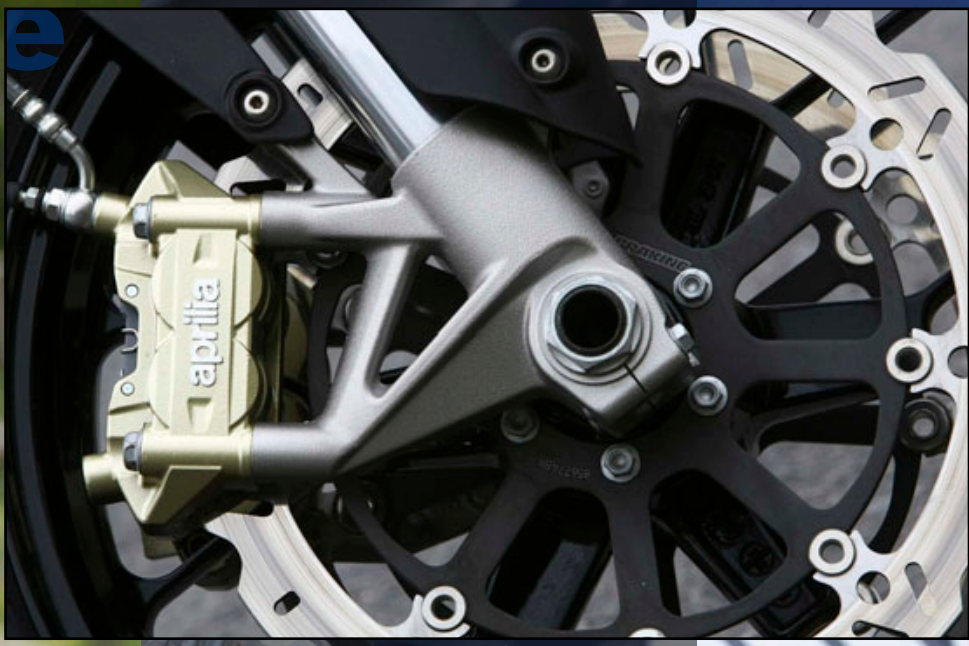
Παιχνίδι για όλους

Δεν χρειάζονται περισσότερα από μερικά μέτρα για να καταλάβεις ότι το Dorsoduro μπορεί να το κουμαντάρει και η αδερφή μου που δεν έχει οδηγήσει ποτέ μοτοσυκλέτα. Επίσης, δεν χρειάζονται πάνω από πέντε στροφές για να συμφωνήσεις ότι η Aprilia ξέρει να φτιάχνει απολαυστικές μοτοσυκλέτες. Μετά, εύκολα καταλήγεις στο συμπέρασμα ότι αυτό το megamoto είναι σε θέση να καλύψει όλα τα γούστα - σκληροπυρηνικούς και συγκρατημένους. Άλλοι θα το προτιμήσουν για την εμφάνιση και την ευκολία στη μετακίνηση. Οι περισσότεροι όμως για την οδηγική απόλαυση - και αυτοί μας ενδιαφέρουν πάνω απ' όλα, οπότε θα μείνουμε εδώ. Ναι, στρίβει, φρενάρει, δεν κουνάει και κάνει βλακείες με μεγαλύτερη ευκολία από ένα Tuono. Ο κινητήρας του φτάνει και περισσεύει για ολόκληρο το εύρος χρήσης του (που δεν περιλαμβάνει ταξίδι, έτσι;), ακόμα και για να περάσεις ευχάριστα τη μέρα σου σε ένα trackday. Συνεπιβάτη δεν παίρνει όπως βγαίνει από το εργοστάσιο, αλλά ο άνθρωπος της ελληνικής Aprilia μας υποσχέθηκε ότι θα φτάνει στη χώρα μας με τα extra μαρσπιέ συνεπιβάτη στην κούτα, έτοιμα να τοποθετηθούν από τον ιδιοκτήτη. Πάλι καλά, γιατί είναι που είναι περιορισμένης χρήσης τα megamoto, αν δεν μπορούσε ο άλλος ν' ανεβάσει το κοριτσάκι του να πάει για καφέ, δύσκολα τα έβλεπα τα πράγματα εμπορικά...

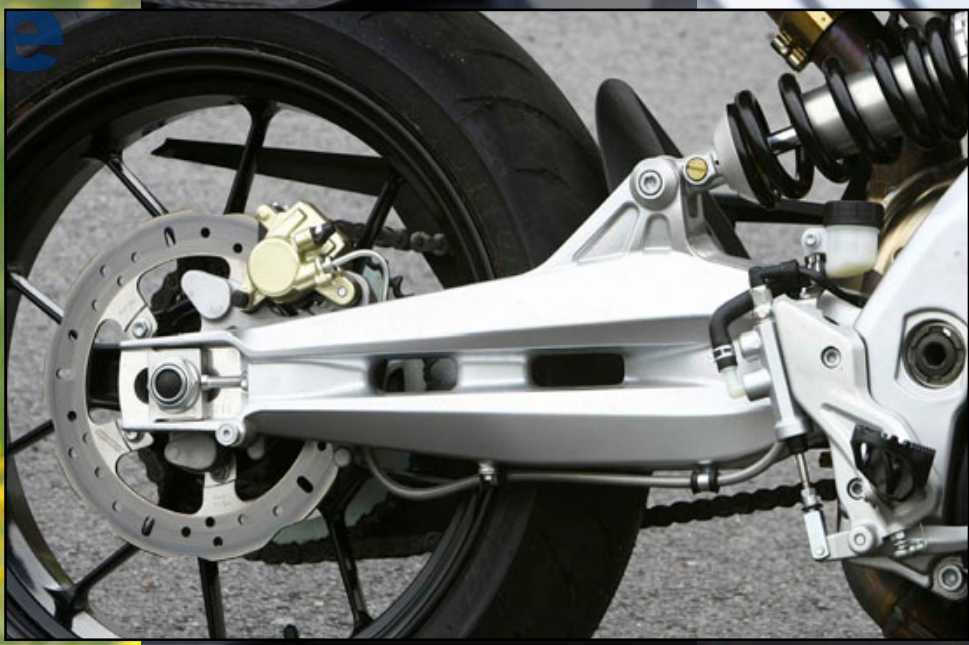
Στον κινητήρα τώρα. Όπως τον ξέρετε από το Shiver (αν το έχετε οδηγήσει), με ανύπαρκτες διαφορές. Ευχάριστο στροφάρισμα, γεμάτος ήχος και υποσχέσεις για κορύφωση της απόδοσης που δεν εκπληρώνονται ποτέ. Πλησιάζοντας τον κόφτη, αισθάνεσαι ότι κάτι θα γίνει και θα ελευθερωθούν τουλάχιστον άλλα 15 άλογα - πράγμα που δεν συμβαίνει ποτέ. Οι χάρτες είναι ευπρόσδεκτοι, αλλά ο Sport διαφέρει ελάχιστα από τον Touring που αποδίδει πιο γραμμικά, δίνοντας καλύτερη εντύπωση για τις δυνατότητες του κινητήρα. Η επιλογή Rain έχει πολύ πλάκα - νομίζεις ότι κάποιος σου έχει βάλει stop στην γκαζιέρα. Κάπως έτσι μπορεί η Aprilia και φτιάχνει έκδοση για δίπλωμα A1 (34 ίπποι), χωρίς καμία επιπλέον μετατροπή και με τη δυνατότητα να γίνει "ανοιχτό" οποιαδήποτε στιγμή, με μια απλή αλλαγή software.

Τα φρένα είναι κορυφαία σε δύναμη και αίσθηση, με ένα μόνο μελανό σημείο: προσοχή στις μαργαρίτες της Braking. Σε αρκετές από τις μοτοσυκλέτες που οδηγήσαμε, παρουσιαζόταν έντονος κραδασμός σε απότομα φρεναρίσματα. Αυτό μάλλον οφείλεται στην δημοσιογραφική κακομεταχείριση και το ανύπαρκτο στρώσιμό τους στα πρώτα χιλιόμετρα, οπότε προσεκτικά στην αρχή να κάνουν μερικούς θερμικούς κύκλους και μετά απολαύστε τα endo με την ησυχία σας. Οι αναρτήσεις δεν αφήνουν περιθώριο κριτικής, όντας ιδανικές για αστική

Λεπτό πλαστικό που θα σπάσει εύκολα σε μια πτώση - αλλά από το τίποτα...



Απίθανο πακέτο φρένων. Δύσκολα θα ζητήσει κανείς κάτι περισσότερο σε απόδοση και αίσθηση



Μακρύτερο ψαλίδι από το Shiver, δίσκος μαργαρίτα και για τον πίσω τροχό

Xpd

APRILIA SMV 750
DORSODURO
APRILIA HELLAS
ΤΙΜΗ: ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,216 mm
Πλάτος:	905 mm
Ύψος:	1,185 mm
Μεταξόνιο:	1,505 mm
Ύψος σέλας:	870 mm
Ρεζερβουάρ:	12 lt
Βάρος κατασκευαστή:	186 kg

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος δικύλινδρος σε V, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	92 x 56.4 mm
Χωρητικότητα:	749.9 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.0:1
Ισχύς:	92 / 8,750 hp/rpm
Ροπή:	8.4 / 4,500 kgm/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ

ΕΜΠΡΟΣ	Ανάποδο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	160/43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς
ΠΙΣΩ	Αμορτισέρ χωρίς μοχλικό
Διαδρομή:	160 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ

ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier 120/70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 320 mm, ακτινικές δαγκάνες Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	6 x 17΄΄
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier 180/55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου

χρήση και επιθετική οδήγηση. Θα ήθελα να δοκιμάσω λίγο πιο αργή επαναφορά, αλλά οι μοτοσυκλέτες δεν είχαν εργαλεία μαζί τους για να τις πειράξω. Ακόμα κι έτσι όπως έρχονται από το εργοστάσιο πάντως, δύσκολα θα βρεθεί άνθρωπος να γκρινιάξει για την απόδοσή τους.

Με δυο λόγια, το Dorsoduro είναι εξίσου ικανό με το Hypermotard της Ducati, υστερώντας σημαντικά σε ροπή και ποιότητα κατασκευής. Το γνωστό ναι μεν αλλά δηλαδή. Ψιλά γράμματα για κάποιους, σπουδαία υπόθεση για κάποιους άλλους. Προσωπικά, δεν με ενοχλεί να μαυρίζει το πλαίσιο από την τριβή με τις μπότες, ούτε και το ότι το φινίρισμα στο ψαλίδι δεν είναι το καλύτερο δυνατό. Περισσότερο απ' όλα με απασχολεί η ουσία - δηλαδή τα δυναμικά χαρακτηριστικά της μοτοσυκλέτας. Εκεί, το Dorsoduro δεν έχει τίποτα να ζηλέψει από τον ανταγωνισμό - ενώ αυτός με τη σειρά του έχει να ζηλέψει ένα καθόλου αμελητέο όπλο του Aprilia: την πολύ καλή τιμή πώλησης. Αναμείνατε στο ακουστικό σας για το αναλυτικό test στην Ελλάδα και -γιατί όχι;- ένα ακόμα πιο κατατοπιστικό συγκριτικό. <<

ebike.gr

the test

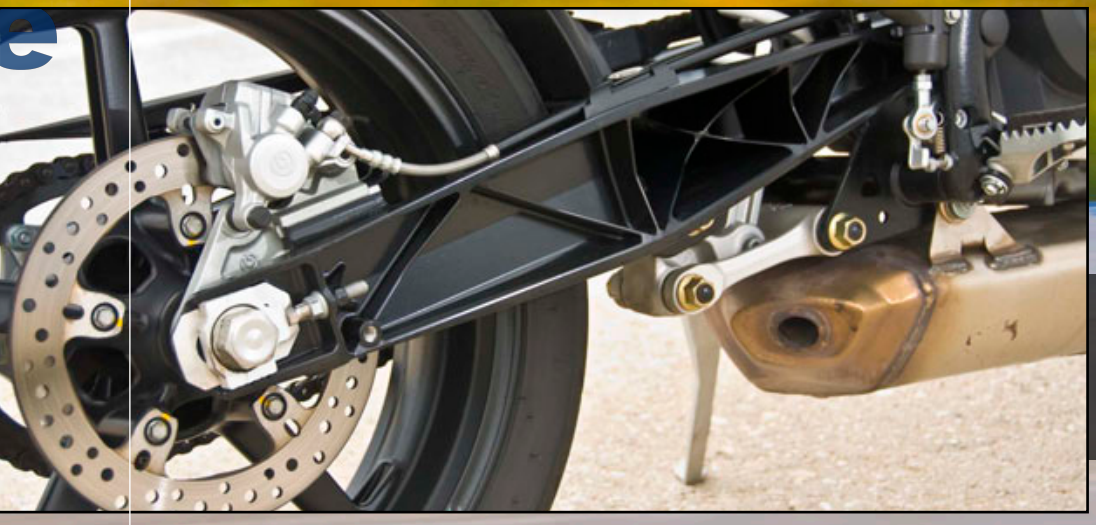
Καινούργιος δούκας, καινούργιος βασιλιάς της πόλης - και πως, τελικά, τα 10 χιλιάρικα δεν είναι πολλά για μια τόσο ειδική μοτοσυκλέτα.

690

Το τέλος της πλήξης

Αν αυτό δεν είναι το μαγικό χάπι για την καταπολέμηση της καθημερινής μετακίνησης, την ανόρθωση του ηθικού, την αναγνώρισή σου ως έναν από τους καλύτερους αναβάτες όλων των εποχών -plus μια καλή σφαλιάρα στο κατεστημένο των σκουτερόπαπων-, τότε ειλικρινά δεν ξέρω τι είναι. Μήπως μια ακόμη μοτοσυκλέτα; Μπαααα....

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Δημήτρης Ταυλίκος

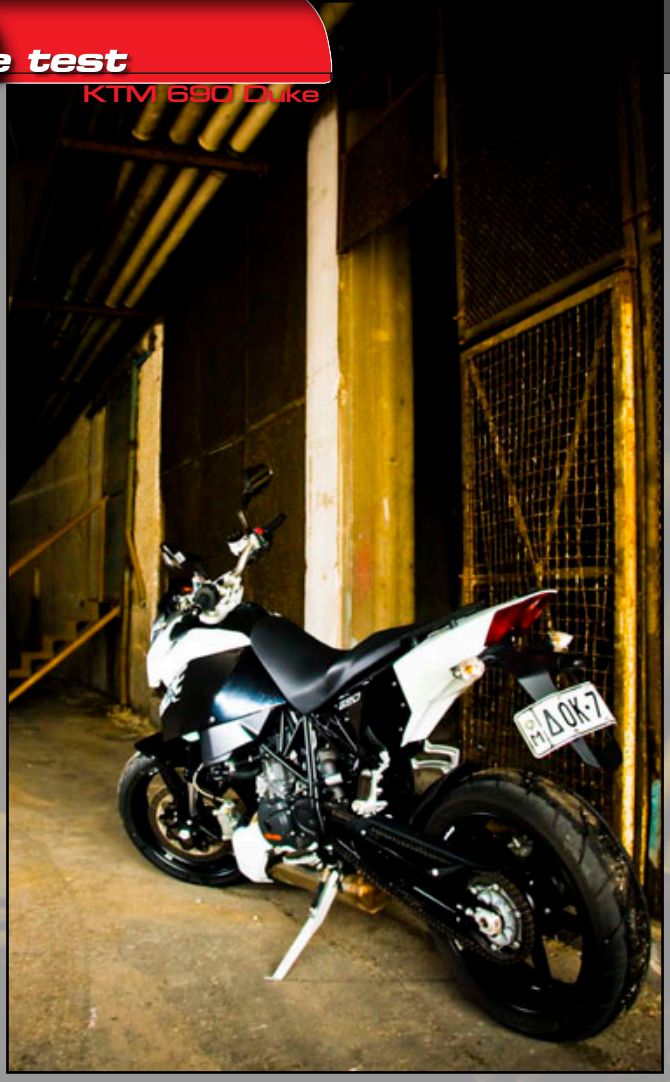


Ψαλίδι αμφιλεγόμενης αισθητικής - εμάς πάντως μας αρέσει. Το μοχλικό επιστρέφει στα ασφάλτινα KTM

Ακούω τη φωνή της λογικής, αυτή τη ρημάδα που επεμβαίνει σε κάθε μας δίλημμα και απόφαση, να φωνάζει από το βάθος: "9,700€ για ένα μονοκύλινδρο πόλης; Το έχεις χάσεις τελείως και αυτό το λίγο που σου είχε μείνει;". Η αλήθεια είναι ότι δεν έχει καθόλου άδικο, αλλά μην ξεχνάμε ότι μιλάει ο εκπρόσωπος της λογικής. Αν όλοι εμείς που καβαλάμε δίκυκλα τον ακούγαμε, τότε εύκολα μπορώ να σας πω ποιες μοτοσυκλέτες θα ήταν σήμερα στην παραγωγή: ψεκαστά scooter και γιαπωνέζικα παπιά, XT, Transalp, V-Strom, Varadero, TDM, άντε και κάνα FJR. Εγώ όμως δεν έχω τίποτε από τα παραπάνω, μάλλον γιατί ο πισινός μου βγάζει σπυριά όταν στρογγυλοκάθεται σε σέλα πάνω στην οποία δεν συμβαίνει απολύτως τίποτα, πέρα από το προφανές - μετακινείσαι. Και λοιπόν; Θυμάστε τα αγοράκια τις μανάδες σας τι σας έλεγαν όταν ήσασταν μικροί; Να βρείτε μια καλή κοπέλα νοικοκυρά, να σας μαγειρεύει και να πλένει; Σκέφτηκε τότε κανείς να της πει ότι, όταν θα είστε ανάσκελα, ο μουσακάς δεν έχει και μεγάλη χρησιμότητα - ή ότι το καλό κρεβάτι δεν προϋποθέτει φρεσκοπλυμένα σεντόνια; Έτσι μπράβο, τώρα έρχεσαι στα λόγια μου. Αν λοιπόν ήθελα να κατέβω στο κέντρο να κάνω τις δουλειές μου και να είμαι ένας ανάμεσα στο πλήθος με

Απλά, όμορφα, ευανάγνωστα. Έχουν δύο μερικούς μετρητές και έναν ακόμη για τη ρεζέρβα

Το μόνο άσχημο με αυτή την τάπα είναι ότι την παίρνεις στο χέρι κάθε φορά που βάζεις βενζίνη



τα σκυμμένα κεφάλια και το βλέμμα αγελάδας, στην ουρά κάποιου κόκκινου της Σταδίου, καβάλα στο ασημένιο μου παπί, θα προσπερνούσα αυτές τις σελίδες χωρίς καν να έχω διαβάσει μέχρι εδώ. Δεν είμαι όμως - και μάλλον δεν είσαι και εσύ, που προφανώς δεν χρειάζεται να σου πω ότι το Duke δεν είναι "κοπέλα για σπίτι". Αλλά ούτε εσύ φαίνεται να ψάχνεις για τέτοια...

Και η αρχή της καγκουριάς

ΟΚ, έστω ότι τα καινούργια ρούχα του Δούκα δεν σε συγκινούν ιδιαίτερα - πράγμα δύσκολο, αλλά ας υποθέσουμε ότι είναι έτσι - καλύτερα, γιατί βγαίνω από τον κόπο να σου περιγράψω τι σκεφτόταν ο Kiska όταν το σχεδίαζε και διάφορα τέτοια γλαφυρά για τα πλαστικά του, που διαβάζεις συχνά πυκνά σε δοκιμές μοτοσυκλετών. Αν αυτό που πρόκειται να βιώσεις στη σέλα του δεν σε συγκινήσει, να με συγχωρείς, αλλά πρέπει να είσαι πολύ πληκτικός και προβλέψιμος τύπος. Είχα τον Δούκα στην κατοχή μου για περισσότερες από δέκα μέρες. Δεν βαρέθηκα ούτε ένα από τα χιλιάδες λεπτά που ξόδεψα στη σέλα του, είτε ήμουν εντός πόλης ή παραέξω. Ναι, υπήρξαν στιγμές που μου έλειψε το φαίρινγκ, υπήρξαν και άλλες που μου έλειψε η δύναμη και η τελική. Μπορώ όμως να ζήσω χωρίς όλα αυτά, αρκεί η μοτοσυκλέτα που έχω στην κατοχή μου να μου προσφέρει ένα μόνο πράγμα: μόνιμο, ηλίθιο χαμόγελο. Για τον Δούκα συγκεκριμένα, δεν ήταν λίγες οι φορές που έπιασα τον εαυτό μου να σκέφτεται τρόπους ν' αποκτήσω έναν καθώς, όπως θα κατάλαβες, έχει τον τρόπο να εξασφαλίζει το χαμόγελο.

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Προτού καν ανέβεις πάνω, μάζεψε το σταντ και τσούλα το στην ευθεία με

Πανέμορφη καρίνα σε στυλ Super Duke

Άνετα και χαμηλά μαρσπιέ συνεπιβάτη

Πολύ δυνατό πίσω φρένο - ό,τι πρέπει για drift με πολλά

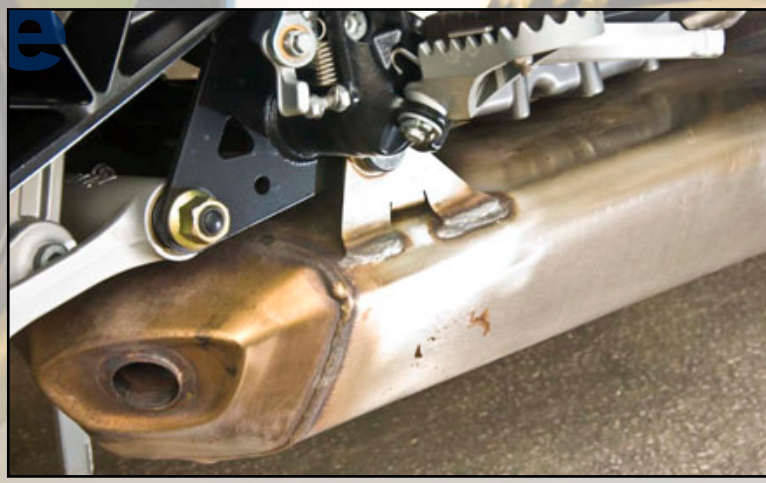
Κλασικός για KTM, υδραυλικός συμπλέκτης Magura με ορυκτέλαιο

τα χέρια. Ελαφρύ ε; Θυμίζει ποδήλατο - υπερβολή, αλλά το έπιασες το νόημα. Τώρα, ανέβα στη χαμηλότερη πλέον σέλα και δες τη θέση οδήγησης. Απολύτως φυσιολογική, λες και σχεδιάστηκε για σένα και μόνο. Τα άκρα του τιμονιού γυρνάνε λίγο προς τα εμπρός, αλλά αυτό διορθώνεται με λίγο στρίψιμο του fat bar από τα καβαλέτα. Διακόπτες, χειριστήρια και όργανα είναι απλά, καθαρά και εύχρηστα. Ένα κλικ κάτω στους λεβιέδες ταχυτήτων και πίσω φρένου και είσαι έτοιμος (αναρωτιέμαι γιατί τους έχουν εκεί πάνω από το εργοστάσιο, με motocross μπότες τα δοκιμάζουν;). Α, ξέχασα μια λεπτομέρεια. Ο καινούργιος Δούκας έχει 3 χάρτες ανάφλεξης: normal, ήπιο και ακραίο. Άνοιξε το στρογγυλό κουτάκι δίπλα στο αμορτισέρ, επέλεξε τον ακραίο και τέλος. Δεν θα χρειαστεί να το πειράξεις ποτέ ξανά, ο ψεκασμός είναι τόσο καλός που και στον πάγο να είσαι (που λέει ο λόγος), έχεις πάντα τον απόλυτο έλεγχο. Ωραία; Πάμε παρακάτω τώρα.

Κλειδί, μίζα και να η πρώτη απογοήτευση... Δεν ακούγεται σχεδόν τίποτα (σ.σ. εδώ υπήρχαν κατάρες, καθώς και ένα πλήρες υβρεολόγιο για την Ε.Ε. και τις Euro3). Ώρα για τα πρώτα χαζά μαρσαρίσματα που όλοι κάνουμε όταν ανεβαίνουμε σε κάτι καινούργιο. Διακρίνω ελαφριά μέταλλα, άνετο στροφάρισμα και καλή απόκριση γκαζιού. 1η στο κιβώτιο και πάμε να δούμε πως μεταφράζονται όλα αυτά στην πράξη. Πρώτη έκπληξη - αν και αναμενόμενη, καθώς έχω ήδη οδηγήσει το 690 Supermoto που φορά το ίδιο πλαίσιο και κινητήρα: οι κραδασμοί μας έχουν χαιρετήσει. Όχι ότι δεν έχει καθόλου -μονοκύλινδρο είναι, πως να μην έχει δηλαδή;-, απλά είναι τόσο ανεπαίσθητοι που απλώς τονίζουν την ταυτότητα του κινητήρα. Ψηλά, σε ταχύτητες κοντά στην τελική, γίνονται λίγο πιο αισθητοί - αλλά και πάλι καμία σχέση με το "μυρμήγκιασμα" που σε έπιανε στα δάχτυλα μετά από 20 λεπτά με τον προηγούμενο Δούκα. Μαθαίνω ότι αυτός είναι ένας λόγος

Απίθανος μονοκύλινδρος με 65 ίππους στον τροχό και κοντά 5 κιλά ροπή από τις 3,000 rpm

Δοκιμάστε στρίψετε το τιμόνι λίγο προς τα πίσω και θα μας θυμηθείτε...



Πολύ ήσυχο τελικό. Όταν με το καλό βάλετε Akrapovic, έχετε το νου σας...

Arai

DUKE

"Αν αυτό που πρόκειται να βιώσεις στη σέλα του δεν σε συγκινήσει, να με συγχωρείς, αλλά πρέπει να είσαι πολύ πληκτικός και προβλέψιμος τύπος."

"...αν με ρώταγες τι ν' αλλάξω στο setup ειλικρινά δεν θα ήξερα τι ν' απαντήσω. Είναι τόσο καλοστημένο και ζυγισμένο που δεν μπορείς να του βρεις μειονέκτημα."

που πολλοί από τους φίλους των Duke απογοητεύτηκαν με τον καινούργιο - από βίτσια ο άνθρωπος, άλλο τίποτα...
Δεύτερη έκπληξη: καλέ, αυτό έχει γκάζι! Η δυναμομέτρηση έγινε τελευταία μέρα πριν το επιστρέψω και τότε έμαθα ότι είχα να κάνω με σχεδόν 65 ίππους στον τροχό! Και από καμπύλη απόδοσης, χαζέψτε μόνοι σας στην τελευταία σελίδα το διάγραμμα. Οι πρώτες δύο σχέσεις είναι μακριές, πράγμα που βοηθά στις επιταχύνσεις από στάση, καθώς μπορείς να ξεκινήσεις δυνατά χωρίς να φας κουτουλιά από το τιμόνι. Βοηθάνε και στο να παρατείνουν τις σούζες, οι οποίες δεν χρειάζεται να πω ότι είναι παιχνιδάκι με τον Δούκα - για να μην φτάσω στο σημείο να γράψω ότι μάλλον σχεδιάστηκε γι' αυτό και μόνο - άντε και για drift. Μια μικρή γκρίνια για το κιβώτιο, που κατά καιρούς κλωτσάει στις αλλαγές από 2α σε 3η, και συνεχίζω με τον εξαιρετικό συμπλέκτη που δεν κουράζεται ούτε κουράζει, τα απίθανα φρένα και τις αναρτήσεις της WP, που αν με ρώταγες τι ν' αλλάξω στο setup ειλικρινά δεν θα ήξερα τι ν' απαντήσω. Είναι τόσο καλοστημένο και ζυγισμένο που δεν μπορείς να του βρεις μειονέκτημα. Το οδήγησα στην πόλη, στην περιφερειακή Υμηττού, στα Μέγαρα (και ένα άλλο πορτοκαλί για λίγους γύρους στις Σέρρες), στην Εθνική και την Αττική. Ειλικρινά, ποτέ δεν το αισθάνθηκα "λίγο". Ίσα ίσα, πάντα μου έδινε την εντύπωση ότι οι δικές του δυνατότητες ξεπερνούν τις δικές μου - και μάλιστα με μεγάλη διαφορά.

Άνετη σέλα για κοπελίτσες - οι μαντράχαλοι θα διαμαρτυρηθούν για τις προεξοχές

Η ουρά είναι κοινή με το Supermoto. Το LED φανάρι βγάζει μάτι από απόσταση

Είναι πολλά τα λεφτά;

Προσθέτουμε τώρα στην εξίσωση ότι είναι εύκολο στην καθημερινή μετακίνηση, χωρίς τις ιδιαιτερότητες που είχαν παλιά τα Duke (κραδασμοί, σκληρές σέλες, choke για ζέσταμα, ξερόβηχας από το FCR κτλ.), και έχουμε μπροστά μας το χάπι που λέγαμε στην αρχή. Αν ψάχνεις κάτι να σου φτιάχνει το κέφι κάθε μέρα και στιγμή, βρίσκεσαι στο σωστό δρόμο. Η καθημερινότητά σου δεν θα είναι ποτέ ξανά ίδια. Έχε βέβαια το νου σου για μπάτσους -και ιδιαίτερα πίσω σου, προτού φύγεις σούζα από κάποιο φανάρι-, καθώς είναι ο μόνος λόγος να σου χαλάσει η διάθεση. Επιπλέον, δεν περίμενα να είναι τόσο οικονομικό με τη βενζίνη - μόλις 5.8 λίτρα για κάθε 100 χιλιόμετρα και, πιστέψτε με, δεν το πήγα χαλαρά ούτε για πέντε μέτρα.

Μέχρι στιγμής λοιπόν, τα έχουμε όλα: γκάζι, φρένο, αναρτήσεις, πλαίσιο και σαφή τάση προς τον αναρχισμό. Τα φώτα είναι πολύ δυνατά αλλά θέλουν λίγο κατέβασμα, η θέση συνεπιβάτη δεν είναι για ταξίδι -αλλά ποιος θα το τολμήσει αυτό με το Δούκα-, και η κατανάλωση είναι απρόσμενα λογική. Πάμε να βρούμε τα μείον τώρα. Έχουμε ένα δύσκολο κιβώτιο σε ένα συγκεκριμένο θέμα (γρήγορη αλλαγή από 2α σε 3η), που κατά τ' άλλα είναι ελαφρύ και μαλακό - πάλι καλά που δεν βρίσκει νεκρά από 1η σε 2α, να φας προσγείωση από σούζα που θα είναι όλη δική σου... Κάποιες φορές, ο ψεκασμός διστάζει και "βήχει", αλλά αυτό πιστεύω ότι έχει να κάνει με την ποιότητα της βενζίνης. Η εξάτμιση κάτω από τον κινητήρα αφαιρεί ένα πλεονέκτημα στην πόλη, καθώς το καβάλημα πεζοδρομίων θέλει προσοχή και δεν γίνεται πια με φόρα. Η παλαιομοδίτικη τάπα του ρεζερβουάρ είναι άλλη μια γκρίνια, καθώς πρέπει να την πάρεις στο χέρι για να το γεμίσεις. Για το τέλος, άφησα την τιμή, αλλά δεν ξέρω αν πρέπει να τη βάλω στα μείον ή στα συν. Ας δούμε όμως γιατί θα επέλεγα το καθένα. Στα μείον γιατί με αυτά τα λεφτά παίρνεις πολυκύλινδρο με φαίρινγκ, χωρίς φαίρινγκ, ταξιδιάρικο, σπορ, μεγάλο, μικρό, και τα δύο... Έχεις απίστευτα πολλές επιλογές. Στα συν γιατί δεν είναι για όλους, και γιατί αν διάλεγες το δρόμο του Δούκα, μάλλον δεν θα εκτιμούσες ιδιαίτερα να το βλέπεις τόσο συχνά στα φανάρια όσο τα ΧΤ. Τελικά, κατέληξα στο δεύτερο - το Duke πρέπει να είναι ακριβό γιατί δεν έχει κανένα ουσιαστικό ελάττωμα και, ταυτόχρονα, δεν απευθύνεται στη μάζα. Πάλι καλά, γιατί δεν μπορώ να φανταστώ τη ζωή μου χωρίς τέτοιες μοτοσυκλέτες - ούτε και να με βάλω στο ίδιο σπίτι με γυναίκα νοικοκυρά, δούλα και κυρά. Η δική μου φτιάχνει μόνο ρύζι και μακαρόνια - και μάλιστα λιγότερο συχνά από όσες φορές το χρόνο βάζει την ολόσωμη και μπαίνει στις Σέρρες. Το μόνο σίγουρο είναι ότι δεν μπορούμε να τα έχουμε όλα στη ζωή μας - και το τίμημα για τις επιλογές που κάνουμε είναι πάντα ακριβό. 9,700€ στην περίπτωσή μας...

Ακτινική τρόμπα της Brembo με κορυφαία αίσθηση στα δάχτυλα

Φοβερά αποτελεσματικό φρένο που θα έκανε μια χαρά τη δουλειά του και σε μεγαλύτερη μοτοσυκλέτα

Το φτεράκι είναι ψηλό, αλλά δεν φτάνει για να κρατήσει τα νερά μακριά από την πλάτη σας. Ίσως η παλιά αγαπημένη τεράστια πινακίδα να βοηθούσε εδώ...

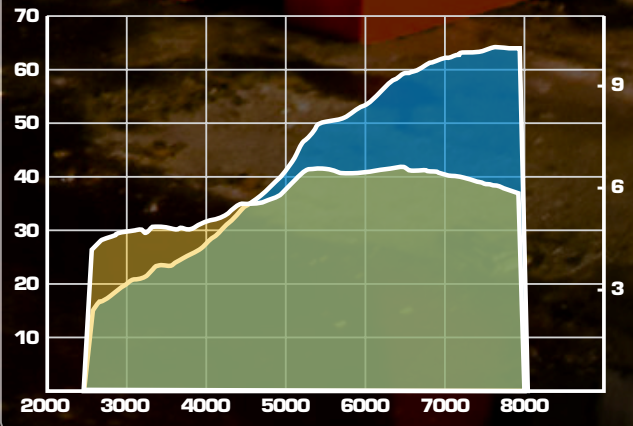
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,084 mm
Πλάτος:	-
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,472 mm
Γωνία κάστερ:	26.5
Ίχνος:	115 mm
Ύψος σέλας:	865 mm
Βάρος κατασκευαστή:	148.5 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	Υδρόψυκτος μονοκύλινδρος, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	102 x 80 mm
Χωρητικότητα:	654 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.8:1
Ισχύς κατασκευαστή:	65 / 7,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	6.8 / 5,500 kgm/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ	
ΕΜΠΡΟΣ	Ανάποδο τηλεσκοπικό πιρούνι WP
Διαδρομή/Διάμετρος:	140/48 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης/επανα φοράς
ΠΙΣΩ	Αμορτισέρ WP με μοχλικό
Διαδρομή:	140 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση συμπίεσης/επανα φοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ	
ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax GPR a10, 120/70 R17
Φρένο:	Δίσκος 320 mm, ακτινική δαγκάνα Brembo 4 εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	5 x 17΄΄
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax GPR a10, 160/60 R17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, δαγκάνα Brembo ενός εμβόλου
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ	
Ρεζερβουάρ:	13.5 lt
Μέση κατανάλωση:	5.8 lt /100 km
Μέση αυτονομία:	233 km

KTM 690 DUKE
KTM Hellas A.E.
9,700€

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό: 64.5 / 7,650 hp/rpm
Ροπή στον τροχό: 6.6 / 5,400 kg.m/rpm



Το Duke 690, με αριθμό κινητήρα 875016124 και 2,700km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 26.3C, υγρασία 14%, ατμοσφαιρική πίεση 989.2mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

ebike.gr

the battle

Δυο γυμνά που σπάνε τα ταμεία στην Ευρωπαϊκή αγορά - και όχι άδικα. Ο Μάνος κάνει την επιλογή.

