ΤΟ ΠΡΩΤΟ DIGITAL ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

bike.gr

Τεύχος 05 • Αύγουστος 2008

THE TEST
KAWASAKI ZX-10R

FIRST RIDES
HONDA CBF1000 ABS
PIAGGIO X7 250

LONG TERM TESTS
KTM 690 SUPERMOTO
KTM 950 SUPERMOTO
VOYAGER

FEATURES
ΣΤΑ PADDOCKS ΤΟΥ WSBK
ΑΓΟΡΑΖΟΝΤΑΣ MOUNTAIN BIKE

RACING
GP SACHSENRING
KAI LAGUNA SECA

mototech
Scorpion
η επίθεση
των σκορπιών
έχει ξεκινήσει ...
Scorpion
ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ: ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ 19, Ν. ΣΜΥΡΝΗ, Τηλ.: 210 9322471, FAX: 210 9318067
www.vassalos.gr

Collection 2008

AQUA COLD CRASH

KNOX inside

Phantom
Διάτρητο
All weather

Phantom pant

Ξύστρες

Hybrid
Διάτρητο

Airskin

Sunrise
& Lady

Lady Elite
LADIES

Sierra pant
Καλοκαιρινό

Jag

Lady Jag
LADIES

Wind
Διάτρητη

Easy Ride
Απο No 36 έως 48

Breeze

ΑΦΟΙ ΒΑΣΣΑΛΟΥ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ & ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ

ΑΙΓΑΙΟΥ 19, Ν. ΣΜΥΡΝΗ, Τηλ.: 210.9322471, Fax: 210.9318067

ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΑΠΟ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΜΕΝΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΑΘΕΣΗ ΑΤΤΙΚΗ: ΑΘΗΝΑ: STELPET Αγίου Φιλίππου 7 Μοναστηράκι, Τηλ.: 210 3232 068, ΓΚΟΥΝΤΟΥΦΑΣ Μιχαλακοπούλου 118 & 107, Τηλ.: 210 7484 891, ΞΥΚΗΣ ΑΧΙΛΛΕΑΣ Μιχαλακοπούλου 196, Τηλ.: 210 7779 874, **ΓΑΛΑΞΙΟΣ** 1ο: Βουλιαγμένης 84, Τηλ.: 210 9022 950, 2ο: Πειραιώς 117, Τηλ.: 210 3468 826, ΜΟΤΟ ΥΦΑΝΤΗΣ Λένορμαν 194-196, Τηλ.: 210 5151202, BRAKE SHOP Καλλιρρόης 16, Τηλ.: 210 9244 359, 2RIDE ACCESSORIES Κ. Τσαλδάρη 33-35, Τηλ.: 210 8824281, MOTO CLUB 63 Αχαρνών 63, Τηλ.: 210 8822536, **ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ:** DAZELIS RACING Στρ. Δαγκλή 74, Τηλ.: 210 8326 837, **ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ:** ΑΦΟΙ ΣΟΥΛΤΑΤΗ Ηρακλείου 69, Τηλ.: 210 2135461, **ΚΑΛΛΙΘΕΑ:** STELPET Χαμοστέρνας & Αργυρουπόλεως 11, Τηλ.: 210 9564 610, **ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ:** Γ&Α ΜΟΤΟ Αγχιάλου 146, Τηλ.: 210 4625 086, **ΚΟΛΩΝΟΣ:** ΜΟΤΟ ΜΑΝΙΑ Λένορμαν 107, Τηλ.: 210 5149 902, **ΝΙΚΑΙΑ - ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ:** ΕΠΙΔΙΤΡΟΧΟΝ Μπεζογιάννη 45, Νίκαια 18450, Τηλ.: 210 4934550, **Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΜΟΤΟΜ Λ. Ιφιγενείας 30, Τηλ.: 210 2848 978, **ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ:** ΜΟΤΟ EXPERT Θηβών 254, Τηλ.: 210 5769 200, **ΠΕΙΡΑΙΑΣ:** ΜΟΤΟ ΖΑΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ - ΑΥΓΕΡΗΣ Κοδοκοτρώνη 51, Τηλ.: 210 4171 600, MOTO RICAMBI A.E. Ομ. Σκυλίτση 12, Τηλ.: 210 4126 136, **ΕΛΕΥΣΙΝΑ:** ΔΡΟΥΛΙΑΣ ΜΟΤΟ Σουλίου 73, Τηλ.: 210 5561 511

ΔΙΑΘΕΣΗ ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΕΛΛΑΔΑ: ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ: ΜΟΤΟ Ενδυση Λ.Δημοκρατίας 68, Τηλ.: 25510 22223, **ΑΡΓΟΣ:** ΜΟΤΟ TECH Ναυπλίου 196, Τηλ.: 27510 26406, **ΓΙΑΝΝΕΝΑ:** ΖΑΒΟΓΙΑΝΝΗΣ Αρχ. Μακαρίου 56, Τηλ.: 26510 32297, **ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ:** ZAC MOTORS Εγνατίας 55, Τηλ.: 23820 24493, **ΔΡΑΜΑ:** ΚΑΡΑΤΖΑΣ Β. Πατρειάρχου Διονυσίου 25, Τηλ.:25210 47001, **ΗΡΑΚΛΕΙΟ:** ΜΟΤΟ ΒΙΚΕ - ΑΦΟΙ ΑΝΔΡΗ Ε. Εθνικής Αντιστάσεως 22, Τηλ.: 2810 232964, **ΘΕΣ/ΝΙΚΗ:** ΜΟΤΟ NEWS Λεωφ. Κ. Καραμανλή 22, Τηλ.: 2310 844803, **ΚΑΤΕΡΙΝΗ:** H&K MOTORS Τερζοπούλου 9, Τηλ.: 23510 79117, **ΚΕΡΚΥΡΑ:** BIKERS BIKES Εθν. Οδός Παλαιοκαστρίτσας - Αλυκές, Τηλ.: 26610 44460, **ΚΟΜΟΤΗΝΗ:** MOTOSHOP ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ Υψηλάντου 7, Τηλ.: 25310 21013, **ΚΟΡΙΝΘΟΣ:** ΘΕΟΧΑΡΗΣ HONDA 82ο χλμ. Π.Ε.Ο. Αθηνών - Πατρών, Τηλ.: 27410 85944, **ΛΑΡΙΣΑ:** ΜΕΣΣΗΣ Ηρώων Πολυτεχνείου 138, Τηλ.: 2410 237866, **ΟΡΕΣΤΙΑΔΑ:** ΚΑΔΟΓΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Αγ. Θεοδώρων 84, Τηλ.: 25520 29776, **ΠΑΤΡΑ:** ΜΟΤΟΔΡΟΜΙΟ Μουρούζη 3, Τηλ.: 2610 450191, **ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ:** ΑΔΑΜΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Ελευθερίας 5, Τηλ.: 24630 27800, **ΡΕΘΥΜΝΟ:** ΤΡΟΧΟΣ BIKES & ACCESSORIES Εμμ. Πάχλα 88, Περιβόλια, Τηλ.: 28310 56500, **ΣΕΡΡΕΣ:** ΚΑΤΣΑΜΠΕΡΗΣ Βενιζέλου 37, Τηλ.: 23210 24461, **ΣΤΑΥΡΟΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ:** ΜΟΤΟ ΚΑΛΑΪΤΖΗΣ, Τηλ: 23970 65536, **ΤΡΙΚΑΛΑ:** OFFRUN MOTO Καλαμπάκας 63, Τηλ.: 24310 31242, **ΦΛΩΡΙΝΑ:** BIKE SPACE 7ης Νοεμβρίου, Τηλ.: 23850 22244, **ΧΑΛΚΙΔΑ:** ΜΟΤΟ CENTER - ΚΑΤΕΒΑΣ Λιανή Άμμος Χαλκίδας, Τηλ.: 22210 88388, **ΧΑΝΙΑ:** ΞΕΝΑΚΗΣ ΦΩΝΤΑΣ Αναγνώστου Γογόνης 34, Τηλ.: 28210 76735, **ΧΙΟΣ:** ON THE ROAD Ι. Τσελεπή 4-8, Τηλ.: 22710 20310.

ebike.gr

Θέλω διακοπές από πέρυσι

ebikers

Τιμόνι & Πληκτρολόγιο

Κωνσταντίνος Δάλλας,
cd@ebike.gr
Μάνος Κάττουλας,
mk@ebike.gr
Σπύρος Τσαντήλας,
spirontas@ebike.gr

Φωτογραφικός Φακός

Σάββας Κουρίδης,
savvas@ebike.gr
Δημήτρης Ταυλίκος,
jimitav@ebike.gr

Art Director

Mike Wood,
mike@ebike.gr

Εμπορική Διεύθυνση

Βασίλης Νομικός,
vnomik@ebike.gr

Τολμούν και συνεργάζονται

Γιώργος Κοροβέσης,
Νατάσσα Κωστάκη,
Δημήτρης Λασιθιωτάκης,
Γιάννης Μπούστας,
Έφη Παπαδοπούλου,
Μιχάλης Τήλιος,
Κώστας Φωτιάδης

Δεν ξεχνάμε

Τον Χρήστο Μωραϊτη

Ιδιοκτησία & Έκδοση

Κ. Δάλλας κ ΣΙΑ
MNP ePublications O.E.
Ελ. Βενιζέλου 48,15562
Χολαργός,
Αθήνα
Τηλ. 6936688916
Fax: 2106084647

Επικοινωνία

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

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

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

The Front

Ο Castiglioni προσέλαβε νέους λογιστές, η Triumph ξανάβαψε τη γκάμα της και ο Eric Buell γδύθηκε — 10

First Rides

Honda CBF1000 ABS — 20

'Αλλο ένα Honda που λάτρεψε ο Μάνος

Piaggio X7 250 i.e. — 34

X9, X8, X7... Σαν τη Citroen με τα C το πάνε

Cover Story

Kawasaki ZX-10R — 46

Το για πολλούς καλύτερο Superbike του '08 βρέθηκε στις Σέρρες και μίλησε στο eBike

Long Term

KTM 950SM Voyager - KTM 690SM — 66

Ο Ταυλίκος προσπαθούσε να καταπιεί το 950, αλλά ο Κουρίδης κατάφερε να φάει το 690

Feature

Στα Paddcoks του WSBK — 78

Ο Σάββας βρέθηκε στο Ναό της Ταχύτητας και άναψε μια λαμπάδα ίσα με το μπόι του

Αγοράζοντας Mountain Bike — 108

Οι συνεργάτες μας από το cyclist.gr προσπαθούν να μας πείσουν να ξεφορτωθούμε τους κινητήρες

Racing

Editorial — 126

Ο Κώστας ανοίγει αλληλογραφία με τον Bibendum

Gossip — 128

Μετά το ενιαίο λάστιχο, έρχεται η ενιαία ECU

MotoGP: Sachsenring - Laguna Seca — 136

Ο Pedrosa χάνει δύο αγώνες από βλακεία. Οι άλλοι δύο το χαβά τους

Racing Lines — 158

Ο Kevin Schwantz παραδίδει μαθήματα επικοινωνίας με τον Θεό

The Back

Press — 162

Να η λύση για όποιους θέλουν να την έχουν μεγαλύτερη από του γείτονα

eThesis — 164

Αναπολώντας την παλαιολιθική εποχή

exodus — 166

Ο Σπύρος ψάχνει τρόπο να γίνει το φεστιβάλ των κόμικς

eLogbook — 168

Διαβάστε τι δεν έγινε το μήνα που πέρασε

Ταύχος 05 • Αύγουστος 08

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

Φωτό εξωφύλλου: Δημήτρης Ταυλίκος

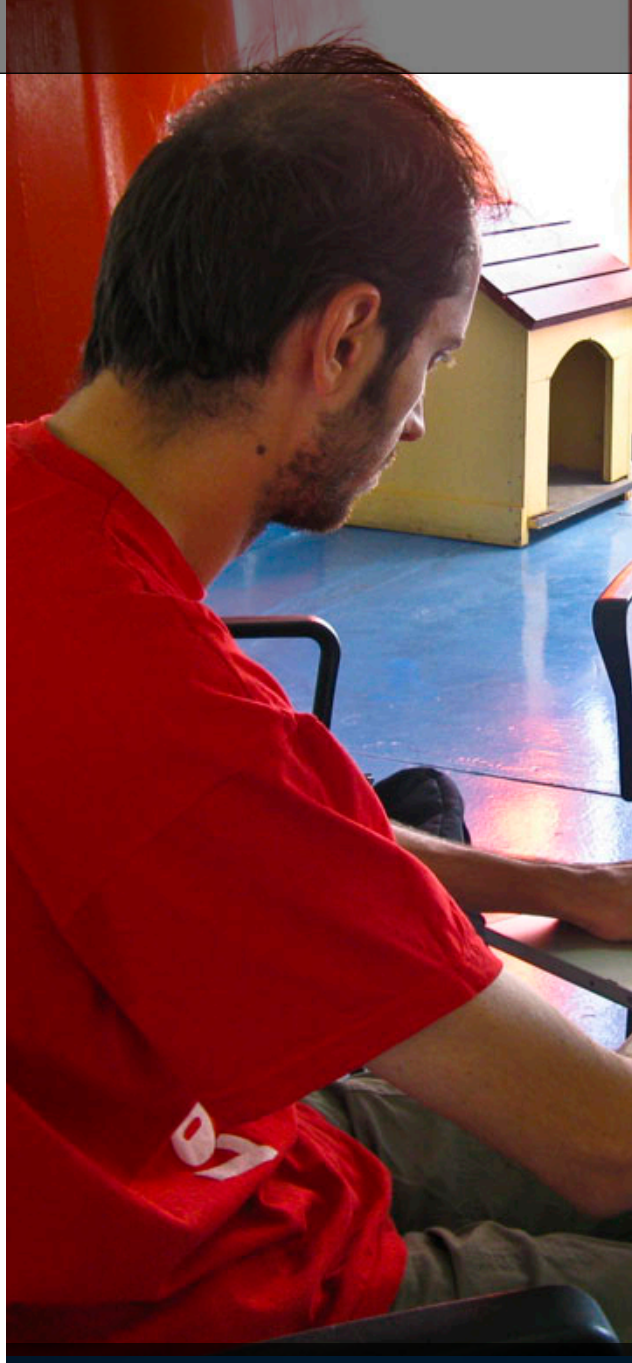
Κωνσταντίνος Δάλλας

Αύγουστος...

Ο μήνας που "τα μπάνια του λαού" όχι απλώς βρίσκονται σε εξέλιξη, αλλά αποτελούν τη νούμερο ένα δραστηριότητα της πλειοψηφίας των Ελλήνων. Εμείς εδώ στο eBike δεν απέχουμε απλώς από τις παραλίες, αλλά προετοιμαζόμαστε για ένα ακόμα πιο γεμάτο μήνα, αναζητώντας θέματα για το τεύχος Σεπτεμβρίου και δοχεία ταχείας πλήρωσης για τις 6 ώρες των Σερρών. Στο μεσοδιάστημα, ψάχνουμε και τρόπους να παρακολουθήσουμε το ISDE...

Το καλοκαίρι, η Αθήνα υπολειτουργεί. Έχετε προσπαθήσει να βρείτε κάτι ελαφρώς δυσεύρετο στην αγορά αυτούς τους μήνες; Αν όχι, σας εύχομαι καλή τύχη. Όλο τον Ιούλιο, προσπαθήσαμε να λειτουργήσουμε σαν να μην έχει αλλάξει τίποτα - και έτσι θα έπρεπε, δεν συμφωνείτε; Ωστόσο, οι περισσότεροι άνθρωποι σε θέσεις-κλειδιά φαίνεται πως έχουν το μυαλό τους στο βαθύ γαλάζιο, με αποτέλεσμα η μια αναβολή να διαδέχεται την άλλη. Από το πιο απλό πράγμα που μπορείτε να σκεφτείτε, μέχρι το να συντονίσουμε τις φωτογραφήσεις μοτοσυκλετών για το επόμενο τεύχος, πάντα πέφταμε πάνω σε άτομα που ετοιμάζονται να φύγουν για διακοπές και έχουν παγώσει τα πάντα, ή σε εταιρείες που κλείνουν για σχεδόν ένα μήνα και αδυνατούν να παραδώσουν εμπορεύματα μια βδομάδα πριν "την κάνουν".

"το eBike θα συμμετέχει στον αγώνα μαζί με άλλες έξι "αδελφές" ομάδες"



Ας είναι, έχουμε συνηθίσει να γίνονται τα πάντα την τελευταία στιγμή, εδώ θα κολλήσουμε; Πάρτε για παράδειγμα τις Σέρρες, που αυτό τον καιρό ακόμα προετοιμάζονται για το International Six Days Enduro (1 με 7 Σεπτεμβρίου), το οποίο θα γίνει στη χώρα μας για πρώτη φορά στην ιστορία. Μέχρι τις 14 Ιουλίου που έφυγα από την πίστα, τα περισσότερα έργα βρίσκονταν ακόμη σε νηπιακό στάδιο. Το κτήριο των paddocks δείχνει ότι θα είναι έτοιμο να υποδεχθεί τη διοργάνωση, αλλά η πίστα motocross που θα φιλοξενήσει την υπερειδική της τελευταίας μέρας, καθώς και το camping στο οποίο θα κατασκηνώσει η πλειοψηφία των οδηγών και των μηχανικών τους (μιλάμε για 450 συμμετοχές σε περίπτωση που δεν το γνωρίζετε), είναι τόσο πίσω που δεν μπορώ να φανταστώ με ποιο τρόπο θα καταφέρουν να τα έχουν έτοιμα στα τέλη Αυγούστου που καταφθάνουν οι πρώτες ομάδες. Όχι τίποτε άλλο, αλλά για να γίνουν οι φετινές "6 ώρες των Σερρών", που είναι προγραμματισμένες για την Κυριακή 24 Αυγούστου, οι μπουλντόζες και οι εργάτες θα πρέπει να έχουν φύγει από την πίστα. Καλώς εχόντων των πραγμάτων, θα είμαστε εκεί για να συμμετάσχουμε στον αγώνα, μαζί με άλλες έξι "αδελφές" ομάδες φίλων και γνωστών. Ο 6ωρος αγώνας αντοχής δείχνει ανεβασμένος τα τελευταία χρόνια, καθώς όλο και περισσότεροι ερασιτέχνες κολλούν το αγωνιστικό μικρόβιο σε ένα θεσμό πολύ πιο προσιτό από το Πανελλήνιο πρωτάθλημα - τόσο οικονομικά, όσο και ανταγωνιστικά.

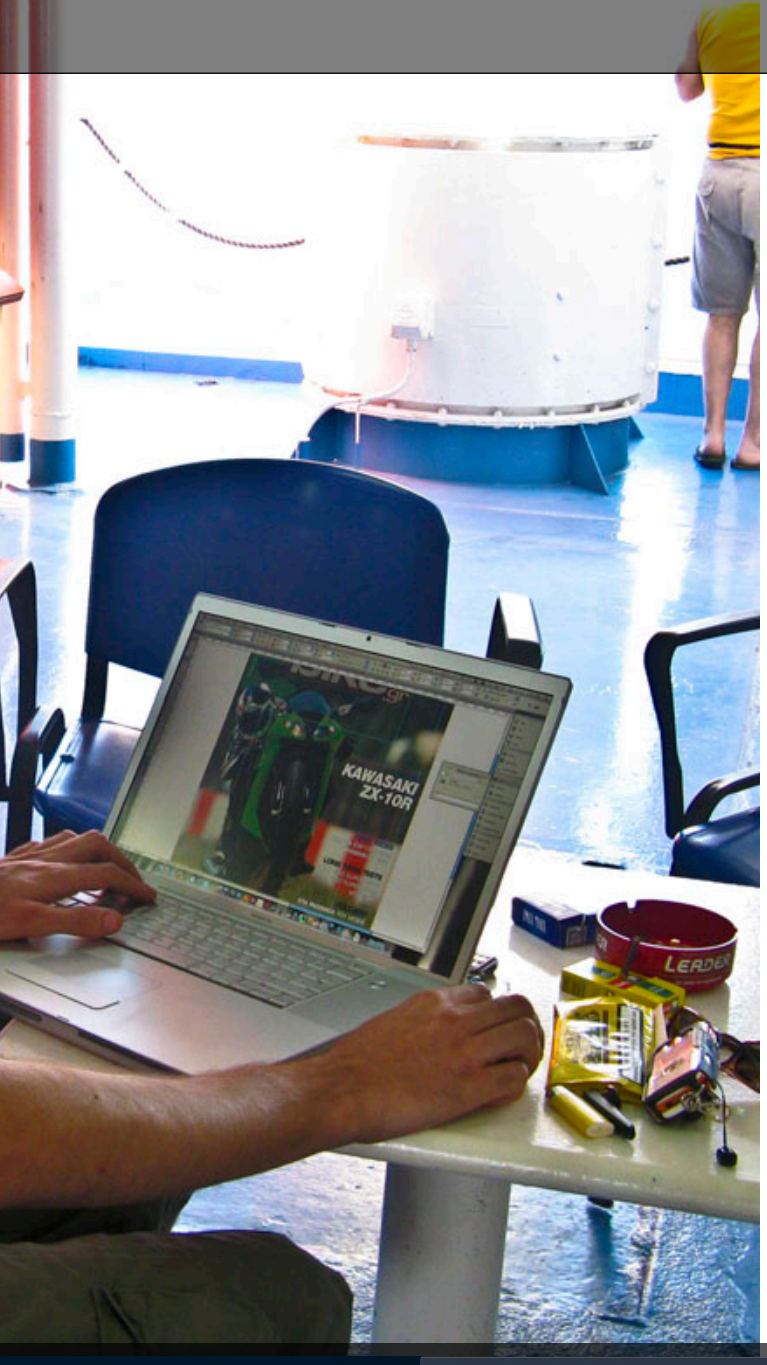
Τις αμέσως επόμενες μέρες ξεκινά το ISDE. Οι υποχρεώσεις όμως λόγω και του 6ωρου αμέσως πριν θα πάνε πίσω στο πρόγραμμα, πράγμα που σημαίνει ότι δύσκολα θα μπορέσουμε να μείνουμε στις Σέρρες για να παρακολουθήσουμε τον μεγαλύτερο διεθνή αγώνα μοτοσυκλέτας που έχει γίνει ποτέ στη χώρα μας. Παρόλα αυτά, ο "βόρειος" φωτογράφος μας, ο Δημήτρης Ταυλίκος, θα είναι σίγουρα εκεί, παρέα με τουλάχιστον έναν από την ομάδα του περιοδικού. Σχετικό αφιέρωμα θα βρείτε στο τεύχος Οκτωβρίου - ελπίζουμε σε κάτι ανάλογο με αυτό που μας έφτιαξε ο έτερος φωτογράφος μας, ο Σάββας Κουρίδης, για το Παγκόσμιο Superbikes.

Στα δικά μας τώρα

Ας δούμε λοιπόν τι σας περιμένει στις σελίδες που ακολουθούν. Το Kawasaki ZX-10R το είδατε στο εξώφυλλο - και οι πιο προσεκτικοί θα παρατηρήσατε ότι είναι φωτογραφημένο στην πίστα των Σερρών. Το δώσαμε στο Mike να το ανεβάσει πάνω στα πλαίσια του καλοκαιρινού trackday του trackbike.gr, έτσι ώστε να το δοκιμάσουμε στο περιβάλλον για το οποίο έχει κατασκευαστεί. Σε αυτό το τεύχος θα αρκεστείτε στη δική μου άποψη - και στο επόμενο ευελπιστώ να έχουμε και τη γνώμη του Mike που, εκτός από αρκετούς γύρους στην πίστα, έκανε και 1,200km στην Εθνική. Κάπου εδώ πρέπει να αναφέρω ότι, εκτός από Art Director του eBike, ο κος Wood, είναι και αρχιεκπαιδευτής του California Superbike School στην Ελλάδα. Θα συμφωνήσετε λοιπόν ότι η γνώμη του έχει μια βαρύτητα. Μένει μόνο να του δώσουμε λίγο χρόνο ανάμεσα στις εκατοντάδες σελίδες που έχει να φτιάξει για το επόμενο τεύχος, έτσι ώστε να μας γράψει δυο λογάκια.

Για τα Superbikes σας είπα - αυτό που δεν είπα είναι ότι όλες οι φωτογραφίες που τράβηξε ο Σάββας βρίσκονται στη διάθεσή σας να τις κατεβάσετε στους υπολογιστές σας με ένα μόνο κλικ στα ημιδιάφανα "e" στην πάνω αριστερή γωνία. Είναι η πρώτη φορά που μπορούμε να θέσουμε στη διάθεση του κοινού φωτογραφίες από αγώνα Παγκοσμίου - και ο λόγος δεν είναι άλλος από τα πνευματικά δικαιώματα.

Στη συνέχεια, εγκαινιάζουμε τη συνεργασία μας με το cyclist.gr, καθώς πιστεύουμε ότι το μόνο εναλλακτικό μέσο μεταφοράς και διασκέδασης που θα επέλεγε ένας μοτοσυκλετιστής σήμερα είναι το ποδήλατο. Σε αυτό το τεύχος, τα παιδιά μας αναλύουν τα χαρακτηριστικά των ποδηλάτων βουνού και πως αυτά μπορούν να μας κάνουν τη ζωή... ποδήλατο αν δεν προσέξουμε στην επιλογή μας.



Τι ξέχασα; Μα, τις δοκιμές μαρκάς διαρκείας. Για αμέτρητους λόγους που θα διαβάσετε κάπως πιο αναλυτικά στις τελευταίες σελίδες, η συνεργασία μας με εσάς, τους αναγνώστες μας, πήρε μια μικρή αναβολή. Τώρα όμως είμαστε έτοιμοι να ξεκινήσουμε τη "διανομή" των δύο KTM. Λεπτομέρειες για το τι χρειάζεται για να δηλώσετε συμμετοχή στα test rides θα βρείτε στις σχετικές σελίδες.

Με την KTM προχωρήσαμε σε μια ακόμη καινοτομία από αυτό το τεύχος. Στη διαφήμιση του 990 Adventure που θα συναντήσετε μερικές σελίδες πιο κάτω, υπάρχει και ένα σποτάκι μικρής χρονικής διάρκειας που θα σας ζητήσει να "παίξει" στον υπολογιστή σας. Τα καλά του ψηφιακού μέσου που λέγαμε. Στείλτε μας ένα mail να μας πείτε πως σας φάνηκε, καθώς πολύ σύντομα θα αρχίσουμε να το κάνουμε και με τις μοτοσυκλέτες που δοκιμάζουμε.

Διακοπές δεν έχει;

Κάτι θα κάνουμε και γι' αυτό, μιας που το μέσο -και τα μέσα- το επιτρέπουν ως ένα βαθμό. Δείτε τη σχετική φωτό παραδίπλα, με την αφεντομουτσουνάρα μου να επιμελείται το εξώφυλλο αυτού του τεύχους στο ferry για τη Ζάκυνθο. Είναι γεγονός πως, απαλλαγμένοι από το άγχος του τυπογραφείου, δουλεύουμε με περισσότερη ευελιξία. Κλείνοντας, θα ήθελα να μοιραστώ κάτι μαζί σας. Ο Martin Robert από τη Jolly Caffe δεν σταματά να μας εντυπωσιάζει. Είναι ο μεγαλύτερος (για να μην πω ο μόνος) παίχτης στο χώρο της μοτοσυκλέτας χωρίς άμεσο εμπορικό όφελος, υποστηρίζει την αγωνιστική προσπάθεια των Ducati και KTM σε βουνό και άσφαλτο, στηρίζει τις σχολές ασφαλούς οδήγησης 0-300 Riding School και California Superbike School, και βοηθάει με τις δροσιστικές του γρανίτες στα trackday του trackbike.gr. Αυτή τη φορά, προσφέρθηκε να "κεράσει" τις 60 μπλούζες των ομάδων "μας" που θα τρέξουν στον 6ωρο χωρίς να μας ζητήσει το παραμικρό. Robert, σε ευχαριστούμε για όλα! <<

the front

Η Harley-Davidson το ξανάκανε. Τρεις δεκαετίες μετά τη συνεργασία με τις Aermacchi και Cagiva, επί AMF, οι Αμερικανοί επιστρέφουν στην Ιταλία και εξαγοράζουν ολόκληρο τον όμιλο του Claudio Castiglioni – ό,τι έμεινε τουλάχιστον μετά την πώληση της Husqvarna στη BMW, ήτοι τις MV Agusta και Cagiva. Κι αφήστε τον Ιταλό να λέει τα δικά του...

TOR
-DAVIDSON
YCLES
03 ★ 2008

MV Agusta + Harley-Davidson

Δύσκολα βρίσκει κανείς σημαντικότερα νέα στο χώρο της μοτοσυκλέτας από μια εξαγορά, αλλά ο Castiglioni φρόντισε να προσφέρει μια Ιταλική γαρνιτούρα

Στις 11 Ιουλίου ανακοινώθηκε η συμφωνία της ολοκληρωτικής εξαγοράς του MV Agusta Group από την H-D. Ως τώρα, η οικογένεια του Claudio Castiglioni είχε το 95% των μετοχών της εταιρείας, ενώ σύμφωνα με τη συμφωνία θα συνεχίσει να έχει το ρόλο του προέδρου, και να παίζει σημαντικό ρόλο στο τμήμα R&D ακόμα και μετά την ολοκλήρωση της εξαγοράς που αναμένεται να διαρκέσει αρκετές εβδομάδες. Το συνολικό κόστος της εξαγοράς είναι 70 εκατομμύρια ευρώ, τα οποία περιλαμβάνουν και τα ανοιχτά χρέη της Agusta, που φτάνουν τα 45 εκατομμύρια. Η H-D αποκτά έτσι τον ολοκληρωτικό έλεγχο της MV Agusta και της Cagiva, επιλέγοντας έξυπνα να διατηρήσει στις θέσεις τους ανθρώπους κλειδιά, όπως τον Castiglioni και φυσικά τον Massimo Tamburini ως υπεύθυνο του σχεδιαστικού τμήματος. Η παραγωγή των μοτοσυκλετών αναμένεται να συνεχιστεί άμεσα, ενώ στα σκαριά είναι όχι μόνο νέα μοντέλα αλλά και η επίσημη επιστροφή της εταιρείας στους αγώνες, έχοντας πλέον την οικονομική υποστήριξη της Harley-Davidson.

Όπως συμβαίνει πάντα σε αυτές τις περιπτώσεις και οι δύο μεριές δηλώνουν τον ενθουσιασμό τους για τη νέα τάξη πραγμάτων και πως η συνεργασία θα τους επιτρέψει να πετύχουν τους στόχους τους και την κοινή φιλοσοφία τους. Η συνέντευξη του Castiglioni στον Tor Sagen λίγο πριν ανακοινωθεί η εξαγορά, δείχνει την Ιταλική σκοπιά της εξαγοράς. Έτσι, σύμφωνα με τον Castiglioni, ο στόχος του ήταν να βρει κάποιους να ασχολούνται με τα οικονομικά θέματα της εταιρείας που του έπαιρναν πάρα πολύ χρόνο, για να μπορεί να ασχοληθεί με το R&D της Agusta και στη συνέχεια με την Cagiva. Με άλλα λόγια, έψαχνε... λογιστές για να βγάλουν την εταιρεία του από τη δύσκολη οικονομική θέση, άσχετα αν στην πορεία θα έπαυε να είναι δικιά του. Τα σχέδια, τώρα που υπάρχει οικονομική ευρωστία, είναι η επιστροφή της παραγωγής στις 40.000 μοτοσυκλέτες που έκανε κάποτε η Cagiva, από τις 6.000 που παράγονται αυτή τη στιγμή. Αυτό θα γίνει με την είσοδο στην κατηγορία των 600 κυβικών (ο κόσμος το είχε τούμπανο και αυτός κρυφό καμάρι), με ένα κινητήρα που... δε θα είναι τετρακύλινδρος. Επειδή όμως ένα ακόμα τρικύλινδρο Supersport 675 δεν αρκεί για να φέρει την άνοιξη, στα σκαριά είναι και μια γυμνή έκδοση (άλλωστε το Brutale έχει σαφώς ανώτερες πωλήσεις από την F4). Το κερασάκι όμως δεν ήταν άλλο από την αποκάλυψη μιας μονοκύλινδρης μοτοσυκλέτας με το σήμα της MV, μόνο που μάλλον δε θα λέγεται Supermono. Ταυτόχρονα, ετοιμάζονται αλλαγές και στην Cagiva, αφού η α-λα Desmocedici επανασχεδίαση του Mito δεν έχει την πέραση της αισθητικής 916 των προηγούμενων γενιών, καθώς και η επί χρόνια αναμενόμενη παρουσίαση του Mito 650. Το μέλλον φαίνεται λοιπόν λαμπρό για την MV και την Cagiva – αρκεί η Harley Davidson να αποδειχθεί καλύτερος σύμμαχος από την Texas Pacific Group, στην οποία είχε πουλήσει ο Castiglioni την Ducati πριν μερικά χρόνια, για να χρηματοδοτήσει την επιστροφή της MV...

Triumph 2009

Νωρίς ήρθε το 2009 για την Triumph, που παρουσίασε την κολεξιόν της για τη χρονιά που μας έρχεται

Το γενικό μοτίβο για το 2009 είναι οι μικρές αλλά σημαντικές αλλαγές που γίνονται στη γκάμα του 675. Το γνωστό σε όλους Daytona ανανεώνεται αισθητικά με ελαφρώς διαφορετικό φαίρινγκ που φαίνεται να καλύπτει λίγο περισσότερο τα γνωστά φανάρια, μόνο που στην πορεία η Triumph αφαίρεσε 3 κιλάκια και προσέθεσε 3 ίππους, ανεβάζοντας και το όριο περιστροφής του κινητήρα. Αλλαγές έχουν γίνει και στις αναρτήσεις, ενώ πλέον την επιβράδυνση του των 162 κιλών του Daytona έχουν αναλάβει οι καινούργιες ακτινικές μονομπλόκ δαγκάνες της Nissin. Η μείωση του βάρους έχει επιτευχθεί χάρη στη νέα εξάτμιση και τις καινούργιες ζάντες, ενώ διαφορετικής σχεδίασης είναι και τα όργανα – για να θυμάσαι ότι είσαι πάνω στο καινούργιο μοντέλο.

Για το μικρό 675 η Triumph ακολούθησε την πορεία της Ελληνικής αντιπροσωπείας, παρουσιάζοντας μια έκδοση R, με αναρτήσεις και φρένα από το Daytona, σε μια κίνηση ματ έναντι όσων παρατηρούσαν ότι οι αναρτήσεις του απλού Street ήταν σαφώς υποδεέστερες του συνόλου κινητήρα – πλαισίου. Παράλληλα, έρχεται και νέα, πιο κακιά ματ μαύρη βαφή με πορτοκαλί λεπτομέρειες.

Η μόνη πραγματικά καινούργια μοτοσυκλέτα είναι η Thunderbird, που αφήνει την κλασσική Βρετανική αισθητική για πιο Αμερικανικά μοτίβα, στα πλαίσια της H-D και του κοινού της κατηγορίας. Με 1594 υδρόψυκτα κυβικά, αποδίδει πάνω από 100 ίππους και άγνωστη ακόμα ποσότητα ροπής, καθώς η Triumph ήταν ιδιαίτερα φειδωλή στα τεχνικά χαρακτηριστικά. Με την αλλαγή προσανατολισμού προς πιο συμβατική αισθητική, αυτό που μένει για να κρίνει την πορεία της Thunderbird είναι η τιμή και φυσικά το κατά πόσο οι αγοραστές της κατηγορίας θα προτιμήσουν έναν κλασσικής σχεδίασης δικύλινδρο εν σειρά κινητήρα, από τους αγαπημένους τους V2.

Προσφορές στα 125άρια της Yamaha

Η Yamaha ρίχνει τις τιμές σε επιλεγμένα 125άρια, δείχνοντας τη διάθεσή της να επεκταθεί στην κατηγορία.

Με την έλευση του πανέμορφου YZF – R125 στην Ελληνική αγορά (για το οποίο θα διαβάσετε περισσότερα στο επόμενο τεύχος), η Yamaha είχε ήδη τα βλέμματα των υποψήφιων αγοραστών της κατηγορίας στραμμένα πάνω της. Καμία καλύτερη στιγμή λοιπόν από αυτή για να ανακοινώσει τη νέα, πιο επιθετική τιμολογιακή πολιτική της στην κατηγορία. Το αγοραστικό μερίδιο του λέοντος σε αυτό τον κυβισμό έχουν τα σκούτερ κι έτσι η Yamaha ρίχνει τις τιμές των X-City 125 και X-Max 125 στα 3,300€ από 4,050€ και 3,950€ αντίστοιχα. Για όσους προτιμούν να χειρίζονται συμπλέκτη και κλασικό κιβώτιο ταχυτήτων, υπάρχει σε στοκ περιορισμένος αριθμός μπλε YBR 125 του 2006, τα οποία η Yamaha προτίθεται να ανταλλάξει με 1,750€, παρότι η τιμή καταλόγου είναι 2,120€.

Gilera Nexus 300

Τον πιο τρελομαλιά των GP επέλεξε η Gilera για να προωθήσει το καινούργιο της σκούτερ – και λίγη από την τρέλα του να έχει, το τοπίο στα μεσαία σκούτερ θα αλλάξει άρδην

Πρόθυμη να δείξει το σπορ χαρακτήρα του νέου Nexus, η Gilera έφερε τον επίσημο αναβάτη της στα 250 GP στην πίστα του Misano. Ο Marco Simonceli δήλωσε ενθουσιασμένος και εντυπωσιασμένος από τη συμπεριφορά του νέου Nexus 300, κάτι μάλλον αναμενόμενο, καθώς είναι ουσιαστικά υπάλληλος της Gilera. Το ότι το Nexus βγήκε αλώβητο όμως λέει περισσότερα από τις δηλώσεις του Simoncheli – και δείχνει ότι ο αντικαταστάτης του Nexus 250 έχει μερικούς άσους στο μανίκι του: με πλαίσιο από το Gilera 500 και τον τετραβάλβιδο Quasar των 278 κυβικών, το Nexus δεν ξεκινάει καθόλου, μα καθόλου άσχημα. Προσθέστε τους μεγαλύτερους πλέον τροχούς (15 και 14 ιντσών εμπρός και πίσω αντίστοιχα), τη διακριτικά ανανεωμένη σχεδίαση και το χώρο για δύο κράνη κάτω από τη σέλα – αποδεικνύοντας ότι τα Sport Scooter δε χρειάζεται να είναι σπαρτιατικά – και έχετε μια σοβαρή υποψηφιότητα για ένα από τα καλύτερα σύνολα στην κατηγορία του. Το Nexus 300 διατίθεται ήδη στην Ελληνική αγορά, έναντι 4,530€. Περισσότερα σύντομα στις σελίδες των First rides...

VW One

Το μέλλον της μετακίνησης – κατά τη Volkswagen

Μοιάζει με υπόθετο με ρόδες, αλλά σύμφωνα με τη VW είναι το μέλλον μας. Το One είναι ένα από τα δείγματα για το όραμα της γερμανικής βιομηχανίας, σύμφωνα με τη μετακίνηση 20 χρόνια στο μέλλον. Το βρήκαμε στο νέο της site, www.volkswagen2028.com, ανάμεσα σε σαφώς πιο συμβατικά εμφανισιακά αυτοκίνητα. Αυστηρά μονοθέσιο, με κάλυμμα που ανασηκώνεται για να μπει ο οδηγός, το One όπως και τα υπόλοιπα οχήματα του 2028 είναι «έξυπνο». Παρκάρει μόνο του και έρχεται να σε πάρει όταν το καλέσεις, επικοινωνεί με τα υπόλοιπα οχήματα του δρόμου, βλέπει τα φανάρια και τη σήμανση και αντιδρά αντίστοιχα. Ακούγεται τραβηγμένο – και αυτή τη στιγμή σαφώς και είναι. Μέχρι να θυμηθεί κανείς ότι αυτό είναι το δεύτερο τρίκυκλο που παρουσιάζει η VW (βλέπε τεύχος 1), και ότι η συνεργασία του Group VAG με την KTM πηγαίνει μια χαρά, ευχαριστώ, με αποτέλεσμα το KTM X-Bow που έφερε την KTM στο χώρο των εξειδικευμένων τετράροδων. Μήπως πλησιάζει η ώρα να κάνει η VW κάποια αντίστοιχη κίνηση στους δύο – ή και τρεις δε θα τα χαλάσουμε – τροχούς;

more stuff...

Συνεχίζουν να δίνουν και να παίρνουν οι φήμες για το V5 της Honda που θα αντικαταστήσει το XX. Σύμφωνα με τις τελευταίες εκπομπές του ράδιο αρβύλα, η μοτοσυκλέτα θα χτυπήσει 2 σε ένα, παίρνοντας και τη θέση του VFR. Πηγές από το Motociclismo μιλάνε για 1000 κυβικά, αρκετά ηλεκτρονικά για να ζηλεύει η NASA, ενώ σε μια κίνηση εντυπωσιασμού ανακοίνωσαν ότι υπεύθυνος του Project είναι ο Yoshiteru Kinoshita που μας έδωσε το πανέμορφο CBR 1000RR του '08...

Τον Randy Mamola τον ξέρετε, αν όχι για την πορεία του στα GP500, τότε σίγουρα για τα καυτά του σχόλια στην Βρετανική αναμετάδοση των MotoGP. Κατά τη διάρκεια των δοκιμαστικών του προηγούμενου αγώνα, ο Randy αποκάλυψε ότι σύμφωνα με όσα έχει μάθει, το καινούργιο R1 θα είναι σαφώς μικρότερο σε διαστάσεις – κοντά στο σημερινό R6. Δυστυχώς, δεν ήταν διατεθειμένος να μοιραστεί περισσότερες λεπτομέρειες, οπότε... υπομονή!

Το καινούργιο V-Max το έχετε δει ήδη δις στο eBike, οπότε 3η φωτό σερί δεν έχει. Αυτό που έχει όμως είναι τα νέα της Αγγλικής αγοράς, όπου αγοράστηκαν 25 μοτοσυκλέτες την πρώτη μέρα που άνοιξαν οι κρατήσεις – και μην ξεχνάτε, κανείς δεν την έχει δει ακόμα. Αν κρίνουμε δε από την αυξημένη κινητικότητα των παλαιών V-Max στη χώρα μας τις τελευταίες μέρες, φαίνεται ότι και οι Έλληνες το περιμένουν με το χέρι στην τσέπη...

Η Βρετανική εταιρεία εξατμίσεων Micron έκλεισε το εργοστάσιό της στις 10 Ιουλίου και οι 20 εργαζόμενοι της εταιρείας απολύθηκαν. Ο λόγος, για άλλη μια φορά οικονομικός και πέρα από τον έλεγχο της Micron. Η μητρική εταιρεία αποφάσισε να αφοσιωθεί στον αυτοκινητιστικό τομέα που αποτελούσε και το 85% του εισοδήματός της, κατασκευάζοντας εξατμίσεις για την Aston Martin και άλλα «προσιτά» αυτοκίνητα

Την πρώτη θέση της κατηγορίας Gran Turismo πήρε το Moto Guzzi Norge 1200, σε διαγωνισμό που έκανε το Motociclismo για τη μοτοσυκλέτα της χρονιάς 2008. Το βάθρο συμπλήρωσαν οι BMW 1200RT και η Kawasaki 1400 GTR.

Ο υπεύθυνος του τεχνικού τμήματος της Segway, και υπεύθυνος του γνωστού και ιδιόμορφου ατομικού μέσου μετακίνησης της εταιρείας, την έκανε με ελαφρά πηδηματάκια για την Apple, ως αντιπρόεδρος σχεδιασμού. Ενδιαφέρουσα λεπτομέρεια: Ο Steve Jobs της Apple είχε εκθειάσει την τεχνολογία των Segway, αλλά ήταν κάθετα αντίθετος με την αισθητική τους. Λέτε να πλησιάζει η ώρα του Apple iDontWalk?

Δρόμοι Ελιάς

Σοκαρισμένοι οι οδοιπόροι από το τραγικό ατύχημα ενός εκ των οδοιπόρων των δρόμων της ελιάς στη Γεωργία

Οι Οδοιπόροι των «Δρόμων της Ελιάς» θρηνούν ένα δικό τους άνθρωπο. Το Σάββατο 19 Ιουλίου στις 5.30 το απόγευμα, στην πόλη Abasha της Γεωργίας, έχασε τη ζωή του ο Μιχάλης Καλογερόπουλος, ένας από τους πρωτεργάτες του Οδοιπορικού, σε δυστύχημα που συνέβη όταν φορτηγό πέρασε στο αντίθετο ρεύμα όπου κινούνταν οι μοτοσυκλέτες που συμμετέχουν στο Οδοιπορικό. Ο Μιχάλης Καλογερόπουλος, 53 ετών, επιχειρηματίας – αρχιτέκτονας από την Αθήνα, ήταν ένας από τους θερμότερους φίλους των «Δρόμων της Ελιάς» και βασικός συντελεστής του σχεδιασμού και της υλοποίησης του φετινού Οδοιπορικού. Κατά το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής, ο Μιχάλης επέβαινε σε Τζιπ, παίρνοντας το τιμόνι μοτοσυκλέτας αν κάποιος ήταν κουρασμένος και χρειαζόταν διάλλειμα.

Το τραγικό συμβάν είναι μια από τις πιο σκληρές στιγμές στην ιστορία των «Δρόμων της Ελιάς» που πόνεσε όλους τους φίλους και τους υπόλοιπους συμμετέχοντες που συνεχίζουν την πορεία τους όπως την είχε σχεδιάσει ο Μιχάλης των «Δρόμων της Ελιάς», πολύτιμος φίλος και υπέροχος άνθρωπος.

Ο αρχηγός της Αποστολής και όλοι οι συνοδοιπόροι του απευθύνουν τα θερμά τους συλλυπητήρια στην οικογένεια του Μιχάλη και του υπόσχονται πως θα συνεχίσουν το Οδοιπορικό όπως εκείνος το είχε οραματιστεί.

Η έναρξη της διαδρομής των δρόμων της ελιάς έγινε στις 16/7 στην Πύλο, μετά τη λήξη της παγκόσμιας συνάντησης μοτοσυκλετιστών. Στόχος της η μεταφορά του συμβόλου της Ειρήνης στα βάθη της Ασίας, το Πεκίνο και τη Μόσχα, με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου. Η Αποστολή θα διανύσει συνολικά 22.000 χιλιόμετρα, περνώντας από 15 χώρες, μεταφέροντας το μήνυμα του Πολιτισμού της Ελιάς και της Ειρήνης σε εκατοντάδες μικρές και μεγάλες πόλεις. Στην Αποστολή συμμετέχουν εκτός από μέλη των Δρόμων της Ελιάς, εκπρόσωποι της UNESCO, του Ινστιτούτου Πολιτιστικών Διαδρομών του Συμβουλίου της Ευρώπης, επιστήμονες, προσωπικό υποστήριξης, μουσικοί, ιατροί, κ.α.

Vespa παντού

Η οικογένεια της Vespa συνεχίζει να μεγαλώνει, με τις νέες εκδόσεις Navy

Η σειρά Vintage εγκαινιάστηκε το 2006, ως φόρος τιμής στα 60ά γενέθλια της γνωστής σφίγγας. Πλέον, η οικογένεια μεγαλώνει με τις νέες εκδόσεις Navy LXV και GTV, σε μπλε μεταλλικό χρώμα και μπεζ σέλα. Η Vespa LXV των 50 και 125 κυβικών διατηρεί το φανάρι στη θέση που το έχουμε πλέον συνηθίσει, αλλά με διαφορετική, πιο μινιμαλιστική σχεδίαση που αλαφρώνει αισθητικά το εμπρός μέρος. Ο πίνακας οργάνων διαθέτει περίβλημα χρωμίου και γραμματοσειρά 60's. Το σύνολο ολοκληρώνουν οι χωριστές σέλες για αναβάτη και συνεπιβάτη.