Kawasaki
Arai

Kawasaki Z750 vs Triumph Street Triple

Maxntés

κείμενο: Μάνος Κάττουλας, φωτό: Δημήτρης Ταυλίκος, stuntman: Κων/νος Δάλλας

Μαχητές των δρόμων, μαχητές της πόλης, μαχητές της νύχτας. Το τρίπτυχο της απολαυστικής φιλοσοφίας των Streetfighter έχει αρχίσει να διυλίζεται από την εμπορικότητα της κατηγορίας, που τα θέλει όλο και πιο εύχρηστα, φιλικά και κοινωνικώς αποδεκτά. Το Street Triple φέρνει μια νέα πνοή στην κατηγορία – και μια εντελώς καινούργια προσέγγιση στο θέμα.
Είναι αρκετά καλό όμως για να απειλήσει το Z750;

Arai

Streetfighter. Κατηγορία και αυτή... Παλιά στο Τέξας, η κατοχή/χρήση Streetfighter σήμαινε ότι ήσουν ταπί και ψύχραιμος: Είχες ρίξει το μονάκριβό σου Supersport, και λόγω της οικονομικής σου αδυναμίας να το επαναφέρεις στη μητρική του κατάσταση, τσίμπαγες δύο φαναράκια, προσάρμοζες μια ωραιότατη καρατιμόνα και άφηνες τα θρυμματισμένα πλαστικά στη μοίρα τους. Αυτά τα ωραία στη Μ. Βρετανία φυσικά, που είναι και η μοναδική μάλλον χώρα που θα μπορούσε να μετατρέψει αυτή την κατάσταση σε κουλτούρα – και δια χειρός Triumph, να τη μεταδώσει στον υπόλοιπο πλανήτη.

Με τα ραντάρ να πληθαίνουν και να κοντεύουν να κυριεύσουν το μεγαλύτερο ποσοστό του οδικού δικτύου, τα Streetfighter άρχισαν να αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον: Συμπεριφορά και απόλαυση σπορ μοτοσυκλέτας, σε ταχύτητες φιλικές προς το δίπλωμα. Προσθέστε την ευκολία χρήσης στην πόλη και την εγγενή ροπή προς τις καγκουριές χάρη στο κοντό γρανάζωμα, και έχετε την τέλεια καθημερινή μοτοσυκλέτα.

Οι μονομάχοι

Με δεδομένη την προϊστορία της Triumph, δεν είναι περίεργο που το Street Triple είναι πιο κοντά στην "αυθεντική συνταγή" των Street Fighter. Το 675 δεν βασίζεται απλά στο γνωστό Daytona, αλλά το έχει κυριολεκτικά ρημάξει: Πλαίσιο, κινητήρας, ντεπόζιτο έχουν μεταφερθεί αυτούσια, ενώ ο γνωστός τρικύλινδρος των 675 κυβικών έχει νέες, πιο ήπιες ρυθμίσεις, καθότι η κατηγορία προστάζει φιλικότητα προς τους νέους αναβάτες. Για να κρατηθεί η τιμή χαμηλά όμως, πρέπει να γίνουν αναγκαστικά εκπτώσεις, και αυτές είναι στα περιφερειακά. Οι ακτινικές δαγκάνες και οι πλήρως ρυθμιζόμενες αναρτήσεις δεν δένουν με το κοστολόγιο, κι έτσι αντικαταστάθηκαν από απλές διπίστονες Nissin και εξίσου απλές αναρτήσεις, με πλήρη απουσία ρυθμίσεων για το ανεστραμμένο πιρούνι. Στο θέμα της γκαρνταρόμπας, η Triumph έκανε ότι σκέπτεται να κάνει κάθε μαμά με δύο

Ευανάγνωστα και όμορφα τα όργανα του Z, ευγενική δωρεά του ZX-6R

Όμορφο αλλά φαρδύ το ντεπόζιτο του Z, φέρνει τα πόδια σε ανοιχτή θέση χωρίς άνετο κράτημα

παιδιά – να τα ντύσει στα ίδια ρούχα για να τα δείξει στις φίλες της. Έτσι, το μικρόσωμο Street Triple ντύθηκε κατ' εικόνα και ομοίωση του μεγάλου του αδελφού, με δύο τελικά στην ουρά, ενιαία σέλα αναβάτη/συνεπιβάτη και, φυσικά, τα χαρακτηριστικά διπλά νίκελ φανάρια που φοράει το Speed Triple από το 1997.

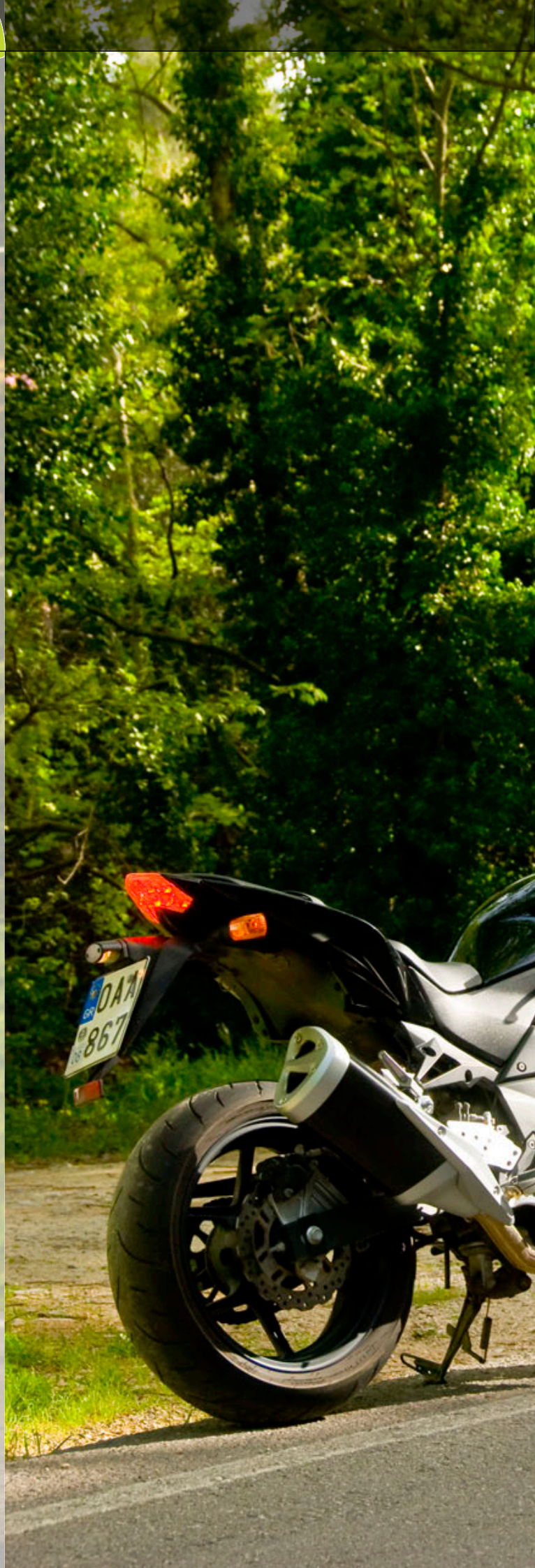
Η Kawasaki, όπως και όλος ο πλανήτης εκτός της Triumph, ακολούθησε διαφορετική προσέγγιση. Άλλωστε τα δίδυμα νίκελ φανάρια μπορεί να ξεχωρίζουν και να φωνάζουν τις ρίζες τους, αλλά σαφώς και δεν είναι αυτό που θα ονομάζαμε "κοινώς αποδεκτά". Τα δε κληρονομημένα από Supersport πλαίσια ανεβάζουν το κόστος προσφέροντας ακαμψία και γεωμετρικά χαρακτηριστικά που δεν είναι πάντα ατού σε μια τέτοια μοτοσυκλέτα. Αυτό που χρειάζονται είναι απλές, οικονομικές και ταυτόχρονα αποδοτικές λύσεις, όπως το ατσάλινο πλαίσιο ραχοκοκαλιάς του Z. Κληρονομημένο θεωρητικά από το προηγούμενο μοντέλο, έχει ενισχύσεις για καλύτερο δέσιμο του κινητήρα και μείωση των μεταφερόμενων κραδασμών, αλλά ταυτόχρονα είναι λιγότερο άκαμπτο από πριν, για καλύτερη άνεση και πιο προβλέψιμη συμπεριφορά. Αυτή είναι και η νοοτροπία όλων των αλλαγών που έχουν γίνει: Εξέλιξη, και όχι επανασχεδίαση και επαναπροσδιορισμός της θέσης στην κατηγορία. Άλλωστε, αφού το πρώτο Z κέρδιζε όλες τις αναμετρήσεις με τους ανταγωνιστές του, οι πιθανότητες να εγκαταλειπόταν η συνταγή που κερδίζει ήταν κάπως περιορισμένες. Έτσι, ο τετρακύλινδρος των 748 κυβικών παρέμεινε αυτούσιος, δεχόμενος μόνο τις απαραίτητες αλλαγές για τη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές Euro3, οι οποίες του στέρησαν στα χαρτιά 4 ίππους.

Όσο για την εμφάνιση... Όλα τα πλαστικά είναι διαφορετικά, αλλά απλά δε μπορείς να το μπερδέψεις με καμία άλλη μοτοσυκλέτα. Η ουρά είναι πιο ψηλά, δημιουργώντας μια πιο sport στάση, το φανάρι είναι πιο επιθετικό, το ψυγείο διαθέτει πλέον καλύμματα, αλλά η γνωστή φυσιογνωμία των Z παραμένει ίδια και απαράλλακτη.

Με άλλα λόγια, η Triumph έφτιαξε μια διαφορετική μοτοσυκλέτα από το Daytona χρησιμοποιώντας όσο το δυνατόν περισσότερα πράγματα απ' αυτό, και η Kawasaki μια ίδια μοτοσυκλέτα με το προηγούμενο Z, αλλάζοντας όμως, έστω και λίγο, τα πάντα στην πορεία. Αν αυτό δεν είναι ειρωνικό, πραγματικά δεν ξέρω τι είναι.

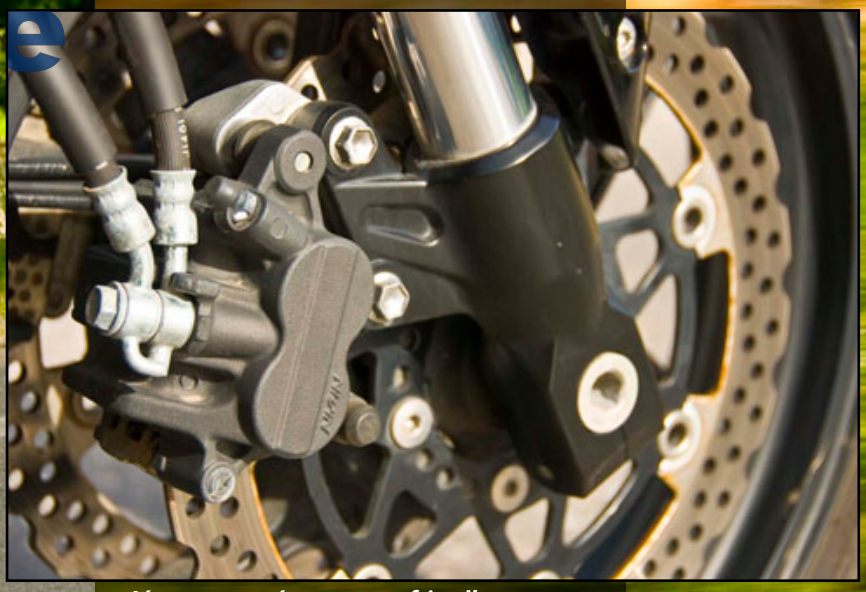
Αναμέτρηση

Αν υπάρχει κάτι που δεν έχει αλλάξει ιδιαίτερα, είναι η αίσθηση που έχεις ανεβαίνοντας στο Z. Κυριολεκτικά σα να καβαλάς ταύρο και να τον κρατάς από τα κέρατα. Νιώθεις ότι είσαι ψηλά, με τα πόδια ανοιχτά από το φαρδύ ντεπόζιτο και το μεγάλο τιμόνι να απαιτεί να σκύψεις μπροστά για να το πιάσεις σωστά. Οι επιτόπου ελιγμοί γίνονται με σχετική δυσκολία, καθώς το τιμόνι δεν κόβει ιδιαίτερα και τα αρκετά έξω τοποθετημένα μαρσπιέ (λόγω του φάρδους του κινητήρα) μάχονται με τις κνήμες σου για το χώρο. Το βάρος είναι αισθητό, αλλά εξαφανίζεται με το που ξεκινήσεις, δείχνοντας το σωστό ζύγισμα. Το πάτημα της μίζας ακολουθείται από το γνωστό μπάσο ήχο του τετρακύλινδρου, ο οποίος δείχνει μεταλλαγμένος από τη νέα χαρτογράφηση. Οι κραδασμοί είναι αισθητά μειωμένοι παρότι συνεχίζουν να μεταφέρονται μέσω των μαρσπιέ



Ογκώδες αλλά ξεχωριστό αισθητικά το τελικό του 750. Έξυπνο το πλαστικό προστατευτικό

Εμφάνιση και δυστυχώς άνεση Supersport. Ο συνεπιβάτης δεν θα σας ευχαριστεί



Δίσκοι μαργαρίτα, και user-friendly απόδοση από τις διπίστονες δαγκάνες

γύρω στις 8.000 rpm, ενώ η ελαστικότητα στις χαμηλές στροφές είναι αυξημένη. Παρότι γεμάτη, η απόδοση χαμηλά δείχνει πιο ήπια από πριν, ενώ είναι εμφανής και μια μικρή υστέρηση στην απόκριση του γκαζιού. Η σπογγώδης αίσθηση της μανέτας του φρένου παραμένει, όπως και η "φιλική προς τους νέους αναβάτες" έλλειψη αρχικού δαγκώματος στο πάτημα. Οι αναρτήσεις, παρότι σφιχτές, έχουν άριστες αποσβέσεις και δεν ενοχλούν ακόμα και σε πολύ άσχημες ανωμαλίες – σε αντίθεση με τις σέλες αναβάτη/συνεπιβάτη, που είναι σκληρότερες από πριν και γίνονται εύκολα πηγή παραπόνων. Η μεγαλύτερη διαφορά δεν είναι άμεσα αισθητή, αλλά ένα αποτέλεσμα όλων των υπολοίπων. Το Z αποπνέει έναν αέρα ποιότητας που έλειπε από το προηγούμενο, πιο άγριο μοντέλο, μια αίσθηση μεγάλης μοτοσυκλέτας που δεν περιμένεις σε αυτή την κατηγορία τιμής.

Ανεβαίνοντας στο 675 μετά το Z, παθαίνεις πολιτισμικό σοκ. Νιώθεις ότι ανεβαίνεις σε ποδήλατο, τόσο από άποψη διαστάσεων όσο και από άποψη βάρους. Κάθεσαι χαμηλά στην αναπαυτική σέλα, με τα πόδια να ανοίγουν για να πατήσουν χωρίς να διπλώσουν στο έδαφος. Το ντεπόζιτο είναι τόσο στενό που νομίζεις ότι κάποιος ξέχασε να υπολογίσει ότι πρέπει να χωρέσει κινητήρας από κάτω του, ενώ μετά την καρατιμόνα του Z, το νικελένιο τιμονάκι του 675 μοιάζει παιδικό. Βλέπεις τις αντανακλάσεις από τα νίκελ φανάρια που φαίνονται σα να αιωρούνται στον αέρα και τα όργανα του Daytona με μια γραμματοσειρά που μόνο ιδιόρρυθμη μπορεί να χαρακτηριστεί. Οι διακόπτες είναι απλοί και παλαιάς σχεδίασης, οι αναρτήσεις μαλακές με έντονο βύθισμα ακόμα και εν στάση. Η όλη εμπειρία θυμίζει τετράχρονο 125, και αναρωτιέσαι από που και ως που η Triumph κοστολογεί τη βασική έκδοση στα 8.190€ και πως η μοτοσυκλέτα που οδηγήσαμε ξεπερνάει τις 9,000€, τη στιγμή που το Z βρίσκεται κάτω από το ψυχολογικό όριο των 8,000€.

Και μετά βάζεις μπροστά και ξεκινάς το δρόμο της συνειδητοποίησης. Με το συμπλέκτη τραβηγμένο, πατάς τη μίζα και ο χώρος γύρω σου αλλάζει. Ο τρικύλινδρος ξυπνάει αγριεμένος, με ένα ακανόνιστο υψίφωνο ρελαντί, ενώ η βελόνα πετάγεται με το παραμικρό άνοιγμα του γκαζιού, χωρίς ίχνος αδράνειας, λες και τα σωθικά του κινητήρα δε ζυγίζουν τίποτα. Ο συμπλέκτης είναι μαλακός και το 675 ξεκινάει γλυκά, κινούμενο με απίστευτη ευελιξία σε ταχύτητες πόλης, ενώ η θέση οδήγησης είναι σαφώς λιγότερο επιθετική από του Z και εξίσου πιο φιλική σε ρυθμούς πόλης. Οι αναρτήσεις είναι μαλακές, αν και η πίσω δείχνει να τα βρίσκει σκούρα σε αλλεπάλληλες ανωμαλίες, ειδικά με δεύτερο άτομο. Αλλά αυτό το μοτέρ… ζωντανό και πρόθυμο από χαμηλά, ακούει σε κάθε κίνηση του δεξιού καρπού και τη μετατρέπει σε άμεση επιτάχυνση. Δεν κολακεύει όπως το Z που εξομαλύνει τις αλλαγές με την αδράνεια του στροφάλου του, αλλά είναι απίστευτα πιο σβέλτο και εθιστικό – και αυτός ο ήχος…

Οπα, τι γίνεται εδώ;

Μια ματιά στα τεχνικά και λίγη σκέψη αρκεί για να εξηγήσει κανείς την τόσο έντονη διαφορά στο χαρακτήρα των δύο μοτοσυκλετών. Το 675, βασισμένο όπως είναι στο Daytona έχει δύο μεγάλα πλεονεκτήματα: Τον εύστροφο κινητήρα

Ωρίμασε και δέθηκε καλύτερα ο κινητήρας του Z, χάνοντας κραδασμούς και κερδίζοντας γραμμικότητα

Κλασσική επιθετική αισθητική της οικογένειας Z, με άριστη φωτιστική κάλυψη

...αφού
το πρώτο Z κέρδιζε όλες
τις αναμετρήσεις με τους
ανταγωνιστές του,
οι πιθανότητες να
εγκαταλειπόταν η συνταγή
που κερδίζει ήταν κάπως
περιορισμένες.

...το Street Triple συμπεριφέρεται σαν τσιτωμένο πιτσιρίκι, βάζοντάς σε στην πρίζα κάθε φορά που ανοίγεις το γκάζι λίγο παραπάνω.

Αν υπάρχει
κάτι που δεν έχει αλλάξει ιδιαίτερα, είναι
η αίσθηση που έχεις ανεβαίνοντας στο Z.
Κυριολεκτικά σα να καβαλάς ταύρο
και να τον κρατάς από τα κέρατα.

και το βάρος, αποτέλεσμα του συνδυασμού του μικρού του όγκου και του αλουμινένιου πλαισίου. Η διαφορά τους πλησιάζει τα 40 κιλά, ή αν το θέλετε σε ποσοστά, το 20% - καθόλου αδιάφορο νούμερο ομολογουμένως. Το Z, εκτός από το ατσάλινο πλαίσιο, έχει κινητήρα που βασίζεται στο ZX-9R του '98, έχοντας την ίδια ουσιαστικά ισχύ με το 675, αλλά με σαφώς πιο τεμπέλικη απόδοση, ρυθμισμένο για γεμάτες μεσαίες.

Και αυτή η διαφορά στη νοοτροπία και το χαρακτήρα είναι άμεσα εμφανής στην οδήγηση. Το Z αποπνέει μια ωριμότητα και μια σιγουριά στο πάτημά του, τη στιγμή που το Street Triple συμπεριφέρεται σαν τσιτωμένο πιτσιρίκι, βάζοντάς σε στην πρίζα κάθε φορά που ανοίγεις το γκάζι λίγο παραπάνω. Πετάγεται μπροστά σε κάθε άνοιγμα του γκαζιού, ελαφρώνει τον μπροστινό του τροχό σε ανωμαλίες, και σε προκαλεί να παίξεις με το συμπλέκτη με 2α ή να κρατήσεις το γκάζι στο στοπ του με 1η για μερικές μεγαλοπρεπείς σούζες που ελέγχονται και διατηρούνται πανεύκολα, ακόμα και αν, όπως εγώ, δεν είσαι ειδήμων στην ισορροπία στον ένα τροχό.

Το Z750 δεν ξυπνάει αντίστοιχα το παιδί μέσα σου, αλλά τον ώριμο αναβάτη. Νιώθεις ότι χειρίζεσαι ένα εργοστάσιο παραγωγής ροπής, έναν όγκο που αρέσκεται να πηγαίνει γρήγορα αλλά στρωτά, χωρίς καραγκιοζιλίκια. Θα σηκώσει τον μπροστινό του τροχό με 1η και συμπλέκτη, αλλά νιώθεις ότι δεν αρέσκεται σε τέτοιου είδους συμπεριφορά. Η συμπεριφορά του είναι πιο brutal, θέλει να ισοπεδώνει ανωμαλίες και να αφήνει μαύρες γραμμές στην άσφαλτο επιταχύνοντας, μεταφέροντας μια αίσθηση σιγουριάς με το πάτημά του.

Σε κλειστό στροφιλίκι, αυτή η διαφορά γίνεται άμεσα αισθητή: Η γρήγορη γεωμετρία του 675 το κάνει να αλλάζει κατεύθυνση αστραπιαία, όταν το Z κινείται πιο αρχοντικά, απαιτώντας σαφώς περισσότερη προσπάθεια από τον αναβάτη. Το φαρδύ τιμόνι βοηθάει, αλλά και πάλι δε μπορεί να πλησιάσει την ευελιξία του Street Triple, ή τον τρόπο που πετάγεται από τη μια στροφή στην επόμενη χάρη στον απίστευτα γρήγορο ρυθμό με τον οποίο ανεβάζει στροφές ο τρικύλινδρος κινητήρας.

Δείχνουν απλά αλλά παρέχουν πληθώρα πληροφοριών τα όργανα του 675 – μέχρι lap timer και μέση κατανάλωση

Άριστο κράτημα από το ντεπόζιτο, κληρονομιά από το Daytona 675

Το μικρότερο βάρος του 675 αποδεικνύεται τρομερό πλεονέκτημα σε συνθήκες μειωμένης πρόσφυσης, καθώς τα όποια γλιστρήματα μαζεύονται πολύ πιο εύκολα από μόνα τους, χωρίς να αγχώνεται ο αναβάτης. Με το Z νιώθεις ότι υπάρχει αρκετός όγκος που γλιστράει, και όταν σπάσει πρόσφυση το κάνει πολύ πιο απότομα από το κατηγορίας φτερού Street Triple – ένας συνδυασμός που δε σε κάνει να νιώθεις και πολύ ευχάριστα.

Νιώθεις καλύτερα κουμπωμένος πάνω στο 675, με τα πόδια να μαγκώνουν στο στενό ντεπόζιτο, έχοντας μεγαλύτερη ελευθερία κινήσεων, ενώ τα ανάγλυφα πλαστικά στο κάτω μέρος του φαρδιού ρεζερβουάρ του Z αρχίζουν να ενοχλούν τα πόδια μετά από λίγη ώρα σφιξίματος. Η δε απόσταση ανάμεσα στα μαρσπιέ και το ντεπόζιτο είναι αρκετά μεγάλη, τόσο που αναβάτες κάτω του 1.80 χρειάζεται να πατάνε στα μαρσπιέ με τις μύτες και να τεντώνουν τον αστράγαλο για να "κουμπώσουν" στην προεξοχή του ρεζερβουάρ.

Η κατάσταση αναστρέφεται ελαφρώς όταν ο δρόμος έχει ανωμαλίες. Εκεί, το budget πίσω αμορτισέρ του 675 μεταφέρει αναπηδήσεις, επηρεάζοντας την τροχιά της μοτοσυκλέτας, τη στιγμή που το βαρύτερο αλλά με καλύτερες αποσβέσεις Z περνάει από πάνω τους λες και δεν τρέχει τίποτα. Η υπεροχή του 750 σε αυτό τον τομέα γίνεται ασύλληπτα πιο έντονη όσο οι ταχύτητες ανεβαίνουν, όπου αρχίζει να δείχνει τα πλεονεκτήματά της και η πιο αργή γεωμετρία του πλαισίου. Τη στιγμή που το Triple είναι νευρικό και θέλει συνεχείς μικροδιορθώσεις στη γραμμή –ειδικά αν υπάρχουν ανωμαλίες–, το Z έχει εμφανώς καλύτερο έλεγχο από τις αναρτήσεις, κρατώντας την τροχιά του χωρίς να επηρεάζεται. Η θέση οδήγησης του Z αρχίζει να αποκτά νόημα, καθώς το σκύψιμο εμπρός έρχεται φυσιολογικά, με το φαρδύ τιμόνι να δίνει άριστο μοχλό για αλλαγές κατευθύνσεων. Το 750 είναι ο βασιλιάς των ανοιχτών κομματιών από άποψη συμπεριφοράς, αλλά αναρωτιέσαι ποια είναι η πρακτική σημασία αυτού του γεγονότος σε μια γυμνή μοτοσυκλέτα, όπου η έκθεση στον αέρα περιορίζει τις ταχύτητες ούτως ή άλλως. Το δε θεωρητικό πλεονέκτημα της ροπής στα διαγράμματα ισοφαρίζεται από το χαμηλότερο βάρος, την ευστροφία και το σαφώς πιο κοντό γρανάζωμα του 675, που κρατάει χιλιόμετρα πιο εύκολα, τη στιγμή που το Z χρειάζεται λίγη δουλειά με το αριστερό πόδι αν χρειαστεί να κλείσεις γκάζι.

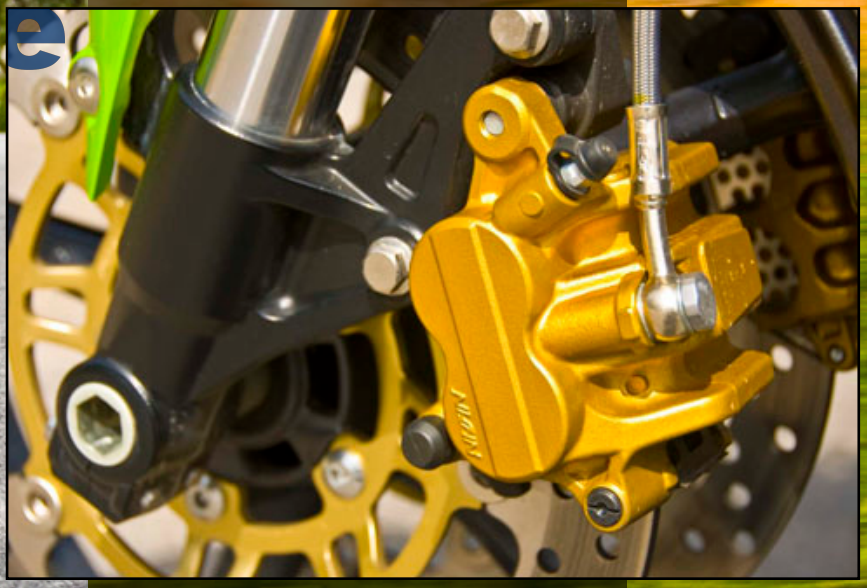
Όπως είναι αναμενόμενο, η διαφορά βάρους γίνεται άμεσα αισθητή και στο φρενάρισμα, όπου τα "φιλικά" φρένα του Z που λέγαμε νωρίτερα, επιβραδύνουν μεν ικανοποιητικά, αλλά μεταφέρουν την αίσθηση του όγκου. Αντίθετα, το Triple κόβει ρυθμό με την ίδια ευκολία που επιταχύνει, με τις διπίστονες Nissin να αποδίδουν πολύ καλύτερα απ' ότι περιμένεις, χωρίς σημάδια κόπωσης – και με την προδιάθεση για ένα μεγαλοπρεπές endo όποτε το επιθυμείς, μεταφέροντας τη σιγουριά ότι δεν πρόκειται να χάσουν πρόσφυση ποτέ.

Νέα τάξη

Με κάποιες περίεργες εξαιρέσεις –όπως την πλήρη ανυπαρξία χώρου κάτω από τη σέλα–, το νέο Z750 έχει βελτιωθεί στα σημεία που υστερούσε το προηγούμενο

Τα δύο τελικά ζωντανεύουν αισθητικά μια κατά τα άλλα αδιάφορη ουρά

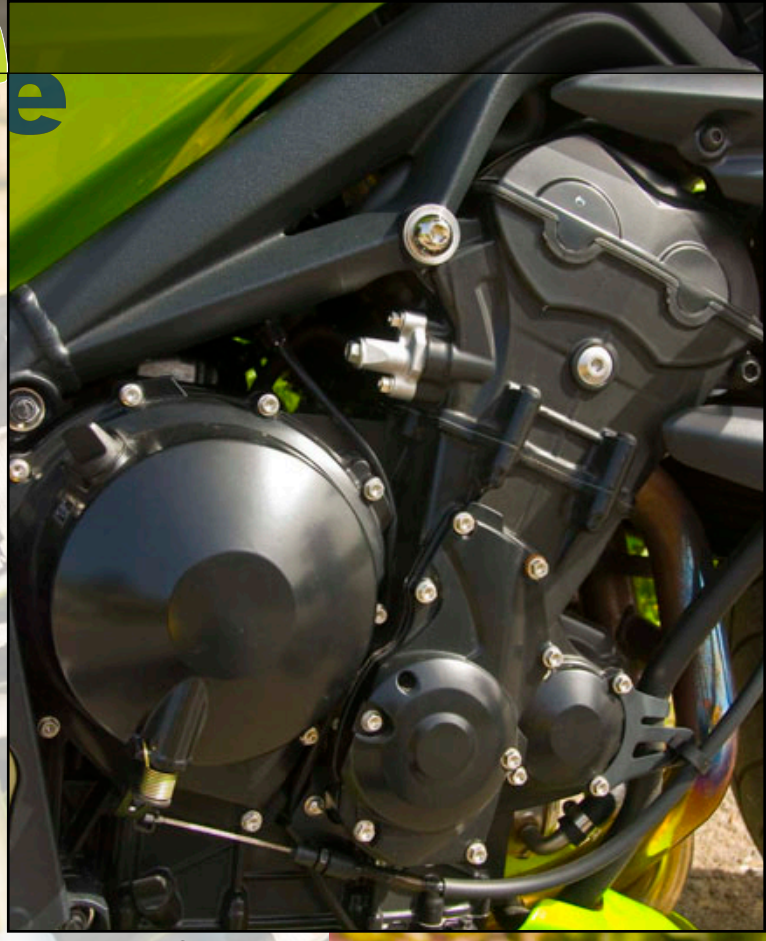
Δείχνει παλαιομοδίτικη αλλά η ενιαία σέλα είναι άνετη και για τους δύο



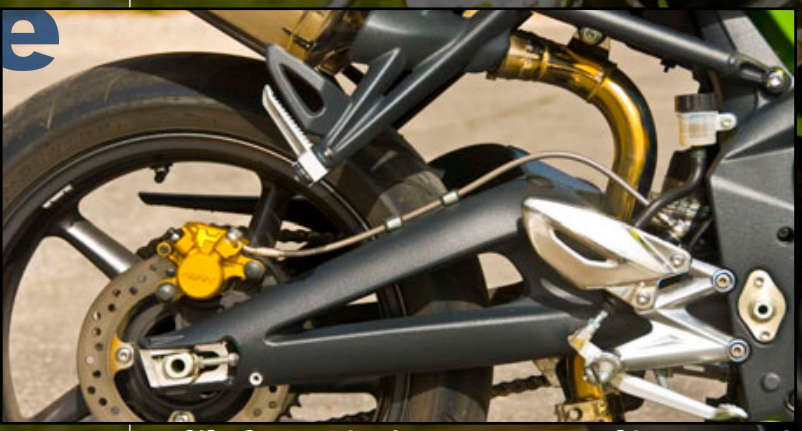
Διπίστονες δαγκάνες βαμμένες χρυσές για εντυπωσιασμό. Άριστη απόδοση χάρη και στο χαμηλό βάρος

μοντέλο, κάτι που δείχνει ότι η Kawasaki ξέρει ν' ακούει. Οι αναρτήσεις, παρότι σχετικά απλές, είναι έτη φωτός μπροστά από το πρώτο Z, και σαφώς καλύτερες από του 675, και όσο ανεβαίνουν τα χιλιόμετρα τόσο καλύτερα συμπεριφέρεται. Η ποιότητα κατασκευής ακολουθεί τον ίδιο ακριβώς δρόμο, ενώ και η αισθητική έχει ξεφύγει από το concept του "μικρού αδελφού" που ακολουθούσε η πρώτη γενιά. Το αποτέλεσμα είναι ένα σαφώς πιο ώριμο σύνολο, που συνεχίζει και αυξάνει την εμπορική επιτυχία της οικογενείας - και όχι άδικα.

Πάντα όμως υπάρχει ένα αλλά – και στην περίπτωσή μας, αυτό είναι το 675. Με πλαίσιο και κινητήρα από το Daytona, είναι πανάλαφρο και εύκολο ακόμα και για κοπέλες. Έχει κινητήρα διαμάντι, αρέσκεται εξίσου σε καγκουριές και καθημερινή μετακίνηση, ενώ η άνεση με την οποία προσαρμόζεται σε όλες τις συνθήκες και τα κέφια του αναβάτη σε κάνει να συγχωρείς τις υποχωρήσεις που έχουν γίνει στα περιφερειακά. Και σε αντίθεση με το Z που λάμπει σε ταχύτητες σαφώς άνω του ορίου ταχύτητας, το Street Triple είναι στο στοιχείο του στην καθημερινή μετακίνηση, όπως περιμένεις από ένα γυμνό. Με το 750 συνεχίζεις να παίρνεις περισσότερη μοτοσυκλέτα για τα χρήματά σου – με το 675 όμως παίρνεις πολύ περισσότερη διασκέδαση <<



Χορταστική απόδοση και απίστευτος ήχος από τον τρικύλινδρο του 675



Ψαλίδι κληρονομιά από το Daytona και νικελάκι στα μαρσπιέ για κόσμημα. Πανέξυπνη και όμορφη η βάση μαρσπιέ συνοδηγού που ντουμπλάρει ως κάλυμμα των λαιμών

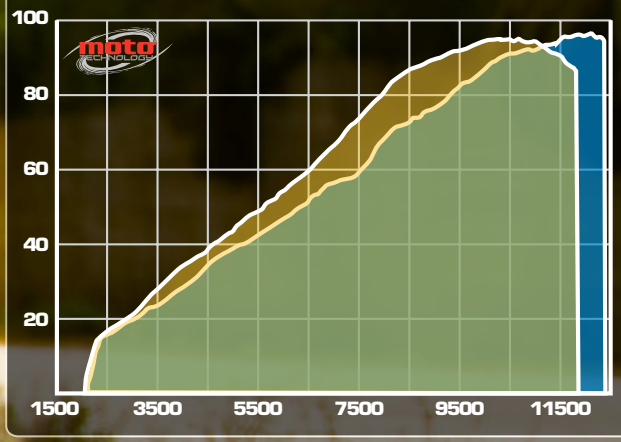
Δε θα μπορούσε να είναι τίποτα άλλο από Triumph. Κρίμα που η απόδοση των φώτων απογοητεύει

Extra η πανέμορφη καρίνα, που δίνει πολλούς πόντους στην εμφάνιση του Triumph

"Έχει κινητήρα διαμάντι, αρέσκεται εξίσου σε καγκουριές και καθημερινή μετακίνηση..."