Αν η LXV δείχνει κλασσική όμως, η GTV πάει το παιχνίδι ακόμα πιο μπροστά, με το χαρακτηριστικό φανάρι τοποθετημένο στο φτερό, όπως παλιά. Το κλασικό αναλογικό ταχύμετρο με τη διακριτική ψηφιακή οθόνη και το γυμνό νίκελ τιμόνι ολοκληρώνει τη ρετρό εικόνα, συνδυάζοντας την εμφάνιση του παρελθόντος με την τεχνολογία του σήμερα. Η Vespa LXV πωλείται έναντι 2,650€ και 3,260€ για τις εκδόσεις 50 και 125 κυβικών αντίστοιχα, ενώ η GTV των 250 κυβικών τιμολογείται 4,690€. Για όσους προτιμούν περισσότερα κυβικά και δε θεωρούν προαπαιτούμενη τη ρετρό αισθητική, έχει αρχίσει η διάθεση της Vespa 300 Super (βλέπε τεύχος 3), έναντι 4,200€

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

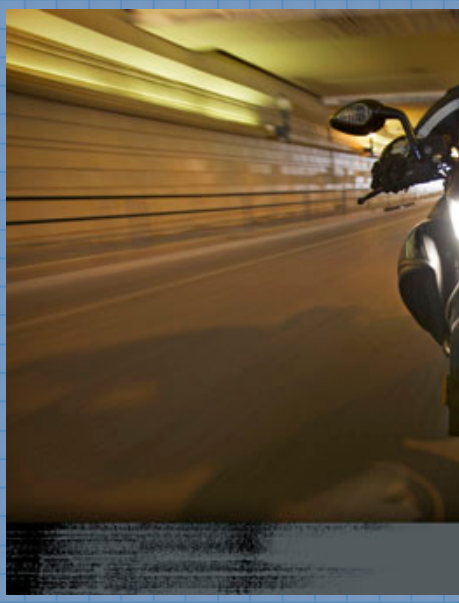
Όλες οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις στα ελαστικά μοτοσυκλετών της Michelin προέρχονται κατευθείαν από την εμπλοκή μας στους αγώνες. Με 350 νίκες και 26 Παγκόσμιους τίτλους στην κορυφαία κατηγορία των Grand Prix Μοτοσυκλετών, η Michelin ξεκάθαρα χρησιμοποιεί την εμπλοκή στους αγώνες σαν εργαστήριο 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

Buell 1125CR

Το βασισμένο στο 1125R Streetfighter ήταν αναμενόμενο – κανείς όμως δεν περίμενε να δείχνει έτσι



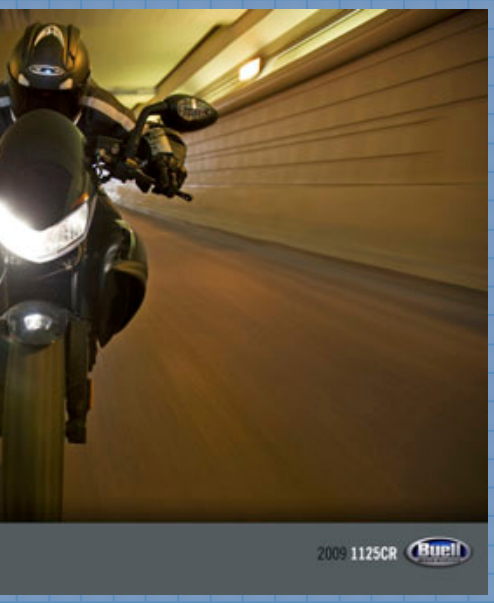
Με τον καινούργιο κινητήρα του 1125R, η Buell έδειξε ότι είναι έτοιμη να περάσει σε μια νέα εποχή, αυτή της υδρόψυξης και της ισχύος, αφήνοντας πίσω τον βασισμένο σε HD κινητήρα της, που παρά τις άπειρες αλλαγές που είχε δεχτεί, απλά δεν ήταν σε θέση να πλησιάσει την απόδοση του ανταγωνισμού. Με τις αλλαγές που έκανε στον κινητήρα του 1125R έδειξε ότι ακούει και έχει την πρόθεση της συνεχούς βελτίωσης. Όπως και με τα προηγούμενα αερόψυκτα μοντέλα της, παρουσίασε και μια έκδοση StreetFighter, την 1125CR.

Μόνο που αυτή τη φορά, οι μινιμαλιστικές σιλουέτες του παρελθόντος, το καμάρι του Eric Buell με τη συγκέντρωση μαζών και το χαμηλό βάρος, φαίνεται να έχουν πέσει θύματα του μονόδρομου που επέλεξαν, της υδρόψυξης. Οι κύριες αλλαγές είναι φυσικά στο μπροστινό μέρος, όπου το μισό φαίρινγκ του 1125R έχει αντικατασταθεί από ένα φανάρι που θυμίζει B-King, και δύο τεράστιους πλαϊνούς αεραγωγούς, που οδηγούν τον αέρα στα πλαϊνά τοποθετημένα ψυγεία – που κρύβονταν σαφώς καλύτερα πίσω από τα πλαστικά του 1125R. Η εμφάνιση είναι πάντα υποκειμενική λένε όμως, και τα τεχνικά του Buell αντικειμενικότατα και πολύ ενδιαφέροντα: Οι 146 δικύλινδροι ίπποι και τα 11,3 kgm ροπής του υδρόψυκτου Helicon μπορεί να τον φέρνουν πίσω από τα 1098 αυτού του πλανήτη, αλλά η κατάσταση αλλάζει άρδην στην κατηγορία των γυμνών. Προσθέστε στο μείγμα το κοντύτερο γρανάζωμα για ακόμα καλύτερη επιτάχυνση, την καρατιμόνα και φυσικά το πλαίσιο, τις αναρτήσεις και την οκταπίστονη δαγκάνα του ημίγυμνου αδελφού, και έχετε την τέλεια συνταγή για καγκουριές – άλλωστε το βράδυ και σε μαύρο χρώμα θα φαίνεται μικρότερο...

Piaggio Carnaby 250ie

Το Carnaby μεγαλώνει, διατηρώντας τη δελεαστική σχέση τιμής/απόδοσης

Μεγαλώνει η οικογένεια των Piaggio Carnaby, με την άφιξη του μεγάλου αδελφού των 250 ονομαστικών και 244 πραγματικών κυβικών. Εφοδιασμένο με τον γνωστό και σύγχρονο κινητήρα Quasar της Piaggio, το μεγάλο Carnaby φέρνει την οικογένεια στην πιο ανταγωνιστική κατηγορία των Scooter. Όπλα του, οι τροχοί των 16 ιντσών και η ξεχωριστή αισθητική του, σε μια εποχή που τα περισσότερα σκούτερ μοιάζουν μεταξύ τους – ή με το SH της Honda. Οι χαρακτηριστικές γραμμές της οικογενείας διατηρούνται, αλλά η έλευση του 250 φέρνει διακριτικές αλλαγές, που μοιράζονται πλέον και οι εκδόσεις 125 και 200 κυβικών. Έτσι, η σέλα είναι καινούργια με απόσταση από το έδαφος 790mm και νέο πιο άνετο υλικό, ενώ οι παρατηρητικοί θα προσέξουν ότι η τοποθετημένη στο τιμόνι ζελατίνα είναι πλέον φιμέ. Τα νέα λογότυπα είναι η τελευταία πινελιά στις ομολογουμένως λίγες αλλαγές, αλλά η τιμή των 3,660€ κάνει τις όποιες γκρίνιες να σταματάνε – δε δικαιούσαι να λες πολλά όταν παίρνεις 250άρι στα χρήματα μερικών 125...



official moto wash & care
SMPRINIS
WASH&GO
ΜΕ ΤΟ ΠΛΥΣΙΜΟ ΕΚΠΤΩΣΗ 10%
ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ
ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
PERISTERAS
www.washandgo.gr
Μιχαλακοπούλου & Φειδιππίδου 30 Αμπελόκηποι
τηλ.: 210.77.80.003, email.:info@washandgo.gr

ebike.gr

first rides

Ο Μάνος βρίσκει απολαυστικό το συντηρητικό CBF1000 και ο Σπύρος ανακαλύπτει τη χρυσή τομή στην αστική μετακίνηση. Αμφότεροι γέρασαν πριν την ώρα τους.

Honda CBF1000 ABS

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

Εξαρμένες απολαύσεις

Στα χαρτιά το CBF είναι από τις μοτοσυκλέτες που δεν κάνουν το αίμα να βράζει – πρέπει να την οδηγήσεις όμως για να καταλάβεις ότι μπορεί να μην είναι αυτή που ονειρεύεσαι, αλλά μάλλον είναι η μοτοσυκλέτα που θα ευχαριστηθείς περισσότερο...

Το CBF 1000 ήταν από τις μοτοσυκλέτες που δημιουργούσαν μεγάλες προσδοκίες όσο ήταν ακόμα στο στάδιο των κατασκοπευτικών φωτογραφιών. Προσδοκίες που γκρεμίστηκαν με την ανακοίνωση των τεχνικών της χαρακτηριστικών, καθώς ένα retuning της τάξης των -72 ίππων μόνο θετικά σχόλια δεν φέρνει. Τώρα όμως που παρουσιάστηκε το CB1000R για όσους αρέσκονται στις καγκουριές, το CBF αποκτά επιτέλους την ευκαιρία να τραβήξει χωρίς γκρίνιες το δικό του δρόμο, κάνοντας και καμιά σουζίτσα όταν δεν κοιτάει ο «άγριος» αδελφός.

Ροπή στο τετράγωνο

Η οικογένεια των CB έχει μακρόχρονη πορεία, με περιπετειώδεις ιστορίες από τον προπάππου έως το τελευταίο εγγόνι - αλλά στο γενεαλογικό δέντρο το κλαδί των CBF αντιστοιχεί στους... σπασίκλες της οικογενείας. Διαβασμένοι, προσεκτικοί, χωρίς να αρέσκονται στο να προκαλούν, αλλά πάντα εκεί όταν τους χρειαστείς, έτοιμοι να σε βγάλουν χωρίς παράπονα από τη δύσκολη στιγμή. Αυτό, όπως είναι φυσικό, αντανακλάται άμεσα και στο παρουσιαστικό τους. Από μακριά μπορείς να καταλάβεις ότι έχεις να κάνεις με ένα γόνο της clan των CBF, από το σοβαρό παρουσιαστικό τους. Οι ακμές και τα κολλητά ρούχα είναι για τα CBR, ενώ τα CBF έχουν μεν τα κιλάκια τους, αλλά τα χρησιμοποιούν προς όφελος δικό τους και όσων αποφασίσουν να περάσουν χρόνο μαζί τους.

Τα μεγάλα φανάρια προσφέρουν άριστο οπτικό πεδίο αλλά σαφώς και δεν κάνουν το αίμα να βράζει, το μισό fairing προσφέρει ικανή προστασία και το μόνο σημείο πέρα από τα χρώματα που κάνει το μεγάλο CBF να ξεχωρίζει αμέσως από το 600 είναι το δεύτερο τελικό. Άνετη θέση οδήγησης, μεγάλο ντεπόζιτο που όχι μόνο χωράει 19 λίτρα βενζίνης αλλά δε ζορίζει τα μπουτάκια, βολικό τιμόνι που σε φέρνει σε άνετη θέση, εργονομική γωνία για τα πόδια και σέλα φαρδιά που ρυθμίζεται και καθ' ύψος σε 3 θέσεις - ομολογουμένως δεν είναι «τσακ-μπαμ» διαδικασία αλλά δεν είναι και κάτι που θα κάνετε κάθε μέρα.

Ως Honda, η προσοχή στη λεπτομέρεια είναι δεδομένη, με μαύρο ματ κομμάτι ανάμεσα στις χειρολαβές του συνεπιβάτη ακριβώς πίσω από τη σέλα ώστε να μη γρατζουνίζεται η ουρά κατά την πρόσδεση αποσκευών και φαλτσοκομμένο το προστατευτικό της αριστερής εξάτμισης, κάνοντας χώρο για το μοχλό του αριστερού σταντ. Σχεδιασμένο για να καλύπτει μεγάλες αποστάσεις με άνεση, έχει μπόλικες βάσεις πρόσδεσης για να βολέψει αποσκευές και πλαϊνές βαλίτσες, ενώ εκτός από τη σέλα, ο αναβάτης μπορεί να ρυθμίσει και το ύψος του τιμονιού και τη θέση της ζελατίνας.

Η κύρια διαφορά του 1000 από το έτερο τετρακύλινδρο μέλος της οικογενείας δεν είναι μικρότερη από 400 ολόκληρα κυβικά. Το υδρόψυκτο σύνολο προέρχεται από το προηγούμενο CBR 1000RR, μια επιλογή που αποδείχτηκε τόσο καλή που η Honda ακολούθησε τον ίδιο ακριβώς δρόμο για το καινούργιο CBF 600. Δεν βλάπτει να έχεις την

> Η ελαστικότητα του κινητήρα είναι πραγματικά εντυπωσιακή

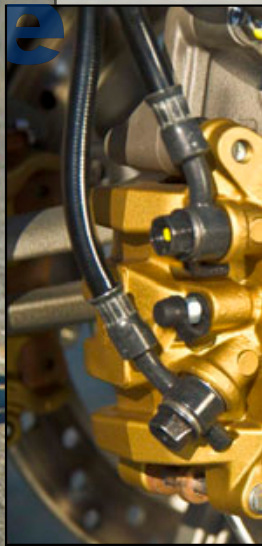
HONDA
X-lite

HONDA
CBR 1000

Combined

Ρυθμιζόμενη καθ' ύψος η σέλα του αναβάτη, αφαιρούμενη του συνεπιβάτη. Είναι όσο άνετες δείχνουν

Χαμηλή κατανάλωση, ρεζερβουάρ 19 λίτρων και απαισιόδοξος δείκτης. Θέλει προσπάθεια για να μείνεις



Όμορφη, σύγχρονη, ρυθμιζόμενη μανέτα, αλλά πιο βαριά απ' όσο θα έπρεπε

Οι αγαπημένες τριπίστονες της Honda, σε έκδοση με ABS. Επιβράδυνση που δεν τρομάζει

καρδιά ενός αθλητή, ειδικά όταν μπορείς να την πείσεις να βολευτεί σε μια πιο ήπια ζωή.

Και για να το καταφέρει, η Honda κυριολεκτικά δεν άφησε βίδα όρθια. Μικρότεροι αυλοί εισαγωγής, άλλη κεφαλή με μικρότερες βαλβίδες, διαφορετική ρύθμιση εκκεντροφόρων και η λίστα συνεχίζεται και συνεχίζεται. Το αποτέλεσμα είναι ονομαστική ιπποδύναμη στο ψυχολογικό (και σε μερικές χώρες ασφαλιστικό) όριο των 100 ίππων που αποδίδεται μόλις στις 8,000 στροφές και ροπή 9.5 kgm στις 6,500 – σίγουρα όχι τα στρατοσφαιρικά νούμερα που θα περίμενε κανείς δεδομένης της προέλευσής του.

Οι αναρτήσεις όπως είναι σωστό και αναμενόμενο, ταιριάζουν στις ρυθμίσεις του κινητήρα και όχι στην καταγωγή του: Συμβατικό τηλεσκοπικό πηρούνι 41 χιλιοστών εμπρός χωρίς ρυθμίσεις και πίσω αμορτισέρ με μόνη ρύθμιση την προφόρτιση.

Στην άλλη άκρη του συμβατικού είναι τα φρένα, για όσους δεν έχουν καλή σχέση με τα συνδυασμένα συστήματα της Honda. Δύο τριπίστονες δαγκάνες εμπρός και μια μονοπίστονη πίσω επικοινωνούν με υδραυλικό σύστημα, ώστε όταν ο αναβάτης πατάει τη μανέτα του φρένου να ενεργοποιείται και η πίσω δαγκάνα, ενώ όταν πατάει το πεντάλ να ενεργοποιούνται και τα μεσαία εμβολάκια στις μπροστινές. Έτσι η μοτοσυκλέτα σταθεροποιείται καλύτερα, δωράκι για όσους χρησιμοποιούν μόνο το μπροστινό και φρενάρει καλύτερα, δωράκι και για όσους φοβούνται να χρησιμοποιήσουν το μπροστινό. Η προσθήκη του ABS στο στάνταρ εξοπλισμό από το 2008 είναι το κερασάκι στο πακέτο ασφαλείας του CBF. Και κάπου εδώ τελειώνουμε με τη θεωρία.

Ζέστη και εκπλήξεις

Ανεβαίνοντας πάνω στο CBF έρχεσαι για μια ακόμα φορά αντιμέτωπος με τα μαγικά του χωροταξικού τμήματος της Honda. Όλα βρίσκονται στη σωστή θέση, τίποτα δε φαίνεται περίεργο και όλα αυτά πριν μπεις καν στη διαδικασία να ρυθμίσεις τιμόνι ή σέλα. Το βλέμμα σου πέφτει στα όργανα, όπου συνειδητοποιείς ότι μπορεί να είναι αναλογικά σε μια ψηφιακή εποχή, αλλά είναι ευανάγνωστα και πλήρη, με την περίεργη έλλειψη της θερμοκρασίας, ως ένδειξη της απόλυτης εμπιστοσύνης των τεχνικών της Honda στην αξιοπιστία του κινητήρα τους. Σηκώνοντας τη μοτοσυκλέτα από το σταντ, ανακαλύπτεις πως παρά τη χρήση του πανάλαφρου κινητήρα του RR, το CBF τα έχει τα κιλάκια του. Ευτυχώς, αυτό είναι κάτι που συνειδητοποιείς μόνο στις επί τόπου μετακινήσεις, όπου οι χειρολαβές του συνεπιβάτη έρχονται να βοηθήσουν σε περίπτωση που χρειάζονται ειδικοί ελιγμοί για παρκάρισμα.

Ο κινητήρας έρχεται στη ζωή με το πρώτο άγγιγμα της μίζας, ο ήχος του μπάσος όπως ταιριάζει στα κυβικά, αλλά σε πολιτικώς ορθά επίπεδα χάρη στα δύο τελικά. Παίζοντας με το γκάζι συνειδητοποιείς ότι η ευστροφία του CBR δεν έχει μεταφερθεί αυτούσια, με μια πιο ράθυμη απόκριση που ταιριάζει καλύτερα στο χαρακτήρα του CBF. Ο συμπλέκτης είναι ρυθμιζόμενος, αλλά ελαφρώς βαρύτερος απ' ότι θα ταίριαζε σε καθημερινή μοτοσυκλέτα, κάτι που σε συνδυασμό με το βάρος της προδιαθέτει για ελαφρά ταλαιπωρία στην κίνηση.

Ξεκινώντας, η αίσθηση που έχεις είναι μιας μακριάς μοτοσυκλέτας. Σαν αίσθηση είναι όντως περίεργη, κυρίως

επειδή όλοι οι κατασκευαστές κοιτάνε πλέον πως θα κάνουν τις μοτοσυκλέτες τους να δείχνουν μικρότερες – η Honda όμως εκεί. Και χώνεσαι αναγκαστικά στην κίνηση, ψάχνοντας διέξοδο από το μποτιλιάρισμα και τους τρελαμένους από τη ζέστη οδηγούς αυτοκινήτων, ελίσσεσαι ανάμεσά τους, τσιμπάς γκαζάκι και εκμεταλλεύεσαι το κάθε κενό, ανεβάζεις μια ταχύτητα, ο δρόμος ανοίγει, ανεβάζεις ξανά με τον τετρακύλινδρο να γουργουρίζει ανάμεσα στα πόδια σου παράγοντας περισσότερη ζέστη απ' ότι θα ήθελες, για να επιταχύνεις ξανά λίγο και να τον δροσίσεις ώστε να σταματήσει ο ήχος του βεντιλατέρ... και μένεις από ταχύτητες. Μια ματιά στο ταχύμετρο σε διαβεβαιώνει ότι δεν πηγαίνεις πάνω από 80, και σταματάς στην άκρη του δρόμου να τσεκάρεις μήπως τα ρομπότ στο εργοστάσιο της Honda τσίμπησαν κανέναν ιό και έβαλαν 3 αντί για 6 ταχύτητες.

Η ελαστικότητα του κινητήρα είναι πραγματικά εντυπωσιακή, όπως και η ροπή του στις χαμηλές στροφές. Μπορείς να κινείσαι άνετα μέσα στην κίνηση με 5η ή 6η και 1,000 στροφές κι ανοίγοντας το γκάζι το CBF απλά επιταχύνει μεστά και γλυκά, χωρίς ίχνος σκορτσαρίσματος ή άλλης δυσαρέσκειας. Όταν ανοίγει ο δρόμος υποσυνείδητα αλλάζεις ταχύτητα στις 4-5,000 στροφές, γιατί απλούστατα δε χρειάζεσαι παραπάνω – κάτι που εξηγεί γιατί τόσο σύντομα νιώθεις ότι μένεις από σχέσεις. Θυμάσαι ότι κάποτε τα χιλιάρια ήταν συνώνυμα της ροπής και αναρωτιέσαι γιατί η Honda είναι η μόνη που μπορεί να κάνει detuning σε ένα supersport κινητήρα και να τον κάνει τόσο διαφορετικό σε χαρακτήρα – και τόσο πιο απολαυστικό στη χρήση.

Το βάρος της μανέτας του συμπλέκτη αποκτά καθαρά θεωρητική σημασία καθώς η χρήση του είναι ελάχιστη χάρη στην ελαστικότητα, το βάρος και το μήκος της μοτοσυκλέτας αποτελούν παρελθόν όσο κινείσαι και μόνο η ζέστη από τον κινητήρα και τις εξατμίσεις σου θυμίζουν ότι καβαλάς μοτοσυκλέτα και όχι ένα ηλεκτρικό όχημα που χαρακτηρίζεται από τη ροπή του. Όσο περίεργο και αν ακούγεται, αυτή η μοτοσυκλέτα των 1000 κυβικών είναι πιο εύκολη μέσα στην πόλη από τα περισσότερα σκούτερ...

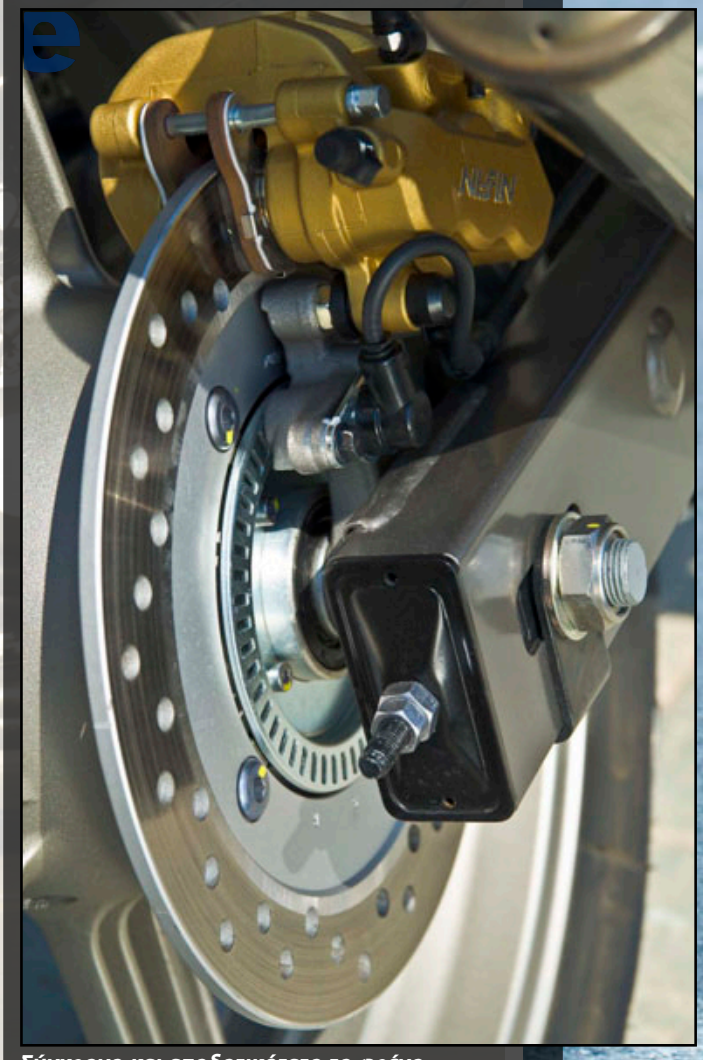
Ανοίξτε δρόμοι

Βγαίνοντας σε πιο ανοιχτά κομμάτια το CBF δε μεταμορφώνεται, αλλά συνεχίζει να εντυπωσιάζει με την απόδοση του κινητήρα του. Το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να ανοίξεις το γκάζι ελαφρά και επιταχύνει ανεξαρτήτως σχέσης στο κιβώτιο. Πριν το καταλάβεις – και χρειάζεται να έχεις το νου σου, γιατί μόνο το ταχύμετρο προδίδει την ταχύτητα κίνησης – βρίσκεσαι να έχεις περάσει τα 160 χιλιόμετρα την ώρα, και να αναρωτιέσαι γιατί όλοι πάνε τόσο πιο αργά από εσένα τη στιγμή που κινείσαι τόσο χαλαρά. Η ζελατίνα προστατεύει άριστα από τον αέρα ακόμα και στην κάτω θέση, συνειδητοποιείς ότι βρίσκεσαι πάνω σε ένα από τους καλύτερους χιλιομετροφάγους της αγοράς – και τους πιο ξεκούραστους για τα άκρα. Αν θες να προσπεράσεις, το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να ανοίξεις το γκάζι, χωρίς καμία απολύτως ανάγκη για κατεβάσματα και άλλα ενεργειοβόρα.

Οι αναρτήσεις δουλεύουν αποτελεσματικότατα, όντας ρυθμισμένες με στόχο την άνεση, αποσβένοντας τις ανωμαλίες χωρίς παρατράγουδα με κάποιες ελαφριές

Αμάν πια με αυτό το φανάρι... λειτουργικό μεν, αλλά έχει παραπαίξει πια...

Πλήρη με εξαίρεση την ένδειξη θερμοκρασίας, ευανάγνωστα και αισθητικά αδιάφορα



Σύγχρονο και αποδοτικότατο το φρένο, προπολεμικής τεχνοτροπίας η ρύθμιση της αλυσίδας

"Σαν πακέτο, είναι από τα πιο
ολοκληρωμένα της αγοράς..."
GR
XTY
691

πλεύσεις του πίσω μέρους που περισσότερο σου υπενθυμίζουν τη φιλοσοφία τους παρά σε τρομάζουν κι αυτές μόνο σε καμπές άνω των 160-180 χιλιομέτρων. Το CBF περνάει με χαρακτηριστική άνεση και ηρεμία τα 200, με το ρυθμό επιτάχυνσης να μειώνεται σιγά-σιγά μέχρι τα 240, αλλά σύντομα συνειδητοποιείς ότι δεν έχεις κανένα απολύτως λόγο για κάτι τέτοιο, γιατί εκτός από την ταλαιπωρία του σκυψίματος αυξάνεις και την κατανάλωση – κάτι που ισοφαρίζει τη μέση ωριαία που είχες πριν, ανεβάζοντας το κόστος σου. Και από τη στιγμή που η κατανάλωση του CBF σπανίως ξεπερνά τα 6,8 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα (τα καλά της ροπής) αρχίζεις να αμφισβητείς αν έχεις πραγματικά λόγο να κάνεις ακόμα πιο πλούσιους τους βενζινάδες.

Η μόνη περίπτωση να βγάλεις το 1000 έξω από τα νερά του, είναι όταν προσπαθήσεις να πας πραγματικά γρήγορα σε δρόμο με στροφιλίκια. Εκεί, οι αναρτήσεις αρχίζουν να δείχνουν ότι πλησιάζεις τα όριά τους με πλεύσεις από το πίσω μέρος – ειδικά σε ανωμαλίες, με τον πίσω τροχό να σπινάρει γλυκά στις εξόδους των στροφών, δείχνοντας ότι τα τουριστικά ελαστικά δεν είναι σχεδιασμένα για τέτοια χρήση. Η έμφαση είναι στη σταθερότητα στις στροφές – γι' αυτό και το καλό του στοιχείο είναι οι ανοιχτές καμπές – και όχι οι αστραπιαίες αλλαγές κατεύθυνσης, ενώ σύντομα συνειδητοποιείς ότι δεν κερδίζεις τίποτα ιδιαίτερο βγάζοντας σώμα. Λίγο γονατάκι και σκύψιμο προς το εσωτερικό της στροφής είναι αρκετά για να αυξήσεις τα περιθώρια κλίσης που περιορίζονται από το κεντρικό σταντ, ενώ σύντομα γίνεται εμφανές ότι το CBF αρέσκεται σε γλυκές ομαλές κινήσεις, ενώνοντας τις στροφές σε μια γλυκιά ακολουθία, όχι σε απότομες επιθετικές κινήσεις.

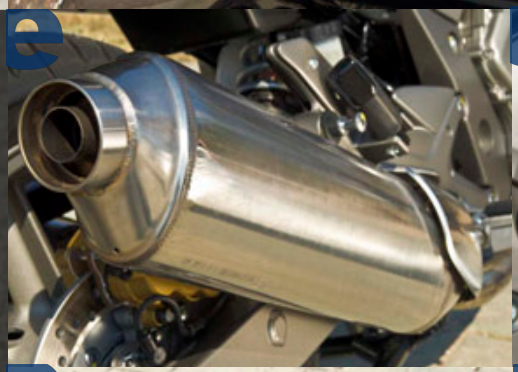
Είναι μια από τις καλύτερες μοτοσυκλέτες για να πας σβέλτα σε άγνωστη διαδρομή, και όταν κρίνεις λάθος μια στροφή τα συνδυασμένα φρένα είναι εκεί να σε ξελασπώσουν. Μπορεί να μην εμπνέουν ιδιαίτερη εμπιστοσύνη στο πρώτο τράβηγμα της μανέτας, αλλά αποδεικνύονται αποτελεσματικότατα, σταθεροποιώντας και επιβραδύνοντας το CBF παρά το καθόλου ευκαταφρόνητο βάρος του.

Αντιμέτωποι με τον καθρέπτη

Πραγματικά, πέρα από τη βαρετή εμφάνιση, είναι δύσκολο να βρεις ουσιαστικά ψεγάδια στο μεγάλο CBF. Εντυπωσιακά εύκολο στην πόλη, καλύπτει χιλιόμετρα στην εθνική για πλάκα και είναι ευχάριστο και διασκεδαστικό σε στροφιλίκια όσο πηγαίνεις μέχρι τα 7/10. Σαφώς και δεν είναι η ιδανική μοτοσυκλέτα για να κυνηγήσεις Supersport σε απαιτητικούς δρόμους, μα χάρη στη ροπή του κινητήρα θα φτάσεις ελάχιστα αργότερα αλλά πολύ πιο ξεκούραστα. Και η μαγεία του CBF είναι ότι το απολαμβάνεις κάθε μέρα, σε όλες τις συνθήκες – δε χρειάζεται κλειστές διαδρομές ή ιδανικές συνθήκες, ούτε σε τιμωρεί όταν το χρησιμοποιείς εκτός των προδιαγραφών του. Απλά σου υπενθυμίζει γλυκά ότι δε φτιάχτηκε γι' αυτό το σκοπό, αφήνοντάς σου περιθώρια να παίξεις και να διασκεδάσεις.

Σαν πακέτο, είναι από τα πιο ολοκληρωμένα της αγοράς – αν όχι το πιο ολοκληρωμένο – και με τιμή κάτω από τα 10,000€ σε βάζει πραγματικά στη διαδικασία να δεις αντικειμενικά τις ανάγκες σου και τη χρήση που κάνεις, όπως και το κατά πόσο είναι λογικό να πληρώσεις πολύ περισσότερα για κάτι που αντικειμενικά θα σε καλύπτει σαφώς λιγότερο. Το κερασάκι; Υπάρχουν ακόμα στοκ κομμάτια 2007 – με διαφορά μόνο στα χρώματα, στα 9,600 με ABS και 8,900 χωρίς – κοινώς ελάχιστα πάνω από ορισμένα γυμνά 600άρια... <<

Από αυτή τη γωνία θυμίζουν VFR. Από άλλες είναι βαρετά, αλλά κλείνουν τα στόματα με την απόδοσή τους



Δύο λεπτοκαμωμένα οβάλ τελικά - για κάποιους ομορφότερα από ένα σε μέγεθος αντιαρματικού

Δε διαφέρει πολύ εξωτερικά, αλλά είναι αγνώριστος σε λειτουργία

Δεν πολυφαίνεται, αλλά το κομμάτι ανάμεσα στις χειρολαβές είναι μαύρο ματ για να μη γρατζουνίζεται

Πίσω από την ογκώδη και περίτεχνη μαρσπιεδέρα κρύβεται ένα απολύτως βασικό αμορτισέρ, απλούστερο δεν γίνεται

Honda CBF1000 ABS
ΣΑΡΑΚΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε.
9,900€

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,176 mm
Πλάτος:	827 mm
Ύψος:	1,175 mm
Μεταξόνιο:	1,483 mm
Ύψος σέλας:	780-810 mm
Βάρος κατασκευαστή:	228kg (με ABS)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Υδρόψυκτος τετρακύλινδρος εν σειρά, με 4Β/Κ
Διάμετρος x Διαδρομή:	75.0 x 56.5 mm
Χωρητικότητα:	998cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	96.5/8,000 hp/rpm
Ροπή:	9.5/6,500 kg.m/rpm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Τηλεσκοπικό πηρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	120/41 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία

ΠΙΣΩ

	Μονό αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	120 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου σε 7 θέσεις

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	17΄΄x 3.5΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 120/70-17
Φρένο:	Δύο δίσκοι 296 mm, Τριπίστονες δαγκάνες Nissin, ABS

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	17΄΄x 5΄΄
Ελαστικό:	Michelin Pilot Road 160/60-17
Φρένο:	Δίσκος 240 mm, Τριπίστονη δαγκάνα Nissin, ABS

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	19 lt / 4 ρεζέρβα
Μέση κατανάλωση:	6.8 lt / 100 km
Μέση αυτονομία:	279 km

» www.ktm.gr

«Ελευθερία είναι αυτό που απλώνεται πέρα από την επόμενη στροφή.»

Adventure = Περιπέτεια, λαχτάρα για το άγνωστο. Η KTM 990 Adventure εκφράζει αυτή την επιθυμία και μπορεί να σας οδηγήσει μέχρι την πιο απόμακρη γωνιά του πλανήτη. Ελάτε να τη δοκιμάσετε στον πλησιέστερό σας αντιπρόσωπο. – αλλά προσέξτε, κινδυνεύετε να εθιστείτε!

WARNING

KTM Adventures may last longer than you expect

990 adventure

JOLLY CAFFÈ

MOTOREX Oil of Switzerland

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

» KTM HELLAS, ΑΦΩΝ ΜΟΥΡΙΚΗ 50, ΕΛΕΥΣΙΝΑ, ΤΗΛ. 210-5540640, FAX 210-5547916, info@ktm.gr

www.kiskadesign.com

Foto: P. Mathis

KTM

Μητροπολιτικό Εξπρές

Κάπου ανάμεσα στα μεγάλα και τα μικρά, το X7 παίζει με την αντίληψή μας. Άλλοτε είναι ένα μεγάλο σκούτερ που μικροδείχνει κι άλλοτε ένα μικρό που θέλει να το παίξει μεγάλο. Στο μεταξύ αποπειράται να τα κάνει όλα με τους ελάχιστους συμβιβασμούς.

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης, Σπύρος Τσαντήλας

Καλά, στροφόμετρο δεν πειράζει που δεν έχει, αλλά ούτε ένα μερικό χιλιομετρητή;

Maxi σκούτερ; Μήπως Metropolitan ή GT; Δύσκολα τα πράγματα με την υπερεξειδίκευση που έχει κάνει την κατηγορία κρόσσια. Ακόμη και η ίδια η Piaggio στο press kit του X7 ρίχνει στο τραπέζι όλους τους προαναφερθέντες ορισμούς σα να μην μπορεί να ξεκαθαρίσει πού ακριβώς πατά το νέο της μοντέλο. Όχι ότι έχει και πολλή σημασία βέβαια. Ξέρετε, το καλό με την ονοματολογία είναι πως τη χρησιμοποιούν μόνο στα γραφεία των τμημάτων μάρκετινγκ, παραέξω είναι η πραγματικότητα αυτή που κάνει κουμάντο.

Το X7 είναι ό,τι ακριβώς θέλει ο ιδιοκτήτης του να είναι, για μας αρκεί να μεταφράσουμε στην καθομιλουμένη τις τεχνικές του ικανότητες, να τις εκφράσουμε με πραγματικά χιλιόμετρα σε αληθινούς δρόμους. Άλλωστε, άλλοι ταξιδεύουν με 50άρα Vespa κι άλλοι αγοράζουν GP800 για να πάνε από το σπίτι στη δουλειά. Άντε τώρα βγάλε άκρη…

Το X7, το κορίτσι μου κι εγώ

Εμφανισιακώς το X7 ομολογουμένως ακροβατεί ανάμεσα σε δύο κόσμους, αυτόν των μεγάλων σκούτερ (maxi, mega ή όπως αλλιώς θέλετε να τα πείτε, εγώ προτιμώ το «μπανιέρες») και αυτόν των καθαρά αστικών προτάσεων. Τολμώ να πω πως όταν το πρωτοείδα σκέφτηκα αμέσως το ανταγωνιστικό του Yamaha X-Max, καθώς στο σουλούπι μοιάζουν πολύ. Η επιλογή των σχεδιαστών του κινείται προς τις κάπως συντηρητικές γραμμές, αποπνέοντας περισσότερο πολυτέλεια παρά σπορ χαρακτήρα.

Η λογική του ξεκινά από την άπλα ενός μεγάλου σκούτερ, με τεράστια σέλα για δύο, σοβαρό αποθηκευτικό χώρο και καλή αεροδυναμική προστασία. Συνεχίζει όμως με «περικοπές» σε εξωτερικές διαστάσεις, όχι για οικονομία σε χρήμα αλλά για σπατάλη σε ευελιξία. Το X7 είναι αρκετά λεπτό και οριακά μακρύ, ώστε να μπορεί να χώνεται στην κίνηση χωρίς να νιώθεις πως οδηγείς μπετονιέρα με

"...εξασφάλισε
την αποδοχή του ετέρου μου
ημίσεως, μια ιστορική
στιγμή..."

GR
OAE
448

Ένα full face κι ένα jet χωρούν εδώ. Μπροστά από το αυτοκόλλητο Agip έχει τον λεβιέ που ανοίγει το καπάκι της τάπας του ρεζερβουάρ. Δηλαδή, στο βενζινάδικο σηκώνεσαι, εσύ και η σέλα σου

φυγοκεντρικό συμπλέκτη.
Η εικόνα του αστού επεκτείνεται από τη θέση οδήγησης. Με όλη την καλή διάθεση να προσφέρει άνεση στους επιβαίνοντες το X7 έχει αρκετό χώρο για τα πόδια του αναβάτη, ο οποίος μάλιστα μπορεί και να τα απλώσει σε διάφορες θέσεις, από ορθή γωνία ως τέρμα απλωμένα στο κεκλιμένο μέρος του πατώματος – αρκεί να μην είσαι δίμετρος σαν τον Δάλλα, που ανέβηκε πάνω και έβρισκαν τα γόνατά του στον ποδιά.
Αντίστοιχα καλές κριτικές παίρνει και η θέση του συνεπιβάτη. Τη δοκίμασα ο ίδιος, με την αυτού εξοχότητα κύριο Δάλλα (πάλι!) στο γκάζι να μου δίνει την ευκαιρία να διαπιστώσω ιδίοις όμασι πόσο χρήσιμες είναι οι χειρολαβές του συνεπιβάτη και πόσο εργονομικά σωστά είναι τα ενσωματωμένα στην ποδιά μαρσπιέ. Το σημαντικότερο όλων όμως, εξασφάλισε την αποδοχή του ετέρου μου ημίσεως, γεγονός που συνιστά ιστορική στιγμή – καθώς βρίσκει ο,τιδήποτε δεν μοιάζει με μεγάλο on-off των 16,000+ ευρώ μια «άβολη φτηνάτζα»… Αν κάνει σε αυτό το κορίτσι, ε θα κάνει σχεδόν σε όλα…

Ροπολαγνεία

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει η ρύθμιση του κινητήρα. Ο γνωστός Quasar 250 Piaggio φοριέται σε μια πληθώρα μοντέλων, αλλά δεν είναι παντού ο ίδιος. Στη συγκεκριμένη περίπτωση αυτό που τραβά την προσοχή από την αρχή είναι οι πολύ δυνατές μεσαίες του. Προφανώς οι Ιταλοί μηχανικοί θέλησαν να φτιάξουν ένα απόλυτο εργαλείο πόλης, έτσι του έδωσαν χορταστικές επιταχύνσεις σε ρυθμούς πόλης

και μάλιστα ακαριαία, με το άνοιγμα του γκαζιού.
Μην φανταστείτε τίποτα το τρομακτικό, μιλάμε για έναν μονοκύλινδρο 250cc που αποδίδει 22 ονομαστικούς ίππους – δεν κινδυνεύεις από καπάκι. Ο πραγματικός κίνδυνος ελλοχεύει στον εθισμό της επιτάχυνσης του X7 ανά πάσα στιγμή, από στάση ή την ώρα που χρειάζεται να προσπεράσει. Φυσικά αυτό έχει και κάποιο αντίτιμο. Για να βρεθεί αυτή η περιποιημένη ροπή στις μεσαίες, ο μονοκύλινδρος έχει απολέσει ένα κλάσμα της δύναμής του ψηλά. Έτσι, την ώρα που το ψηλόστροφο Runner 200 που δοκιμάζαμε στο προηγούμενο τεύχος με έναν κινητήρα της ίδιας οικογένειας αλλά με λιγότερα κυβικά βλέπει 130 στο κοντέρ δουλεύοντας καλύτερα στις πολύ ψηλές στροφές, το X7 σταματάει στα 120. Θα μπορούσαμε αυτό να το χαρακτηρίσουμε ως μειονέκτημα;
Ξεκάθαρα όχι. Το να περιμένει κανείς από ένα σκούτερ να αριστεύει σε τέτοιες ταχύτητες είναι μάλλον ουτοπιστικό – ή ενδεικτικό πως μάλλον πρέπει να κοιτάξει προς μια μεγαλύτερη κατηγορία, ας πούμε 500+ κυβικά. Κι όμως, το X7 μπορεί άνετα να κρατήσει σταθερά μια ταχύτητα της τάξης των 110-120 σε έναν ανοικτό δρόμο, γεγονός που θα προσθέσει και ολίγη από τουρισμό στο ρεπερτόριό του. Εντάξει, δεν θα γυρίσεις μαζί του τον πλανήτη, αλλά θα πας για το μπανάκι σου, θα πεταχτείς για καφεδάκι στην κοντινή επαρχία, θα καταπιείς κάμποσα χιλιόμετρα σε αυτοκινητόδρομο ακόμη κι αν αυτό περιλαμβάνεται στο καθημερινό ρεπερτόριο της ανάγκης μετακίνησής σου.
Η αεροδυναμική του κάλυψη συνεπικουρεί σε τέτοιου είδους διαδικασίες, ενώ και η κατανάλωσή του είναι αρκούντως χαμηλή όσο κι αν το σκίζεις το γκάζι. Αυτό δεν πρέπει να κάνει ένα σωστό σκούτερ;
Με κάμποσο μεταξόνιο και σχετικά αργή γεωμετρία το X7 αποδεικνύεται αρκετά σταθερό στις ευθείες με υψηλές ταχύτητες, εξακολουθεί να πατά καλά σε ανοικτές καμπές και αρχίζει να δυστροπεί μόνο όταν το αναγκάσεις να παίξει σε κλειστό στροφιλίκι όπου η «κρουζεράτη» γεωμετρία του δεν θέλει να στριμωχτεί.
Ένα ακόμη θετικότατο σημείο του είναι τα φρένα. Αμφότερα

Στενή στο μπροστινό της μέρος για να διευκολύνει την πρόσβαση των ποδιών στο έδαφος, ανετότατη σέλα για αμφότερους τους επιβαίνοντες

Παραδοσιακά σχέδια στην εξάτμιση. Οι καιροί αλλάζουν: δίσκος 240mm με διπίστονη πίσω, ότι φορούσαν κάποτε τα εντουράκια 250cc μπροστά...

πολύ ισχυρά, ξεχωρίζουν όχι μόνο για τη δύναμή τους αλλά και για την ευχρηστία τους. Όντας πολύ προοδευτικά σου επιτρέπουν να τα αξιοποιήσεις χωρίς φόβο και προσθέτουν στην αίσθηση ασφάλειας που πρέπει να έχει ο αναβάτης του – ακόμη κι αν είναι σχετικά άπειρος στη δίκυκλη λογική.

Χωρίς φόβο και με κάμποσο πάθος

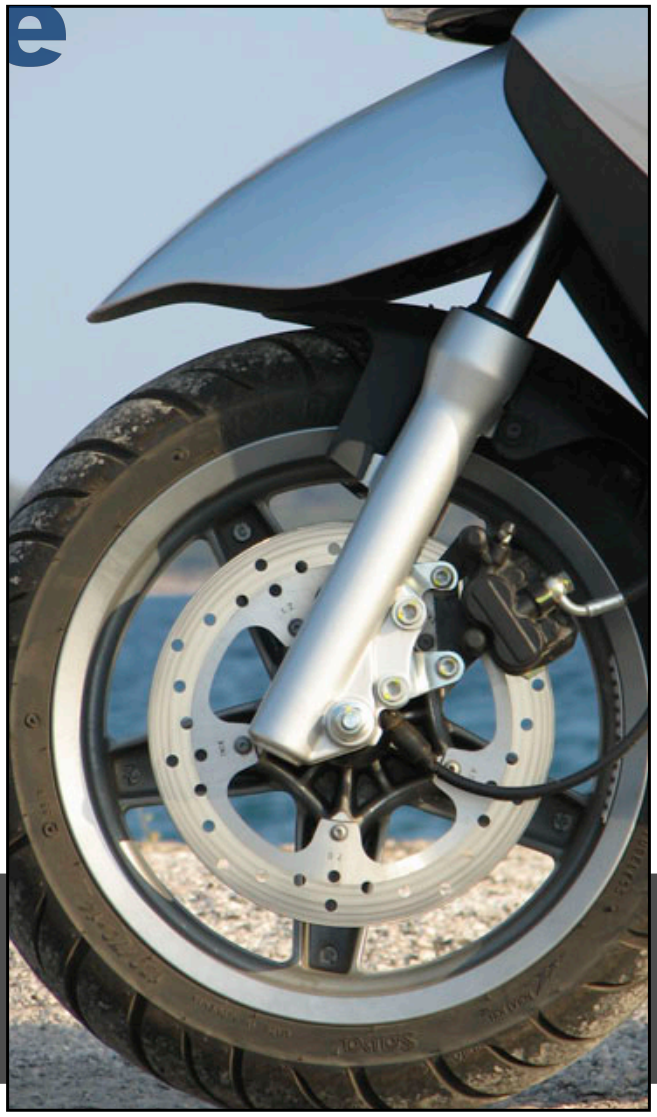
Η εντύπωση που μου άφησε το X7 ήταν τουλάχιστον εντυπωσιακή. Θα αρκούσε να κάνει όλα τα αυτονόητα σε ικανοποιητικό βαθμό, αλλά αυτό τα καταφέρνει ακόμα καλύτερα. Έχει ροπούλα που θα ευχαριστήσει τις όποιες σπορτίβικες ορέξεις εντός λογικών ορίων, έχει όσο γκάζι χρειάζεται να έχει, δείχνει προσεγμένο και καλοφτιαγμένο, ενώ διαθέτει όλους τους αποθηκευτικούς χώρους που χρειάζεται. Τι άλλο να ζητήσουμε;

Το μόνο που χρειάζεται ακόμη είναι μια ανταγωνιστική τιμή και αυτή την έχει και με το παραπάνω. Με 3,775€ (συμπεριλαμβανομένου και τους τέλους ταξινόμησης) αποδεικνύεται φτηνότερο στα ίσια από τον ευρωπαϊκό και ιαπωνικό ανταγωνισμό, έστω και για λίγο.

Συνεπώς, χωρίς φόβο και χωρίς πάθος, μπορούμε να συμπεράνουμε πως πρόκειται για μια εξόχως ανταγωνιστική λύση για στυλάτη καθημερινή μετακίνηση με όλες τις ανέσεις και κανένα παράπονο.