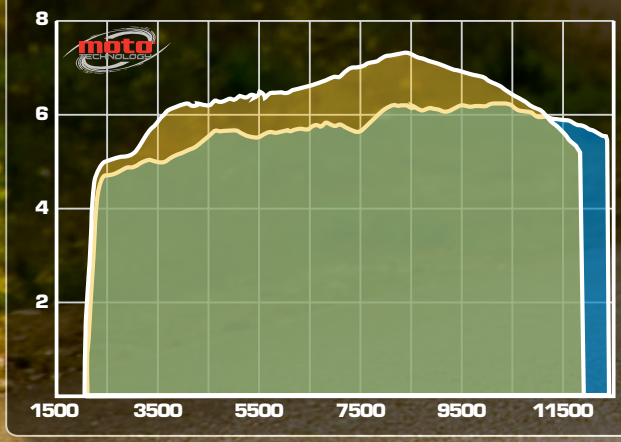
ΙΣΧΥΣ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Street Triple: 96.3 / 11,900 hp/rpm
Z750: 95.2 / 10,500 hp/rpm



ΡΟΠΗ ΣΤΟΝ ΤΡΟΧΟ

Street Triple: 6.2 / 8,100 kg.m/rpm
Z750: 7.3 / 8,300 kg.m/rpm



Το Z750, με αριθμό πλαισίου 030528 και 4,300km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 27.9C, υγρασία 9%, ατμοσφαιρική πίεση 996.8mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

Το Street Triple, με αριθμό πλαισίου 326830 και 4,200km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 28.8C, υγρασία 7%, ατμοσφαιρική πίεση 997.0mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.00) και smoothing factor 4.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

	KAWASAKI Z750 ΤΕΟΜΟΤΟ Α.Ε. 7,990€	TRIUMPH STREET TRIPLE ΗΛΙΟΦΙΛ Α.Ε. 8,190€ (9,035€ ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΟΚΙΜΗΣ)
ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ		
Μήκος:	2,090 mm	2,030 mm
Πλάτος:	780 mm	736 mm
Ύψος:	1,065 mm	1,250 mm
Μεταξόνιο:	1,440 mm	1,395 mm
Ύψος σέλας:	815 mm	800 mm
Βάρος κατασκευαστή:	203 kg	167 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ		
Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά με 4Β/Κ	Υδρόψυκτος τρικύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	68.4 x 50.9 mm	74 x 52.3 mm
Χωρητικότητα:	748 cc	675 cc
Σχέση συμπίεσης:	11.3:1	12.7:1
Ισχύς κατασκευαστή:	106 / 10,500 hp/rpm	107 / 11,700 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	8.0 / 8,300 kg.m/rpm	7.0 / 9,100 kg.m/rpm
ΜΕΤΑΔΟΣΗ		
Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος μηχανικός	Υγρός πολύδισκος μηχανικός
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 1.714	Γρανάζια 1.847
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2.867 (15/43)	Αλυσίδα / 2.938 (16/47)
Σχέσεις / km/h ανά 1.000 rpm		
1η	2.571 / 9	2.938 / 8
2α	1.941 / 12	1.857 / 12
3η	1.556 / 16	1.565 / 14
4η	1.333 / 18	1.350 / 16
5η	1.200 / 20	1.238 / 18
6η	1.095 / 22	1.136 / 19
Τελική στον κόφτη:	265 km/h	241 km/h
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	232 km/h	229 km/h
ΠΛΑΙΣΙΟ		
Τύπος:	Ατσάλινο τύπου ραχοκοκαλιάς	Αλουμινένιο περιμετρικό
Rake:	24.5°	24.3°
Trail:	103 mm	95 mm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ		
	Ανάποδο τηλεσκοπικό πιρούνι	Ανάποδο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120 / 41 mm	120 / 41 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση επαναφοράς	καμία
ΠΙΣΩ		
	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	124 mm	126 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς	Προφόρτιση ελατηρίου, απόσβεση επαναφοράς
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ		
Ζάντα:	3.5 x 17˝	3.5 x 17˝
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier 120 / 70 ZR17	Dunlop Sportmax Qualifier 120 / 70 ZR17
Φρένο:	Δύο δίσκοι "Μαργαρίτα" 300mm, δαγκάνες Tokico 2 εμβόλων με γλίστρα	Δύο δίσκοι 308mm, δαγκάνες Nissin 2 εμβόλων με γλίστρα
ΠΙΣΩ		
Ζάντα:	5.5 x 17˝	5.5 x 17˝
Ελαστικό:	Dunlop Sportmax Qualifier 180 / 55 ZR17	Dunlop Sportmax Qualifier 180 / 55 ZR17
Φρένο:	Δίσκος "Μαργαρίτα" 250mm, δαγκάνα Tokico 1 εμβόλου με γλίστρα	Δίσκος 220mm, δαγκάνα Nissin 1 εμβόλου με γλίστρα
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ		
Ρεζερβουάρ:	18.5 lt	17.4 lt
Μέση κατανάλωση:	7.8 lt / 100 km	7.5 lt / 100km
Μέση Αυτονομία:	237 km	232 km

ebike.gr

racing

Από αυτό το τεύχος καλύπτουμε τα ελληνικά "ασφάλτινα" πρωταθλήματα και καλωσορίζουμε τον Γιάννη Μπούστα με τη μόνιμη στήλη του!

HJC
TCX
DUCATI CORSE
JOLLY CAFFÈ
500
1
PIRELLI

Ποιος θέλει να γίνει μηχανικός στα MotoGP;

Μη γελάτε, σοβαρά ρωτάω. Το λέω με αφορμή κάτι που διάβασα πρόσφατα και προκάλεσε μια μικρή επαγωγική διεργασία στο μυαλό μου. Για δείτε…

Όποιος γνωρίζει τον κύριο Mat Oxley να σηκώσει το χέρι του. Είναι πρώην αγωνιζόμενος, νυν συγγραφέας και δημοσιογράφος, για πάντα Βρετανός. Στην πατρίδα του δεν είναι σπάνιο να τον ακούσετε και ως Mr. MotoGP. Μεταξύ των πονημάτων του θα αναγνωρίσετε ίσως κάποια βιβλία όπως τα "Mick Doohan: Thunder from Down Under", "Valentino Rossi: Portrait of a Speed God", "The Challenge & Dream of Honda: 500 Grand Prix Motorcycle Wins".

Πρόσφατα, σε κάποιο από τα αναρίθμητα άρθρα του, εξηγούσε τις σχετικές διαστάσεις που χαρακτηρίζουν το "λούκι" που τραβάνε οι δύσμοιροι μηχανικοί του HRC. Διαστάσεις γαλαξιακές. Προσέξτε. Αυτοί, λέει, πέρασαν όλη την περίοδο των χειμερινών δοκιμών και τους δύο (τουλάχιστον) πρώτους αγώνες μοιρασμένοι ανάμεσα στο νέο πνευματικό τέκνο και το συμβατικό αποπαίδι. Κατά τη διάρκεια όλων αυτών των μηνών θα πρέπει να ήρθαν κάμποσες δεκάδες διαφορετικά πλαίσια από το στρατηγείο του HRC με τα οποία πειραματίστηκαν οι αναβάτες – δηλαδή ο Hayden, αφού ο Pedrosa ανάρρωνε. Μόνο που η επιλογή πλαισίου δεν είναι παίξε-γέλασε. Ειδικά όταν υπάρχει θέμα κινητήρα. Βλέπετε, ο "πνευματικός" είναι ψηλότερος από τον συμβατικό, με αποτέλεσμα να αλλάζει ριζικά η γεωμετρία από τον ένα στον άλλο. Βάλτε τώρα με το μυαλό σας πως ένα μόνο χιλιοστόμετρο μεταβολής μπορεί να αλλάξει τον ρυθμό διαστολής του σύμπαντος – που λέει ο λόγος.

Πού να μιλήσουμε για μεταβολές 10 και 20 mm…

Άντε τώρα να είναι Πέμπτη απόγευμα, δυο μέρες πριν τις κατατακτήριες δοκιμές και τρεις πριν τον πρώτο αγώνα, το κλίμα στα υψηλά κλιμάκια της ομάδας σου να κυμαίνεται μεταξύ άγχους και εκτελεστικού αποσπάσματος, τα αποτελέσματα των δοκιμών να μην είναι καλά και όλοι να περιμένουν πως θα πας χάλια. Φανταστείτε, δε, πως στο Κατάρ για παράδειγμα, η εργοστασιακή ομάδα είχε επτά (7) πλαίσια για να διαλέξει ο κάθε αναβάτης. Σε τρεις μέρες αυτοί οι μηχανικοί πρέπει να επιλέξουν τα πιο λογικά setup με βάση τα δεδομένα των προηγούμενων δοκιμών, να τα τρέξουν οι αναβάτες και να επιλέξουν. Αν έρθουν νέα πλαίσια, αδοκίμαστα, ακόμη περισσότερο τρέξιμο. Κάθε φορά πρέπει να ετοιμάζουν ένα μηχανάκι από το μηδέν και να το ρυθμίζουν με ακρίβεια νανόμετρου, γιατί σε 30 δευτερόλεπτα κάποιος αγχωμένος αναβάτης θα το καβαλήσει και θα το χώσει στην πρώτη εύκαιρη στροφή με 250. Δεν αρκεί απλά να επιβιώσει, αλλά να στρίψει ταχύτερα από 17 αντιπάλους. Όταν καταλήξουν στο σωστό (τους), έχουν να το ρυθμίσουν σωστά, διαφορετικά για κάθε session δοκιμών και διαφορετικά για τον αγώνα εννοείται. Στην εξίσωση μπαίνουν και τα λάστιχα, φυσικά, μια ακόμη παράμετρος όχι ολοκληρωτικά ελεγχόμενη. Α, και να μην ξεχνιόμαστε, δεν παίζουν δύο ίδιες πίστες στον κόσμο, κάθε μια ένας άλλος κόσμος. Μπάχαλο ακούγεται. Να πω την αλήθεια, τρόμαξα λιγάκι.

Μετά θυμήθηκα ένα blog που διατηρεί ένας μηχανικός της Alice Ducati (www.motoliam.com), σελίδα που επισκέπτομαι τακτικά όχι γιατί βγάζει τίποτε σημαντικές ειδήσεις –θέλει να κρατήσει τη δουλειά του!–, αλλά διότι μερικές φορές οι περιγραφές του μεταγγίζουν την ένταση κατευθείαν μέσα στους νευρώνες μου. Φυσικά, το μεγάλο του μυστικό είναι πως γουστάρει με τρέλα αυτό που κάνει, γιατί αλλιώς… προσωπική ζωή ελάχιστη, ωράριο εργασίας απροσδιόριστο, χώρος εργασίας παντού και από λεφτά δεν έχω ιδέα αν είναι καλά ή όχι.

Ειλικρινά, μερικές φορές μου φαίνεται πως είναι πολύ πιο δύσκολο να είσαι μηχανικός του Rossi, παρά ο Rossi ο ίδιος. Δίχως τα εκατομμύρια και τη δημοσιότητα, μόνο με άφθονη δουλειά και ένα ανώνυμο ευχαριστώ που μοιράζεσαι με όλη την υπόλοιπη ομάδα – αν και εφόσον ο "δικός σου" καταφέρει ένα βάθρο.

Ποιος θέλει ακόμη να γίνει μηχανικός στα MotoGP;

του Σπύρου Τσαντήλα

theraceeditorial

Από αυτό το τεύχος, ο Γιάννης Μπούστας μας αφηγείται το παρασκήνιο -και τα παρατράγουδα- πίσω από κάθε του συμμετοχή στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας. Στην παρθενική του στήλη, επιβεβαιώνει τον κανόνα που λέει πως, όταν πολλά πράγματα πάνε στραβά, τότε σύντομα θ' ακολουθήσει κάτι πολύ καλό...

Γιάννης Μπούστας

"...μετά από πεντέμισι ώρες, μια στάση για φαγητό, μια κλήση υπερβολικής ταχύτητας, πέντε πόντους στο δίπλωμα και 100 ευρώ λιγότερα, προσγειωνόμαστε στις Σέρρες..."

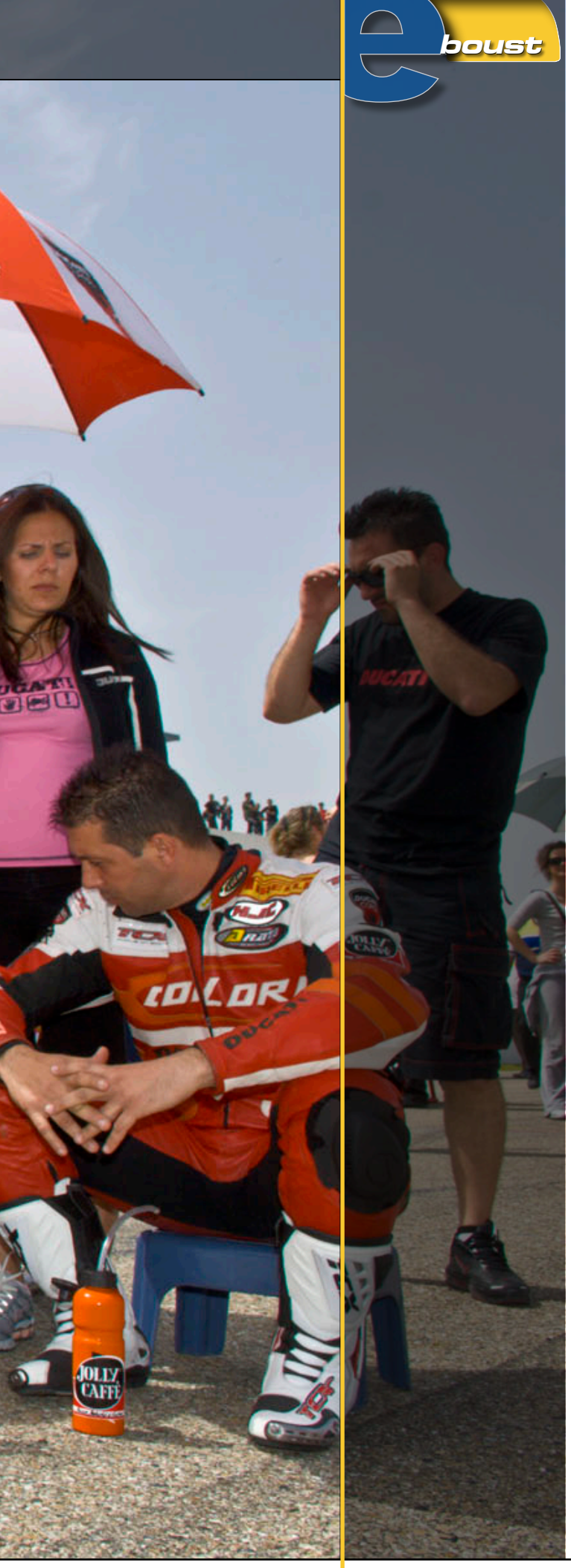
Με το δεξί

Μετά από μια βδομάδα στην έκθεση και μισή συμμετοχή σε ύφος προπόνησης στον πρώτο αγώνα του Π.Π. Supermoto, έφτασε Τετάρτη πριν τον δεύτερο αγώνα του πρωταθλήματος και αισθανόμουν τόσο κουρασμένος λες και τον είχα ήδη τρέξει. Πρώτη μου δουλειά νωρίς το πρωί (μετά τον Jolly καφέ, έτσι;), ήταν να πάρω το φορτηγό από την Hellinmoto στην Ελευσίνα και να το πάω στον Μάνο Πετρόπουλο, τον μηχανικό μου, στη Νίκαια, να το συμμαζέψουμε και να το φορτώσουμε. Φασίνα λοιπόν στο αθάνατο Mercedes 809, πέταμα τα παλιά λάστιχα και τα χρησιμοποιημένα αναλώσιμα, πλύσιμο μέσα-έξω και τακτοποίηση των απαραίτητων για τον αγώνα: έξι ολοκαίνουργια ζευγάρια Pirelli, άλλα τέσσερα μεταχειρισμένα από χρονομετρημένα για το setup της μοτοσυκλέτας την Παρασκευή και πέντε βρόχινα - μόνιμοι κάτοικοι του Mercedes για το απρόβλεπτο του καιρού. Τσεκάραμε το 1098 να βεβαιωθούμε ότι όλα ήταν στη θέση τους, το πλύναμε και το φορτώσαμε στο Mercedes. Τελικός έλεγχος στη λίστα μας για να είμαστε ήσυχοι ότι έχουν φορτωθεί όλα και το φορτηγό ήταν έτοιμο ν' αναχωρήσει για Σέρρες στις οκτώ το απόγευμα για το 8ωρο ταξίδι του.

Δεν πρόλαβε να πάει εννιά και το φορτηγό εγκατέλειψε πρόωρα τον αγώνα, έξω από την παλιά Renault στη Ν. Φιλαδέλφεια. Ο οδηγός τηλεφωνεί και δηλώνει εγκατάλειψη από σωληνάκι τρόμπας συμπλέκτη. Το γεγονός με ανάγκασε ν' αποδείξω την ταχύτητά μου (τι πρωταθλητής Ελλάδος είμαι άλλωστε;), και να μεταβώ στο σημείο όσο πιο γρήγορα μπορώ. Και σαν να μην έφτανε αυτό, για τις επόμενες δύο ώρες θα χρειαζόταν να θυμηθώ την παλιά μου ιδιότητα του μηχανικού αυτοκινήτων. Περασμένα μεσάνυχτα και το φορτηγό ξαναμπαίνει στον αγώνα. Εγώ, μαύρος μέσα στα πετρέλαια, τα λάδια και τα υγρά φρένων, με κατεστραμμένα ρούχα, παπούτσια και ένα κράνος λιγότερο που θυσίασα στο βωμό της ψυχικής μου ηρεμίας, επιστρέφω σπίτι σκέτος κάγκουρας, με το μπουφάν και τα γάντια παραμάσχαλα καθώς, αν τα φόραγα, σίγουρα θα τα πέταγα.

Ένα ζεστό μπάνιο με Svelto για τα πιάτα για να φύγει η μπίχλα (τα σαμπουάν και τα μυρωδάτα αφρόλουτρα δεν συγκινούν τα μηχανόλαδα), και ένα γεμάτο πιάτο μακαρόνια ήταν η ανταμοιβή μου. Ή τουλάχιστον έτσι νόμιζα, καθώς στις 01.20 ο οδηγός ξαναχτυπά στο κινητό. Ο επισκευασμένος συμπλέκτης έχει βάλει αέρα και θέλει μια καλή εξαέρωση για να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες του. Με τα πολλά, επιστρέφω ξανά στο σπίτι στις 02.30 και αναζητώ εκ νέου το Svelto που πρόλαβε να μετακομίσει στην κουζίνα. Ύπνος δεν με πιάνει μέχρι τις τέσσερις. Ξύπνησα στις εννιά από -μαντέψτε- το κινητό. Αυτή τη φορά, έτσι γι' αλλαγή, τα νέα ήταν ευχάριστα. Το 809 τερμάτισε τον αγώνα και έχει παρκάρει στα paddock των Σερρών. Στις έντεκα αναχωρούμε για Σέρρες με το νοικιάρικο 9θέσιο βανάκι της Nissan. Μετά από πεντέμισι ώρες, μια στάση για φαγητό, μια κλήση υπερβολικής ταχύτητας, πέντε πόντους στο δίπλωμα και 100 ευρώ λιγότερα, προσγειωνόμαστε στις Σέρρες. Παραδοσιακά, η Πέμπτη είναι μέρα χαλάρωσης – κάτι που όλη η ομάδα χρειάζεται μετά από τέτοια απρόοπτα. Αυτός είναι άλλωστε ο

DUCATI CORSE
METZELER
BOUSTAS
JOLLY CAFFE
1098
500
άλλη ιστορία...
Hell in Wheels
COLORI
wizard
BAGES
PIRELLI
brembo
OXFORD



λόγος που διώχνουμε το φορτηγό από την Τετάρτη, μήπως και του πάρει περισσότερες από τρεις μέρες για να φτάσει στην πύλη του Ολύμπιου…

Παρασκευή πρωί, το πρωινό σερβίρεται στις 07.30. Οκτώ και κάτι ψιλά είμαστε στην πίστα να στήσουμε το τσαντίρι. Στις έντεκα είναι όλα έτοιμα, και το 1098 κουβερτωμένο με τα λάστιχα των Μεγάρων, καινούργια αλυσίδα και φρέσκα υγρά στα φρένα. Στις 12.30 μπαίνω για πρώτη φορά στην πίστα μαζί με άλλες 45 μοτοσυκλέτες και στο δεύτερο μόλις γύρο, το χρονόμετρο γράφει 1.21.200 με δυο-τρεις προσπεράσεις. Στον πέμπτο γύρο αποφασίζω να βγω έξω, καθώς και ο χρόνος μου είναι καλός αλλά και η κυκλοφορία είναι ασφυκτική. Η πίστα είναι σε κακό χάλι, με λάσπες στις K1, K3 και K5, ένα ρυάκι νερού να διασχίζει την πίστα μετά την K5, και με κινούμενες σημαδούρες μπόλικα 1000άρια ιδιωτών και 125άρια που στρώνουν πιστόνι – και όλοι τους να γυρνάνε ανεξέλεγκτα. Η αίσθηση από τη μοτοσυκλέτα είναι καλή, ακόμη και με τα τελειωμένα λάστιχα από τον προηγούμενο αγώνα. Κουβεντιάζω με τον Μάνο και αποφασίζουμε ν' αλλάξουμε τη γεωμετρία της μοτοσυκλέτας και να φορέσουμε ένα ελαφρώς μεταχειρισμένο ζευγάρι χρονομετρημένων. Προσαρμόζουμε το μείγμα στις καιρικές συνθήκες της ημέρας χρησιμοποιώντας σαν βάση τα δεδομένα του 2007 και τις δραστικές αλλαγές στο σωματικό μου βάρος – να μην ξεχνιόμαστε, είμαι 15 κιλά ελαφρύτερος φέτος! Με βάση την κατάσταση της πίστας και την απόφαση των οργανωτών να μην χωρίσει τους αγωνιζόμενους σε κατηγορίες, αποφασίζουμε να μην μπούμε ξανά σήμερα, καθώς δεν έχει νόημα να κάνουμε γύρους, ούτε στο 1.30. Στις 18.00 περνάμε τεχνικό έλεγχο και τα μαζεύουμε να πάμε για φαγητό, εξαντλημένοι από τέσσερις ολόκληρους γύρους με το 1098, άλλους πέντε με ένα K5 φίλου για να του βρω τις αναρτήσεις και έξι ακόμα με το CBR600 του γυμναστή μου για να διαπιστώσουμε ότι, τελικά, σέρνεται – το μηχανάκι, όχι ο γυμναστής. Απορρίψαμε αρκετές προσφορές για βόλτες (το CBR του Τσουκαλά και κάνα δυο μοτοσυκλέτες ακόμα), καθώς το στομάχι ήταν πλέον η πρώτη μας προτεραιότητα.

Σάββατο στις 08.30, όλη η ομάδα είναι στην πίστα. 10.20 μπαίνω στα πρώτα ελεύθερα και κάνω δέκα γύρους στο 1.20.800 με 1.21.300. Βγαίνω ευχαριστημένος, παρά την κίνηση και τις πολλές προσπεράσεις. Οι χρόνοι δείχνουν ότι οι κόποι μας δεν έχουν πάει στράφι, καθώς η μοτοσυκλέτα και η φυσική μου κατάσταση βρίσκονται σε εξαιρετικό επίπεδο. Τώρα πρέπει να προετοιμαστούμε για τα πρώτα χρονομετρημένα: κουβέρτες σε δύο καινούργια ζευγάρια λάστιχα (ένα στη μοτοσυκλέτα και ένα στις δεύτερες ζάντες), ξανά αλλαγή στο μείγμα λόγω της διαφοροποίησης του καιρού και νέα ρύθμιση στη γεωμετρία, ούτως ώστε να γίνει πιο ακραία για τους 1-2 γύρους των χρονομετρημένων. Κάνω τους δύο πρώτους μου γύρους στο 1.20.100, χωρίς να λείψουν τα προβλήματα: το καινούργιο shifter δεν λέει να συνεργαστεί παρά την επιμονή μας στη ρύθμισή του, ενώ το πλήθος αναβατών δεν μου άφησε έστω κι ένα καθαρό γύρο. Επιστροφή στα pits, αλλαγή ελαστικών και ξήλωμα στο shifter. Μπαίνω για τη δεύτερη προσπάθεια και πετυχαίνω ένα καλό γύρο, αλλά με προσπέραση στην K13 στον συναθλητή μου Στρατά. Απολογισμός; 1.19.569 με αρκετή στεναχώρια (όσο μπορώ να στεναχωρηθώ με τέτοιο

DUCATI
CORSE
DUCATI
CORSE

EKO

DUCATI
CORSE
MOLLY
CAFFÈ

χρόνο), καθώς γνωρίζω ότι θα ήμουν αρκετά πιο κάτω αν είχα τη γρήγορη γραμμή στην 13. Άλλα δύο φρέσκα ζευγάρια για τα δεύτερα χρονομετρημένα, με τα ίδια ακριβώς προβλήματα που είχαμε στα πρώτα: shifter με άποψη και κανένας καθαρός γύρος. Τελειώνω το session με 1.19.545, που μπορεί να είναι μια ανάσα από το ρεκόρ πίστας, αλλά δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες που είχα το πρωί. Φανερά εκνευρισμένος, τα μαζεύω και φεύγω αμέσως από την πίστα για το ξενοδοχείο. Εκείνη τη στιγμή μου βγήκε όλη η κούραση των ημερών και η καταπίεση της τρίμηνης δίαιτας. Ο Μάνος μένει μέχρι αργά και ολοκληρώνει τη γενική επισκευή του 1098, που περιλαμβάνει καινούργια αλυσίδα και τακάκια, δίσκους συμπλέκτη, υγρά φρένων, καθάρισμα φίλτρων, ρύθμιση στους ιμάντες και έλεγχο στο διαγνωστικό. Τέλος, συνεννοούμαστε από το τηλέφωνο και αλλάζει τη γεωμετρία προς το πιο ήπιο.

Κυριακή πρωί και η μοτοσυκλέτα στο warm up βρίσκεται σε κατάσταση αγώνα: γεμάτη βενζίνη και με λάστιχα δύο γύρων σε σκληρότητες αγώνα. Κάνω επτά γύρους με γυρολόγιο 1.20.300 έως 1.21.000. Τόσο εγώ όσο και ο Μάνος είμαστε πολύ ευχαριστημένοι με τη μοτοσυκλέτα και το στήσιμό της. Μέχρι την ώρα του δικού μας αγώνα, παρακολουθώ τις άλλες κατηγορίες και κάνω τον βοηθό μηχανικού στον Αλέξη Παπαγεωργίου, φορώντας τις κουβέρτες στη μοτοσυκλέτα του. Η ώρα της εκκίνησης πλησιάζει. Αλλάζουμε υγρά φρένων, γεμίζουμε το ρεζερβουάρ και φοράμε καινούργια ελαστικά – ζυγοσταθμισμένα αυτή τη φορά. Μετά από τέτοια προετοιμασία, ο αγώνας είναι μια απλή, τυπική διαδικασία. Άγχος για τη μοτοσυκλέτα ή την εκκίνηση δεν υπήρξε ούτε στιγμή. Πήρα την πρώτη θέση με διαφορά 20+ sec από τον δεύτερο Στρατά, οδηγώντας χωρίς πίεση και χωρίς κανένα πρόβλημα από την αρχή μέχρι το τέλος. Αν μη τι άλλο, αυτή είναι η καλύτερη ανταμοιβή μιας φορτωμένης βδομάδας, με πολλά προβλήματα και συσσωρευμένη κούραση. Τρεις και μισή το μεσημέρι, ο αγώνας έχει τελειώσει και σηκώνουμε τα κύπελλα με το Μάνο και την κόρη μου. Αφού ευχαριστήσουμε τον κόσμο και την ομάδα μου, ξεκινά ο αγώνας της επιστροφής. Σε λιγότερο από μιάμιση ώρα, το φορτηγό είναι έτοιμο, φορτωμένο και το τιμόνι του περιμένει τον οδηγό στις δέκα το βράδυ που λήγει η απαγόρευση κυκλοφορίας. Η υπόλοιπη ομάδα ξεκινά το ταξίδι στις πέντε το απόγευμα και ολοκληρώνει τη διαδρομή στις δώδεκα, μετά από στάση για φαγητό και αρκετό πήξιμο στα Τέμπη. Δευτέρα πρωί, το φορτηγό βρίσκεται στην Ελευσίνα. Πηγαίνω στις δέκα και το παίρνω να το πάω στον Μάνο να ξεφορτώσουμε τα πράγματα. Τυχερός στην ατυχία μου, μένω από πετρέλαιο ακριβώς έξω από το μαγαζί του Μάνου. Ξεφορτώνω, τακτοποιώ και επιστρέφω το φορτηγό στην Ελευσίνα στις επτά το απόγευμα. Κατεβάζω την προσωπική μου μοτοσυκλέτα για να φύγω (ένα Tmax 500), και την ώρα που βάζω το κράνος μου είναι η στιγμή που τελειώνει το Σαββατοκύριακο του αγώνα (σ.σ. από πότε το διάστημα Τετάρτη με Δευτέρα μετρά για δύο μέρες;).
Απολογισμός; Ένα κράνος που "μου έπεσε" στη Renault, ένα κατεστραμμένο κινητό που μου έπεσε στο ταβάνι - και να μην ξεχάσω και την κλήση των 100 ευρώ. Ελπίζω στο επόμενο τεύχος να επανέλθω με έναν κάπως πιο οικονομικό απολογισμό...

Racing Gossip

BMW S1000RR

Ο κόσμος το 'χε τούμπανο κι αυτοί κρυφό καμάρι, συνελήφθη και από τον φωτογραφικό φακό στην πίστα, οπότε ήρθε ο καιρός για τη BMW να μας δώσει επίσημες φωτογραφίες του νέου της superbike.

Αυτό ακριβώς περιέγραψε ο νεοδιόριστος διευθυντής της BMW Motorrad, Dr. Hendrick von Künheim. Εξήγησε δηλαδή ο άνθρωπος πως, αφού μας πήραν είδηση, ας δώσουμε και κάτι επίσημο να ηρεμήσουν οι "φημολόγοι".

Είπε, λοιπόν, ο δόκτωρ Künheim πως το έψαξαν πολύ το πράγμα εκεί στο Μόναχο και κατέληξαν πως μόνο ο τετρακύλινδρος σε σειρά μπορεί να τους δώσει αυτό που χρειάζονται. Η μοτοσυκλέτα όντως αποσκοπεί σε μια λογική 190 ίππων για 190 κιλά, αλλά αυτό για την έκδοση δρόμου. Προφανώς η αγωνιστική θα πρέπει να καταφέρνει κάμποσα παραπάνω για να τα βάλει με τον Ιαπωνικό ανταγωνισμό. Οι Γερμανοί, άλλωστε, δεν έρχονται μόνο για τη δημοσιότητα, θέλουν νίκες. Πιο συγκεκριμένα, ο προγραμματισμός τους προβλέπει τουλάχιστον εμφανίσεις στη δεκάδα τον πρώτο χρόνο, σταθερά εξάδα με σποραδικά βάθρα τον δεύτερο και νίκες τον τρίτο. Άλλωστε, όπως είπε χαρακτηριστικά ο Künheim, "μπαίνουμε για να κερδίσουμε το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα!"

Στη συνέχεια εξήγησε πως για πολλούς και προφανείς λόγους δεν είναι σε θέση να αποκαλύψει τεχνικά στοιχεία της μοτοσυκλέτας. Θα ονομάζεται S1000RR, το όλο project είναι ακόμη σε εξέλιξη, αλλά απεκάλυψε πως θα διαθέτει ένα εξελιγμένο traction control και κάποιου είδους καινοτόμο τεχνολογία στην κεφαλή.

Εντός του 2009 οι Γερμανοί υπόσχονται να έχουν περίπου 1,000 μοτοσυκλέτες δρόμου για την ομολογκασιόν, παρόλο που η FG Sport επιτρέπει στις ομάδες ένα περιθώριο μηνών αφότου έχει αρχίσει το πρωτάθλημα μέχρι να βγάλουν στην αγορά τις εκδόσεις δρόμου των αγωνιστικών τους – γεγονός που η Foggy Petronas κάποτε εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο, καθώς ακόμη περιμένουμε τις μοτοσυκλέτες τους…

Κατά τ' άλλα από τις φωτογραφίες διακρίνουμε το όνομα της Dell' Orto, προφανώς στην τροφοδοσία, της Brembo και της Ohlins στους προφανείς τομείς τους. Επιπλέον, συμπεραίνουμε πως η μοτοσυκλέτα είναι πέρα για πέρα "γιαπωνέζικη": ούτε περίεργα μπροστινά, ούτε τίποτα. Κόλλα της ένα αυτοκόλλητο Suzuki και την επόμενη εβδομάδα θα διαβάζεις σε όλα τα αγγλικά περιοδικά για διαρροή φωτογραφιών του νέου GSX-R…

Το S1000RR κυκλοφορεί ήδη στο Διαδίκτυο. Απολαύστε ένα σύντομο ουρλιαχτό του στο www.youtube.com/watch?v=SRF4FEII_TA

ΚΑΤΑΣΚΟΠΕΙΑ ΣΤΑ MOTOGP;

Κάποιοι μιλούν για ένα σκάνδαλο ανάλογο με αυτό της F1 που ενέπλεξε πέρυσι McLaren και Ferrari. Αυτή τη φορά οι φερόμενοι ως εμπλεκόμενοι είναι Ιάπωνες και η πέτρα του σκανδάλου κορυφαίο στέλεχος

Γνωρίζετε τον κύριο Ichiro Yoda; Είναι το μεγάλο αφεντικό της Kawasaki στα MotoGP από τη στιγμή που η ομάδα επέστρεψε στην εργοστασιακή αγκάλη. Αυτό που ίσως δεν γνωρίζετε είναι πως μέχρι και το 2004 εργαζόταν για λογαριασμό της Yamaha.

Όπως αναφέρει το γερμανικό περιοδικό Motorsport Actuell, η Kawasaki προσέφερε το 2004 ένα αστρονομικό χρηματικό ποσό για να πείσει τον κύριο Yoda να ντυθεί στα πράσινα, μεσούσης της αγωνιστικής περιόδου, μεταφέροντας μαζί του στο Akashi κάμποση τεχνογνωσία από την παλιά του εργοδότρια – η οποία μόλις είχε πάρει τον πρώτο της τίτλο με τον Valentino Rossi. Συγκεκριμένα, το ζητούμενο ήταν να φέρει πληροφορία σχετικά με την M1 της επόμενης χρονιάς, θέμα που ο Yoda φέρεται να γνώριζε καλά. Επιπλέον, το γεγονός πως πρόκειται για τις μόνες δύο εταιρείες που τρέχουν με τετρακύλινδρους σε σειρά, όπως και να το κάνουμε, ρίχνει λάδι στη φωτιά.

Το συμβόλαιο του Yoda με τη Yamaha δεν περιείχε κανένα περιορισμό σε ενδεχόμενη μετεγγραφή του, όπως συμβαίνει στις περισσότερες περιπτώσεις στα GP – θυμηθείτε λ.χ. και τη μετακίνηση του Jeremy Burgess από τη Honda στη Yamaha. Στη F1, αντιθέτως, είθισται τα στελέχη να έχουν ρήτρες στα συμβόλαιά τους που επιβάλουν ένα συγκεκριμένο νεκρό χρονικό διάστημα πριν εργαστούν για ανταγωνιστή, περίοδο γνωστή ως "gardening". Όχι όμως εδώ.

Εν τέλει, η ιστορία δεν πήρε διαστάσεις διότι η Yamaha ουδέποτε κινήθηκε νομικώς εναντίον του Ichiro Yoda. Οι πιο κυνικοί ισχυρίζονται πως δεν βρήκαν τον λόγο δεδομένου ότι η Kawasaki από πλευράς αποτελεσμάτων δεν δείχνει να έχει ωφεληθεί από μια τέτοια ενδεχόμενη υποκλοπή τεχνολογίας. Αν ξαφνικά τα πράσινα ZX-RR άρχιζαν να καταπίνουν M1, ίσως να ήταν αλλιώς τα πράγματα…

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας, **φωτό:** eBike

ΑΜΦΙΒΟΛΙΕΣ YAMAHA ΓΙΑ ROSSI-FIAT

Στη Yamaha κάποιες φωνές διερωτώνται αν πρέπει και του χρόνου να πληρώνουν 12 εκατομμύρια στον Rossi. Μετά μπαίνει στο παιχνίδι κι ένας μέγας χορηγός και το πράγμα μπλέκει

Η αρχή έγινε από τον Jorge Lorenzo. Η φθίνουσα πορεία του Valentino Rossi σε αντιδιαστολή με την άκρως ανοδική του Ισπανού γεννούν σε κάποιους ερωτήματα. Όταν κορυφαίοι αναβάτες όπως ο Dani Pedrosa πληρώνονται με αμοιβές της τάξης των 6-7 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως –τιμή που θεωρείται το ταβάνι της κατηγορίας για όλους πλην Rossi– γιατί να πληρώνεις 12;

Ο Valentino Rossi πήρε 11 νίκες το 2005, 5 το 2006 και μόλις 4 πέρυσι. Φέτος δεν έχει νικήσει ακόμη, κάτι που πέτυχε ο ομόσταυλός του Lorenzo, ο μόνος άλλος αναβάτης που έχει κερδίσει με το M1 εκτός του Max Biaggi πίσω στο 2002. Ακόμη κι αν υποθέσουμε πως αποκλείεται η Yamaha να σκέφτεται τέτοια ζητήματα για τον αναβάτη που την έβγαλε από την ανυποληψία μετά από αρκετά χρόνια, έρχεται μια άλλη σχετική πληροφορία που ταράζει τα νερά.

Σύμφωνα με την Ιταλική ιστοσελίδα www.gpone.com έγινε επαφή της Yamaha με την Telefonica, η οποία είχε αποχωρήσει από τα MotoGP μαζί με τον Sete Gibernau. Τότε η Yamaha υπέφερε από τις αναχωρήσεις των τσιγαράδων Gauloises και Camel, για να καταλήξει σε μια διετή συμφωνία με τη Fiat. Τώρα η διετία παρέρχεται και οι φήμες λένε πως η (Ισπανική) Telefonica ενδιαφέρεται πολύ να ξαναμπεί στο παιχνίδι βλέποντας τη δυναμική του (Ισπανού) Jorge Lorenzo. Μάλιστα, οι κακές γλώσσες λένε πως καλοβλέπει την έχθρα Pedrosa-Lorenzo ως επιπλέον προβολή στη χώρα τους.

Αν αυτό ισχύει, τότε η Telefonica ως κεντρική χορηγός δεν αποκλείεται να είναι πιο πρόθυμη να σπρώξει τα εκατομμύριά της στον Lorenzo, αφήνοντας ένα κενό χρηματοδότησης για το πανάκριβο συμβόλαιο του Rossi. Από την άλλη, θεωρείται μάλλον απίθανο να δεχτεί ο Ιταλός μείωση αποδοχών, με άμεσο αποτέλεσμα να ξαναφουντώνουν οι φήμες για επαφές του Vale με σχεδόν όλα τα εργοστάσια των MotoGP και πρωτίστως με τις Kawasaki και Ducati. Στο μεταξύ, δε, γίνεται ολοένα και πιο επιτακτική η ανάγκη του Ιταλού για νίκες φέτος.

Racing Gossip

HOPPER THE SCREAMER

Τελικά δεν κρατήθηκαν και το έδωσαν το screamer ZX-RR στον John Hopkins για να το δοκιμάσει.

Εννοείται πως του άρεσε

Μόνο και μόνο που το ακούς σε ψήνει. Αλλά αυτή τη φορά ο Hopkins καβάλησε τη μοτοσυκλέτα στην πίστα και δηλώνει καταγοητευμένος. Για την ακρίβεια δήλωσε "φέρτε το μου τώρα!". Αφού συνήλθε από το σοκ και ηρέμησε λιγάκι, ο αναβάτης της Kawasaki εξήγησε λίγο περισσότερο τι ήταν αυτό που τον συνάρπασε τόσο πολύ στον screamer κινητήρα.

"Είναι σα να καβαλάς ένα δίχρονο 500 αλλά χωρίς κραδασμούς. Περισσότερη δύναμη και ήχος να τρελαίνεσαι. Νομίζω πως με τα ηλεκτρονικά που έχουμε σήμερα στη διάθεσή μας η μοτοσυκλέτα μπορεί να γίνει πολύ ευκολοδήγητη."

Πόσες φορές να το επαναλάβει το παλικάρι; "Φέρτε το ΤΩΡΑ!".

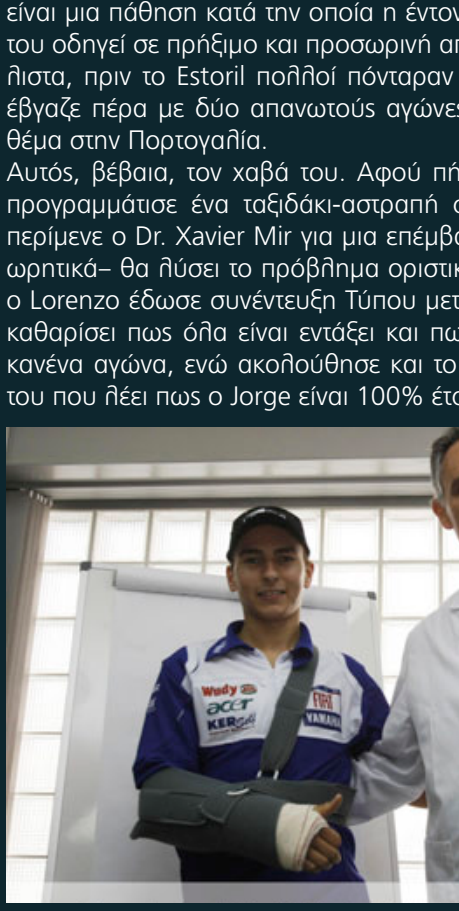
Στο μεταξύ, ακούστε τον απίστευτο ήχο του screamer ZX, στη διεύθυνση www.youtube.com/watch?v=bjou0zRJZBE. Αν και μοιάζει πολύ με ήχο από F1, όλοι όσοι το έχουν ακούσει από κοντά έχουν να λένε πως έτσι ακριβώς ουρλιάζει και δεν πρόκειται να μοντάζ. Μακάρι να έχουν δίκιο και μακάρι να το τρέξουν, μόνο και μόνο για να το ακούμε.

ΝΥΣΤΕΡΙ ΓΙΑ ΤΟΝ LORENZO

Ο πρωτοπόρος της βαθμολογίας μετ
χε και με πρόβλημα υγείας! Δηλαδή,
τι θα τους κάνει;

Το πρόβλημα του Jorge Lorenzo δεν είν
λον κοινό στον επαγγελματικό του χώρο.
είναι μια πάθηση κατά την οποία η έντον
του οδηγεί σε πρήξιμο και προσωρινή α
λιστα, πριν το Estoril πολλοί πόνταραν
έβγαζε πέρα με δύο απανωτούς αγώνες
θέμα στην Πορτογαλία.

Αυτός, βέβαια, τον χαβά του. Αφού πή
προγραμμάτισε ένα ταξιδάκι-αστραπή
περίμενε ο Dr. Xavier Mir για μια επέμβ
ωρητικά– θα λύσει το πρόβλημα οριστικ
ο Lorenzo έδωσε συνέντευξη Τύπου μετ
καθαρίσει πως όλα είναι εντάξει και πω
κανένα αγώνα, ενώ ακολούθησε και το
του που λέει πως ο Jorge είναι 100% έτ



ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΤΑΓΚΟ ΣΤΗ ΣΑΓΚΑΗ

Σας το είχαμε πει ήδη από το προηγούμενο τεύχος, μα αυτή τη φορά είναι επίσημο. Κίνα τέλος από το 2009…

Δεν άλλαξαν πολλά στον μήνα που πέρασε, απλά άρχισε να επισημοποιείται η φήμη που ήθελε την Κίνα να βγαίνει εκτός προγράμματος GP. Ακόμη περιμένουμε μια επίσημη ανακοίνωση από τη Dorna, αλλά αυτή μάλλον θα γίνει όταν θα έχει καθοριστεί και η αντικαταστάτρια της Σαγκάης, κάτι που ακόμη αποτελεί στόχο φημολογίας.

Πριν ένα μήνα στο παιχνίδι έπαιζε το Hungaroring στην Ουγγαρία, αλλά και μια νέα πίστα κατάλληλων προδιαγραφών που κατασκευάζεται στην ίδια χώρα. Στο μεταξύ, άρχισαν να ακούγονται οι Βραζιλία και Νότια Αφρική για επιστροφή στο πρόγραμμα, ενώ οι Ιταλοί ονειρεύονται και έναν τρίτο αγώνα στην πατρίδα τους καθώς η Imola μόλις ανακατασκευάστηκε πλήρως και άρχισε διαπραγματεύσεις με τους ανθρώπους της F1.

Αυτό που ακούγεται πολύ πάντως είναι πως, ανεξαρτήτως χώρας, οι περισσότερες πιθανότητες είναι ο αγώνας που θα αντικαταστήσει το Κινεζικό GP να φιλοξενηθεί επί Ευρωπαϊκού εδάφους, σύμφωνα με την επιθυμία των ομάδων.

ά από τρεις αγώνες έτρε-
τώρα που θεραπεύτηκε

αι ανησυχητικό, αλλά μάλ-
Ονομάζεται arm pump και
νη καταπόνηση των χεριών
πώλεια στην αίσθηση. Μά-
πως ο Ισπανός δεν θα τα
ς και πως θα είχε σοβαρό

ηρε pole position και νίκη,
στη Βαρκελώνη όπου τον
αση ρουτίνας η οποία –θε-
κά και αμετάκλητα. Ο ίδιος
κά την επέμβαση για να ξε-
ος δεν θα απουσιάσει από
δελτίο Τύπου της ομάδας
ριμος για την Κίνα.

ΠΡΑΣΙΝΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

Είναι πράσινο, ονομάζεται Racing Green και είναι ηλεκτρονικό περιοδικό. Όχι, δεν είναι δικό μας, απλά η Kawasaki ζήλεψε λίγη από τη δόξα μας (;) και έβγαλε το δικό της online δωρεάν περιοδικό

Στη διεύθυνση www.racing-green-magazine.com το νέο e-περιοδικό της Kawasaki ντεμπουτάρει με το πρώτο του τεύχος. Το εταιρικό έντυπο της αγωνιστικής ομάδας της Kawasaki δεν διατίθεται για download αλλά διαβάζεται online. Η θεματολογία του είναι αναμενόμενα καταπράσινη: οι δύο αναβάτες μας, η μοτοσυκλέτα μας, η ομάδα μας, τα ηλεκτρονικά μας, τα φορτηγά μας. Για την ακρίβεια, είναι τόσο πλούσιο σε θεματολογία το πρώτο τεύχος που είναι να απορεί κανείς με το τι θα βάλουν στο επόμενο. Έχουν βλέπετε μερικούς περιορισμούς στα εν δυνάμει θέματά τους… Πάντως, για να μην κάνουμε τους τσάμπα γκρινιάρηδες, πρόκειται για μια πολύ καλοστημένη δουλειά, γραφιστικά όμορφη, με γεμάτη θεματολογία και άριστη φωτογραφία. Εύγε.

Ο HAYDEN ΙΝΔΙΑΝΟΣ

Ο πρωταθλητής του 2006 κάνει τα επίσημα εγκαίνια της νέας πίστας στην Indianapolis των Η.Π.Α. και γυρνά με 60 km/h!

Στις 14 του ερχόμενου Σεπτέμβρη η Indianapolis, ένα θρυλικό τοπωνύμιο για τους μηχανοκίνητους αγώνες των Η.Π.Α., θα φιλοξενήσει τον δεύτερο αγώνα GP της χώρας, όπου μάλιστα θα συμμετάσχουν και οι τρεις κατηγορίες – σε αντίθεση με τη Laguna Seca όπου τα δίχρονα απαγορεύονται βάσει πολιτειακής νομοθεσίας…

Πριν μερικές εβδομάδες, ο Nicky Hayden κλήθηκε σε μια ιστορική στιγμή να κάνει τους πρώτους γύρους με μοτοσυκλέτα στη νεότευκτη πίστα.

Μάλιστα, για το τυπικό της υπόθεσης, ο Αμερικανός γύρισε με μια Indian του 1909, η οποία τυγχάνει να είναι η μοτοσυκλέτα που είχε κερδίσει τον εναρκτήριο αγώνα της πίστας όταν πρωτοκατασκευάστηκε.

Στη συνέχεια, φυσικά, ο Hayden βγήκε βόλτα και με μια Honda CBR1000RR Fireblade βαμμένη στα χρώματα της Red Bull για να ικανοποιήσει όλους τους χορηγούς και εργοδότες.

SCHUMACHER Ο ΜΗΧΑΝΟΒΙΟΣ

Λεφτά έχει, χρόνο έχει, γρήγορος είναι, έτσι ο Γερμανός πρώην πρωταθλητής F1 το έχει ρίξει στη διασκέδαση. Τρέχει αγώνες με μοτοσυκλέτες και τα πάει καλά. Γι' αυτό και οι δημοσιογράφοι τον έχουν ζαλίσει

Αρχικά η Ducati τον κάλεσε να καβαλήσει τη μοτοσυκλέτα του Casey Stoner. Του άρεσε. Μετά συμμετείχε σε έναν αγώνα κυπέλλου στην Ουγγρική πίστα Pannoniaring με ένα Fireblade όπου τερμάτισε τρίτος. Δεν θα είχε ιδιαίτερη σημασία αν οι δύο πρώτοι δεν ήταν πρώην αναβάτες παγκοσμίου SBK (Martin Bauer και Andreas Meklau). Αυτό κι αν του άρεσε.

Έκτοτε ο Michael Schumacher δεν χάνει την ευκαιρία να τρέχει για την πλάκα του όπου μπορεί, πρόσφατα κέρδισε και αγώνα με ένα KTM Super Duke.

Όπως είναι προφανές, η συμπαθής συνομοταξία των συναδέλφων μας έσπευσε να θεωρήσει πως όπου να 'ναι ο Γερμανός θα φάει τη θέση του Melandri στην εργοστασιακή ομάδα. Κάποιοι πιο σοβαροί δήλωσαν πως άκουσαν τους ανθρώπους της Ducati να του τάζουν wild card συμμετοχές σε GP.

Αφού λοιπόν τον ζάλισαν τον άνθρωπο με τις ακατάσχετες φημολογίες τους, βγήκε ο ίδιος και ξεκαθάρισε πως δεν σκοπεύει να γίνει αγωνιζόμενος μοτοσυκλετιστής τώρα και πως αρκείται να διασκεδάζει. Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε, "άργησα 20 χρόνια αν ήθελα να τρέξω στο παγκόσμιο…"

KTM X-BOW

Οι Αυστριακοί κατέβασαν το υπερ-αυτοκίνητό τους σε αγώνα παραγωγή και αυτό πήγε και κέρδισε την κατηγορία του!

Αυτό θα πει Ready to Race! Το ραντεβού είχε κλειστεί για την Αγγλία γανωνόταν το GT4 European Cup. Εκεί οι Αυστριακοί ήθελαν να τεστ αγώνα το αυτοκίνητό τους, το οποίο αναμένεται να μπει σε κανονική κά, έφυγαν με δύο νίκες στην κατηγορία τους, εξαιρετικά αποτελέσμ χαμόγελα να! (με το συμπάθιο).

Η Γερμανική ομάδα Reiter Engineering έτρεξε δύο X-Bow με στοκ οποία θα πωλείται. Λόγω κανονισμών, στα X-Bow έπρεπε να προστεθ προβλεπόμενο βάρος και να μεγαλώσει λίγο το ύψος των αναρτήσεω νένα πρόβλημα σε δοκιμές, ελεύθερες και κατατακτήριες, νίκη στην τείχαν, 7η και 11η στο ένα σκέλος και 5η και 6η στο δεύτερο σκέλος αγώνες GT4, όταν λένε συνολική κατάταξη αυτή περιλαμβάνει θηρία N24, Ford Mustang και Chevrolet Corvette. Δηλαδή, για να τερματ κάμποσα από δαύτα…

Επόμενος αγώνας GT4 European Cup για το KTM X-Bow στη Monza

DESMOSEDICI GP8 ΓΙΑ BAYLISS ΚΑΙ BIAGGI

Τα έχει βρει μπαστούνια η Ducati στα MotoGP και ψάχνει λύσε Αφού οι υπάρχοντες αναβάτες δεν μπορούν να στήσουν τις μ τοσυκλέτες τους, μήπως να καλέσουμε το βαρύ ιππικό;

Αρχικά, όπως είθισται, κυκλοφόρησε ως φήμη, αλλά σύντομα ο αγω στικός διευθυντής της ομάδας, Livio Suppo, επιβεβαίωσε πως στο Ιτα κό εργοστάσιο σκέφτονται να δώσουν τη μοτοσυκλέτα για δοκιμές στο Troy Bayliss και Max Biaggi. Η κίνηση αυτή έχει ένα σοβαρό ποσοσ ρίσκου, καθώς οι δύο αναβάτες πρωταγωνιστούν στα SBK και μάλιστα Αυστραλός εξέφρασε κάποιες (συγκρατημένες) αμφιβολίες κατά πόσ θα του έκανε καλό μια τέτοια διακοπή από τον δικό του ρυθμό. Ο Εκ τόνταρχος Max, από την άλλη, πετάει τη σκούφια του στη σκέψη.

Για την Ιταλική ομάδα ελλοχεύει κι ένας επιπλέον κίνδυνος: αυτός τ απαξίωσης των Marco Melandri, Toni Elias και Sylvain Guintoli. Φαντ στείτε να τους στήσει τη μοτοσυκλέτα ο Biaggi και ξαφνικά να αρχίσο να γυρνάνε γρήγορα κι οι τρεις… Από την άλλη όμως, πόσο τιμητι είναι για την παγκόσμια πρωταθλήτρια να έχει τρεις από τις τέσσερ μοτοσυκλέτες της να σέρνονται στην ουρά κάθε αγώνα;

Επί της ουσίας τώρα, μια τέτοια δοκιμή μπορεί να γίνει μόνο ως ιδιωτικ καθώς ο κανονισμός των MotoGP προβλέπει πως στις επίσημες δοκιμ συμμετέχουν οι δηλωμένοι αναβάτες εξέλιξης του κάθε εργοστασίου και οι κ.κ. Bayliss και Biaggi δηλώνουν άλλη ενασχόληση επισήμως.

για τελικές δοκιμές πριν αρχίσει η

κή πίστα του Silverstone, όπου διορ-
τάρουν για πρώτη φορά σε συνθήκες
παραγωγή φέτος το καλοκαίρι. Τελι-
ατα στην συνολική κατάταξη και κάτι

setup και τα λάστιχα δρόμου με τα
θεί έρμα για να φτάσουν στο ελάχιστο
ν. Μετά ήρθε η ώρα του αγώνα. Κα-
'Sports Light' κατηγορία που συμμε-
στη συνολική κατάταξη. Όπου στους
των 400+ ίππων όπως Aston Martin
ίσεις εκεί 5ος θα πρέπει να περάσεις

της Ιταλίας από 16 ως 18 Μαΐου.

ις.
ο-

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑ ENDURO AMOTOE

Στη Χαλκίδα από την Α.Μ.ΛΕ.Χ., τους LunatiX και με μεγάλο φεστιβάλ για να περνάμε ακόμη καλύτερα!

Η Αθλητική Μοτοσυκλετιστική Λέσχη Χαλκίδας και τα παιδιά της, LunatiX, ανέλαβαν να διεξάγουν τον 3ο αγώνα του Πανελληνίου Πρωταθλήματος Enduro AMOTOE στην Χαλκίδα, την Κυριακή 18 Μαΐου 2008. Η εκκίνηση, ο τερματισμός και η απονομή του αγώνα θα γίνει την ίδια μέρα στην παραλία της Χαλκίδας και συγκεκριμένα στον χώρο της προβλήτας των αγαλμάτων, κάτω από την πλατεία του Αγίου Νικολάου. Οι αγωνιζόμενοι με τις ομάδες τους θα αρχίσουν να έρχονται από το Σάββατο 17/5 και ο τεχνικός έλεγχος θα γίνει 13.00 με 21.00.

Παράλληλα με την ευκαιρία του Πανελλήνιου αγώνα, αποφασίσαμε να τον πλαισιώσουμε με μια γιορτή. Το 1ο Φεστιβάλ Μοτοσυκλέτας Χαλκίδας

ξεκινά την Παρασκευή 16/5 το απόγευμα στον χώρο της παραλίας των "Αστεριών" με την τελετή έναρξης με κρουστά και DJ's, events, μοτο-περίπτερα, μπυροστέκια, live μουσικές –Παρασκευή VitaPeis (Hip-Hop), Σάββατο Locomondo (Reggae)– moto-trial, επιδείξεις skate, bmx, Graffiti in action (Hit-Heroes-Use) και BBQ, μοτοεξορμήσεις και Ποδηλατικό Γύρο Χαλκίδας.

Την Κυριακή, παράλληλα με τον αγώνα Enduro και τις λοιπές δραστηριότητες, θα προβληθεί σε γιγαντοοθόνη και ο αγώνας MotoGP στο Le Mans.

Η εκδήλωση υιοθετείται από τον Οργανισμό Άθλησης του Δήμου Χαλκιδαίων και την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Επικοινωνία, amlexalkidas@gmail.com ή 6936111991, 6936613713 και 6936546478.

Οι αυτοκρατορί
αντεπιτίθε

Η Honda βρίσκει το δρόμο της προς την κορυφή, κυρίως με τον Pedrosa, ο Lorenzo έχει ιδιοποιηθεί την pole position και παίρνει την παρθενική του καρό σημαία, ο Rossi επιστρέφει στην κορυφή και, φυσικά, η Yamaha έχει κάθε λόγο να χαίρεται για τις επιδόσεις των αναβατών της – συμπεριλαμβανομένων και των δύο Tech3. Η Ducati, όμως, πού είναι;

Ο Casey Stoner συνέτριψε τον ανταγωνισμό στον πρώτο αγώνα της χρονιάς και όλοι σκέφτηκαν πως πάμε για μια επανάληψη του 2007. Πόσο έξω έπεσαν όμως… Ο νεαρός Αυστραλός δείχνει πως νιώθει πλέον την πίεση καθώς, απολύτως αναμενόμενα, τα μεγάλα εργοστάσια δεν θα κάθονταν με σταυρωμένα τα χέρια για δεύτερη συναπτή χρονιά, και κάνει το μεγαλύτερό του σερί αρνητικών αποτελεσμάτων από το 2006 που άφησε την LCR Honda για να ντυθεί στα κόκκινα.

Από την άλλη, στο στρατηγείο του HRC, ήταν ώρα για δραστικές αποφάσεις. Το RC212V με τις πνευματικές βαλβίδες δεν έχει καταφέρει να πείσει και, επιτέλους, οι Ιάπωνες στράφηκαν στη βελτιωμένη έκδοση του συμβατικού κινητήρα για δύο σχετικά σφικτές πίστες χωρίς τις ατελείωτες ευθείες της Κίνας ή του Κατάρ – ειδικά, δε, στην τεχνική ποντικότρυπα που ονομάζεται Jerez. Το HRC συνεχίζει να εργάζεται πυρετωδώς για να έχει το πνευματικό RCV στην Κίνα, προχωρώντας προσωρινά με το υβρίδιο κινητήρας '07 – πλαίσιο '08.

Η Yamaha παίζει σταθερά με το πνευματικό M1, πάνω στο οποίο ο Jorge Lorenzo κάνει πράγματα και θαύματα. Μόνιμος κάτοικος της pole και του βάθρου, ο νεαρός Ισπανός έχει ήδη καταφέρει ένα ανεπανάληπτο ρεκόρ στην ιστορία των GP ως rookie, ενώ πλέον σκέφτεται χαμηλόφωνα μήπως ήρθε η ώρα για το απόλυτο colpo grosso –Stoner στη θέση του Stoner, μα δίχως τις τούμπες του 2006.

Προσθέτουμε στο μείγμα την αναμενόμενη άνοδο του Hopkins που ξεπερνά τον τραυματισμό του και την επίσης προβλεπόμενη βελτίωση του γερόλυκου Capirossi που βρίσκει κι αυτός τα βήματά του με το GSV-R. Η συνταγή εμπλουτίζεται με την ανταγωνιστικότατη εμφάνιση της Tech3 με δύο καλούς αναβάτες και σωστά λάστιχα, γαρνίρεται με έναν rookie να τον πιεις στο ποτήρι που ακούει στο όνομα Andrea Dovizioso και, ως κερασάκι στην τούρτα, έχει και τη διογκούμενη κόντρα των Ισπανών επίδοξων πρωταθλητών, Pedrosa και Lorenzo, που τόσο πολύ λατρεύουν να μισιούνται.

Ίσως τελικά αυτή η χρονιά να έχει το δράμα που τόσο μας έλειψε…

>> MotoGP

Ένα (τόσο δα) Ισπανικό λουκάνικο

Φταίει το ελάχιστο βάρος, το launch control ή μήπως ο Dani Pedrosa έγινε ο μάγος του συμπλέκτη; Ο Ισπανός είχε άλλη μια

εκπληκτική εκκίνηση, έστριψε πρώτος και… αυτό ήταν. Κανένας δεν τον ξαναείδε και 26 γύρους αργότερα πανηγύρισε μια πανεύκολη, όσο και πειστικότατη νίκη μπροστά σε 131.000 ξεσαλωμένους συμπατριώτες του.

Πίσω του δεν είχε πολύ δράμα. Ο Valentino Rossi ξεκίνησε πέμπτος αλλά χρειάστηκε ελάχιστο χρόνο για να φτάσει στο πίσω Michelin του Lorenzo, να τον περάσει και να ριχτεί στο κυνήγι του Pedrosa. Μόνο που ο Ιταλός δεν μπορούσε να πιάσει τον Ισπανό και από τη μέση του αγώνα η διαφορά άνοιγε διαρκώς. Χωρίς να πιέζεται πολύ από τον Lorenzo, προτίμησε να κάνει έναν "λογικό" αγώνα κρατώντας με άνεση τη δεύτερη θέση του. Παραλίγο να τη χάσει, πάντως, όταν περνώντας για προτελευταία φορά από τη γραμμή τερματισμού, νόμιζε πως έπεσε σημαία και έκλεισε στιγμιαία το γκάζι. Κατάλαβε όμως το λάθος του αμέσως και το ξανάνοιξε τέρμα για να κρατήσει το μεσαίο σκαλί του βάθρου για τον εαυτό του.

Ο Lorenzo δεν είχε κανένα πρόβλημα να τερματίσει τρίτος και, φυσικά, είναι αρκετά έξυπνος ώστε να μην αφήσει την όποια προσωπική έχθρα έχει με τον Pedrosa να του χαλάσει το δεύτερο κατά σειρά εντυπωσιακό του αποτέλεσμα.

Τέταρτος τερμάτισε ο Nicky Hayden, σε μια θέση που κανονικά δεν θα έπρεπε να τον ικανοποιεί αλλά δεδομένων των συνθηκών... Στα δύο τρίτα του αγώνα ο Αμερικανός γυρνούσε πολύ γρήγορα και έδειχνε πως θα κατάφερνε να πιάσει τους πρωτοπόρους - κάτι που τελικά δεν έγινε ποτέ.

Το ενδιαφέρον ήταν ακριβώς πίσω του. Ο Loris Capirossi έδειχνε να έχει το πάνω χέρι για την πέμπτη θέση, όμως οι James Toseland και Andrea Dovizioso τον απείλησαν στους τελευταίους γύρους και αμφότεροι κατάφεραν να τον περάσουν. Ο τελευταίος γύρος βρήκε τον Toseland να προηγείται λίγο πριν το τέλος, όταν ο Dovi προσπάθησε να του πάρει μια απίστευτη εσωτερική με αποτέλεσμα να βγουν και οι δύο εκτός γραμμής και να χαρίσουν την πέμπτη θέση στον έμπειρο Capirossi.

Ο Lorenzo Γαιοκτήμονας

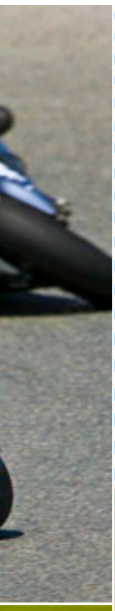
Δυο σαββατοκύριακα αργότερα τα MotoGP κατασκήνωσαν στο νότο της γειτονικής Πορτογαλίας. Οι δοκιμές θα μπορούσαν να ήταν και οι ίδιες του Jerez: ο Lorenzo πετούσε, ο Pedrosa απειλούσε, ο Rossi συνέχισε να ανεβαίνει, ο Stoner παράπαιε και η πίστα ήταν γεμάτη Ισπανούς.

Τρεις μέρες στεγνό ήταν το Estoril, μόλις όμως πάτησαν τις ρόδες του οι μοτοσυκλέτες των MotoGP μαζεύτηκαν τα σύννεφα και έπεσαν οι πρώτες ψιχάλες. Τελικώς η βροχή δεν ήρθε ποτέ, παρόλο που σχετικά νωρίς οι αγωνοδίκες αποφάσισαν πως έπεσε αρκετό νερό ώστε να επιτρέψουν την αλλαγή μοτοσυκλέτας και βγήκαν οι λευκές σημαίες. Φυσικά, κανένας δεν το δοκίμασε.

Στην εκκίνηση ο Dani έπαιξε το replay του Ισπανικού αγώνα, μόνο που αυτή τη φορά άλλοι τρεις αναβάτες τον ακολούθησαν από κοντά. Οι δύο συνήθεις ύποπτοι της εργοστασιακής Yamaha και το ασημί Honda του Andrea Dovizioso. Ο Lorenzo έσπευσε να πάρει νωρίς την πρωτοκαθεδρία του αγώνα, αλλά πάραυτα ο Rossi τον πέρασε και προσπάθησε να απομακρυνθεί, κάτι που επεδίωξε αμέσως μετά και ο Pedrosa. Με αυτή τη διάταξη οι τρεις αναβάτες συνέχισαν χωρίς να αλληλοαπειλούνται ιδιαίτε-

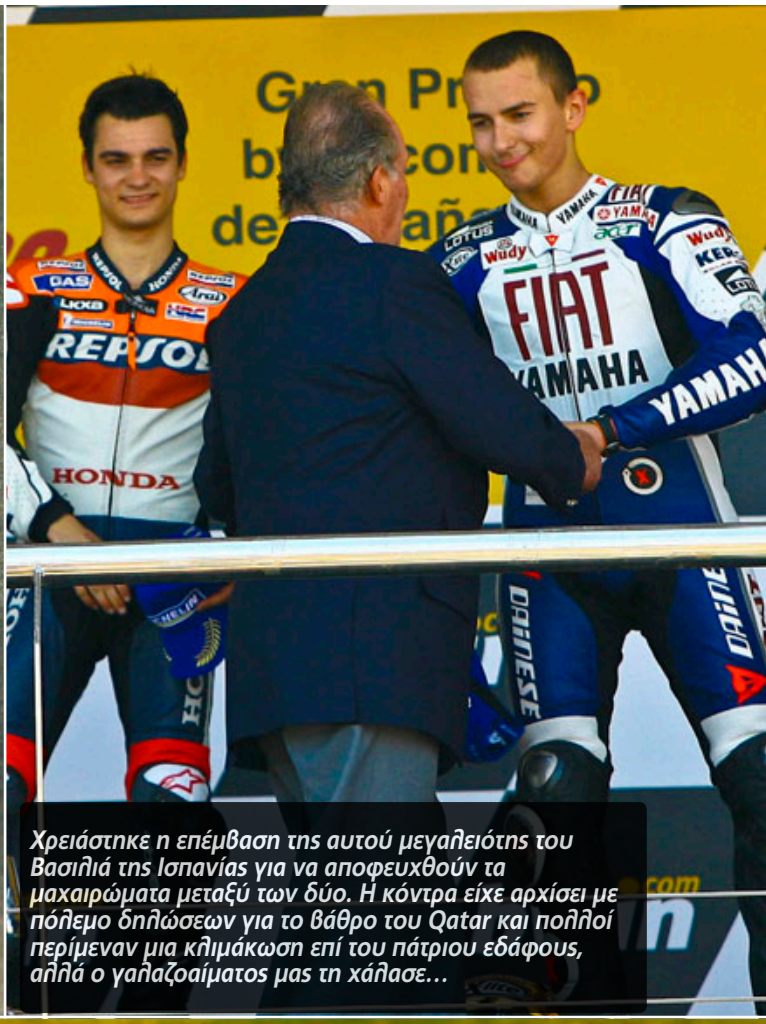
Καλή η πέμπτη θέση του Capirossi στο Estoril, αλλά όταν βλέπεις τα νιάνιαρα να γεμίζουν όλες σχεδόν τις θέσεις της κατάταξης πάνω από σένα... μάλλον τα χρόνια έχουν αρχίσει να περνούν ανεπιστρεπτί

Πολύ φτηνά τη γλίτωσε ο Stoner στο Jerez. Δύ... βγήκε στην ίδια αμμοπαγίδα, τη μια μάλιστα πα... να γίνει ήχος και φως παρέα με τον Nakano, αλ... γλίτωσε περνώντας φίλερ από τον Ιάπωνα



ο φορές
αλίγο
λά τη

Μέχρι και την άκρη του βιράζ χρησιμοποιεί ο δύσμοιρος Hayden, αλλά ένα βαθράκι ακόμη δεν έχει δει



Χρειάστηκε η επέμβαση της αυτού μεγαλειότητος του Βασιλιά της Ισπανίας για να αποφευχθούν τα μαχαιρώματα μεταξύ των δύο. Η κόντρα είχε αρχίσει με πόλεμο δηλώσεων για το βάθρο του Qatar και πολλοί περίμεναν μια κλιμάκωση επί του πάτριου εδάφους, αλλά ο γαλαζοαίματος μας τη χάλασε...