Όμορφο μούτρο, δυνατό φως, μπε-λαλίδικο να το ρυθμίσεις – όπως σε όλα τα σκούτερ

Χαμογελαστός, καλλίγραμμος και φωτεινός πωπός



Αξιολογότατο μπροστινό συνολάκι

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ	
Μήκος:	2,060 mm
Πλάτος:	745 mm
Ύψος:	-
Μεταξόνιο:	1,480 mm
Ύψος σέλας:	790 mm
Ρεζερβουάρ:	12 lt (1.8 lt ρεζέρβα)
Βάρος κατασκευαστή:	160 kg
ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ	
Τύπος:	4T Quasar, υγρόψυκτος μονοκύλινδρος, 1EEK, 4 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	72 x 60 mm
Χωρητικότητα:	244 cc
Σχέση συμπίεσης:	11:1
Ισχύς:	22/8,250 hp/rpm
Ροπή:	2/6,500 kg.m/rpm
ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ	
	Τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή/Διάμετρος:	90/35 mm
Ρυθμίσεις:	Καμία
ΠΙΣΩ	
	Δύο αμορτισέρ
Διαδρομή:	90 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων
ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ	
Ζάντα:	3.50 x 14 in
Ελαστικό:	120/70-14 tubeless
Φρένο:	Δίσκος 260 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων
ΠΙΣΩ	
Ζάντα:	3.50 x 13 in
Ελαστικό:	130/70-13 tubeless
Φρένο:	Δίσκος 240 mm με δαγκάνα δύο εμβόλων

PIAGGIO X7 250 i.e.
PIAGGIO HELLAS E.Π.E.
3,775€

SUZUKI

Masterpiece

HAYABUSA 2008: ο θρύλος συνεχίζεται. Από την πρώτη κυκλοφορία της, η φημισμένη Hayabusa είχε μόνο έναν ανταγωνιστή: τον εαυτό της. Τώρα, με εντελώς καινούριο κινητήρα για περισσότερη δύναμη, νέο πλαίσιο, νέες αναρτήσεις και νέο fairing ήρθε για να κάνει την καρδιά σας να χτυπάει ακόμα πιο γρήγορα. Πολλοί λένε ότι η πρώτη ήταν η καλύτερη. Το 2008, η καλύτερη έγινε... αριστούργημα!

Βάλτο καλό στο κεφάλι σου

made in Japan

SUZUKI
Way of Life!

ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ Α.Ε.Β.Ε. · 24ΩΡΗ ΓΡΑΜΜΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΤΗΛ.: 210 9988156 · www.suzuki.gr

❶Κηφισίας 131, Μαρούσι ❷Μιχαλακοπούλου 200 ❸Λ. Συγγρού 19 ❹Αχαρνών 341 (Νέο Κατάστημα) ❺Κωνσταντινουπόλεως 53, Περιστέρι
❻Εθν. Αντιστάσεως 68, Δάφνη ❼Γρηγ.Λαμπράκη 6-8, Πειραιάς (Νέο Κατάστημα) ❽Πατρών 58, Κόρινθος ❾Εθν. Αντιστάσεως 97, Ηράκλειο Κρήτης

cover story

9 στα 10 περιοδικά όλου του κόσμου ψηφίζουν το ZX-10R ως το καλύτερο Superbike του 2008. Εμείς πάντως τασσόμαστε με τη μειοψηφία

Kawasaki
Ninja

Το όνομά μου ήταν Hulk

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **φωτό:** Δημήτρης Ταυλίκος, **συνοδήγησε:** Mike Wood

Στο χώρο της μοτοσυκλέτας, το 2008 θα περάσει στην ιστορία ως το έτος που η Kawasaki πλησίασε περισσότερο από ποτέ τη νοοτροπία της Honda στα Superbike. Δίπλα σε αυτό του 2004, το φετινό ZX-10R μοιάζει με στειρωμένη γάτα Αγκύρας - αλλά αυτό δεν είναι τίποτα απέναντι στο ότι μέχρι και η ίδια η Honda σταμάτησε να φτιάχνει Superbikes κατ' αυτό τον τρόπο...

"Είναι ανθρωπίνως αδύνατο
να "χρεώσεις" τη μη εμφάνιση γλιστρήματος
σε μια υπολογιστική μονάδα"

Το ψηφιακό στροφόμετρο μας έχει αφήσει από το προηγούμενο 10άρι. Το αναλογικό μας πληροφορεί ότι κάτω από τις 6,000rpm είμαστε φάουλ. Μπρρρ...

Εδώ μέσα μπαίνουν 17 ολόκληρα λίτρα. Αν είσαι καλό παιδί, παίζει να κάνεις περισσότερα από 200km προτού το πάρεις στα χέρια

Πλήρως ρυθμιζόμενο και -παραδόξως για Kawasaki- μαλακό σε ελατήρια. Να ήταν και το αμορτισέρ έτσι...

Για δες που φτάσαμε το σωτήριο έτος 2008... Λίγα μόλις χρόνια πριν, οι περισσότεροι από εμάς έγραφαν ότι τα 1000άρια έχουν γίνει σαν 600 με το διπλάσιο γκάζι. Αρκετοί τα έβρισκαν ακραία, απαιτητικά και δύσκολα για το μέσο αναβάτη. Καλά να πάθουμε λοιπόν. Αυτά έφτασαν στα αυτιά των Ιαπώνων της Kawasaki και άρχισαν να μαλακώνουν τη ναυαρχίδα τους χρόνο με το χρόνο. Πρώτα ήρθε το ανανεωμένο μοντέλο του '06. Αναμφίβολα πιο δυνατό και σαφώς πιο ευκολοδήγητο, αλλά βαρύτερο και "αποστειρωμένο" σε σχέση με το θρυλικό '04 που κούναγε τιμόνια σε κάθε δυνατή έξοδο από στροφή - σε πίστα ή στο δρόμο, δεν είχε καμία διαφορά. Όλοι περιμέναμε με αγωνία το 2008 να δούμε ποιο δρόμο θα διαλέξει η Kawasaki - και η στιγμή της κρίσης έφτασε τώρα για εμάς, στην πίστα των Σερρών.

Από τις πρώτες φωτογραφίες που είδα, εκτίμησα ένα πράγμα: τη ριζική αλλαγή στην ουρά, που τώρα δεν έχει τα τεράστια τελικά από κάτω που έκαναν το ZX να μοιάζει με Sport Touring. Αργά ή γρήγορα, όλοι οι Ιάπωνες καταλαβαίνουν τα δύο βασικά στοιχεία που κάνουν ένα Superbike αγαπητό στο κοινό: μούρη χαμηλά, κώλος στο ταβάνι - και όσο πιο λεπτός και κοφτερός, τόσο το καλύτερο. Η εξάτμιση μετακόμισε στο πλάι και, για καλή μας τύχη, δεν αποτελείται από δύο τελικά όπως στο GSX-R, αλλά από ένα στη δεξιά πλευρά που θυμίζει αυτό του Z1000. Σίγουρα είναι τεράστιο και αντιαισθητικό, αλλά σαφώς προτιμότερο από δύο τεράστια και αντιαισθητικά... Η συμμόρφωση με τις προδιαγραφές Euro3 επιτυγχάνεται με τη βοήθεια του δεύτερου, κρυμμένου κάτω από τον κινητήρα τελικού, στο οποίο φιλοξενούνται

ένα σκασμό "πράσινα" πράγματα: καταλύτης, αισθητήρας "λ" και βαλβίδα ελέγχου ροής. Θα πρέπει να συνηθίζουμε σιγά-σιγά στην ιδέα των πολύπλοκων και βαριών εξατμίσεων, καθώς δεν φαίνεται να υπάρχει άλλος τρόπος για να περάσουν τις προδιαγραφές αυτά τα τέρατα ισχύος...

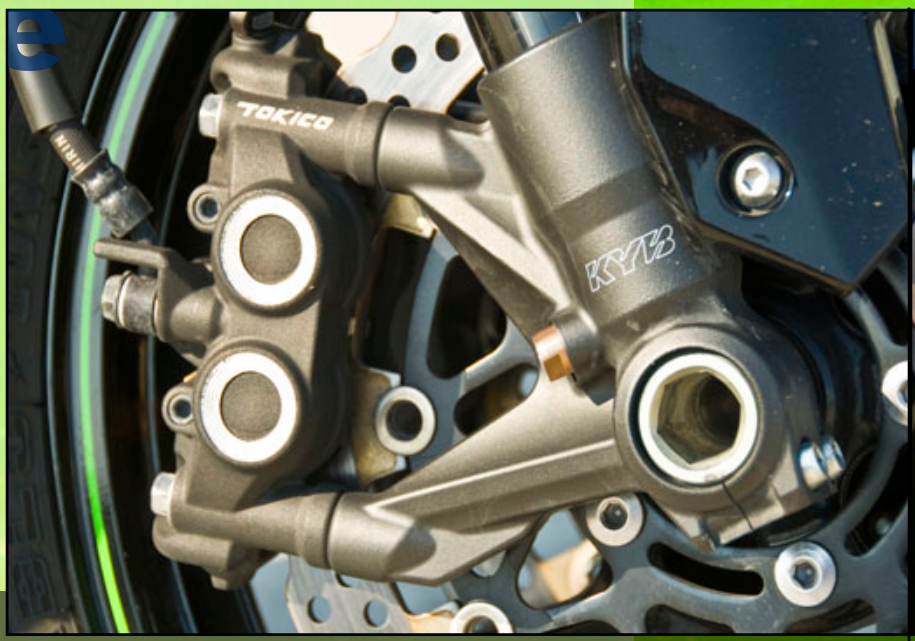
Αυτό που δεν εκτίμησα από την πρώτη στιγμή που το αντίκρισα είναι η αισθητική των προβολέων και των καθρεφτών. Από κοντά, μπαίνεις σε πραγματικά μεγάλο δίλημμα: αυτό ή το Honda; Ό,τι και να διαλέξεις, γεγονός παραμένει ότι η collection του 2008 δεν είναι και η πιο πετυχημένη από αισθητικής πλευράς στην πρόσφατη ιστορία των Ιαπώνων. Δεν λέω, το προτιμώ συνολικά από το μοντέλο που αντικαθιστά, αλλά συνεχίζω να πιστεύω ότι το '04 είναι πολύ πιο όμορφο. Δίπλα στο R1 δε, καλύτερα να μην το συζητήσουμε... Για τους καθρέφτες πάλι, δεν έχω λόγια. Χάθηκαν τα ενσωματωμένα φλας στην πίσω τους πλευρά α-λα Suzuki; Έπρεπε σώνει και καλά να τα κρεμάσουν στα μπράτσα; Σιχαίνομαι την οδήγηση χωρίς καθρέφτες, αλλά αν κάποια στιγμή το αγόραζα θα ντρεπόμουν να το κυκλοφορώ έτσι. Από την άλλη πλευρά, θα μου πεις, τόσοι οίκοι after market υπάρχουν, τι θα κάνουν αυτοί; Θα κλείσουν;

Η θετική πλευρά του feedback

Γεγονός παραμένει ότι η Kawasaki, παρά το ασύλληπτο μέγεθός της ως εταιρεία, έχει μάθει να ακούει τόσο τα σχόλια του Τύπου, όσο και αυτά των πελατών της. Δεν εξηγείται διαφορετικά η συμμόρφωση με όλες ανεξαιρέτως τις αλλαγές που επιθυμούσαν οι παραπάνω τα τελευταία χρόνια. Η ουρά ήταν άσχημη. Την άλλαξαν. Το ψηφιακό στροφόμετρο δεν διαβαζόταν ούτε σταματημένο. Το πέταξαν. Η ένδειξη σχέσης στο κιβώτιο που εμφανίστηκε πρώτη φορά στο ZX-6R ήταν για γέλια. Την αντικατέστησαν. Το κιβώτιο ήταν σκληρό. Το μαλάκωσαν.

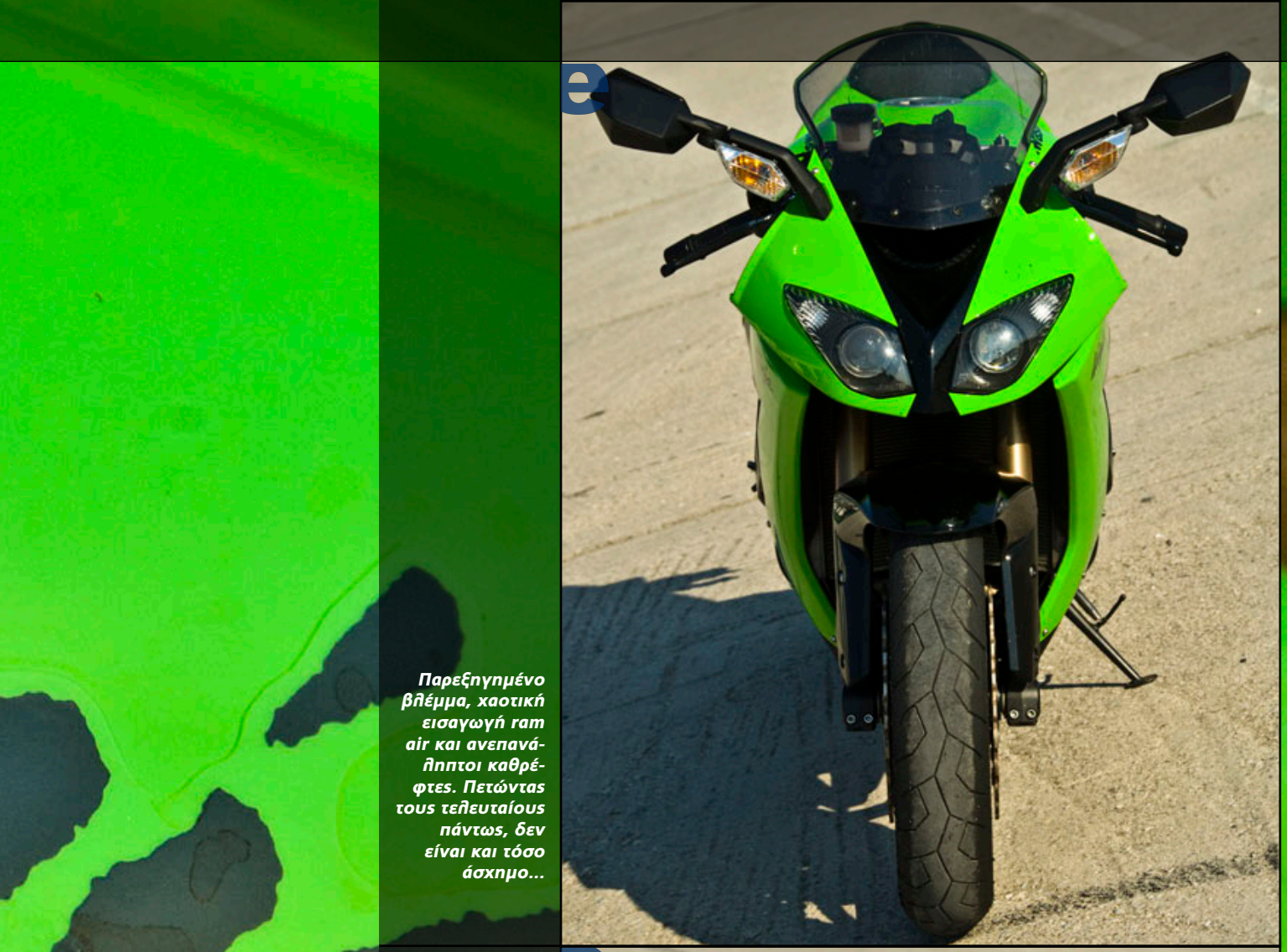
Θα μπορούσα να συνεχίσω έτσι για όλες τις σελίδες που μου αντιστοιχούν, αλλά λέω να περάσω στο ζουμί, καθώς εκεί θα τα βρούμε όλα ξανά μπροστά μας.

Πρώτη επαφή στα pits. Θυμίζει περισσότερο το '04 σε θέση οδήγησης παρά το '06. Το ρεζερβουάρ παραμένει



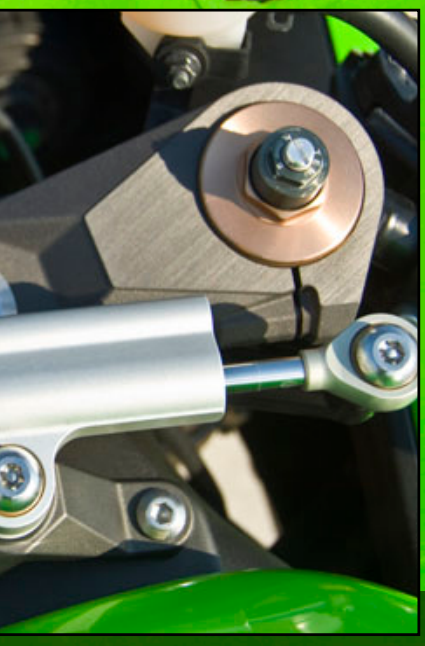
Κανένα παράπονο από δύναμη και αντοχή, αλλά η αίσθηση στα δάχτυλα δεν είναι η καλύτερη δυνατή

Από το 2006 το βλέπουμε σε αυτή τη θέση. Με τα τωρινά γεωμετρικά χαρακτηριστικά είναι σε βαθύ ύπνο



Παρεξηγημένο βλέμμα, χαοτική εισαγωγή ram air και ανεπανάληπτοι καθρέφτες. Πετώντας τους τελευταίους πάντως, δεν είναι και τόσο άσχημο...

Σαφώς πιο όμορφο από πίσω και άπειρες φορές καλύτερο από το προηγούμενο μοντέλο με τα τεράστια τελικά κάτω από την ουρά



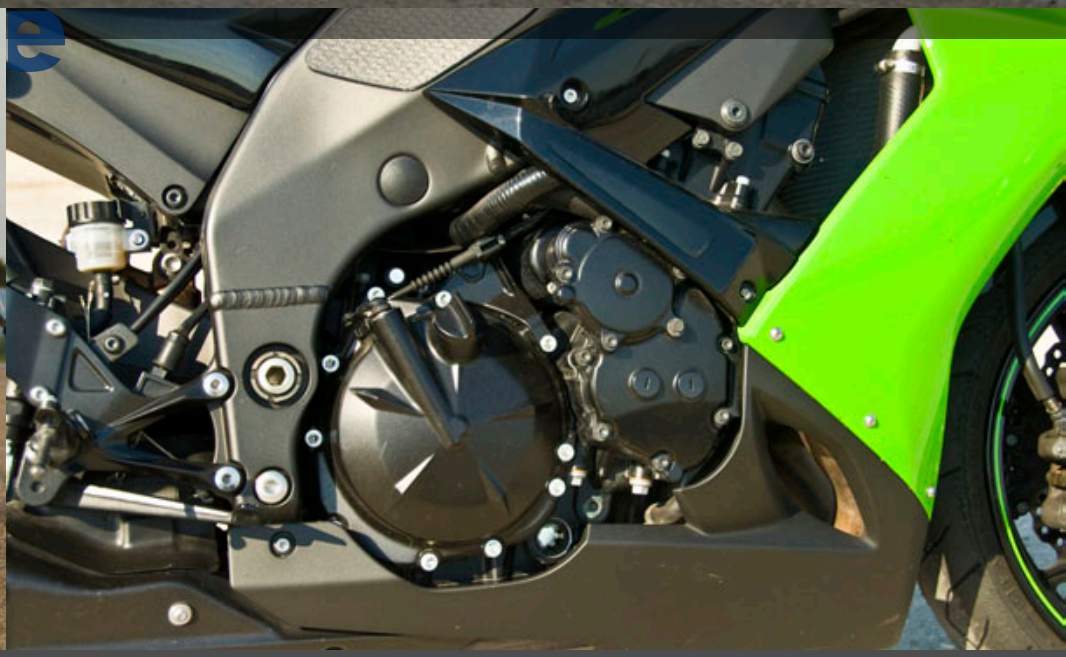
εξαιρετικά φαρδύ και ανοίγει πολύ τα πόδια, αλλά μόνο όταν το οδηγήσεις στην πίστα καταλαβαίνεις το γιατί. Τα μαρσπιέ βρίσκονται σε λογικό ύψος και η θέση τους στον διαμήκη άξονα είναι σχεδόν ιδανική - ούτε πολύ πίσω, ούτε πολύ μπροστά. Χαμηλά clipon, αρκετά ανοιχτά, μαλακά χειριστήρια και κατανοητοί διακόπτες με επιπρόσθετα κουμπιά για τη λειτουργία του lap timer. Διακόπτες για χάρτες και ιστορίες με λιγότερα άλογα δεν έχει, παρά μόνο το πολυσυζητημένο "traction control που δεν είναι traction control". Τι είναι τούτο; Όταν η κεντρική μονάδα κρίνει ότι ο πίσω τροχός αρχίσει να σπινάρει, περνά σε ένα πιο ήπιο χάρτη, βοηθώντας τον αναβάτη να επαναφέρει τη μοτοσυκλέτα σε τάξη. Η Kawasaki δηλώνει ότι το σύστημα δεν επεμβαίνει στο γερό άνοιγμα του γκαζιού, οπότε μην περιμένετε να σας ξελασπώσει και αρχίσετε τις ηρωικές εξόδους από τις στροφές - 160 άλογα είναι αυτά, και με τέτοια συμπεριφορά, η τούμπα καραδοκεί...

Στην πίστα τώρα, και να σου έλεγαν ότι τέτοιο σύστημα δεν υπάρχει, δεν θα καταλάβαινες διαφορά. Είναι ανθρωπίνως αδύνατο να "χρεώσεις" τη μη εμφάνιση γλιστρήματος σε μια υπολογιστική μονάδα, τη στιγμή που δεκάδες άλλοι παράγοντες παίζουν σημαντικότερο ρόλο (λάστιχα, γωνία κλίσης, ποσοστό ανοίγματος γκαζιού, σχέση στο κιβώτιο κ.α.). Γεγονός είναι ότι το ZX-10R είναι τόσο καλόβολο για 1000αρι που δεν αργεί να έρθει η ώρα που θα το παρακάνεις. Μαζί με όλα αυτά τα περίφημα αυτοκόλλητα "read the owner's manual before you ride" στο ρεζερβουάρ, θα έπρεπε να υπήρχε και ένα ακόμη που να λέει "Προσοχή: αυτό το όχημα αποδίδει περισσότερους ίππους απ' όσους μπορεί να φανταστεί ένας μέσος άνθρωπος ότι χωράνε ανάμεσα στα πόδια του". Ακόμη και με το μακρύ γρανάζωμα "της μάνας του" (άλλο ένα κουσούρι λόγω προδιαγραφών), σουζάρει εύκολα στις εξόδους με 2α χωρίς καν να το προσπαθήσεις.

Και κάπου εδώ ερχόμαστε στη σημαντικότερη διαφορά του καινούργιου ZX με τα προηγούμενα μοντέλα - και κυρίως με το πρώτο του 2004: τη συνολική αίσθηση και συμπεριφορά υπό κλίση.

Η καλύτερη όψη του ZX-10 είναι σίγουρα η πλαϊνή. Θηριώδες πλαίσιο, minimal πλαστικά και ένα τελικό που δείχνει μικρότερο απ' ό,τι είναι στην πραγματικότητα

Παρατηρήστε το προστατευτικό στο πλαίσιο, για να μην το γδέρνετε με τις ποδάρες σας



Πραγματικό εργοστάσιο, παράγει περισσότερους από 160 ίππους στον τροχό και δεν μένει από δύναμη ούτε στο ρελαντί. Ο μονόδρομος συμπλέκτης είναι για σεμινάριο

Ninja

"...μούρη χαμηλά,
κώλος στο ταβάνι"

Πίνει νερό ο Ninja;

Οι καιροί αλλάζουν γρήγορα - πως αλλιώς φτάσαμε στο 2008 να μιλάμε για ένα πράσινο 1000άρι που τα κάνει όλα και συμφέρει, χωρίς φόβο και τρόμο; Αυτό το ZX-10 δεν έχει καμία σχέση σε τσαμπουκά και νεύρο με το πρώτο. Μπορεί να συμβαίνουν τα ίδια ακριβώς πράγματα, μπορεί τα χρονόμετρα να σταματάνε στον ίδιο πάνω-κάτω χρόνο, αλλά με αυτό νομίζεις ότι πας μια σβέλτη βόλτα. Με το '04, νόμιζες ότι βγήκες στο ροντέο κρατώντας τον ταύρο από τα κέρατα... Υπερβολή, το ξέρω, αλλά η διαφορά τους μέσα στην πίστα είναι πράγματι τόσο μεγάλη. Έχω ολοκληρώσει την πρώτη μου επαφή με τον Ninja και ψάχνω στο internet να βρω τα τεχνικά του χαρακτηριστικά. Έτσι εξηγείται λοιπόν... Από τις 24 μοίρες στη γωνία κάστερ, τα 102mm ίχνους και το μεταξόνιο των 1,385mm το 2004, φτάσαμε σήμερα στις 25.5 μοίρες, τα 110mm στο ίχνος και το μεταξόνιο των 1,415mm. Στην ενδιάμεση στάση του Ninja το 2006, τα νούμερα αυτά αντιστοιχούσαν σε 24.5, 102 και 1,390. Αν μη τι άλλο, χρόνο με το χρόνο, η γεωμετρία των μεγάλων Ninja πάει από το πιο ήπιο στο ηπιότερο...

Και πως μεταφράζεται αυτό στην πράξη; Πολύ απλά, όλες σου οι κινήσεις αλλαγής κατεύθυνσης εκτελούνται με σαφήνεια, όμορφα, γλυκά, προοδευτικά. Αν το οδηγικό σου στυλ περιλαμβάνει χαστούκια στο τιμόνι και γρήγορες αλλαγές την τελευταία στιγμή, μάλλον θα κουραστείς πολύ εύκολα, γιατί το ZX-10 θέλει πολύ δύναμη στα χέρια για να ακολουθήσει τις προσταγές σου. Με αυτή της την κίνηση, η Kawasaki δείχνει ότι θέλει να απαλλαγεί από τη

Αυτό είναι μόνο το τελικό. Για να περάσει Euro3, έχει άλλο ένα δευτερεύον στην κοιλιά, αισθητήρα "λ" και βαλβίδα ελέγχου ροής. Παρόλα αυτά, τα 160 στη ρόδα είναι γεγονός. Ένα μεγάλο μπράβο στους πράσινους

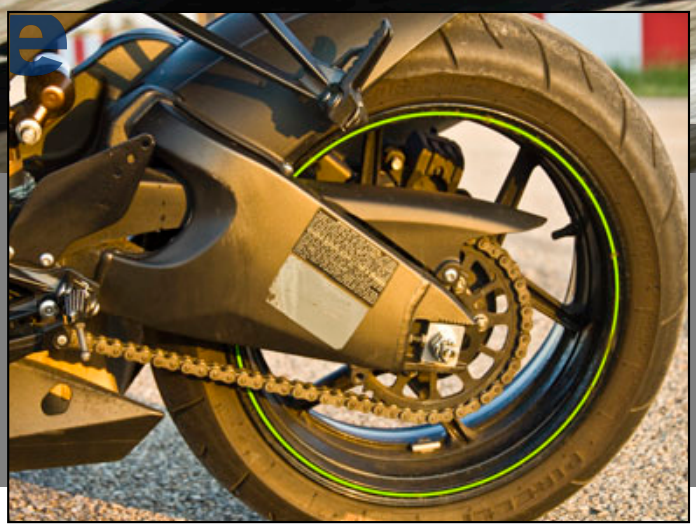
Τα LED στα πίσω φωτιστικά σώματα είναι εδώ και χρόνια το στάνταρ στις μοτοσυκλέτες

Βάση πινακίδας α-λα Yamaha, βγαίνει εύκολα και δεν αφήνει ευδιάκριτες τρύπες σε κοινή θέα

"στάμπα" της πιο ακραίας ιαπωνικής εταιρείας, ρίχνοντας στην αγορά ένα Superbike που μπορεί να οδηγηθεί από τον καθένα χωρίς να τον τρομάξει. Ο εύκολος τρόπος να περάσεις στο δρόμο όλη αυτή τη δύναμη χωρίς να κινδυνεύεις να σε κατηγορήσουν για φόνο εκ προμελέτης είναι να "γλυκάνεις" τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και -κυρίως- να μακρύνεις το μεταξόνιο. Και ο κύριος λόγος που πιστεύω ότι η Kawasaki διάλεξε αυτό το δρόμο είναι το ίδιο απλός: όποιος θελήσει το κάτι παραπάνω, είτε για αγωνιστική χρήση ή για ιδία ευχαρίστηση, ξέρει αμέσως προς τα που πρέπει να κινηθεί. Παλαιότερα, οι πράσινοι έδιναν τη μοτοσυκλέτα "ready to race" (sorry KTM). Τώρα, προτιμούν να είναι fool proof παρά έτοιμη την πίστα - και δεν έχουν άδικο, αν κρίνεις από τη χρήση που κάνει η πλειοψηφία του αγοραστικού κοινού των Superbike σε όλο τον κόσμο: κόντρα, βόλτα, καφέ και τέρμα γκάζι στην ευθεία.

Υπό αυτό το πρίσμα, το ZX-10R είναι όντως το καλύτερο Superbike για το 2008. Το θέμα είναι αν αρέσει σε εμάς κάτι τέτοιο - και η απάντηση είναι πως όχι. Βέβαια, μόνος μου τα λέω και μόνος μου τα ακούω, καθώς πρώτη η Suzuki άλλαξε το καταπληκτικό K5 με το εξημερωμένο K7, χρησιμοποιώντας την ίδια πάνω-κάτω λογική με την Kawasaki. Τα αποτελέσματα αμφότερων στο Παγκόσμιο πρωτάθλημα Superbikes δείχνουν ότι οι μοτοσυκλέτες έχουν την εξαιρετική βάση στο DNA τους, απλώς την κρύβουν επιμελώς πίσω από τα "δρομίσια" χαρακτηριστικά του στησίματός τους.

Πολύ φαρδύ στα πόδια, ξενίζει στην αρχή αλλά στην πίστα αποδεικνύεται καλοσχεδιασμένο, προφέροντας πολύ καλή στήριξη στα πόδια



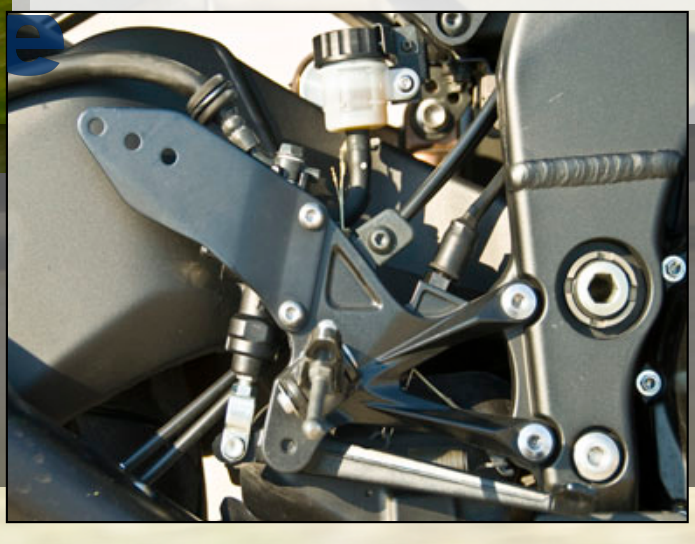
Χοντροκομμένο ψαλίδι, ακριβώς όπως προστάζει η MotoGP αισθητική

Έχει και σέλα συνεπιβάτη. Η κακομοίρα που έκατσε εκεί στο Αθήνα-Σέρρες-Αθήνα ισχυρίζεται ότι είναι μια χαρά...

Και πάμε στο ρεζουμέ

Ώρα να αφήσω τους ρομαντισμούς και να αποδεχθώ τη νέα τάξη πραγμάτων στα 1000άρια παραγωγής. Ο κόσμος ζητά όλο και πιο δυνατές μοτοσυκλέτες - αλλά οι κρατικοί μηχανισμοί παραμονεύουν στη γωνία. Δεν έχουν περάσει πολλά χρόνια από την οικειοθελή εφαρμογή του ορίου στην τελική ταχύτητα - η οποία να σας θυμίσω ότι έγινε ως ένδειξη καλής θέλησης απέναντι στις κυβερνήσεις που έβλεπαν να ξεφεύγει το πράγμα από κάθε έλεγχο. Έτσι και τώρα, με τις ιπποδυνάμεις να ξεπερνούν τους 160 ίππους στον τροχό, οι Ιάπωνες σιγουρεύουν τα νώτα τους εξομαλύνοντας κάθε αιχμηρή συμπεριφορά. Και αυτός είναι ο λόγος που όλοι οι δρόμοι δείχνουν στα ηλεκτρονικά. Κάτι ξεκίνησε η Kawasaki δειλά-δειλά, μένει τώρα να δούμε το πραγματικό πακέτο από κάποιον άλλο Ιάπωνα: ένα traction control, παρόμοιο με αυτό που χρησιμοποιούν τα εργοστάσια στα Superbikes και τα MotoGP. Τότε και μόνο τότε θα μπορέσουν οι κατασκευαστές να επιστρέψουν

Αρκετά ψηλά για να μη βρίσκουν κάτω. Προσοχή, το προστατευτικό του ψαλιδιού δεν επαρκεί



"...η φιλική του προσέγγιση είναι κάτι που το κάνει ακόμα καλύτερο..."

στην πιο αιχμηρή γεωμετρία, καθώς με ένα καλό software θα μπορούν να "εξομοιώνουν" τη γλυκιά συμπεριφορά που προσφέρει η ανοιχτή γωνία κάστερ για παράδειγμα. Μετά, θα σου δίνουν μαζί άλλα δυο-τρία προγράμματα για "πίστα", "σπορ οδήγηση" και δεν ξέρω εγώ τι άλλο, συνοδευόμενα από μια μπροσούρα στην οποία θα αναγράφεται ξεκάθαρα ότι ουδεμία ευθύνη φέρουν αν σου συμβεί το παραμικρό χρησιμοποιώντας τα.

Ξεφεύγω όμως από το θέμα και πρέπει να με μαζέψω. Το καινούργιο ZX είναι σίγουρα εξαιρετικό - και η φιλική του προσέγγιση είναι κάτι που το κάνει ακόμα καλύτερο, απλώς εγώ δεν έχω συνηθίσει την Kawasaki να παράγει τέτοιου είδους Superbike. Επιφυλάσσομαι να επανέλθω πριν το τέλος της χρονιάς, καθώς θα έχω οδηγήσει ένα σωστά προετοιμασμένο 10άρι, πλήρως απαλλαγμένο από φιμωμένες εξατμίσεις και μεγάλα γρανάζια. Εκεί είναι σίγουρο ότι ο Ninja θα μου δείξει και τα πίσω του δόντια... <<

Όποιος έχει δει πιο άσχημο καθρέφτη σε μοτοσυκλέτα να μας στείλει ένα mail επειγόντως γιατί εμείς δεν μπορούμε να βρούμε άξιο ανταγωνιστή...

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

Μήκος:	2,110 mm
Πλάτος:	710 mm
Ύψος:	1,135 mm
Μεταξόνιο:	1,415 mm
Ύψος σέλας:	830 mm
Βάρος κατασκευαστή:	179 kg (κενή)

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

Τύπος:	Τετράχρονος, τετρακύλινδρος σε σειρά, υγρόψυκτος, 2EEK, 16 βαλβίδες
Διάμετρος x Διαδρομή:	76 x 55 mm
Χωρητικότητα:	998 cc
Σχέση συμπίεσης:	12.9:1
Ισχύς κατασκευαστή:	188 / 12,500 hp/rpm
Ροπή κατασκευαστή:	11.5 / 8,700 kg.m/rpm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Συμπλέκτης:	Υγρός πολύδισκος μηχανικός
Πρωτεύουσα μετάδοση / σχέση:	Γρανάζια / 1,611
Τελική μετάδοση / σχέση:	Αλυσίδα / 2,412 (17/41)
Σχέσεις / km/h ανά 1,000 rpm:	
1η	2,600 / 12
2α	2,053 / 15
3η	1,737 / 18
4η	1,550 / 20
5η	1,400 / 22
6η	1,304 / 24
Τελική στον κόφτη:	310 km/h
Τελική στη μέγιστη ισχύ:	296 km/h

ΠΛΑΙΣΙΟ

Τύπος:	Αλουμινένιο περιμετρικό, αλουμινένιο ψαλίδι
Γωνία κάστερ:	25.5°
Ίχνος:	110 mm

ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΕΜΠΡΟΣ

	Ανεστραμμένο τηλεσκοπικό πιρούνι
Διαδρομή / Διάμετρος:	120 / 43 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίων, απόσβεση συμπίεσης και επαναφοράς

ΠΙΣΩ

	Ένα αμορτισέρ με μοχλικό
Διαδρομή:	125 mm
Ρυθμίσεις:	Προφόρτιση ελατηρίου, διπλή απόσβεση συμπίεσης, απόσβεση επαναφοράς

ΤΡΟΧΟΙ/ΦΡΕΝΑ ΕΜΠΡΟΣ

Ζάντα:	3 x 17 in
Ελαστικό:	120/70-17, Pirelli Diablo Corsa III
Φρένο:	Δύο δίσκοι 310 mm, ακτινικές δαγκάνες Tokico 4 εμβόλων

ΠΙΣΩ

Ζάντα:	6 x 17 in
Ελαστικό:	190/55-17, Pirelli Diablo Corsa III
Φρένο:	Δίσκος 220 mm, δαγκάνα Tokico ενός εμβόλου

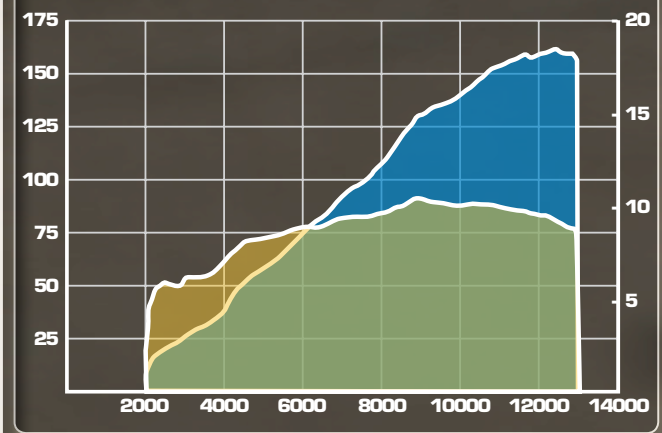
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Ρεζερβουάρ:	17 lt
Μέση κατανάλωση:	7,9 lt/100km
Μέση αυτονομία:	216 km

KAWASAKI ZX-10R
TEOMOTO A.E.
13,990€

ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΗΣΗ

Ισχύς στον τροχό (hp/rpm): 160.5 / 12,400
Ροπή στον τροχό (kg.m/rpm): 10.4 / 9,000



Το ZX-10R, με αριθμό πλαισίου 006788 και 9,650km στο οδόμετρο, δυναμομετρήθηκε με 4η στο κιβώτιο από το Χρήστο Μόνο της Moto Technology σε Dynojet 250i και με τις εξής συνθήκες: θερμοκρασία περιβάλλοντος 34.7C, υγρασία 8%, ατμοσφαιρική πίεση 997.6mBar, υψόμετρο 50m. Για την αποτύπωση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε συντελεστής διόρθωσης SAE (1.01) και smoothing factor 4.

ΤΡΟΧΟΡΑΜΑ

SUZUKI GSXR 1000 K8
12.400€

ΔΩΡΟ
ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

YAMAHA TDM 900 ABS
'06, FULL EXTRA
δύο τεμάχια, από **7.400€**

KAWASAKI
Z1000 '06
πρώτο χέρι
πολλά extra
8.300€

ΔΩΡΟ
ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

SUZUKI
GSX1300R HAYABUSA
'07 **11.000€**
'08 **13.000€ NEW**

ΔΩΡΟ
ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

MV AGUSTA
F4 1+1
με extra, άθικτο
14.000€

ΔΩΡΟ
ΣΥΝΑΓΕΡΜΟΣ

8.400€
Honda CBF1000 ABS
2007, 13.000χλμ.
FULL EXTRA

9.400€
YAMAHA FZ1 FAZER ABS
2007, 2.000χλμ.

5.800€
HONDA CBF 600 ABS
2005, 3.000χλμ.

8.400€
HONDA CB 1300
2005, 3.100χλμ.
FULL EXTRA
δύο τεμάχια

4.600€
HONDA FMX650
2007, 2.400χλμ.
Akrapovic
δύο τεμάχια

6-12 ΜΗΝΕΣ
ΓΡΑΠΤΗ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΣΤΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΑ
0-72 ΜΗΝΕΣ
ΧΩΡΙΣ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΗ
ΔΩΡΟ
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ - ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΔΕΚΤΕΣ ΟΛΕΣ ΟΙ ΠΙΣΤΩΤΙΚΕΣ

ΕΚΠΤΩΣΗ 15 - 25% ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ΔΕΚΤΕΣ

axo BÜSE agv Airoh KiWi KAPPA BAGSTER REMUS SECDEM Bike-it ABUS GIVI

ΕΙΣΑΓΩΓΕΣ - ΕΜΠΟΡΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ - ΑΞΕΣΟΥΑΡ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΘΕΟΛΟΓΟΥ 28 ΚΑΙΣΑΡΙΑΝΗ (έναντι Αγίου Νικολάου)
ΤΗΛ-FAX: 210 72 17 144
e-mail: trohorama@acn.gr, SITE: www.trohorama.gr

ebike.gr

long term

Καθυστερήσαμε λίγο, αλλά το πλύναμε, το γυαλίσαμε, του ρυθμίσαμε τα φώτα και το δώσαμε στον Κουρίδη. Αν επιστρέψει σε ένα κομμάτι, θα το οδηγήσεις και εσύ!

JOLLY
CAFFE
www.ktm.gr
KTM

Άμεσα διαθέσιμα

κείμενο: Κων/νος Δάλλας, **φωτο:** Δημήτρης Ταυλίκος

Θέλεις να οδηγήσεις κάποιο από τα δύο long term μας; Μπορείς να τραβήξεις καμιά φωτό της προκοπής και να γράψεις δέκα αράδες χωρίς φόβο και πάθος; Για τη σύνδεση στο internet δεν σε ρωτώ, για να μας διαβάζεις σίγουρα έχεις. Διάβασε λοιπόν τι πρέπει να κάνεις για να πάρεις τα κλειδιά στο χέρι...

Σημειώνεις; Στέλνεις ένα mail στο 950sm@ebike.gr για το μεγάλο ή στο 690sm@ebike.gr για το μικρό. Αναγράφεις τα εξής στοιχεία: ονοματεπώνυμο, διεύθυνση, τηλέφωνο, αριθμό διπλώματος και τις μέρες και ώρες που μπορείς να είσαι διαθέσιμος. Από εκεί και ύστερα, αναλαμβάνουμε εμείς. Θα λάβεις μια απάντηση το συντομότερο για να κάνουμε την πρώτη επαφή και να καταλήξουμε σε μια μέρα και ώρα που θα βολεύει όλους μας. Στο μόνο για το οποίο δεσμεύεσαι -πέρα από το προφανές, δηλαδή να μας προσέχεις τη μοτοσυκλέτα-, είναι να τραβήξεις μερικές φωτογραφίες και να γράψεις ένα κείμενο 500 λέξεων χωρίς φόβο και πάθος. Για λογαριασμό της KTM, θα πρέπει να συμπληρώσεις και ένα έντυπο test ride, το οποίο μάλιστα θα σε βοηθήσει στο κείμενό σου, καθώς περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιμέρους χαρακτηριστικών της μοτοσυκλέτας.

Μη διστάσεις αν βρίσκεσαι μακριά από την Αθήνα. Οι μοτοσυκλέτες μας θερίζουν όλη την Ελλάδα, όλο και κάπου θα σε πετύχουμε. Στείλε ένα mail και θα βρούμε μια λύση. Σκοπός μας είναι να δώσουμε τις μοτοσυκλέτες σε όσο το δυνατόν περισσότερους αναγνώστες. Και όσο διαφορετικές μοτοσυκλέτες οδηγούν, τόσο το καλύτερο. Ο χρόνος για τον οποίο θα έχεις τη μοτοσυκλέτα στη διάθεσή σου θα εξαρτηθεί από πολλούς παράγοντες. Το σίγουρο είναι ότι θα κάνουμε ό,τι περνάει από το χέρι μας για να αφήσουμε τους πάντες ευχαριστημένους. Ξεκίνα λοιπόν αυτή τη στιγμή. Όπως είναι λογικό, θα τηρηθεί σειρά προτεραιότητας.

Το 950 μέχρι σήμερα

Το μήνα που πέρασε, το μεγάλο Supermoto δεν έκανε πολλά περισσότερα από το να καλύπτει τις ανάγκες μετακίνησης των ανθρώπων του περιοδικού. Με εξαίρεση τον Σάββα και τον Σπύρο που λυμαίνονται το 690, το μεγάλο Supermoto έχει περάσει από τα χέρια όλων των υπολοίπων, έστω και για μια μέρα. Μέχρι την τελευταία στιγμή ήταν προγραμματισμένο να βρίσκεται στις Σέρρες μαζί με το ZX-10R, αλλά τελικά δεν κατάφερε να ανέβει λόγω ανωτέρας βίας - ούτε ο Μάνος ούτε ο Σπύρος μπορούσαν να φύγουν από την Αθήνα εκείνες τις μέρες. Μικρό το κακό, καθώς ησύχασε για ένα μικρό χρονικό διάστημα.

Το οδόμετρό του έχει φορτώσει περισσότερα από 1,000 χιλιόμετρα από τη μέρα παραλαβής και η στατική πτώση που του κόστισε μια μανέτα και μερικές γρατσουνιές (βλέπε προηγούμενο τεύχος) δεν το έχει πτοήσει. Ξέρει άλλωστε ότι το περιμένουν ακόμα πιο δύσκολες μέρες...

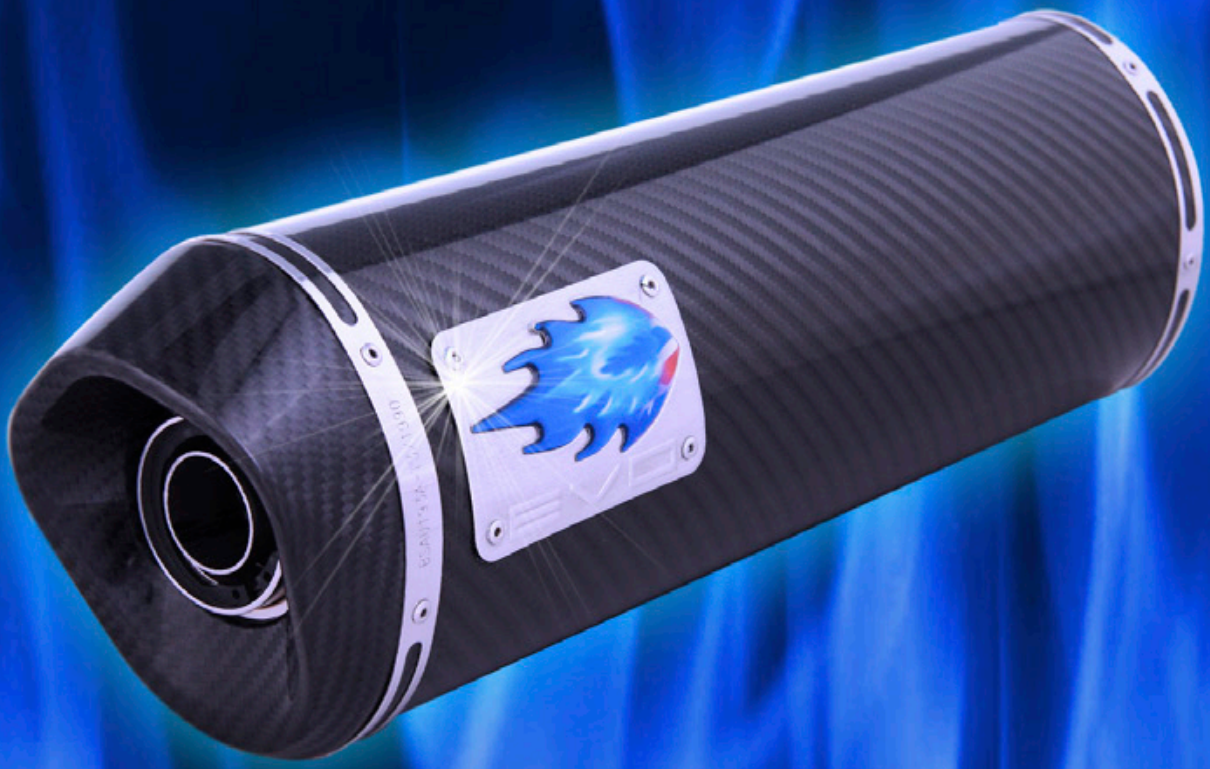
Στον αντίποδα, το 690 έχει μπλέξει με τους πιο περίεργους τύπους στο eBike. Περισσότερα όμως για το μικρό στις αμέσως επόμενες σελίδες.