Ο κυρίαρχος του Jerez, θα έλεγε κανείς πως περισσότερο χάρηκε που βρέθηκε μπροστά από τον Lorenzo παρά για τη νίκη του. Ειδικά από τη στιγμή που στους άλλους δύο αγώνες της χρονιάς τερμάτισε πίσω από τον ακατανόμαστο...

ρα για κάμποσους γύρους, με τον Dovi από κοντά. Πίσω τους, το δεύτερο εργοστασιακό Honda με τον αριθμό 69 πλησίαζε γράφοντας πολύ γρήγορους γύρους.
Ώσπου φτάνουμε στον 13ο γύρο. Τότε ο Lorenzo αποφάσισε πως ήρθε η ώρα της δράσης. Καθάρισε τον αγαπημένο του συμπατριώτη πανεύκολα στο τέλος της ευθείας και βάλθηκε να κυνηγήσει και τον λατρεμένο του ομόσταυλο. Στο πιο σφικτό σημείο της πίστας, στο εσάκι, πήρε την εσωτερική του Rossi λες και του είχε αφήσει την κεντρική πύλη ανοικτή και αμέσως άρχισε να σπάει χρονόμετρα.
Ο Ιταλός κάπου εκεί άρχιζε να αντιμετωπίζει τη ματαιότητα ενός μαλακού μπροστινού με δύο τρίτα αγώνα στο πέλμα του και το γυρολόγιό του άρχισε να απομακρύνεται από το 1.38 προς τα πάνω, την ώρα που ο Lorenzo γυρνούσε σταθερά κάτω από αυτό. Ήταν θέμα χρόνου να τον περάσει ο Pedrosa, αν και χρειάστηκε δύο γύρους για να το καταφέρει. Μόνο που ως τότε ο Lorenzo είχε σχεδόν βγει εκτός οπτικού πεδίου.
Η πρώτη τριάδα παγιώθηκε με κάμποση διαφορά μεταξύ των αναβατών, ειδικά από τη στιγμή που ο Dovizioso έχασε το μπροστινό του (15ος γύρος) και σύντομα μετά τον μιμήθηκε ο Hayden (16ος). Κάπου εκεί τέλειωσε ο αγώνας, με τον Edwards να κερδίζει μια αναπάντεχη τέταρτη και τον Hopkins να ακολουθεί στο καλύτερο φετινό του αποτέλεσμα με τα πράσινα. Έντονα προβληματισμένος τερμάτισε στην έκτη ο Stoner, μετά από προβλήματα με τον onboard τηλεοπτικό εξοπλισμό και έχοντας υπερβάλλει εαυτόν για να περάσει στο τέλος την τριάδα των De Puniet, Toseland και Vermeulen.
Όλα αυτά, ωστόσο, λίγη σημασία έχουν. Αυτό που μετράει είναι πως η μαύρη σημαία με την αναγραφή Lorenzo's Land ανέμισε ξανά. Νωρίτερα απ' όσο θα περίμεναν πολλοί και σε μια πίστα που δεν είχε ξαναστηθεί, ούτε στα 125, ούτε στα 250!

Η Σούμα της Ιβηρικής

Για τον Lorenzo τι να πούμε; Το παιδί ζει τον παράδεισό του, κάνει το πιο ονειρεμένο ντεμπούτο που έχει καταγραφεί στην ιστορία και μπράβο του. Αυτός όμως είναι μάλλον ο μόνος που έτσι κι αλλιώς δεν θα είχε άγχη.
Αντιθέτως, για τον επτάκις πρωταθλητή ήταν ένα αποτέλεσμα ζωής ή θανάτου, καθώς αν δεν καταφέρει να χτυπήσει τον τίτλο και φέτος μάλλον θα αρχίσει την κάθοδό του προς τη χώρα της λήθης, κάτι που ο ίδιος το ξέρει πολύ καλά και γι' αυτό πανηγύρισε τη δεύτερη θέση του στο Jerez λες και είχε κατακτήσει τον τίτλο. Στο Estoril δήλωνε πως έφτασε η ώρα της νίκης, συνέχισε να είναι ο καλύτερος της Bridgestone και στήθηκε για πρώτη φορά φέτος στην πρώτη σειρά εκκίνησης. Η βελτίωσή του είναι διαρκής, αλλά δεν τη χάρηκε την τρίτη θέση τόσο όσο θα ήθελε: η ψαλίδα από τους δύο πιτσιρικάδες μεγάλωσε κι άλλο, δεν αρκεί πια να κερδίσει μόνο τον Stoner.
Όσο για τη Ducati, ο προβληματισμός είναι μεγάλος. Δεν είναι μόνο η κακή εικόνα του Stoner, αυτός τουλάχιστον έχει επαφή με τη βαθμολογία. Το κακό είναι πως οι άλλοι τρεις αναβάτες των D16 μονομαχούν μονίμως για το ποιος θα είναι ο τελευταίος των τελευταίων.
Θετικά τα σημάδια για τις Kawasaki και Suzuki, αλλά χωρίς τις δύο πτώσεις των Hayden και Dovizioso δεν ξέρω

Και ξαφνικά, λέει, δεν πάει βήμα... Δεν έχει κανένα συγκεκριμένο πρό απλά δεν μπορούν να βρουν ένα setup που να βολεύει και ο Casey St χάσει το φαρδύ του χαμόγελο εδώ και έναν μήνα

Όσο περνάει ο τραυματισμός του, τόσο πιο ανταγωνιστικός υπόσχετα Hopper. Του δώσανε και το screamer για μια βόλτα και φτιάχτηκε για

Dovi, αν δεν έπεφτε στο Estoril μπορεί και να είχε μια καλή ευκαιρία να επαναλάβει το κατόρθωμά του στο Qatar, καθώς ο Rossi στο τελευταίο τρίτο του αγώνα είχε βάλει όπισθεν – ενώ ο επόμενος, Edwards, ήταν τόσο πίσω που είχε διαφορά ώρας...

βλημα,
oner έχει

Με λένε Jorge και σ' έχω όπου θες, όπως θες, όποτε θες. Η είσοδος στο στενό εσάκι του Estoril δεν ήταν το σημείο που θα περίμενε κανείς να τον περάσουν από την εσωτερική. Έτσι την πάτησε ο Rossi, ο μικρός του πήρε την κλειστή γραμμή, την κράτησε υποδειγματικά και άντε γεια!

ι να γίνει ο
τα καλά

Και τώρα, λέει, ο μικρός έχει αρχίσει να βλέπει όνειρα με τίτλους, κούπες και παγκόσμια ρεκόρ…

Προσπάθησε πολύ, αλλά δεν κατάφερε να κρύψει την οργή του όταν τερμάτισε πίσω από τον Lorenzo, χτυπώντας με τη γροθιά του το ρεζερβουάρ του RCV του

και πόσο χαρούμενοι θα ήταν όλοι αυτοί δύο θέσεις πιο πίσω.

Πολύ καλή εντύπωση συνεχίζει να κάνει η Tech3. Ευνοημένη από τη συνεργασία με τη Michelin, με τον Toseland που θέλει να αποδείξει πως αξίζει να είναι εκεί –αν και Άγγλος με βιογραφικό SBK– και τον Edwards απαλλαγμένο από κάθε άγχος στην τελευταία του χρονιά στα GP, πήρε και τις πνευματικές κεφαλές στο Estoril και πλέον ατενίζει το μέλλον ακόμη πιο αισιόδοξα. Όταν η Yamaha-Βήτα βρίσκεται πάνω από δύο Ιαπωνικά εργοστάσια στην κατάταξη των κατασκευαστών, καταλαβαίνετε…

Τώρα πηγαίνουμε καθ' οδόν προς Κίνα, όπου για τελευταία φορά όπως φαίνεται, η μεγαλύτερη ευθεία των MotoGP καραδοκεί. Η Ducati δεν θα βλέπει την ώρα να αμολήσει τα άτια της μπας και ρεφάρει, στο HRC θα έχουν αγωνία με τον φρέσκο πνευματικό τους κινητήρα, ενώ στη Yamaha ο Rossi έχει πλέον ανάγκη τη νίκη, τόσο βαθμολογικώς, όσο και για επικοινωνιακούς λόγους που έχουν να κάνουν με τον ομόσταυλό του -και τα Michelin του ίσως…

Αν δεν ήταν και ο Anthony West, θα μιλούσαμε για τους τρεις τελευταίους αναβάτες του αγώνα. Η Ducati κάτι πρέπει να κάνει μ' αυτούς τους τρεις…

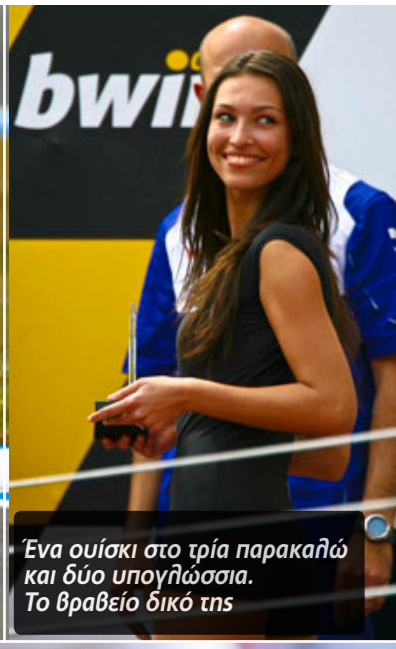
Για δες που είναι πέμπτος στην κατάταξη και δεν δείχνει και τόσο εύκολος στόχος… Ο Toseland οδηγεί με τα καρύδια των SBK, ορμά στη μάχη με τα μάτια και αυτό έχει προκαλέσει γκρίνιες σε μερικούς αναβάτες – αλλά εμάς μας αρέσει και με το παραπάνω!

Ο Colin Edwards συνεχίζει στον δικό του ρυθμό. Σταθερός όπως πάντα, βρίσκεται μονίμως κάπου στο δεύτερο μισό της δεκάδας και κάθε φορά που κάποιος πέφτει επωφελείται, καθώς ο ίδιος δύσκολα ρισκάρει. Δείτε το Estoril για παράδειγμα…

Τα SBK που λέγαμε; Toseland (52) και De Puniet (14) μας χαρίζουν μια ρεαλιστική διάσταση της έννοιας "ξύλο στην πίστα"…

Στο ψηλότερο σκαλί του βάθρου – και λίγο παραπάνω…

Για τον Rossi η χρονιά πάει μάλλον καλά. Δεν είναι ο πρωτοπόρος και αυτό μάλλον οφείλεται στην απρόσμενη επιτυχία των δύο μικρών, αλλά ο πρώτος του στόχος ήταν να φάει τον Stoner και δείχνει πως έχει βρει και μια νόστιμη συνταγή γι' αυτό. Πρώτα, λέει, θα τον ρίξει από την κορυφή της Bridgestone



Ένα ουίσκι στο τρία παρακαλώ και δύο υπογλώσσια. Το βραβείο δικό της

Να σας βοηθήσω με το τι αναγράφει στο κράνος του ο μικρός: "MotoGP Hall of Fame, Jorge Lorenzo, Παγκόσμιος Πρωταθλητής 2006-2007. Ο αναβάτης με τη Σπαρτιάτικη καρδιά". Τώρα και με άρωμα φράουλα

>> 250GP

Alvaro-Marco: 1-0

Αν κοιτάξει κανείς τα αποτελέσματα του Κατάρ, θα παρατηρήσει πως ο Alvaro Bautista δεν έκλεψε τα φώτα της δημοσιότητας –αν και χρισμένος διεκδικητής του τίτλου– ενώ ο Marco Simoncelli δεν είχε τερματίσει καν. Κι όμως, αυτοί οι δύο σήκωσαν τον κόσμο στο πόδι σε δύο συναπτούς αγώνες.

Στη Jerez ο Bautista είχε την πρώτη θέση στην εκκίνηση κι ο Simoncelli την ένατη. Ο Ισπανός έφυγε σφαίρα μαζί με τον Mika Kallio μπροστά και σύντομα πήρε κεφαλή στην κούρσα. Οι άμεσοι ανταγωνιστές του δεν έδειχναν να μπορούν να τον ακολουθήσουν, αλλά κανένας δεν είχε υπολογίσει στον απίστευτο Simoncelli. Ο ψηλός με την αφάνα και τη μύτη που δηλώνει τρελός οπαδός του Rossi, ξαφνικά καθάρισε όλους τους μπροστινούς του και άρχισε να πιέζει τον αρχηγό.

Οι δυο τους άρχισαν να γυρνούν σε εξωπραγματικούς ρυθμούς, ανεβάζοντας τη διαφορά τους πάνω από τα έξι δευτερόλεπτα. Ο Simoncelli δεν έκρυβε τον πόθο του για νίκη, περνώντας στιγμιαία τον Bautista, αλλά το μακελειό περίμενε ως την τελευταία στροφή του ύστατου γύρου. Εκεί ο Ιταλός προσπάθησε να κάνει την υπέρτατη, τελευταία προσπέραση από την εσωτερική για να βρεθεί να φέρνει τούμπες στα χαλίκια μαζί με τον Ισπανό. Αυτό που φαινόταν για μοιραίο λάθος του Simoncelli, ωστόσο, ήταν στην πραγματικότητα ένα κόλλημα της Aprilia του Bautista την κρίσιμη στιγμή, γεγονός που δεν άφησε κανένα περιθώριο αντίδρασης στην αναβάτη της Gilera να το γλιτώσει.

Κάπως έτσι ο Kallio πήρε μια νίκη που δεν άξιζε. Πίσω του, δε, βρέθηκε αναπάντεχα ο νικητής του Qatar, Mattia Pasini και, ακόμη πιο απίστευτα, ο ένας εκ των δύο μόνο αναβατών που έχουν απομείνει στα 250 με Honda, ο Yuki Takahashi.

Alvaro-Marco: 2-0

Επί Πορτογαλικού εδάφους ο Simoncelli, με ανανεωμένη ψυχολογία, πήρε την pole. Ήταν όμως ο Bautista που έφυγε πρώτος από την εκκίνηση και αυτή τη φορά δεν άφησε κανέναν να τον ακολουθήσει. Μιμούμενος τον Pedrosa στη Jerez, ο μικρός Ισπανός εξαφανίστηκε για μια απολύτως κυρίαρχη νίκη. Ο Simoncelli προσπάθησε πολύ να ακολουθήσει, αλλά αυτή τη φορά δεν είχε την ταχύτητα να πιάσει το φαβορί των 250. Η προσπάθειά του μάλιστα είχε ως αποτέλεσμα να φθείρει υπερβολικά τα λάστιχά του, έτσι ο Kallio βρήκε την ευκαιρία να τον πλησιάσει προς το τέλος του αγώνα και να τον απειλήσει ουσιαστικά στον τελευταίο γύρο.

Οδηγώντας αμυντικά ο Simoncelli έκλεινε την πόρτα στον Φινλανδό όσο μπορούσε, για να φτάσουμε στην έξοδο προς την ευθεία του τερματισμού. Εκεί το KTM βγήκε με περισσότερη φόρα, ο Kallio πήρε τον αέρα του Ιταλού και

Σε όλη τη διάρκεια του αγώνα στη Jerez, Bautista (19) και Simoncelli α θέαμα που κορυφώθηκε στον τελευταίο γύρο όταν η μοτοσυκλέτα το στη στροφή, την ώρα που ο άλλος έμπαινε από εσωτερική... Μοιράστ έφυγαν υγιείς και αγκαλιασμένοι

Ο Yuki Takahashi (72) μπροστά από τον Hector Barbera (21). Το μακελ έφερε τον Ιάπωνα στο βάθρο. Ας μην ξεχνάμε πως ο Takahashi καβαλ που έχουν απομείνει στα 250 μετά την απόφαση της εταιρείας να διακ ολοκληρωτικά. Το άλλο το καβαλά ο Ταϊλανδός Wilairot

Κάτι τέτοια κάνει ο Mika Kallio και ξεχνάμε τον κρύο του χαρακτήρα ως Φινλανδό. Πίσω του ο Thomas Luthi εξ' Ελβετίας θαυμάζει

οδηγούσαν ακριβώς έτσι. Εξαιρετικό
υ πρώτου παρέδωσε πνεύμα μέσα
τηκαν ένα Ισπανικό οικοπεδάκι και

Alvaro Bautista, ο εκλεγμένος από τους bookies όλου του πλανήτη ως το απόλυτο φαβορί των 250 φέτος. Δεν ξεκίνησε αναλόγως όμως και χρειάστηκε να φτάσει στον τρίτο αγώνα για να δώσει μια αυτοκρατορική παράσταση

λειό των δύο πρωτοπόρων στο Jerez
ά το ένα από τα δύο μόνο Honda
όψει την εξέλιξη των δίχρονων

Τερματισμός στην Πορτογαλία μετά το περίφημο κλείσιμο του Simoncelli (58) στον Kallio (36). Για την ιστορία, η διαφορά που βλέπετε στην εικόνα αντιστοιχεί σε 0.013 δευτερόλεπτα

Μετά από τις μάχες που έχουν δώσει οι δυο τους στους τελευταίους δύο αγώνες, οι κ.κ. Simoncelli (σε πρώτο φόντο) και Bautista (στο βάθος) έχουν άμεση ανάγκη ένα δροσερό αλκοολούχο

φαινόταν πως θα του έκλεβε τη δεύτερη θέση όταν ξαφνικά ο Simoncelli μετακινήθηκε προς τα αριστερά κλείνοντας τον δρόμο στον αντίπαλό του. Το αποτέλεσμα της μικρής σύγκρουσης των δύο ήταν ο πίσω, δηλαδή ο Kallio, να χάσει τη φόρα του και να τερματίσει τρίτος μόλις 13 χιλιοστά του δευτερολέπτου πίσω από τον εκστασιασμένο αναβάτη της Gilera.

Πίσω τους τερμάτισε ο Thomas Lothi σε μια μοναχική τέταρτη και με τον πρώτο τενίστα του πλανήτη, Roger Federer, καλεσμένο της ομάδας του – Ελβετοί και οι δύο γαρ…

Ο Mattia Pasini αυτή τη φορά δεν τα κατάφερε, αφού είχε μια πτώση όταν τρόμαξε από μια καθαρή προσπέραση του Aoyama από την εσωτερική του. Ο Ιταλός ξανασηκώθηκε ακαριαία και ξαναμπήκε, όμως η μοτοσυκλέτα του δεν είχε φρένο κι έτσι το μόνο που κατάφερε ήταν μια ξεγυρισμένη απογείωση στην αμέσως επόμενη στροφή, ευτυχώς χωρίς τραυματισμό για τον παράτολμο Pasini.

Ο Gabor Talmasci (1) ξεκίνησε άσχημα την προσπάθεια να επαναλάβει την περσινή κατάκτηση του άσου. Πολλά μηχανικά προβλήματα κι εγκαταλείψεις φέτος, για να πάρει το καλύτερο φετινό του αποτέλεσμα στο Estoril, μόλις έκτος. Δίπλα του ο Γερμανός Stefan Bradl (17)

>> 125GP

Corsi ο Εκατόνταρχος

Η νέα φουρνιά των 125 περιλαμβάνει αρκετούς επίδοξους νικητές αγώνων, αλλά η εμπειρία του Simone Corsi είναι αυτή που τελικώς μέτρησε.

Στη Jerez ο Bradley Smith είχε την pole και ο Nicolas Terol την υποστήριξη των συμπατριωτών του στις εξέδρες. Αμφότεροι προσπάθησαν να ηγηθούν και να απομακρυνθούν, αλλά τελικά μόνο ο Corsi κατάφερε να το κάνει. Ο Terol κατάφερε να τερματίσει με ασφάλεια πίσω του, ενώ η μάχη της ημέρας έγινε όταν ο Stefan Bradl αποφάσισε να περάσει τον Smith. Στην Αγγλο-Γερμανική μάχη που ακολούθησε, νικητής αναδείχθηκε ο Smith με διαφορά αντάξια για μελέτη στο photofinish, μόλις 36 χιλιοστά του δευτερολέπτου.

Στην Πορτογαλία, οι πιτσιρικάδες των 125 μπήκαν στο Estoril τελευταίοι, μετά τα MotoGP, μια ιδιοτροπία του συγκεκριμένου αγώνα. Αυτό δεν τους εμπόδισε πάντως να προσφέρουν το γνωστό τους θέαμα.

Αυτή τη φορά ήταν ο Corsi με τον Joan Olive που ξέφυγαν από νωρίς από όλους τους υπόλοιπους για να δώσουν τη δική τους μονομαχία για την πρωτιά. Κανένας δεν είχε τη δυνατότητα να ξεφύγει οριστικά, αλλά κάπου εδώ μέτρησε η εμπειρία του Ιταλού, ο οποίος δεν άφησε πουθενά το περιθώριο στον Ισπανό να περάσει και κράτησε τη δεύτερη συνεχόμενη νίκη του. Τρίτος τερμάτισε ο Terol και τέταρτος ο Steve Bonsey στην καλύτερη ως τώρα επίδοσή του στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα.

Αξίζει να σημειώσουμε την κακοτυχία που κυνηγά τον Gabor Talmaschi. Ο νυν παγκόσμιος πρωταθλητής των 125 έχει κάνει μια κάκιστη συγκομιδή ως τώρα, με μια εγκατάλειψη από μηχανικό πρόβλημα στη Jerez και μια ακόμη βλάβη να τον περιορίζει στην έκτη θέση στο Estoril.

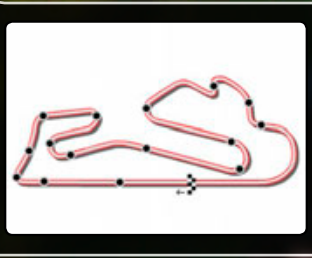
Simone Corsi (24) οδηγεί, Joan Olive (6) ακολουθεί μα δεν βρίσκει πουθενά την ευκαιρία να περάσει. Οι δύο τους τερματίζουν έτσι ακριβώς στην Πορτογαλία

Πετάει-πετάει ο Bradley Smith. Ο πιτσιρικάς Άγγλος φέτος βλέπει πως έχει τα φόντα να ανεβαίνει στο βάθρο πιο συχνά αλλά, ίσως και λόγω της ηλικίας του, όταν δεν το καταφέρνει είναι γιατί το παρακάνει - όπως εδώ, στον 11ο γύρο του Estoril. Πίσω του τρομάζει ο Nicolas Terol, ένα νέο ταλέντο από την Ισπανία που δείχνει πιο προσγειωμένος

Κοίτα κρανάκι η Vemar… Ο εκατόνταρχος Junior είναι ο Simone Corsi (ο Senior είναι ένας και μοναδικός, λέγεται Max…)

Estoril, Portugal
www.circuito-estoril.pt

Μήκος: 4,183m
Πλάτος: 10-18m
Ευθεία: 985.7m
Στροφές: 13
Δεξιές: 9
Αριστερές: 4



MotoGP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 21ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:01
Απόσταση αγώνα: 28 γύροι / 117.096 km
Ρεκόρ πίστας: Jorge Lorenzo
1'37.404 (νέο) 154.564 km/h
Pole position: Jorge Lorenzo
1'35.715 157.291 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Jorge Lorenzo (18ος γύρος)
1'37.404 154.564 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 20ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:16
Απόσταση αγώνα: 26 γύροι / 108.732 km
Ρεκόρ πίστας: Alvaro Bautista
1'40.521 149.771 km/h
Pole position: Marco Simoncelli
1'40.257 150.166 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Alvaro Bautista (8ος γύρος)
1'41.425 148.436 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Θερμοκρασία αέρα: 18ºC
Θερμοκρασία εδάφους: 22ºC
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:31
Απόσταση αγώνα: 23 γύροι / 96.186 km
Ρεκόρ πίστας: Gabor Talmasci
1'45.027 143.828 km/h
Pole position: Simone Corsi
1'45.367 142.883 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Simone Corsi (10ος γύρος)
1'45.557 142.626 km/h

THIS IS SPARTA!
(Δες και σχετική λεζάντα με το κράνος του Lorenzo)

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	153.117	45'53.089
2	2	Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	Honda	153.016	+1.817
3	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	152.412	+12.723
4	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	152.165	+17.223
5	21	John Hopkins	USA	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	151.807	+23.752
6	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	151.647	+26.688
7	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	151.323	+32.631
8	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	151.120	+36.382
9	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	151.018	+38.268
10	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	150.952	+39.476
11	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	149.781	+1'01.306
12	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	149.645	+1'03.867
13	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	149.345	+1'09.525
14	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducatio	149.340	+1'09.634
15	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	149.239	+1'11.542
16	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	148.603	+1'23.629
Δεν τερμάτισε	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda	152.103	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot MotoGP	Honda	152.188	13 γύροι

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Lorenzo J.	20	16	25																**61**
2	Pedrosa D.	16	25	20																**61**
3	Rossi V.	11	20	16																**47**
4	Stoner C.	25	5	10																**40**
5	Toseland J.	10	10	9																**29**
6	Capirossi L.	8	11	7																**26**
7	Hopkins J.	4	9	11																**24**
8	Edwards C.	9	-	13																**21**
9	Dovizioso A.	13	8	-																**21**
10	Hayden N.	6	13	-																**19**
11	Nakano S.	3	7	6																**16**
12	Vermeulen C.	-	6	8																**14**
13	Melandri M.	5	4	3																**12**
14	De Puniet R.	7	-	1																**8**
15	De Angelis A.	-	2	5																**7**
16	Elias T.	2	1	4																**7**
17	West A.	-	3	-																**3**
18	Guintoli S.	1	-	2																**3**

Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Yamaha	20	20	25																**65**
2	Honda	16	25	20																**61**
3	Ducati	25	5	10																**40**
4	Suzuki	8	11	8																**27**
5	Kawasaki	4	9	11																**24**

Ομάδες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Fiat Yamaha	31	36	41																**108**
2	Repsol Honda	22	38	20																**80**
3	Ducati Marlboro	30	9	13																**52**
4	Tech3 Yamaha	19	10	22																**51**
5	Rizla Suzuki	8	17	15																**40**
6	Kawasaki Racing	4	12	11																**27**
7	San Carlo Honda Gresini	3	9	11																**23**
8	JiR Team Scot	13	8	-																**21**
9	Alice Team	3	1	6																**10**
10	LCR Honda	7	-	1																**8**

250 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	9	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	146.371	44'34.257
2	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	145.986	+7.050
3	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM 250	KTM	145.986	+7.063
4	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	145.663	+12.998
5	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM 250	KTM	145.573	+14.666
6	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot 250	Honda	145.366	+18.498
7	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM 250	KTM	144.918	+26.812
8	21	Hector Barbera	SPA	Team Toth Aprilia	Aprilia	144.854	+28.012
9	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	144.839	+28.288
10	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	144.375	+36.966
11	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	144.305	+38.296
12	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	143.576	+52.070
13	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	142.466	+1'13.303
14	90	Federico Sandi	ITA	Zongshen Team of China	Aprilia	142.244	+1'17.592
15	50	Eugene Laverty	IRL	Blusens Aprilia	Aprilia	142.049	+1'21.363
16	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	141.792	+1'26.355
17	54	Manuel Poggiali	RSM	Campetella Racing	Gilera	141.737	+1'27.438
18	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	138.941	+1 γύρος
19	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	136.478	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	144.139	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	145.365	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	7	Russel Gomez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia	138.011	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	138.913	22 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	141.963	23 γύροι
Δεν τερμάτισε	89	Ho Wan Chow	CHN	Zongshen Team of China	Aprilia	127.226	25 γύροι

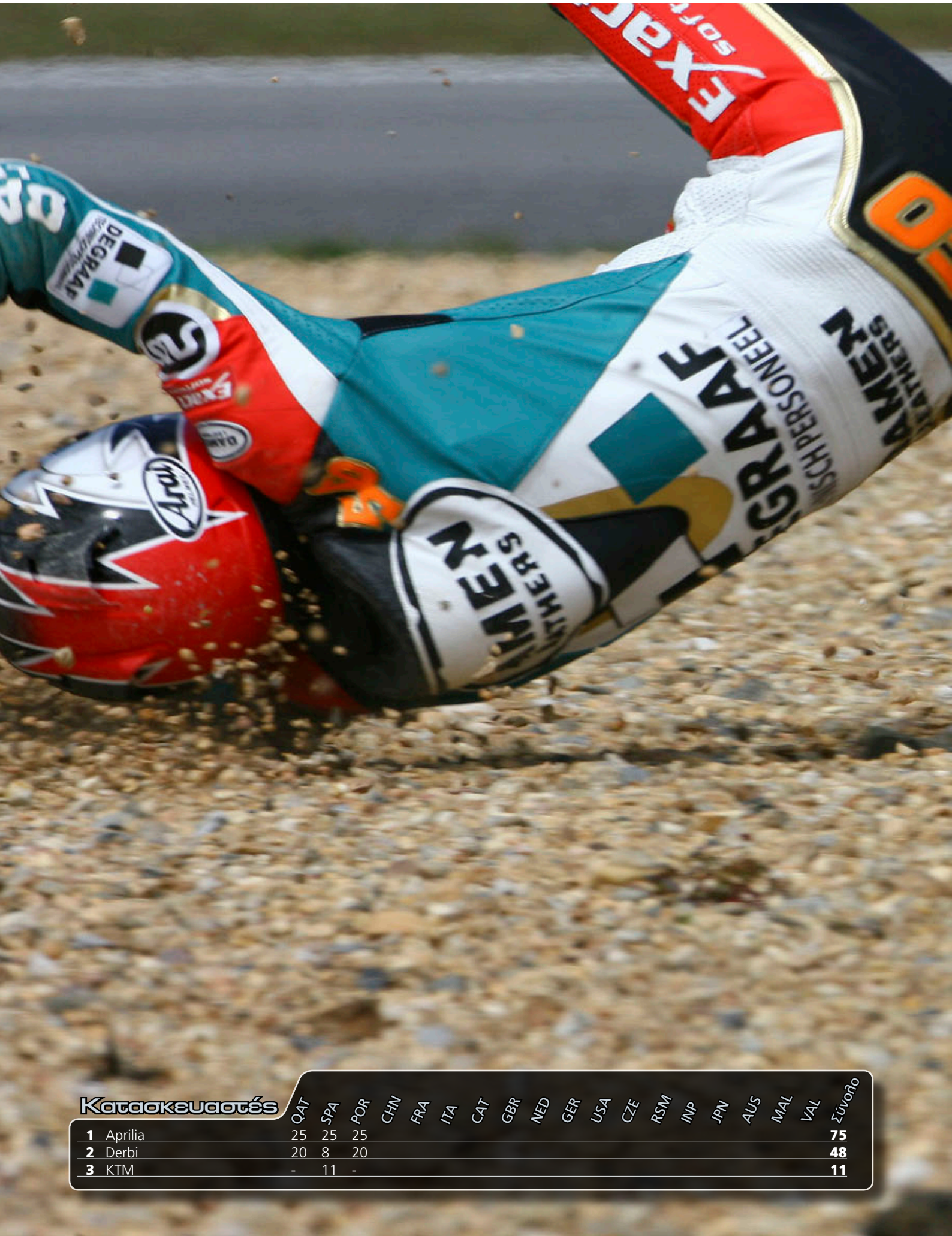
Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Kallio M.	16	25	16																**57**
2	Pasini M.	25	20	-																**45**
3	Barbera H.	20	11	8																**39**
4	Takahashi Y.	11	16	10																**37**
5	Bautista A.	10	-	25																**35**
6	Aoyama H.	-	13	11																**24**
7	Debon A.	13	10	-																**23**
8	Simon J.	5	9	9																**23**
9	Simoncelli M.	-	-	20																**20**
10	Espargaro A.	7	7	5																**19**
11	Locatelli R.	8	8	-																**16**
12	Luthi T.	1	-	13																**14**
13	Faubel H.	6	-	7																**13**
14	Abraham K.	9	3	-																**12**
15	Pesek L.	-	6	6																**12**
16	Wilairot R.	3	4	3																**10**
17	Baldolini A.	-	5	4																**9**
18	Lai F.	4	-	-																**4**
19	Sandi F.	-	-	2																**2**
20	Hernandez M.	-	2	-																**2**
21	Poggiali M.	2	-	-																**2**
22	Laverty E.	-	-	1																**1**
23	Toth I.	-	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	20	25																**70**
2	KTM	16	25	16																**57**
3	Honda	11	16	10																**37**
4	Gilera	8	8	20																**36**

DUNLOP
SUOMI
MAPFRE
MASTER
CADENA
COMUNITAT VALENCIANA
clover
Sedesa
PROFILTEK
Bancaja
TCX
GRESUSA
APFRE



Κατασκευαστές

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Aprilia	25	25	25																**75**
2	Derbi	20	8	20																**48**
3	KTM	-	11	-																**11**

125 GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	140.979	40'56.168
2	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	140.962	+0.299
3	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	140.615	+6.355
4	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	140.125	+14.973
5	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	140.093	+15.532
6	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	140.074	+15.868
7	63	Mike Di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	140.074	+15.875
8	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	139.960	+17.887
9	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	139.946	+18.123
10	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	139.693	+22.613
11	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	139.419	+27.490
12	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	139.416	+27.544
13	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi	139.369	+28.370
14	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	139.367	+28.417
15	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	139.126	+32.713
16	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	ISPA KTM Aran	KTM	139.054	+34.002
17	27	Stefano Bianco	ITA	S3+ WTR San Marino Team	Aprilia	138.293	+47.698
18	93	Marc Marquez	SPA	Repsol KTM 125	KTM	138.076	+51.637
19	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	138.074	+51.679
20	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	138.072	+51.717
21	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	137.186	+1'07.908
22	30	Pere Tutusaus	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	136.753	+1'15.894
23	13	Dino Lombardi	ITA	BQR Blusens	Aprilia	136.533	+1'19.975
24	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	135.507	+1'39.194
25	36	Cyril Carrillo	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	135.505	+1'39.218
26	14	Axel Pons	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	135.255	+1'43.956
27	76	Ivan Maestro	SPA	Hune Matteoni	Aprilia	132.598	+1 γύρο
28	37	Karel Pesek	CZE	Czech Road Racing JNR	Aprilia	131.821	+1 γύρο
Δεν τερμάτισε	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	140.575	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	133.245	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	133.424	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin	128.055	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM 125	KTM	134.611	16 γύροι
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele De Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	138.282	17 γύροι
Δεν τερμάτισε	56	Hugo Van Den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	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	Corsi S.	9	25	25																**59**
2	Terol N.	6	20	16																**42**
3	Olive J.	20	-	20																**40**
4	Bradl S.	16	13	8																**37**
5	Gadea S.	25	-	7																**32**
6	Di Meglio M.	13	7	9																**29**
7	Bonsey S.	-	10	13																**23**
8	Webb D.	10	-	11																**21**
9	Redding S.	11	9	-																**20**
10	Cortese S.	5	6	6																**17**
11	Smith B.	-	16	-																**16**
12	Talmasci G.	4	-	10																**14**
13	Espargaro P.	8	2	3																**13**
14	Aegerter D.	-	8	4																**12**
15	Nieto P.	-	11	-																**11**
16	Vasquez E.	7	-	1																**8**
17	Iannone A.	2	-	5																**7**
18	De Rosa R.	-	5	-																**5**
19	Rabat E.	-	4	-																**4**
20	Koyama T.	-	3	-																**3**
21	Bianco S.	3	-	-																**3**
22	Ranseder M.	1	-	2																**3**
23	Nakagami T.	-	1	-																**1**

Καλή χρονιά!

Οι νέοι δείχνουν και φέτος πολύ ωραίοι, στα 600 "μύρισε" από τα πρώτα ελεύθερα ότι η φετινή χρονιά θα έχει πολύ συναγωνισμό, στα 1000 θα προσπαθήσουμε και φέτος να μαντέψουμε τον... δεύτερο, και στις δύο racing κατηγορίες θα αναζητήσουμε ελάχιστες στιγμές συγκίνησης στις μονομαχίες των λιγοστών, δυστυχώς, συμμετοχών που τις απαρτίζουν

Το Πανελλήνιο Πρωτάθλημα ξεκίνησε για το 2008 και οι δύο πρώτες αγωνιστικές του Κυριακές, εκτός από έναν υπέροχο και ζεστό ήλιο, μάς προσέφεραν απλόχερα και εντυπωσιακό θέαμα.

>> Formula Extreme

Απόλυτος κυρίαρχος και τη φετινή χρονιά στη μεγάλη κατηγορία ο Γιάννης Μπούστας πάνω στην άψογα προετοιμασμένη Ducati 1098S. Ταχύτατος και θεαματικός, διέλυσε για άλλη μια φορά το συναγωνισμό κάνοντας ακόμα και την ιδέα ότι κάποιος θα καταφέρει να τον σταματήσει να μοιάζει ουτοπική.

Στα χρονομετρημένα των Μεγάρων, αρκετά πίσω από το εκπληκτικό 0.56.896 του Μπούστα, ο Στέλιος Χριστοδούλου κατέκτησε τη δεύτερη θέση στη σχάρα εκκίνησης με 0.58.990, με τον Ανδρέα Τσουκαλά να ακολουθεί σε απόσταση βολής (0.59.038) πάνω σε μια Honda CBR1000RR '08 που μόλις το ίδιο πρωί πρωτοοδήγησε, έχοντας προλάβει μόνο να τοποθετήσει ταινίες στα φώτα και τη σέλα του συνοδηγού! Την πρώτη σειρά εκκίνησης συμπλήρωσε ο Χάρης Παρασκευόπουλος με Ducati 999, ακολουθούμενος από τον πολύ βελτιωμένο Βασίλη Ευθυμίου που, μαζί με τον team mate του, Άλκη Συνιώρη, έδωσαν φρέσκια πνοή στο grid πάνω σε δύο πανέμορφες MV Agusta. Ο Συνιώρης κατατάχθηκε 7ος στα χρονομετρημένα, πίσω από τον Μανώλη Στρατά που ανέβηκε από την κατηγορία νέων στη Formula Extreme και αμέσως έδειξε την ταχύτητά του, σημειώνοντας χρόνο 0.59.985.

Με την εκκίνηση του αγώνα ο Γιάννης Μπούστας έφυγε μπροστά και με το κλείσιμο του πρώτου γύρου είχε ήδη σχηματίσει διαφορά ασφαλείας. Με καταιγιστικό γυρολόγιο και χαρίζοντας εντυπωσιακά στιγμιότυπα στον κόσμο με πλαγιολισθήσεις στις εισόδους και εξόδους των στροφών, έφτασε σε μια άνετη νίκη με σχεδόν 44 δευτερόλεπτα διαφορά από τον δεύτερο.

Πιο πίσω ο Ανδρέας Τσουκαλάς έστριψε δεύτερος μετά την εκκίνηση με τους Χριστοδούλου και Παρασκευόπουλο να ακολουθούν. Κερδίζοντας μια θέση ο Στρατάς βρέθηκε στην 5η θέση στο ξεκίνημα του αγώνα και πίσω του ο Κώστας Κοντομάρος, που έκανε πολύ καλή εκκίνηση από την 8η θέση, με τους Συνιώρη και Ευθυμίου κολλημένους στον πίσω τροχό της Yamaha του.

Η μάχη του Χριστοδούλου με τον Παρασκευόπουλο έληξε σχετικά γρήγορα, με τον βετεράνο πολυπρωταθλητή να ανοίγει τη διαφορά και να περνάει και τον Τσουκαλά για τη δεύτερη θέση. Ο Τσουκαλάς έχανε έδαφος και στον 20ο γύρο τον πέρασε και ο νεαρός Παρα-

Σταθερά μέσα στους βαθμούς ο Κοντομάρος (77). Περιμένουμε πιο δυνατές εμφανίσεις στο μέλλον. Ο Τσουκαλάς (2) έκανε ένα πολύ καλό ξεκίνημα στον πρώτο αγώνα με την απροετοίμαστη Honda, αλλά δεν συνέχισε το ίδιο καλά στις Σέρρες

Φοβερός ο Χριστοδούλου (3), ξεκίνησε τελευταίος στις Σέρρες και πήρε την 3η θέση στο βάθρο!

Εξαιρετικό ξεκίνημα για τον Στρατά, που κατέβηκε στο 22 στις Σέρρες και πήρε τη δεύτερη θέση

Με Yamaha συμμετείχε ο Παρασκευόπουλος στον 2ο αγώνα της χρονιάς, παίρνοντας ένα καλό αποτέλεσμα. Στα Μέγαρα ήταν άτυχος, σημειώνοντας πτώση στις φιστικιές

σκευόπουλος που όμως δεν έμεινε για πολύ στην τρίτη θέση μιας και έπεσε ένα γύρο αργότερα, εγκαταλείποντας πρόωρα τον αγώνα. Ο Τσουκαλάς είχε μείνει πλέον μόνος και έφτασε άνετα στον τερματισμό κατακτώντας την τρίτη θέση του βάθρου, με τον Στρατά να τερματίζει 4ος ολοκληρώνοντας πολύ θετικά τον πρώτο του αγώνα στην μεγάλη κατηγορία. Στην 5η θέση ο Άλκης Συνιώρης που μετά το μουδιασμένο ξεκίνημα ανέβασε την απόδοσή του και δημιούργησε διαφορά ασφαλείας από τους Ευθυμίου και Κοντομάρο που, μετά από ωραία μάχη, τερμάτισαν με διαφορά μόλις 0.1 στην 6η και 7η θέση αντίστοιχα. Στην 8η θέση ο Διαμαντής Λαμπρινός και τη δεκάδα έκλεισαν ο Νίκος Πολύδωρος με τον Γιώργο Δρυμούση.

Ο δεύτερος αγώνας της περιόδου ξεκίνησε με τον Γιάννη Μπούστα να σαρώνει ξανά στα χρονομετρημένα με το εντυπωσιακό 1.19.545. Ο Χάρης Παρασκευόπουλος με χρόνο 1.21.682 και με Yamaha R1 αντί της Ducati 999 του πρώτου αγώνα, εξασφάλισε τη δεύτερη θέση στη σχάρα εκκίνησης με τον Τσουκαλά και την "πολιτική", για δεύτερο αγώνα, CBR1000 να ξεκινά τρίτος και τον Βασίλη Ευθυμίου τέταρτο με το αξιόλογο 1.22.506 μετά από μόλις 4 γύρους στα δεύτερα χρονομετρημένα. Ο Στέλιος Χριστοδούλου αντιμετώπισε μηχανικό πρόβλημα με την Ducati του και θα εκκινούσε τον αγώνα από την τελευταία θέση της σχάρας εκκίνησης.

Ο Παρασκευόπουλος ήταν αυτός που κατάφερε να στρίψει πρώτος στην πρώτη στροφή του αγώνα αλλά για πολύ λίγο μιας και ο Μπούστας βρήκε άμεσα το ρυθμό του μετά από τη μέτρια εκκίνηση που έκανε και πέρασε στην κορυφή. Οι δύο τους απομακρύνθηκαν από τους υπόλοιπους στους πρώτους γύρους του αγώνα όμως ο Παρασκευόπουλος, ανήμπορος να ακολουθήσει τον φρενήρη ρυθμό του Μπούστα, άρχισε

Σε άλλο αγώνα ο Γιάννης Μπούστας, κυνηγάει μόνο τον εαυτό του και τα περσινά ρεκόρ που ο ίδιος έχει θέσει

Από αριστερά προς τα δεξιά: Στρατάς, Μπούστας, Χριστοδούλου. Οι κοπέλες δεν μας χάρισαν το ονοματάκι τους

να χάνει έδαφος. Πιο πίσω Στρατάς και Κοντομάρος δεν άργησαν να περάσουν τον Τσουκαλά, που μετά από κακή εκκίνηση έστριψε τέταρτος. Ο Κοντομάρος έμεινε εκεί αλλά ο Στρατάς είχε άλλα σχέδια για τη συνέχεια. Την ώρα που οι ανακατατάξεις στις θέσεις 2 έως 6 μονοπωλούσαν το ενδιαφέρον του αγώνα, ο Στέλιος Χριστοδούλου, αθόρυβα αλλά ταχύτατα, κατάφερε σε μερικούς γύρους να περάσει ένα τσούρμο αναβάτες και να βρεθεί παρέα με τους πρωτοπόρους. Σε μεγάλα κέφια ο Στέλιος και παρά τα προβλήματα που δε του επέτρεψαν ουσιαστικά να οδηγήσει το Σάββατο, κατάφερε και πέρασε μέχρι και τη δεύτερη θέση. Η επίθεση όμως του Στρατά λίγο πιο πίσω είχε ξεκινήσει. Αφήνοντας πίσω του τον Κοτομάρο με τον Τσουκαλά πέρασε και τους Συνιώρη, Παρασκευόπουλο για την 5η και 4η θέση αντίστοιχα, ενώ προς το τέλος του αγώνα εισέπραξε το μεγάλο χειροκρότημα του κοινού αφήνοντας πίσω και τον Χριστοδούλου, κατακτώντας άξια τη δεύτερη θέση. Τέταρτος ολοκλήρωσε τον αγώνα ο Παρασκευόπουλος με τον Άλκη Συνιώρη στην πέμπτη θέση και τους Κοντομάρο και Τσουκαλά στην 6η και 7η. Ο Βασίλης δεν τα κατάφερε στον αγώνα τόσο καλά όσο στις δοκιμές και περιορίστηκε στην 8η θέση. Τη δεκάδα έκλεισαν ο Κυριάκος Αντωνίου με τον Χριστόδουλο Μπαλτζή.

Δυσκολεύεται ο Άλκης Συνιώρης (7) με την MV Agusta. Ο Στρατάς βγ νικητής και στις δύο μονομαχίες τους στα Μέγαρα και τις Σέρρες

>> Supersport

Στην κατηγορία με τον περισσότερο συναγωνισμό και τις συνεχείς εναλλαγές στην κατάταξη, το ξεκίνημα στα Μέγαρα ήταν πολύ δυνατό και η συνέχεια στις Σέρρες επιφύλασσε ακόμα περισσότερες ανατροπές και συγκινήσεις για το κοινό. "Καυτή" η σχάρα εκκίνησης στον πρώτο αγώνα των Μεγάρων με τον Κώστα Πολίτη στην pole position (0.59.525) και τους Παρασκευόπουλο, Καρακατσάνη, Παπαγεωργίου, Κουτσουμπό, Καρανίκα και Ταγκλή να συμπληρώνουν τις 6 πρώτες θέσεις, όλοι στο ίδιο δευτερόλεπτο. Αμέσως μετά την εκκίνηση, ο Πολίτης πέρασε στην κορυφή όπου και έμεινε ως το τέλος του αγώνα με ταχύτατο γυρολόγιο και ασφαλή διαφορά από τους διώκτες του. Ο Βαγγέλης Καρακατσάνης κατάφερε προς το τέλος του αγώνα να περάσει τον Παρασκευόπουλο και να του αποσπάσει τη 2η θέση ενώ ο Μάριος Ταγκλής, ο Άλεξ Παπαγεωργίου, ο ανεβασμένος Σταύρος Τριντής και ο Κώστας Καρανίκας μοιράστηκαν τις θέσεις 4 ως 7, αφήνοντας τον Μιχάλη Κουτσουμπό σε μια μοναχική 8η θέση. Σχεδόν τροχό με τροχό τερμάτισαν ο Νίκος Καράπαπας με τον Μαρίνο Κούλη στην 9η και 10η θέση, ενώ η επιστροφή του Γιώργου Καρακώστα στους αγώνες μετά από σχεδόν ενάμισυ χρόνο τον βρήκε να τερματίζει στην 11η θέση μπροστά από τον Γιάννη Τζωρτζόπουλο.

Το ενδιαφέρον για τη συνέχεια εντάθηκε μετά τον συναρπαστικό πρώτο αγώνα αλλά το πρωί της Κυριακής στη σχάρα εκκίνησης της πίστας των Σερρών, ο Κώστας Πολίτης ήταν και πάλι εκεί, στην pole position, δηλώνοντας με την επίδοσή του έτοιμος για επανάληψη της νίκης του. Τα κόκκινα φώτα έσβησαν και ο Πολίτης πετάχτηκε και πάλι μπροστά κυνηγώντας τη δεύτερη νίκη του στη φετινή περίοδο, όταν στον 4ο γύρο προς έκπληξη όλων μπήκε στο pit lane. Ο λεβιές ταχυτήτων της λευκής Triumph είχε σπάσει και ο αγώνας τελείωσε εκεί για τον άτυχο οδηγό που εγκατέλειψε απογοητευμένος αλλά καταχειροκροτούμενος. Από τη δεύτερη θέση, ο Μάριος Ταγκλής εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο την πρωτοπορία

Θεαματικός όπως πάντα, οδηγεί τέρμα γκάζι και αποκτά όλο και περισσότερους φανατικούς οπαδούς. Ο λόγος για τον Μάριο Ταγκλή

Καθαρός νικητής στα Μέγαρα, μεγάλος άτυχος στις Σέρρες. Ο Κώστας Πολίτης είναι το φαβορί για τον τίτλο φέτος, μόνο που πρέπει να μείν μακριά από ατυχίες στους επόμενους αγώνες

ήκε

Παρατηρήστε τις ταινίες στα φανάρια του ολοκαίνουργιου Honda του Τσουκαλά. Ούτε πολυεστερικά δεν πρόλαβαν να του βάλουν στους δύο πρώτους αγώνες

Δυνατός ο Βασίλης Ευθυμίου, προσαρμόζεται γρήγορα στη μεγάλη κατηγορία και τις ιδιαιτερότητες της MV Agusta

Εκτός ρυθμού είναι ακόμα ο Αλέξης Παπαγεωργίου (3), που περιμένουμε ν' ανέβει στους επόμενους αγώνες. Πολύ καλός ο Καρακατσάνης (6), που έχει βρεθεί στη 2η θέση της βαθμολογίας

ει

Τα «δικά μας» παιδιά, Οικονόμου (88) και Κοντινός (71), εμφανίστηκαν σαφώς βελτιωμένα σε σχέση με τον πρώτο αγώνα. Σύντομα στη 10άδα, έτσι;

Ανεβασμένος στις Σέρρες ο Μιχάλης Κουτσουμπός, πήρε τη δεύτερη θέση κρατώντας απόσταση από τον τρίτο Καρακατσάνη

του αγώνα στην οποία βρέθηκε από τον 5ο γύρο και γράφοντας σταθερά γρήγορους γύρους κατάφερε να χτίσει μια διαφορά τριών δευτερολέπτων από τους υπόλοιπους και να τη διατηρήσει μέχρι και την καρό σημαία, την οποία οι τέσσερις πρωτοπόροι, μετά από λάθος του αλυτάρχη, είδαν ένα γύρο αργότερα!

Με διαφορά ενός περίπου δευτερολέπτου μεταξύ τους τερμάτισαν ο Μιχάλης Κουτσουμπός, ο Βαγγέλης Καρακατσάνης και ο Άλεξ Παπαγεωργίου με τους δύο πρώτους να κατακτούν τη δεύτερη και τρίτη θέση του βάθρου αντίστοιχα. Ο μαχητικότατος Κώστας Καρανίκας, αφού βρέθηκε στην αρχή του αγώνα με το γκρουπ των πρωτοπόρων, τελικά έχασε λίγο έδαφος αλλά απέσπασε την 5η θέση από τον Alexander Todorov. Πολύ κοντά σχεδόν σε όλη τη διάρκεια του αγώνα ο Μαρίνος Κούλης, ο Γιάννης Τζωρτζόπουλος και ο Σταύρος Κρεμάλας, μοιράστηκαν τις θέσεις 7 έως 9 και τη δεκάδα έκλεισε ο Νίκος Περιστεράς. Ο Σταύρος Τριντής εγκατέλειψε στον 13ο γύρο μετά από πτώση που του απέφερε ένα σπασμένο πόδι ενώ και ο Γιώργος Καρακώστας δεν εκκίνησε τον αγώνα όταν διαγνώστηκαν κατάγματα στο χέρι και στο πόδι του μετά από πτώση στα χρονομετρημένα.

>> Νέοι Αγωνιζόμενοι

Ξεκινώντας από το τέλος, το πρώτο συμπέρασμα που αβίαστα βγήκε παρακολουθώντας τους δύο πρώτους αγώνες της κατηγορίας είναι ότι το επίπεδο είναι πολύ ανεβασμένο και οι, άπειροι από δράση, αλλά φορτωμένοι με προπονήσεις Νέοι Αγωνιζόμενοι έθεσαν ψηλά τον πήχη εξ' αρχής, χαρίζοντας και ανάλογες συγκινήσεις σε όσους βρέθηκαν στα Μέγαρα και στις Σέρρες για να τους δουν.

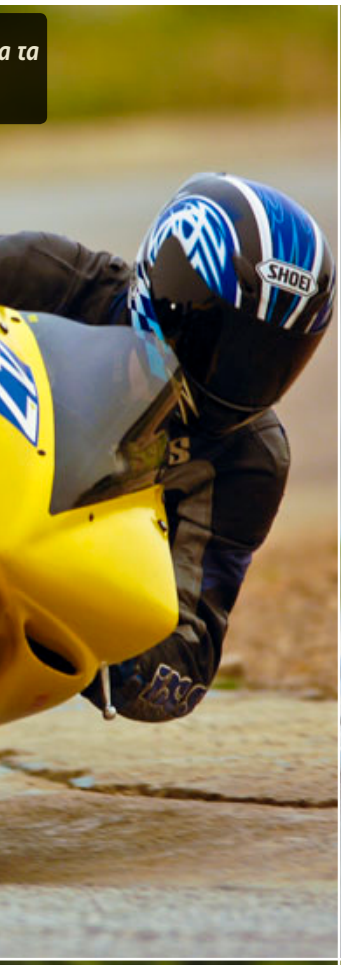
Ο αγώνας των Μεγάρων ξεκίνησε δυνατά από τα χρονομετρημένα με τους Γιάννη Μπούρο, Σπύρο Νικολούζο, Γιώργο Μακρυπούλια και Νίκο Γλυνάτση να στριμώχνονται στο ίδιο δευτερόλεπτο στην πρώτη σειρά εκκίνησης. Ο Μπούρος ήταν αυτός που σημείωσε τον ταχύτερο χρόνο (1.02.099) αλλά ο Νίκος Γλυνάτσης ήταν αυτός που με αλάνθαστο αγώνα είδε πρώτος την καρό σημαία, εκκινώντας από την 4η θέση του grid, με τους Νικολούζο και Μακρυπούλια και μοιράζονται τις υπόλοιπες δύο θέσεις του βάθρου. Ο αγώνας για τον Μπούρο τελείωσε λίγο νωρίτερα με μια θεαματική πτώση στην προτελευταία στροφή της πίστας η οποία, ευτυχώς, είχε ως αποτέλεσμα μόνο υλικές ζημιές.

Στις Σέρρες, ο Γλυνάτσης εμφανίστηκε ακόμα δυνατότερος, κατακτώντας την pole position αλλά με τον "βόρειο" Νίκο Γρηγοριάδη (12ος στα Μέγαρα) να παίζει εντός έδρας και, με διαφορά λίγων δέκατων του δευτερολέπτου στα χρονομετρημένα, να θέτει δυνατή υποψηφιότητα για τη νίκη. Η εκκίνηση του αγώνα τους βρήκε τροχό με τροχό στην πρώτη στροφή αλλά μια πτώση ενός Βούλγαρου αναβάτη επέβαλλε τη διακοπή και επανεκκίνηση του αγώνα. Τα φώτα έσβησαν για δεύτερη φορά με τον Γλυνάτση να ξεκινά το ίδιο δυνατά αλλά τον Γρηγοριάδη να στρίβει μόλις έβδομος στην πρώτη στροφή. Ο Αλέκος Παυλής, ο Σπύρος Λευκοφρύδης, ο Γιώργος Μακρυπούλιας, ο Γιάννης Μπούρος και ο Νίκος Κάτσουλας βρέθηκαν πίσω από τον πρωτοπόρο χωρίς όμως να μπορούν να τον απειλήσουν. Ο Νίκος Γρηγοριάδης οδήγησε εντυπωσιακά και κατάφερε να ανεβεί μέχρι και τη δεύτερη θέση, σημειώνοντας και τον ταχύτερο γύρο του αγώνα, αλλά καταπόνησε

Σταθερός επισκέπτης του βάθρου ο Γιώργος Μακρυπούλιας, δείχνει να πηγαίνει το ίδιο καλά με τα Μέγαρα και τις Σέρρες

Ο βόρειος και πολύ συμπαθής Γρηγοριάδης ανέκαμψε στην έδρα του, παίρνοντας τη δεύτερη θέση σε έναν ουσιαστικά μοναχικό αγώνα

α τα



Φοβερός ο Γιάννης Μπούρος (46) στα Μέγαρα, πήγαινε εντυπωσιακά μέχρι που έπεσε πριν την πλατεία. Στις Σέρρες οδήγησε σαφώς πιο προσεγειωμένα και ανταμείφτηκε με 13 πολύτιμους βαθμούς

Δεύτερη νίκη για τον ταχύτατο Γλυνάτση που κατορθώνει και κερδίζει τα 1000άρια με το ταπεινό του 600αράκι

πολύ τα ελαστικά του και ήταν πολύ δύσκολο να απειλήσει τον σταθερότατο Γλυνάτση στην κορυφή. Ωραία μάχη για την τρίτη θέση του βάθρου είχαν οι Παυλής και Λευκοφρύδης που δυστυχώς έληξε άδοξα μετά από μια μεταξύ τους σύγκρουση στην Κ11, που έστειλε και τους δύο εκτός πίστας μόλις στον τελευταίο γύρο. Ιδανική ευκαιρία για τον Γιώργο Μακρυπούλια ο οποίος ακολουθούσε λίγο πιο πίσω και κατέκτησε απρόσμενα τη θέση στο βάθρο για δεύτερη φορά φέτος. Ο Γιάννης Μπούρος τερμάτισε στην 4η θέση και στην 5η ο Νίκος Κάτσουλας. Ο 2ος των Μεγάρων, Σπύρος Νικολούζος, εγκατέλειψε τον αγώνα μόλις στον δεύτερο γύρο.

>> 250 Racing

Και στα 250 Racing, η κυριαρχία του περσινού πρωταθλητή απειλείται. Ο Ανδρέας Παργινός ξεκίνησε -ή, καλύτερα, εκτοξεύθηκε- στο φετινό πρωτάθλημα, αφήνοντας τον περσινό πρωταθλητή Γιώργο Κίτσο να τον κυνηγά και τους υπόλοιπους απλά να παρακολουθούν.

Δύο φορές έσβησαν τα φώτα μέχρι στιγμής στο φετινό πρωτάθλημα - και τις δύο φορές ο Ανδρέας Παργινός καθάρισε τον αγώνα από τη δεύτερη στροφή. Ο Κίτσος έμεινε πίσω για να κατακτήσει δύο δεύτερες θέσεις χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία από τον επίσης δύο φορές τρίτο Μάκη Σιφναίο. Οι Ανδρέας Λεφέβρ και Χάρης Κεχαΐδης είδαν τη χρονιά τους να ξεκινάει με πολλά προβλήματα που τους ανάγκασαν να εγκαταλείψουν ή να μην ξεκινήσουν καν στους αγώνες.

Για τις πιο πίσω θέσεις ο Αλέξης Γλυνιαδάκης, ο Μάριος Πέτρου, ο Όμηρος Πεβλαντζός και ο Γιάννης Μπερικάκης έδωσαν τις δικές τους μάχες σε γυρολόγια που απέχουν αρκετά από των πρωτοπόρων.

>> 125 Racing

Πίππος-Σταματάκης : 2-0… Έτσι διαμορφώνεται το σκορ μετά τους δύο πρώτους αγώνες που είχαν πρωταγωνιστές τους δύο νεαρούς. Ο Λευτέρης Πίππος έδειξε από τα χρονομετρημένα των Μεγάρων ότι η υπεράσπιση του τίτλου για τον Ηλία Σταματάκη δε θα είναι καθόλου εύκολη υπόθεση.

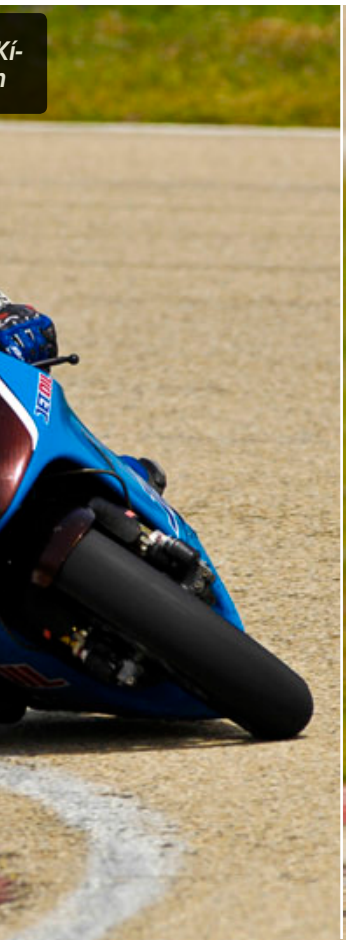
Και στους δύο αγώνες το σκηνικό ήταν παρόμοιο. Ο Σταματάκης έφυγε δυνατά μπροστά αλλά ο Πίππος με σταθερό ρυθμό και επιμονή πέρασε, την πρώτη φορά σχετικά νωρίς και τη δεύτερη προς το τέλος, και καθάρισε τον αγώνα.

Στον αγώνα των Μεγάρων ο Στράτος Χρονόπουλος κατέκτησε την τρίτη θέση από τον μαχητικό Τζεμ Καραοσμάν. Ο Κώστας Μπίμπας τερμάτισε ένα μοναχικό αγώνα στην 5η θέση, ο Γιώργος Σταματάκης 6ος μπροστά από τον Κώστα Κοξίδη και στην 8η θέση ο Γρηγόρης Ελευθεριάδης.

Στις Σέρρες, μόλις τέσσερις ήταν οι οδηγοί που τερμάτισαν έχοντας σχηματίσει δύο ζευγάρια μονομάχων για τις αντίστοιχες θέσεις. Έτσι, εκτός από τη μάχη των πρωτοπόρων, οι Μπίμπας και Καραοσμάν τα έδωσαν όλα για την τελευταία θέση του βάθρου με νικητή τον πρώτο. Ο Στράτος Χρονόπουλος εγκατέλειψε μόλις στον πρώτο γύρο τον αγώνα από μηχανική βλάβη ενώ ο Γιώργος Σταματάκης δεν ξεκίνησε καν τον αγώνα όταν μια άσχημη πτώση του στις δοκιμές της Παρασκευής τον έστειλε στο νοσοκομείο - ευτυχώς όχι σοβαρά τραυματισμένο. Περαστικά Γιώργο και με το καλό να επανέλθεις!

Ακόμα δεν έχει βρει τον περσινό του ρυθμό ο πρωταθλητής Γιώργος Κίτσος, που στους δύο πρώτους αγώνες περιορίστηκε στη δεύτερη θέση

Ο Μπίμπας (24) και ο Καραοσμάν (4) μονομάχησαν για την τελευταία θέση στο βάθρο καθ' όλη τη διάρκεια του αγώνα



Κί-
η

Ανανεωμένος ο Παργινός φέτος, οδηγεί καινούργια μοτοσυκλέτα και μέχρι στιγμής δεν φαίνεται ν' απειλείται από κανέναν

Για δεύτερο συνεχόμενο αγώνα, Ο Λευτέρης Πίππος (46) ξεκίνησε εκτός ρυθμού αλλά μπόρεσε να περάσει τον Σταματάκη (1) προς το τέλος, σημειώνοντας μάλιστα νέο ρεκόρ κατηγορίας στον τελευταίο γύρο!

Formula Extreme

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 14:02
Απόσταση αγώνα: 19 γύροι / 60.534 km
Απόλυτο ρεκόρ: Γιάννης Μπούστας (2007)
1'19.500 144.272 km/h
Ρεκόρ αγώνα: Γιάννης Μπούστας (2007)
1'20.479 142.517 km/h
Pole position: Γιάννης Μπούστας
1'19.545 144.190 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Γιάννης Μπούστας (2ος γύρος)
1'20.611 142.283 km/h

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Γιάννης Μπούστας	25	25					**50**
2	Στέλιος Χριστοδούλου	20	16					**36**
3	Μανώλης Στρατάς	13	20					**33**
4	Ανδρέας Τσουκαλάς	16	9					**25**
5	Άλκης Συνιώρης	11	11					**22**
6	Κων/νος Κοντομάρος	9	10					**19**
7	Βασίλης Ευθυμίου	10	8					**18**
8	Χάρης Παρασκευόπουλος	-	13					**13**
9	Κυριάκος Αντωνίου	5	7					**12**
10	Διαμαντής Λαμπρινός	8	2					**10**
11	Νίκος Πολύδωρος	7	-					**7**
12	Γιώργος Δρυμούσης	6	-					**6**
-	Χριστόδουλος Μπαλτζής	-	6					**6**
13	Ανδρέας Ψυχογιός	4	1					**5**
-	Αθανάσιος Μαλαμίδης	2	3					**5**
14	Αθανάσιος Μαράτος	-	4					**4**
15	Μανώλης Χατζηθεοδοσίου	3	-					**3**
16	Βασίλης Τσιτούρης	1	-					**1**

Formula Extreme

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	1	Γιάννης Μπούστας	Ducati-Colori-Pirelli-Boustas Team	Ducati 1098S	139.538	26'01.737
2	65	Μανώλης Στρατάς	Ψυχογιός Tires-Γρίβας Αντ/κα-MRC K.Μάντης	Suzuki GSX-R1000	137.395	+24.363
3	3	Στέλιος Χριστοδούλου	ΕΛΛΗΝΜΟΤΟ-Ducati-Shell Advance-Michelin-Shoei	Ducati 1098S	137.164	+27.032
4	21	Χάρης Παρασκευόπουλος	Michelin-Βαφές ALEX	Yamaha YZF-R1	137.162	+27.058
5	7	Άλκης Συνιώρης	Paranoid Racing-Bridgestone-MV Agusta-DNA	MV Agusta F4R312	136.266	+37.503
6	77	Κων/νος Κοντομάρος	Yamaha-Tsesmelis-Remus-Pipercross-Matris	Yamaha YZF-R1	136.241	+37.794
7	2	Ανδρέας Τσουκαλάς	Honda Καρακώστας-Arata-Extreme Trackdays	Honda CBR1000RR	136.022	+40.375
8	55	Βασίλης Ευθυμίου	Paranoid Racing-Bridgestone-MV Agusta-DNA	MV Agusta F4R312	134.857	+54.213
9	13	Κυριάκος Αντωνίου	Κουτσουμπός-Κύκλος Travel-G4S-Telematix	Honda CBR1000RR	133.442	+1'11.344
10	48	Χριστόδουλος Μπαλτζής	Baltzis Racing-Intramoto	Suzuki GSX-R1000	133.287	+1'13.247
11	35	Todorov Radostin	-	Yamaha YZF-R1	132.926	+1'17.684
12	33	Αθανάσιος Μαράτος	Maratos-IXS-Sidi-Shoei-Ermax	Honda CBR1000RR	132.890	+1'18.138
13	98	Αθανάσιος Μαλαμίδης	Aral Καριοφύλλης-Χρ. Ιγνάτιος-Πόππης	Ducati 1098R	132.734	+1'20.055
14	56	Διαμαντής Λαμπρινός	Ευσταθίου M. Racing	Yamaha YZF-R1	132.693	+1'20.570
15	6	Ανδρέας Ψυχογιός	Ψυχογιός Tires-TEOMOTO-Λέρτας	Kawasaki ZX-10R	132.541	+1'22.452
16	10	Βασίλης Τσιτούρης	Ψυχογιός Tires-TEOMOTO-Pro Rider	Kawasaki ZX-10R	131.603	+1 γύρος
17	15	Εμμανουήλ Χατζηθεοδοσίου	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-10R	131.577	+1 γύρος
18	99	Στέφανος Ταπάσκος	Stefano Engineering Team	Suzuki GSX-R1000	131.525	+1 γύρος
19	23	Νικόλαος Πολύδωρος	Moto Oikonomou-Robovideo	Suzuki GSX-R1000	131.296	+1 γύρος
20	111	Markov Velislav	-	Suzuki GSX-R1000	129.285	+1 γύρος
21	95	Chen Eliyahu	-	Suzuki GSX-R1000	126.841	+1 γύρος
22	90	Ivanov Mihail	-	Suzuki GSX-R1000	125.671	+1 γύρος

Σέρρες, Ελλάδα
www.serrescircuit.gr

Μήκος: 3,186m
Πλάτος: 12-15m
Ευθεία: 662m
Στροφές: 16
Δεξιές: 9
Αριστερές: 7

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Μάριος Ταγκλής	13	25					**38**
2	Ευάγγελος Καρακατσάνης	20	16					**36**
3	Μιχάλης Κουτσουμπός	8	20					**28**
4	Κων/νος Πολίτης	25	-					**25**
5	Αλέξης Παπαγεωργίου	11	13					**24**
6	Κων/νος Καρανίκας	9	11					**20**
7	Χάρης Παρασκευόπουλος	16	-					**16**
8	Μαρίνος Κούλης	6	9					**15**
9	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	4	8					**12**
10	Σταύρος Τριντής	10	-					**10**
11	Νικόλαος Περιστεράς	2	6					**8**
12	Νικόλαος Καράπαπας	7	-					**7**
-	Σταύρος Κρεμάλας	-	7					**7**
13	Γεώργιος Καρακώστας	5	-					**5**
-	Γεώργιος Πολυδάκης	3	2					**5**
-	Διονύσιος Μάρτης	-	5					**5**
14	Δημήτρης Οικονόμου	-	4					**4**
15	Δημήτρης Κοντινός	-	3					**3**
16	Χρήστος Πατεράκης	1	-					**1**
-	Ζαφείρης Πολίτης	-	1					**1**

Supersport

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 13:12
Απόσταση αγώνα: 16 γύροι / 50.976 km
Ρεκόρ αγώνα: Γιάννης Μπούστας (2006)
1'21.802 140.212 km/h
Pole position: Μάριος Ταγκλής
1'22.605 138.849 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Κων/νος Πολίτης (2ος γύρος)
1'22.347 139.284 km/h