Το 950 μας κάνει παρέα στις φωτογραφήσεις του περιοδικού. Τώρα που θα μας το παίρνετε όμως...

Η καινούργια μανέτα παραμένει όπως τη σχεδίασε η μαμά της

BlueFlame

Perfomance exhaust systems



www.motorcycle-art.gr

e-shop , special parts-accessories

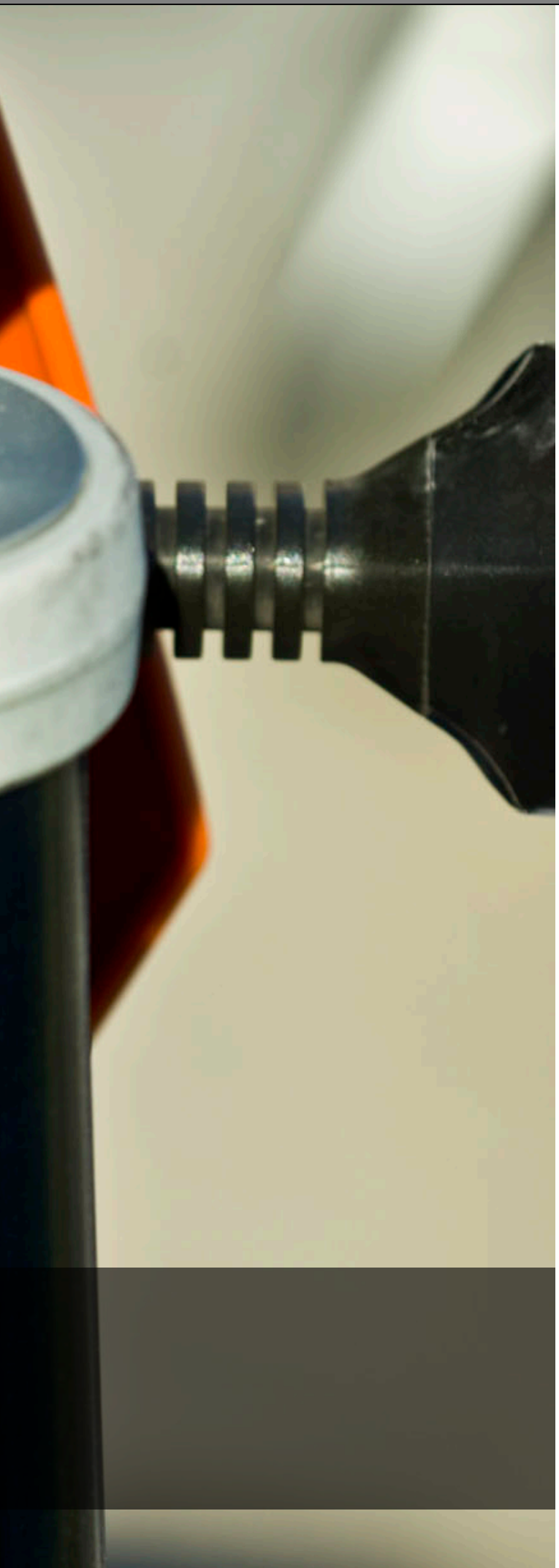
Nasiou George

16 Tepeleniou ,Agia Paraskevi ,Athens 153 43

T+30 210 6000899 F+30 210 6000350

Είδαμε το φως

Πρώτη επαφή με το μικρότερο από τα δύο long termers του eBike και η γνωριμία μας έγινε σε εγκάρδιο περιβάλλον. Μετά άνοιξα το γκάζι...



Μέχρι τώρα δεν είχα ξανακαβαλήσει κανένα μοντέλο της KTM με τον νέο LC4 690. Η πρώτη μου επαφή με τον κινητήρα για τον οποίο είχα ακούσει τόσα και τόσα έγινε από τη σέλα του Supermoto και, οφείλω να το ομολογήσω, ήταν σοκαριστική.
Το παρέλαβα από το σπίτι του Δάλλα ένα ζεστό βράδυ του Ιούλη, μόλις είχαμε κλείσει μετά κόπων και βασάνων το τεύχος υπ' αριθμόν τέσσερα. Ξεκίνησα για την επιστροφή στο σπίτι μου έτοιμος για μια γεύση αρκετά γνώριμη, προετοιμασμένος ψυχολογικά από τα προηγούμενα μονοκύλινδρα Supermoto της KTM, αλλά πόσο έξω είχα πέσει! Για λίγη ώρα ψαχνόμουν στον δρόμο μήπως ο Κώστας έκανε λάθος και μου έδωσε το 950… Πού είναι οι κραδασμοί; Πού το βρήκε τόσο γκάζι; Πότε έγινε τόσο ελαστικό και γραμμικό; Με κάτι τέτοιες απορίες πέρασα από τα διόδια της Περιφερειακής Υμηττού με κατεύθυνση προς τα νότια κλίματα. Λίγο αργότερα έστριβα με 200 στο κοντέρ περνώντας supersport από εξωτερική και το εξωγήινο τούτο πράγμα δεν είχε κοκκινίσει ακόμα, είχε κι άλλο περιθώριο στο στροφόμετρο!
Ω τι κόσμος μπαμπά…

Φέρτο στα μέτρα σου

Το πρώτο πράγμα που έκανα ήταν να επισκεφτώ την ιστοσελίδα της KTM και να εξερευνήσω. Φυσικά, κατέβασα το owner's manual που τόσο σοφά προσφέρεται ελεύθερα σε κωδικοποίηση pdf (όπως και το eBike!), στη διεύθυνση http://www.ktm.com/690-Supermoto.272.0.html, ακολουθώντας τον σύνδεσμο "Downloads". Διαβάζοντάς το δεν ανακάλυψα εκ νέου τον τροχό, αλλά είναι μια διαδικασία εκ των ουκ άνευ όταν βρίσκομαι πάνω σε μια άγνωστη μοτοσυκλέτα – ποτέ δεν ξέρεις με ποια παραξενιά μπορεί να βρεθείς αντιμέτωπος σε αυτή τη ζωή…
Ευτυχώς, το 690 δεν έχει κάποιο μυστικό που απαιτεί βαθειά μελέτη για να το ανακαλύψεις, αλλά είχα ήδη σημειώσει στο μυαλό μου την πρώτη επέμβαση που χρειαζόταν: ο προβολέας του φώτιζε κάπου μεταξύ δευτέρου και τρίτου ορόφου…
Σύμφωνα με το Βιβλίο του Ιδιοκτήτη λοιπόν, στο πίσω μέρος της μάσκας και συγκεκριμένα στη δεξιά του άκρη βρίσκεται μια τρύπα μέσα στην οποία εισβάλλουμε με ένα μακρύ κατσαβίδι, βρίσκουμε την κεφαλή της βίδας που ρυθμίζει την κλίση του προβολέα (με σταυροκατσάβιδο). Έβγαλα το σχετικό εργαλείο από το τσαντάκι της μοτοσυκλέτας και προσπάθησα να κάνω ό,τι έπρεπε – εις μάτην όμως. Προσπάθησα με ένα δικό μου, μακρύτερο κατσαβίδι αλλά και πάλι η προσπάθεια απέτυχε. Επόμενο βήμα, να το κάνω βίδες. Ακολουθώντας πάντα τις οδηγίες του βιβλίου για το πώς λύνεται η μάσκα, αφαίρεσα τέσσερις βίδες με ένα πολύγωνο κλειδί (νο. 8) και αμέσως είδα αυτό που δεν έβρισκα, το ρυθμιστήρι του προβολέα. Σε ελάχιστα λεπτά η ρύθμιση είχε ολοκληρωθεί πανεύκολα και πλέον μπορούσα να κυκλοφορώ στους δρόμους τις νύχτες δίχως να στραβώνω τους άλλους.
Το επόμενο πρωί, στον ήλιο, ανακάλυψα γιατί δεν το έβρισκα: η βίδα είναι λίγο πιο χαμηλά από την τρύπα και θέλει να έχεις δει από πριν πού σημαδεύεις για να τη βρεις. Στο γκαράζ μέσα με ένα αμυδρό φως, πού να τη βρω;
Όποιος δεν έχει μυαλό όμως, έχει γερμανοπολύγωνα…

Πήρα τον Σάββα στο λαιμό μου

Μετά τα μέσα του μήνα και με το σχέδιο της συνεργασίας με τους αναγνώστες του eBike να έχει καθυστερήσει για τεχνικούς λόγους, το 690 πέρασε για λίγο στα χέρια του κυρίου Κουρίδη, για τον οποίο ήλπιζα πως, ως σοβαρός οικογενειάρχης και έμπειρος μοτοσυκλετιστής, θα διατηρούσε την ψυχραιμία του και θα έδειχνε χαρακτήρα. Μετά όμως μου έστειλε το κομμάτι που του είχα ζητήσει να γράψει για την εμπειρία του με το KTM και κάπου εκεί συνειδητοποίησα πως τον πήρα στον λαιμό μου…

Για να μην χρονοτριβώ άλλο, κυρίες και κύριοι, ο Σάββας Κουρίδης οδηγεί το KTM 690SM και γράφει τις πρώτες του εντυπώσεις:

Street Motocross

Το ξεχασμένο όνειρο έγινε πραγματικότητα και 30 χρόνια ζωής εξανεμίστηκαν! Επιτρέψτε μου να εξηγήσω…

Μέχρι τα 17 μου οι μοτοσυκλέτες είχαν καταφέρει να γίνουν ένα από τα υποστυλώματα των θεμελίων του ψυχισμού μου. Η πρώτη βόλτα με Motobecane (αυτό που έκανες πετάλι και μετά ενεργοποιούσες τον κινητήρα στον μπροστινό τροχό) έκανε το μόνιμο μέσο μου, το ποδήλατο, ανεπαρκές και ώθησε την αναζήτηση σε κάθε κατεύθυνση – αρκεί να ήταν μηχανοκίνητο δίτροχο. Η εκμάθηση της οδήγησης "πραγματικής μοτοσυκλέτας" -Honda CL250- σε αγροτικούς δρόμους συμπρωτεύουσας αφρικανικής χώρας. Η τελική αποδοχή ως σχεδόν μόνιμος συνεπιβάτης ενός Yamaha DT175 του ήρωα και μελλοντικού μου γαμπρού…

Η σίγουρα καταστροφική επιθυμία απόκτησης ενός Matchless scrambler 500cc, ολοκαίνουργιου στη χάρτινη κούτα –που ευτυχώς δεν πραγματοποιήθηκε– καθώς και η πρώτη Ελληνική εμπειρία ενός αγώνα Πανελλήνιου Πρωταθλήματος MX το 1977, τροφοδοτούσαν τις μοτοσυκλέτες ονείρωξης! Όμως, όπως συμβαίνει με όλες τις εφηβικές ανησυχίες, υπήρχε ένα πέπλο ομίχλης που έκανε το όλο τοπίο ασαφές.

Όλα αυτά άλλαξαν ξαφνικά ένα φθινοπωρινό απόγευμα έξω από το σχολείο μου, όταν ένας χαμογελαστός μελλοντικός κορυφαίος αναβάτης MX της Ελλάδος με έβαλε πίσω του στη σέλα του Suzuki RM125N του, μου είπε κρατήσου και άφησε τον συμπλέκτη. Η επιτάχυνση έκοψε την ανάσα μου και, πριν προλάβω να την ξαναμαζέψω πίσω, πάλευα να κατεβάσω τα πόδια από τα αυτιά μου και να βρω προσανατολισμό, αφού το μόνο που έβλεπα ήταν το μπλε του ουρανού. Με την κραυγή πνιγμένη από την παράλυση στο λαρύγγι μου, δεν χρειάστηκε να σφίξω κι άλλο τα χέρια μου, τα ένστικτα αυτοσυντήρησης είχαν φροντίσει για μια λαβή που όλοι μαζί οι αγωνιζόμενοι στο ISDE με τους λεβιέδες ξεμονταρίσματος ελαστικών δεν θα μπορούσαν να λύσουν! Μάταια κοίταξα δεξιά αριστερά για λύτρωση. Λάθος μεγάλο! Ανακάλυψα πως το έδαφος απείχε μόλις μερικά εκατοστά από το κεφάλι μου και ο ρυθμός που περνούσε δεν είχε ελαττωθεί – πώς άλλωστε να γίνει αυτό, ήδη το δαιμονικό RM είχε τετάρτη στο κιβώτιο και δεν έδειχνε να αλλάζει ούτε ο ήχος του κινητήρα, ούτε η γωνία πτήσης…

Ο Σπύρος του βρήκε όνομα: Donald Duck!

...και τα παιδιά έχουν τον αρχηγό τους

Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Νέο Modenas X-CITE 135

Σταθερή οδήγηση, ζάντες αλουμινίου, άκαμπτο πλαίσιο
Αναρτήσεις **SHOWA** για τέλειο κράτημα
Φρένα **NISSIN**, πίσω - εμπρός δισκόφρενα
Καρμπυρατέρ **KEIHIN CV-type** με σύστημα TPS
Πιστόνι με επικάλυψη μολυβδαινίου (MoS2)

Μεγάλος αποθηκευτικός χώρος (16Lt)
Άνετη μεγάλη σέλλα
Πλήρες καντράν ενδείξεων **με στροφόμετρο**
Μαγνητικός κεντρικός διακόπτης ασφαλείας
Εύχρηστος, **πρωτοποριακός ανεφοδιασμός** καυσίμου

MODENAS
ΑΠΟΔΕΔΕΙΓΜΕΝΗ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ - ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑ

2 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

ΓΚΟΡΓΚΟΛΗΣ Α.Ε

ΑΘΗΝΑ: Θησέως 309, Τηλ.(210)9403880 - Θησέως 71, Τηλ.(210)9521108
ΥΠΟΛ.ΕΛΛΑΔΑ: (24310)56101 - email: sales@gorgolis.gr - **www.gorgolis.gr**

Και τότε συνέβη η μαγική μετάλλαξη. Το μυαλό συνειδητοποίησε πως ο χειριστής της μοτοσυκλέτας είχε και θα είχε πάντα τον απόλυτο έλεγχο – το ότι γύρισε και με ρώτησε αν όλα είναι εντάξει χαμογελώντας βοήθησε αρκετά… Συγχρόνως, ο τρόμος μετατράπηκε σε έκσταση και η κραυγή σε αλόγιστο, ασυγκράτητο γέλιο! Στο άμεσο μέλλον αυτές οι εξορμήσεις όχι μόνο ήταν οι πιο συναρπαστικές μοτοσυκλετιστικές μου εμπειρίες, αλλά έθεσαν και τα επίπεδα επιδόσεων που έπρεπε να τηρούν οι μοτοσυκλέτες για να θεωρούνται αξιόλογες από τον υπογράφοντα.

Σάββας ο tester

Μοιραία λοιπόν, ελάχιστες μοτοσυκλέτες είχαν τη δυνατότητα να "πάρουν βαθμούς". Ακόμα και οι μεγάλου κυβισμού μοτοσυκλέτες δεν είχαν την απόλυτα άμεση επιτάχυνση για να στείλουν στα ίδια επίπεδα την αδρεναλίνη και οι ιδιαίτερες συγκινήσεις που προσέφεραν έρχονταν σε άμεση σύνδεση με πολύ υψηλές ταχύτητες και ανάλογο κίνδυνο.

Άρα το ενδιαφέρον στράφηκε σε μονοκύλινδρες μοτοσυκλέτες με χωματερές ρίζες, όπως το XT. Δυστυχώς, αυτές δεν πλησίασαν ούτε κατά διάνοια τον πήχη. Κοντύτερα έφτασαν τα CRM της Honda, αλλά είχαν περάσει πια τόσα πολλά χρόνια που η υπόλοιπη ζωή με είχε προφτάσει και απαιτούσε την πρέπουσα σημασία. Τα διάφορα αγωνιστικά enduro που κατέκλυσαν τους δρόμους, μάλλον κακώς, προσέφεραν ανάλογες συγκινήσεις κάνοντας όμως πολύ θόρυβο και χωρίς την ανάλογη συμπεριφορά στις υψηλές ταχύτητες, δικαιολογώντας και πάλι την επικράτηση των on-off ως τα πιο πετυχημένα "do it all" μηχανάκια με αξιοπρεπείς επιδόσεις.

Γι' αυτό και έχασα το ενδιαφέρον μου στο είδος! (*υπομονή παιδιά, όπου να' ναι φτάνει στο ζουμί - Κ.Δ.*).

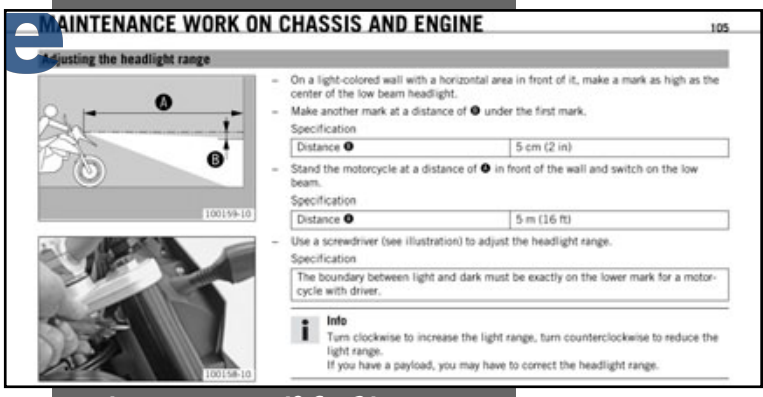
Και ξέχασα το μηχανάκι των ονείρων μου, που ήταν πούπουλο τόσο που δεν το αισθανόσουν κάτω από τα πόδια σου, φρέναρε τόσο απότομα που μπορούσες να βγάλεις το χτεσινοβραδινό γεύμα και επιτάχυνε τόσο αστραπιαία από τα φανάρια που είχες φύγει στην κυριολεξία 150 μέτρα μακριά όταν οι άλλοι είχαν κάνει μόλις 15. Και εννοώ όλοι οι άλλοι! Α! Ξέχασα: κι όλα αυτά ντριφτάροντας.

Τέλος πάντων, η μοτοσυκλέτα επιταχύνοντας συνεχόμενα ξεπερνούσε τα 200 με απόλυτη σταθερότητα, ηρεμία και ασφάλεια. Ούτε καν την αεροδυναμική αντίσταση που θα περίμενε κανείς από μια μοτοσυκλέτα με τέτοια εμφάνιση. Χωρίς να κάνει θόρυβο.

Ξέχασα κάτι; Μάλιστα, την ικανότητά της να κινείται πολύ σιγά, πολύ ήσυχα, χωρίς να σκορτσάρει, να μην καίει πολλή βενζίνη – και να 'χω το χαμόγελο της δικάβαλης βόλτας Γιάννης "the Greek" Ευθυμίου, αυτό που ξαναπόκτησα σε δικάβαλες βόλτες με τον άλλο σπουδαίο Γιάννη μας, τον Μπούστα: 1.27, μιλώντας μου κατά τη διάρκεια του γύρου στις Σέρρες, πάνω στο δικύλινδρο Supermoto της KTM.

Περίμενα πάνω από 25 χρόνια, μέχρι που ξέχασα τι περίμενα. Το βρήκα αναπάντεχα τις προάλλες κάτω από τα πόδια μου, όταν ξαφνικά ένοιωσα σαν τον Silver Surfer που ξαναβρήκε τη σανίδα του και την απέραντη δύναμή του. Και ήταν το ασυγκράτητο χαμόγελο!

Κυρίες και Κύριοι, το KTM 690SM. Η μοτοσυκλέτα που τόσες άλλες υποσχέθηκαν ότι ήταν αλλά ούτε το μισό της δεν έφτασαν ποτέ και σίγουρα δεν θα το καταφέρουν αφού επιμένουν στη δική τους γνωστή συνταγή. <<


MAINTENANCE WORK ON CHASSIS AND ENGINE 105

Adjusting the headlight range

- On a light-colored wall with a horizontal area in front of it, make a mark as high as the center of the low beam headlight.
- Make another mark at a distance of ❶ under the first mark.

Specification

Distance ❶	5 cm (2 in)

- Stand the motorcycle at a distance of ❶ in front of the wall and switch on the low beam.

Specification

Distance ❶	5 m (16 ft)

- Use a screwdriver (see illustration) to adjust the headlight range.

Specification

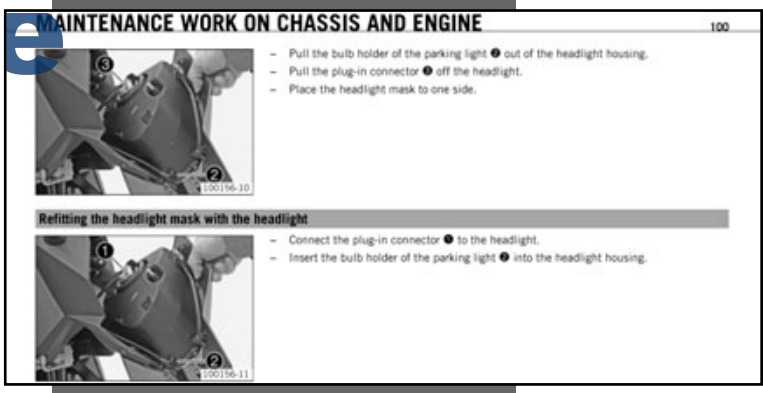
The boundary between light and dark must be exactly on the lower mark for a motorcycle with driver.

Info

Turn clockwise to increase the light range, turn counterclockwise to reduce the light range.
If you have a payload, you may have to correct the headlight range.

Ένα σταυροκατσάβιδο, λέει, και είσαι μπρούκλης. Που είναι η βίδα δεν μας είπε...

Τώρα που το ερωτεύτηκε ο Κουρίδης, να δω πως θα του το πάρουμε


MAINTENANCE WORK ON CHASSIS AND ENGINE 100

- Pull the bulb holder of the parking light ❶ out of the headlight housing.
- Pull the plug-in connector ❷ off the headlight.
- Place the headlight mask to one side.

Refitting the headlight mask with the headlight

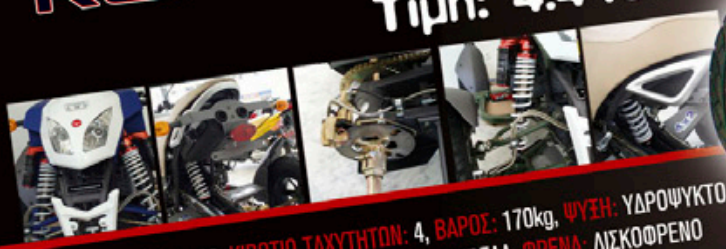
- Connect the plug-in connector ❷ to the headlight.
- Insert the bulb holder of the parking light ❶ into the headlight housing.

Τέσσερα οκταράκια πολύγωνα και το πήρες στο χέρι. Δεν χρειαζόταν τελικά, μόνο για να αλλάξεις λάμπα

Για οδηγικές απολαύσεις

ROAD SPORT

Τιμή: 4.448€



ΙΣΧΥΣ: hp/rpm: 19/7500, ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ: 4, ΒΑΡΟΣ: 170kg, ΨΥΞΗ: ΥΔΡΟΨΥΚΤΟ, ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ: ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ, ΕΚΚΙΝΗΣΗ: ΜΙΖΑ/ΜΑΝΙΒΕΛΑ, ΦΡΕΝΑ: ΔΙΣΚΟΦΡΕΝΟ ΕΜΠΡΟΣ-ΠΙΣΩ, ΜΕΤΑΔΟΣΗ: ΑΛΥΣΙΔΑ, ΑΝΑΦΛΕΞΗ: ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ CDI

Διαθέσιμοι χρωματισμοί:

Για σκληρά παιχνίδια

RAT 200

Τιμή: 2.348€

ΙΣΧΥΣ: hp/rpm: 13/7500, ΚΙΒΩΤΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ: 4, ΒΑΡΟΣ: 167kg, ΨΥΞΗ: ΥΔΡΟΨΥΚΤΟ, ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ: ΚΑΡΜΠΥΡΑΤΕΡ, ΕΚΚΙΝΗΣΗ: ΜΙΖΑ, ΦΡΕΝΑ: ΔΙΣΚΟΦΡΕΝΟ ΕΜΠΡΟΣ-ΠΙΣΩ, ΜΕΤΑΔΟΣΗ: ΑΛΥΣΙΔΑ, ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ: 1680 X 1115 X 1120, ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ: 5,5Lt, ΑΝΑΦΛΕΞΗ: ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ CDI

Διαθέσιμοι χρωματισμοί:

1 χρόνος εγγύηση, 0% Προκαταβολή, 72 Μήνες εξόφληση ή 24 Μήνες άτοκα
Τα τετράτροχα οδηγούνται με δίπλωμα αυτοκινήτου και μπαίνουν στον δακτύλιο

www.vedim.gr

VEDIM HELLAS A.E.
Αποκλειστικός Αντιπρόσωπος Vedim
Λ. Ηρακλείου 434, Ν. Ηράκλειο, T:210.28.41.600 - F: 210.28.41.590
www.vedim.gr

vedim
moves you!

Πανελλαδικό δικτύο κάλυψης τεχνικής υποστήριξης και ανταλλακτικών

feature

Ο Σάββας βρέθηκε στη Monza για το Παγκόσμιο SBK και γέμισε τις κάρτες της ψηφιακής του χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία. Αμέσως μετά, το cyclist.gr μας δείχνει πως να επιλέξουμε το επόμενο mountain bike μας.

HANNspree
Hanns·G
tenkateracing.com
PIRELLI
Hanns·G
Hannspree
PIRELLI
BRAKING
FEBUR
Koyo
NISSIN
SAP

Ο γάος της Ταχύτητας

κείμενο: Σάββας Κουρίδης, Σπύρος Τσαντήλας **φωτό:** Σάββας Κουρίδης

Ο Σάββας το είχε τάμα να πάει μια μέρα στη Monza και ο φετινός αγώνας των Superbikes προσέφερε την ιδανική ευκαιρία. Μυριστήκατε φαντάζομαι τι συμβαίνει όταν αμολάς ένα φωτογράφο σε αγώνα παγκοσμίου με όλους τους φακούς υπό μάλης και πάσο για όλους τους χώρους, έτσι; Ο Ναός της Ταχύτητας με τα Μάτια του Σάββα. Ας αρχίσουμε από έξω προς τα μέσα

Τις φωτογραφίες δεν τις βρήκαν στο Internet. Όλες έχουν προσφερθεί από τους ίδιους τους αθλητές και φέρουν ιδιόχειρες αφιερώσεις

Hotel Fossati

Αν είναι να πας σε ένα μέρος με τόση μηχανοκίνητη ιστορία, καλό θα ήταν να μείνεις σε ένα ανάλογης περιρρέουσας ατμόσφαιρας μέρος. Όχι, το Sofitel πάνω στην Autostrada δεν είναι ένα τέτοιο. Είναι όμως το Hotel Fossati (http://www.hotelfossati.it) που βρίσκεται μόλις 10 λεπτά από την πίστα και διαθέτει όλες τις ανέσεις, μέχρι και ελικοδρόμιο. Όπως θα δείτε αργότερα, κι αυτό χρήσιμο μπορεί να αποδειχθεί…

Το ξενοδοχείο φτιάχτηκε από τον παππού Fossati και σήμερα διευθύνεται από τον υιό Vittorio, ο οποίος προετοιμάζει τα παιδιά του για τη μελλοντική διοίκηση. Αμφότεροι λάτρεις των μηχανοκίνητων σπορ και ερασιτέχνες αγωνιζόμενοι τόσο με μοτοσυκλέτες όσο και με αυτοκίνητα, έχουν γεμίσει κάθε σπιθαμή των τοίχων του ξενοδοχείου τους με φωτογραφίες από τους διάσημους καλεσμένους τους – γεγονός μάλλον εύκολο αφού όλοι οι μεγάλοι πρωταθλητές F1 των τελευταίων 6 δεκαετιών προσέφεραν άφθονο υλικό, οι τοίχοι είναι που αποδεικνύονται λίγοι... Οι ίδιοι άλλωστε είναι μεγάλοι συλλέκτες σπάνιων αυτοκινήτων, φυλαγμένα σε παρακείμενο γκαράζ που πιθανότατα θα δουν μόνο κάποιοι πολύ εκλεκτοί επισκέπτες.

Ο Vittorio σερβίρει τον Άγγελο. Στην ελληνική παρέα θα ήταν και ο Γιάννης, αλλά μια υποχρέωση της τελευταίας στιγμής τον κράτησε μακριά από τη Monza

Είναι μάλλον προφανές πως ο Michael Schumacher διατηρεί καλή σχέση με τον Vittorio

Γέμισε ο διαθέσιμος χώρος. Μήπως έρχεται η ώρα για μια νέα πτέρυγα στο ξενοδοχείο κύριε Fossati;

Ο γηραιότερος των Fossati όταν ξεκινούσε το ξενοδοχείο του δεν φανταζόταν πως θα γινόταν μέρος της ιστορίας του Ναού της Ταχύτητας

Κάμποσες δεκαετίες ιστορίας σε
λίγα τετραγωνικά μέτρα

Εννοείται πως οι εξέδρες στη Monza είναι τιγκαρισμένες. Μια ώρα από το Μιλάνο είναι, χώρια που τα πλήθη συρρέουν από όλο τον κόσμο

Ατμόσφαιρα

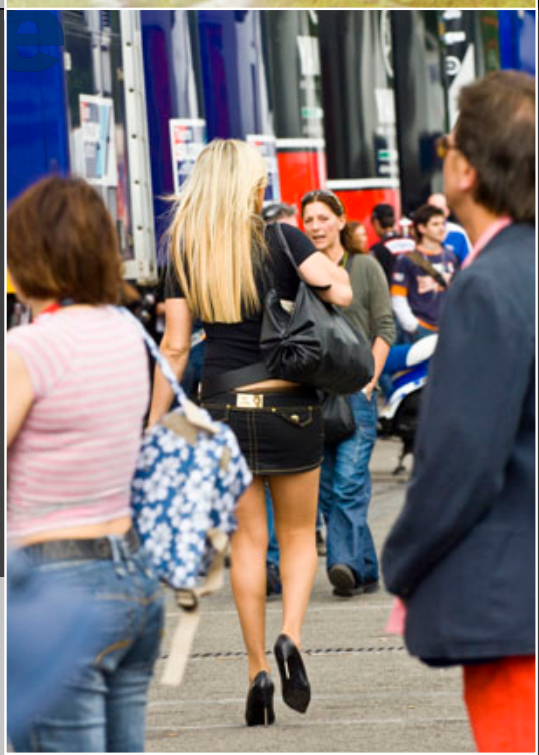
Όποιος έχει πάει έστω και μια φορά στη ζωή του στην Ιταλία για κάποιον μεγάλο αγώνα, θα καταλαβαίνει τι σημαίνει 'ατμόσφαιρα'. Μπορεί να βρεθείς το βράδυ σε μια πλατεία με γέροντες και στήνοντας λίγο αυτί να τους ακούσεις να αναλύουν τις προβλέψεις τους για τον αγώνα ή να διαφωνούν για το αποτέλεσμα, μου έχει συμβεί! Όλοι τον ζουν και η προσέλευση δεκάδων χιλιάδων θεατών είναι εξασφαλισμένη σε κάθε περίπτωση. Φυσικά, η εμπλοκή της πατρίδας τους σε κάθε δυνατό επίπεδο – αναβάτες, μοτοσυκλέτες, ομάδες, χορηγίες – αυξάνει τον βαθμό συμμετοχής του κοινού σε επίπεδα δημοτικότητας που στην Ελλάδα μόνο το ποδόσφαιρο μπορεί να πλησιάσει. Μόνο που εδώ δεν πλακώνονται στο ξύλο μεταξύ τους. Συγκρίσεις με τον ελληνικό μοτοσυκλετισμό δεν επιχειρώ καν, ντρέπομαι…

Εσωτερική σήμανση με ίδιες πινακίδες όπως στον δρόμο. K-1 και K-φεύγα δεν έχει, εδώ οι στροφές είναι επώνυμες

Και οι Ταξιαρχίες του (al) Fabrizio παρούσες. Ιταλός πάνω σε εργοστασιακή Ducati ίσον συναγερμός

Καλά δεν ντρέπονται; Εισαγόμενη μοτοσυκλέτα για την Αστυνομία της Ιταλίας; Χάθηκε ένα Guzzi;

Θα το πιστεύατε πως αυτή η φωτογραφία έχει τραβηχτεί μερικές δεκάδες μέτρα από την πίστα; Η πίστα έχει φτιαχτεί μέσα στο πάρκο της Monza

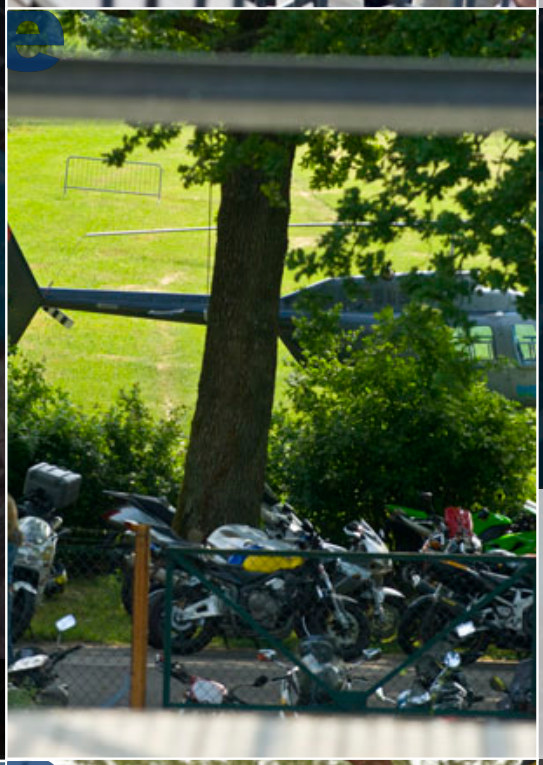


Σάββα αγώνα SBK δεν είπες πως θα κάλυπτες;

Καλά, γι' αυτό δεν είχαμε την παραμικρή αμφιβολία

Ο τύποι με τα κόκκινα καπέλα που κοιτάνε ομαδικώς την εξέδρα του Biaggi δε νομίζω πως ετοιμάζονται για τσαμπουκά. Μάλλον με φαντασιώσεις έχουν μπλέξει...

Ποιος είπε πως όλοι οι φωτογράφοι στα μηχανοκίνητα είναι άντρες; Δες τι μπορεί να πάθει κανείς και μετά να του βγαίνουν όλες κουνημένες



Άλλοι έρχονται με μηχανάκι, άλλοι πετώντας. Θυμάστε το ελικοδρόμιο που σας έλεγα προ ολίγου στο ξενοδοχείο; Πετάγομαι μια στο ξενοδοχείο για μπάνιο και φαΐ...

Το θεώρημα του Bayliss: δεν υπάρχει όριο

Κάπου εδώ συχνάζουν οι γιαπωνεζόφιλοι της Ιταλίας, είναι η εξέδρα του Nitro Nori #41, κατά κόσμο Noriyuki Haga

Paddock

Το Paddock Pass είναι μάλλον το πιο εύκολο να βρεθεί και σε βάζει σε ένα χώρο όπου μυρίζει βενζίνη πολλών οκτανίων, καμμένο λάστιχο και σπασμένα χρονόμετρα. Στην Ιταλία, παραδοσιακά, ο μισός κόσμος από τις εξέδρες είναι ο «γνωστός του γνωστού» και όλως τυχαίως περνάει και μια βόλτα από τα paddock, όπου θα περιμένει τον αγαπημένο του αναβάτη για μια φωτογραφία και αυτόγραφο. Πολλές ομάδες χρησιμοποιούν την ευκαιρία για να εκθέσουν την πραμάτεια των χορηγών τους και η όλη ατμόσφαιρα θυμίζει περισσότερο πανηγύρι παρά αγώνα. Καμία σχέση με Ελλάδα δηλαδή…

Μετρώ 24 φωτογραφίες ως τώρα, εξ αυτών μόνο μια με μοτοσυκλέτα και πέντε με κορίτσια. Α, έχει και μια Ferrari από πίσω, σιμπλιδάκι. Μου φαίνεται πως από eBike θα το γυρίσουμε σε eBabe…

«Έχω ένα φιλαράκι που καίγεται να σε γνωρίσει. Τον λένε Savvas, να η καρτούλα του, σε περιμένει πίσω από εκείνο το τροχόσπιτο…»

Γνωστή φάτσα στις πίστες ο Randy Mamola, είπε να εκμεταλλευτεί ένα κενό από GP σαββατοκύριακο για να πάει μια βόλτα στη Monza

Ο Ιταλός έχει πάθει πλάκα με το κορίτσι της Hannspree, δεν βρίσκει λόγια να εκφραστεί λέμε...

Ευρωπαϊκό Κύπελλο GSX-R, υποστηρικτικός θεσμός των SBK. Έτσι υποστηρίζονται και οι πωλήσεις

Καμπάνια της Ιταλικής Μοτοσυκλετιστικής Ομοσπονδίας για την οδική ασφάλεια: «Η πίστα έχει φτιαχτεί για να τρέχεις. Ο δρόμος όχι.» Όλα αυτά σε μια χώρα που έχει μόνο μια Ομοσπονδία... Δηλαδή εμείς που έχουμε 15 τι έπρεπε να έχουμε κάνει;

Το ωραίο πρέπει να φωτογραφίζεται. Πάντα. Μεγάλο Βιβλίο του Φωτογράφου, κεφάλαιο Πρώτο, παράγραφος Ένα

Σιγά μη γλίτωνε ο Checa που βγήκε βόλτα με το Zoomer του. Ειρωνεία: υπογράφει (ο αναβάτης της Honda) σε κράνος YZF (Yamaha)

Μια που εμφανίστηκε ο Michel Fabrizio με το εργοστασιακό του paddock Malaguti και μια που βρέθηκε αποκλεισμένος από τον κόσμο

Pitlane

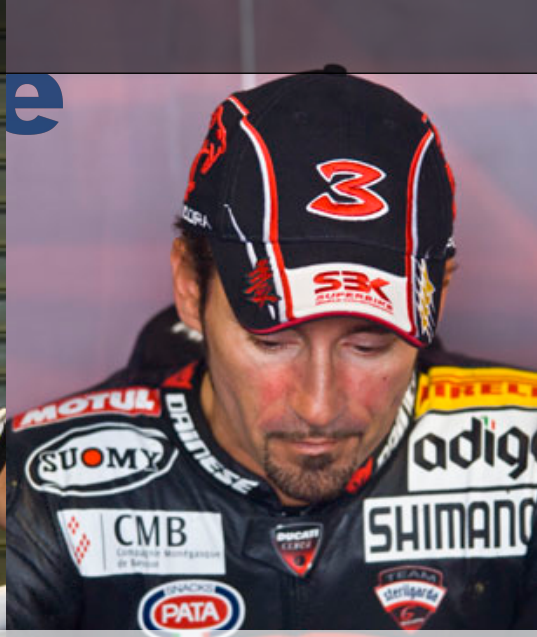
Ποιος δεν ονειρεύεται να βρεθεί εκεί; Η Pitlane, η ευθεία παραπλεύρως της πίστας όπου βρίσκονται τα γκαράζ όλων των ομάδων είναι ο παράδεισος του μοτοσυκλετιστή. Το Pit Pass δεν είναι τόσο εύκολο να βρεθεί και οι ώρες κατά τις οποίες η πρόσβαση σε αυτά είναι εφικτή είναι προκαθορισμένες. Μην ξεχνάμε πως κάποιοι άνθρωποι δουλεύουν εκεί πυρετωδώς και θέλουν και την ησυχία τους.

Ο Nori Haga μόλις έχει επιστρέψει από ένα γύρο δοκιμών και ξεκαβαλάει από το R1 του – καθώς οι καλεσμένοι των χορηγών έχουν αρχίσει να εισβάλλουν στην pitlane

Και ξαφνικά ανοίγουν οι πύλες του pitlane και το πλήθος συρρέει

Josh Brooks, ο χαμογελαστός και πάντα ευπρόσιτος Αυστραλός αναβάτης της Hanspree Stiggy Honda

Ο Ruichi Kiyonari, δις πρωταθλητής BSB δηλώνει πως η μεγάλη διαφορά από τα SBK δεν είναι οι μοτοσυκλέτες αλλά οι αναβάτες. «Εδώ έχει πολλούς γρήγορους, ένα λάθος και σε περνούν από πάνω πολλοί... Οι μοτοσυκλέτες δεν είναι πολύ πιο γρήγορες»



Ένα τέταρτο περίμενε ο Σάββας να φωτογραφίσει τον Biaggi, αλλά αυτός τον είχε πάρει είδηση και επιδεικτικά δεν σήκωνε το βλέμμα του. Δεν έχει βγάλει τυχαία το όνομα ο Max...

Και κει που περπατάς αμέριμνος, βλέπεις μπροστά σου τον Giacomo Agostini, ντυμένο και στολισμένο, έτοιμο για μερικές βόλτες επίδειξης

Ο Δανός Robbin Harms (Hannspree Stiggy Honda) είναι ξεκάθαρος: Κράτα τις αποστάσεις!

Ο Troy Corser τα λέει με τους μηχανικούς του μετά από μερικούς δοκιμαστικούς γύρους

Στην ομάδα Stiggy Honda όλα τα προϊόντα της χορηγού Hanspree είναι ζωγραφισμένα στα φέρινγκ των δύο αναβατών

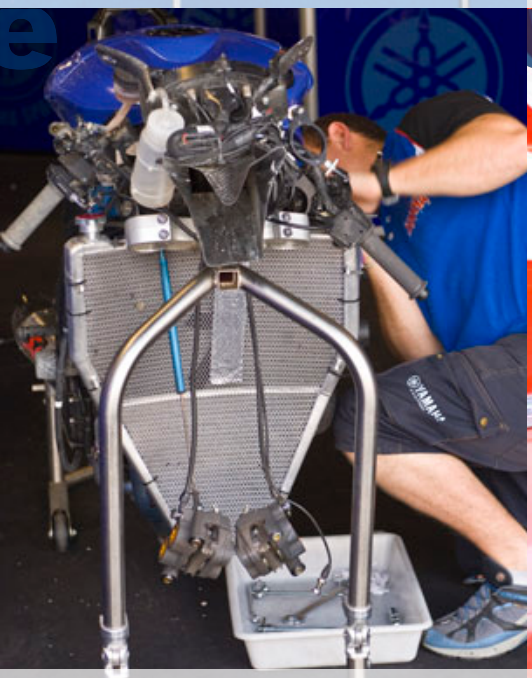
Το 675 του Mark Aitchison (Triumph Italia BE1 Racing) κατά τη διάρκεια ρυθμίσεων

Αυτό είναι το πιο τούμπανο R1 που μπορεί να βρει κανείς. Ένα πλήρως εργοστασιακό Superbike

Το δεύτερο CBR1000RR του Αυστραλού Karl Muggeridge (DF Racing) περιμένει τα ρούχα του και τα νέα του πατούμενα

Έξω από το pit box του Gary McCoy, ο γείτονας παίρνει μάτι το εργοστασιακό Daytona 675

Τα πλαστικά για τις δύο μοτοσυκλέτες του Εκατόνταρχου περιμένουν στις κρεμάστρες τους μέχρι να τελειώσει το σετάρισμα των μοτοσυκλετών του Max



Αυτό δεν είναι ψυγείο στο εικονιζόμενο R6. Βιομηχανικός ψυγειοκαταψύκτης είναι

Σκληρά εργαζόμενοι μηχανικοί του Troy Corser

Ποιος είπε πως όλες οι ομάδες είναι μεγάλες και πλούσιες; Η Τσέχικη Intemoto Czech που συμμετέχει στα Supersport είναι ένα υπόδειγμα σε μεράκι και πάθος. Σε κάθε αγώνα το pit box διακοσμείται πλήρως με τους χορηγούς, μέχρι και το πάτωμα κουβαλούν μαζί τους οι ομάδες. Δείτε box όμως, σα χειρουργείο είναι...

Όταν το κοινό εισβάλλει στα pits γίνεται της κακομοίρας

Ο Regis Laconi (Kawasaki PSG-1 Corse) παλεύει με το θηριώδες ZX-10R στη διαδικασία της Superpole

Φτάνοντας στο τελευταίο βήμα του αφιερώματός μας, ας μπούμε στην καρδιά του κάθε αγώνα, στην πίστα. Αυτό έρχονται να δουν όλοι οι θεατές, αυτό περιμένουν και μερικά εκατομμύρια τηλεθεατών στις οθόνες τους. Ο Σάββας ακόμη παραμιλά για το πόσο γρήγορα πήγαιναν αυτές οι μοτοσυκλέτες. «Πρώτη φορά δεν προλάβαινα να τους πιάσω με τον φακό,» μου έλεγε και ξαναέλεγε καθώς ξεψαχνίζαμε τις χιλιάδες φωτογραφίες που έφερε πίσω από τη Monza. Και να πεις πως είναι κανας πρωτάρης; Σαράντα χρόνια φούρναρης, έχει φωτογραφήσει οτιδήποτε έχει ρόδες και τρέχει στην Ελλάδα…

Ο Troy Corser (Yamaha Motor Italia WSB Team) είναι ένας ζωντανός θρύλος των Superbikes. Δύο φορές παγκόσμιος πρωταθλητής (1996, 2005), μια φορά πρωταθλητής AMA SBK και μια φορά στο Αυστραλιανό πρωτάθλημα SBK

Carlos Checa (Hanspree Ten Kate Honda) τέρμα γκάζι στην αρχή της μεγάλης ευθείας, εκεί που τα 220 άλογα σου φαίνονται λίγα

Οι μοτοσυκλέτες του GSX-R European Cup είναι στημένες στη σχάρα εκκίνησης. Ανάμεσα στους άσημους αναβάτες ίσως να βρίσκονται οι αυριανοί πρωταθλητές. Τι χρειάζεται για να βρεθεί ένας Έλληνας εκεί άραγε; Στις εξέδρες παίζει να βρίσκονται περισσότεροι θεατές απ' όσους επισκέπτονται αθροιστικά όλο το ελληνικό πρωτάθλημα

Το προσωπικό της πίστας τρέχει για να απομακρύνει αμέσως τη μοτοσυκλέτα πριν καν κατακάτσει ο κουρνιαχτός. Οποιαδήποτε ομοιότητα με τον Έλληνα συνάδελφό τους που έστελνε SMS με γυρισμένη την πλάτη στον πρόσφατο αγώνα των Σερρών είναι εντελώς συμπτωματική (δες eLogbook τεύχους 4)

Troy Bayliss, βγαίνοντας από μια σφικτή στροφή στίβει το γκάζι του 1098R. Να είχε και λίγο χώρο παραπάνω, δυο πόντους από το χώμα έφτασε

Ο Fabien Foret μόλις έχει πάρει τη νίκη στα Supersport και στον γύρο θριάμβου πετάει τις μπότες του στο ενθουσιώδες κοινό. Ο ξυπόλητος νικητής παίρνει δρόμο για το park ferme και το βάθρο

Katsuaki Fujiwara (Kawasaki Gil Motorsport) με ZX-6R στα κάγκελα

Pirro Michele (αριστερά, Yamaha Lorenzini By Leoni) και Junod Gregory (δεξιά, PCP Peko Racing Team) σκάνε τέρμα τα γκάζια των R1 τους στην ευθεία

Ο Robbin Harms (127) παίρνει την εσωτερική από τον Fabien Foret (99) σε μια σφικτότατη προσπέραση. Κάτι τέτοια πήγε να κάνει και ο Toseland στα MotoGP και ξαφνικά του την έπεσαν να τον φάνε ως επικίνδυνο – οι μπαλαρίνες...