Supersport

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	15	Μάριος Ταγκλής	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	136.011	22'29.251
2	9	Μιχάλης Κουτσουμπός	Honda Σαρακάκης-Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	135.648	+3.611
3	6	Ευάγγελος Καρακατσάνης	Κατζηλέρης-Bardahl-Michelin-Καλοσακάς	Honda CBR600RR	135.583	+4.262
4	3	Αλέξης Παπαγεωργίου	EKO Kinitron-Παπαγεωργίου Μοτοσυκλέτες	Yamaha YZF-R6	135.370	+6.396
5	7	Κων/νος Καρανίκας	Belray-Superdynamic	Honda CBR600RR	133.573	+24.631
6	101	Alexandar Todorov	-	Yamaha YZF-R6	133.506	+25.318
7	11	Μαρίνος Κούλης	Honda Κουτσουμπός-Agip-0300	Honda CBR600RR	131.892	+42.140
8	33	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	Shoei-Sidi-IXS	Honda CBR600RR	131.859	+42.487
9	10	Σταύρος Κρεμάλας	Cafe ABC	Triumph Daytona 675	131.859	+42.493
10	41	Νικόλαος Περιστεράς	Castrol-Peristeras Moto Tires-Perros Service-Dunlop	Kawasaki ZX-6R	131.515	+46.127
11	500	Διονύσιος Μάρτης	Moto Service Nikolopoulos-Bikers & Bikes	Yamaha YZF-R6	130.787	+53.896
12	88	Δημήτρης Οικονόμου	Moto Garatsidis Racing Team North Greece	Triumph Daytona 675	130.536	+56.598
13	71	Δημήτρης Κοντινός	Luna Underwear-Globalracing.gr-Powercycle-AGV	Yamaha YZF-R6	130.118	+1'01.116
14	74	Γιώργος Πολυδάκης	Honda Κουτσουμπός-Agip-Michelin	Honda CBR600RR	129.294	+1'10.104
15	22	Ζαφείρης Πολίτης	Sipsis Racing-Lucas-Galpoil	Honda CBR600RR	128.692	+1'16.745
16	70	Δημήτρης Γάκης	Βουδούρη-Γάκης	Honda CBR600RR	127.180	+1 γύρος
17	36	Γεώργιος Χάλαρης	Spectro Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Kawasaki ZX-6R	124.926	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	44	Σταύρος Τριντής	Sipsis Racing-Sport Life Gym	Honda CBR600RR	133.445	13 γύροι
Δεν τερμάτισε	48	Ιωάννης Πομάκης	Motostyl-Yamaha Meremetsakis	Yamaha YZF-R6	120.683	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	5	Κων/νος Πολίτης	Triumph Αλίμου	Triumph Daytona 675	113.392	4 γύροι
Δεν τερμάτισε	37	Γεώργιος Καρακώστας	Honda Καρακώστας	Honda CBR600RR	-	-
Δεν τερμάτισε	111	Νικόλαος Καράπαπας	Pierrakos Racing Team	Yamaha YZF-R6	-	-

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Νικόλαος Γλυνάτσης	25	25					**50**
2	Γιώργος Μακρυπούλιας	16	16					**32**
3	Νικόλαος Γρηγοριάδης	4	20					**24**
4	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος	13	9					**22**
-	Νικόλαος Κατσούλας	11	11					**22**
5	Σπύρος Νικολούζος	20	-					**20**
6	Στράτος Σκαραμαγκάς	9	6					**15**
7	Ιωάννης Μπούρος	-	13					**13**
8	Βαγγέλης Κόλλιας	10	-					**10**
9	Θεόδωρος Καλαμαράς	8	-					**8**
-	Σωκράτης Παπανικολόπουλος	-	8					**8**
10	Σπύρος Βόσσος	7	-					**7**
11	Γεώργιος Αγαθός	6	-					**6**
12	Ζαφείρης Πολίτης	5	-					**5**
-	Νικόλαος Λαφογιάννης	-	5					**5**
13	Νικόλαος Μπακαυγάς	3	-					**3**
-	Αθανάσιος Ζάχος	-	3					**3**
14	Μάριος Νάτσης	2	-					**2**
-	Νικόλαος Ντούτσης	-	2					**2**
15	Θεόδωρος Κωνσταντόπουλος	1	-					**1**

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:08
Απόσταση αγώνα: 13 γύροι / 41.418 km
Ρεκόρ αγώνα: Νικόλαος Γρηγοριάδης (2007)
1'24.475 135.775 km/h
Pole position: Σπύρος Νικολούζος
1'24.520 135.703 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Νικόλαος Γρηγοριάδης (5ος γύρος)
1'24.765 135.311 km/h

Νέοι Αγωνιζόμενοι

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	4	Νικόλαος Γλυνάτσης	Castrol-Koveos Dyno Racing	Suzuki GSX-R600	133.727	18'34.998
2	19	Νικόλαος Γρηγοριάδης	MOTO Βούλγαρος-Θρακολιπαντική Agip-Το Χρυσό	Suzuki GSX-R1000	132.693	+8.687
3	47	Γιώργος Μακρυπούλιας	Μερεμέτης-TiForce-PVM-MOTO Ελλάς	Yamaha YZF-R1	131.618	+17.866
4	46	Ιωάννης Μπούρος	Trendy Car-Pirelli-Christou Racing-Vavouri	Honda CBR600RR	131.415	+19.615
5	72	Νικόλαος Κατσούλας	Moto Run-Καρακώστας	Honda CBR1000RR	131.409	+19.668
6	73	Petar Kovachev	-	Yamaha YZF-R1	130.914	+23.956
7	23	Γρηγόρης Παναγιωτόπουλος	Νιώτης VM-Μαυρούδης Racing-Ψυχομανής	Honda CBR600RR	130.892	+24.145
8	18	Σωκράτης Παπανικολόπουλος	Σιώκης MOTO	Suzuki GSX-R600	129.260	+38.529
9	41	Plamen Bonev	-	Yamaha YZF-R1	128.853	+42.172
10	346	Στράτος Σκαραμαγκάς	AMR Power by Alex Riders Shop	Yamaha YZF-R6	128.828	+42.392
11	53	Νικόλαος Λαφογιάννης	Μουζακιώτης Άργος-Clevermedia-Jolly Cafe-Michelin	Suzuki GSX-R1000	125.758	+1'10.655
12	727	Veselin Manolov	-	Suzuki GSX-R600	125.666	+1'11.519
13	27	Αθανάσιος Ζάχος	ΥΤΕΚΑ	Yamaha YZF-R1	125.629	+1'11.870
14	131	Νικόλαος Ντούτσης	Ντόλλας-Φυντάνης	Suzuki GSX-R600	125.496	+1'13.129
15	28	Kaloyan Angelov	-	Suzuki GSX-R1000	124.942	+1'18.390
16	81	Μάριος Νάτσης	Alex Racing-Mario Café-Speed	Kawasaki ZX-10R	124.912	+1'18.683
17	7	Ivan Vuton	-	Yamaha YZF-R1	124.851	+1'19.267
18	15	Strasmir Danchev	-	Yamaha YZF-R1	122.471	+1 γύρος
19	5	Δημήτρης Πάπιας	Παγωτά Δωδώνη	Honda CBR600RR	121.294	+1 γύρος
20	707	Boris Borisov	-	Suzuki GSX-R1000	117.229	+1 γύρος
Δεν τερμάτισε	68	Σπύρος Λευκοφρύδης	The Zoo-Pirelli-CAM	Ducati 1098S	132.298	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	22	Αλέκος Παυλής	Ανυψωτική Δωδεκανήσου-Ταβέρνα Φουντούκα	Honda CBR600RR	132.235	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	17	Θοδωρής Καλαμαράς	Clevermedia-Extreme Trackdays-Καφεδίοδος	Suzuki GSX-R1000	104.430	10 γύροι
Δεν τερμάτισε	69	Nikola Vangelov	-	Suzuki GSX-R1000	129.295	5 γύροι
Δεν τερμάτισε	96	Σπύρος Νικολούζος	Σταθόπουλος Service-Trolley Cafe	Suzuki GSX-R1000	95.809	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	76	Mladen Shishkov	-	Suzuki GSX-R1000	-	-

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Ανδρέας Παργινός	25	25					**50**
2	Γεώργιος Κίτσος	20	20					**40**
3	Μάκης Σιφναίος	16	16					**32**
4	Αλέξανδρος Γλυνιαδάκης	13	11					**24**
-	Μάριος Πέτρου	11	13					**24**
5	Όμηρος Πεβλάντζος	10	-					**10**
-	Ιωάννης Μπερικάκης	-	10					**10**

250 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 12:26
Απόσταση αγώνα: 16 γύροι / 50.976 km
Ρεκόρ αγώνα: Ανδρέας Παργινός (νέο)
1'22.719 138.657 km/h
Pole position: Ανδρέας Παργινός
1'22.584 138.884 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Ανδρέας Παργινός (3ος γύρος)
1'22.719 138.657 km/h

250 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	4	Ανδρέας Παργινός	Masterlease	Honda RS250	135.733	22'32.022
2	1	Γεώργιος Κίτσος	Jet Oil-Golden Gym-Clover-Nolan-ARC	Honda RS250	134.415	+13.257
3	2	Μάκης Σιφναίος	Σιφναίος Yamaha-Shoei-Sidi-IXS-GPT	Yamaha TZ250	133.228	+25.421
4	6	Μάριος Πέτρου	Μάριος Πέτρου-Xtreme Stores-Σιφναίος	Yamaha TZ250	125.590	+1 γύρος
5	7	Αλέξανδρος Γλυνιαδάκης	Masterlease-Colori	Honda RS250	122.632	+1 γύρος
6	17	Γιάννης Μπερικάκης	Masterlease	Honda RS250	121.589	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	42	Ανδρέας Λεφέβρ	-	Yamaha TZ250	98.813	6 γύροι
Δεν τερμάτισε	69	Όμηρος Πεβλάντζος	Xtreme Stores Πέτρου-Expose Cafe	Honda RS250		

Αναβάτες

		Μέγαρα 23/3	Σέρρες 13/4	Μέγαρα 18/5	Σέρρες 22/6	Μέγαρα 14/9	Σέρρες 12/10	Σύνολο
1	Λευτέρης Πίππος	25	25					**50**
2	Ηλίας Σταματάκης	20	20					**40**
3	Κών/νος Μπίμπας	11	16					**27**
4	Τζεμ Καραοσμάν	13	13					**26**
5	Στράτος Χρονόπουλος	16	-					**16**
6	Γιώργος Σταματάκης	10	-					**10**
7	Κών/νος Κοξίδης	9	-					**9**
8	Γρηγόρης Ελευθεριάδης	8	-					**8**

125 Racing

Συνθήκες αγώνα: Στεγνός
Ώρα εκκίνησης (τοπική): 11:48
Απόσταση αγώνα: 14 γύροι / 44.604 km
Ρεκόρ αγώνα: Λευτέρης Πίππος (νέο)
1'24.973 134.979 km/h
Pole position: Λευτέρης Πίππος
1'26.752 132.211 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα: Λευτέρης Πίππος (14ος γύρος)
1'24.973 134.979 km/h

125 Racing

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	46	Λευτέρης Πίππος	Γούλας Honda Racing-Καρακώστας-Colori-Jolly Cafe	Honda RS125	132.283	20'13.866
2	1	Ηλίας Σταματάκης	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	132.222	+0.562
3	24	Κών/νος Μπίμπας	Ευσταθίου Action Bikes-Castrol	Honda RS125	127.940	+41.210
4	4	Τζεμ Καραοσμάν	Spectro-Halaris Bike Centers-Blue Star Ferries	Honda RS125	127.934	+41.266
Δεν τερμάτισε	8	Στράτος Χρονόπουλος	Athens Racing Center-KREEM	Honda RS125	119.960	1 γύρος
Δεν τερμάτισε	33	Ιωάννης Τζωρτζόπουλος	Jawakias-Μοτοδυναμική-WP-IXS-Lazer-DNA	Yamaha TZ125	116.042	1 γύρος

Κώστας Φωτιάδης

"...και το πιο σημαντικό. Διάθεση! Κέφι, χαρά και χμμ... άσε δεν το γράφω, αφού έτσι και αλλιώς θα κοπεί."

Ο πρώτος σου αγώνας

Είσαι στο λεωφορείο στην επιστροφή από την εργασία σου Δευτέρα απόγευμα. Η διπλανή σου μιλάει στο κινητό της σε db ίσα με αγώνα παγκοσμίου. Μόνο που εσύ δεν είσαι σε κάποιο paddock περιτριγυρισμένος από όμορφες παρουσίες, έχεις ξεχάσει τις ωτοασπίδες σου και δεν βλέπεις την ώρα να φτάσεις στον προορισμό σου να γλιτώσεις από το ανθρωπόμορφο τούτο screamer. Κάπου εκεί χτυπά το δικό σου κινητό και εν συντομία ο πολύ καλός σου φίλος και νυν μεγαλοεκδότης πια, σου ζητά να γράψεις μερικές λεξούλες μωρέ για την εμπειρία σου από τον πρώτο σου αγώνα. Μάλιστα. Από επαγγελματίας τουμπάκιας - επενδυτής στρεμμάτων σε wannabe δημοσιογράφος ειδικού τύπου. Γελάς ήδη, ε; Και εγώ το ίδιο. Τι να κάνεις που είναι φίλος. Κάνω την καρδιά μου πέτρα και σε οδηγώ στο παρασύνθημα.

Συστατικό νούμερο ένα

Ισως και το πιο σημαντικό. Διάθεση! Κέφι, χαρά και χμμ... άσε δεν το γράφω, αφού έτσι και αλλιώς θα κοπεί. Αλλά είμαι σίγουρος ότι μπήκες στο νόημα. Ok, σίγουρα έχεις την διάθεση και τη λαχτάρα να τρέξεις έστω κι έναν αγώνα. Να δεις τι κάνεις βρε αδερφέ, που βρίσκεσαι σε σχέση με τους άλλους. Τους γρήγορους. Τους επαγγελματίες. Τους φτασμένους. Αυτούς που έχουν απλώσει χιλιόμετρα σλικαδούρας όσα και τα χιλιόμετρα του Σινικού Τείχους σε μια μόνο σεζόν (παρεμπιπτόντως, έξι χιλιάδες και κάτι ψιλά είναι). Να στήσεις το μηχανάκι σου στο grid δίπλα στους επίσημους αναβάτες εταιριών κολοσσών. Τι; Φοβήθηκες κιόλας; Μα, αγαπητέ, τι είπαμε; Διάθεση και λαχτάρα! Νούμερο ΕΝΑ συστατικό. Ε, και λίγη δόση τρέλας, δεν είναι κακό.

Συστατικό νούμερο δύο

Μηχανάκι και εξοπλισμός. Υποθέτω ότι το πρώτο το έχεις ήδη. Προφανώς σε στοκ μορφή. Πρώτη σου δουλειά λοιπόν, να το φέρεις σε αγωνιστική μορφή. Βρίσκεις και διαβάζεις τον σχετικό κανονισμό του πρωταθλήματος και της κατηγορίας που θες να συμμετάσχεις (ταχύτητα, enduro, motocross, supermoto κτλ). Το κόστος είναι σχεδόν μηδαμινό στα πρωταθλήματα enduro, motocross, supermoto και scramble, μιας και θα χρειαστείς μόνο τα απαραίτητα αυτοκόλλητα αριθμού συμμετοχής, συρματασφαλίσεις και δοχεία αναθυμιάσεων - υπερχειλήσεων. 100 ευρώ και πολλά λέω. Στην ταχύτητα ανεβαίνει λίγο το κόστος λόγω πολυεστερικών. Εν ολίγοις, έχεις κάποιο on-off; Έχεις αγώνα αύριο! Έχεις supersport; Θα τρέξεις... μεθαύριο. Big deal.

Εξοπλισμός

Και δεν εννοώ, φόρμα, γάντια, κράνος, μπότες. Αν δεν τα έχεις ήδη, σταμάτα να διαβάζεις και πετάξου για shopping therapy. Τώρα, όχι αύριο. Α, είναι περασμένα μεσάνυχτα. Υπάρχει και το www.ebay.com βρε πονηρούλη. Άσε που ίσως να σου χρειαστεί άμα συνεχίσεις το διάβασμα. Το πεδίο του εξοπλισμού είναι τόσο μεγάλο όσο και η βελτίωση σε ένα μηχανάκι. Όρεξη (και λεφτά) να' χεις να ψωνίζεις. Και

Agip
aprilia
OXFORD

επειδή όρεξη έχεις άπλετη αλλά ευρουλάκια περιορισμένα, θα επικεντρωθώ στα απολύτως απαραίτητα. Οι αγώνες είναι είτε διήμεροι ή μονοήμεροι. Κάπου πρέπει να κάτσεις. Στο αμάξι θα πιαστείς ή θα ζεσταθείς. Στην καφετέρια (λέμε τώρα) έχει βαβούρα. Άρα θες το δικό σου χώρο. Άρα θες μια τέντα. Οι όμορφες, οι αναδιπλούμενες, έχουν 250 ευρώ και βάλε. Εσύ μπορείς να πάρεις μια συναρμολογούμενη από το Praktiker ή από είδη camping με πολύ λιγότερα χρήματα. Μιας και θα είσαι εκεί, τσίμπα και δυο σπαστές καρέκλες. Εναλλακτικά κάνουν και οι πλαστικές από το μπαλκόνι σου. Μην το γελάς καθόλου, έτσι έτρεξα τον 1ο μου ερασιτεχνικό αγώνα. Θες ένα ή δυο μπιτόνια, ανάλογα με το μέγεθος, για βενζίνη στους ανεφοδιασμούς. Αν μιλάμε για αγώνα ταχύτητας ή supermoto θα χρειαστείς ένα σετ κουβέρτες. Όχι για τις κρύες νύχτες του χειμώνα αλλά για να φέρεις σε θερμοκρασία λειτουργίας τα ελαστικά σου αλλά και για μετά τα ελεύθερα και χρονομετρημένα δοκιμαστικά, που τις τοποθετείς για να κρυώσουν με ήπιο ρυθμό. Μην ξεχνάς ότι οι απότομες αλλαγές στην θερμοκρασία φθείρουν τα ελαστικά. Τελειώσαμε; Περίπου. Δανείσου από φίλους εργαλεία. Και να μην βρεις να δανειστείς μη στεναχωριέσαι. Όλο και κάποιος συναθλητής σου θα σε βοηθήσει άμα έχεις ανάγκη. Ωραία. Τελειώσαμε; Χμμ... και πως θα πας στην τοποθεσία του αγώνα; Εδώ φίλε μου εξαρτάται καθαρά από τι πρωτάθλημα διάλεξες να ακολουθήσεις, από τι συμβιβασμούς είσαι διατεθειμένος να κάνεις και από το πόσο βαθιά μπορείς να βάλεις το χέρι στην τσέπη. Προσωπικά εγώ, στους τρεις πρώτους αγώνες πήγα οδικώς, και τον εξοπλισμό μου τον μετέφερα με το αμάξι του φίλου μου. Πάσα για το τρίτο βασικό συστατικό. Χείρα βοηθείας. Μη σκεφτείς να κατέβεις σε αγώνα χωρίς κάποιον να σε βοηθάει. Ειδικά στον 1ο σου αγώνα. Και φρόντισε να είναι κάποιος που δεν θα ακούγεται σαν Harley Fat Boy υπό κλίση 30 μοιρών. Είτε ανηφορική, είτε κατηφορική. Μετάφραση: Να μην ροχαλίζει... Αν ο αγώνας προϋποθέτει διανυκτέρευση, θα δεινοπαθήσεις. Ή, τουλάχιστον, έχε μαζί σου ωτοασπίδες. Εγώ μια φορά σε προειδοποίησα. Πέρα από την πλάκα, ο επίτιμος ΑΙ.ΦΕ (αϊ φέρε νερό, αϊ φέρε τα χρονομετρημένα κτλ) είναι περισσότερο πολύτιμος από τα εργαλεία πχ. Σε ξεκουράζει από δουλειές ρουτίνας και μένεις με καθαρό μυαλό. Έχεις 2-3 πράγματα λιγότερα να σκεφτείς και να οργανώσεις. Από το να περάσει το μηχανάκι στον τεχνικό έλεγχο μέχρι να σου επιδιορθώσει μικροβλάβες. Αν μάλιστα έχεις την τύχη να είναι αγωνιζόμενος και να σου διορθώνει και τα όποια οδηγικά σου λάθη ή να παρέχει συμβουλές επί του αγωνιστικού κομματιού, ακόμα καλύτερα. Και για να είμαστε ρεαλιστές, μιλάμε για αγώνα. Ακόμα και σε έναν ερασιτεχνικό αγώνα, στραβές γίνονται. Και ποιος θα σε βοηθήσει; Μα, φυσικά, ο λατρεμένος σου ΑΙ.ΦΕ ! Γι΄ αυτό, ποτέ μόνος σε αγώνα. Ιδανικά, ακόμα και σε προπόνηση.

Προπόνηση

Αχα! Σκέφτεσαι ήδη προπονήσεις, ε; Χμμ... μου φαίνεται ότι θα υπάρξει και 2ος και 3ος και 4ος ερασιτεχνικός αγώνας. Σε φαντάζεσαι ήδη σε κάποιο podium, ε; Και πολύ καλά κάνεις. Να μην ξεχνάς όμως το 1ο (και βασικό) συστατικό. Διάθεση για διασκέδαση! Γιατί οι αγώνες στην Ελλάδα δεν είναι τίποτα παραπάνω από διασκέδαση. Σε περιμένω στο grid!

Racing lines...

«Έπρεπε κάπως να του εξηγήσω πως εγώ δεν είμαι μικρο
Pedrosa και πως δεν τον παίρνει να κάνει τέτοιες μαλακίες σε μ
Joh

«Το 2008 θα κερδίσουμε τα πάντα. Θα είναι μια πο
είναι να είμαστε πρώτοι και επιστρέφουμε για να πάρου

«Οι μη-Stoner ανα
ο

«Απέναντι από την πίστα υπάρχει ένα εστιατόριο π
ανήκει σε έναν Αυστριακό. Είχαν καταπληκτικό σνίτσελ βιεννουά εκε
Κρίμα...
Randy Krummenacher

«Σε πέντε χρόνια τα MotoGP δεν θα
έχουν πλέον καθόλου θέαμα...
Loris Capirossi

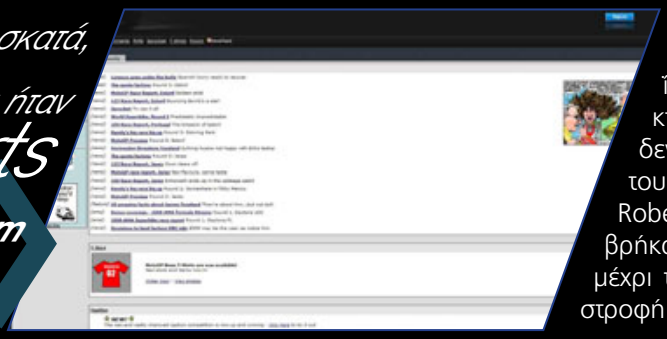
ός σαν τον Dani
μένα...
on Hopkins

Στις δοκιμές του Jerez ο Lorenzo είχε μια «στιγμή» με τον Hopkins όταν θεώρησε (λανθασμένα) πως ο δεύτερος προσπάθησε να του κλέψει τον αέρα για να κάνει πιο γρήγορο χρόνο και αντέδρασε με χειρονομίες και εκτάσεις του μεσαίου δακτύλου. Ο Αμερικανός απάντησε με μια ξεγυρισμένη σφαλιάρα στο κράνος, συνοδεία εκλεπτυσμένης Γαλλικής φρασεολογίας –κι εδώ μας αναλύει το σκεπτικό του. Για την ιστορία, στο Estoril ο Lorenzo ζήτησε συγνώμη…

πολύ σημαντική χρονιά. Σκοπός μας
με όλους τους τίτλους.
Masumi Hamane

Ο διευθυντής του HRC, λίγο πριν τον αγώνα στο Jerez, προσφέρει μια υποδειγματική επίδειξη μετριοφροσύνης, σύνεσης και αυτογνωσίας –ξέρετε, αυτής που έχει ωφελήσει τα μάλλα τη Honda από το 2004 και μετά.

αβάτες της Ducati ήταν όλοι εντελώς σκατά,
γεμίζοντας τις πίσω θέσεις λες και ήταν
συνέδριο Kurtis Roberts
www.motogpnews.com



Με σεβασμό προς τους αγωνιζόμενους και σεμνή, αρχαΐζουσα γλώσσα, οι συντάκτες του Motogpnews.com δεν κρύβουν πόσο πολύ τους έχει λείψει η οικογένεια Roberts. Τουλάχιστον τώρα βρήκαν ένα υποκατάστατο μέχρι την πολυθρύλητη επιστροφή των KR στις πίστες…

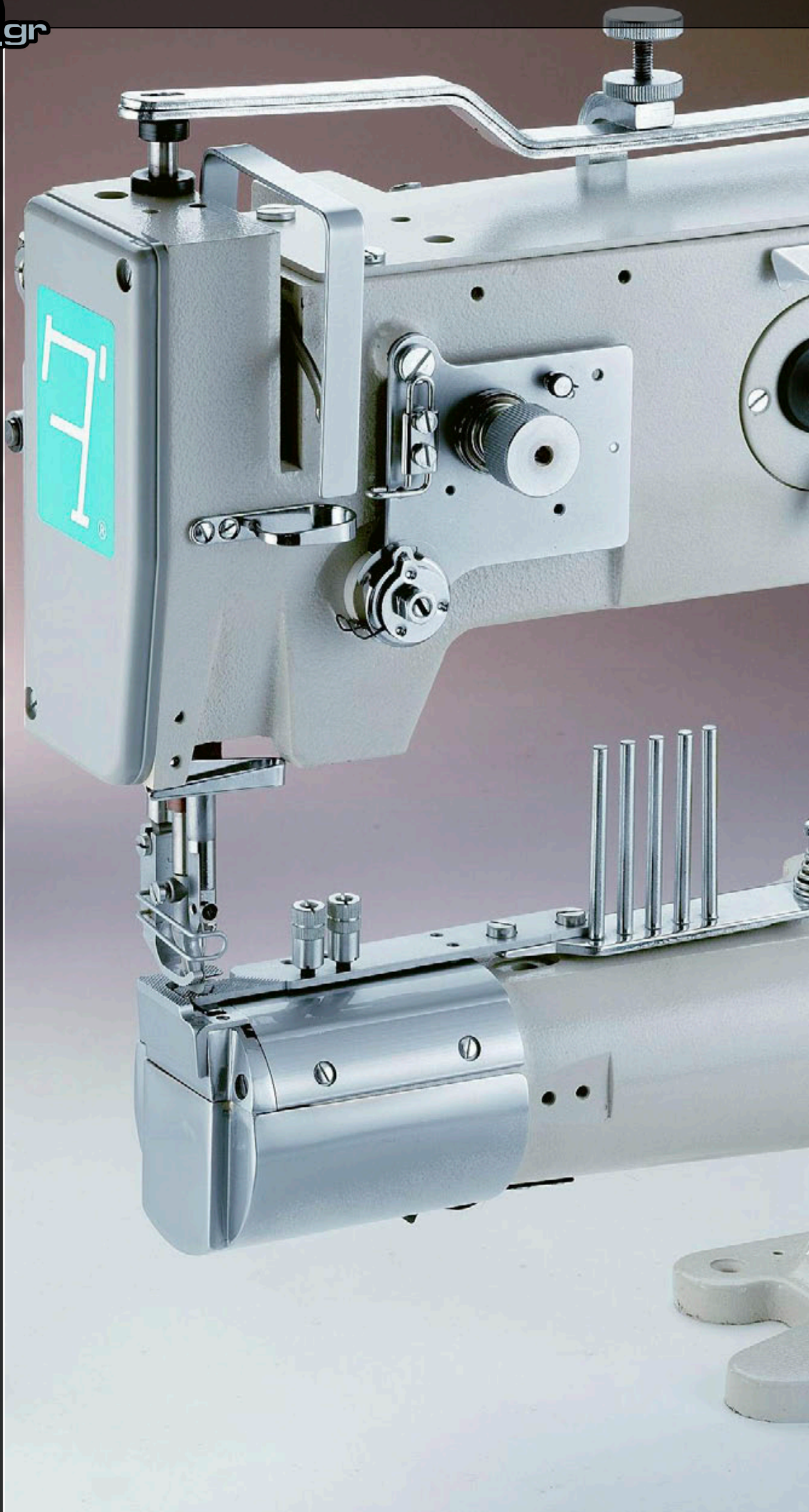
που
ή.

Η Κινεζική πίστα της Σαγκάης κόβεται από το πρόγραμμα των GP και ο Ελβετός αναβάτης της KTM στα 125 είναι ο μόνος (μη Κινέζος) άνθρωπος που είχε έναν καλό λόγο να πει γι' αυτήν… ή τουλάχιστον για κάτι σχετικό μ' αυτήν…

Σε συνέντευξή του στην Ιταλική τηλεόραση, ο Loris προσφέρει την άποψή του για τα ηλεκτρονικά βοηθήματα και την ευεργετική τους επίδραση στο σύγχρονο πρόσωπο των αγώνων. Είναι ηλίου φαεινότερον πως τα λατρεύει…

ebike.gr

the back



Μια πρώτη ματιά στον φρέσκο εξοπλισμό μας, οι συνηθισμένες γκρίνιες των eBikers και ένα special αφιέρωμα που μας παραγγείλατε στο site.

FALCON®
CAUTION
FALCON®
F N269- 1B
M/No 0001
E TONG ENTERPRISE INC.
MADE IN TAIWAN

Μύριος βάρια

Κάθε φορά που πέφτει στα χέρια μου καινούργια φόρμα, αισθάνομαι ακριβώς όπως όταν ανεβαίνω σε μοτοσυκλέτα με μηδέν χιλιόμετρα. Και κάθε φορά που φοράω καινούργιο κράνος, με πιάνουν ζαλάδες στη σκέψη και μόνο να μην μου κάθεται καλά στο κεφάλι...

XPD XP5R
295€

Η αδυναμία μου. Αυτό είναι το 3ο ζευγάρι που μπαίνει στα πόδια μου τα τελευταία χρόνια και, παρόλο που δεν έχει αλλάξει στο ελάχιστο όλο αυτό τον καιρό -εκτός από τα καινούργια λογότυπα-, δεν μπορώ να βρω κάποιο σοβαρό μειονέκτημα. Το AGS (η εσωτερική μπότα στα ελληνικά), εφαρμόζει σαν γάντι ακόμα και στο πιο λεπτό πόδι, χωρίς να περιορίζει την ελευθερία κινήσεων. Μόλις τις δοκιμάσεις, δεν γυρνάς πίσω στις συμβατικές μπότες ούτε με σφαίρες. Λοξό φερμουάρ με προέκταση για εύκολο κούμπωμα, προστασία με το μέτρο και όχι υπερβολές που πλησιάζουν τα χωματερά πρότυπα και ένας υπέροχος λευκός χρωματισμός που θέλει καθάρισμα μετά από κάθε χρήση αν επιθυμείς να παραμείνει σε εξαιρετική κατάσταση για πολύ καιρό. Μένει μια πτώση (μακριά από εμάς) για να δούμε και στην πράξη την πραγματική τους αξία.

*****

Uvex Helix RS 750
475€

Το πιο ελαφρύ κράνος που έχω φορέσει μέχρι σήμερα - και με σουλούπι "ίσα που δεν βρίσκει το σαγόνι". Ακριβώς όπως μου αρέσει δηλαδή: Μαζεμένο, με καλό αερισμό και χωρίς έντονους αεροδυναμικούς θορύβους. Το πήρα ένα νούμερο μεγαλύτερο καθώς το small δεν έμπαινε ούτε με σφυριά, αλλά και πάλι το αισθάνομαι να κάθεται ψηλά - μόλις που μου καλύπτει τ' αυτιά ένα πράμα. Ωστόσο, αυτό που ποτέ δεν προλαβαίνεις να δεις στα λίγα λεπτά που το φοράς στο μαγαζί είναι το πως κάθεται στα καίρια σημεία - και, κυρίως, αν σε πονάει. Αυτό το διαπίστωσα the hard way πρώτα στο California Superbike School, όπου φόρεσα ένα ίδιο ολοκαίνουργιο, και έπειτα στην αποστολή του Dorsoduro. Η λύση; Απαλή πίεση με τα δάχτυλα στα επίμαχα σημεία και το μαλακό υλικό υποχωρεί χωρίς ν' αντισταθεί ιδιαίτερα, επαναφέροντας την κρανιακή πίεση στο φυσιολογικό. Κατά τ' άλλα, η επένδυση είναι πολύ φθηνή για κράνος αυτών των χρημάτων, και οι ζελατίνες είναι από τις καλύτερες που θα βρείτε στην αγορά. Καθαρές σαν κρύσταλλο, με αντιθαμπωτική επίστρωση που δουλεύει και πολλά χρώματα στις ιριδίζουσες. Προσοχή όμως, είναι τόσο σκούρες που αν κάνεις το λάθος και τη βάλεις βράδυ, νομίζεις ότι έχεις μείνει από ηλεκτρικά...

★★★★★

Spidi CarboSix
185€

★★★★★

Στα γάντια της Spidi φοράω συνήθως ένα νούμερο μεγαλύτερο από το κανονικό μου. Στο CarboSix όμως, μου κάνει και το XL. Λεπτό δέρμα με καλή αίσθηση στα χειριστήρια και ενισχύσεις στην παλάμη για την κακιά την ώρα, καθώς και ένα σκληρό προστατευτικό στην εξωτερική πλευρά του καρπού - ένα σημείο που τρώγονται όλα τα γάντια σε πτώση. Επίσης, είναι ένα από τα ελάχιστα γάντια που το μήκος τους καλύπτει όλο τον καρπό μου. Δεν μου αρέσει η απουσία προστασίας από τον δείκτη - και ακόμα περισσότερο δεν μου αρέσει που για να πάρω προστασία σε όλα τα δάχτυλα, θα πρέπει να επιλέξω το ακριβότερο κατά 53€ Penta.

Spidi Defender Back&Chest

195€

*****

Αυτός είναι ο απόλυτος "κροκόδειλος". Και για να μην πιάσουμε τώρα τους λόγους για τους οποίους θα έπρεπε όλοι να φοράμε κάτι τέτοιο ακόμα και στις καθημερινές μας μετακινήσεις, πάω στο παρασύνθημα. Προσφέρεται σε τέτοια ποικιλία διαστάσεων που δύσκολα δεν θα βρείτε έναν στα μέτρα σας: Τέσσερα νούμερα σε ύψος και για κάθε ένα από αυτά, δύο νούμερα σε πλάτος. Εγώ, προφανώς, πήρα τον ψηλότερο στη μικρή διάσταση πλάτους. Τα scratch τον ρυθμίζουν όπου σας βολεύει, ενώ το ύψος του προστατευτικού θώρακα είναι ακριβώς όσο πρέπει για να μην ενοχλεί και στην πιο σκυφτή σας στάση πάνω στη μοτοσυκλέτα. Το μοναδικό του μειονέκτημα είναι ότι ιδρώνεις στο στήθος πολύ εύκολα - αλλά προτιμώ να μείνω με τον ιδρώτα και ν' αφήσω έξω από το σώμα μου τιμόνια και λοιπά αιχμηρά αντικείμενα...