Ο Max Neukirchner (Team Alstare Suzuki) ετοιμάζεται να κάψει λίγο λάστιχο στο GSX-R1000 για να πανηγυρίσει τη δεύτερη θέση του στη Monza. Φέτος είναι η χρονιά του Γερμανού

Autodromo Nazionale Monza
http://www.monzanet.it

Έτος κατασκευής:	1922
Μήκος:	5,793 m
Πλάτος:	10 ως 12 m
Δεξιές:	4
Αριστερές:	7
Μεγάλη ευθεία:	1,194.4 m
Μικρή ευθεία:	958.8 m

Ο Rene Mahr τρέχει το μοναδικό ως τώρα KTM RC8 1190 στα Superstock. Σύντομα η ομάδα του θα αποκτήσει και δεύτερο αναβάτη

Ο Gianluca Nanneli (Hanspree Honda Althea) σε ένα εντυπωσιακό πλάνο με το CBR600RR του από τον αγώνα των Supersport

Ο Ruggero Scambia (Triumph SC) περνάει κάτω από τη γέφυρα που χρησιμοποιείται μόνο από φωτογράφους. «Δεν προλάβαινα να τους πιάσω, ετοιμαζόμουν από τη στιγμή που τον άκουγα, πριν τον δω ακόμα. Πώς πάνε έτσι αυτοί;» Κουρίδης speaking

www.moto-outlet.gr
Ό,τι χρειάζεται ο αναβάτης και η μοτοσυκλέτα του, τώρα on-line
Γρήγορα, φτηνά, απλά, με ασφάλεια
Leo Burnett
moto-outlet
Μπείτε στο www.moto-outlet.gr και αποκτήστε αξεσουάρ, για εσάς και τη μοτοσυκλέτα σας, μέσα από μία τεράστια ποικιλία επιλογών.
Κράνη, Φόρμες, Μπουφάν, Παντελόνια, Γάντια, Μπότες, Προστασία, Αξεσουάρ, Εξατμίσεις, Πολυεστερικά, Καρίνες, Carbon, Racing Parts, Ελαστικά.
Βάλτο καλά στο κεφάλι σου

Karl Muggeridge (35, DF Racing) και Jacub Smrz (96, Guandalini Racing by Grifo's). Όταν λέμε κοντινή μάχη το εννοούμε

Ο Troy Corser (11) μόλις έχει χάσει τα φρένα πριν την είσοδο στο εσάκι, ενώ οι Carlos Checa (7) και Gregorio Lavilla (36, Ventaxia VK Honda) τον περνούν

Ο Σάββας Κουρίδης θα ήθελε να ευχαριστήσει πολύ για τη σημαντική τους βοήθεια στην ολοκλήρωση αυτού του ταξιδιού τους:
Ευάγγελο Λουκόπουλο (Γενική Αυτοκινήτων Α.Ε.Β.Ε. – Όμιλος Επιχειρήσεων Σαρακάκης), Julian Thomas (SBK Press Office) και Federica Marti (SBK International Press Office).

Ο Alessandro Polita (Sterilgarda Go Eleven) σουζάρει με το Ducati 1098R για να πανηγυρίσει μια τρίτη θέση που κέρδισε μέσα στην πατρίδα του στον αγώνα των Superstock

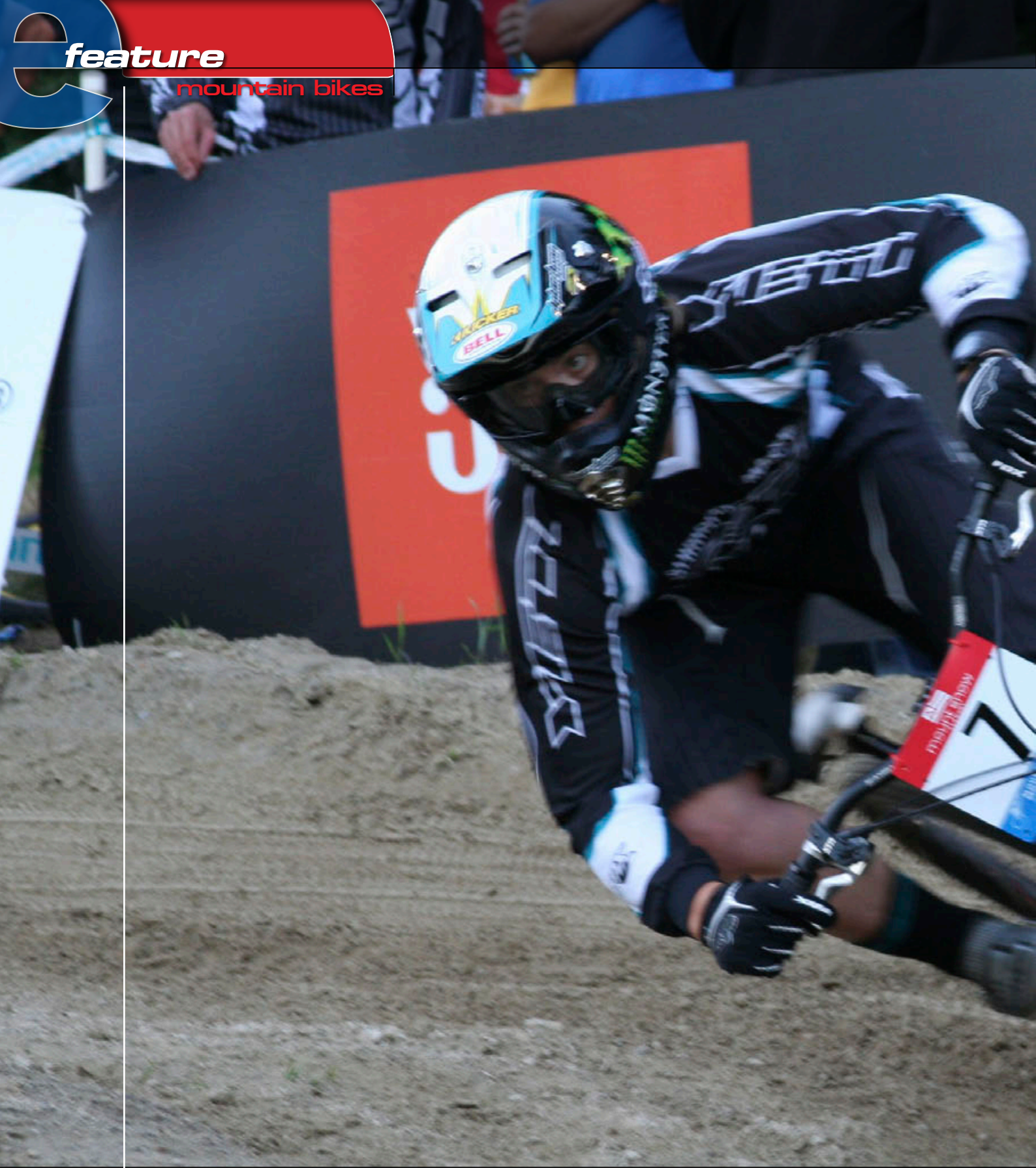
Επειδή οι άντρες
λατρεύουν τις συγκρίσεις...

www.topgear.gr

Το αγαπημένο σου περιοδικό Top Gear, τώρα και online! Πλήρες, ενημερωμένο, fun to drive και με τον καλύτερο οδηγό αγοράς αυτοκινήτου. Εσύ απλά μπες στο site και κλίκαρε στον οδηγό αγοράς.
Επίλεξε τα μοντέλα που θέλεις να συγκρίνεις, δες όλα τα χαρακτηριστικά τους στους συγκριτικούς πίνακες και πάρε τη σωστή απόφαση...

BBC **www.TopGear.gr**

Γράφει χιλιόμετρα... και στο internet!



Αγοράζοντας ποδήλατο βου

VOÚ

Ψάχνετε κάτι που θα ανεβάσει την αδρεναλίνη και θα προσθέσει λίγο περισσότερο ενθουσιασμό στη ζωή σας; Έχετε ακούσει ιστορίες φίλων για μονοπάτια μοναδικά, απάτητα, βουνά καταπράσινα και εικόνες που σας κάνουν να νοιώσετε ένα με τη φύση; Ίσως ήρθε η ώρα να κολλήσετε και εσείς το μικρόβιο της ορεινής ποδηλασίας, Mountain Bike.

Αγόρασέ το και στη συνέχεια customize it! Ατελείωτες λίστες από πιρούνια, αμορτισέρ, φρένα και ό,τι άλλο θες – με κόστος που δεν συγκρίνεται με της μοτοσυκλέτας

Ο παραδοσιακός τύπος ποδηλατικού κράνους εξασφαλίζει χαμηλό βάρος και εξαιρετικό αερισμό

Ένα παραδοσιακό σύστημα φρένου με τακάκια στη στεφάνη της ζάντας, εδώ από την κορυφαία Ιταλική Campagniolo

Παπουτσάκι ειδικά για mountain bike. Η σόλα στο μπροστινό της μέρος εφαρμόζει ιδανικά με πεταλιέρα

Ένα σχετικά απλό ποδήλατο με μόνο μπροστινή ανάρτηση και αλουμινένιο σκελετό θα κάνει τη δουλειά των περισσοτέρων εξ ημών

Στη σημερινή αγορά υπάρχουν τόσα είδη ποδηλάτων με χοντρά, ειδικά για το χώμα λάστιχα που μπορούν ικανοποιήσουν και τα πιο «βρώμικα» όνειρά σας. Πριν ξεκινήσετε για το κατάστημα ποδηλάτων, σκεφτείτε πώς και πού θα το χρησιμοποιήσετε. Αν οι φίλοι σας είναι πιστοί της ορεινής ποδηλασίας αυτό σίγουρα βοηθάει, γιατί είναι πολύ πιθανόν στην αρχή να ξεκινήσετε να πηγαίνετε μαζί τους, μια και αυτοί θα ξέρουν τα καλά μονοπάτια. Απλά ρωτήστε τους να σας πουν περί τίνος πρόκειται και τι διαδρομές κάνουν συνήθως. Έτσι θα έχετε μια καλύτερη ιδέα για τη χρήση του ποδηλάτου που θα κάνετε και πόσα λεφτά θέλετε να διαθέσετε γι' αυτή.

Πληθώρα επιλογών

Σκεφτείτε τι σας αρέσει και τι όχι. Υπάρχει μια πολύ μεγάλη γκάμα, τόσο από ποδήλατα βουνού, όσο και από σειρές ανταλλακτικών και εξοπλισμού. Τόσες πολλές οι επιλογές μάλιστα που μερικές φορές οι καταναλωτές «παραλύουν» από την ανάλυση όλων αυτών με αποτέλεσμα να έχουν δυσκολία να επιλέξουν το σωστό ποδήλατο για αυτούς και τις ανάγκες τους.

Αυτό που θα βοηθούσε πολύ την διαδικασία επιλογής σας είναι να σκεφτείτε λίγο τις τάσεις που έχετε σαν άτομο και σαν καταναλωτής. Ξέροντας τι σας αρέσει είναι ένας καλός τρόπος να περιορίσετε τις επιλογές σας στα ποδήλατα που θα ικανοποιήσουν πραγματικά τις ανάγκες σας. Για παράδειγμα, είστε ο τύπος που πρέπει να έχετε ότι καλύτερο κυκλοφορεί εκεί έξω ή θα είστε ευχαριστημένοι με μια καλή ποιότητα σε λογική πάντα τιμή; Προτιμάτε απλά σχέδια ή είστε «εξαρτημένος» από την τελευταία λέξη της τεχνολογίας; Θα κρατήσετε το ποδήλατό σας για 10 χρόνια και παραπάνω ή σκέφτεστε να το αναβαθμίζετε όσο βελτιώνετε η τεχνική σας και η φυσική σας κατάσταση;

Ενώ ψάχνετε τις απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα, σκεφτείτε λίγο και το ποσό που θέλετε να ξοδέψετε. Ρίξτε μια ματιά σε καταλόγους με διάφορες μάρκες για να δείτε που κυμαίνονται οι τιμές. Επίσης μην ξεχνάτε ότι με την αγορά ενός καινούριου ποδηλάτου υπάρχουν και τα έξοδα κάποιων αξεσουάρ όπως κράνος (απαραίτητο), γάντια, παπούτσια, ποδηλατικό σορτσάκι κλπ.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΙΔΑΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ
Άκαμπτος/ Χωρίς αναρτήσεις	Ο βασικός τύπος ποδηλάτου βουνού	Άνετη θέση οδήγησης, μειωμένη απορρόφηση κραδασμών	Σε όλες τις επιφάνειες, δρόμο και βουνό χωρίς έντονες δυσκολίες
Μπροστινή Ανάρτηση	Ο πιο διαδεδομένος τύπος. Το μπροστινό πιρούνι διαθέτει ανάρτηση	Αυξημένη άνεση με ικανοποιητική αφομοίωση κραδασμικών επιβαρύνσεων	Σταθερή οδήγηση ακόμα και στα πιο δύσκολα και ανώμαλα μονοπάτια
Διπλή Ανάρτηση	Τα ποδήλατα αυτά έχουν εμπρός και πίσω αναρτήσεις	Απίστευτη άνεση και έλεγχος με μεγάλη κραδασμική απορρόφηση. Έντονη κατανάλωση ενέργειας λόγω της ελαστικότητας του ποδηλάτου.	Για δύσβατα μονοπάτια και έντονες έως ακραίες καταστάσεις μορφολογικών επιφανειών
Κατάβασης	Πολλά μοντέλα μοιάζουν με αυτά μονής και διπλής ανάρτησης με πιο ενισχυμένες κατασκευές	Αγωνιστική θέση οδήγησης, με απόλυτο έλεγχο κατεύθυνσης	Ενδείκνυται για αγωνιστική χρήση

Έχετε πάντα στο μυαλό σας ότι και μέσα σε κάθε κατηγορία μπορεί να υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των ποδηλάτων. Για παράδειγμα, αν ψάχνετε να αγοράσετε ένα ποδήλατο διπλής ανάρτησης, θα πρέπει να αποφασίσετε κατά πόσο θέλετε ένα με ανάρτηση «μεγάλης διαδρομής» (θα εξηγήσουμε τι είναι αυτό αργότερα) ή μικρής.

Οι περισσότεροι κατασκευαστές προσφέρουν ένα ή δύο μοντέλα για πολύ απαιτητικές διαδρομές τα οποία είναι κατασκευασμένα έτσι ώστε να ανταποκρίνονται στις μεγάλες ταχύτητες μιας κατάβασης βουνού και να απορροφούν κραδασμούς ακόμα και στις πιο σκληροτράχηλες επιφάνειες. Αυτά τα ποδήλατα έχουν ενισχυμένους σκελετούς, ρόδες και φρένα ώστε να ανταποκρίνονται στην βαριά χρήση. Συνήθως αυτά έχουν και αναρτήσεις μεγάλων διαδρομών. Αν έχετε άγριες διαθέσεις και όρεξη για άλματα, καταβάσεις σε απότομες πλαγιές και διαδρομές σε δύσβατα ορεινά μονοπάτια, ίσως θα πρέπει να ρίξετε σε αυτά τα μοναδικά ποδήλατα βουνού μια ματιά.

Υλικά σκελετού

Οι σκελετοί των ποδηλάτων βουνού φτιάχνονται από διάφορα υλικά. Είναι συχνές οι περιπτώσεις που θα ακούσετε ότι ο τρόπος και τα υλικά κατασκευής που προτείνουν ορισμένοι είναι και ο μοναδικός τρόπος. Μην βασίζεστε όμως και πάρα πολύ στις απόψεις όλων αυτών των «ειδικών» εκεί έξω. Υπάρχουν πάρα πολλά μοντέλα και αντίστοιχα πολλοί τύποι σκελετών από διαφορετικά υλικά που σίγουρα κάποια θα σας εξασφαλίσουν μια άνετη και ευχάριστη ποδηλατική εμπειρία. Και μην ξεχνάτε. Μην αποφασίσετε να αγοράσετε ένα ποδήλατο αν δεν το «καβαλήσετε» πρώτα.

Τα περισσότερα ποδήλατα βουνού (σκελετοί) είναι κατασκευασμένα από αλουμίνιο, εξαιρετικό υλικό για τη συγκεκριμένη περίπτωση που προσφέρει όμορφη εμφάνιση, οικονομία, μικρό βάρος και σκελετό ανθεκτικό που δεν σκουριάζει. Υπάρχουν φυσικά διαφορετικά είδη αλουμινίου, το καθένα με τη δική του ξεχωριστή συμπεριφορά.

Υπάρχουν επίσης σκελετοί από ατσάλι, ανθρακονήματα και τιτάνιο. Από τα τρία, το ατσάλι είναι το πιο παραδοσιακό υλικό και το λιγότερο ακριβό. Ορισμένοι κατασκευαστές παράγουν ακόμη ποδήλατα με ατσάλινο σκελετό γιατί έτσι μπορούν να κρατήσουν τις τιμές τους χαμηλά προσφέροντας πολύ καλά χαρακτηριστικά οδηγικής συμπεριφοράς.

Τα ανθρακονήματα και το τιτάνιο είναι αρκετά ακριβά υλικά και πιο δύσκολα στην κατασκευή τους. Αυτός είναι και ο λόγος που τα βρίσκουμε μόνο στις πιο ακριβές σειρές μοντέλων.

Αναρτήσεις

Οι περισσότεροι από εμάς θα αγοράσουμε ένα ποδήλατο βουνού με αναρτήσεις. Η ειρωνεία είναι ότι ακόμα και αν πάρουμε ένα απλό ποδήλατο, χωρίς αναρτήσεις, στην πραγματικότητα έχουμε κάποια μορφή απορρόφησης κραδασμών λόγω των φαρδιών λάστιχων (αν δεν έχουν φουσκωθεί υπερβολικά) όταν το ποδήλατο περνάει πάνω από ανώμαλες επιφάνειες.

Παρ' όλα αυτά είναι πολύ πιθανόν κάποιος να θέλει μια επιπλέον δυνατότητα περιορισμού κραδασμών και τρανταγμάτων και να προτιμήσει ένα ποδήλατο με μπροστινή ή και πισινή ανάρτηση. Αυτά τα ποδήλατα προσφέρουν πολλά πλεονεκτήματα σε μονοπάτια πάνω στο βουνό. Λόγω των αναρτήσεων, οι ρόδες μπορούν να ανεβοκατεβαίνουν ανάλογα με την επιφάνεια του εδάφους με αποτέλεσμα να είναι σε επαφή με το έδαφος συνεχώς, ακόμα και στις πιο δύσβατες επιφάνειες. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερη ταχύτητα, καλύτερο κράτημα και έλεγχο του ποδηλάτου κατά την οδήγηση, συνεπώς ασφάλεια. Στην πραγματικότητα, πολλοί ποδηλάτες ανακαλύπτουν ότι μπορούν να οδηγήσουν σε μονοπάτια που αρχικά φοβόνταν, απλά και μόνο επειδή έχουν ένα καλό σύστημα αναρτήσεων.

Ένα άλλο πολύ θετικό σημείο για τις αναρτήσεις είναι ότι μειώνουν δραστικά την επιβάρυνση που δημιουργούν οι κραδασμοί στο σώμα. Αν ο αυχένας σας συνήθως πάσχει κατά την ποδηλατική άσκηση στο βουνό ή η μέση σας υποφέρει, θα εντυπωσιαστείτε από τη διαφορά στην άνεση που προσφέρει η οδήγηση ενός ποδηλάτου με αναρτήσεις.

Ποτέ πια τα χέρια σας ή οι ώμοι σας δεν θα υποφέρουν από τα ξαφνικά τραντάγματα μιας λακκούβας ή μιας πέτρας που εμφανίστηκε απροσκάλεστα μπροστά σας. Οι βόλτες σας θα είναι πιο άνετες και πάνω από όλα χωρίς μεγάλη καταπόνηση ή τραυματισμούς που κοστίζουν χρόνο αλλά και χρήμα.

Μονή (Εμπρός) ή Διπλή (και πίσω) Ανάρτηση;

Όπως αναφέραμε και νωρίτερα υπάρχουν δυο κυρίως τύποι ποδηλάτων με αναρτήσεις, με μονή μπροστινή ανάρτηση και με διπλή, μπρός-πίσω, ανάρτηση.
Παραδοσιακά, τα ποδήλατα με μόνο μπροστινή ανάρτηση είναι πιο ελαφριά και λίγο πιο αποτελεσματικά. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που έχουν κυριαρχήσει στην αγωνιστική σκηνή της ποδηλασίας βουνού (cross-country). Είναι πιο απλά όσον αφορά την κατασκευή του σκελετού τους από αυτά με τις δύο αναρτήσεις. Αυτό συνεπάγεται λιγότερο βάρος και μεγαλύτερη ευκολία στον καθαρισμό και συντήρηση τους.
Παρ' όλα αυτά οι διπλές αναρτήσεις γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλείς. Αν και λίγο βαρύτερα, προσφέρουν μεγάλες ταχύτητες, περισσότερη άνεση και μεγαλύτερο έλεγχο, χαρακτηριστικά τα οποία είναι πολύ αγαπητά από τους ολοένα και περισσότερους λάτρεις της ορεινής ποδηλασίας.

Μακρινές ή Κοντινές Διαδρομές;

Υπάρχουν διάφοροι τύποι ποδηλάτων διπλής ανάρτησης οι οποίοι ορίζονται από τη «διαδρομή» της ανάρτησης. Μικρή χαρακτηρίζεται μια διαδρομή μήκους 3-5 εκατοστών έτσι ώστε η ανάρτηση να απορροφά κατά ένα μεγάλο βαθμό τους κραδασμούς, διατηρώντας παράλληλα υψηλά επίπεδα αποτελεσματικότητας. Αναρτήσεις με μεγαλύτερες διαδρομές έχουν τη δυνατότητα να ανταπεξέρχονται ακόμα καλύτερα στους ισχυρότερους κραδασμούς αλλά είναι λιγότερο αποτελεσματικά και προτείνονται περισσότερο για καταβάσεις ή εδάφη πολλών διαφορετικών επιφανειών παρά για ανηφορικές διαδρομές.
Το πιο σημαντικό που πρέπει να σκεφτείτε είναι ξανά το πως και που θα χρησιμοποιήσετε το ποδήλατό σας. Αυτό θα καθορίσει και τον τύπο ανάρτησης που θα χρειαστείτε.

Σετ Ανταλλακτικών

Σήμερα η πλειοψηφία των ποδηλάτων βουνού είναι εξοπλισμένη με ανταλλακτικά της Shimano. Ο παρακάτω πίνακας εξηγεί τις διάφορες σειρές που χρησιμοποιούνται και πως διαφοροποιούνται μεταξύ τους: Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι η Shimano κυριαρχεί στη σκηνή των ανταλλακτικών. Κατασκευαστές ποδηλάτων συνήθως αντικαθιστούν φρένα, εμπρός και πίσω ντεραγιέρ, και δισκοβραχίονες με ανταλλακτικά άλλων κατασκευαστών όπως τα Sram, Magura, Avid και άλλα.
Επίσης, οι πολύ μεγάλοι κατασκευαστές ποδηλάτων τείνουν να δίνουν την επωνυμία τους και σε ανταλλακτικά που κατασκευάζουν οι ίδιοι. Γι' αυτό το λόγο μην σας φανεί παράξενο αν αγοράσετε το ποδήλατό σας και τα πετάλια ή οι δίσκοι φέρουν το ίδιο όνομα με αυτό του ποδηλάτου σας.

Απλά φρένα ή Δισκόφρενα;

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει μεγάλα άλματα στην κατασκευή των συστημάτων πέδησης. Σήμερα υπάρχουν δύο τύποι φρένων. Ο ένας είναι ο παραδοσιακός με τα «παπουτσάκια» ή

0	ΕΠΙΠΕΔΟ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΣΧΟΛΙΑ
Acera	Αρχάριος	24-ταχύτητες, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων	Εντυπωσιακή λειτουργικότητα, πάρα πολύ καλή τιμή
Alivio	Δραστήριος	24-ταχύτητες, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων, ωραίο στυλ	Βελτιωμένες αλλαγές, πιο κομψά, ελαφρύτερα
Deore	Λάτρης	27-ταχύτητες, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων, ελαφριά	27-ταχύτητες, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων, ελαφριά
Deore LX	Σπόρ	27-ταχύτητες, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων, ελαφριά, ανθεκτικά	Λειτουργικότητα σχεδόν ίδια των XT
Deore XT	Αγωνιστικό	27-ταχύτητες, πολύ καλά φρένα και αλλαγές ταχυτήτων, ελαφριά, πολύ κομψά. Ανθεκτικά	Δουλεύουν περίπου σαν τα XTR
XTR	Επαγγελματίας	27-ταχύτητες, υπερβολικά ελαφριά, καταπληκτικά φρένα και ταχύτητες, πάρα πολύ ανθεκτικά	Η πιο ελαφριά και υψηλότερης τεχνολογίας σειρά ανταλλακτικών στον κόσμο για ποδήλατο βουνού

τακάκια των φρένων να εφάπτονται στο στεφάνι της ρόδας κατά το φρενάρισμα ώστε να προκαλέσουν την σταδιακή επιβράδυνση και σταμάτημα του ποδηλάτου. Αυτός ο τύπος λειτουργούσε και λειτουργεί πολύ καλά μέχρι τώρα. Το σύστημα των φρένων αυτών είναι ελαφρύ και πολύ πιο εύκολο στην επισκευή και συντήρησή του.

Παρ' όλα αυτά έχει μερικές αδυναμίες. Επειδή κατά το φρενάρισμα τα τακάκια των φρένων εφάπτονται και τρίβονται με το στεφάνι, αυτό σταδιακά τα φθείρεται και μπορεί με τον καιρό να προκληθεί και μεγαλύτερη ζημιά. Ένα άλλο μειονέκτημα είναι ότι η λάσπη και το νερό συντομεύουν κατά πολύ τη ζωή των φρένων αυτού του τύπου, αφού τα φθείρουν γρηγορότερα όπως επίσης μειώνουν το «πιάσιμό» τους πάνω στο στεφάνι κατά το φρενάρισμα.

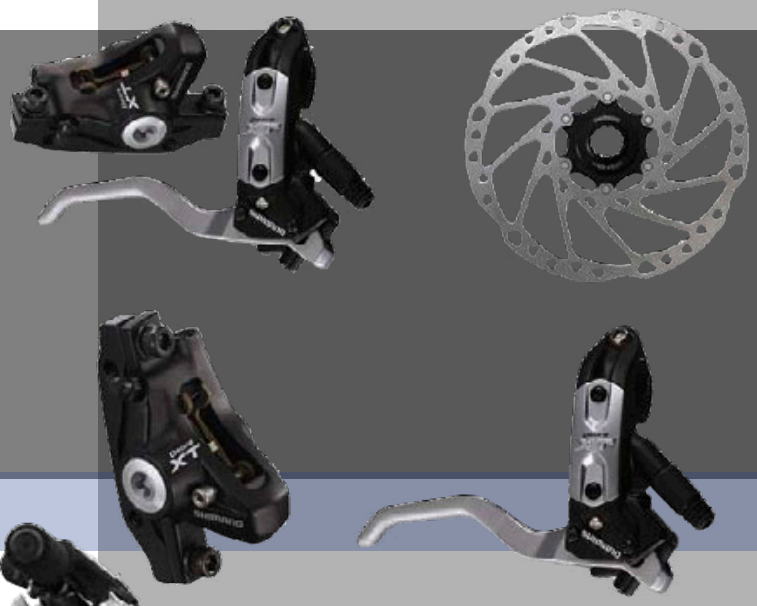
Για τους παραπάνω λόγους, σήμερα, πολλά ποδήλατα βουνού φέρουν δισκόφρενα τα οποία ενεργούν σε ένα

1021

Ένα κορυφαίο ανθρακονημάτινο πλαίσιο, είτε γιατί το έχεις (αγωνιστική) ανάγκη ή απλά για να το έχεις

Για ακόμη καλύτερη προστασία, ωστόσο, υπάρχουν και τα full face

Επειδή στα ποδήλατα το βάρος και οι ταχύτητες είναι σχετικά μικρά, τα δισκόφρενα είναι μηχανικά με συρματόσχοινο – σε αντίθεση με τα υδραυλικά της μοτοσυκλέτας



δίσκο ο οποίος εφάπτεται στο κέντρο του τροχού και λειτουργούν περίπου όπως και τα φρένα του αυτοκινήτου. Αυτά δεν επηρεάζονται από τη λάσπη και τη βροχή (έτσι δεν χάνουν και τη δύναμή τους), όπως επίσης δεν φθείρουν και τα στεφάνια του τροχού.

Τροχοί

Οι τροχοί των ποδηλάτων δρόμου είναι συνήθως αρκετά αξιόπιστοι. Τα λάστιχα και τα στεφάνια τους είναι σχεδιασμένα να αντέχουν στις μεγάλες καταπονήσεις, ενώ ο αέρας στα λάστιχα παρέχει και αυτός μια μορφή αντικραδασμικής προστασίας που προστατεύει από ζημιές που μπορεί να προκαλέσουν λακκούβες, πέτρες, ή σκληροτράχηλες επιφάνειες. Κάποιοι άλλοι παράγοντες που παίζουν ρόλο στη μακροζωία των τροχών είναι το βάρος του ποδηλάτη, η τεχνική του, και η επιφάνεια του εδάφους. Με λίγη φροντίδα και προσοχή οι τροχοί μπορούν να αντέξουν χωρίς προβλήματα για πολύ καιρό.

Ελαστικά

Η επιλογή των ελαστικών έχει και αυτή να κάνει με τις επιφάνειες του εδάφους που θα ποδηλατίσετε. Ορισμένοι προχωρημένοι ποδηλάτες ίσως προτιμήσουν τα semi-slick λάστιχα, λάστιχα τα οποία είναι σχεδόν «καραφλά» στο επάνω μέρος τους αλλά έχουν τακάκια στα πλάγια, έτσι ώστε να μειώνουν την αντίσταση κατά την επαφή με το έδαφος και να αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες. Άλλοι πάλι προτιμούν τα λάστιχα με τακάκια σε όλο το λάστιχο για καλύτερη επαφή με το έδαφος κυρίως σε επιφάνειες που είναι πιο γλιστερές.

Αναρωτήθηκε κανείς με τι μοιάζει ένα ποδήλατο 4,000€; Κάπως έτσι... Η κορυφή της γκάμας της Trek

Εξασφαλίστε την άνεσή σας

Ένας λόγος που πολλοί δεν καβαλούν το ποδήλατό τους, ενώ το έχουν αγοράσει, είναι ότι πολλές φορές νοιώθουν άβολα πάνω σε αυτό, δεν το ευχαριστιούνται όσο θα έπρεπε με αποτέλεσμα να το εγκαταλείπουν. Για να μην συμβαίνει κάτι τέτοιο θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε τρία σημεία του ποδηλάτου με τα οποία κατά την ποδηλασία έρχεται σε επαφή το σώμα μας. Αυτά τα σημεία είναι το τιμόνι, η σέλα, και τα πετάλια.

Τιμόνι

Υπάρχουν δυο τύποι τιμονιού για τα ποδήλατα βουνού. Το ένα είναι το «straight» (επίπεδο), το οποίο βρίσκεται χαμηλότερα (εξαρτάται και από το σκελετό και το λαιμό του τιμονιού) και είναι λίγο ελαφρύτερο. Είναι συνήθως το τιμόνι προτίμησης για cross-country και διαδρομές βουνού μεγάλων αποστάσεων.

Ο άλλος τύπος τιμονιού είναι το «riser» (ανασηκωμένο) και υπάρχει σε διάφορα σχήματα. Το τιμόνι αυτό βρίσκεται λίγο ψηλότερα με συνέπεια η θέση στο ποδήλατο να είναι πιο «όρθια». Πολλοί ποδηλάτες προτιμούν αυτόν τον τύπο για δύσκολες διαδρομές που απαιτούν τεχνική και στις καταβάσεις διότι τους παρέχει περισσότερο έλεγχο.

Σέλα

Εδώ είναι θέμα κυρίως προσωπικής προτίμησης. Υπάρχουν διάφοροι τύποι σέλας που μπορούν να καλύψουν σχεδόν οποιαδήποτε ανάγκη. Είναι σημαντικό όμως να πάρετε μια σέλα στα μέτρα σας. Ο καλύτερος τρόπος για να το ανακαλύψετε αυτό είναι να καβαλήσετε μια και να τη δοκιμάσετε. Έχετε υπόψη σας ότι για να συνηθίσετε πάνω στο ποδήλατο και να το καβαλάτε με άνεση θα πρέπει να το καβαλήσετε μερικές φορές πρώτα. Επίσης συνιστούμε να ασκείστε φορώντας ποδηλατικά σορτσάκια, τα οποία φέρουν εσωτερικά, στην περιοχή του καβάλου, ένα ειδικό παπλωματάκι το οποίο εκτός του ότι απορροφά τον ιδρώτα προσφέρει και πολύ μεγάλη άνεση.

Πετάλια

Στους βασικούς τύπους ποδηλάτων βουνού θα βρείτε τα απλά πετάλια, μερικές φορές εξοπλισμένα με καλουπιέδες και λουράκια.

Αν ασχοληθείτε πιο σοβαρά με την ποδηλασία βουνού θα χρειαστείτε διαφορετικά πετάλια τα οποία θα σας επιτρέψουν γρηγορότερο πενταλάρισμα και καλύτερο «δέσιμο» του ποδιού πάνω στο πετάλι. Τα πετάλια αυτά απαιτούν και ειδικά παπούτσια τα οποία έχουν ειδικά «σκαράκια» τα οποία «δένουν» πάνω στο πετάλι με το που πατάτε πάνω του.

Το να αποδεσμεύσετε τα πόδια σας από τα πετάλια είναι τόσο εύκολο όσο να τα δεσμεύσετε. Με μια απλή περιστροφική κίνηση του ποδιού, της φτέρνας πιο συγκεκριμένα, προς τα έξω, το πόδι απελευθερώνεται από το πετάλι αμέσως. Χρειάζεται λίγη εξάσκηση, όπως με όλα τα πράγματα άλλωστε, για να μάθετε να βάζετε και να βγάζετε τα πόδια σας από τα πετάλια. Προτείνουμε να κάνετε την εξάσκησής σας πάνω στο ποδήλατο χωρίς όμως να ποδηλατείτε, στηριζόμενοι σε ένα τοίχο να δοκιμάσετε επανειλημμένα πριν προσπαθήσετε να το εφαρμόσετε κατά την ποδηλάτηση. Θέλει λίγη προσπάθεια στην αρχή αλλά όταν το συνηθίσετε και το μάθετε καλά, τότε είμαστε σίγουροι ότι θα σας αρέσει και θα εκτιμήσετε περισσότερο τον επιπλέον έλεγχο και αποτελεσματικότητα που προσφέρουν αυτού του τύπου τα πετάλια.

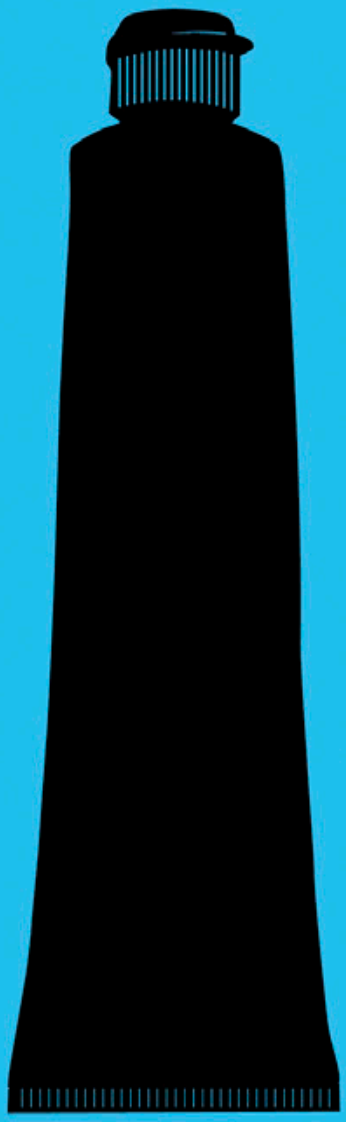
Καλή διασκέδαση

Αφού έχετε διαλέξει το κατάλληλο ποδήλατο, μαζέψτε την παρέα και βουρ για το βουνό – η καφετέρια δεν θα πάει πουθενά στο μεταξύ. Ελπίζουμε αυτές οι απλές συμβουλές να σας έδωσαν μια γενική ιδέα για τη σωστή επιλογή ποδηλάτου, στη συνέχεια ας αφήσουμε την ίδια την εμπειρία να μας κατευθύνει στο επόμενο βήμα.

Να μην ξεχνάτε μόνο πως, και στο ποδήλατο, το κράνος σώζει κεφάλια… Μη νομίζετε πως επειδή δεν πιάνει γρήγορα τα 0-100 δεν κινδυνεύετε… <<

Υπέρ της πλάκας!

Το μόνο portal που μισεί ο οδοντογιατρός σου...



www.yupi.gr

The unbelievable, far out, super, duper, kookoorookoo, jazz, allou, avant-garde, extraordinaire web portal yupi!

Υποδεχτείτε το www.yupi.gr, το νέο, ολόφρεσκο-κατευθείαν-απ'το-χωράφι ελληνικό portal. Βυθιστείτε στην αγκαλιά του, αφεθείτε στα χάδια του. Έχει πλάκα, έχει γκρίνια, έχει σεξ, κουτσομπολιά, ταξίδια, αμάξια νυχτοπερπατήματα, gadgets, συνταγές, της Παναγιάς τα μάτια, ό,τι θες και κάμποσα ακόμα.
Έχει αστεία βίντεο, sexy βίντεο, ό,τι-να-ναι βίντεο, δεν είμαστε σίγουροι ακριβώς, γιατί εσείς τα ανεβάζετε μόνοι σας. Μόνοι σας γράφετε και ό,τι σας κατέβει στο κεφάλι στα blogs. Μόνοι σας επικοινωνείτε και στην πιο yupi community του web. Στο Yupi.gr, μόνοι σας κάνετε ό,τι σας κατέβει.
Μόνο ένα είναι σίγουρο: Το 8ωρο στη δουλειά δεν θα είναι ποτέ πια ίδιο.

[community] [videos] [blogs] [πλάκα]

yupi.gr

το μόνο με τρία ντάμπλιγιου

yupi ya ya yupi yupi ya...

Και τώρα οι δυο τους... Οι Rossi και Stoner έχουν ανοίξει παρτίδες μετά από τα στενά τους χορευτικά στη Laguna Seca και η κατάσταση δείχνει να οδεύει προς μονομαχία – εκτός κι αν ο Pedrosa επιστρέψει ακονισμένος μετά τις διακοπές

FIAT
BRIDGESTONE
motogp
FIM

Ακούει η Michelin;

Αγαπητοί Γάλλοι λαστιχάδες,

οι ένδοξες εποχές που φτιάχνατε ξημερώματα της ίδιας μέρας τα λάστιχα του αγώνα έχουν περάσει σχεδόν σίγουρα ανεπιστρεπτί. Συγχωράτε με αν κάνω λάθος, αλλά η τελευταία αγωνιστική σεζόν που παίζατε με τα μείγματα στο παρκαρισμένο φορτηγό σας στα paddocks ήταν το 2006. Τώρα έχουμε 2008 και τα μικρόσωμα γιαπωνεζάκια της Bridgestone φαίνεται να τρέχουν χωρίς ουσιαστικό αντίπαλο. Εντάξει, δεν είχαν qualifier της προκοπής - αλλά αυτό ήταν το τελευταίο σας οχυρό που έπεσε φέτος σε περίπτωση που δεν το έχετε πάρει χαμπάρι.

Καταλαβαίνω ότι δεν είναι τόσο εύκολο σε μια εταιρεία του δικού σας μεγέθους να αλλάξει τον τρόπο που λειτουργεί από τη μια μέρα στην άλλη, αλλά δεν βλέπω να το προσπαθείτε και ιδιαίτερα. "*Η προσέγγισή μας ήταν πολύ συντηρητική*", δήλωσε ο Jean-Philippe Weber, ο διευθυντής του αγωνιστικού σας τμήματος. Τι σημαίνει αυτό; Ότι μάλλον το είδατε πολύ χαλαρά το θέμα, κρίνοντας από τις καιρικές συνθήκες και την κατάσταση του τάπητα πέρυσι. Και εντάξει το πρώτο, δεν είναι κάτι που μπορείς να το προβλέψεις με ακρίβεια, όλοι κοιτάνε τα περσινά δεδομένα άλλωστε, να βρουν μιαν άκρη στο κουβάρι. Ο τάπητας όμως; Αν δεν απατώμαι, ήταν πάλι καινούργιος φέτος, πράγμα που σημαίνει ότι τα περσινά σας δεδομένα μόνο σαν μπούσουλας μπορούσαν να χρησιμεύσουν (προς τα που πάει η πίστα δηλαδή), εκτός κι αν τα είχατε κάνει πλακάκια με την εταιρεία ασφαλτόστρωσης και σας έστειλαν δείγμα στο Clermont να το αναλύσετε με την ησυχία σας.

Και συνεχίζει ο Jean-Philippe, δυσκολεύοντας κι άλλο τη θέση σας: "*Από τώρα και στο εξής πρέπει να μοιραζόμαστε μεγαλύτερο μέρος της στρατηγικής των ελαστικών και της κατανομής τους με τις ομάδες. Για παράδειγμα, ο Colin Edwards ζήτησε μερικά μπροστινά γι' αυτό τον αγώνα τα οποία έχει ξαναχρησιμοποιήσει φέτος σε λιγότερο απαιτητικές πίστες. Θα μπορούσε να τα χρησιμοποιήσει εδώ, οπότε είχε δίκιο*".

Για μισό ρε παιδιά, τόσο καιρό δηλαδή τι ακριβώς κάνετε με τις ομάδες που υποστηρίζετε; Τους πάτε δυο ντάνες λάστιχα και τους λέτε "αυτά είναι και άμα σας αρέσει"; Και πως ακριβώς περιμένετε να δείτε άσπρη μέρα, τη στιγμή που τα γιαπωνεζάκια παραδίπλα σημειώνουν μέχρι και την τελευταία ατάκα που θα ξεστομίσει ο West (για να μην πιάσουμε τους Stoner και Rossi); Άκου λέει, τα ζήτησε και θα μπορούσε να τα είχε χρησιμοποιήσει. Το πιάσαμε το υπονοούμενο, δεν χωρούσαν στο αεροπλάνο...

Έχει και άλλα διαμάντια αυτό το δελτίο Τύπου, όπως το "*οι αναβάτες μας είχαν περιορισμένο αριθμό ελαστικών που μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν στον αγώνα, κι έτσι έπρεπε να δουλέψουν με σκληρότερα στα δοκιμαστικά*". Τώρα, συνδυάστε το με αυτό που αναφέρει ο Weber λίγο πιο κάτω: "*Ο Randy de Puniet έκανε καλό αγώνα. Χρησιμοποίησε ένα σκληρότερο ελαστικό από τους άλλους και βρήκε ένα καλό στήσιμο για τη μοτοσυκλέτα του*". Εγώ ξέρετε τι καταλαβαίνω; Ότι τους τελείωσαν τα μαλακότερα από τα σκληρά που κουβάλησαν στην Laguna (δείτε και τον Hayden στη φωτό που δοκίμασε μέχρι και intermediate στα δοκιμαστικά), και μοίρασαν τα λιγοστά που έμειναν σε αυτούς που είχαν κάποιες ελπίδες για βάθρο - τον Dovizioso και τον Hayden δηλαδή. Οι υπόλοιποι πάλι καλά που δεν έτρεξαν με βρόχινα να λέμε...

Τι βλέπει λοιπόν η Michelin για το μέλλον; "*Θα εξελίξουμε τον τρόπο που προτείνουμε ελαστικά στις ομάδες μας, γιατί με αυτό τον τρόπο θα μπορέσουμε να τους προσφέρουμε καλύτερες επιδόσεις*". Ελεύθερη μετάφραση: Θα ρίξουμε τις μύτες μας και θα κάτσουμε σε ένα τραπέζι με τη Repsol Honda για να μας πουν τι θέλουν να κάνουμε προκειμένου να μην πάνε στην Bridgestone του χρόνου. "*Σίγουρα θα κάνουμε ό,τι μπορούμε για να προσφέρουμε καλύτερες επιδόσεις στις ομάδες μας*", κατέληξε ο Weber. Αμήν και πότε λέω εγώ, γιατί αν ξαναδώ αγώνα στον οποίο να πέφτει ο δεύτερος, να ξανασηκώνεται και να μην τον έχει φτάσει ο τρίτος, τότε ποιος ο λόγος να μην το γυρίσουν σε μονομάρκα;

Υ.Γ. Και μην πεταχτεί κανείς να πει ότι και ο τρίτος Bridgestone είχε. Ας έδιναν κάνα λάστιχο της προκοπής στον Hayden και θα σας έλεγα τότε...

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

MOTOGP: ΕΝΙΑΙΑ ECU, ΑΛΛΑ...

Ο αφεντικός της Dorna είναι αυτός που θα ήθελε, αλλά συναντά δυσκολίες. Μετά θυμόμαστε πως πέρυσι ήθελε ενιαίο λάστιχο, αλλά μετά λέει δεν ήθελε. Για να δούμε αυτή τη φορά...

Η είδηση αναφέρει πως εκεί στα κεντρικά της Dorna (www.dorna.com) στη Μαδρίτη κυκλοφορούν πολλές προβληματισμένες φάτσες επειδή, λέει, από τότε που εισήγαγαν τα 800cc στα MotoGP οι στενές μάχες μειώθηκαν σε βαθμό εξαφάνισης. Έχουν περάσει αισίως 29 αγώνες από την τελευταία νίκη που κρίθηκε στο νήμα – μαντέψτε ποια: Elias εναντίον Rossi στο Estoril το 2006, πέντε βαθμοί που κόστισαν έναν τίτλο. (Προφανώς η φετινή Laguna Seca ήταν βάλσαμο στα μάτια τους, κι ας κρίθηκε πέντε γύρους νωρίτερα…)

Ο διευθύνων σύμβουλος της εταιρείας δεν θα μπορούσε να εξαιρείται. Σε συνέντευξή του στην Ισπανική αθλητική εφημερίδα AS (www.as.com) ο Carmelo Ezpeleta αποκαλύπτει πως ο ίδιος επιθυμεί ένα πρωτάθλημα με ενιαία ηλεκτρονική διαχείριση για όλες τις ομάδες. Για την ακρίβεια:

«(Για να συμβεί κάτι τέτοιο) θα πρέπει να εξασφαλίσω τη συμφωνία ολόκληρου του κόσμου των MotoGP. Η Ducati δεν το δέχεται, ούτε και κανένας άλλος κατασκευαστής. Όλοι χρησιμοποιούν τον ανταγωνισμό στη δική τους προσπάθεια έρευνας και εξέλιξης.

«Από μένα εξαρτάται να τους πείσω όλους πως θα είναι καλύτερα. Είναι η καλύτερη λύση αλλά η προσπάθεια θα πάρει χρόνο, δεν γίνεται ούτε την επόμενη σεζόν, ήδη έχουν έτοιμες τις μοτοσυκλέτες τους για του χρόνου. Πρέπει να τους πείσω καθέναν ξεχωριστά.»

Καλά μας τα λέει ο κύριος Ezpeleta, αλλά δεν εξηγεί καθόλου πώς και γιατί θα είναι καλύτερα; Επιπλέον, η θεωρητική του προσέγγιση είναι λιγάκι εφιαλτική από μηχανολογικής πλευράς. Είναι δυνατόν η ίδια κεντρική μονάδα διαχείρισης να δουλεύει για τρεις διαφορετικούς V4 και δύο εν σειρά τετρακύλινδρους;

Θα μπορούσαμε να δούμε μια υφέρπουσα απόπειρα προσέγγισης με τη F1. Εκεί φέτος καταργήθηκε το traction control, εφαρμόστηκε ενιαία διαχείριση κινητήρα, ενώ ήδη υπάρχουν κοινά ελαστικά για όλους (Bridgestone). Ασχέτως αν θεωρούμε πως το θέαμα βελτιώθηκε ή όχι, μπορεί κανείς να υποθέσει πως η Dorna σπρώχνει με αργά, πλην όμως σταθερά, βήματα την κατάσταση στον ίδιο δρόμο. Αρχικά ρίχνουμε τον σπόρο του ενιαίου ελαστικού, την επόμενη φορά που θα προταθεί δεν θα μας έρθει ξαφνικό… Μετά περνάμε μια ενιαία διαχείριση και, όταν έχει ομογενοποιηθεί αρκετά η σούπα, καταργούμε και το traction control που τόσο έχει δαιμονοποιηθεί τα τελευταία δύο χρόνια στα μάτια του κοινού. Γιατί όχι και ενιαίος τύπος κινητήρα σε βάθος πενταετίας;

Μπορεί να κυνηγούμε μάγισσες, μπορεί και όχι. Πάντως ο ίδιος ο Ezpeleta αναφέρεται σε ένα θέμα που για κάποιους είναι αναμφίβολα προβληματικό, ερωτηθείς για την αιτία που το θέαμα εκλείπει:

«Δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτε γι' αυτό, γιατί οι πέντε κατασκευαστές έχουν συμφωνήσει σε ένα κοινό σετ κανονισμών.»

Όπως δηλαδή ακριβώς του καταμαρτυρά ο Kenny Roberts Sr:

«Ο Carmelo κάνει πολύ καλή δουλειά με τα MotoGP, αλλά έχει υποπέσει σε ένα πολύ σοβαρό λάθος. Άφησε την Ένωση Κατασκευαστών (MSMA) να κάνει κουμάντο στους κανονισμούς και πλέον φτιάχνουν το πρωτάθλημα ανάλογα με το τι θέλουν να πουλάνε στο μέλλον. Οι κατασκευαστές δεν έχουν αγωνιστική κουλτούρα…»

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

Ο TROY CORSER ΒΛΕΠΕΙ BMW

«Αυτοί ξέρουν πως είμαι ελεύθερος κι εγώ ξέρω πως έχουν μια μοτοσυκλέτα…» Σαφές;

Το συμβόλαιο του Αυστραλού με τη Yamaha λήγει φέτος και ως τώρα δεν έχει γίνει κάποια προσέγγιση εκ των δύο πλευρών. Ο Corser, σε πρόσφατη συνέντευξή του, δεν δίστασε να δηλώσει πως τον ενδιαφέρει άμεσα η έλευση της BMW και αποκάλυψε πως ήδη έχει έρθει σε επαφή με τους Γερμανούς.

«Η εξέλιξη μοτοσυκλετών είναι αυτό που κάνω σε όλη μου την καριέρα, να τις στήνω μέχρι του σημείου να κερδίζουν αγώνες. Πιθανότατα είμαι αυτός που ψάχνουν και θα ήταν φανταστικό να το κάνω αυτό για τη BMW. Είναι μια τόσο μεγάλη εταιρεία και εδώ θα έρθουν όχι απλά για τη συμμετοχή, έτσι θα ήταν ωραία να κάνω ένα βήμα πίσω σε ρόλο αναβάτη εξέλιξης και ίσως να αλλάξω και τα χρώματά μου…»

Το ενδεχόμενο αυτό ενθουσίασε και τον πρώτο επίσημο αναβάτη της ομάδας, Ruben Xaus, που δήλωσε πως μαζί με τον Corser θα φτιάξουν ένα καταπληκτικό δίδυμο.

ROSSI-YAMAHA 2010

Από την αρχή της σεζόν είχε ξεκαθαρίσει πως ο Rossi δεν θα άφηνε τη Yamaha. Τώρα μπήκαν και τα μελάνια.

Στην Καλιφόρνια, πριν τον αγώνα της Laguna Seca ανακοινώθηκε η ανανέωση της συνεργασίας του Valentino Rossi με τη Yamaha για άλλα δύο χρόνια, ως το 2010. Αμφότερες πλευρές εξέφρασαν την ατελείωτη χαρά τους για την επέκταση του συμβολαίου, με τον Ιταλό να επαναλαμβάνει πόσο ικανοποιημένος αισθάνεται που οι Ιάπωνες του έφτιαξαν τη μοτοσυκλέτα όπως την επιθυμούσε.

Παράλληλα, επιβεβαιώθηκε πως και ο Jorge Lorenzo θα αγωνίζεται με την εργοστασιακή ομάδα της Yamaha και το 2009, ενώ και ο Colin Edwards επισημοποίησε τη σχέση του με την Tech 3 για άλλον ένα χρόνο.

Racing Gossip

MOTOGP 2009

Ανακοινώθηκε το πρόγραμμα του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος MotoGP για την επόμενη χρονιά. Αν και θεωρητικά ονομάζεται «προσωρινό», δεν αναμένεται να αλλάξει.

Μια σημαντική αλλαγή υπάρχει στο πρόγραμμα κι αυτή προαναγγελθείσα: η Τουρκία βγήκε εκτός και στη θέση της μπήκε ένας «πιο ευρωπαϊκός» αγώνας στην Ουγγαρία, στην υπό ανέγερση πίστα στις (τουριστικές) όχθες της λίμνης Balaton. Ο αριθμός των αγώνων παραμένει 18 και αλλάζει λίγο η σειρά συγκεκριμένων αγώνων. Έτσι η Ιαπωνική επίσκεψη γίνεται μόλις στον δεύτερο αγώνα, πριν ακριβώς το παραδοσιακό σερί της Γηραιάς Ηπείρου σε Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία και Ολλανδία. Το καλοκαιρινό πρόγραμμα δεν αλλάζει πολύ, αν και η Αγγλία μεταφέρεται πιο αργά το καλοκαίρι –μπας και γλιτώσουμε τις νεροποντές.

12 Απριλίου	Κατάρ	Doha/Losail
26 Απριλίου	Ιαπωνία	Motegi
3 Μαΐου	Ισπανία	Jerez de la Frontera
17 Μαΐου	Γαλλία	Le Mans
31 Μαΐου	Ιταλία	Mugello
14 Ιουνίου	Ισπανία	Catalunya
27 Ιουνίου	Ολλανδία	Assen
5 Ιουλίου	Η.Π.Α.	Laguna Seca
19 Ιουλίου	Γερμανία	Sachsenring
26Ιουλίου	Μ. Βρετανία	Donington Park
16 Αυγούστου	Τσεχία	Brno
30 Αυγούστου	Η.Π.Α.	Indianapolis
13 Σεπτεμβρίου	Σαν Μαρίνο	Misano
20 Σεπτεμβρίου	Ουγγαρία	Lake Balaton
4 Οκτωβρίου	Πορτογαλία	Estoril
18 Οκτωβρίου	Αυσταλία	Phillip Island
25 Οκτωβρίου	Μαλαισία	Sepang
8 Νοεμβρίου	Ισπανία	Ricardo Tormo Valencia

ΝΙΚΗ HONDA ΣΤΗ SUZUKA

Οι περίφημες 8 Ώρες της Suzuka, τρίτος αγώνας στο πρόγραμμα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Endurance, πήγαν στην κυρίαρχο της συγκεκριμένης πίστας τη Honda.

Το δίδυμο της Dream Honda Racing, Ryuichi Kiyonari και Carlos Checa, πήρε από νωρίς τα ηνία του αγώνα και τρεις ώρες μετά οδηγούσε με ένα λεπτό διαφορά από τη δεύτερη ομάδα Yoshimura Suzuki with Jomo με αναβάτες τους Yukio Kagayama και Kousuke Akiyoshi. Τότε όμως άρχισε μια δυνατή βροχή, την οποία εκμεταλλεύτηκε στο έπακρο ο Kagayama, μαζεύοντας τη διαφορά από τον Checa και περνώντας 10 δευτερόλεπτα μπροστά, όταν στον 91ο γύρο έχασε το μπροστινό του πατώντας λιμνάζον νερό και έπεσε. Ως αποτέλεσμα, η ομάδα της Dream Honda ξαναπέρασε πρώτη και έμεινε εκεί ως τον τερματισμό.

Δεύτερη τερμάτισε η ομάδα Yoshimura Suzuki with Denso, με τους Daisaku Sakai και Atsushi Watanabe, ενώ τρίτη ήρθε η Kyubo.com HARC-Pro Honda (Yoshiteru Konishi, Takumi Takahashi).

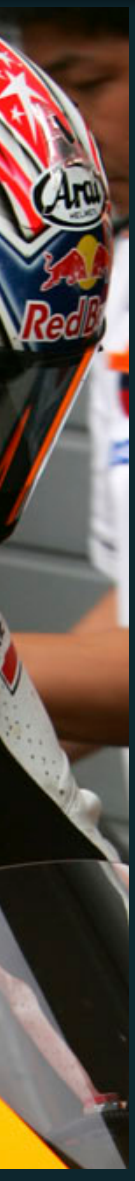
Στη βαθμολογία προηγείται η κάτοχος του τίτλου, SERT Suzuki, με τον ταχύτερο αναβάτη της Vincent Philippe εκτός μάχης τραυματισμένο από τις δοκιμές και τους Mathieu Lagrive και Julien Da Costa να καταλαμβάνουν τη 14η θέση.

ΑΠΟΧΩΡΗΣΗ D' ANTIN

Κεραυνός εν αιθρία για την δεύτερη ομάδα της Ducati, αλλά χωρίς σημαντικές αλλαγές επί της ουσίας όσον αφορά εμάς.

Στις 9 Ιουλίου ο Luis d'Antin ανακοίνωσε πως παραιτήθηκε από την ηγεσία της ομάδας Alice Ducati team με εφαρμογή άμεσα. Οι λόγοι για την αποχώρησή του δεν έγιναν γνωστοί, αν και υπογείως αναφέρθηκαν οικονομικά προβλήματα λόγω της κακής αγωνιστικής πορείας της ομάδας με αναβάτες τους Toni Elias και Sylvain Guintoli. Ωστόσο, η αλήθεια είναι πως φαινομενικά η ομάδα διέθετε μια οικονομική ευρωστία με δύο καλούς χορηγούς, Pramac και Alice, με την πρώτη να κατέχει και ποσοστό της ομάδας, ενώ η δεύτερη έχει ήδη συμβόλαιο και για το 2009.

Για το άμεσο μέλλον δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα και η ηγεσία περνά στον συνεταίρο του d' Antin, Paolo Campinoti. Για του χρόνου η ομάδα στοχεύει σε δύο νέους ταλαντούχους αναβάτες, τους Mika Kallio και Niccolo Canepa (όπως είπαμε και σε άλλη σχετική είδηση).



ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΕΛΑ DUCATI

Παρέλαση αστέρων από τη θέση που θα χηρέψει από του χρόνου, αυτή του Marco Melandri. Από την άλλη, ο ίδιος τι θα κάνει στο υπόλοιπο 2008;

Το μόνο σίγουρο είναι πως ο Melandri δεν θα είναι κόκκινος του χρόνου, με πιθανότερους προορισμούς τη Honda Gresini ή την Kawasaki. Φέτος, ωστόσο, μάλλον θα παραμείνει μέχρι τέλους αφού διά στόματος Livio Suppo θα είναι σίγουρα στο Brno, ενώ έχει εκτιμηθεί θετικά η προσπάθεια που κατέβαλλε στους τελευταίους δύο αγώνες – παρότι βαθμολογικώς άκαρπη. Οι κακές γλώσσες λένε πως μέσα στα αίτια βρίσκονται και οι υπέρογκες απαιτήσεις του Sete Gibernau για ενδεχόμενο συμβόλαιο.

Οι Ιταλοί ωστόσο ετοιμάζονται για την επόμενη χρονιά. Επισήμως, λοιπόν, η μια εργοστασιακή D16 έχει τρεις μνηστήρες: Nicky Hayden, Mika Kallio και Niccolo Canepa. Ο πρώτος έχει ένα προβάδισμα ως το ηχηρότερο όνομα εκ των τριών, ενώ ακούγεται πως μέσα στην ενδεχόμενη συμφωνία έχει βάλει το χέρι του και ο κύριος Dietrick Mateschitz, δηλαδή ο κύριος Red Bull.

Όσον αφορά στον Kallio, κι εδώ υπάρχει δάκτυλος Red Bull. Η Ducati επιθυμεί να κάνει την Alice Team φυτώριο νεαρών ανερχόμενων αναβατών με υποστήριξη από το ενεργειακό ποτό και η εκτίμηση προς τον Φιλανδό λογικά θα καρποφορήσει από το 2009.

Τέλος, ο επίσης πολλά υποσχόμενος Canepa δεν θα ξεχαστεί από τη Ducati, αλλά ίσως να παραταθεί λίγο η προαγωγή του αφού δεν θέλουν να καεί λόγω απειρίας. Πάντως, σε μια wildcard συμμετοχή του στο SBK πήγε πολύ καλά, ενώ και οι χρόνοι του σε δοκιμές MotoGP πρόσφατα στην Indianapolis ήταν εντυπωσιακοί. Το μέλλον είναι δικό του.

ΕΚΛΕΙΣΕ ΤΟ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙ ΤΗΣ KR

Έπεσε η αυλαία για το θρυλικό εργαστήρι της KR στο Banbury της Αγγλίας μετά από 12 χρόνια – και ο τελευταίος να κλείσει την πόρτα.

Πέρυσι αποχώρησε από τα MotoGP, φέτος σταμάτησε και στις δραστηριότητες της μονάδας του. Ο λόγος για τον Kenny Roberts Sr που είδε πως χωρίς MotoGP δεν του έβγαινε οικονομικά να συντηρεί μια ομάδα κορυφαίων μηχανικών για να φτιάχνουν μια χούφτα εξατμίσεις για supersport μοτοσυκλέτες.

Μια δωδεκαμελής ομάδα υπαλλήλων του Roberts προς το παρόν έχει μείνει χωρίς δουλειά, αλλά ο αρχιμηχανικός του, Barry Ward, ετοιμάζει μια δική του επιχείρηση που θα απασχολήσει όλο το δυναμικό φτιάχνοντας πλαίσια για λογαριασμό πελατών από το SBK.

Όπως δηλώνει όμως ο διευθυντής της KR, Chuck Aksland, αν βρεθεί η χορηγία για επιστροφή στα GP, τότε όλη η ομάδα θα δραστηριοποιηθεί άμεσα. Οι επαφές για ανεύρεση χορηγών συνεχίζονται καθώς ο Roberts θέλει να επιστρέψει στη δράση το ταχύτερο δυνατόν.

Είναι η τελευταία ομάδα που δεν προέρχεται από ένα πολυεθνικό κολοσσό, αλλά μοιάζει με οικογενειακό εργαστήρι, μια ρομαντική εικόνα που μας έχει λείψει.

ΟΥΓΓΡΙΚΟ GP

Η Dorna προτείνει στη FIM μια νέα πίστα που κατασκευάζεται στην Ουγγαρία και στο μεταξύ την έχει ήδη προσθέσει στο προσωρινό πρόγραμμα των GP για το 2009.

Η κατασκευή μιας νέας πίστας προδιαγραφών παγκοσμίου είναι γνωστή από πέρυσι, στη λίμνη Balaton της Ουγγαρίας. Μόλις πρόσφατα η Dorna, ανακοινώνοντας το προσωρινό πρόγραμμα του 2009, προσέθεσε στη λίστα την Ουγγρική πίστα και παράλληλα προχώρησε στην επίσημη αίτηση έγκρισης από την Παγκόσμια Ομοσπονδία Μοτοσυκλέτας, FIM.

Η πίστα κατασκευάζεται από την Ισπανική κατασκευαστική Sedesa και η διαχείρισή της θα ανατεθεί σε μια εταιρεία με την επωνυμία Balatonring Zrt., στην οποία θα συμμετέχει με 30% ο τουριστικός φορέας της χώρας, Magyar Turizmus Zrt. και με 70% η Ισπανική εταιρεία Worldwide Circuit Management S.L., πρόεδρος της οποίας είναι, μαντέψτε, ο γνωστός και μη εξαιρετέος κύριος Jorge Martinez Aspar – ο οποίος, παρεμπιπτόντως και μεταξύ πολλών άλλων, μανατζάρει και τον Ούγγρο παγκόσμιο πρωταθλητή 125 Gabor Talmacsi…

Αυτή η όμορφη Ισπανο-Ουγγρική συμφωνία επετεύχθη και ανακοινώθηκε σε ξενοδοχείο της Βουδαπέστης όπου παρευρέθησαν όλοι οι προαναφερθέντες, καθώς και ο υπουργός Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης της Ουγγαρίας, κύριος Bajnai Gordon.

Άρα το πράγμα είναι πιο (Ισπανικά) σοβαρό κι από ταυρομάχο στην αρένα…

Αντίο Κωνσταντινούπολη…

Η HONDA ΚΑΝΕΙ ΠΝΕΥΜΑ

Καλοκαιρινές διακοπές τα GP, αλλά άμα τη επιστροφή τους στις 17 Αυγούστου όλοι θα πέσουν στη μάχη πάνοπλοι και κυρίως η Honda που βρίσκεται λίγο… τρίτη στην επικαιρότητα.

Με την επανέναρξη του πρωταθλήματος το φιλοθεάμον κοινό περιμένει την επιστροφή Pedrosa με την ελπίδα πως θα μπει σφήνα στη διαφαινόμενη μονομαχία των Rossi και Stoner. Διά του λόγου το αληθές, ο Ισπανός πλέον σκέφτεται σοβαρά να τρέξει με το νέο πνευματικό RC212V, αφού πρώτα άφησε τον Nicky Hayden να πειραματιστεί αρκούντως μέχρι να βεβαιωθεί πως και γκάζι έχει και να τερματίσει σε ένα κομμάτι μπορεί. Θα το δοκιμάσει λοιπόν επί Τσέχικου εδάφους και, αν τον ικανοποιήσει, θα τρέξει με αυτό στον αγώνα.

Παράλληλα όμως η Honda ανακοίνωσε πως ο Shinya Nakano θα αποκτήσει στο Brno εργοστασιακό πακέτο. Ο συμπαθής Ιάπων θα έχει μια μοτοσυκλέτα που θα είναι όσο πιο κοντά γίνεται στα δύο Repsol. Είναι απορίας άξιον, βέβαια, γιατί επελέχθη ο Nakano και όχι ο Andrea Dovizioso, ο οποίος είναι μακράν ο καλύτερος μη-εργοστασιακός αναβάτης της Honda με βάση τα αποτελέσματα.

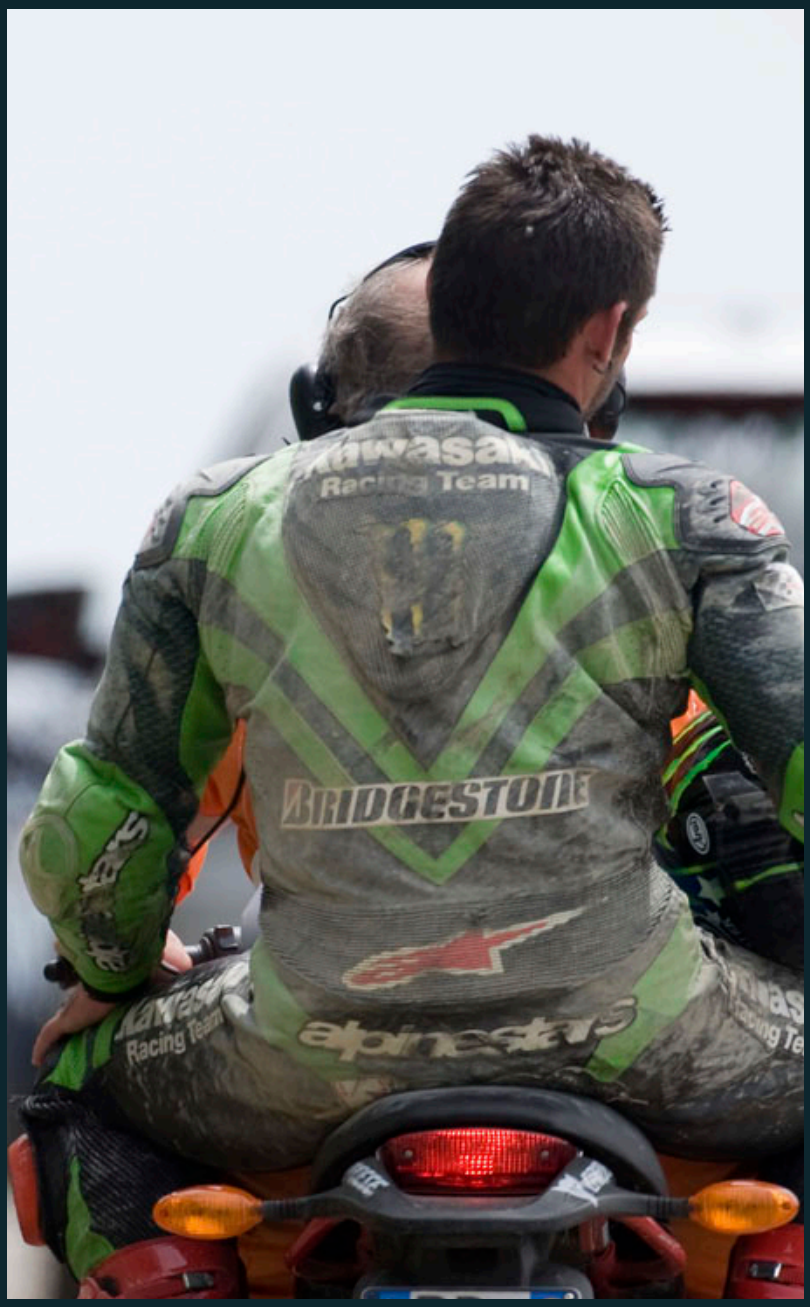
Έχουμε πάντως εδώ στο ebike μια θεωρία επ' αυτού: ο Dovi είναι πολύ επίφοβος – να επισκιάσει τους εργοστασιακούς αναβάτες. Κακίες…

ΕΧΩ ΠΡΑΣΙΝΟ ΑΝΘΡΑΚΟΝΗΜΑ ΛΕΓΕΤΕ

Σε κάθε αγώνα κάποιοι πέφτουν, μοτοσυκλέτες διαλύονται, κομμάτια εκσφενδονίζονται. Αναρωτηθήκατε ποτέ τι γίνονται όλα αυτά που έσπασαν και σκόρπισαν;

Κάποια από αυτά μπορεί να βρεθούν μέχρι και στο σαλόνι σας! Χωρίς πλάκα. Λίγες μέρες μετά τον αγώνα στο Assen, στην Ολλανδική ιστοσελίδα online δημοπρασιών Marktplaats.nl διατίθεντο κομμάτια από τη διαλυμμένη ZX-RR του John Hopkins, μεταξύ αυτών κομμάτι του ρύγχους με τον αριθμό 21, τμήματα των πλαϊνών φέρινγκ με το Μ του χορηγού Monster συν κάτι ψιλά. Μάλιστα, ο προμηθευτής των κομματιών ζητούσε πολύ λογικές τιμές, της τάξης των 110 ευρώ για κάθε κομμάτι.

Το ζητούμενο βέβαια είναι ποιος είναι ο τύπος που τα πουλάει. Επισήμως άγνωστος, αλλά αν σκεφτούμε πως η στροφή Ramshoek, όπου τσακίστηκε σπάζοντας τον αστράγαλό του ο Αμερικανός, δεν έχει πρόσβαση το κοινό, μάλλον μιλάμε για κάποιον από τους κριτές του αγώνα…



24ΩΡΟΣ ΑΘΛΟΣ

Ελληνική συμμετοχή με σημαντική διάκριση στον 24ωρο Αγώνα Αντοχής στην Catalunya

Την 4η θέση στην κατηγορία Supersport και 18η θέση γενικής κατέλαβε η Ισπανική ομάδα Honda Mas Moto με CBR600RR7 και αναβάτες τους Regidor, Feltrin, Lucas και τον διευθυντή του περιοδικού 0-300, Μαρίνο Κούλη.

Ανάμεσα σε 57 διεθνή πληρώματα που αγωνίζονται στο παγκόσμιο πρωτάθλημα Endurance, η ομάδα MasMoto ανέβηκε νωρίς στην 3η θέση στα supersport και 16η θέση γενικής και έμεινε εκεί έως την 17η ώρα του αγώνα. Με προβάδισμα 5 γύρων από την τέταρτη ομάδα και μόλις 2 γύρους πίσω από τη δεύτερη ομάδα, η διάκριση ήταν πολύ κοντά. Η πτώση όμως του Βραζιλιάνου οδηγού και ο τραυματισμός του στην κλείδα σήμανε 36 λεπτά καθυστέρηση στην ομάδα που βρέθηκε 7 γύρους πίσω από την 3η θέση. Με υπεράνθρωπη προσπάθεια οι αναβάτες Κούλης και Lucas προσπάθησαν να ανακτήσουν το χαμένο έδαφος, τερματίζοντας τελικά στην 4η θέση, μόλις 1 λεπτό και 10 δεύτερα πιο πίσω. Τη γενική κατάταξη κέρδισε η ομάδα Suzuki Catala που είναι 5η στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Endurance.

AUTODROMO DO ALGARVE

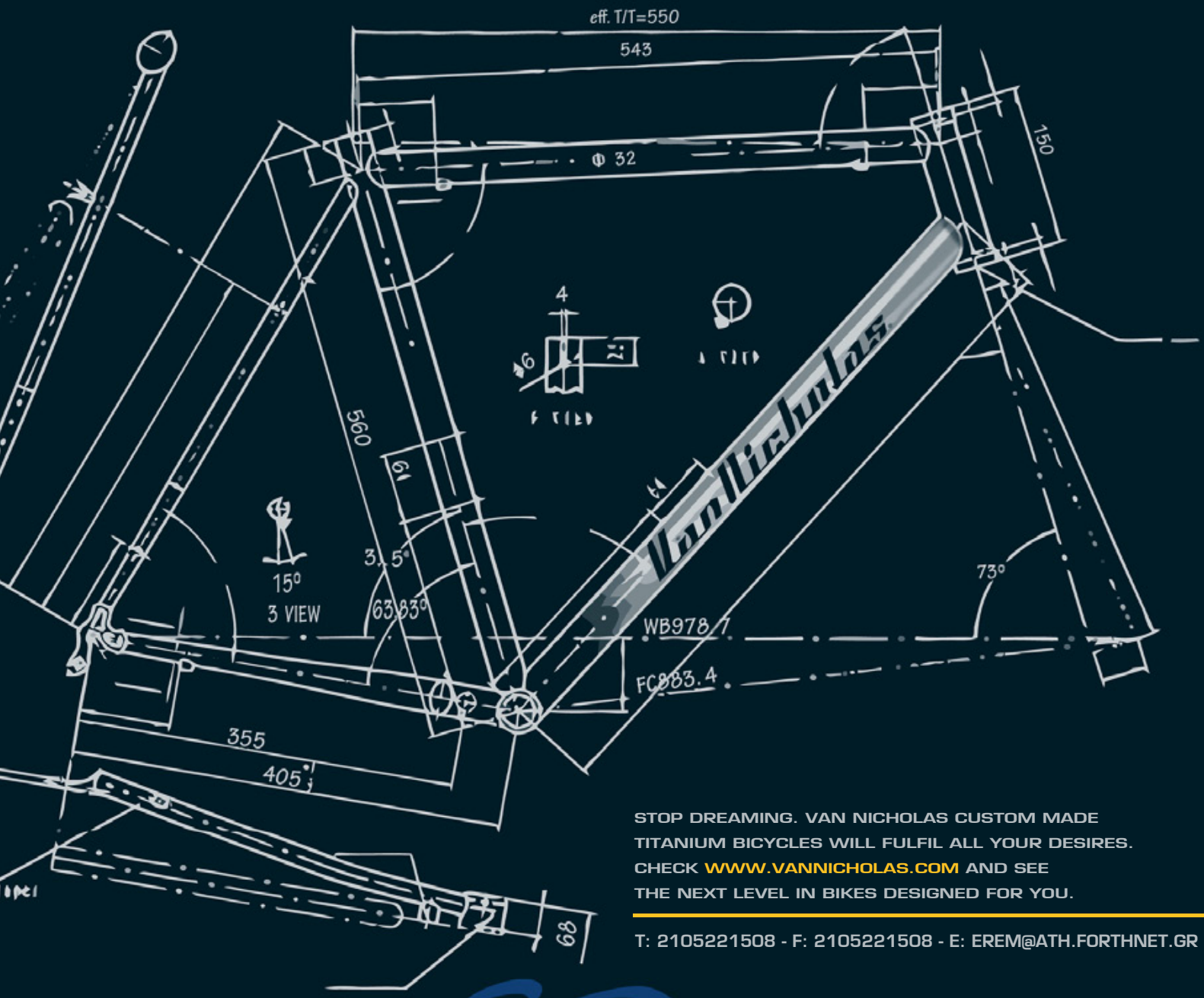
Εμείς μια πίστα είχαμε στην Αττική και την κλείσαμε, οι Πορτογάλοι φτιάχνουν άλλη μια και έχουν ήδη κλείσει αγώνα SBK

Η νέα πίστα βρίσκεται στο Portimao, μερικά μόλις λεπτά από το διεθνές αεροδρόμιο του Faro στον τουριστικά ανεπτυγμένο Πορτογαλικό νότο. Ο αγώνας των SBK έχει προγραμματιστεί να γίνει εκεί στις 2 Νοεμβρίου, εγκαινιάζοντας την πίστα, αλλά οι εργασίες δεν αναμένεται να έχουν τελειώσει πριν τον Οκτώβριο. Κανένας πάντως δεν δείχνει να ανησυχεί.

Προς το παρόν όλα τα τμήματα της πίστας βρίσκονται υπό κατασκευή, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις διασυνδέσεις της περιοχής με το δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων της χώρας και το αεροδρόμιο. Για τη νέα πίστα έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον και πολλές ομάδες F1 που βλέπουν εκεί ένα πρόσφορο μέρος για χειμερινές δοκιμές εκμεταλλευόμενοι τον καλό καιρό της περιοχής.

Van Nicholas

DREAMS COME TRUE



STOP DREAMING. VAN NICHOLAS CUSTOM MADE TITANIUM BICYCLES WILL FULFIL ALL YOUR DESIRES. CHECK WWW.VANNICHOLAS.COM AND SEE THE NEXT LEVEL IN BIKES DESIGNED FOR YOU.

T: 2105221508 - F: 2105221508 - E: EREM@ATH.FORTHNET.GR

Frederik

ΠΟΔΗΛΑΤΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ - SERVICE

ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ 51 (ΣΤΟΑ Α), 104 32 ΑΘΗΝΑ

Το γλέντι αρχίζει

κείμενο: Σπύρος Τσαντήλας,
φωτό: Ducati Corse, Honda, Kawasaki Racing, Suzuki MotoGP, Yamaha Racing, Αρχείο eBike

Μύριζε μπαρούτι το πράγμα από τον Ιούνιο. Ο Casey Stoner με συνεχείς πγεμονικές εμφανίσεις απειλεί να μετατρέψει την υπόλοιπη μισή σεζόν σε συνέχεια της περσινής. Απέναντί του ο επίσης αναγεννημένος Rossi και ο αποφασισμένος Pedrosa που πήρε κεφάλι στην κατάταξη μετά το Assen. Ο Ιούλιος, σε δύο αγώνες, τα είχε όλα: ξύλο, μονομαχίες, εκπλήξεις, ανατροπές και κάμποσα σπασμένα κόκκαλα...

>> MotoGP

Τροπική καταιγίδα

Πηγαίνοντας στη Γερμανία, η κατάσταση είχε αρχίσει να διαμορφώνεται υπέρ του Stoner. Ο Αυστραλός, ωφελημένος τα μάλλα από τις αναβαθμίσεις στα ηλεκτρονικά της GP08 του πήρε φόρα και για τρίτο κατά σειρά αγώνα διέλυσε την ψυχολογία του ανταγωνισμού ήδη από την Πέμπτη. Αναπαράγοντας τις εκπληκτικές εμφανίσεις που του έδωσαν πέρυσι τον πρώτο του τίτλο στα MotoGP, ο Stoner ήταν ταχύτερος όλων στις τρεις μέρες δοκιμών και πήρε άνετα την pole.

Στον αγώνα όμως, ο καιρός είχε άλλη άποψη. Η πολύ δυνατή βροχή που έπεφτε από το πρωί στο Sachsenring θα πρέπει να ήταν ό,τι το καλύτερο για τον Valentino Rossi που γυρνούσε στην καλύτερη περίπτωση 0.6 δευτερόλεπτα πιο αργά από τον Αυστραλό και έδειχνε να έχει χάσει τον αγώνα πριν καν ξημερώσει Κυριακή.

Η εκκίνηση του αγώνα, ωστόσο, επεφύλασσε εκπλήξεις. Ο, συνήθως φοβισμένος στο βρεγμένο, Dani Pedrosa έκανε άλλη μια εντυπωσιακή εκτόξευση και άρχισε να γυρνά σε εξωφρενικό ρυθμό. Ο Stoner στη δεύτερη θέση δεν είχε καν οπτική επαφή με τον Ισπανό, ενώ ο Rossi είχε ακόμη σοβαρότερα προβλήματα καθώς ξεκίνησε από την τρίτη σειρά εκκίνησης και είχε πολύ κόσμο να περάσει.

Στον πέμπτο γύρο ο Pedrosa είχε ήδη 7.5 δευτερόλεπτα διαφορά από τον δεύτερο και το γυρολόγιό του περνώντας για πέμπτη φορά τη γραμμή του τερματισμού έδειχνε λίγο πάνω από 1:35. Στα φρένα της ευθείας του Sachsenring ωστόσο ένα ρυάκι νερού απέδειξε γιατί κανένας άλλος δεν επιχειρούσε να κρατήσει τόσο γρήγορο ρυθμό στη βροχή: το μπροστινό του εργοστασιακού RCV πλανάρισε στο νερό και ο Pedrosa βρέθηκε να σέρνεται στο τέλος της ευθείας με όση φόρα είχε! Περνώντας, δε, από το όριο που χωρίζει την άσφαλτο από το γρασίδι, απέκτησε ένα κάταγμα στον καρπό κι ένα γερό χτύπημα στον αστράγαλο –πέραν του μη τερματισμού.

Πίσω του ο Rossi είχε ήδη φτάσει στην τρίτη θέση αλλά στο μεταξύ ο Stoner είχε χτίσει μια διαφορά. Στον 23ο γύρο οι δυο τους απείχαν τουλάχιστον 3 δευτερόλεπτα από τον τρίτο και τότε άρχισε το παιχνίδι. Ταχύτερο γύρο ο ένας, ταχύτερο γύρο ως απάντηση ο άλλος, ώσπου σύντομα έγινε σαφές πως ο Rossi δεν θα κατάφερνε να πιάσει τον Stoner που όδευε για τρίτη σερί νίκη.

Το βάθρο συμπλήρωσε ο Chris Vermeulen, ο οποίος εκμεταλλεύτηκε τη γνωστή του ικανότητα να κινείται γρήγορα στη βροχή. Ο Αυστραλός μάλιστα σε κάποιο σημείο έδειξε πως θα απειλούσε τον Rossi, όταν ο Ιταλός είχε συνειδητοποιήσει πως δεν μπορεί να πιάσει τον πρωτοπόρο και μείωσε λιγάκι τον ρυθμό του για να σιγουρέψει τη δεύτερη θέση. Όταν αντελήφθη πως ο Vermeulen έκανε όνειρα, ο Ιταλός έγραψε μερικούς απανωτούς γρήγορους γύρους για να κόψει αμέσως την όρεξη του αναβάτη της Suzuki, κάτι που ομολογουμένως έκανε αποτελεσματικότατα. Διά του λόγου το αληθές, στο park ferme ο Vermeulen δήλωνε πως του ήταν αδύνατο να πιάσει τον ρυθμό των δύο πρώτων…

Εντυπωσιακός ήταν και ο Alex de Angelis, ο οποίος ξεκόλλησε από όλους τους υπόλοιπους κυνηγώντας αστραπή τον Vermeulen, ωστόσο ουδέποτε έπεισε πως θα μπορούσε να ανέβει στο βάθρο αρκούμενος σε μια εντυπωσιακή τέταρτη θέση μακριά από τον πέμπτο, Andrea Dovizioso.

Ο rookie Ιταλός αναγνώρισε την απόλυτη κυριαρχία της Bridgestone στην υγρή Γερμανία, όντας ο πρώτος αναβάτης της Michelin, 28 ολόκληρα δευτερόλεπτα πίσω από τον de Angelis!

Στα αξιοσημείωτα της Γερμανίας, η απόδοση του Marco Melandri. Ο Ιταλός ξέρει καλά πως τρίζει η καρέκλα του και στον αγώνα προσπάθησε πολύ να κάνει κάτι καλό. Υπό την (φημολογούμενη) απειλή του Sete Gibernau που όλο και πιο συχνά κάνει δοκιμές στην Ιταλία με τη D16 και γράφει χρόνους που ο Melandri δεν έχει δει ούτε στα πιο υγρά του όνειρα, έπεσε λίγο μετά την ολοκλήρωση ενός ταχύτερου γύρου αγώνα. Μάλλον δεν έχει πολύ μέλλον στα κόκκινα, κάτι που επιβεβαιώθηκε όταν ανακοινώθηκε πως έχει ήδη συμφωνήσει την από κοινού λύση του συμβολαίου του για το 2009. Η φετινή σεζόν του όμως είναι ακόμη στον αέρα…

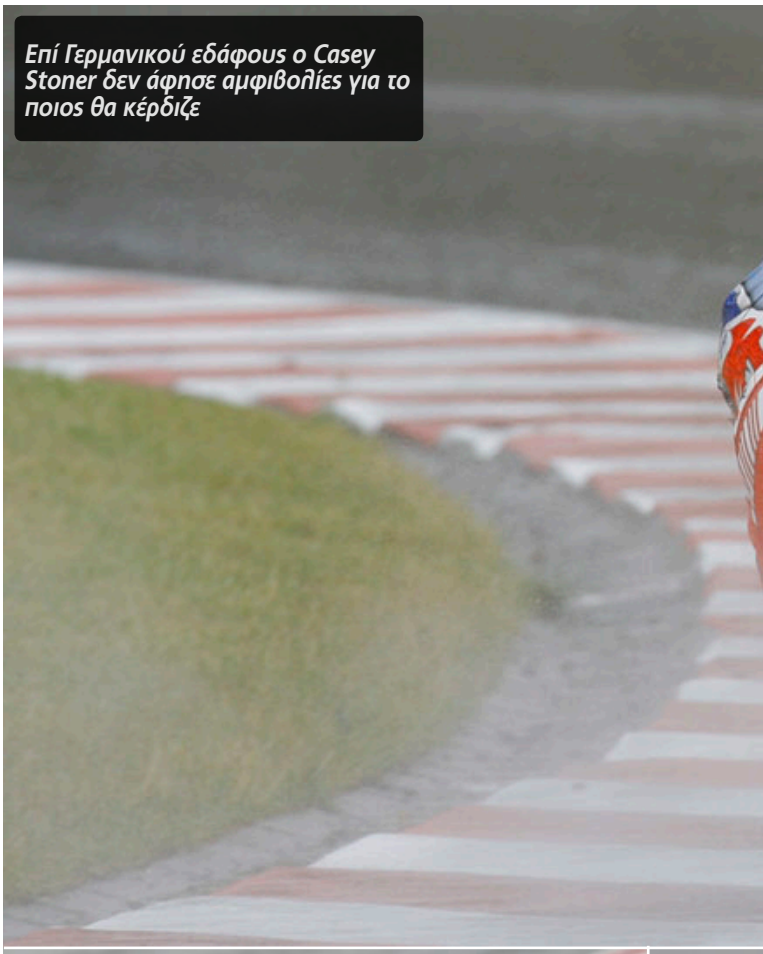
Δύσκολη η κατάσταση και για τον Nicky Hayden, ο οποίος είχε ένα προβληματικό πίσω λάστιχο με αποτέλεσμα να βγει στα πιτς για αλλαγή μοτοσυκλέτας χάνοντας κάθε επαφή με τον αγώνα. Παρόλα αυτά ξαναμπήκε δύο γύρους πίσω από τους άλλους για να πάρει βαθμούς.

Βλέπετε, μόλις 13 αναβάτες κατάφεραν να τερματίσουν… Εκτός των Pedrosa και Melandri έπεσε και ο Colin Edwards, ενώ απείχαν λόγω τραυματισμού οι Loris Capirossi και John Hopkins.

Μονομαχία στην Ξερή Λίμνη

Πέρυσι στη Laguna Seca ο Stoner έκανε πάρτι με τον ανταγωνισμό. Φέτος, με την κεκτημένη ταχύτητα των προηγούμενων τεσσάρων αγώνων, ο νεαρός πρωταθλητής μπήκε αποφασισμένος να συνεχίσει την άνοδό του. Ενδεικτικό της κυριαρχίας του ήταν το γεγονός πως από την Πέμπτη ως και το Σάββατο, ο Stoner γυρνούσε σταθερά κάτω από το ρεκόρ πίστας και πήρε την pole position με έναν άκρως εντυπωσιακό χρόνο, όντας ο μόνος αναβάτης που έπεσε κάτω από το 1:21.

Ο ίδιος ήταν απόλυτα πεπεισμένος πως δεν θα είχε αντίπαλο στην Καλιφορνέζικη πίστα. Χαρακτηριστικά, ερωτηθείς από δημοσιογράφο αν είχε κάποια αμφιβολία για τον αγώνα, με πολύ βλοσυρό ύφος απάντησε: «Κανένα».



Επί Γερμανικού εδάφους ο Casey Stoner δεν άφησε αμφιβολίες για το ποιος θα κέρδιζε

Alex de Angelis, ο αναβάτης της Gresini Honda οδήγησε με την ψυχή του στη Γερμανία αλλά δεν κατάφερε ποτέ να φτάσει τον Vermeulen

Το πρωί της Κυριακής, αντί για καύσωνα όλοι αντίκρισαν αυτό στη Laguna Seca. Να πως την πάτησε η Michelin

Αυτή τη φορά όμως ο Rossi πραγματοποίησε αυτό που έλεγε όλη την περασμένη εβδομάδα, δηλαδή πως για να παλέψει με τον αναβάτη της Ducati θα έπρεπε να ξεκινήσει τον αγώνα από κοντά του και όχι τρεις σειρές πιο πίσω. Παίρνοντας τη δεύτερη θέση στην εκκίνηση, ο Ιταλός θα είχε την ευκαιρία που ζητούσε, αν και για μια ακόμη φορά ο ρυθμός του με αγωνιστικά λάστιχα ήταν περίπου 0,4 δευτερόλεπτα πιο αργός από του Stoner. Χαριτολογώντας ο Rossi έλεγε στους δημοσιογράφους πως για να τον κερδίσει θα έπρεπε είτε να τον πυροβολήσει ή να ξεκινήσει 30 δευτερόλεπτα πιο νωρίς…

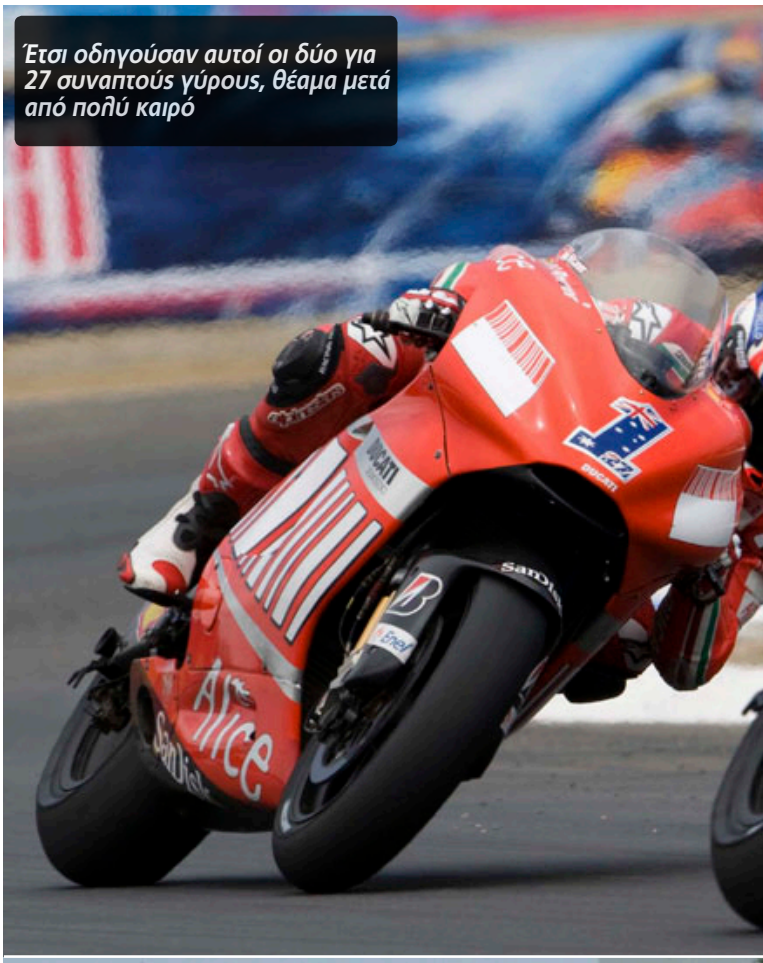
Η μεγάλη απουσία άκουγε στο όνομα Dani Pedrosa. Ο Ισπανός έκανε ό,τι μπορούσε για να τρέξει στη Laguna Seca, πέταξε μέχρι εκεί και ρίσκαρε στις δοκιμές ωστόσο τα τραύματά του τελικώς δεν του επέτρεψαν να τρέξει, απόφαση που πήρε την τελευταία στιγμή το Σάββατο βλέποντας πως του ήταν αδύνατο να παλέψει για την κορυφή.

Με την εκκίνηση ο Stoner έφυγε πρώτος, με τον Rossi να ακολουθεί κατά πόδας. Ο Ιταλός ήξερε πως δεν έπρεπε ν' αφήσει τον μεγάλο του αντίπαλο με άδεια πίστα μπροστά του. Έκανε λοιπόν την κίνησή του στο πιο αναπάντεχο σημείο της πίστας, μόλις στον πρώτο γύρο: στην καρδιά της τρομακτικής στροφής Corkscrew, ο Rossi βούτηξε στην απότομη κατηφόρα από την εσωτερική του εμβρόντητου Stoner και πήρε κεφάλι στην κούρσα!

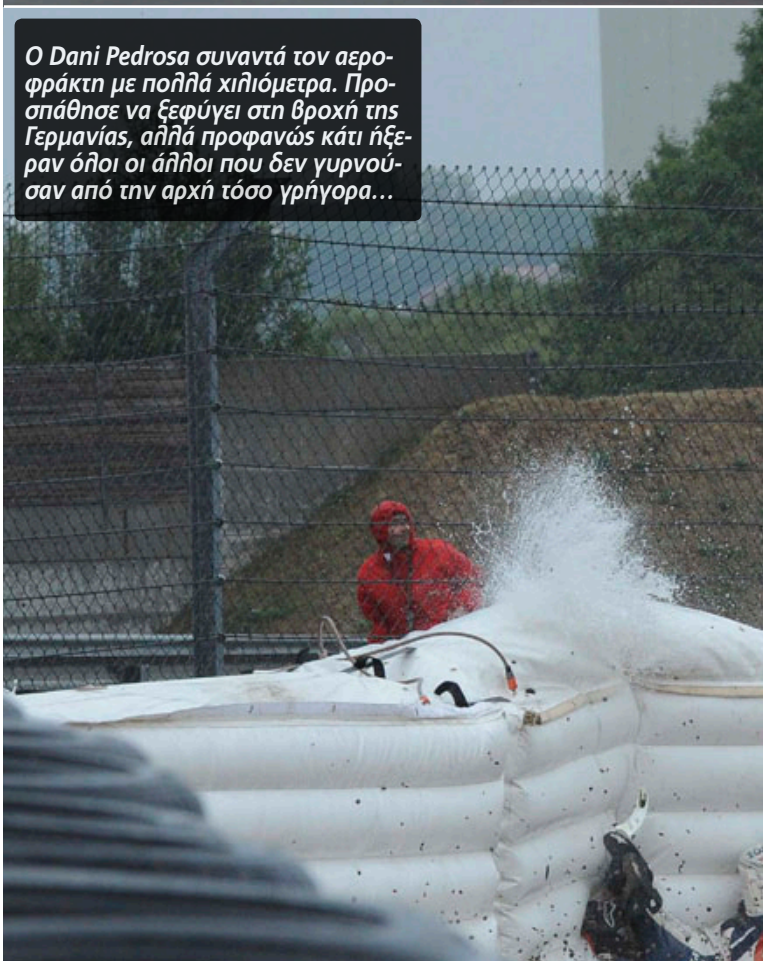
Από κει και μετά εξελίχθηκε ένα εκπληκτικό θρίλερ με τους δύο αναβάτες να μάχονται σώμα με σώμα σε ρυθμούς που για όλους τους υπόλοιπους δεν θα μπορούσαν να ανήκουν ούτε στα πιο τρελά τους όνειρα: στον 7ο γύρο είχαν πάνω από 7.5 δευτερόλεπτα διαφορά από τον, τότε τρίτο, Hayden! Οι δυο τους αντάλλαξαν θέσεις αρκετές φορές, μα ο Ιταλός είχε πάντα μια απάντηση στις επιθέσεις του Stoner και φρόντιζε να βρίσκεται μονίμως μπροστά του. Ήταν σαφές πως δεν θα μπορούσε να απομακρυνθεί, αλλά δεν ήταν αυτή η τακτική του.