*Τα εικονιζόμενα προϊόντα μας τα παραχώρησε το Moto Market, που είναι ο αντιπρόσωπος των Spidi, Uvex, XPD. Για περισσότερες πληροφορίες και καταστήματα διάθεσης, μεταβείτε στο www.motomarket.gr

Spidi T1 Wind Pro

899€

Αν το σώμα σου είναι σαν το δικό μου (ψηλός και αδύνατος δηλαδή), δύσκολα θα βρεις φόρμα που να σου κάθεται καλά. Με τις Spidi, τα πράγματα γίνονται λίγο πιο εύκολα, καθώς τα πρότυπά τους έρχονται πιο κοντά στα δικά μας. Τα νούμερά τους είναι πάντα πιο στενά από των υπολοίπων, ενώ για κάποιο άγνωστο λόγο, τα μήκη στα άκρα είναι τέτοια που φτάνουν και για τα δύο μου μέτρα. Κορυφαίο χαρακτηριστικό της T1 είναι τα ρυθμιζόμενα σε ύψος προστατευτικά στα γόνατα (εξ' ου και η τεράστια επιφάνεια προσαρμογής της ξύστρας), πράγμα που λύνει προβλήματα πόνου και άνεσης όχι μόνο σε μένα. Αεριζόμενη, ανοιχτόχρωμη και Hydroback Ready -ό,τι πρέπει δηλαδή για το ζεστό μας κλίμα-, έχει προστασίες στους γοφούς και ελαστικό ύφασμα στα εσωτερικά των άκρων. Μένει να την πάω στον Αντώνη για στένεμα (είπαμε, μου κάνει, αλλά δεν είχαν εμένα κατά νου όταν τη σχεδίαζαν) και να ράψω τα λογότυπα του eBike. Γι' αυτό όμως, περιμένω τον Τσαντήλα για ιδιαίτερα από βδομάδα...

*****

Transworld MX (USA)

www.transworldmotocross.com

Το MX αύριο

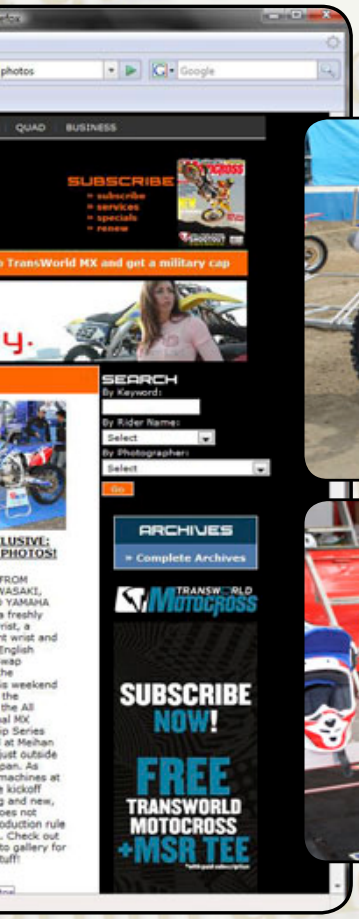
Παραδοσιακά στο πρωτάθλημα All Japan MX τα ιαπωνικά εργοστάσια τρέχουν και δοκιμάζουν τις μοτοσυκλέτες που θα αγοράζουμε στην επόμενη πενταετία. Για παράδειγμα, πάνε τουλάχιστον 3 χρόνια που όλα τα εργοστασιακά αγωνιστικά των τεσσάρων εργοστασίων της Ιαπωνίας είναι ψεκαστά, ωστόσο ως τώρα μόνο η Suzuki έχει βάλει ένα ψεκαστό RM-Z στην παραγωγή.
Το Transworld MX είναι πάντα παρών σε κάποιους αγώνες του ιαπωνικού πρωταθλήματος, το οποίο στην εγχώρια αγορά θεωρείται πολύ σημαντικότερο ακόμη κι από το Παγκόσμιο. Φέτος το Αμερικάνικο περιοδικό, εκτός από εκατοντάδες φωτογραφίες που παραδοσιακά προσφέρει ελεύθερα στους αναγνώστες του, έχει και αρκετή ώρα βίντεο, για να δείτε και να ακούσετε τις MX του αύριο λες και ήσασταν εκεί. Καλή απόλαυση.

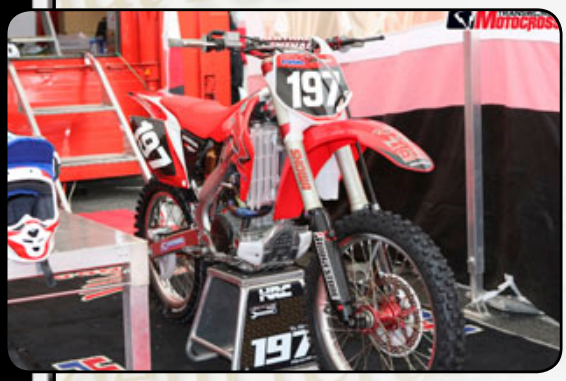
T.W.O. (UK)

www.visordown.com

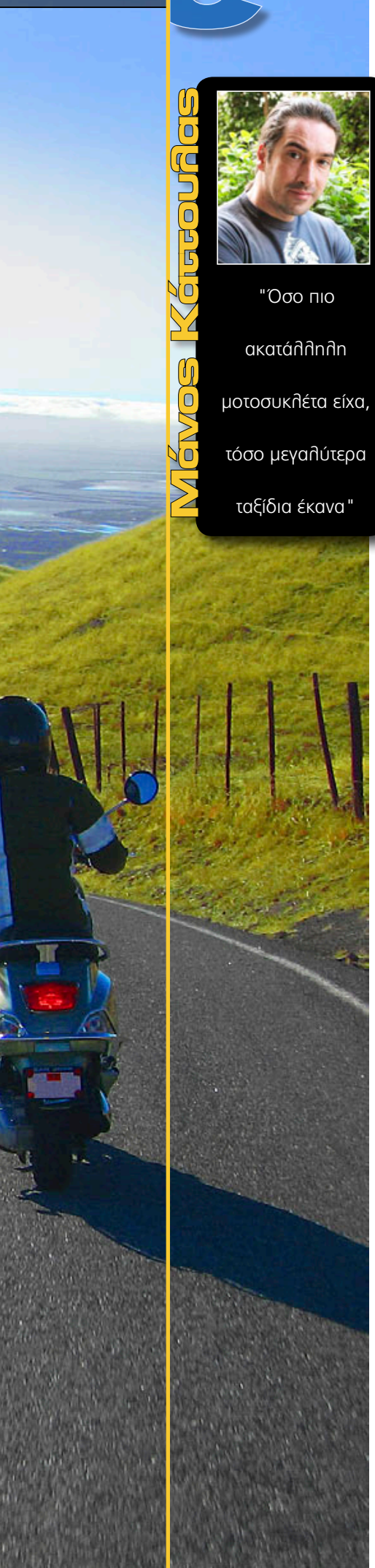
Περί αχρηστίας

Συνήθως τα πάσης φύσεως δημόσια πρόσωπα κατά τις στιγμές της δημοσιότητάς τους προσέχουν πολύ τα λόγια τους, τόσο όταν αναφέρονται σε τρίτους όσο και στους εαυτούς τους. Αυτός ο κανόνας προφανώς έπαψε να ισχύει για τον παγκοσμίως γνωστό σχεδιαστή των πάντων, Philippe Starck (www.philippe-starck.com).
Ο Starck σχεδιάζει έπιπλα, φωτιστικά, σπίτια, ρούχα, ηλεκτρικές συσκευές, μπάνια, βαλίτσες, αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες. Κανείς δεν ξέρει τι ήταν αυτό που τον έκανε γνωστό, πάντως στον κόσμο των δικύκλων θα τον θυμόμαστε για το Aprilia Moto 6.5 που σχεδίασε το 1995. Φέτος ο Starck επανήλθε στη μοτοσυκλετιστική δημοσιότητα με το πρωτότυπο Voxan Starck Cafe Racer Super Naked ή XV, αλλά φέτος ξεχώρισε και για τις δηλώσεις του στο Γερμανικό περιοδικό Die Zeit. Προσέξτε τι είπε ο άνθρωπος:
"Όλα όσα έχω δημιουργήσει είναι άχρηστα. Από δομικής πλευράς, τα σχέδια αυτά είναι παντελώς άχρηστα. Δημιούργησα πράγματα χωρίς αυτά να με ενδιαφέρουν πραγματικά. Ήμουν ένας δημιουργός υλικών. Ντρέπομαι για όσα έχω κάνει."
Το περιοδικό T.W.O. (Two Wheels Only) εντόπισε τη συνέντευξη και την αναδημοσίευσε ώστε να μην τη χάσουμε όσοι γνωρίζουμε τον Starck μόνο για τις μοτοσυκλέτες του. Οι Άγγλοι συνάδελφοι έσπευσαν να συμπληρώσουν:
"Έχοντας οδηγήσει εκείνο το πανάθλιο Aprilia πριν πολλά χρόνια, συμφωνούμε. Όλη η ντροπή δική σου Starck."
Έτσι γίνονται οι σωστές συνεντεύξεις επωνύμων.


QUAD
BUSINESS
SUBSCRIBE
TransWorld MX and get a military cap
SEARCH
By Keyword:
By Rider Name:
By Photographer:
Select
ARCHIVES
Complete Archives
TRANSWORLD MOTOCROSS
SUBSCRIBE NOW!
FREE TRANSWORLD MOTOCROSS +MSR TEE



+ARCK



Το τέλος του ταξιδιού

Μάνος Κάτσουλας

"Όσο πιο ακατάλληλη μοτοσυκλέτα είχα, τόσο μεγαλύτερα ταξίδια έκανα"

Χάζευα ένα πολύ ενδιαφέρον topic τις προάλλες στο Bikenet, για ταξίδια προ 20αετίας και XL600R. Και ομολογώ ότι θέλοντας και μη, οφείλω να συμφωνήσω απόλυτα με το ότι όσο πιο παλιά θυμάμαι, τόσο περισσότερα ταξίδια έκανα και εγώ, τόσο μεγαλύτερες – και πιο περιπετειώδεις – βόλτες, με μοτοσυκλέτες που σήμερα θα κρίναμε εντελώς ακατάλληλες.

Εκεί όμως που διαφωνώ είναι στο συμπέρασμα: Η κοινή ομολογία είναι ότι αυτά έπαψαν επειδή μεγαλώσαμε, επειδή θέλουμε τη βολή μας, ή επειδή χάσαμε τις παρέες με τις οποίες τα κάναμε. Έλα όμως που για εμένα αυτό δεν ισχύει…

Η μπάλα φυσικά παίρνει και εμένα στο πρώτο, αλλά είμαστε στο ένα στα τρία. Τη βολή μου δεν τη θέλω. Συνεχίζω να κάνω κάμπινγκ και να αποφεύγω όπως ο διάολος το λιβάνι τα ξενοδοχεία στις διακοπές μου, και τα περισσότερα ταξίδια μου τα έκανα μόνος ή με παρέες που έχω ακόμα. Αυτό που όντως άλλαξε, είναι το μέσο.

Όταν ήμουν φαντάρος, έκανα κάθε δεύτερο σαββατοκύριακο 600 δικάβαλα χιλιόμετρα με το DT200 που είχα τότε, με μια σειρά μου, που ήταν 1.90 και καμιά 90αριά κιλά. Με το ίδιο DT έχω γυρίσει πάλι δικάβαλος σχεδόν όλη την Εύβοια από χωματόδρομους, έχοντας μείνει από βενζίνη, και γλιτώνοντας στο τσακ το να μείνω από λάδι μίξης.

Αντίθετα, το ZZR 600 που είχα αγοράσει μετά, σκεπτόμενος ότι μάλλον πρέπει να πάρω κάτι πιο ταξιδιάρικο, έκανε τη μεγαλύτερή του διαδρομή ένα απόγευμα, που γυρνώντας πηγμένος από τη δουλειά πετάχτηκα για ένα καφέ στην Αγία Άννα. Τώρα που το σκέφτομαι, μάλλον είχα κάνει μεγαλύτερο ταξίδι με το 70άρι (γνήσιο παρακαλώ!) εξάβολτο παπί του ΄81 που είχα, με το οποίο είχα κάνει το γύρο της Ευβοίας, εν μέσω κατακλυσμού, ένα Πάσχα που είχα καταφέρει να έχω τα υπόλοιπα οχήματά μου στο συνεργείο.

Το ZZR διαδέχτηκε ένα XR650L, με τη λογική ότι αφού δεν πάω ταξίδια μπορώ να πάρω κάτι πιο πρακτικό για την πόλη και κανένα χώμα. Υποθέτω ότι δεν θα εκπλαγεί κανείς με το ότι όχι μόνο δεν πάτησε σχεδόν ποτέ χώμα, αλλά το χρησιμοποιούσα κατά 90% εκτός πόλης, με δικάβαλες βόλτες που συχνά ξεπερνούσαν τα 300 χιλιόμετρα σε μια μέρα. Μετά πήρα ένα Z750 – άλλωστε η έλλειψη fairing δε θα με ενοχλούσε σε τόσο κοντινές διαδρομές. Κοντινές όπως η Θεσσαλονίκη και οι Σέρρες, όπου γράφτηκαν και τα περισσότερα χιλιόμετρα...

Η παραπάνω λίστα σαφώς και δεν είναι πλήρης, αλλά είναι αντιπροσωπευτική. Το κοινό σημείο σε όλες αυτές τις παρελθούσες ιστορίες, είναι ότι όσο πιο ακατάλληλη μοτοσυκλέτα είχα, τόσο μεγαλύτερα ταξίδια έκανα – και τόσο πιο καθαρά τα θυμάμαι. Αυτό θα έλεγε πολλά και άσχημα για τον τρόπο σκέψης μου, αν ήμουν ο μόνος με τέτοιο ιδιόρρυθμο παρελθόν. Αλλά ευτυχώς δεν είμαι.

Παρόμοιες ιστορίες έχουν να πουν οι περισσότεροι με τους οποίους έκανα αυτή την κουβέντα, και ακόμα και τα ταξίδια που έχουμε κάνει με ταιριαστές μοτοσυκλέτες δεν έχουν αφήσει και τόσο σημαντικό αποτύπωμα.

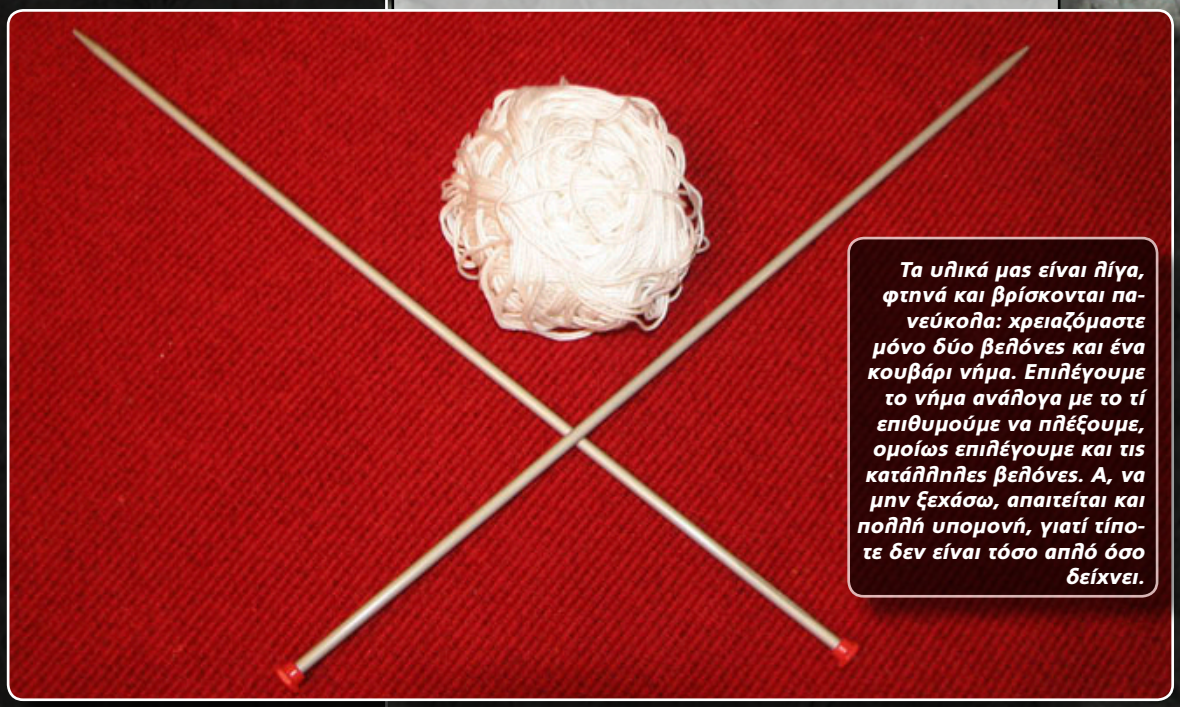
Βλέπετε, αυτό που κάνει κάποιες εμπειρίες να χαράζονται στη μνήμη μας είναι η ιδιαιτερότητά τους. Και δεν υπάρχει τίποτα να θυμηθείς από ένα ταξίδι με μια τουριστική μοτοσυκλέτα, πέρα από το πόσο άνετα έφτασες στον προορισμό σου. Ενώ με μια ακατάλληλη γι' αυτή τη χρήση, θυμάσαι την περιπέτεια του ίδιου του ταξιδιού. Και στο βιβλίο μου, η μοτοσυκλέτα είναι συνδεδεμένη με την περιπέτεια. Τι είδους περιπέτεια δεν έχει σημασία – άλλωστε, αν ήθελα να ταξιδεύω άνετα και χαλαρά, θα έπαιρνα αυτοκίνητο, να κάνω και ένα τσιγάρο βρε αδερφέ...

Το ρίξαμε στο πλέξιμο

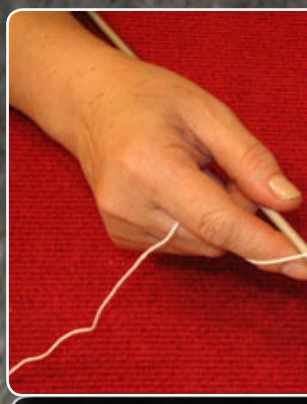
Στη σύγχρονη πολιτική σκηνή το 30% σχεδόν βγάζει κυβέρνηση με τις ενισχυμένες αναλογικές. Κάτι τέτοιο μετράει αυτή τη στιγμή η online δημοσκόπησή μας: ένα ποσοστό της τάξης του 30% μας ζητά να το ρίξουμε στο πλέξιμο. Δεν είναι πλέον η πλειοψηφία, βέβαια, αλλά για μια εβδομάδα είχε την κεφαλή της κούρσας. Μπορούμε τώρα εμείς να στεναχωρήσουμε το φιλοθεάμον κοινό;

Σπουδαίο πράγμα το πλέξιμο. Κάποτε, στις προ "prêt-a-porter" εποχές, ο άνθρωπος φορούσε μόνο ό,τι έφτιαχνε. Σήμερα ακόμη και τα καλύτερα κορίτσια –ξέρετε, με τα γαλλικά τους και το πιάνο τους– ονομπάρουν τέτοιου είδους πρακτικές γνώσεις.

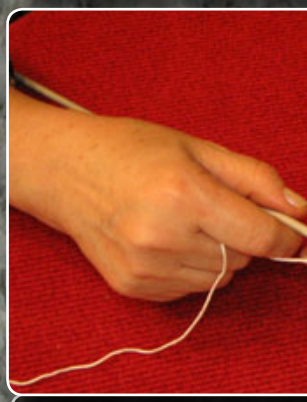
Όπως και να 'χει, εμείς δεν κάνουμε διακρίσεις στη γνώση και σε καμία περίπτωση δεν κωφεύουμε στις επιταγές του κοινού μας. Ορίστε λοιπόν ένας λεπτομερής οδηγός πλεξίματος, από τα χέρια της ειδικού, με τον οποίο ο καθένας άσχετος μπορεί να μάθει να βασικά της τέχνης της βελόνας. Γιατί εσείς το ζητήσατε – εντάξει, ο ένας στους τρεις…



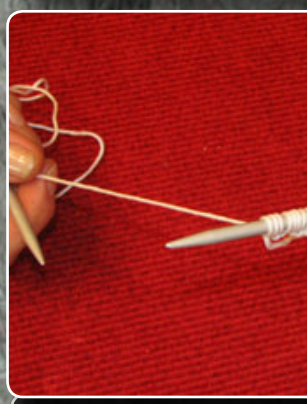
Τα υλικά μας είναι λίγα, φτηνά και βρίσκονται παντού: χρειαζόμαστε μόνο δύο βελόνες και ένα κουβάρι νήμα. Επιλέγουμε το νήμα ανάλογα με το τί επιθυμούμε να πλέξουμε, ομοίως επιλέγουμε και τις κατάλληλες βελόνες. Α, να μην ξεχάσω, απαιτείται και πολλή υπομονή, γιατί τίποτε δεν είναι τόσο απλό όσο δείχνει.



Βήμα 1ο. *Παί κρατάμε το νήμ σχηματίζουμ σημασία ποιο χέρι κρατά και ο δεξιός θα παίξ*

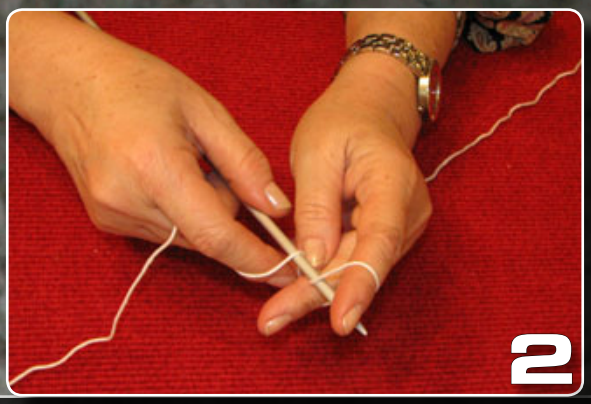


Βήμα 4ο. *Αυτή θα κατάληξη εφόσ προηγούμενα βήματα όπ η κυρία Λίλα. Μόλις έ κόμπο, τη δομική μονάδ*



Βήμα 7ο. *Για λόγ δείχνουμε εδώ πώς από μερικούς κ ολίγους άντε να φτιάξ Για τεμάχια μεγαλύτε θα απαιτηθούν πολ*

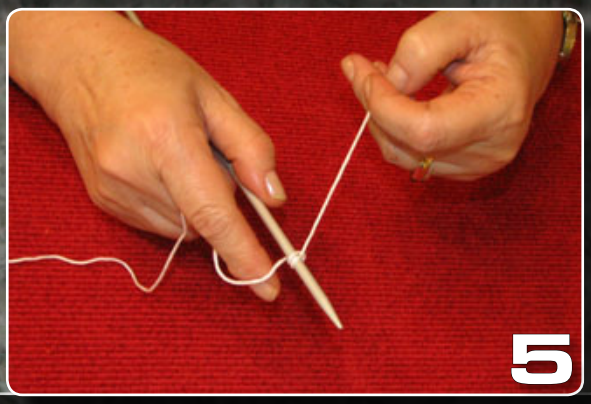
ρνουμε τη μία βελόνα και
α με τα δύο χέρια. Στο ένα
με μια θηλιά. Εδώ δεν έχει
τί, προφανώς ο αριστερός
ουν κατά τη βόλεψή τους.



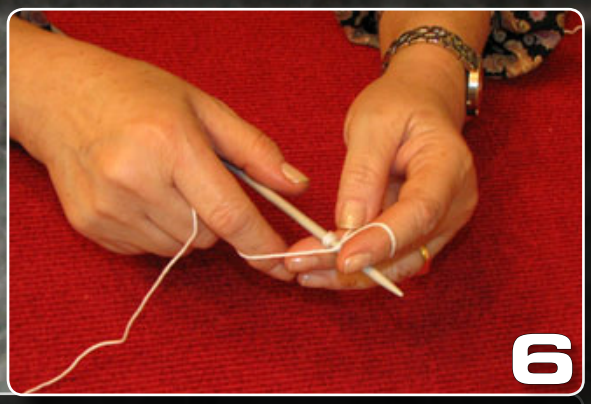
Βήμα 2ο. Περνάμε τη βελόνα μέσα από τη θηλιά. Προσέχουμε (όπως και στο προηγούμενο βήμα άλλωστε) την επιδέξια τοποθέτηση του ευγενούς μεσαίου δακτύλου στο αριστερό χέρι: φροντίζει ώστε το νήμα να έρθει από την πάνω πλευρά της βελόνας και το πέρασμα από τη θηλιά να γίνει από κάτω.

Βήμα 3ο. Αφού περάσουμε από τη θηλιά, φέρνουμε το άλλο άκρο του νήματος μπροστά (εδώ με το αριστερό χέρι) και στη συνέχεια το τυλίγουμε άπαξ γύρω από τη μύτη της βελόνας. Οι παρατηρητικοί θα προσέξουν ότι κατά την κυκλωτική αυτή κίνηση, το νήμα τυλίγεται και γύρω από τη θηλιά.

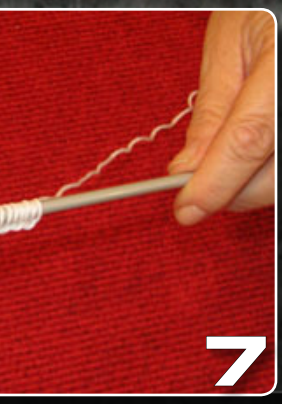
η πρέπει να είναι η σωστή
σον έχετε ακολουθήσει τα
ως ακριβώς μας διδάσκει
χουμε φτιάξει τον πρώτο
α κάθε σωστού πλεκτού!



Βήμα 5ο. Τεντώνουμε απαλά (νηματάκι του θεού είναι, όχι ντίζα, έτσι;) και ο πρώτος μας κόμπος είναι γεγονός. Στο σημείο αυτό να τονίσουμε πως, σύμφωνα με την Κρητική παράδοση της οποίας είναι πιστή ακόλουθος η σοφή και έμπειρη συνεργάτιδά μας, αυτός είναι ένας "κανονικός κόμπος". Αυτό σημαίνει πως υπάρχει και ο "ανάποδος κόμπος", ο οποίος φτιάχνεται με μια παραπλήσια, πλην διαφορετική, διαδικασία. Εμείς ωστόσο, όντας θιασώτες του ορθού δρόμου, δεν προτιθέμεθα να σας διδάξουμε ανάποδες γνώσεις. Πάμε κανονικά λοιπόν.

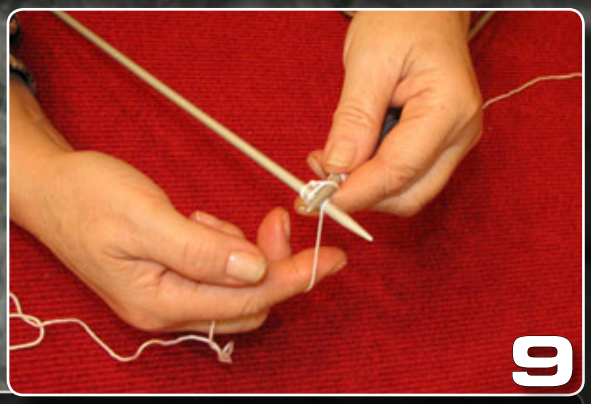


Βήμα 6ο. Η συνέχεια είναι απλούστατη. Θα επαναλάβουμε τα προηγούμενα βήματα όσες φορές χρειάζεται, φτιάχνοντας διαδοχικούς κόμπους, οι οποίοι θα αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά του πλεκτού μας. Προφανώς, ο αριθμός τους εξαρτάται από το είδος του αποτελέσματος που επιθυμούμε. Άλλο μέγεθος το καλτσάκι, άλλο το πάπλωμα...

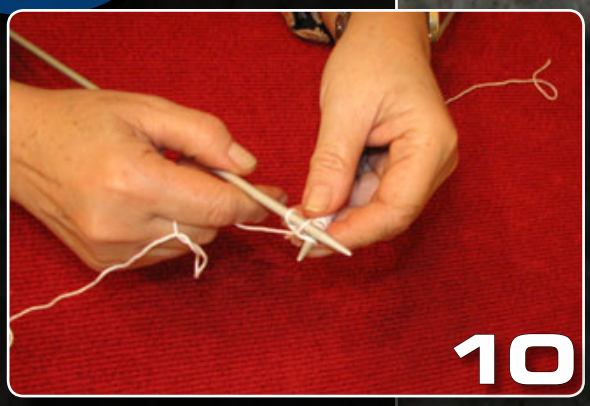


γους εύλογης συντομίας,
είναι το αποτέλεσμα μετά
κόμπους. Με αυτούς τους
ξουμε ένα περιβραχιόνιο.
ρου μεγέθους προφανώς
λοί περισσότεροι κόμποι.

Βήμα 8ο. Ήρθε η ώρα να βάλουμε στο παιχνίδι και τη δεύτερη βελόνα. Αυτή θα μας χρειαστεί για να αρχίσουμε να χτίζουμε το πλεκτό μας με βάση τη ραχοκοκαλιά που φτιάξαμε στην πρώτη. Περνάμε τη μύτη της δεύτερης βελόνας πάνω από την ελεύθερη άκρη του νήματος και μέσα από τη θηλιά του πρώτου κόμπου.

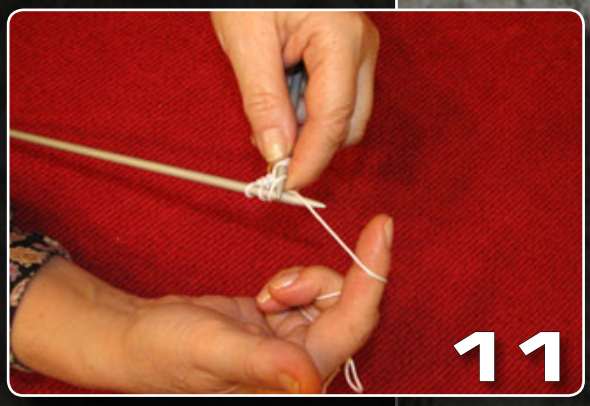


Βήμα 9ο. Φέρνουμε την ελεύθερη άκρη του νήματος μπροστά από τη δεύτερη βελόνα και ετοιμαζόμαστε να το περάσουμε από πάνω της. Αν έχουμε και θεατές, προσέχουμε ιδιαίτερα το styling στο στήσιμο των χεριών. Η κατάλληλη πόζα αποπνέει έναν αέρα επιδεξιότητας και εμπειρίας, απαραίτητο αν θέλουμε να εντυπωσιάσουμε κάποιο σημαντικό πρόσωπο, λ.χ. μια πεθερά.



Βήμα 10ο. Αφού ολοκληρώσουμε το βήμα 9, περνάμε τη μύτη της βελόνας μέσα από τον επόμενο κόμπο, όπως ακριβώς κάναμε και στο βήμα 8.

Ένα όμορφο σεμενάκι για το ρεζερβουάρ είναι η πρώτη σκέψη που έρχεται στο μυαλό. Τι πιο προφανές; Με την κατάλληλη επιλογή χρώματος να παίζει το παιχνίδι των αντιθέσεων και αρκετά πυκνή πλέξη ώστε να μισοκρύβει την τάπα του ρεζερβουάρ –γιατί το ημίγυμνο είναι πολύ πιο σέξι από το γυμνό– όλοι οι φίλοι σας θα ζηλέψουν και το έτερον φύλο αναμφίβολα θα θαυμάσει τη δεξιοτεχνία σας. Ιδέα κατάλληλη για κάθε τύπο ρεζερβουάρ, πλαστικό ή μεταλλικό



Βήμα 11ο. Επαναλαμβάνουμε τα προηγούμενα δύο βήματα με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, προχωρώντας κάθε φορά τη μύτη της δεύτερης βελόνας στους επόμενους κόμπους που έχουμε σχηματίσει πάνω στην πρώτη βελόνα και τυλίγοντας το ελεύθερο άκρο του νήματος από πάνω της. Έτσι φτιάχνουμε νέους κόμπους δίπλα στη σειρά που βρίσκεται πάνω στη βελόνα και το πλεκτό μας αρχίζει να παίρνει μορφή!

Βήμα 12ο. Η επανάληψη αυτής της διαδικασίας γίνεται μέχρι το τέλος του πλεκτού μας. Τώρα πλέον ξέρετε τα βασικά μυστικά του πλεξίματος!

Εξειδίκευση

Ναι, έχει και τέτοια. Προφανώς υπάρχουν πολλά πράγματα που μπορεί κανείς να πλέξει και το καθένα διαφέρει από τα άλλα. Μπορεί να μιλάμε για ένα πλεκτό πουλόβερ ή ένα σεμενάκι, οπότε είναι αναμενόμενο ότι θα χρησιμοποιήσουμε διαφορετικού είδους νήμα και διαφορετικές βελόνες.

Ο βαθμός δυσκολίας του πλεξίματος είναι αντιστρόφως ανάλογος με την απλότητα που υπονοείται στον εικονογραφημένο οδηγό που μόλις διαβάσατε. Θα χρειαστεί πολλές προσπάθειες μέχρις ότου αυτά τα βήματα αποκτήσουν μια αυτοματοποίηση, κάτι απαραίτητο για να φτιάξεις λ.χ. ολόκληρο πουλόβερ. Μιλάμε για χιλιάδες κόμπους, δεν γίνεται σε κάθε έναν από αυτούς να μπλέκεις τα δάχτυλά σου και να ανατρέχεις στις φωτογραφίες του αφιερώματός μας για να δεις πού θα βάλεις τη μύτη της τάδε βελόνας. Όπως συμβαίνει με όλα τα πράγματα, προπόνηση, προπόνηση και μετά λίγη προπόνηση είναι το μυστικό της επιτυχίας.

Η βασική τεχνική ωστόσο δεν αλλάζει και με αυτή που σας δείξαμε μπορείτε να φτιάξετε ένα σωρό υπέροχα αντικείμενα, για σας ή και για δώρο.

Και τώρα, τι να κάνω;

Τώρα είστε έτοιμοι να μπείτε σ' ένα νέο ολόκληρο κόσμο χειροποίητης δημιουργίας. Αφήνοντας κατά μέρος τα αυτονόητα (πουλοβεράκια, ζιπουνάκια κλπ), σκεφτείτε πόσα υπέροχα πράγματα θα μπορούσατε να φτιάξετε με τα χεράκια σας για την καλή σας δίτροχη αγάπη.

Εδώ σας δίνουμε δυο-τρεις ιδέες, αλλά θα είναι η δική σας φαντασία που, οργιάζουσα, μπορεί να οδηγήσει στο πιο ξεχωριστό customizing.

Γιατί να αγοράζεις αυτά τα άχρηστα συνθετικά καλύμματα για τις μανέτες; Αφού κρυώνει το χεράκι σου στο γυμνό μέταλλο, ντύστο με το καλύτερο φυσικό μονωτικό της φύσης, το μαλλί. Και στην περίπτωση αυτή, φυσικά, δεν συζητάμε πως οι δυνατοί συνδυασμοί σχεδίων και χρωμάτων είναι απλά... ανεξάντλητοι

Τις κρύες μέρες του χειμώνα εσύ βάζεις το ωραίο σου κεφαλάκι στη θαλπωρή του κράνους σου, αλλά αυτό μένει εκτεθειμένο στα στοιχεία της φύσης. Γιατί να μην του προσφέρεις ένα χειροποίητο δωράκι σε ένδειξη ευγνωμοσύνης που σε κρατά ζεστό και ταυτόχρονα σε προστατεύει –ασχέτως αν το περιεχόμενο είναι άξιο προστασίας ή όχι; Μην ακούσω χαζομάρες πως αυτά, και καλά, είναι εκτός εποχής. Των φρονίμων τα παιδιά... λέει η παροιμία. Τώρα που ξέρεις πώς, πάρε μαλλί και βελόνες στην παραλία και αξιοποίησε τον χρόνο που η κοπέλα σου σιγοψήνεται σαν τον πασχαλινό οβελία στον ήλιο. Στους τρεις καλοκαιρινούς μήνες μπορείς να πλέξεις μια ολόκληρη προίκα! Ακούς Βασίλη;