Ο Rossi εκτέλεσε μαεστρικά ένα πλάνο το οποίο πολύ αμφιβάλλω αν υπάρχει άλλος εν ενεργεία αναβάτης που να μπορούσε να ακολουθήσει με τέτοια ακρίβεια για τόσους πολλούς απανωτούς γύρους. Τέρμα γκάζι στα τμήματα της πίστας που η Yamaha του υπερτερούσε και παμπόνηρη αμυντική οδήγηση όπου έκρινε πως η Ducati είχε το πάνω χέρι. Ο Ιταλός, γνωρίζοντας πού θα επιχειρούσε να επιτεθεί ο Stoner, φρόντιζε από νωρίς να κόψει τον ρυθμό του αντιπάλου του στερώντας του την ευκαιρία να περάσει με το γκάζι της D16 και μετά, όπου μπορούσε, άνοιγε μερικά δέκατα τη διαφορά του ώστε ο Αυστραλός να αναγκάζεται να κυνηγήσει. Κάθε φορά που ο Stoner τον περνούσε, ο κάτοχος επτά παγκόσμιων τίτλων απαντούσε με κάθε δυνατό τρόπο: από την εσωτερική, από την εξωτερική, μέχρι και από την αμμοπαγίδα της Corkscrew σε μια επίδειξη αποφασιστικότητας, θράσους και πολλής τύχης!

Το αποτέλεσμα ήταν ακριβώς αυτό που ο Rossi σχεδίαζε: να τσακίσει τα νεύρα του Stoner. Αυτή η αιματηρή μονομαχία συνεχίστηκε με αμείωτη ένταση για 27 ολόκληρους γύρους, με κανένα εκ των δύο να μπορεί να ξεφύγει από τον άλλο και τον Rossi να κρατά την ηγεσία του αγώνα για τη συντριπτική πλειοψηφία του χρόνου. Φτάνοντας ξανά στην μικρή «ευθεία» της Laguna – η οποία στην πραγματικότητα είναι μια ανοικτή αριστερή με ένα πολύ κατηφο-

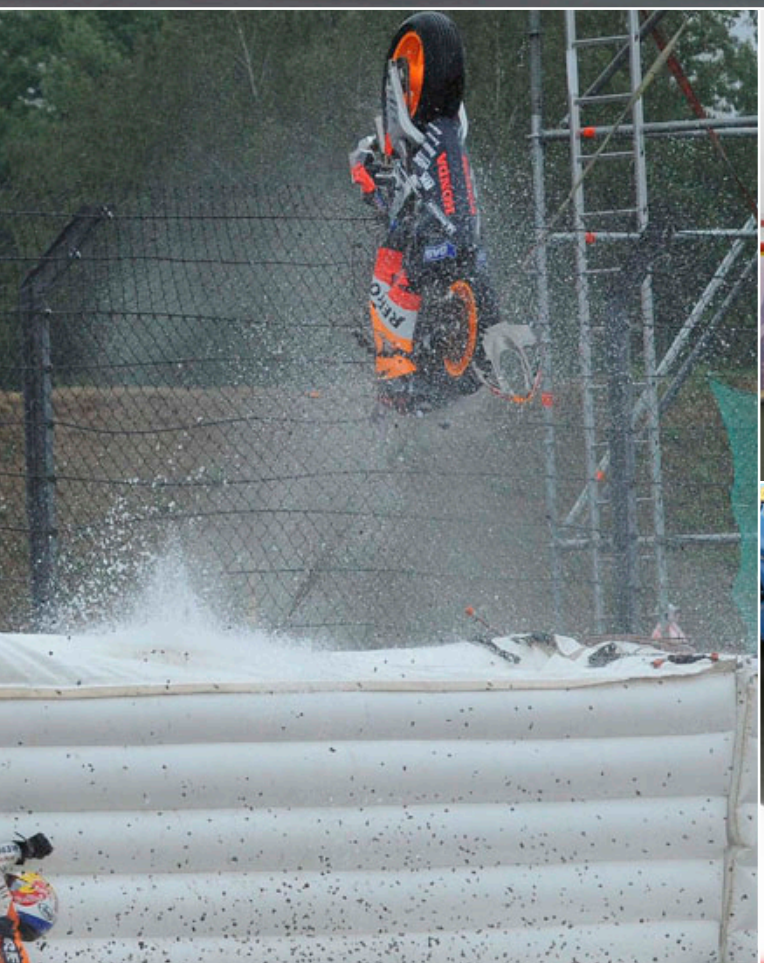


Έτσι οδηγούσαν αυτοί οι δύο για 27 συναπτούς γύρους, θέαμα μετά από πολύ καιρό



Ο Dani Pedrosa συναντά τον αεροφράκτη με πολλά χιλιόμετρα. Προσπάθησε να ξεφύγει στη βροχή της Γερμανίας, αλλά προφανώς κάτι ήξεραν όλοι οι άλλοι που δεν γυρνούσαν από την αρχή τόσο γρήγορα…

Παρέλαση αστέρων στη Laguna Seca



Και στρατολογικό γραφείο στους περιβάλλοντες χώρους της πίστας

Ο Loris Capirossi έχει επιστρέψει από τη Γερμανία, αλλά πονά πολύ ακόμη. Όσοι έχουν δει την τρύπα στο χέρι του λένε πως είναι τρομακτική και αρνείται να επουλωθεί

ρικό τελευταίο κομμάτι όπου οι αναβάτες φρενάρουν από 260 σε 80 μέσα σε λίγα μέτρα, ο Stoner καθυστέρησε υπερβολικά να φρενάρει, ο πίσω τροχός του έχασε επαφή με την άσφαλτο και αναγκαστικά ανοίχτηκε στην έξοδο για να μην εμβολίσει από πίσω τον Ιταλό. Χάνοντας τα φρένα ο Stoner βγήκε εκτός πίστας και, την ώρα που επιχειρούσε να ξαναμπεί, ο μπροστινός του τροχός πάτησε στην πιο βαθειά άμμο με αποτέλεσμα μια χαζή πτώση. Σηκώθηκε αμέσως και ξαναμπήκε, αλλά τα 14 δευτερόλεπτα που είχε απομακρυνθεί ο Rossi δεν υπήρχε τρόπος να καλυφθούν σε πέντε γύρους.

Ήταν όμως τόσο μεγάλη η διαφορά τους από τους υπόλοιπους, που ο τρίτος Vermeulen δεν πρόλαβε καν να δει τον Stoner να πέφτει και να ξαναμπαίνει στην πίστα.

Παρόλα αυτά, η δεύτερη θέση του ήταν αρκετή για να υπερκαλύψει τη διαφορά από τον απόντα Pedrosa στη βαθμολογία και να τον προάγει σε δεύτερο, 25 βαθμούς πίσω από τον Rossi και 16 μπροστά από τον Ισπανό.

Για τον Αυστραλό αναβάτη της Suzuki, αυτός ο αγώνας ήταν μια επανάληψη του περσινού του κατορθώματος στη Laguna Seca, μόνο που φέτος ανάμεσα σε αυτόν και τον Stoner «χώθηκε» ο Valentino Rossi. Αυτό που έχει έντονο ενδιαφέρον στην περίπτωση του Chris Vermeulen, είναι πως τον τελευταίο μήνα είχε δεχτεί μια πρόταση από τη Ducati για να πάει στα SBK του χρόνου στη θέση του Troy Bayliss, ενώ παράλληλα κυκλοφορούσαν φήμες πως η Suzuki ψαχνόταν να τον αντικαταστήσει. Μετά τις δύο απανωτές επισκέψεις του στο βάθρο, πάντως, μάλλον δεν θα κουνηθεί από τη θέση του, ειδικά δεδομένου ότι ο ίδιος επιθυμεί να παραμείνει στα MotoGP.

Τέταρτος, πολύ μακριά από τους τρεις πρώτους, τερμάτισε ο Andrea Dovizioso, για δεύτερο συνεχόμενο αγώνα πρώτο Honda και πρώτο Michelin επίσης. Πίσω του ο Nicky Hayden, ο οποίος ήταν σίγουρα απογοητευμένος καθώς δεν κατάφερε να κρατήσει πίσω του αυτόν που προεξοφλείται πως του χρόνου θα του φάει την εργοστασιακή θέση στην ομάδα της Repsol.

Ένας μήνας που σίγουρα θα θέλει να ξεχάσει ο Jorge Lorenzo ήταν ο Ιούλιος. Πτώση ανώδυνη στη Γερμανία, τρελό highside με θεαματικότατη απογείωση στον πρώτο γύρο της Laguna όμως – και άλλο ένα σπασμένο κόκκαλο με 10 μέρες ανάρρωση σε ακινησία, μετατάρσιο αυτή τη φορά…

Πολύ καλές εμφανίσεις έκαναν οι δύο Αμερικανοί, Ben Spies και Jamie Hacking, που αγωνίστηκαν ως wild cards για λογαριασμό των Suzuki και Kawasaki αντιστοίχως. Ο πρώτος κατάφερε να τερματίσει όγδοος, μπροστά από αρκετά ηχηρά ονόματα, με τον 37χρονο Hacking τρεις θέσεις πιο πίσω και αμφότερους να δηλώνουν πως το κατευχαριστήθηκαν. Κάτι που δίνει ακόμη περισσότερο κύρος στην εμφάνισή τους, δε, είναι το γεγονός πως αμέσως μετά τον αγώνα των MotoGP έπρεπε να τρέξουν και στο κανονικό τους πρωτάθλημα AMA SBK, με τον Spies να ξεκινά από τον pole και να τερματίζει δεύτερος, χάνοντας μόνο από τον μεγάλο του (και μοναδικό) αντίπαλο στις Η.Π.Α., Mat Mladin.

Υψηλές παρουσίες στο pit της Ducati, Tom Cruise και Katie Holms. Η Andriana, νομίζω, ντρέπεται λιγάκι

Jamie Hacking, ντεμπούτο στα 37. Τον West πάντως τον πέρασε

Πάνω από αριστερά, ο μόνο: Eddie Lawson, R Roberts Jr, Nicky Hayd ρά: Wayne Rainey, Ker Schwantz. Συνολικά 1 Στα άκρα: Carmelo Ezp και άγνωστος δεξιά

Λαστιχώματα

Επρόκειτο για μια σπουδαία νίκη της Bridgestone, καθώς

κύριοι με τα κύπελλα
Freddie Spencer, Kenny
en. Κάτω από αριστε-
nny Roberts Sr, Kevin
1 τίτλοι GP made in USA.
eleta (Dorna CEO) αριστερά

Ο Chris Vermeulen με δύο τρίτες θέσεις άλλαξε άρδην το άμεσο μέλλον τον. Εδώ μπαίνει στην Corkscrew και κοιτά το χάος

Το Ολυμπιακό κράνος του Nicky Hayden

Είναι η δεύτερη φορά που ο Rossi (46) περνάει τον Stoner (1) από την εσωτερική της Corkscrew... Αυτή τη φορά οδήγησε και λίγο στην άμμο για να τα καταφέρει

Ben Spies, κάθε φορά και καλύτερα, από του χρόνου μόνιμα

Ο Stoner μόλις έχει χάσει τα φρένα στο τέλος της μικρής ευθείας, αφήνοντας τη νίκη στο πιάτο του αντιπάλου του

η Michelin αποδείχθηκε πως ακολούθησε λάθος στρατηγική. Δια στόματος του αγωνιστικού της διευθυντή, Jean-Phillip Weber, παραδέχτηκε πως προετοιμάστηκε με βάση τα περσινά δεδομένα – όπου και πάλι όλοι οι αναβάτες της βρίσκονταν αλλού γι' αλλού – και, περιμένοντας πολλή και ξερή ζέστη, έφεραν πολύ σκληρές γόμες. Όμως ο καιρός αποδείχθηκε ανοιξιάτικος με πολύ χαμηλότερες θερμοκρασίες και ως αποτέλεσμα τα λάστιχα που είχαν φέρει ήταν ουσιαστικά άχρηστα, καθώς ήθελαν αμέτρητους γύρους για να φτάσουν σε θερμοκρασία λειτουργίας – αν ποτέ έφταναν. Είναι εξόφθαλμα χαρακτηριστικό το παράδειγμα αρκετών αναβατών που το Σάββατο μπήκαν στην ηλιόλουστη πίστα με intermediate βρόχινα λάστιχα σε αναζήτηση μιας ικανά μαλακής γόμας για έναν ανταγωνιστικό χρόνο… Η Michelin φέτος κάνει ό,τι μπορεί για να βγάλει σωστό τον Valentino Rossi που ήθελε σώνει και καλά να αλλάξει στρατόπεδο πέρυσι…

Μετά τον αγώνα, στο park ferme ο Stoner ήταν εμφανώς εκνευρισμένος και αρνήθηκε να δώσει το χέρι του στον Rossi –παρουσία του VIP προσκεκλημένου Tom Cruise! Η αιτία, κατά τον Αυστραλό, είναι πως η οδήγηση του Rossi ήταν «επικίνδυνη» σε αρκετά σημεία. Η κατάσταση εκτονώθηκε αργότερα στο βάθρο, με τους ψυχραιμότερους και πιο έμπειρους ανθρώπους της Ducati να συμβουλεύουν τον νεαρό αναβάτη να μην το παρατραβήξει καθώς επί της ουσίας είχε άδικο και η γκρίνια θα απέβαινε εις βάρος του τελικά – όπως και έγινε, στο σύνολο του διεθνούς Τύπου.

Πιο πίσω, τα μεταγραφικά σίριαλ συνεχίζονται. Πολλοί αγωνιούν για τις θέσεις τους, με πρώτο και καλύτερο τον Nicky Hayden που πλέον θεωρείται πως έχει τελειώσει από τη Honda. Προφανώς είναι πολλές οι ομάδες που θα τον ήθελαν (ειδικά με τους προσωπικούς χορηγούς και την γιγάντια αγορά που εκπροσωπεί) προεξέχουσας της Ducati που δείχνει να βρίσκεται πολύ κοντά του.

Αν συμβεί αυτή μεταγραφή θα αφορά τη θέση του Marco Melandri, ο οποίος για μια φορά ακόμη έμεινε στην ουρά του αγώνα. Έχοντας ήδη ξεκαθαρίσει πως δεν θα φορά κόκκινα το 2009, ο Ιταλός αγωνιά για την υπόλοιπη φετινή σεζόν καθώς δεν είναι καθόλου σίγουρο πως στο Brno θα βρίσκεται στη σέλα της εργοστασιακής Desmosedici, την οποία εποφθαλμιά ο γνωστός και μη εξαιρετέος κύριος Sete Gibernau.

Ραντεβού στις 17 Αυγούστου στην Τσεχία λοιπόν, μετά από ένα 20ήμερο διακοπών για τους αναβάτες των MotoGP – με τους περισσότερους να χρειάζονται την ξεκούραση περισσότερο για ανάρρωση από τραυματισμούς παρά για διακοπές και μπανάκια.

Η πρώτη νίκη στις Η.Π.Α. πανηγυρίζεται δεόντως από τον Rossi που φιλά την άσφαλτο της Corkscrew για την τύχη που του χάρισε. Οι δύο κύριοι που κρατούν την M1 συνελήφθησαν αμέσως μετά: ήταν θεατές που καβάλησαν το κάγκελο!

Ο σπέσιαλ χρωματισμός του Colin Edwards με το άγαλμα της Ελευθερίας δεν τον βοήθησε πολύ στον αγώνα

>> 250GP

SuperPippo Show

Οι δίχρονες κατηγορίες δεν τρέχουν στη Laguna Seca λόγω Καλιφορνέζικης νομοθεσίας, έτσι ο αγώνας στο Sachsenring ήταν ο τελευταίος τους πριν τις καλοκαιρινές διακοπές.

Ως τώρα, η μεσαία κατηγορία των GP είχε κυλήσει μάλλον αναπάντεχα, με μόνο τον Mika Kallio να προσφέρει αναμενόμενα αποτελέσματα. Από την άλλη, το θεωρητικό φαβορί Alvaro Bautista έπεσε θύμα έντονων διακυ-

Ben Spies αριστερά και Mat Mladin δεξιά στο βάθρο των AMA SBK. Η συμμετοχή στα MotoGP είχε τις επιπτώσεις της για τον Spies που δεν κατάφερε να νικήσει

Συνεχίζει ένα δυνατό σερί που ξεκίνησε από τη Βαρκελώνη ο Hector Barbera και έχει φτάσει πέμπτος στην κατάταξη. Εδώ μόλις έχει περάσει τον Julian Simon (60) που αρχικά προηγείτο στον αγώνα

Κυρίες και κύριοι, ο νέος πρωτοπόρος των 250 και προσωπική μου συμπάθεια

Ο Yuki Takahashi φέτος έχει αναλάβει το δύσκολο έργο του Andrea Dovizioso, να οδηγήσει το ασημί JiR Scot Honda σε μια θάλασσα από Aprilia και KTM

μάνσεων στην απόδοσή του – και στην τύχη του – ενώ άλλα θεωρητικά δυνατά χαρτιά, όπως ο Mattia Pasini, δεν δείχνουν να παίζουν δυνατά στην κορυφή.

Εκεί όμως έφτασε τον Ιούλιο ένας αναπάντεχος αναβάτης, ο Marco Simoncelli ή SuperPippo για τους Ιταλούς. Όταν ξεκινούσε η χρονιά ο ψηλός αναβάτης της Gilera με την αφάνα θεωρείτο ως κάποιος που θα έπρεπε να είναι ιδιαίτερα ευχαριστημένος αν έμπαινε μέσα στην εξάδα, άντε να καταφέρει και μερικά περιστασιακά βάθρα. Στον τερματισμό του Assen, όμως, ο SuperPippo θα έκλεινε τη διαφορά του από τον Kallio στον ένα βαθμό, με το πέμπτο συνεχόμενο βάθρο του και τους πιασμένους εξ απήνης ειδικούς να διερωτώνται πού θα βρισκόταν ο Ιταλός αν δεν είχε πέσει στους δύο εναρκτήριους αγώνες της χρονιάς…

Προσθέτουμε και το ότι ο Simoncelli ως τώρα έτρεχε με το «δεύτερο» αγωνιστικό της Aprilia, το customer bike 250 LE που υποτίθεται πως απέχει σε επιδόσεις και ικανότητες του πλήρως εργοστασιακού όπλου που έχουν αναβάτες όπως ο Bautista.

Σε αναγνώριση της υπερπροσπάθειας και των αποτελεσμάτων που έχει φέρει ο Ιταλός, ωστόσο, η Gilera του έδωσε λίγες μέρες πριν τον Γερμανικό αγώνα την ευκαιρία να δοκιμάσει το εργοστασιακό RS και τον άφησε να αποφασίσει αν θα ήθελε να τρέξει με αυτό ή θα προτιμούσε τη σιγουριά της μοτοσυκλέτας που χρησιμοποιούσε για δεύτερη συνεχόμενη σεζόν. Ο Simoncelli αποφάσισε τελικά να προαχθεί στο εργοστασιακό RS και μετέβη στο Sachsenring με όλο το σύμπαν να συνωμοτεί υπέρ του.

Ο αγώνας των 250, όπως και τα MotoGP, έγινε σε μια πίστα που έμοιαζε με λίμνη, υπό καταρρακτώδη βροχή και με πολύ νερό στην άσφαλτο. Ο Simoncelli είχε κατακτήσει ήδη την pole, αλλά στην εκκίνηση δεν έφυγε καλά με αποτέλεσμα στην πρώτη στροφή να βρίσκεται τρίτος πίσω από τους Fabrizio Lai και Julian Simon. Αυτό ωστόσο δεν ήταν αρκετό να προβληματίσει τον Ιταλό.

Με φουσκωμένη αυτοπεποίθηση, εμπιστοσύνη στον εαυτό του και την ολοκαίνουργια μοτοσυκλέτα του άρχισε αμέσως την επίθεσή του και πολύ γρήγορα καθάρισε όποιον βρήκε μπροστά του για να φύγει μακριά. Πόσο; Ας πούμε πως στον 7ο γύρο είχε ήδη πέντε δευτερόλεπτα διαφορά από τον δεύτερο, που στο μεταξύ ήταν ο Hector Barbera! Ο Simoncelli δεν ξανακοίταξε ποτέ πίσω του, δεν έριξε τον ρυθμό του παρά μόνο όταν ήταν πολύ-πολύ μακριά απ' όλους και πήρε μια πειστικότατη νίκη που τον ανέβασε στην κορυφή της κατάταξης των 250. Πλέον, για τον Ιταλό το μόνο που είχε σημασία ήταν να δει πού θα τερμάτιζαν οι υπόλοιποι διεκδικητές του τίτλου, για να ξέρει απλά με πόση διαφορά θα πήγαινε τις διακοπές του.

Πίσω του ωστόσο παιζόταν μια πραγματική μάχη αλά 250, από αυτές που μάλλον θα αναπολούμε σε μερικά χρόνια – όταν οι χαρτογιακάδες των τμημάτων μάρκετινγκ θα έχουν «τετραχρονίσει» και καλουπώσει την πιο θεαματική φέτος κατηγορία των GP σε έκθεση μοντέλων παραγωγής…

Πέντε αναβάτες ζητούσαν εναγωνίως δύο θέσεις στο βάθρο και η μάχη στην πλημμυρισμένη πίστα έδειχνε ανελέητη. Στην ομάδα αυτή βρισκόταν ο Alvaro Bautista, ο οποίος είχε κάνει μια απαίσια εκκίνηση και για να φτάσει κοντά στους πρωτοπόρους έκανε κάμποσους πολύ γρή-

Ο Mika Kallio έχει βρεθεί πρόσκαιρα εκτός κορυφής, το ακριβώς αντίθετο από τον Marco Simoncelli που τον πέρασε στη βαθμολογία

Για να βγει δεύτερος ο Brandl (17) έπρεπε μεταξύ άλλων να επικρατήσει επί ενός διακδικητή του τίτλου, τον Simone Corsi (24)

Hiroshi Ayoama (4) και Mattia Pasini (75) μάχονται. Ο πρώτος βρίσκεται στη σκιά του Kallio, ο έτερος θύμα της αστάθειάς του, αμφότεροι όμως είναι πολύ ταλαντούχοι

Ο Gabor Talmacsi (1) μόλις έχει περάσει τον Nicolas Terol (18) καθοδόν προς το βάθρο

Ο Alvaro Bautista (19) μόλις έχει περάσει και τον Thomas Luthi (12) καθοδόν προς άλλο ένα βάθρο μετά από σκληρή μάχη

Ο Bradley Smith το παλεύει και φέτος είναι πολύ ανταγωνιστικότερος από πέρυσι, του λείπει όμως η εμπειρία στις κρίσιμες στιγμές

γορους γύρους σε δύσκολες συνθήκες. Παρά την τιτάνια προσπάθειά του, ο πρώην πρωταθλητής των 125 δεν κατάφερε να φτάσει ως τη δεύτερη θέση, μένοντας τρίτος πίσω από τον συμπατριώτη του Barbera.
Ο ως τότε πρωτοπόρος της βαθμολογίας, Mika Kallio, ανήμπορος να ανέβει στο βάθρο, τερμάτισε τέταρτος μπροστά από ένα ακόμη KTM, αυτό του Julian Simon που κατάφερε την καλύτερή του επίδοση για το 2008 ως τώρα.

>> 125GP

Νάτος ο πρωταθλητής;

Ο Γάλλος Mike di Meglio ήταν ο μεγάλος κερδισμένος της Γερμανίας. Η πρώτη κατηγορία της ημέρας είχε την τύχη να μην αγωνιστεί σε συνθήκες λίμνης, αν και η απειλή της βροχής ήταν παρούσα από το πρωί, ωστόσο ο αγώνας των «μικρών» κηρύχθηκε στεγνός και έτσι διεξήχθη.
Από την pole ξεκίνησε ο περσινός πρωταθλητής της κατηγορίας, ο βετεράνος Gabor Talmacsi, αλλά ένα πρόσκαιρο μηχανικό πρόβλημα τον ανάγκασε να χάσει πολύ έδαφος και να βρεθεί αρκετές θέσεις πίσω. Στο μεταξύ, την κεφαλή θα έπαιρνε ο Bradley Smith, ο νεαρός Βρετανός που πολλές φορές φέτος έχει βρεθεί σε μάχες κορυφής αλλά λίγες έχει καταφέρει να τις εκμεταλλευτεί.
Το ίδιο σενάριο, δυστυχώς για τον Smith, ξεδιπλώθηκε και στο Sachsenring. Ο Βρετανός οδήγησε μέχρι περίπου τη μέση του αγώνα, αλλά σταδιακά βρέθηκε να υποκύπτει στην πίεση των di Meglio και Stefan Brandl. Ο Γάλλος πέρασε πρώτος στον αγώνα στον 17ο γύρο και παρέμεινε εκεί μέχρι να πάρει την καρό σημαία, ενώ ο Brandl που πετούσε με την υποστήριξη των συμπατριωτών του στην εξέδρα καταφέρνοντας να τερματίσει δεύτερος – ο πρώτος Γερμανός που ανεβαίνει στο βάθρο των 125 εδώ και δέκα χρόνια.
Η πτώση στην απόδοση του Smith ήταν ολοκληρωτική. Ο Talmacsi, έχοντας ξεπεράσει το πρόβλημα που τον ταλάνισε στις αρχές του αγώνα, είχε ξεκινήσει μια επική αντεπίθεση προς την κεφαλή του αγώνα με κάμποσους ταχύτερους γύρους και έφτασε εκεί προς το τέλος. Όταν βρήκε μπροστά του τον Smith τον πίεσε πολύ και το αποτέλεσμα ήρθε στον τελευταίο γύρο, όταν τον πέρασε για ν' ανέβει αυτός στο χαμηλότερο σκαλί του βάθρου ως επιβράβευση για την προσπάθεια που κατέβαλε.
Ο Simone Corsi, ο μόνος αναβάτης που βρισκόταν σχετικά κοντά στον di Meglio στην κατάταξη των 125, έκανε έναν κακό αγώνα. Παρόλο που εκκίνησε από την πρώτη σειρά δεν κατάφερε ποτέ να ανταγωνιστεί τους πρωτοπόρους και τελικά τερμάτισε 5ος, αποτέλεσμα που τον απομάκρυνε στους 30 βαθμούς από τον Γάλλο επικεφαλής της βαθμολογίας. Πίσω του τερμάτισε ο έτερος Γερμανός, Sandro Cortese, ακολουθούμενος από τους πιτσιρικάδες Nico Terol, Scott Redding, Esteve Rabat και Marc Marquez.
Μετά από αυτόν τον αγώνα και πριν από τις καλοκαιρινές διακοπές, η κατάταξη των 125 έχει πλέον ένα δυνατό φαβορί στην κορυφή και μια αρκετά πιο κλειστή μάχη στις υπόλοιπες θέσεις. Στο Brno της Τσεχίας, όταν θα επανέλθουν στις πίστες οι αναβάτες, θα δούμε κατά πόσον υπάρχει αντίπαλος για τον Mike di Meglio ή όχι.

Ο Stefan Brandl πανηγυρίζει το πρώτο βάθρο Γερμανού σε πάτριο έδαφος μετά από μια δεκαετία

Mike di Meglio, ένα βήμα πιο κοντά στην επικράτηση των 125;

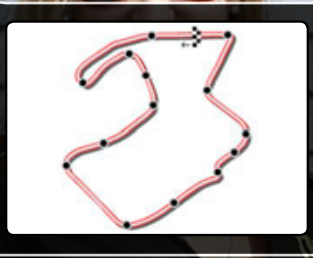
PERISTERAS

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΟΤΟ

METZELER DUNLOP PIRELLI MICHELIN BRIDGESTONE

ΜΙΧΑΛΑΚΟΠΟΥΛΟΥ 142-144, ΤΗΛ.: 210 7775 380 FAX: 210 7798 116
email: peristerastyres@gmail.com

Laguna Seca, USA
www.laguna-seca.com



Μήκος: 3,610 m
Στροφές: 11
Δεξιές: 3
Αριστερές: 8

MotoGP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός	
Θερμοκρασία αέρα:	21ºC	
Θερμοκρασία εδάφους:	34ºC	
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	14:01	
Απόσταση αγώνα:	32 γύροι / 115.52 km	
Ρεκόρ πίστας:	Casey Stoner (νέο)	
	1'21.488	159.483 km/h
Pole position:	Casey Stoner	
	1'20.700	161.040 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Casey Stoner	
	1'21.488	159.483 km/h

250 GP

Συνθήκες αγώνα:	Υγρός	
Θερμοκρασία αέρα:	15ºC	
Θερμοκρασία εδάφους:	18ºC	
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	12:16	
Απόσταση αγώνα:	29 γύροι / 106.459 km	
Ρεκόρ πίστας:	Mika Kallio	
	1'24.762	155.914 km/h
Pole position:	Marco Simoncelli	
	1'23.399	158.462 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Hector Barbera	
	1'32.551	142.792 km/h

125 GP

Συνθήκες αγώνα:	Στεγνός	
Θερμοκρασία αέρα:	16ºC	
Θερμοκρασία εδάφους:	19ºC	
Ώρα εκκίνησης (τοπική):	11:00	
Απόσταση αγώνα:	27 γύροι / 99.117 km	
Ρεκόρ πίστας:	Gabor Talmacsi	
	1'26.909	152.062 km/h
Pole position:	Gabor Talmacsi	
	1'27.552	150.945 km/h
Ταχύτερος γύρος αγώνα:	Mike di Meglio	
	1'27.584	150.890 km/h

Moto GP

Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	46	Valentino Rossi	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	157.270	44'04.311
2	1	Casey Stoner	AUS	Ducati Marlboro Team	Ducati	156.501	+13.001
3	7	Chris Vermeulen	AUS	Rizla Suzuki	Suzuki	155.703	+26.609
4	4	Andrea Dovizioso	ITA	JiR Team Scot	Honda	155.221	+34.901
5	69	Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	Honda	155.177	+35.663
6	14	Randy De Puniet	FRA	LCR Honda	Honda	155.061	+37.668
7	24	Toni Elias	SPA	Alice Team	Ducati	154.832	+41.629
8	11	Ben Spies	USA	Rizla Suzuki	Suzuki	154.815	+41.927
9	52	James Toseland	GBR	Tech 3 Yamaha	Yamaha	154.752	+43.019
10	56	Shinya Nakano	JPN	San Carlo Honda Gresini	Honda	154.673	+44.391
11	12	Jamie Hacking	USA	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	154.566	+46.258
12	50	Sylvain Guintoli	FRA	Alice Team	Ducati	154.050	+55.273
13	15	Alex De Angelis	RSM	San Carlo Honda Gresini	Honda	154.036	+55.521
14	5	Colin Edwards	USA	Tech 3 Yamaha	Yamaha	153.645	+1'02.380
15	65	Loris Capirossi	ITA	Rizla Suzuki	Suzuki	153.315	+1'08.207
16	33	Marco Melandri	ITA	Ducati Marlboro Team	Ducati	153.160	+1'10.962
17	13	Anthony West	AUS	Kawasaki Racing Team	Kawasaki	150.615	+1 γύρο
Δεν συμπλήρωσε γύρο	48	Jorge Lorenzo	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha		

Αναβάτες

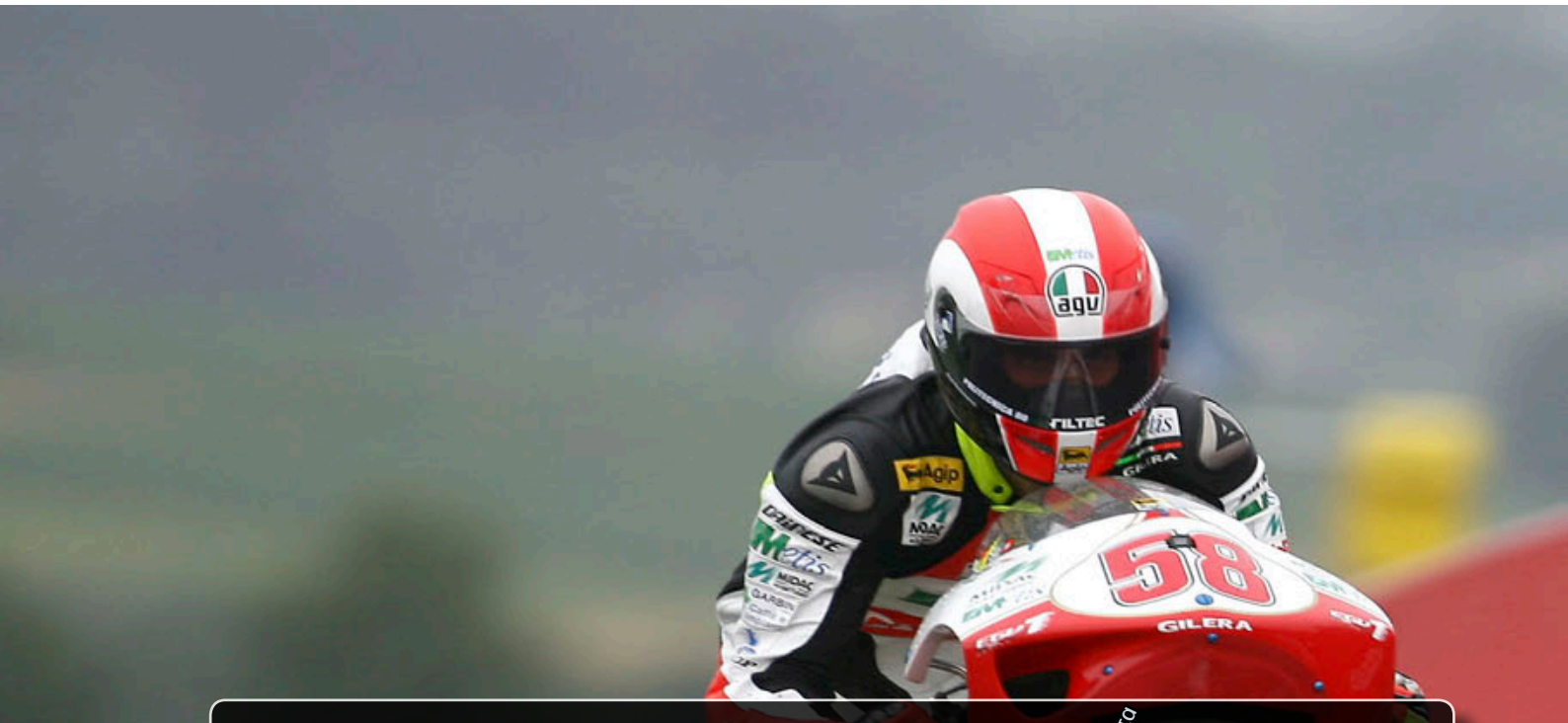
		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Rossi V.	11	20	16	25	25	25	20	20	5	20	25								**212**
2	Stoner C.	25	5	10	16	-	20	16	25	25	25	20								**187**
3	Pedrosa D.	16	25	20	20	13	16	25	16	20	-	-								**171**
4	Lorenzo J.	20	16	25	13	20	-	-	10	10	-	-								**114**
5	Dovizioso A.	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13								**103**
6	Edwards C.	9	-	13	9	16	11	11	13	16	-	2								**100**
7	Vermeulen C.	-	6	8	-	11	6	9	8	9	16	16								**89**
8	Hayden N.	6	13	-	10	8	3	8	9	13	3	11								**84**
9	Toseland J.	10	10	9	4	-	10	10	-	7	5	7								**72**
10	Nakano S.	3	7	6	6	6	7	7	7	8	7	6								**70**
11	Capirossi L.	8	11	7	7	9	9	-	-	-	9	1								**61**
12	Elias T.	2	1	4	8	5	4	-	5	4	4	9								**46**
13	De Angelis A.	-	2	5	-	4	13	-	1	-	13	3								**41**
14	De Puniet R.	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10								**40**
15	Guintoli S.	1	-	2	1	3	5	3	3	6	10	4								**38**
16	Hopkins J.	4	9	11	2	-	-	6	-	-	-	-								**32**
17	Melandri M.	5	4	3	11	1	-	5	-	3	-	-								**32**
18	West A.	-	3	-	-	2	1	4	6	-	6	-								**22**
19	Spies B.	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	8								**10**
20	Hacking J.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5								**5**
21	Okada T.	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-								**2**

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	25	25	25	20	20	16	20	25								**241**
2	Honda	16	25	20	20	13	16	25	16	20	13	13								**197**
3	Ducati	25	5	10	16	5	20	16	25	25	25	20								**192**
4	Suzuki	8	11	8	7	11	9	9	8	9	16	16								**112**
5	Kawasaki	4	9	11	2	2	1	6	6	-	6	5								**52**

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	38	45	25	20	30	15	20	25								**326**
2	Repsol Honda	22	38	20	30	21	19	33	25	33	3	11								**255**
3	Ducati Marlboro	30	9	13	27	1	20	21	25	28	25	20								**219**
4	Tech3 Yamaha	19	10	22	13	16	21	21	13	23	5	9								**172**
5	Rizla Suzuki	8	17	15	7	20	15	9	10	9	25	17								**152**
6	San Carlo Honda Gresini	3	9	11	6	10	20	7	8	8	20	9								**111**
7	JiR Team Scot	13	8	-	5	10	8	13	11	11	11	13								**103**
8	Alice Team	3	1	6	9	8	9	3	8	10	14	13								**84**
9	Kawasaki Racing	4	12	11	2	2	1	10	6	-	6	5								**59**
10	LCR Honda	7	-	1	3	7	-	-	4	-	8	10								**40**



250 GP

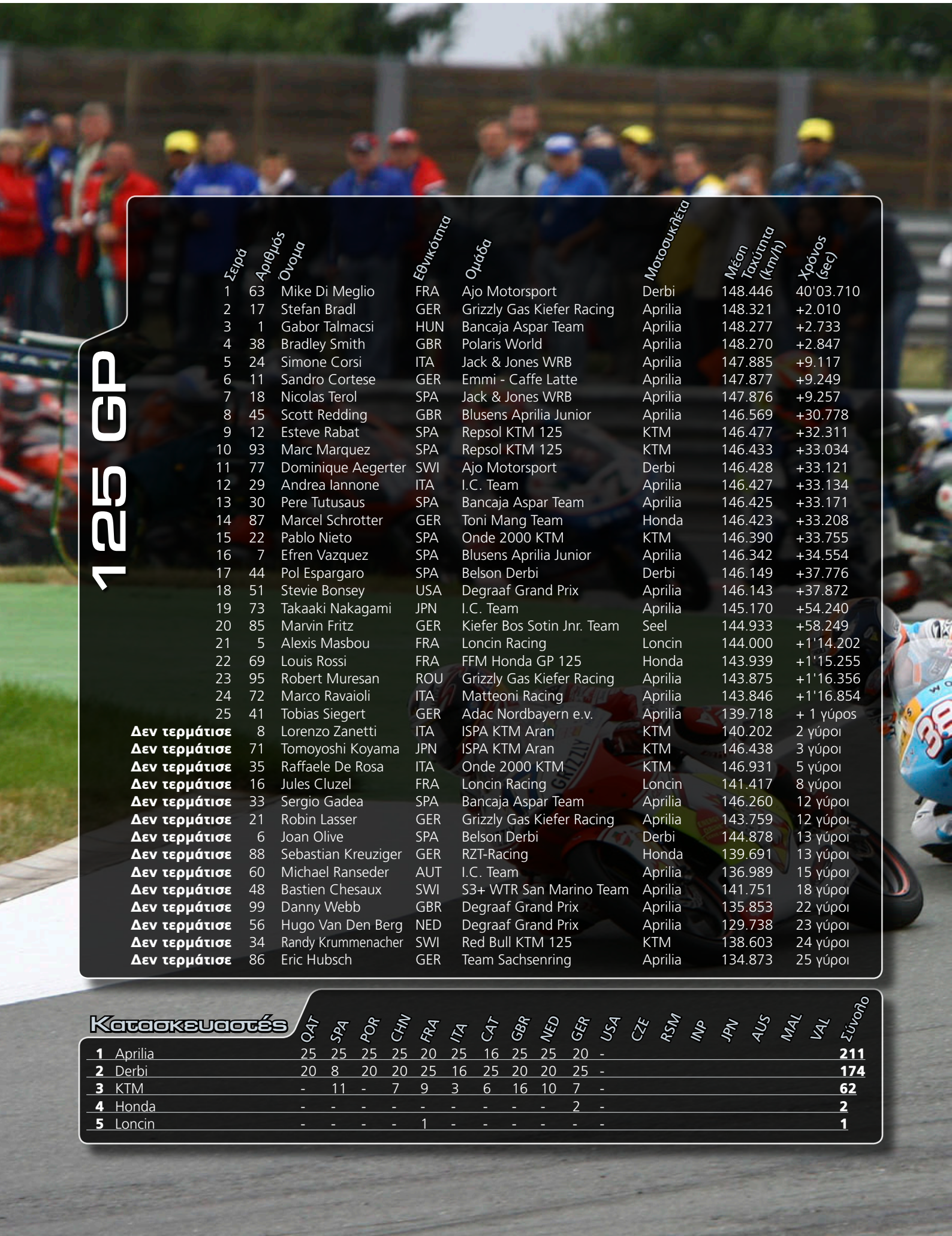
Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	58	Marco Simoncelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	140.041	45'36.703
2	21	Hector Barbera	SPA	Team Toth Aprilia	Aprilia	139.926	+2.257
3	19	Alvaro Bautista	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	139.917	+2.423
4	36	Mika Kallio	FIN	Red Bull KTM 250	KTM	139.829	+4.150
5	60	Julian Simon	SPA	Repsol KTM 250	KTM	139.794	+4.846
6	75	Mattia Pasini	ITA	Polaris World	Aprilia	139.626	+8.132
7	12	Thomas Luthi	SWI	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	138.108	+38.302
8	4	Hiroshi Aoyama	JPN	Red Bull KTM 250	KTM	137.581	+48.926
9	72	Yuki Takahashi	JPN	JiR Team Scot 250	Honda	137.525	+50.062
10	15	Roberto Locatelli	ITA	Metis Gilera	Gilera	137.446	+51.670
11	25	Alex Baldolini	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	136.607	+1'08.796
12	32	Fabrizio Lai	ITA	Campetella Racing	Gilera	136.599	+1'08.962
13	41	Aleix Espargaro	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	136.483	+1'11.351
14	55	Hector Faubel	SPA	Mapfre Aspar Team	Aprilia	136.468	+1'11.654
15	50	Eugene Laverty	IRL	Blusens Aprilia	Aprilia	136.361	+1'13.856
16	14	Ratthapark Wilairot	THA	Thai Honda PTT SAG	Honda	135.583	+1'29.976
17	10	Imre Toth	HUN	Team Toth Aprilia	Aprilia	134.324	+1 γύρος
18	93	Alen Gyorfi	HUN	Motorcycle Competition Service	Honda	133.414	+1 γύρος
19	45	Doni Tata Pradita	INA	Yamaha Pertamina Indonesia	Yamaha	132.897	+1 γύρος
20	94	Toni Wirsing	GER	Racing Team Germany	Honda	128.536	+2 γύροι
Δεν τερμάτισε	90	Federico Sandi	ITA	Zongshen Team of China	Aprilia	136.255	7 γύροι
Δεν τερμάτισε	52	Lukas Pesek	CZE	Auto Kelly – CP	Aprilia	136.477	11 γύροι
Δεν τερμάτισε	17	Karel Abraham	CZE	Cardion AB Motoracing	Aprilia	132.568	26 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Alex Debon	SPA	Lotus Aprilia	Aprilia	121.383	26 γύροι
Δεν εκκίνησε	54	Manuel Poggiali	RSM	Campetella Racing	Gilera		
Δεν συμπλήρωσε γύρο	7	Russel Gomez	SPA	Blusens Aprilia	Aprilia		

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	16	25	20	20	16	25	20	-								**212**
2	Gilera	8	8	20	13	20	25	25	20	16	25	-								**180**
3	KTM	16	25	16	25	11	13	9	25	10	13	-								**163**
4	Honda	11	16	10	9	13	6	5	7	8	7	-								**92**
5	Yamaha	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-								**1**

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Simoncelli M.	-	-	20	13	20	25	25	20	16	25	-								**164**
2	Kallio M.	16	25	16	25	11	13	-	25	9	13	-								**153**
3	Bautista A.	10	-	25	4	2	-	20	16	25	16	-								**118**
4	Debon A.	13	10	-	11	25	20	13	9	13	-	-								**114**
5	Barbera H.	20	11	8	10	4	-	16	13	11	20	-								**113**
6	Pasini M.	25	20	-	16	16	11	10	-	-	10	-								**108**
7	Aoyama H.	-	13	11	20	9	8	9	10	10	8	-								**98**
8	Luthi T.	1	-	13	-	5	16	11	11	20	9	-								**86**
9	Takahashi Y.	11	16	10	9	13	-	4	7	8	7	-								**85**
10	Simon J.	5	9	9	-	8	5	7	8	6	11	-								**68**
11	Locatelli R.	8	8	-	5	3	10	-	5	7	6	-								**52**
12	Espargaro A.	7	7	5	7	7	7	-	6	-	3	-								**49**
13	Faubel H.	6	-	7	6	6	-	8	1	5	2	-								**41**
14	Wilairot R.	3	4	3	8	1	6	5	-	4	-	-								**34**
15	Abraham K.	9	3	-	-	-	9	-	4	-	-	-								**25**
16	Baldolini A.	-	5	4	-	-	4	3	-	2	5	-								**23**
17	Pesek L.	-	6	6	-	-	-	6	3	1	-	-								**22**
18	Poggiali M.	2	-	-	-	10	-	2	2	-	-	-								**16**
19	Lai F.	4	-	-	2	-	2	1	-	3	4	-								**16**
20	Laverty E.	-	-	1	3	-	3	-	-	-	1	-								**8**
21	Sandi F.	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-								**2**
22	Hernandez M.	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-								**2**
23	Toth I.	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-								**2**
24	Pradita D.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-								**1**



125 GP

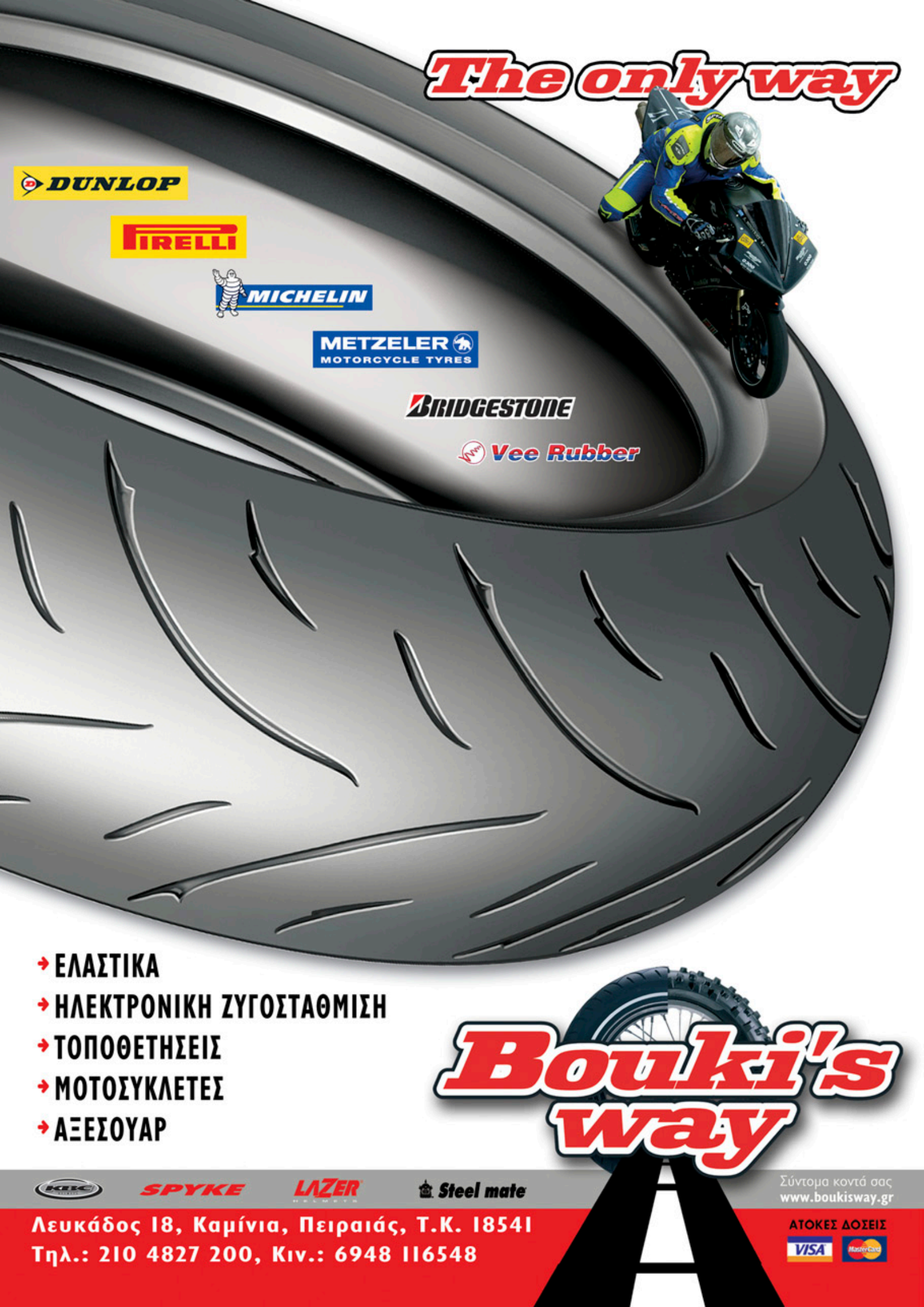
Σειρά	Αριθμός	Όνομα	Εθνικότητα	Ομάδα	Μοτοσυκλέτα	Μέση Ταχύτητα (km/h)	Χρόνος (sec)
1	63	Mike Di Meglio	FRA	Ajo Motorsport	Derbi	148.446	40'03.710
2	17	Stefan Bradl	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	148.321	+2.010
3	1	Gabor Talmacsi	HUN	Bancaja Aspar Team	Aprilia	148.277	+2.733
4	38	Bradley Smith	GBR	Polaris World	Aprilia	148.270	+2.847
5	24	Simone Corsi	ITA	Jack & Jones WRB	Aprilia	147.885	+9.117
6	11	Sandro Cortese	GER	Emmi - Caffe Latte	Aprilia	147.877	+9.249
7	18	Nicolas Terol	SPA	Jack & Jones WRB	Aprilia	147.876	+9.257
8	45	Scott Redding	GBR	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	146.569	+30.778
9	12	Esteve Rabat	SPA	Repsol KTM 125	KTM	146.477	+32.311
10	93	Marc Marquez	SPA	Repsol KTM 125	KTM	146.433	+33.034
11	77	Dominique Aegerter	SWI	Ajo Motorsport	Derbi	146.428	+33.121
12	29	Andrea Iannone	ITA	I.C. Team	Aprilia	146.427	+33.134
13	30	Pere Tutusaus	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	146.425	+33.171
14	87	Marcel Schrotter	GER	Toni Mang Team	Honda	146.423	+33.208
15	22	Pablo Nieto	SPA	Onde 2000 KTM	KTM	146.390	+33.755
16	7	Efren Vazquez	SPA	Blusens Aprilia Junior	Aprilia	146.342	+34.554
17	44	Pol Espargaro	SPA	Belson Derbi	Derbi	146.149	+37.776
18	51	Stevie Bonsey	USA	Degraaf Grand Prix	Aprilia	146.143	+37.872
19	73	Takaaki Nakagami	JPN	I.C. Team	Aprilia	145.170	+54.240
20	85	Marvin Fritz	GER	Kiefer Bos Sotin Jnr. Team	Seel	144.933	+58.249
21	5	Alexis Masbou	FRA	Loncin Racing	Loncin	144.000	+1'14.202
22	69	Louis Rossi	FRA	FFM Honda GP 125	Honda	143.939	+1'15.255
23	95	Robert Muresan	ROU	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	143.875	+1'16.356
24	72	Marco Ravaioli	ITA	Matteoni Racing	Aprilia	143.846	+1'16.854
25	41	Tobias Siegert	GER	Adac Nordbayern e.v.	Aprilia	139.718	+ 1 γύρος
Δεν τερμάτισε	8	Lorenzo Zanetti	ITA	ISPA KTM Aran	KTM	140.202	2 γύροι
Δεν τερμάτισε	71	Tomoyoshi Koyama	JPN	ISPA KTM Aran	KTM	146.438	3 γύροι
Δεν τερμάτισε	35	Raffaele De Rosa	ITA	Onde 2000 KTM	KTM	146.931	5 γύροι
Δεν τερμάτισε	16	Jules Cluzel	FRA	Loncin Racing	Loncin	141.417	8 γύροι
Δεν τερμάτισε	33	Sergio Gadea	SPA	Bancaja Aspar Team	Aprilia	146.260	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	21	Robin Lasser	GER	Grizzly Gas Kiefer Racing	Aprilia	143.759	12 γύροι
Δεν τερμάτισε	6	Joan Olive	SPA	Belson Derbi	Derbi	144.878	13 γύροι
Δεν τερμάτισε	88	Sebastian Kreuziger	GER	RZT-Racing	Honda	139.691	13 γύροι
Δεν τερμάτισε	60	Michael Ranseder	AUT	I.C. Team	Aprilia	136.989	15 γύροι
Δεν τερμάτισε	48	Bastien Chesaux	SWI	S3+ WTR San Marino Team	Aprilia	141.751	18 γύροι
Δεν τερμάτισε	99	Danny Webb	GBR	Degraaf Grand Prix	Aprilia	135.853	22 γύροι
Δεν τερμάτισε	56	Hugo Van Den Berg	NED	Degraaf Grand Prix	Aprilia	129.738	23 γύροι
Δεν τερμάτισε	34	Randy Krummenacher	SWI	Red Bull KTM 125	KTM	138.603	24 γύροι
Δεν τερμάτισε	86	Eric Hubsch	GER	Team Sachsenring	Aprilia	134.873	25 γύροι

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	25	20	25	16	25	25	20	-								**211**
2	Derbi	20	8	20	20	25	16	25	20	20	25	-								**174**
3	KTM	-	11	-	7	9	3	6	16	10	7	-								**62**
4	Honda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-								**2**
5	Loncin	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-								**1**

Αναβάτες

		QAT	SPA	POR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	INP	JPN	AUS	MAL	VAL	Σύνολο
1	Di Meglio M.	13	7	9	20	25	13	25	20	9	25	-								**166**
2	Corsi S.	9	25	25	-	3	25	11	11	16	11	-								**136**
3	Talmasci G.	4	-	10	16	2	20	16	-	25	16	-								**106**
4	Bradl S.	16	13	8	11	10	3	13	-	4	20	-								**101**
5	Olive J.	20	-	20	10	8	7	-	9	20	-	-								**94**
6	Terol N.	6	20	16	8	16	9	-	-	7	9	-								**91**
7	Smith B.	-	16	-	-	20	11	2	6	11	13	-								**79**
8	Espargaro P.	8	2	3	13	13	16	20	-	-	-	-								**75**
9	Cortese S.	5	6	6	-	5	8	8	7	13	10	-								**68**
10	Redding S.	11	9	-	-	-	2	10	25	-	8	-								**65**
11	Gadea S.	25	-	7	-	-	10	7	13	-	-	-								**62**
12	Iannone A.	2	-	5	25	11	4	-	-	8	4	-								**59**
13	Bonsey S.	-	10	13	2	-	5	9	-	-	-	-								**39**
14	Marquez M.	-	-	-	4	-	-	6	16	-	6	-								**36**
15	Rabat E.	-	4	-	5	-	-	-	5	10	7	-								**31**
16	De Rosa R.	-	5	-	7	7	3	-	2	6	-	-								**30**
17	Webb D.	10	-	11	-	-	-	5	-	-	-	-								**26**
18	Koyama T.	-	3	-	3	-	-	3	10	3	-	-								**22**
19	Aegerter D.	-	8	4	-	-	-	4	-	-	5	-								**21**
20	Ranseder M.	1	-	2	9	-	1	-	4	2	-	-								**19**
21	Vasquez E.	7	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-								**14**
22	Nieto P.	-	11	-	-	-	-	-	-	-	1	-								**12**
23	Zanetti L.	-	-	-	-	9	-	-	1	-	-	-								**10**
24	Krummenacher R.	-	-	-	-	6	-	1	3	-	-	-								**10**
25	Nakagami T.	-	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-								**9**
26	Bianco S.	3	-	-	-	-	-	-	-	5	-	-								**8**
27	Tutusaus P.	-	-	-	1	4	-	-	-	-	3	-								**8**
28	Schrotter M.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-								**2**
29	Van den Berg H.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-								**1**
30	Masbou A.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-								**1**


The only way
DUNLOP
PIRELLI
MICHELIN
METZELER
MOTORCYCLE TYRES
BRIDGESTONE
Vee Rubber
ΕΛΑΣΤΙΚΑ
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ
ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΕΣ
ΑΞΕΣΟΥΑΡ
Bouki's way
SPYKE
LAZER
Steel mate
Σύντομα κοντά σας
www.boukisway.gr
Λευκάδος 18, Καμίνια, Πειραιάς, Τ.Κ. 18541
Τηλ.: 210 4827 200, Κιν.: 6948 116548
ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ
VISA

moto® TECHNOLOGY

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)

Χρήστος Μόνος

www.mototechnology.gr

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

Racing lines...

επιμέλεια: Σ

«Περιμένεις μέχρι να
και τότε φρενά
Kevin Schwantz, πρωταθλητής GP500 (Su

«Ευτυχώς ο Casey δεν έτρεχε τη δεκα
Schwantz και σία – και κυρίως του Lu
Jerry Burgess, αρχιμηχ

«Με αυτόν τον τύπο ξέρεις με βε
και θα εκτοξεύ
Julian R

«Για να να σταματήσεις τον Stoner, θα π
πει να τον πυροβολήσεις..
Valentino Rossi, αναβάτης Fiat Yamaha MotoGP

«Δεν υπάρχει υπάρχει ούτε ένα μόριο του
σώματός μου που να λυπάται τον Nicky Hayden!
Colin Edwards, αναβάτης Yamaha Tech3 MotoGP

πύρος Τσαντήλας

δεις τον Θεό…

ΟΕΙΣ…

zuki) 1993

Ο ένας και μοναδικός Schwantz παραδίδει μαθήματα σωστού φρεναρίσματος δια νέους και φερέλπιδες επίδοξους πρωταθλητές, όπως αυτός τα έμαθε με τον δύσκολο τρόπο προσπαθώντας να κερδίσει τον μισητό του αντίπαλο Wayne Rainey.

ετία του '80 εναντίον των Lawson,

ica Cadalora…

ανικός του Valentino Rossi

Ο Stoner ήταν έξαλλος με τον Rossi μετά τη Laguna Seca, γιατί θεώρησε πως ο Ιταλός έκανε μερικές επικίνδυνες προσπεράσεις. Ένας συμπατριώτης του τον βάζει στη θέση του, υπενθυμίζοντάς του πως κάποτε οι αγώνες ήταν ωραίοι ακριβώς γιατί περιελάμβαναν κοντινές μάχες.

βαιότητα πως κάποια στιγμή θα απασφαλίσει

σει τον εγκέφαλό του…

yder, σχολιαστής GP στο Eurosport

Ο κύριος Ryder περιγράφει με γλαφυρότητα σε ζωντανή μετάδοση τις προβλέψεις του για το τί θα κάνει ο Simoncelli που καταδιώκει λυσσαλέα (πάλι) τον Bautista… Είναι να μη σου βγει το όνομα…

ρέ-

Μόλις έχουν ολοκληρωθεί οι κατακτήριες δοκιμές για τον αγώνα στη Laguna Seca και ο Ιταλός μας περιγράφει τις σκέψεις του για την αντιμετώπιση του επερχόμενου κινδύνου που φορά κόκκινα και ονομάζεται Stoner.

Ο Τεξανός περιγράφει πως ένιωσε στο Assen όταν έπαιρνε το βάθρο από τον Hayden που είχε μείνει 50 μέτρα από τον τερματισμό. Λίγο αργότερα πρότεινε τη μετονομασία της τελευταίας αυτής στροφής σε Karma Corner: το 2006, στο ίδιο ακριβώς σημείο, ο Edwards έπεσε χαρίζοντας μια νίκη στον Hayden.

the back

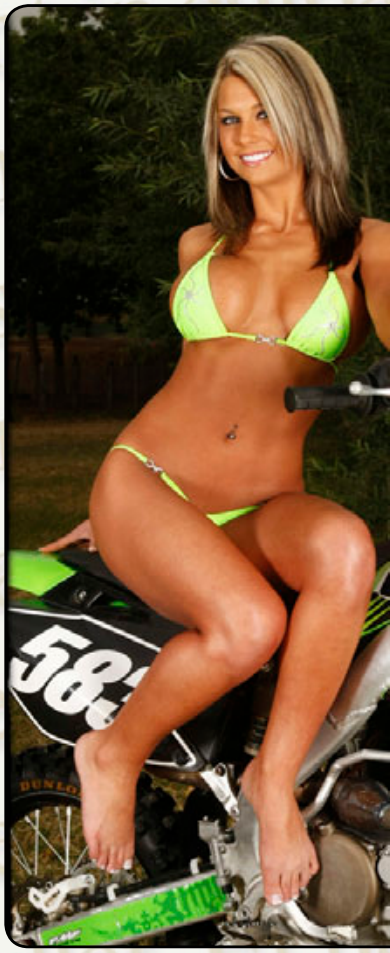
Εδώ ο κόσμος καίγεται και ο Δάλλας ετοιμάζεται για τον 6ωρο. Ο Μάνος ψάχνει στον ΟΔΔΥ τη μοτοσυκλέτα των ονείρων του και ο Σπύρος απορεί για το φεστιβάλ της Βαβέλ

DAINESE

TRANSWORLD MOTOCROSS (H.T.A.)

www.transworldmotocross.com

Pin-ups στα στάχυα



Κι όμως αγαπητοί μου φίλοι, μιλάμε για America, παντού υπάρχει ένα θεσπέσιο pin-up πλάσμα, ακόμη και στον κόσμο των MX και, φυσικά, δεν θα ήταν δυνατόν μια από τις παγκοσμίως καλύτερες σχετικές ιστοσελίδες να μην έχει τον αντίστοιχο χώρο…

Όπως λοιπόν στις πίστες ταχύτητας έχουμε τα brolly babes – 'brolly' εκ του αγγλικού umbrella, ελληνιστί ομπρέλα και 'babe' εκ του αγγλικού baby, ελληνιστί ζαργάναμ'– με τα ντιζαϊνάτα πλην όμως μίνιμαλ ρουχαλάκια τους, έτσι κι εδώ, σε πλήρη αρμονία με το βουκολικό του χωμάτινου αγώνος, τα όμορφα κορίτσα φορούν μόνο το μαγιουδάκι τους και αντί ομπρέλας βουτούν με χάρη οποιοδήποτε εξάρτημα βρουν εύκαιρο, μανέτες, σέλες, προφορτιστήρια, γκριπ κ.ο.κ.

Η Evy, η Melissa, η Lauren και πολλές άλλες φίλαθλες κορασίδες σε ένα αφιέρωμα που στο υπόβαθρο έχει και μηχανάκια, αλήθεια σας λέω.

THE KNEESLIDER (H.T.A.)

http://thekneeslider.com

Μόνο στη Γερμανία

Ποιος θα μπορούσε να δαπανήσει σημαντικά χρηματικά ποσά για να κατασκευάσει μια μοτοσυκλέτα με μήκος 3.45 m, μεταξόνιο 2.41 m, 650 kg βάρος και τροχούς 38 in μπροστά και 42 πίσω; Αν δεν είναι Αμερικανός, θα είναι Γερμανός… Μιλάμε φυσικά για το Gunsbus 410, το εξολοκλήρου χειροποίητο προϊόν της Leonhardt Manufacturing που η ίδια θεωρεί ως τη μεγαλύτερη μοτοσυκλέτα του κόσμου. Ο δικύλινδρος V45 μοιρών κινητήρας της έχει χωρητικότητα 6,728cc, σε ίντσες 410ci – εξ' ου και το μισό όνομά της – και η ροπή του ισοδυναμεί με 72 εξωφρενικά kg.m στις 1,900rpm! Όχι, ιπποδύναμη δεν ανακοινώνει η κατασκευάστρια εταιρεία, αλλά αυτό που μας λέει είναι ίσως πιο σημαντικό.

Το Gunbus 410 ενδεχομένως να το έχετε ξαναδεί στο πρόσφατο παρελθόν ως πρωτότυπο, αλλά το μεγάλο νέο είναι πως μπαίνει κανονικά σε παραγωγή! Για να δει κανείς από κοντά και να μάθει (καθιστός κατά προτίμηση) την τιμή του, ας φροντίσει να είναι στη Γερμανία τον ερχόμενο Ιανουάριο, από τις 23 ως τις 25 στη διεθνή έκθεση Motorradwelt Bodensee 2009 (www.motorradwelt-bodensee.de) στο Friedrichshafen.

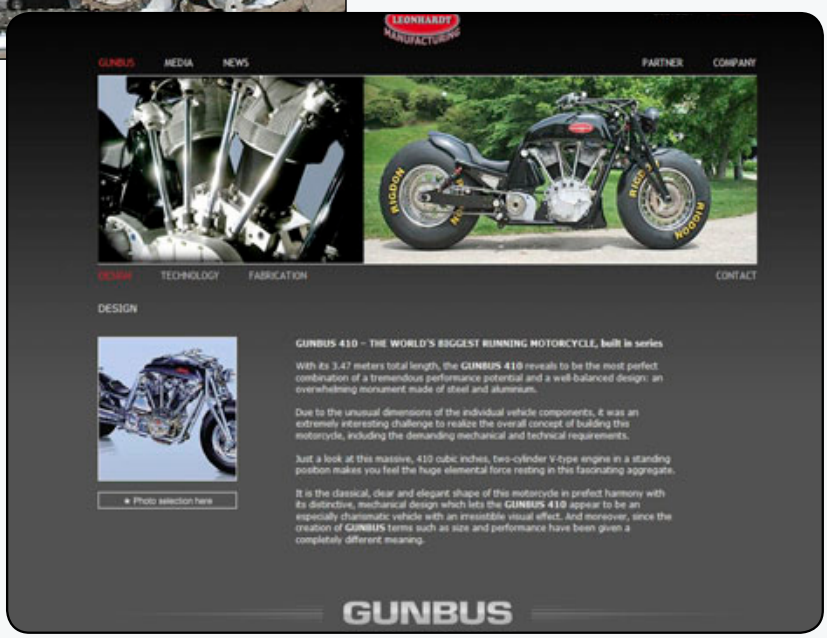
Θα ήθελα πολύ να βγω στο δρόμο με ένα τέτοιο! Στο μεταξύ ας αναλογιστούμε πόσο ενδιαφέρον θα είχε ένα μονοκύλινδρο 3,364cc – αφού τον έχουν έτοιμο τον κύλινδρο …

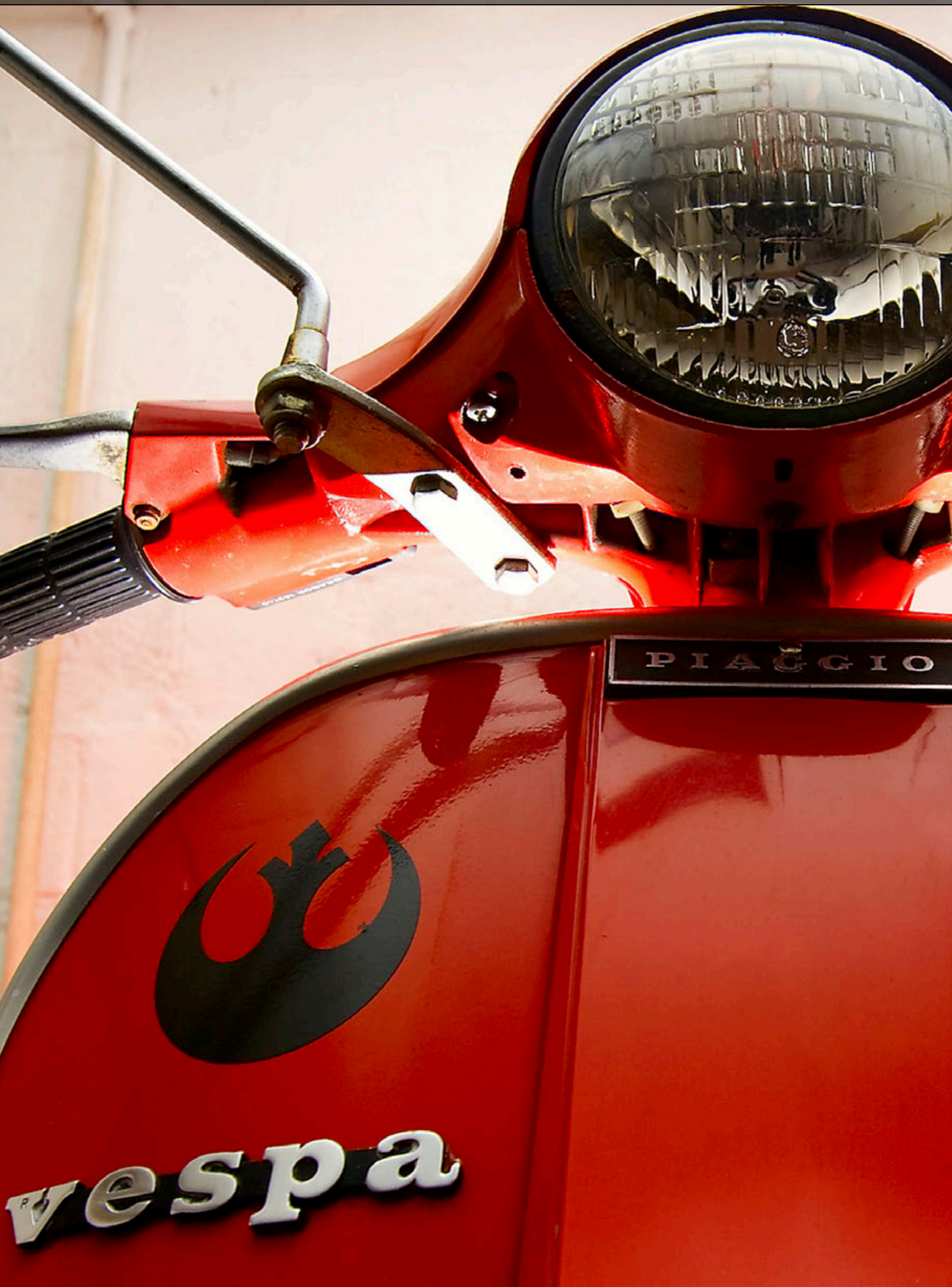
583
TRANSWORLD MOTOCROSS

28
RG3
WINSON

GUNBUS

GUNBUS
RIGDON
RIGDON


LEONHARDT MANUFACTURING
GUNBUS
MEDIA
NEWS
PARTNER
COMPANY
DESIGN
TECHNOLOGY
FABRICATION
CONTACT
DESIGN
GUNBUS 410 – THE WORLD'S BIGGEST RUNNING MOTORCYCLE, built in series
With its 3.47 meters total length, the GUNBUS 410 reveals to be the most perfect combination of a tremendous performance potential and a well-balanced design: an overwhelming monument made of steel and aluminum.
Due to the unusual dimensions of the individual vehicle components, it was an extremely interesting challenge to realize the overall concept of building this motorcycle, including the demanding mechanical and technical requirements.
Just a look at this massive, 410 cubic inches, two-cylinder V-type engine in a standing position makes you feel the huge elemental force resting in this fascinating aggregate.
It is the classical, clear and elegant shape of this motorcycle in prefect harmony with its distinctive, mechanical design which lets the GUNBUS 410 appear to be an especially charismatic vehicle with an irresistible visual effect. And moreover, since the creation of GUNBUS terms such as size and performance have been given a completely different meaning.
Photo selection here
GUNBUS


PIAGGIO
vespa

Ήρωες

Μάνος Κάτσουλας

"Όχι εντυπωσιακοί και με υπερδυνάμεις όπως στις ταινίες, αλλά αφανείς, ταπεινοί και πολύ πιο ουσιώδεις"

Παλιά, σε σχετικές μοτοσυζητήσεις υπό καφέ με ένα φίλο, είχαμε καταλήξει στο εξής απλό συμπέρασμα: Οι μοτοσυκλέτες, όπως άλλωστε και τα αυτοκίνητα, χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: Αυτές που κάνουν το αίμα σου να βράζει, τους σιελογόνους σου αδένες να δουλεύουν υπερωρίες και σε σηκώνουν από το κρεβάτι στις 4 το πρωί για μια βόλτα στην έρημη πόλη, και αυτές που είναι κατασκευασμένες για να σε υπηρετούν όσο θα φαντασιώνεσαι την "άλλη".

Η μεγάλη τους διαφορά, πέρα φυσικά από τα νούμερα στα τεχνικά χαρακτηριστικά, είναι η επιρροή τους στην τσέπη σου. Όπως και με την πεπαλαιωμένη πλέον σύγκριση της γυναίκας με την ερωμένη, τη μία την παραμελείς και την άλλη τη γεμίζεις με λούσα, την πας στα καλύτερα μέρη και της κάνεις όλα τα χατίρια. Επίσης, τη μία μπορεί να στην πάρουν από τα χέρια σου ένα βράδυ, ενώ την άλλη πιθανότατα δε θα γυρίσει να την κοιτάξει κανείς στην κατάσταση που την έχεις αφήσει – μόνο που στην περίπτωσή μας οι πιθανότητες να καταθέσει αγωγή διαζυγίου επειδή περνάς τόσο χρόνο με την άλλη είναι μάλλον περιορισμένες.

Παραδείγματα της πρώτης κατηγορίας μπορείτε να βρείτε σε αφίσες πάνω από παιδικά κρεβάτια, στο άνω άκρο των τιμοκαταλόγων κάθε εταιρείας, και ανάλογα με τις προτιμήσεις του καθενός, στις πίστες ή τα βουνά, και φυσικά πάντα έξω από κάποια καφετέρια σε περίοπτη θέση, στην ευθεία του ποτηριού του καφέ. Και θα ήταν απολύτως λογικό να θεωρήσει κανείς ότι αυτές είναι αριθμητικά περισσότερες από τις "άλλες", μόνο που η πραγματικότητα είναι ελαφρώς διαφορετική, και έχει να κάνει περισσότερο με την αντίληψή μας.

Θυμάστε τις έρευνες που έχουν δείξει ότι οι μοτοσυκλέτες δεν γίνονται εξίσου αντιληπτές από τους οδηγούς αυτοκινήτων, επειδή αυτοί έχουν συνηθίσει να βλέπουν αυτοκίνητα; Είχαν γίνει διάφορα ενδιαφέροντα πειράματα για να αποδείξουν αυτή τη λειτουργία του εγκεφάλου, τα πιο ενδιαφέροντα από τα οποία είχαν μαζορέτες και γορίλες – και μετά αναρωτιόντουσαν γιατί όσοι πήραν μέρος στο πείραμα δε μπορούσαν να εντοπίσουν το γορίλα.

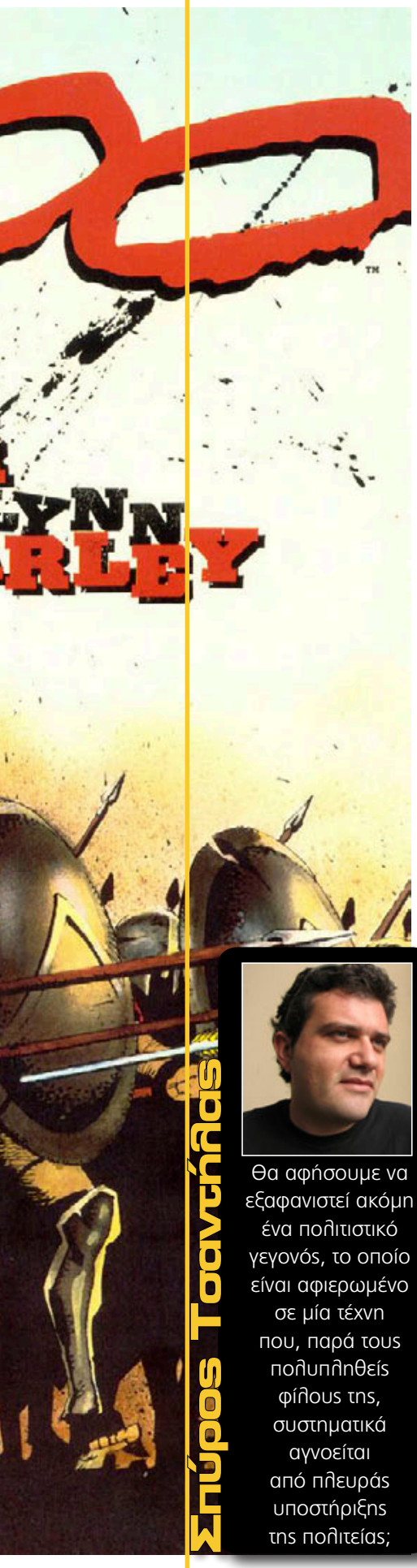
Πέρα από το επιστημονικώς αποδεδειγμένο, ότι όταν ο εγκέφαλος έχει εστιάσει σε ένα γεγονός τα υπόλοιπα περνάνε αλλά δεν αγγίζουν, ο Γορίλας είναι κάτι που δείχνει εντελώς εκτός τόπου δίπλα στις μαζορέτες, άρα αποκλείεται να υπάρχει. Αντίστοιχη είναι και η κατάσταση με τους υπηρέτες που λέγαμε νωρίτερα. Δίπλα στα καλογυαλισμένα πλαστικά και την επιθετική στάση μιας Supersport, ένα ταπεινό ρημαδιασμένο παπί απλά δεν έχει θέση – και δεν καταγράφεται καν από τον εγκέφαλό μας.

Αυτοί είναι όμως οι πραγματικοί μοτοσυκλετιστικοί ήρωες. Τα ρημαδιασμένα εξάβολτα με τα παράταιρα πλαστικά, οι σκουριασμένες βέσπες με τις ταχύτητες στο χέρι, τα ταπεινά εντουράκια 15αετίας με τις σκισμένες σέλλες, τα ξεβαμμένα πλαστικά και τα σχισμένα αυτοκόλλητα. Αυτά με τις αλυσίδες που σέρνονται στην άσφαλτο, με κάτι ψήγματα λαδιού στα κάρτερ, που συνεχίζουν να κινούνται μέρα μπαίνει, μέρα βγαίνει, διατηρώντας το καμάρι μας ατόφιο. Σέρβις και άλλες ακριβές λέξεις απουσιάζουν από το λεξιλόγιό τους, αλλά συνεχίζουν να δουλεύουν και να υπηρετούν, με τα λαδωμένα τους μπουζί να πασχίζουν να βγάλουν σπινθήρα για να μας ικανοποιήσουν.

Τελευταία έχουν αρχίσει να παραγκωνίζονται από τα σκούτερ – πάρε και εσύ ένα να κάνεις τη δουλειά σου – και σιωπηλά υποχωρούν γνωρίζοντας ότι δεν έχουν ούτε τη μόστρα των νέων αντιπάλων τους, ούτε τους χώρους για ψώνια κάτω από τη σέλα. Και κάθονται για άλλη μια φορά σκονισμένα στο πεζοδρόμιο βοηθώντας τους σκύλους της γειτονιάς να σημαδέψουν την περιοχή τους, περιμένοντας στωϊκά. Γιατί ξέρουν ότι τα σκούτερ μπορεί να έχουν τζβιτζιλίκια, αλλά έχουν και απαιτήσεις συντήρησης που αυτά δε θα τολμούσαν ποτέ να ξεστομίσουν. Οι ιμάντες κίνησης απαιτούν τακτικές αλλαγές, το σέρβις γίνεται σε συνεργείο και όχι στη μέση του δρόμου, και αν τύχει και σκάσουν στην άσφαλτο, τα καλογυαλισμένα πλαστικά τους θα χρειαστούν σεβαστά ποσά για να αντικατασταθούν. Και παρ' όλα αυτά, γνωρίζουν ότι η εποχή τους έχει περάσει, η μόδα τους είναι πλέον παρωχημένη.

Την επόμενη φορά που θα βγείτε για τις δουλειές σας πάνω στο γυαλιστερό σκούτερ σας, γυρίστε να ρίξετε μια ματιά στον παλαιό σας υπηρέτη. Μιλήστε του γλυκά, χαϊδέψτε του τη σέλα να του δείξετε ότι δεν το έχετε ξεχάσει. Αρκεί φυσικά να μην το έχετε αποσύρει όπως έκανα εγώ...

FRANK
MILLER'S
VA



Φέρτε πίσω τα κόμικς!

Σπύρος Τσαντήλας

Θα αφήσουμε να εξαφανιστεί ακόμη ένα πολιτιστικό γεγονός, το οποίο είναι αφιερωμένο σε μία τέχνη που, παρά τους πολυπληθείς φίλους της, συστηματικά αγνοείται από πλευράς υποστήριξης της πολιτείας;

Ο φίλος Μάρκος Θεοδωράκης, εκ του www.comicart.gr ορμώμενος, μας ενημερώνει πως μετά από 12 πετυχημένες διοργανώσεις, το 13ο Φεστιβάλ Κόμικς κινδυνεύει να μη διοργανωθεί. Προσωπικά το επισκέπτομαι σχεδόν κάθε χρόνο, αφενός για να συναντήσω ένα είδος τέχνης που βρίσκεται πάντα στην πρώτη γραμμή εξέλιξης της κοινωνίας – συχνά μπροστά από την εποχή του – και αφετέρου γιατί πάντα συνοδεύεται από άφθονες παράπλευρες εκδηλώσεις με ενδιαφέρον. Αφήστε που σε αυτό το μεγάλο πανηγύρι παραδοσιακά μαζεύονται οι καλύτερες φάτσες της πόλης…
Αγνοώντας εντελώς το όποιο παρασκήνιο μπορεί να συνδέεται με τη διακοπή αυτής της διοργάνωσης, ως θεατής απλός, νιώθω θλίψη με την ιδέα ότι ένας ετήσιος θεσμός που γνώρισα από τη γέννησή του στα φοιτητικά μου χρόνια και μεγάλωσα μαζί του ως σήμερα οδεύει προς εξαφάνιση.
Για τον λόγο αυτό, παραθέτω αυτούσιο το e-mail που μου έστειλε ο Μάρκος.

Στη Βαβέλ δεν νομίζω ότι θα έχουν χρόνο να ασχοληθούν με δικτυακές διαμαρτυρίες κλπ ή αποστολές φαξ, αρχικώς λόγω χρόνου, καθώς έχουν σημαντικότερα προβλήματα να αντιμετωπίσουν. Αφετέρου δεν ξέρω κατά πόσο ένας φορέας είναι δόκιμο να ασχολείται με πρακτικές αρκετά «εναλλακτικές» όσον αφορά στα κανάλια διάδοσής τους.
Ασχέτως όμως έφτιαξα ένα κείμενο, βρήκα και το φαξ του ΥΠΠΟ να το στείλω αύριο με το καλό.

Αν θέλετε λοιπόν να βοηθήσετε ώστε τουλάχιστον του χρόνου να διοργανωθεί φεστιβάλ (γιατί μιλώντας ρεαλιστικά για φέτος δεν το βλέπω), στείλτε κάτι ανάλογο (ή φτιάξτε δικό σας στην τελική) με αυτό που έφτιαξα κι εγώ…

Δεν ξέρω αν θα καταφέρουμε κάτι αλλά τουλάχιστον ας δηλώσουμε την αντίθεσή μας σε πράξεις που δεν βοηθούν στην πολιτιστική ανάπτυξη και, ακόμη περισσότερο, την τέχνη των κόμικς…

Ιδού το κείμενο λοιπόν…
Παρεμπιπτόντως, αν θέλετε διαδώστε το γενικά σε φίλους και φίλες σας…

Προς ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
Φαξ: 2103638101

Μαθαίνουμε ότι το 13ο Διεθνές Φεστιβάλ Κόμικς κινδυνεύει να μην πραγματοποιηθεί.

Σαν φίλος αυτής της τέχνης, κάθε χρόνο μέσα από αυτή την εκδήλωση έχω την ευκαιρία και για 4 μόνο (δυστυχώς…) μέρες να θαυμάσω εκθέσεις έργων διάσημων δημιουργών και εικαστικών ομάδων από όλες τις γωνιές του πλανήτη.
Επίσης οι περισσότεροι Έλληνες δημιουργοί κόμικς – και είναι πολλοί ξέρετε – παρουσιάζουν στο Ελληνικό κοινό τις τελευταίες δουλειές τους μέσα από αυτή την εκδήλωση.
Το ίδιο ισχύει και για τις εξειδικευμένες ελληνικές εκδόσεις.

Το ερώτημα λοιπόν που γεννιέται είναι:
«Θα αφήσετε να εξαφανιστεί ακόμη ένα πολιτιστικό γεγονός, το οποίο είναι αφιερωμένο σε μία τέχνη που, παρά τους πολυπληθείς φίλους της, συστηματικά αγνοείται από πλευράς υποστήριξης της πολιτείας;»

Ευχαριστώ πολύ για τον χρόνο σας.

Με εκτίμηση,

Μάρκος Θεοδωράκης

ΥΓ: τον αριθμό του φαξ τον βρήκα από την επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου και πιο συγκεκριμένα από τη διεύθυνση: http://www.yppo.gr/1/g11.jsp

Δύσκολα; και που είσαι ακόμα...

Όλο εμπόδια ήταν αυτός ο Ιούλιος. Μέχρι τελευταία στιγμή, δεν ξέραμε ποιες μοτοσυκλέτες θα πάρουμε μαζί μας στις Σέρρες. Όταν τελικά μάθαμε, δεν ξέραμε πως θα τις ανεβάσουμε - και πάνω που έδειχναν να στρώνουν όλα, πάρε κι άλλα προβλήματα να έχεις...

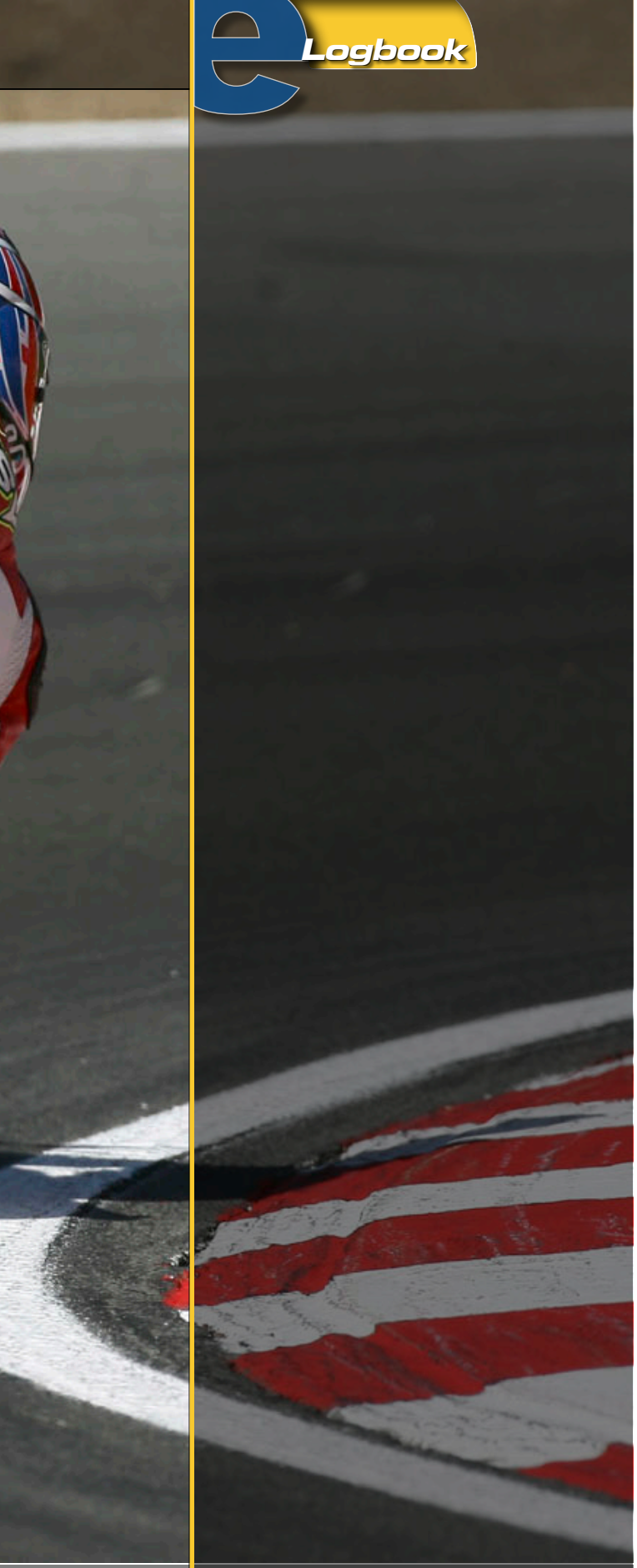
Κωνσταντίνος Δάλλας

"Τη μια μέρα ο Mike δεν είχε internet, την άλλη δεν είχα εγώ τηλέφωνο, την παραπάνω χαλάει το κινητό του Mike και την αμέσως επόμενη ο server σταματά να λειτουργεί..."

Ακόμα δεν έχετε καταλάβει ότι αυτή η στήλη είναι το βήμα μου για να γκρινιάζω; Νομίζετε ότι με αντέχετε; Πάμε να σας πω τον πόνο μου. Φανταχτερή και απολαυστική η δουλειά που έχουμε επιλέξει να κάνουμε, δεν λέω, αλλά όπως όλες οι δουλειές σε αυτό τον κόσμο, έχει και αυτή τις δυσκολίες της. Επίκεντρο επιχειρήσεων του μήνα που μας πέρασε ήταν η πίστα των Σερρών, στην οποία βρεθήκαμε για να φέρουμε σε πέρας το δεύτερο trackday του αδελφού trackbike.gr για το 2008. Γνωρίζαμε από πριν ότι οι συμμετοχές θα ήταν μετρημένες στα δάχτυλα λόγω της εποχής (εγγυημένη ζέστη και οικονομικές δυσκολίες που όλοι περνάμε αυτό τον καιρό), οπότε να μια πρώτης τάξεως ευκαιρία να πάρουμε μαζί μας κάνα δυο μοτοσυκλέτες για το eBike... Για αρχή, έπρεπε να τις βρούμε - και αφού τελικά τις βρήκαμε φτάνοντας κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή, έπρεπε να βρούμε και ένα τρόπο να τις ανεβάσουμε πάνω. Το ZX-10, όπως θα έχετε ήδη διαβάσει στο editorial, ανέβηκε οδικώς με τον Mike. Το δεύτερο ήταν το μικρό YZF-R125 της Yamaha(!), για το οποίο θα διαβάσετε περισσότερα στο επόμενο τεύχος.

Αρχικά, το πρόγραμμα έλεγε ότι θα ανέβουν και οι υπόλοιποι eBikers στην πίστα. Μια όμως το cover story του Σεπτεμβρίου, μια κάτι μοτοσυκλέτες που προέκυψαν τελευταία στιγμή, ε, δεν ήθελε πολύ για να ναυαγήσει το σχέδιο... Αφότου επιστρέψαμε από τις Σέρρες, πέσαμε με τα μούτρα στη δουλειά γι' αυτό το τεύχος. Τη μια μέρα ο Mike δεν είχε internet, την άλλη δεν είχα εγώ τηλέφωνο, την παραπάνω χαλάει το κινητό του Mike και την αμέσως επόμενη ο server που φιλοξενεί το bikenet και το eBike αποφάσισε να σταματήσει να λειτουργεί. Ψάχνοντας με τους τεχνικούς στη Γερμανία (εκεί εδρεύει το eBike, αλήθεια!), ανακαλύπτουμε τρεις μέρες μετά ότι έχει χαλάσει ένας ανεμιστήρας στη μητρική, με αποτέλεσμα να κλείνει ο server λόγω υπερθέρμανσης. Όλο αυτό τον καιρό, η δουλειά μας δρομολογείται από έναν εφεδρικό server, χωρίς να λείπουν και εκεί τα προβλήματα. Μια ο Mike δεν μπορεί να συνδεθεί, μια εγώ, μια ο Σπύρος, μια τα αρχεία να "χτυπάνε" στο upload... Μερικές μέρες πριν τελειώσει ο Αύγουστος, άρχισα να πιστεύω ότι δεν θα το βγάλουμε ποτέ αυτό το τεύχος. Και όπως συμβαίνει σχεδόν πάντα σε αυτές

Με αυτό το CBR θα τρέξουμε στον 6ωρο. Ελπίζω μόνο να το έχουμε βάψει μέχρι τότε, Βαγγέλη...



τις περιπτώσεις, λίγες μόνο ώρες προτού φτάσει ο κόμπος στο χτένι, η τύχη μας κάνει αναστροφή και τα πάντα αρχίζουν να επιστρέφουν στο φυσιολογικό τους ρυθμό. Για να το διαβάζετε τώρα, το τεύχος πρέπει να βγήκε...

Η ψηφοφορία του μήνα

Αυτό το μήνα θελήσαμε να μάθουμε πότε κατεβάζετε το καινούργιο μας τεύχος. Όπως ήταν αναμενόμενο, οι περισσότεροι από εσάς απάντησαν "με το που βγει". Αρκετοί δήλωσαν ότι το κατεβάζουν μόνο όταν έχουν χρόνο να το διαβάσουν - πάει, μας τελείωσε και η μαγεία του ξεφυλλίσματος... Κάποιοι ελάχιστοι είπαν ότι θα το κατεβάσουν μόνο όταν έχει κάτι που τους ενδιαφέρει - και αυτούς τους τελευταίους θέλω να σχολιάσω. Τα περιεχόμενα και το εξώφυλλο που βλέπετε στο site δεν αναγράφουν τα άπαντα του τεύχους. Μπορεί να υπάρχει όντως κάτι που σας ενδιαφέρει μέσα στις σελίδες του περιοδικού και να μην το μάθετε ποτέ. Θυμηθείτε, δεν κοστίζει τίποτα να το κατεβάσετε έστω και για μια πρόχειρη ματιά. Ακόμα και να μην βρείτε κάτι του γούστου σας, να μια εξαίσια ευκαιρία να μας γράψετε τι θα θέλατε να δείτε στο eBike. Ξέρω, λείπει το χώμα από πολλούς - υπομονή όμως μέχρι τον Οκτώβριο, κάτι σας ετοιμάζουμε...

Καλό ταξίδι Craig...

Ο χτεσινός αγώνας στην πίστα του Brands Hatch έμελλε να είναι ένας από τους πιο δραματικούς στην ιστορία του θεσμού. Ξεκίνησε δυναμικά, όπως πάντα, σε στεγνό έδαφος και διεκόπη πριν τη μέση λόγω βροχής (καταραμένο το νησί των Άγγλων...). Στην επανεκκίνηση, οι Rea, Jones και Pitt μονομαχούσαν για την πρώτη θέση ακριβώς όπως και στο πρώτο μισό του αγώνα, μέχρι που ο -δεύτερος εκείνη τη στιγμή- Craig Jones εισέπραξε ένα τρομακτικό highsiding με πολλά στη στροφή Clark. Βλέποντας ξανά και ξανά το video της μοιραίας φάσης, φαίνεται ότι τον χτύπησε στο κράνος ο μπροστινός τροχός του Andrew Pitt, που μετά βιας απέφυγε την πτώση. Ο αγώνας διεκόπη άμεσα και ο Jones μεταφέρθηκε με βαρύ τραύμα στο κεφάλι στο Βασιλικό νοσοκομείο του Λονδίνου, στο οποίο απεβίωσε στις 00.32. Ήταν μόλις 23 ετών και αποτελούσε μια από τις μεγαλύτερες ελπίδες της Μ. Βρετανίας στο μηχανοκίνητο αθλητισμό. Με διακρίσεις στα mini moto από το 1996, έτρεξε πέρυσι πρώτη φορά στο Παγκόσμιο Supersport και τελείωσε τη χρονιά στην πέμπτη θέση. Φέτος πήγαινε πολύ καλά, με συχνές εμφανίσεις στο βάθρο. Κρίμα, πραγματικά κρίμα...